

Abg. Tendler machte deutlich, mit dem Antrag wolle seine Fraktion in erster Linie eine Klarstellung und umfassende Information zu dem Thema „ehemaliger Rhabarberschlitten“ erreichen. Er dankte den eingeladenen Gästen für ihr Kommen und formulierte zusätzlich noch einige konkrete Fragen:

- Wie lange gilt noch die derzeitige Betriebsgenehmigung für die Industriezüge? Was erlaubt sie an Zughäufigkeit und Zuglänge?
- Gibt es eine Zusage an Evonik/Duisport, diese Betriebsgenehmigung zu verlängern? Wenn ja bis wann?
- Ist eine Machbarkeitsstudie des Kreises in Auftrag gegeben worden für eine Direktanbindung von Evonik/Duisport an das DB-Netz in Höhe Köln-Porz? Welche Städte haben sich (nicht) beteiligt?
- Wird der Kreis bzw. die RSVG einen Förderantrag stellen für die Verlegung des bisherigen Gleises auf eine neue Direktstrecke? Welches Förderprogramm (Bund, Land) kommt dafür in Frage?
- Wie beurteilt die Kreisverwaltung die Planung eines Radschnellweges auf dem bisherigen Bahngleis von Troisdorf nach Beuel?

Herr Otto, Geschäftsführer RSVG, antwortete, die derzeitige Betriebsgenehmigung laufe noch gut zwei Jahre. Förderanträge der RSVG für die Verlegung der Strecke müssten ggf. noch in den entsprechenden Gremien besprochen und mit dem NVR abgestimmt werden. Die Zuglänge richte sich nach dem Gesamtgewicht. Es könnten maximal 900 t auf die Schiene gebracht werden. Das entspreche in etwa einer Länge von einer Lok mit 8 Waggons bzw. 190 m. Im Leerzustand komme man auf eine Gesamtlänge von etwa 250 m. Im täglichen Betrieb erreiche man mit durchschnittlich 5 Waggons eine Gesamtlänge von rd. 150 m. Die Betriebsgenehmigung enthalte bisher keine zeitliche Begrenzung, d.h. die Züge könnten 24 Stunden/Tag fahren.

Herr Dr. Selbach, Site Manager Evonik GmbH, bedankte sich für die Einladung und die Möglichkeit der Stellungnahme. Die Evonik GmbH sei auf die Eisenbahn angewiesen. Im Zuge der Standortentwicklung gehe man im Moment von zwei zusätzlichen Zügen/Tag aus. Es gebe ein Verkehrsgutachten, in dem maximal mit einer Zunahme von drei Zügen/Tag gerechnet werde. Das werde aber nicht von heute auf morgen geschehen, sondern im Rahmen der Weiterentwicklung des Standortes.

Zur Frage der Machbarkeitsstudie erläuterte Herr Dr. Berbuir, Leiter des Fachbereichs Verkehr und Mobilität, im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Stadtbahn werden auch alternative Trassen geprüft. Überlegungen zur Planung eines Radschnellweges auf dem bisherigen Gleis gebe es noch nicht.

Abg. Siegberg berichtete, in der letzten Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses der Stadt Troisdorf sei dieses Thema ebenfalls – zusammen mit Vertretern von Duisport – behandelt worden. Dort sei ebenfalls festgestellt worden, dass es um maximal drei Züge/Tag gehe. Darüber hinaus habe Duisport zugesichert, dass keine 24-Stunden-Nutzung und keine Wochenend-Nutzung der Gleise beabsichtigt seien, sondern dass man zu den normalen Betriebszeiten fahren wolle. Insofern relativierten sich die Sorge und Nöte der Anlieger. Seine Fraktion habe in Troisdorf ebenfalls einen Grundsatzantrag gestellt, um im Zuge der auslaufenden Betriebsgenehmigung für das Thema zu sensibilisieren und auch über eine alternative Trassenplanung nachzudenken. Eigentlich hätten alle das gleiche Interesse, nur auf unterschiedlichen Ebenen. Die Stadt Troisdorf sei daran interessiert, den Schienenverkehr aus der Wohnbebauung herauszuholen. Für Niederkassel sei im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Stadtbahn eher eine Strecke ohne Güterverkehr interessant und für die Evonik GmbH wäre eine schnellere Strecke wirtschaftlicher. Bei der Planung einer Alternativtrasse könnte dann

auch über die Anlage eines Radschnellweges auf dem bisherigen Gleis nachgedacht werden.

Herr Müller, Geschäftsführer dev.log GmbH, führte aus, ein Containerterminal im Duisburger Hafen entwickle sich langsam und kontinuierlich. Insofern dauere es noch viele Jahre, bis die Zugkapazität das Maximum erreicht habe. Natürlich habe auch die dev.log GmbH ein Interesse an einer schnelleren Alternativstrecke, die sich direkt an die Güterverkehrsstrecke anschließe. Durch die Thematik der neuen Rheinquerung und die Genehmigungsprozesse werde die Angelegenheit nicht einfacher. Deshalb müsse man im Gespräch bleiben. Die bisherige Strecke sei über 100 Jahre alt und werde auch während der ganzen Zeit in unterschiedlichen Stärken industriell genutzt. Heute fahren täglich je zwei Züge mit einer Gesamtlänge von <150 m ein und aus. Die Anmietung von Tragwagen sei nur wirtschaftlich, wenn diese auch voll ausgelastet werden. Insofern seien 300 m lange Industriezüge ein Worst-Case-Szenario.

Abg. Kitz sprach sich sowohl für die Güterverkehrsstrecke als auch für die Idee zum Ausbau des Hafens in Niederkassel-Lülsdorf aus. Der Hafen habe bisher eine relativ begrenzte Funktion für den Standort Lülsdorf., könnte aber erweitert werden. Ein besonderer Reiz des Lülsdorfer Hafens sei der Industriegleisanschluss. Deshalb begrüße er die Entscheidung, den Hafen auszubauen und auch für andere nutzbar und zugänglich zu machen. Natürlich befürchten einige Anlieger eine Zunahme des Verkehrs, denn im Moment sei die Anzahl der Züge schon allein durch den Zustand der Gleise begrenzt. Er habe den Eindruck, dass hier teilweise auch ganz bewusst von interessierter Seite eine Dramatik hereingebracht werde, die nicht der Realität in den nächsten Jahren entsprechen werde. Es werde zwar eine Zunahme des Verkehrs geben, aber alles noch – wie auch heute ausgeführt worden sei – in einem vertretbaren Rahmen. Es gebe gute Gründe, sich mit einer alternativen Trasse zu beschäftigen. Das Land habe auch ein neues Förderprogramm aufgelegt. Aber heute schon über Radschnellwege zu sprechen und den Eindruck zu erwecken, in fünf Jahren habe man eine Alternativstrecke, sei der Diskussion nicht dienlich.