

Rhein-Sieg-Anzeiger

Zwischen Niederkassel und Godorf Diese Varianten sind für Rheinbrücke denkbar

Von Peter Berger, 21.07.16, 12:11 Uhr



Wird zwischen Niederkassel und Köln-Godorf eine Rheinbrücke gebaut?
Foto: Villinger

Niederkassel/Köln – Für die neue Rheinbrücke zwischen Niederkassel und Köln-Godorf, die nach dem einhelligen Wunsch der Politik aus dem Großraum Köln/Bonn auch eine Bahntrasse enthalten soll, sind mehrere Varianten denkbar.

Im Bundesverkehrswegeplan ist die Verknüpfung zwischen der A 59 und der A 555, die im Kabinettsentwurf zum Bundesverkehrswegeplan mit vorläufigen Gesamtkosten von 367,2 Millionen Euro beziffert wird, zunächst als reine vierspurige Straßenbrücke vorgesehen.

Die Bahntrasse könnte als eigenes Bauwerk oder auf einem erweiterten Eisenbahndeck unterhalb der Straßenbrücke entlang geführt werden. „Bei der Planung muss das natürlich berücksichtigt werden“, sagt Norbert Reinkober, Chef des Nahverkehr Rheinland.

Vorbild ist die „Ponte 25 de Abril“

Vorbild ist die „Ponte 25 de Abril“, eine 2278 Meter langen Hängebrücke über den Tejo in Lissabon. Sie wurde 1966 eingeweiht und erst 30 Jahre später um ein Eisenbahndeck erweitert.



Bei der Tejo-Brücke in Lissabon fährt die Bahn auf der unteren Ebene

„Was die Schiene angeht, sieht Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt keinen bundesweiten Nutzen“, sagt der Kölner Bundestagsabgeordnete Karsten Möhring (CDU). „Sie hätte vor allem regionale Bedeutung und muss daher anders finanziert werden.“

Kombi-Lösung aus Schiene und Straße?

Für den Güterfernverkehr auf der Schiene sei die Kölner Südbrücke aus der Sicht Dobrindts und der Deutschen Bahn völlig ausreichend. Regional mache eine Kombi-Lösung aus Schiene und Straße durchaus Sinn.

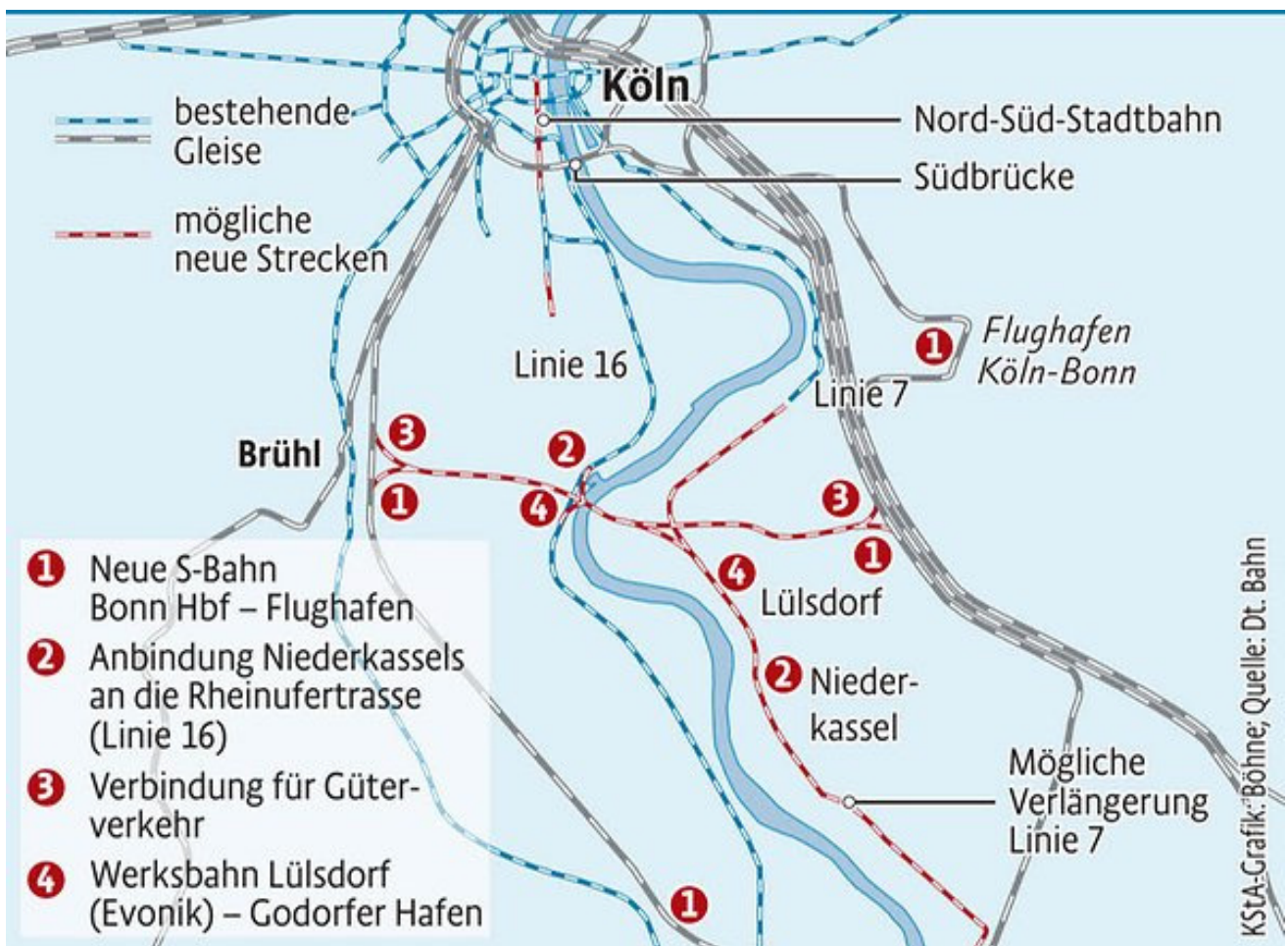
„Bonn könnte dadurch endlich einen direkten Anschluss zum Flughafen erhalten. Niederkassel könnte über diese Brücke an das Kölner Stadtbahnnetz angeschlossen werden.“

„Das geht nur über die Rheinufertrasse mit den Linien 16 und 17 und wäre eine ideale Ergänzung der Nord-Süd-Stadtbahn. Sie hätte dadurch einen zusätzlichen Nutzen. Die rechtsrheinische Verbindung mit der Linie 7 ist unattraktiv, weil wir spätestens an der Deutzer Brücke in einem Nadelöhr landen“, sagt Möhring.

Die neue Brückentrasse könnte auch für den Güterverkehr durch die Häfen- und Güterverkehr Köln (HGK) genutzt werden. „Wir hätten dann auch eine Verbindung der Chemiestandorte von Evonik in Lülsdorf mit Wesseling, dem Godorfer Hafen und Kalscheuren.“

Weil die Schienenverbindung für die Region von hoher Bedeutung ist, aber bundesweit keine Rolle spielt, müsste sie mit Landesmitteln finanziert werden. Die Grünen, die dem Brückenprojekt nur zugestimmt haben, wenn es eine Kombi-Lösung gibt, können sich auch zwei getrennte Brücken vorstellen.

„Wenn das preiswerter ist und die Schienenverbindung zeitnah zur Straßenbrücke entsteht, schließen wir das nicht aus“, sagte Rolf Beu, verkehrspolitischer Sprecher der Landtagsfraktion: „Bei der neuen Rheinquerung stiehlt sich der Bundesverkehrsminister aus der Verantwortung.“



Während er den Straßenteil als bundesbedeutend einstuft, verneint er dies für die Schiene.“ Das gelte auch für den Bahnknoten Köln und die linksrheinische Trasse Köln-Bonn.

Planungszeit von bis zu elf Jahren

Die Brücke ist in der neuen Fassung des Bundesverkehrswegeplans in den vordringlichen Bedarf hochgestuft worden, im Bundesverkehrsministerium rechnet man mit einer Planungszeit von bis zu elf Jahren.

Nach den Prognosen sollen dort täglich 30 000 Autos fahren. Es entstünde eine Verbindung zwischen dem Kreuz Bliesheim (A 1/A 61/A 553) und dem neuen Autobahn-Dreieck Köln-Lind (A 553/A 59).

So könnten die Varianten für die Schienenverbindung aussehen:

Variante 1: Neue S-Bahn-Linie 18 von Bonn Hauptbahnhof über Brühl zum Flughafen Köln-Bonn. Fahrzeit: 25 Minuten.

Variante 2: Neue Linie der KVB von Niederkassel Richtung Köln über die linksrheinische Rheinufertrasse, auf der die Linie 16 fährt. In Köln Weiterführung über die neue Nord-Süd-Stadtbahn Richtung Innenstadt. Fahrzeit von Niederkassel bis zum Dom: 35 Minuten. In Niederkassel Verknüpfung

mit der KVB-Linie 7, die von Godorf bis zum neuen S-Bahn-Haltepunkt Bonn-Vilich (S 13) weitergeführt werden soll.

Variante 3: Internationale Güterzugverbindung von den Seehäfen Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen Richtung Süden als Entlastung für die Kölner Südbrücke. Bei den Güterverkehrsprognosen für die nächsten Jahrzehnte scheint es realistisch, dass die Südbrücke zum Nadelöhr wird

Variante 4: Regionaler Güterverkehr zwischen dem Chemieriesen Evonik in Lülldorf und dem Godorfer Hafen.

Die Varianten 1, 3 und 4 ließen sich auf einer Trasse kombinieren. Eine Stadtbahn kann wegen verschiedener Stromsysteme nicht auf einer Eisenbahntrasse fahren.