

## Beschlussvorlage

### Tagesordnungspunkt:

Reaktivierung der Eisenbahnlinie Gummersbach-Brügge;  
Sachstandsbericht

### Beratungsfolge:

Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis			Sitzungs- termin
	einst.	Enth.	Gegen.	
Ausschuss für Wirtschaftsförderung...				12.03.02

### Finanzielle Auswirkungen: Ja

Einnahmen	Vermögenshaushalt	HhSt.:	Betrag:

### Nähere Erläuterungen:

Die Höhe steht noch nicht fest

## Sachverhalt:

Die vorgenannte Strecke ist mit einem vordringlichen Bedarf im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW enthalten. Auch der ÖPNV-Ausbauplan sieht die Reaktivierung dieser 32 km langen Strecke vor. In der vergangenen Zeit haben auf verschiedenen Ebenen Erörterungs- und Abstimmungsgespräche stattgefunden. Auch wurden mehrfach Besichtigungen der jeweiligen Streckenabschnitte und der dortigen Infrastruktureinrichtungen vorgenommen. Hierauf basierend stellt sich der Sachverhalt wie folgt dar:

Im Rahmen eines Vorlaufbetriebes soll zunächst die von Köln kommende und bisher in Gummersbach endende Regionalbahn bis nach Marienheide durchgeführt werden. Der zu reaktivierende Streckenabschnitt Gummersbach-Marienheide soll mit Fahrplanwechsel zum 15.12.2002 in Betrieb gehen. Dieses erfordert eine Ertüchtigung bzw. Neuerrichtung der Sicherungseinrichtungen an den plangleichen Knotenpunkten mit der Landesstraße 196 und der Steinstraße in Kotthausen. Eine weitere Querung, nämlich die eines Wirtschaftsweges, welcher zwischen Kotthausen und Schöneborn verläuft, soll aufgehoben werden. Das Eisenbahnbundesamt wird hierfür das erforderliche Einziehungsverfahren durchführen. Aus Sicht der Gemeinde ist die Aufgabe dieses plangleichen Knotenpunktes unbedenklich, da in Parallellage die Gemeindestraße verläuft, welche die Orte Kotthausen und Schöneborn verbindet. Das Amt für Agrarordnung und das Forstamt Wipperfürth teilen diese Auffassung und haben selbiges schriftlich bestätigt. Voraussetzung ist aber, dass die entstehende Stichstraße des Wirtschaftsweges am Ende, also vor der Bahnlinie, mit einem Wendehammer versehen wird. Eine schriftliche Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Rheinland steht derzeit noch aus. Die DB AG-Netz schreibt derzeit die ingenieurtechnischen Planungen für die Ertüchtigung und Neubaumaßnahmen der technischen Infrastruktur entlang der Strecke aus. Hierzu gehört auch die Neuplanung eines Bahnsteiges am Bahnhof Marienheide. Im Rahmen des Vorlaufbetriebes wird dort auch der einzige Haltepunkt eingerichtet. In Kotthausen kann während dieses Vorlaufbetriebes kein Stop eingelegt werden, weil dieses die Umlaufzeiten der Regionalbahn Nr. 25 „Köln-Gummersbach“ und die damit verbundenen heutigen Wartezeiten nicht zulassen. Bei einer Inbetriebnahme der Gesamtstrecke ist es Zielsetzung, im Raum Kotthausen einen weiteren Haltepunkt zu schaffen. Ob dieses am früheren Bahnhof Kotthausen erfolgt, ist zu einem späteren Zeitpunkt zu diskutieren. Insbesondere deswegen, weil haltende Züge dann bis in den plangleichen Kreuzungspunkt mit der L 196 hineinragen würden. Auch sind die Siedlungsstrukturen im Umfeld und die Errichtung notwendiger Park-and-ride und Bike-and-ride-Anlagen und deren Anbindung an das Straßennetz zu beachten.

Die Reaktivierung der Streckenabschnitte 2 und 3 Marienheide-Meinerzhagen und Meinerzhagen-Brügge soll zeitgleich erfolgen. Geplant ist eine Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel am 15.12.2004. Hierbei bereitet die Vielzahl der vorhandenen Bahnübergänge erhebliche Probleme. Insbesondere deswegen, weil die Fahrgeschwindigkeit der Züge 80 km/Stunde betragen soll. Deswegen ist es Zielsetzung, soviel Bahnübergänge wie eben möglich aufzuheben. Der überwiegende Teil der Bahnübergänge auf dem Teil des Streckenabschnittes 2, der sich in der Gemeinde Marienheide befindet, ist auch Gegenstand des Flurbereinigerischen Verfahrens Marienheide. Der planfestgestellte Wege- und Gewässerplan dieses agrarordnerischen Verfahrens beinhaltet verbindliche Vorgaben. Dieses hat erfreulicherweise zur Folge, dass im Bereich der Eulenbecke einige Bahnübergänge aufgehoben werden können. Auf dem davor befindlichen Streckenteil zwischen Marienheide und dem gesicherten Knotenpunkt zur Brucher Talsperre sind solche Querungen nicht entbehrlich und müssen daher entweder technisch gesichert werden oder in Einzelfällen die Fahrgeschwindigkeit auf 60 km/h gesenkt werden. In solchen Fällen ist bei dem Vorhandensein ausreichender Sichtverhältnisse eine unbeschränkte Lösung rechtlich möglich. Auf dem Streckenabschnitt, beginnend in Holzzipper und endend an der Gemeindegrenze nach Meinerzhagen, befinden sich drei Bahnübergänge, von denen der in der Ortslage Börlinghausen vorhandene unstrittig ist. Wunsch der Bahn ist es, die beiden anderen zu schließen. Entsprechende klärende Gespräche sind hier noch zu führen.

In jüngster Zeit wird darüber diskutiert, ob die Errichtung einer Ausweichstelle in Marienheide erforderlich wird. Eine solche Lösung wäre für eine spätere Erhöhung des Taktverkehrs zu

positiv. Auch könnten Gelegenheitsverkehre oder Güterzüge im Bedarfsfall dort ausweichen. Eine abschließende Aussage hierzu ist allerdings noch nicht getroffen worden. In einem solchen Fall würden in Marienheide zwei Parallelgleise errichtet. Eventuell könnte dieses zur Folge haben, dass die Regionalbahn 25 dann taktmäßig in Marienheide endet. Auf jeden Fall wird es aber erforderlich, für die reaktivierte Strecke vier Schienenfahrzeuge neu zu beschaffen. Die Kosten hierfür, wie auch die Betriebskosten, werden Gegenstand der Förderung des Landes NRW für den integralen Taktverkehr sein. Auch werden die Investitionskosten, welche derzeit auf ca. 24 Millionen Euro geschätzt werden, im wesentlichen durch das Land NRW getragen. Eine gemeindliche Beteiligung ist nur dort erforderlich, wo Straßen und Wege, die sich in der Baulastträgerschaft der Gemeinde befinden, die Bahnlinie kreuzen. Dort ist nach Eisenbahnkreuzungsgesetz ein Drittel der kreuzungsbedingten Ausbaurkosten zu tragen. Dieses Drittel wiederum wird aber mit mindestens 75 % gefördert. Zielsetzung der Gemeinde als Haushaltssicherungskommune ist jedoch die Erlangung eines deutlich höheren Zuschusses.

Neben investiven Maßnahmen auf der Strecke werden zukünftig aber auch ergänzende Maßnahmen, welche städtebaulicher Natur sind, notwendig. So wird es unabdingbar sein, im Bereich der auf dem Gemeindegebiet befindlichen Haltepunkte Park-and-ride und Bike-and-ride-Anlagen zu errichten. Solche Maßnahmen werden ebenfalls in erheblichem Umfang vom Land NRW gefördert. Auch muss eine enge Verknüpfung zwischen Bus und Bahn sichergestellt werden.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Marienheide mit der Umgestaltung des Omnibusbahnhofes und der bereits ergriffenen bauleitplanerischen Maßnahmen gute Vorarbeit geleistet hat. Dieses wird allseits von den Beteiligten Institutionen und Behörden anerkannt.

---

### **Beschlussvorschlag:**

Der Sachstandbericht wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

---

Im Auftrag

Marienheide, 26. Februar 2002

Armin Hombitzer