

Vorbemerkungen:

Der Raum zwischen Köln und Bonn weist eine hohe Entwicklungsdynamik auf. Dies bezieht sich einerseits auf die Siedlungsentwicklung und andererseits auf die gewerbliche Entwicklung.

Die Siedlungsentwicklung findet nicht nur im Rhein-Sieg-Kreis sondern auch in Köln statt. Die Verwaltung hatte in der 5. Sitzung des Ausschusses für Planung und Verkehr am 11.06.2015 über die beabsichtigte Erweiterung der Wohnbauflächen im Kölner Süden (Zündorf und Wahn) berichtet.

Der so genannte Kölner Chemiegürtel erstreckt sich bis nach Niederkassel. Auch wenn die Hauptproduktionsstandorte im Rhein-Erft-Kreis liegen, sind Troisdorf und das Evonik-Werk in Niederkassel-Lülsdorf wichtige Standorte für die chemische Industrie. Am Evonik-Werk gibt es eine neue Entwicklung. Zusammen mit der Duisburger Hafen AG (duisport) sollen die aktuell nicht genutzten Flächen mit einer Größe von 50 ha zu einem trimodalen Logistikstandort in Form eines KV-Terminals (Kombinierter Verkehr) entwickelt werden. Die hierfür gegründete DERS (Duisport-Evonik-Rhein-Sieg) Entwicklungsgesellschaft mbH nimmt ab dem 1. Januar 2016 den Betrieb auf.

Nach Rücksprache mit Evonik und duisport wird der Schwerpunkt im kombinierten Verkehr in der Verladung Wasser <=> Straße liegen. Das heutige Verkehrsaufkommen von Evonik über die RSVG-Eisenbahntrasse von durchschnittlich einem Zug pro Tag wird sich voraussichtlich um einen Zug erhöhen. Hintergrund für den geringen Schienenanteil sind auch die aktuell schwierigen Transportbedingungen. So benötigt ein Zug für die 16 km lange Verbindung von Lülsdorf zum DB-Anschlussgleis in Troisdorf-Oberlar ca. eine Stunde.

Sowohl der bestehende Güterverkehr als auch die zu erwartenden Steigerungen können aus Sicht der Verwaltung verträglich über die bestehende RSVG-Trasse abgewickelt werden.

Erläuterungen:

Die Verwaltung sieht die gewerbliche Entwicklung am Standort Lülsdorf positiv. Eine Verbesserung des Gleisanschlusses wäre eine zusätzliche Attraktivitätssteigerung und würde die Basis schaffen, dem verkehrspolitischen Ziel zu entsprechen, mehr Güter auf der Schiene zu transportieren. Aufgrund der grundsätzlichen Problemlage des Schienenverkehrs im Großraum Köln gab es neben den fixierten Maßnahmen zum „Knoten Köln“ weitere Planungsüberlegungen. Hierzu gehört auch eine neue Gleisverbindung als DB-Strecke zwischen Brühl über Köln/Godorf nach Porz/Wahn sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr. Die Maßnahme wird aktuell im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplanes geprüft (angemeldet mit der lfd. Nummer 243 gemäß der vom BMVI veröffentlichten Projektliste). Die damit verbundene Rheinquerung könnte zusammen mit der ebenfalls angemeldeten Straßenverbindung kombiniert und auch in der weiteren Linienführung gebündelt werden.

Parallel zum Bundesverkehrswegeplan läuft aktuell die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes des Landes NRW. Auch hier wurde eine neue Gleisverbindung für den Personen- und Güterverkehr zur Bewertung angemeldet, die ähnlich wie die Verbindung Brühl-Godorf-Porz in unmittelbarer Nähe des neuen KV-Terminals verlaufen würde. Damit werden aktuell bereits auf verschiedenen Ebenen alternative Schienenverbindungen geprüft, die unmittelbar am neuen KV-Terminal am Evonik-Werk verlaufen und die grundsätzlich geeignet sind.

Für die Machbarkeitsstudie zur L274n (siehe Mitteilung vom 11.6.2015) mit einem Variantenvergleich werden aktuell die abgegebenen Angebote ausgewertet. Eine Vergabe der Planungsleistungen, endabgestimmt mit den Städten Troisdorf, Niederkassel und Köln soll kurzfristig erfolgen. Die geforderte Aufgabenstellung um eine parallel laufende neue Schienenverkehrsverbindung zu erweitern wird als schwierig angesehen. Zum Einen decken

nicht alle aufgeführten Planungsbüros auch den Bereich Eisenbahnwesen fachlich ab, zum Anderen führen die zusätzlichen Leistungen auch zu Kostensteigerungen, die aktuell nicht finanziert werden können.

Auch entfaltet eine neue Schienenverkehrsverbindung, die nicht nur auf den neuen KV-Terminal sowie das Evonik-Werk in Lülsdorf ausgerichtet ist, sondern im regionalen Kontext steht, einen höheren volkswirtschaftlichen Nutzen. Hier sollten die Bewertungsergebnisse für den Bundesverkehrswegeplan und den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW abgewartet werden.

Im Auftrag

(Michael Jaeger)