

Aktenzeichen:	
federführend:	12 Amt für Strukturwandel, Fördermit- telmanagement und Digitale Ökosysteme
Antragsteller:	

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Ausschuss für Regionale Entwicklung	21.02.2024	TOP A 4.8

Vorstudie zur Machbarkeit einer Verbindungstrasse zwischen der Nord-Süd-Bahn und der Eifelstrecke

Mitteilung:

Die Bahnverbindung von Hürth-Knapsack nach Erftstadt-Liblar ist ein wichtiger Baustein zum Gelingen des Strukturwandels im Rheinischen Revier, u.a. zum Anschluss des Gewerbe- und Industrieansiedlungsbe-
reichs Knapsacker Hügel sowie der Deponie Remondis.

Die Kreisverwaltung ist daher von der Politik damit beauftragt worden, entsprechende Planungs- und Ge-
nehmigungsverfahren zu initiieren, um das Projekt im Rahmen des Strukturwandels fördern zu lassen.

In einem ersten Schritt wurde eine Vorstudie in Auftrag gegeben. Ziel dieser Studie soll sein, Argumente
für die Notwendigkeit eines Streckenschlusses zu finden bzw. aufzubereiten. Außerdem soll sondiert wer-
den, in wie fern ein Trassenschluss möglich ist und wie ein möglicher Trassenverlauf aussehen kann.

Mit der Erstellung der Vorstudie wurde das Büro Stadtverkehr Planungsgesellschaft mbH&CoKG beauftragt.

Als Ergebnis der Vorstudie können zusammenfassend folgende Punkte festgehalten werden:

- Für die Verbindungstrasse zwischen der Nord-Süd-Bahn und der Eifelstrecke bieten sich bis zu fünf
mögliche Trassenführungen an, die im Detail erläutert werden.
- Alle fünf Varianten sind voraussichtlich grundsätzlich baulich und technisch umsetzbar; empfohlen
wird, die Umsetzung der Verbindungstrassen in Stufen erfolgen zu lassen.
- Die Bewertung der fünf Varianten erfolgt anhand eines synoptischen Bewertungsverfahrens.
- Es wird empfohlen, für den Gleisanschluss und für weitere Anlagen im Güterbahnverkehr eine Vor-
studie zu erstellen, um genaue Aussagen bezüglich Kosten, Flächenverfügbarkeit und Genehmi-
gungsfähigkeit zu bekommen. Die Kosten hierfür werden vom Büro auf ca. 200 Tsd. EUR netto ge-
schätzt.
- Ein Bahnanschluss kann vor allem für produzierendes Gewerbe erhebliche Vorteile bieten. Eine
Bahntrasse entlang der Entsorgungsanlagen der Firma Remondis würde beispielweise eine deutli-
che Reduzierung des LKW-Verkehrs bedeuten.

Die Vorstudie soll weiterhin als Grundlage dienen, um die Trasse ins Regionalplanänderungsverfahren ein-
zubringen. Voraussichtlich im 2. Quartal 2024 wird die 2. Offenlage erfolgen.

Auf die in der Anlage beigefügte Studie wird verwiesen.

Bergheim, den ¹⁹.02.2024
Im Auftrag

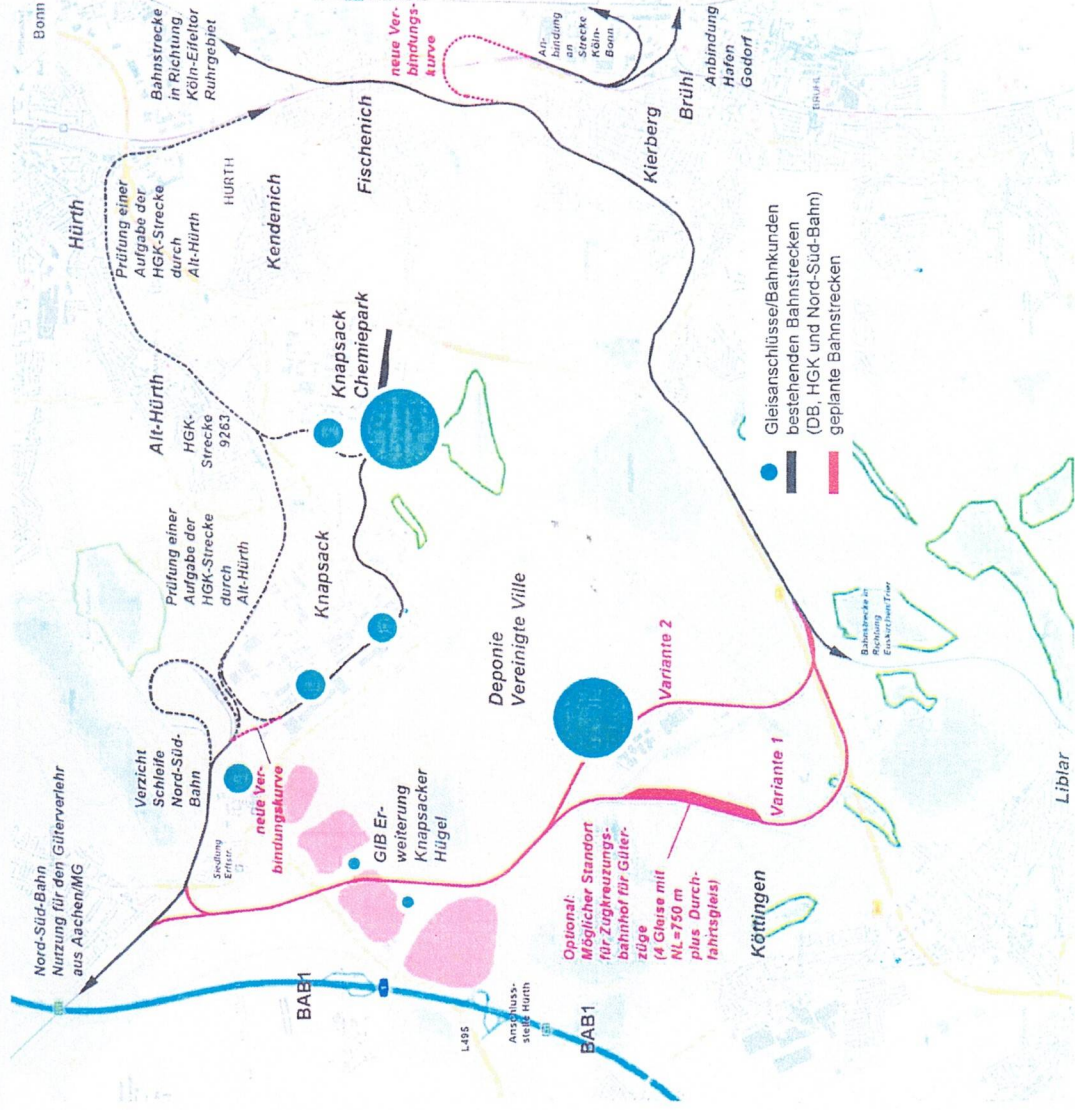


Torsten Heefz
Dezernent

Anlage

Empfehlung (Teil 1)

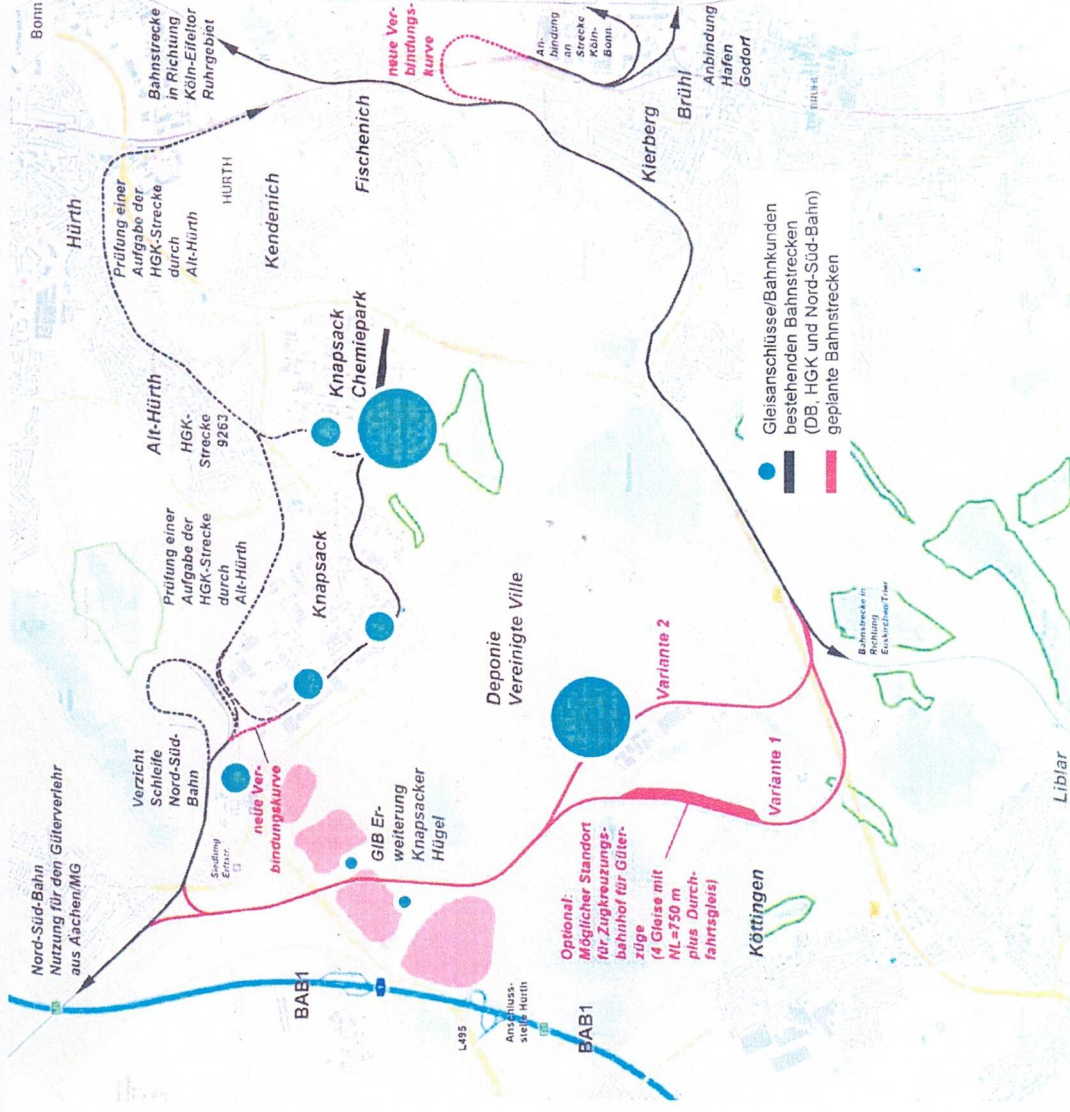
- Für die Verbindungsstrasse wurden bis zu 5 mögliche Trassenführungen aufgezeigt. Im Rahmen eines synoptischen Bewertungsverfahrens schnitten die Variante 1 und 2 am besten ab und sollten weiterverfolgt werden. Grundsätzlich sind alle Varianten baulich und technisch umsetzbar.
- Die Umsetzung der Verbindungsstrasse sollte dabei in Stufen erfolgen:
 - Zunächst als Gleisanschluss von der Nord-Süd-Bahn bis zum GIB
 - Erweiterung Knapsacker Hügel.
 - Eine Verlängerung bis zur Deponie Vereinigte Ville in der 2. Stufe ist möglich, wenn dafür die Güterverkehre über die Strecke Rommerskirchen – Köln und über Bergheim Niederaußem geführt werden (Strecke 2601 und Anbindung an Strecke 2611).
 - In einer dritten Stufe kann die Anbindung an die Eifelstrecke erfolgen. Damit können auch die Güterverkehre von und zum Chemiepark Knapsack weg von der Bahnstrecke in Alt-Hürth (Strecke 9263) auf die neue Trasse in Richtung Eifelstrecke verlagert werden. Hierzu sind ergänzende Maßnahmen (Verbindungskurven Fischenich und zwischen der Nord-Süd-Bahn und Knapsack) erforderlich. Dabei sind auf der Eifelstrecke im Bereich Kierberg zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.
- Im Rahmen der Umsetzung des GIB Erweiterung Knapsacker Hügel sollte die Trassenführung mitberücksichtigt werden. Dies gilt auch für die Festlegung des Gleisanschlusses im dortigen Gebiet.



Empfehlung (Teil 2)

- Die Fläche zur Erweiterung des Gewerbe- und Industriensiedlungsbereiches Knapsacker Hügel befindet sich im Bereich des schienengebundenen Güterverkehrs hervorragend eingebunden in das Umfeld von Unternehmen und Flächenstrukturen mit hoher bahnaffiner Struktur.
- Das Güterverkehrsaufkommen auf der Bahn aus der GIB Erweiterung Knapsacker Hügel wird vermutlich mit ein bis drei Zügen pro Woche gering ausfallen.
- Ein deutlich größeres Potential verspricht ein direkter Gleisanschluss der Deponie Vereinigte Ville. Hier können bei Umstellung von 75 % des Abfallvolumens bis zu 14 Ganzzüge am Tag auftreten. Selbst bei einem Anteil von 25 % der Schienen am Gesamtvolumen wären das immer noch 2 bis 3 Ganzzüge am Tag.
- Es wird empfohlen, für den Gleisanschluss und für weitere Anlagen im Güterbahnverkehr eine Vorplanung zu erstellen, um genaue Aussagen bezüglich Kosten, Flächenverfügbarkeit und Genehmigungsfähigkeit zu bekommen. Die Kosten hierfür werden auf ca. 200 Tsd. EUR netto geschätzt.

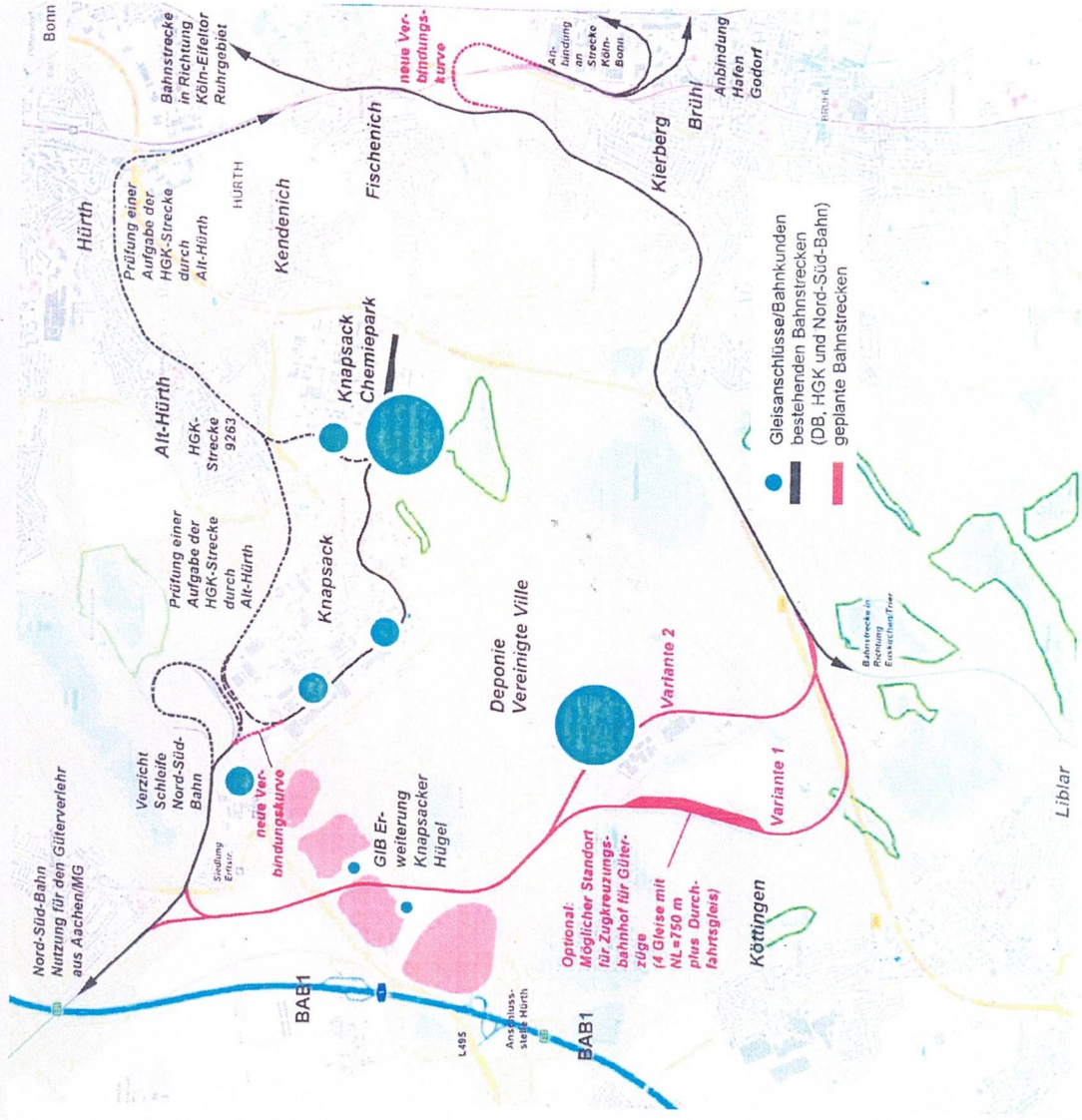
- Im Rahmen der Planungsphase ist ein starkes öffentlichkeitswirksames Vorgehen erforderlich. Gerade im Vorlauf werden wichtige Weichenstellungen für die Umsetzung eines Gewerbegebietes mit einem hohen Anteil an Schienenverkehr gestellt. Viele Unternehmen würden gerne einen Teil ihrer Logistik über die Bahn abwickeln, kennen sich aber fachlich nicht aus und wissen nicht, wie das System Bahn funktioniert.



Empfehlung (Teil 3)

In der ersten Stufe ist bei Vermarktung der Gewerbeflächen ein „Kümmerer“ zu beschäftigen, der bei allen Gesprächen zur Vermarktung mit Interessenten zu den Aspekten des Bahngüterverkehrs berät und konkrete Vorschläge und Vorgehensweisen benennt. Ziel sollte sein, dass die Interessenten das Gefühl bekommen, dass eine zügige Realisierung des Gleisanschlusses gesichert ist. Gerade in dieser Phase wird oft die Gebäudeplanung auf die Belange des Güterverkehrs auf die Bahn abgestimmt. Ziel sollte sein, dass bei Eröffnung des Betriebes auch der Gleisanschluss nutzbar ist. Der Kümmerer nutzt seine Kenntnisse über die regionalen Marktverhältnisse, um die Marktteilnehmer zu einer verstärkten Nutzung der Bahn zu motivieren und neue Bahnverkehre zu forcieren. Er hilft Kontakte zu knüpfen und Netzwerke über Unternehmens- und Branchengrenzen hinweg aufzubauen.

- **Bezüglich der ÖPNV-Erreichbarkeit würde das gesamte Areal sowie alle Flächen in Knapsack durch die angedachten Stadtbahnverbindungen einen deutlichen Aufwertungsschub bekommen.** Für die Stadtbahn wird daher empfohlen, eine oder zwei Vorstudien erstellen zu lassen:
 - Vorstudie einer Stadtbahn von Hürth-Hermülheim über ZOB Hürth und weiter über den Knapsacker Hügel in Richtung Ertstadt-Lechenich
 - Vorstudie einer tangentialen Stadtbahn von Horrem über die Nord-Südbahn in Richtung Hürth und weiter über die HGK-Strecken nach Brühl und Wesseling



Weitere Empfehlungen

Für die Verbindungsstrasse zwischen der Nord-Süd-Bahn und der Eifelstrecke lassen sich im Umfeld weitere Anpassungen/Ergänzungen durchführen. Die Verbindungsstrasse kann neben dem Durchgangsgüterverkehr auch die bestehenden Güterverkehre von und zum Knapsacker Hügel mit übernehmen. Hierzu werden weitere Maßnahmen vorgeschlagen:

- Elektrifizierung der Verbindungsstrasse mit 15 kV Wechselstrom
- Beibehaltung oder Reduzierung der Güterzugfahrten auf der alten Trasse in Alt-Hürth (Strecke 9263 der HGK) bis hin zur Aufgabe der Strecke zwischen Chemiepark Knapsack und Übergabebahnhof Fischenich für den Güterverkehr
- Schaffung einer Verbindungskurve zwischen der Nord-Süd-Bahn und der HGK-Strecke in Knapsack
 - Durchbindung Güterfahrten von Chemiepark Knapsack in Richtung Norden und über die Eifelstrecke
- Schaffung einer Verbindungskurve in Fischenich von der Eifelbahn in Richtung HGK-Strecke
 - Durchbindung zum Hafen Godorf und zur Strecke Köln - Bonn
- Prüfung eines zweigleisigen Ausbaus der Verbindungsstrasse mit kreuzungsfreier Einfädelung in die Eifelstrecke
- Schaffung eines Zugkreuzungsbahnhof auf der Verbindungsstrasse (Variante 1) mit 4 Gleisen zu 750 m Nutzlänge
 - Zugkreuzungen auf der Strecke
 - Wartebahnhof für Züge in Richtung Eifelstrecke
 - Trennungsbahnhof für Waggons mit Zielen im Bereich Knapsack/Deponie Vereinigte Ville



Abkürzungsverzeichnis

- BAB Bundesautobahn
- BE Beschäftigte
- BOA Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
- BOSTrab Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
- •BÜ Bahnübergang
- EWW Einzelwagenladungsverkehre
- KLV Kombiniertes Ladungsverkehr
- KVB Kölner Verkehrs-Betriebe AG
- ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr
- RE Regionalexpress
- RRX Rhein-Ruhr-Express
- ZOB Zentraler Omnibus-Bahnhof

büro stadtVerkehr

büro stadtVerkehr
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG

Verwaltungssitz: Mittelstraße 55
Bürostandort: Bahnhofsallee 11
D-40721 Hilden

Tel: 02103 / 91159-0
Fax: 02103 / 91159-22

www.buero-stadtverkehr.de

Geschäftsführende Gesellschafter:
Jean-Marc Stuhm, Alexander Denzer, Sebastian Schulz
Amtsgericht Düsseldorf HRA 22725

Persönlich haftende Gesellschafterin:
Büro stadtVerkehr Verwaltungs-GmbH
Sitz: Hilden, Amtsgericht Düsseldorf HRB 71255



Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm
Telefon: 02103 91159-10
E-Mail: stuhm@buero-stadtverkehr.de

B. Sc. Karsten Strack
Telefon: 02103 91159-19
E-Mail: strack@buero-stadtverkehr.de

M. Sc. Thomas Schimanski
Telefon: 02103 91159-18
E-Mail: schimanski@buero-stadtverkehr.de