

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Bürgereingabe gem. § 24 GO, betr.: Entlastung des Stadtbezirks Köln-Mülheim vom Lkw-Verkehr (Az.: 02-1600-72/17)

Beschlussorgan

Ausschuss für Anregungen und Beschwerden

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	04.12.2017
Ausschuss für Anregungen und Beschwerden	12.12.2017

Beschluss:

Der Ausschuss für Anregungen und Beschwerden dankt dem Petenten für seine Eingabe und schließt sich der Meinung des Petenten an, dass Bahnshuttle-Verbindungen aus den Rheinhäfen nach Bergisch Gladbach grundsätzlich dazu geeignet sind, um die Schadstoffbelastung im Stadtbezirk Mülheim zu reduzieren. Allerdings stehen die dafür notwendigen Umschlaganlagen in Bergisch Gladbach de facto nicht mehr zur Verfügung.

Begründung:
Der Petent schreibt:

- a) „Ich rege an, von der stadtkölnener Eisenbahn, der RheinCargo als Tochter der Häfen und Güterverkehr Köln ist ein Gesamtkonzept auszuarbeiten, wie der Straßenverkehr aus dem Bergischen Land aus Köln-Mülheim mit Nutzung des eisenbahnrechtlich gewidmeten Container-Terminals in Bergisch Gladbach aus Köln heraus gehalten werden kann. Hierbei ist auf Kölner Stadtgebiet die Bahn zu nutzen, die die gleiche Transportleistung mit nur einem Sechstel des Energiebedarfs – und damit auch des Schadstoffausstoßes – des LKWs erbringt.“

Hierzu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Stellungnahme der Verwaltung:

Grundsätzlich ist die Aufgabe des Ausbaus und Betriebes einer solchen Leistung, wie der Petent auch dargestellt hat, Angelegenheit der DB oder RheinCargo. Daher kann die Stadtverwaltung hierzu nur sehr bedingt Auskunft erteilen. Die HGK hat hierzu umfänglich Stellung bezogen.

Der Vorschlag des Verbandes der Kölner Spediteure und Hafenanlieger (VKSH), auf den sich der Petent in seiner Eingabe bezieht, wurde seinerzeit mit verschiedenen Dienststellen der Verwaltung und auch mit der HGK und der IHK diskutiert. Neben dem Vorschlag, die als „Bergisch Gladbach Express“ vormals existierende Schienengüterverkehrsverbindung zwischen dem Niehler Hafen und Bergisch Gladbach zu reaktivieren, hatte der Verband weitere Ideen zur Verbesserung der Situation für den Güterverkehr vorgestellt. Alle Vorschläge wurden durch die Verwaltung aufgenommen und gemeinsam konstruktiv und ausführlich diskutiert.

So ist etwa die Ende 2014 erfolgte Umstellung der Gewichtsbeschränkung auf der Mülheimer Brücke für Lkw über 30 t vom zulässigen Gesamtgewicht auf das tatsächliche Gesamtgewicht die konkrete und unmittelbar erfolgte Umsetzung eines Vorschlags des VKSH. Auch der Vorschlag, die Schienengüterverkehrsverbindung „Bergisch Gladbach Express“ zu reaktivieren, wurde im Anschluss an die oben genannten Gespräche unter Einbeziehung der Stadt Bergisch Gladbach intensiv geprüft.

Ursprünglich diente der Bergisch Gladbach Express vor allem dem Transport für den am Ende der Strecke im Gewerbegebiet Zinkhütte in Bergisch Gladbach angesiedelten Papierhersteller Zanders. Sowohl das Rohmaterial für die Produktion von Papier als auch die produzierten Waren hat die Fa. Zanders von ihrem Betriebsgelände über den Hafen in Köln Niehl umgeschlagen und von dort bzw. dorthin mittels des Bergisch Gladbach Expresses transportiert. Diese Transporte wurden 2013 aufgrund veränderter Logistikanforderungen der Fa. Zanders eingestellt, da ein wirtschaftlicher Betrieb nicht mehr möglich war.

Es hat sich gezeigt, dass letztlich – auch vor dem Hintergrund heutiger und zu erwartender Anforderungen – eine Wiederaufnahme des Betriebs nicht gerechtfertigt werden kann; unter anderem weil ein Bedarf an Schienengütertransporten seitens der im Gewerbegebiet Zinkhütte ansässigen Unternehmen nicht gegeben ist, da deren logistische Bedürfnisse offensichtlich nicht mit dem System Schiene kompatibel sind. Die noch vorhandene, potenzielle Nachfrage ist als so gering einzuschätzen, dass die angestrebte Entlastungswirkung im Straßengüterverkehr nicht eintreten wird.

Antwort des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK):

„Die Situation stellt sich aus Sicht der HGK und der RheinCargo wie folgt dar:
Durch den bereits erfolgten Rückbau von Gleisanlagen im Gewerbegebiet Zinkhütte in Bergisch Gladbach ist eine Reaktivierung des ehemals an dieser Stelle befindlichen Containerterminals technisch derzeit nicht mehr möglich. Allerdings hat der neue Eigentümer der Gleisanlagen (die Firma Krüger GmbH & Co. KG) unseres Wissens nach die Gleise zurückbauen lassen, ohne dass dafür eine formale Genehmigung vorliegt. Vor dem Rückbau von Gleisanlagen ist nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz eine Entwidmung der betroffenen Flächen erforderlich. Diese muss von der Landeseisenbahnverwaltung bzw. der Bezirksregierung Köln genehmigt werden.“

Da die betroffenen Flächen der zurückgebauten Gleisanlagen bislang nicht formal entwidmet sind, wäre theoretisch eine Wiederherstellung der Gleisanlagen und Wiederinbetriebnahme des Containerterminals möglich.

Jedoch würde eine Wiederinbetriebnahme des Containerterminals nicht automatisch zu weniger LKW-Verkehr im Stadtbezirk Köln-Mülheim führen. Das Problem ist, dass sich die Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr in den vergangenen Jahren massiv zu Lasten der Eisenbahn verschlechtert haben, während der LKW von niedrigen Dieselpreisen profitiert. Der Grund, warum der Betrieb des Containerterminals in Bergisch Gladbach eingestellt wurde, war, dass die Ladungsmengen zurückgingen. Dies hatte einerseits mit rückläufigen Mengen der Firma Zanders zu tun und andererseits mit dem Umstand, dass der umweltfreundliche Schienentransport im Kostenwettbewerb mit dem LKW das Nachsehen hatte. Mit anderen Worten: Obwohl die Möglichkeit zum regionalen Bahntransport bestand, zog die verladende Wirtschaft aus Kostengründen den LKW-Transport vor.

Vor diesem Hintergrund und angesichts der Problematik der maroden Rheinbrücken hatte der Verband der Kölner Spediteure und Hafenanlieger (VKSH) im Jahr 2014 bei Vertretern der Ratsfraktionen und der Stadt Köln dafür geworben, mit Hilfe von Fördergeldern die Shuttlezugverbindung vom Niehler Hafen nach Bergisch Gladbach wieder aufleben zu lassen. Hintergrund war, dass sich der Betrieb des Shuttlezugs zum Containerterminal wirtschaftlich nicht mehr darstellen ließ angesichts des scharfen Preiswettbewerbs durch den LKW.

Diese Situation hat sich seit 2014 verfestigt bzw. verschärft. Ohne eine Förderung des Bahnbetriebs (die nicht in Sicht ist) oder eine Verteuerung des LKW-Verkehrs durch Auflagen wäre eine Shuttlezugverbindung nach Bergisch Gladbach derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar. Hinzu kommt, dass die Gleise nun nicht mehr vorhanden sind.

Ein Hinweis: Aus der damaligen Initiative des VKSH ist ein Projekt zur Entwicklung von Bahnshuttle-Verbindungen aus den Rheinhäfen hervorgegangen. Unter der Führung des Logistikregion Rheinland e.V. haben sich die CTS Container-Terminal GmbH Köln, die RheinCargo GmbH & Co. KG, die KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH sowie die Industrie- und Handelskammern Köln, Mittlerer Niederrhein und Siegen zusammengeschlossen, um alternative Transportmodelle zu betrachten. Das Projekt soll die Realisierung von Lkw-Ersatzverkehren auf der Schiene zwischen vorwiegend linksrheinischen Binnenhäfen und rechtsrheinischen Industrieclustern im Rheinland und Südwestfalen untersuchen. Neben Machbarkeitsanalysen und Wirtschaftlichkeitsprüfungen sollen Geschäftsmodelle für verschiedene Kurzstreckenrelationen getestet werden.“

Der Petent schreibt:

- b) „Ich rege an, dass die Stadt Köln in dem Plangenehmigungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz ihre Betroffenheit zum Ausdruck bringt und dort die vollumfängliche Beibehaltung der dortigen Anlagen durch die Bergisch Gladbacher Eisenbahngesellschaft einfordert, ohne die diese Eisenbahn-Infrastrukturanlage nicht mehr so betrieben werden kann, dass die im Punkt a.) beschriebene Verkehrsverlagerung/Verkehrsentlastung in Köln-Mülheim umgesetzt werden kann.“

Hierzu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Stellungnahme der Verwaltung:

Wie bereits dargelegt, wird diese Maßnahme nicht weiterverfolgt. Derzeit werden in Bergisch Gladbach intensiv verschiedene Konzepte zur Umplanung der Bahntrasse diskutiert. Aus verkehrlicher Sicht kann eine neue Verkehrskonzeption für die Bahntrasse, die einen Gesamtansatz verfolgt, vergleichsweise größere Entlastungspotenziale für den Stadtbezirk Mülheim bieten.

Stellungnahme der Verwaltung zum Thema Luftbelastung/Luftreinhalteplan:

Im Zuge der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes wird zu überprüfen sein, welche der über 40 Einzelmaßnahmen, die der „Runde Tisch Luftreinhalteplanung“ mit seinen vier Facharbeitsgruppen entwickelt hat, umgesetzt werden. Diese sind jedoch noch nicht abschließend abgestimmt und müssen noch mit der Bezirksregierung (Träger der Luftreinhalteplanung) erörtert werden. Ziel des „Runden Tisches Luftreinhalteplanung“ ist nicht, ein alternatives Konzept zu Fahrverboten zu entwickeln. Vielmehr ist das Ziel ein Gesamtkonzept mit effektiven kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Stickstoffdioxidreduzierung aufzuzeigen, welches die Grundlage für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans bildet.

In Bezug auf die in der Öffentlichkeit und Presse diskutierten Fahrverbote muss ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts abgewartet werden. Dieses wird Ende Februar 2018 erwartet. Kurzfristig ist auf jeden Fall eine intelligente Steuerung des Verkehrsflusses nötig. Hierzu ist die umweltsensitive Ampelsteuerung am Clevischen Ring in Betrieb genommen worden.“