



Mobilität für Menschen.

An die

Bürgermeister, Ratsmitglieder und Fraktionen

der Städte Bornheim und Wesseling sowie

die Landräte des Rhein-Erft-Kreises

und des Rhein-Sieg-Kreises

Bonn, den 15. Oktober 2018

Eisenbahnstrecke der Rheinuferbahn im Abschnitt Wesseling – Hersel – Bonn der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie alle engagieren sich seit Jahren für den barrierefreien Ausbau der Eisenbahninfrastruktur der Rheinuferstrecke im Abschnitt Wesseling-Urfeld – Bornheim-Hersel.

Hierzu möchten wir einige Aspekte und Anregungen vorbringen.

Wie sicherlich den Meisten von Ihnen bekannt, handelt es sich bei der langläufig gerne als Stadtbahnstrecke der Linie 16 bezeichneten Rheinuferstrecke zwischen dem Haltepunkt Heinrich-Lübke-Ufer in Köln und der Stadtgrenze Bornheim – Bonn zwischen Hersel und Buschdorf nicht um eine Straßenbahnstrecke, sondern um eine Eisenbahnstrecke. Diese ist als Hauptbahn gewidmet. Dies ist historisch gewachsen und bringt bis heute viele Vorteile mit sich, beispielsweise unabhängiger Bahnkörper, großzügige Trassierung und damit hohe Reisegeschwindigkeit bei hohem Reisekomfort, eisenbahntechnische Sicherung und damit hohe Sicherheit im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, usw. Dies heißt aber auch, dass wie bei jeder anderen Eisenbahnstrecke auch weiterhin Eisenbahnverkehr mit Personen- und Güterzügen möglich ist. Diese Strecke unterliegt den gesetzlichen Regelungen des Eisenbahnrechtes, die sich vor allem im Allgemeinen Eisenbahngesetz wiederfinden.

Durch den Mischbetrieb von Straßenbahnfahrzeugen (die mittels Ausnahmegenehmigung als Eisenbahnfahrzeuge beschränkt zugelassen sind) auf einer Eisenbahnstrecke sind alle für beide Systeme geltenden Regelungen zu berücksichtigen. Eine Herausforderung beim barrierefreien Ausbau ist bekanntlich, dass die Stadtbahnfahrzeuge der KVB und SWB schmaler sind als Eisenbahnfahrzeuge. Bei Eisenbahnen ist dieser Breitenunterschied

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V.

Siebengebirgsstraße 152, 53229 Bonn

zwischen den unterschiedlichen Fahrzeugen und damit auch zwischen Bahnsteig und Fahrzeug ein übliches Problem, das dort technisch gelöst ist.

Nun konkret zum oben genannten Streckenabschnitt:

Ohne der von der HGK beauftragten Machbarkeitsstudie vorgreifen zu wollen, gibt es technisch mehrere Lösungen für den barrierefreien Ausbau:

1. Den Bau von Hochbahnsteigen mit Eisenbahnlichtraumprofil und die Aus- bzw. Nachrüstung der Fahrzeuge mit beweglichen Tritten zur Spaltüberbrückung (wie es bei fast allen anderen Eisenbahnen auch realisiert ist/wird).

2. Den Bau von Sonderkonstruktionen / besonderen Konstruktionen an der Infrastruktur (Gleise, Bahnsteige, u.ä.). Hierbei sind mehrere Möglichkeiten denkbar, wie z.B. Gleisverschwenkung mittels sog. „Kasseler Modell“ bei denen die Eisenbahnzüge in einem größeren Abstand als die Stadtbahnwagen an den Bahnsteigen vorbei geführt werden, Umfahrungen mittels zusätzlichen Weichen und versetzten Bahnsteigen oder auch ein Umfahrungsgleis als drittes Gleis.

Der Bau von Hochbahnsteigen nach Stadtbahnprofil findet in dem räumlichen Bereich statt, der nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung von Einbauten frei gehalten werden muss. Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist eine Rechtsverordnung des Bundes mit Gesetzeskraft und gilt für alle öffentlichen Eisenbahnen.

Eine Blockade des Eisenbahnprofils ist ohne weiteres nicht möglich, da dann Eisenbahnfahrzeuge (Personen- wie Güterzüge) nicht mehr die zu nahe an Gleis stehenden Bahnsteigen passieren können. Um diesen baulich Eingriff zu ermöglichen müsste entweder die Strecke zunächst stillgelegt, anschließend als Eisenbahnstrecke von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt werden (sog. „Entwidmung“) und dann neu als Straßenbahn gewidmet werden oder eine Ausnahmegenehmigung bezüglich der Profileinschränkung und der daraus folgenden Diskriminierung von Verkehren bei den zuständigen Behörden (Landesverkehrsministerium / Regierungspräsidium) beantragt werden.

Beide Verfahren verbindet, dass ihr Ausgang nicht rechtssicher voraus gesagt werden kann, da das hierfür geltenden Eisenbahnrecht umfangreiche Beteiligungen anderer Behörden, Eisenbahnunternehmen und sonstiger Träger öffentlicher Belange vorsieht, da sie durch berechnete Einwände auf unbestimmte Zeit verzögert werden können und vermutlich erst im Klageverfahren geklärt werden können. Besonders durch die Überlastung des Eisenbahnknotens Köln sowie der linken Rheinstrecke im Abschnitt Hürth-Kalscheuren – Remagen ist solch eine Entscheidung ungewisser denn je.

Ganz konkret kann durch eine Nutzung der Rheinuferstrecke zwischen Wesseling und Bonn-Bendenfeld/Gbf im Güterverkehr die heute überlastete Linke Rheinstrecke von drei Güterzugpaaren (6 Zügen) werktäglich zwischen Köln-Eifeltor und Bonn Güterbahnhof entlastet werden. Diese nach Süden fahrenden Züge werden heute in Brühl Güterbahnhof in das Streckennetz der DB AG übergeben, fahren von dort zunächst nördlich zum Fahrtrichtungswechsel nach Köln-Eifeltor und setzen ihre Fahrt über Brühl und Bonn in Richtung Süden fort.

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V.

Siebengebirgsstraße 152, 53229 Bonn

Eine Nicht-Beachtung dieser Verkehre und der Entlastungswirkung der Rheinuferbahn in eisenbahnrechtlichen Verfahren (Freistellung oder Planfeststellung) würde die jahrelange Hängepartie noch weiter verlängern. Außerdem wäre solch eine Entscheidung auch nicht im Sinne von sparsamen Haushalten mit Steuergeldern, da parallele und somit entlastende Rheinuferstrecke für den freien Eisenbahnverkehr aufgegeben würde aber zugleich ein teurer und langwieriger Ausbau der linken Rheinstrecke in noch größerem Umfang gefordert werden müsste.

Aufgrund der rechtlichen Lage sind die Kommunen bei nicht bundeseigenen Bahnen verpflichtet sich bei Infrastrukturprojekten mit einem Eigenanteil zu beteiligen. Verständlicherweise sind die Kommunen daran interessiert die Summe dieses Eigenanteils und somit die gesamten Infrastrukturkosten niedrig zu halten.

Bei oben genannter Variante 1, dem Bau von Hochbahnsteigen nach EBO-Profil und beweglichen Tritten an den Fahrzeugen, sind die Baukosten an der Infrastruktur nicht höher als bei Hochbahnsteigen nach Stadtbahnprofil - ca. 3,5 Mio. €. Damit wäre der Anteil der Kommunen auch entsprechend „gering“

Nach uns bisher vorliegenden Informationen sind die Gesamtkosten (Infrastruktur- und Fahrzeuganpassung) dieser Variante sogar geringer als die seinerzeit veröffentlichten Kosten für das sogenannte Kasseler Modell von ca. 15 Mio. €. Auch soll soweit uns bekannt die Variante „Schiebetritte an den Stadtbahnfahrzeugen“ in der Machbarkeitsstudie der HGK wohl nicht betrachtet werden, da die HGK scheinbar auf Grund der Situation im Stadtwerke Köln Konzern nur die Infrastrukturlösungen zu betrachten hat, aber keine Lösungsansätze, die das Zusammenspiel der ortsfesten Infrastruktur mit den Schienenfahrzeugen bewerten.

Ausdrücklich und besonders möchten wir darauf hinweisen, dass die Kölner und Bonner Stadtbahnfahrzeugen auch in den dortigen Stadtbahnnetzen nicht an allen Haltestellen das Kriterium der Barrierefreiheit erfüllen. Abstände zwischen Bahnsteig und Fahrzeug erreichen dort Werte von 8 cm in der Breite und der Höhe bei geradem Gleis. Als barrierefrei gilt der „5 cm-Würfel“, also maximal 5 cm in Höhe und Breite, der auch im Stadtbahnnetz mit ausfahrbaren Schiebetritten erreicht werden kann. Damit ist der notwendige Einbau von Schiebetritten keinesfalls nur der Güterverkehrsoption auf der Rheinuferbahnstrecke geschuldet. Die Schiebetritte sind erforderlich, um den Stadtbahnbetrieb barrierefrei abwickeln zu können.

Daher möchten wir Sie auffordern, die Prüfung dieser Variante zu veranlassen.

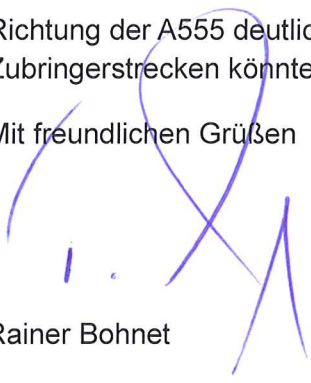
Des Weiteren hat die Lösung mit Eisenbahn-Bahnsteigen und Schiebetritten den Vorteil, dass es mit der geplanten Rheinquerung Wesseling – Niederkassel mit Straße und Schiene, ermöglicht wird, die vom NVR im Nahverkehrsplan angeführte S-Bahn Linie Bonn Hbf – Flughafen – rechtsrheinisches Köln auf kürzestem Wege über die Rheinuferstrecke zu führen. Damit erhalten Hersel und Wesseling einen direkten Anschluss an den Flughafen Köln/Bonn. Diese Verbindung wird mit Hochbahnsteigen nach Stadtbahnprofil verbaut und bei den anderen Varianten nur noch eingeschränkt möglich sein. Außerdem könnten lokale Güterverkehre dann mit Inanspruchnahme der neuen Rheinquerung sinnvoll auf die Schiene verlagert werden und somit die Anschlussverkehre auf den Bundes- und Landstraßen in

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V.

Siebengebirgsstraße 152, 53229 Bonn

Richtung der A555 deutlich entlasten. Der Gewinn an Lebensqualität entlang der B9 und den Zubringerstrecken könnte so deutlich gesteigert werden.

Mit freundlichen Grüßen



Rainer Bohnet