

A1 Perspektiven für das Schienennetz im Rhein-Erft-Kreis

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

Tagesordnungspunkt: 1 Begrüßung

Antragstext

1 Johannes Bortlisz-Dickhoff: Antrag zur Kreismitgliederversammlung am 17.06.2023:

2 PERSPEKTIVEN DES SCHIENENVERKEHRS IM RHEIN-ERFT-KREIS

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

9 Der Antrag lautet:

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

12 GÜTERVERKEHRSNETZ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

71 PERSONENNAHVERKEHR

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

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

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

- 83 • ... - Köln Hbf - Pulheim - Grevenbroich - Mönchengladbach (S 6)
- 84 • ... - Köln Hbf - Frechen-Königsdorf - Kerpen-Horrem - Bergheim - Bedburg
85 (S 12)
- 86 • ... - Köln Hbf - Frechen-Königsdorf - Kerpen-Horrem - Düren (S 13)
- 87 • ... - Köln Hbf – Frechen-Königsdorf – Kerpen-Horrem (S 14)
- 88 • ... - Köln Hbf - Hürth-Fischenich - Brühl-Kierberg - Erftstadt -
89 Weilerswist - Euskirchen - Kall (S 15)
- 90 • ... - Köln Hbf - Hürth-Fischenich - Brühl Bf - Bonn - Bonn-Mehlem (S 17)

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

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

97 Für Elsdorf lassen sich verschiedene potenzielle Anschlussoptionen denken:

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

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

107 STADTBAHN

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

112 Relevant im Rhein-Erft-Kreis sind folgende Stadtbahnlinien:

- 113 • 1 Weiden-West - über Aachener Straße nach Köln
- 114 • 7 Frechen-Mitte über Dürener Straße nach Köln
- 115 • 18 Bonn - Brühl - Hürth - über Luxemburger Straße nach Köln
- 116 • 16 Bonn - Wesseling - über Rheinuferstraße nach Köln

117 Geplant sind diese Maßnahmen:

- 118 • 4 Niederaußem - Brauweiler - Widdersdorf nach Köln
- 119 • 7 Grube Carl - Frechen-Mitte nach Köln
- 120 • 19 Hürth Einkaufszentrum - Hermülheim wie 18 nach Köln

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

132 Unsere Zielvorstellungen sind also:

- 133 • 7 von Kerpen-Süd - Landesstraße - Türnich 3 - Wachtberg - Frechen-Bahnhof
134 - wie 7 nach Köln
- 135 • 17 von Brühl-Mitte - Brühl Güterbahnhof hoch - Brühl-Ost - Berzdorf -
136 Wesseling Nord - Sürth nach Köln
- 137 • 5 von Kalscheuren Bahnhof Ost - Meschenich - Rondorf nach Köln

138 Erforderlich sind diverse Beschleunigungsmaßnahmen. Im Wesentlichen die
139 kreuzungsfreie Bewältigung des Militärrings für die 7 an der Dürener Straße, die
140 18/19 an der Luxemburger Straße und der 5 am Verteilerkreis Süd.

141 PERSPEKTIVEN

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

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

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

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