A1 Perspektiven für das Schienennetz im Rhein-Erft-Kreis

Antragsteller*in: Johannes Martin Maria Bortlisz-Dickhoff (KV Rhein-Erft-Kreis)
Tagesordnungspunkt: 1 Begrüßung

Antragstext

Johannes Bortlisz-Dickhoff: Antrag zur Kreismitgliederversammlung am 17.06.2023:

PERSPEKTIVEN DES SCHIENENVERKEHRS IM RHEIN-ERFT-KREIS

Die Veranstaltung zum Schienenverkehr des GRÜNEN OV Kerpen und des KV Rhein-Erft-Kreis erbrachte konkrete Ergebnisse, die im Weiteren auch in eine Beschlussfassung des Kreisverbandes eingebracht werden sollten. Der folgende Antrag ist kompatibel zu den bisherigen Diskussionen. Er dient dazu, die programmatische Basis für unsere schienenpolitischen Vorstellungen weiter zu entwickeln.

Der Antrag lautet:

Die Kreismitgliederversammlung unterstützt die im folgenden beschriebenen Bestrebungen zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs im Rhein-Erft-Kreis:

GÜTERVERKEHRSNETZ

Zentral für die Neuorganisation des regionalen Schienengüterverkehrs ist die Nord-Süd-Bahn, die eine Verbindung von Grevenbroich über Niederaußem, Frechen-Wachtberg bis Hürth-Knapsack bietet. Sie könnte eine wichtige Bedeutung dafür bekommen, den Güterschienenverkehr im Großraum Köln anders zu organisieren.

Auch auf europäischer Ebene ist in der Achse von den belgischen und niederländischen Seehäfen bis nach Genua für den Güterschienenverkehr der Großraum zwischen Aachen, Mönchengladbach, Köln und Bonn ein erhebliches Hindernis, das in hohem Maße dazu beiträgt, dass zu viele Waren auf der Straße transportiert werden.

Nach dem Ende des Braunkohleabbaus und seiner Verstromung bieten sich die Industriebahnen von RWE geradezu an, sie für den Güterschienenverkehr zu nutzen. Dazu muss die Nord-Süd-Bahn an die Eifelbahn angeschlossen werden. Über die Nord-Süd-Bahn, ihre Verlängerung zur Eifelbahn und das aus mehreren Gründen erforderliche Überwerfungsbauwerk in Kalscheuren wäre es möglich, Köln zu umfahren und gleichzeitig das Güterverkehrszentrum Eifeltor besser erreichbar zu machen. Alternativ könnte auch die in wenigen Jahren wieder zur Verfügung stehende Eifelbahn in Richtung Trier erreicht werden. Von Eifeltor kann über die Südbrücke der rechtsrheinische Raum erreicht werden. Der Niehler Hafen wäre über die Frechen-Benzelrather-Eisenbahn ebenso von der Nord-Süd-Bahn aus erreichbar.

Nach unterschiedlichen konzeptionellen Überlegungen scheiden für die erforderliche Verlängerung der Nord-Süd-Bahn hin zur Eifelbahn zwei Optionen aus: die Bahnverbindung durch Alt-Hürth auf Teilen der sogenannten schwarzen Bahn (wegen der Lage unmittelbar in Wohngebieten) oder die Anbindung an die Eifelbahn von Knapsack durch das Weilerbachtal (aufgrund der Störfallverordnung gibt es keine Trasse, das Weilerbachtal ist Naturschutzgebiet).

Die Lösung ist eine auch von der GRÜNEN Kreistagsfraktion vorgeschlagene Bahnverbindung von Knapsack nach Liblar. Der Rhein-Erft-Kreis soll sich für die

Planung und Ausweisung einer Bahnverbindungstrasse von Frechen nach Liblar einsetzen. Dies dient der Herstellung eines Güterverkehrsanschlusses der geplanten Klärschlammverbrennungsanlage in Knapsack, des geplanten Industriegewerbegebietes Knapsack-Süd und des Entsorgungszentrums des Remondis-Komplexes. Ein Bahnanschluss ist eine Voraussetzung für diese Industriegebietserweiterung als interkommunales Gewerbegebiet. Eine Bahntrasse entlang der Entsorgungsanlagen der Firma Remondis bewirkt eine deutliche Reduzierung des LKW-Verkehrs von derzeit ca. 400 LKW täglich. Es handelt sich um den einzigen Standort von Remondis in Deutschland ohne Bahnanschluss. Das Goldenberg-Kraftwerk wird künftig nicht mehr mit Braunkohle betrieben, sondern stattdessen vollständig auf Klärschlammverbrennung mit Anlieferung aus ganz NRW umgestellt. Damit entfällt zwar der Kohletransport auf der Betriebsbahn. Gleichzeitig würde sich aber die Zahl der LKW-Fahrten massiv erhöhen. Das wird durch die Bahnanlieferung über Frechen oder Liblar vermeidbar. Natürlich sind Stromversorgung und Zugsicherung der Werksbahn weder mit dem DB-Netz noch mit dem Netz der Häfen- und Güterverkehr Köln (HGK) kompatibel. Aber da bereits heute die HGK für RWE den Kohletransport zumindest in Teilen betreibt, dürfte das lösbar sein.

Auch die zweite noch von RWE genutzte Werksbahn bietet für den Güterverkehr Perspektiven. So könnte, von Aachen aus in Düren über die Trasse der Rurtalbahn und einen zehn Kilometer langen Neubau die Hambachbahn erreicht werden. Sie würde dann in Niederaußem die Nord-Süd-Bahn erreichen und weiter bis Rommerskirchen zur DB-Trasse Köln - Pulheim - Grevenbroich geführt werden. Alternativ bietet sich der Anschluss der Hauptbahn an die Hambachbahn in Geilrath an, weil hier die Gleisanlagen bereits heute nebeneinander liegen.

Damit kann Köln linksrheinisch vom Güterschienenverkehr umfahren werden. Dies hätte erhebliche Auswirkungen auch auf den Straßengüterverkehr und würde zwischen Düren und Köln auch die Hauptbahn Aachen - Köln massiv entlasten.

Weitere Potenziale der Güterverkehrsnutzung der bisherigen Werksbahnen deuten sich in der Diskussion beispielsweise mit einem möglichen Fahrzeuginstandsetzungswerk der DB am Kraftwerk Niederaußem an.

PERSONENNAHVERKEHR

Neben der von hier nicht zu beeinflussender Planung hinsichtlich der Regionalexpress- und der Regionalbahnlinien sind insbesondere die S-Bahnlinien aus regionaler Sicht die wichtigste Nahverkehrsmaßnahme.

Die S-Bahn-Planung des zuständigen Zweckverbandes go.rheinland (ehemals NVR, bestehend aus VRS und AVV) sieht im Zielzustand 2040 folgende Verbindungen im Kreisgebiet vor, wobei hier jeweils die Verbindungsäste von Köln-Hauptbahnhof ins weitere Linksrheinische aufgeführt sind. Die Linien haben alle auch einen rechtsrheinischen Teil, der hier unerwähnt bleibt. Zentral für diese Möglichkeiten ist der Bau je eines Bahnsteigs mit jeweils zwei Bahnsteigkanten

im Kölner Hauptbahnhof und in Köln-Messe/Deutz, damit die Hohenzollernbrücke mit einer Taktdichte von 2 ½-Minuten optimal für die S-Bahnen nutzbar gemacht wird:

- … - Köln Hbf - Pulheim - Grevenbroich - Mönchengladbach (S 6)
- … - Köln Hbf - Frechen-Königsdorf - Kerpen-Horrem - Bergheim - Bedburg (S 12)
- … - Köln Hbf - Frechen-Königsdorf - Kerpen-Horrem - Düren (S 13)
- … - Köln Hbf – Frechen-Königsdorf – Kerpen-Horrem (S 14)
- … - Köln Hbf - Hürth-Fischenich - Brühl-Kierberg - Erftstadt - Weilerswist - Euskirchen - Kall (S 15)
- … - Köln Hbf - Hürth-Fischenich - Brühl Bf - Bonn - Bonn-Mehlem (S 17)

In der Zielplanung ist auch die Revier-S-Bahn aufgenommen worden, die eine Verbindung von Düsseldorf über Neuss, Grevenbroich, Titz, Jülich, Aldenhoven nach Aachen herstellen soll. Es kann sein, dass sie als Verlängerung der jetzt in Bedburg endenden S-Bahn konzipiert wird.

Damit sind die Kommunen des Rhein-Erft-Kreises bis auf Wesseling und Elsdorf in der Perspektive mit S-Bahn-Anschlüssen versorgt.

Für Elsdorf lassen sich verschiedene potenzielle Anschlussoptionen denken:

- Verlängerung der aus Düsseldorf kommenden VRR-S-Bahn über die alte Trasse: Düsseldorf - … - Bedburg - Elsdorf
- Aufteilung der S 12: … - Köln Hbf- … Bergheim-Zieverich (entlang der Aachener Straße) - Elsdorf (Neubau Brücke A 61 erforderlich)

Für Wesseling ist kein direkter Anschluss an die S-Bahn denkbar, allerdings wäre mit der Verlängerung einer Stadtbahnlinie über die Querbahn Wesseling - Brühl ein Anschluss an einen potenziellen Haltepunkt Brühl Güterbahnhof der S 17 denkbar. Ebenfalls denkbar ist die Verbesserung der Busverbindung nach Sechtem, ebenfalls mit Anschluss an die S 17.

STADTBAHN

Ein weiteres schienengebundenes Nahverkehrsmittel ist die Stadtbahn. Innerhalb von Köln und Bonn fährt sie nach Straßenbahnbetriebsordnung ober- oder unterirdisch und kann an Kreuzungen lichtsignalgeregelt sein. Im "Umland" fährt sie nach Eisenbahnbetriebsordnung.

Relevant im Rhein-Erft-Kreis sind folgende Stadtbahnlinien:

- 1 Weiden-West - über Aachener Straße nach Köln
- 7 Frechen-Mitte über Dürener Straße nach Köln
- 18 Bonn - Brühl - Hürth - über Luxemburger Straße nach Köln
- 16 Bonn - Wesseling - über Rheinuferstraße nach Köln

Geplant sind diese Maßnahmen:

- 4 Niederaußem - Brauweiler - Widdersdorf nach Köln
- 7 Grube Carl - Frechen-Mitte nach Köln
- 19 Hürth Einkaufzentrum - Hermülheim wie 18 nach Köln

Wünschenswert sind Verlängerungen und Aufteilungen. So könnte die 7 vor dem Frechener Bahnhof einmal über Frechen-Innenstadt nach Grube Karl und zum anderen über die Trasse der Frechen-Benzelrather über Wachtberg ins Kerpener Gewerbegebiet Türnich und von dort über die Trasse der alten Bundesstraße, die jetzt als Landesstraße völlig überdimensioniert ist, nach Kerpen-Süd geführt werden. Auch die 17 könnte anstelle der Planung, sie über eine unrealistische neue Brücke in Godorf ins Rechtsrheinische zu führen, um dort nach Bonn zu fahren, auch über die vorhandene Querbahn nach Brühl-Mitte geführt werden. Schließlich müsste die 5 nicht in Meschenich enden, sondern könnte sinnvollerweise auch nach Kalscheuren führen, um dort die S-Bahn nach Kall oder Bonn zu erreichen:

Unsere Zielvorstellungen sind also:

- 7 von Kerpen-Süd - Landesstraße - Türnich 3 - Wachtberg - Frechen-Bahnhof - wie 7 nach Köln
- 17 von Brühl-Mitte - Brühl Güterbahnhof hoch - Brühl-Ost - Berzdorf - Wesseling Nord - Sürth nach Köln
- 5 von Kalscheuren Bahnhof Ost - Meschenich - Rondorf nach Köln

Erforderlich sind diverse Beschleunigungsmaßnahmen. Im Wesentlichen die kreuzungsfreie Bewältigung des Militärrings für die 7 an der Dürener Straße, die 18/19 an der Luxemburger Straße und der 5 am Verteilerkreis Süd.

PERSPEKTIVEN

Die bisher beschriebenen Maßnahmen sind aber immer noch unzureichend, denn sie schaffen keine Nord-Süd-Verbindung innerhalb des Rhein-Erft-Kreises selbst. Wer von Wesseling, Brühl, Hürth oder Erftstadt nach Kerpen, Bergheim, Bedburg oder Pulheim will, ist darauf angewiesen, Umwege über den Kölner Hauptbahnhof in Kauf zu nehmen. Das kostet nicht nur Zeit, sondern führt zur unsinnigen Überlastung des gesamten Systems, insbesondere des zentralen Kölner Hauptbahnhofs.

Daher unterstützen wir das Projekt, zwischen Kerpen-Horrem und Erftstadt eine Bahnverbindung für eine S-Bahn wieder herzustellen.

Dieses ist denkbar, indem die in der Zielplanung 2040 mit dem Zielbahnhof Horrem vorgesehene S 14 weiter auf der alten Trasse vom nördlichen Gleis im Horremer Bahnhof nach Nordwesten herausgeführt und dann nach Süden verschwenkt wird. Die Trasse an sich ist noch zugänglich. Sie wurde aber insbesondere durch die A 4 überbaut. Dennoch ist der Bahndamm als solcher noch vorhanden und ermöglicht die Verbindung bis Erftstadt. Möglicherweise ist die ortsnahe Lage in Türnich, Blatzheim und Köttingen noch realisierbar, ansonsten bietet sich aber auch an, nördlich des Gewerbegebiets Türnich nach Osten zu verschenken und ab da die Nord-Süd-Bahn bis zur Eifelbahn zu nutzen, wenn diese insbesondere dem

Güterverkehr dienende Verbindung hergestellt ist. Die S 14 könnte dann nach Erftstadt und vielleicht Euskirchen verlängert werden oder aber über Kierberg, Fischenich und Kalscheuren wieder Richtung Köln-Hauptbahnhof laufen.

A3 GRÜNE ALTE Rhein-Erft-Kreis in der Landesvereinigung

Antragsteller*in: Johannes Martin Maria Bortlisz-Dickhoff (KV Rhein-Erft-Kreis)

Antragstext

In die Tagesordnung wird vor dem Punkt Verschiedenes der Punkt "GRÜNE ALTE Rhein-Erft-Kreis" aufgenommen.

In diesem Punkt wird über folgenden Antrag abgestimmt:

"Die Mitgliederversammlung von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rhein-Erft-Kreis erklärt, dass sie eine kreisweite Vereinigung der gemäß der Geschäftsordnung der Landesvereinigung GRÜNE ALTE gegründeten Kreisvereinigung GRÜNE ALTE Rhein-Erft-Kreis unterstützt. Der Kreisvorstand wird gebeten, mit einer Mail alle über 60 jährigen Mitglieder der GRÜNEN Rhein-Erft-Kreis anzuschreiben und vorzuschlagen, der Landesvereinigung GRÜNE ALTE beizutreten und damit auch Mitglied der Kreisvereinigung GRÜNE ALTE zu werden."

Begründung

Die Diskussion über die Gründung der Grünen Alten ist schon einige Jahre alt. Es gibt dabei tatsächlich unterschiedliche Vorschläge der organisatorischen Umsetzung. Viele sehen in einem parteiunabhängigen Verband - etwa analog zur GRüNEN Jugend - die richtige Organisationsform. Dieser Verband wäre in der Lage, auch unabhängig von Fraktionen und Vorständen eine grüne altenpolitische Programmatik zu entwickeln.

Dieser Vorteil erweist sich aber aus Sicht von Fraktionen und vor allem auch von Parteivorständen als Risiko. Denn entweder sind sich die Akteure einig, dann braucht es keine nach außen unabhängige Positionierung, oder sie sind sich nicht einig, dann braucht es eine interne Verständigung und kein öffentliches Zerwürfnis.

Daher haben sich die Initiatoren der Landesvereinigung GRÜNE ALTE bei BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN NRW mit dem Landesvorstand eben auf diese Struktur verständigt. Sie entwickeln ihre Aktivitäten zwar autonom, müssen sich aber in Sachen Öffentlichkeitsarbeit, ähnlich wie auch die Landesarbeitsgemeinschaften, mit dem Landesvorstand verständigen.

Zielsetzung der Arbeit ist eine altenpolitische Erkennbarkeit der Partei zu entwickeln. Programme, Hintergrundpapiere, Wahlaufrufe, Hilfe bei der Teilnahme an Beiratswahlen für Seniorinnen und Senioren, aber auch die Weiterentwicklung angemessener Formen der Wertschätzung langjährig Aktiver sind einige der anstehenden Thematiken.