

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, begrüßte Herrn Dr. Esser vom Büro KE-Consult Köln und bat ihn um Vorstellung des Gutachtens.

Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung können der als Anlage 3 beigefügten Präsentation entnommen werden.

Abg. Bausch dankte für den komprimierten Vortrag und erkundigte sich, inwieweit geplante Gewerbe-/ Industriegebiete bzw. beabsichtigte Erweiterungen vorhandener Standorte (z.B. am Industriestammgleis in Meckenheim) in die Überlegungen zur Potentialabschätzung des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene mit einbezogen worden seien.

Herr Dr. Esser antwortete, grundsätzliche Überlegungen seien zwar mit eingeflossen, konkrete Planungen von Gewerbeflächen seitens der Kommunen seien aber nicht berücksichtigt worden. Bei einer Neuansiedlung von Gewerbegebieten sollte man aber auf jeden Fall die Anschlusspotentiale an die vorhandene Schieneninfrastruktur als Vermarktungsinstrument nutzen. Gefragt seien hier vor allem mehr Informationen und Aufklärung über die Nutzungsmöglichkeiten und Kosten.

Abg. Krauß dankte dem Gutachter und allen Auftraggebern, die sich neben dem Rhein-Sieg-Kreis an der Finanzierung des Gutachtens beteiligt haben, wie der Bonner Hafenbetriebe GmbH, der Stadt Troisdorf, der Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg und der RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH. Er teilte die Einschätzung des Gutachters bezüglich eines KV(Kombinierter Verkehr)-Umschlagplatz-Standortes in Troisdorf, auch deshalb, weil der Standort Bornheim auf der linken Rheinseite aufgrund der Rheinquerung problematisch sei. Bonn-Beuel sei ein Umschlagplatz für Holz aus dem östlichen Rhein-Sieg-Kreis. Er wollte wissen, ob auch ein anderer Standort entlang der Siegstrecke im östlichen Rhein-Sieg-Kreis dafür in Frage komme. Weiter fragte er nach, ob ein Gleisanschluss für das Gewerbegebiet Königswinter-Nierdellendorf näher untersucht worden sei. Ebenso interessiere ihn ein ehemaliger Gleisanschluss in Sankt Augustin-Hangelar. In Bornheim-Hersel habe die HGK am 10.01.2013 die Stilllegung von Eisenbahninfrastruktur beantragt. Er erkundigte sich, ob auch Potentiale des Einzelwagenverkehrs untersucht worden seien.

Abg. Metz äußerte, es gehe im Wesentlichen um zwei Themenbereiche: Gleisanschlussverkehr und kombinierter Verkehr. Ein wichtiger Ansatzpunkt sei die Sicherung und Reaktivierung der vorhandenen Infrastruktur. Da, wo die DB Strecken aus- und umbauet, könne man beobachten, wie schnell Weichen verschwinden, weil sie als teuer gelten. Damit gehe aber auch die Möglichkeit verloren, ehemalige Firmengleisanschlüsse zu erhalten. Bei dem geplanten Ausbau der S 13 würde z.B. nach dem Planfeststellungsverfahren der Gleisanschluss in Sankt Augustin-Menden entfallen. Hierauf müsse man im weiteren Verfahren sicherlich ein besonderes Augenmerk richten. Auch müsse man auf die Kommunen zugehen, damit Gewerbeflächen, die über einen Gleisanschluss verfügen, dann auch langfristig gesichert werden. Herr Abg. Bausch habe bereits auf die Erweiterung des Gewerbegebietes und die Sicherung des Industriestammgleises in Meckenheim hingewiesen. Man müsse auch mit den lokalen Unternehmen, also der RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH, aber sicherlich auch unserer RSVG, die ebenfalls über Betriebsmittel und Infrastruktur verfüge, Gespräche führen und klären, was diese Unternehmen in Zukunft noch leisten können und wollen. Beim kombinierten Verkehr teile er bezogen auf die Standortfrage für KV-Umschlagsanlagen die Auffassung des Abg. Krauß. In Konkurrenz zu Köln/Eifeltor sei es sicherlich besser, rechtsrheinisch (z.B. in Troisdorf) die Potentiale zu prüfen. Der Gutachter habe erwähnt, Köln suche ebenfalls nach einem rechtsrheinischen Standort. Falls man dort Kalk oder Gremberg präferieren würde, wäre dies aufgrund der geringen Entfernung für einen potentiellen Standort Troisdorf nicht so gut. Er fragte nach, ob es hierzu nähere Erkenntnisse gebe.

Herr Dr. Esser ging zunächst auf die Fragen des Abg. Krauß ein.

Es seien viele Gespräche zu einzelnen Standorten, auch mit den Unternehmen in der Region, geführt worden. Für die Strecke Beuel/Sankt Augustin-Hangelar werde kein Bedarf mehr gesehen. Im Bereich Bornheim-Hersel sei zurzeit kein Bedarf für Schienengüterverkehr vorhanden und auch für die Zukunft kein größeres Potential zu erwarten. Dies gelte ebenfalls für Königswinter-Niederdollendorf. Bezüglich der Einrichtung von sog. Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr sei die Siegtalstrecke auch diskutiert, aber nicht näher untersucht worden. Aufgrund der hohen Auslastung im Personenverkehr und der Topographie wird es nicht als sinnvoll erachtet, an dieser Strecke einen Umschlagplatz zu errichten. Eine Investition in dieser Größenordnung mache nur Sinn, wenn der Standort wirklich nahe an einer Hauptstrecke liege. Bezogen auf die Frage des Abg. Metz äußerte er, in Köln werde zurzeit ein regionales Logistikkonzept entwickelt. Es gebe ein Logistikforum und es sei auch bereits ein Gutachten zu den Logistikströmen in Auftrag gegeben worden, inhaltlich sei man aber nach seinem Kenntnisstand noch nicht so weit fortgeschritten. Er glaube nicht, dass Kalk oder Gremberg als Standort für eine KV-Umschlagsanlage in Frage kommen.

Abg. Albrecht kam auf das Industriestammgleis in Meckenheim zurück und erkundigte sich, ob bei der Untersuchung der Potentiale auch bedacht worden sei, dass die RB 23 künftig ganztägig einen 15-Minuten-Takt bekommen werde. Einige Firmen hätten auch gekündigt oder seien grundsätzlich nicht bahnaffin. Er wollte wissen, ob im Rahmen des Gutachtens mit konkreten Unternehmen gesprochen worden sei, die auch Interesse am Schienengüterverkehr gezeigt hätten.

Herr Dr. Esser antwortete, man habe mit verschiedenen Unternehmen gesprochen. Diese seien aber zurzeit nicht von „der Schiene“ überzeugt, da es wirtschaftlich für ihr jeweiliges Unternehmen nicht sinnvoll sei. Die DB mache für solche „kleinen Segmente“ keine entsprechenden Angebote. Bezogen auf die RB 23 äußerte er, Einzelwagenverkehr sei grundsätzlich trotz einer 15-Minuten-Taktung möglich.

Abg. Tendler interessierte, wie die Verwaltung den Beschlussvorschlag realisieren und umsetzen wolle und ob der Ausschuss weiter informiert werde. Er bat um nähere Erläuterung.

Planungsamtsleiter Dr. Sarikaya antwortete, die Verwaltung spreche aufgrund der Empfehlungen des Gutachters insbesondere mit der Stadt Troisdorf, aber auch mit einzelnen Unternehmen, die aufgrund des Güteraufkommens ernsthaft Interesse am Schienenverkehr haben. Die in den letzten Wochen bereits begonnenen Gespräche sollen fortgesetzt und dabei folgende Fragen geklärt werden: Mit welchem Güteraufkommen kann gerechnet werden? Lohnt sich die Investition? Wer sind die Akteure? Sobald entsprechende Ergebnisse vorliegen, werde der Ausschuss selbstverständlich informiert.

Abg. Kitz sprach den kombinierten Verkehr Schiene/Schiff an, der theoretisch am Werkshafen in Niederkassel möglich sei. In den letzten Jahren habe es immer wieder kritische Äußerungen gegeben, dass in Düsseldorf und Köln die rechtsrheinischen Hafentflächen zu Gunsten von Wohnbebauung verschwunden seien und die restlichen, noch vorhandenen Flächen aufgrund der nahen Wohnbebauung nur noch eingeschränkt nutzbar seien. Inzwischen solle es von Düsseldorf bis Linz kaum noch eine Möglichkeit geben, Schiffsgüter zu löschen bzw. auf Container umzuladen. Vor einigen Jahren hätte man sich im Werk Lülldorf durchaus vorstellen können, dort einen Logistiker auf dem firmeneigenen Gelände anzusiedeln. Er wollte wissen, ob der Gutachter auf diesem Gebiet Potentiale sehe.

Herr Dr. Esser äußerte, diese Themen seien mit den entsprechenden Unternehmen, sowohl bei

der EVONIK Degussa GmbH in Niederkassel als auch bei den Mannstedtwerken in Troisdorf, diskutiert worden. Nach den bisherigen Aussagen sei die Bereitschaft der Unternehmen eigenes Firmengelände für externe Dritte zur Verfügung stellen, zurzeit nicht besonders ausgeprägt. Gleichwohl sei der Bedarf für eine Umschlagsanlage durchaus vorhanden.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, dankte der Vorsitzende, Abg. Steiner, dem Gutachter Dr. Esser und stellte den Beschlussvorschlag der Verwaltung zur Abstimmung.