Resolution des Rates der Gemeinde Kall

zur geplanten Reaktivierung der Oleftalbahn

Keine Reaktivierung zulasten der Verkehrsentwicklung in Kall – Vorrang für eine leistungsfähige, zukunftsfähige Mobilität im Schleidener Tal

Der Rat der Gemeinde Kall hat sich mit den aktuellen Überlegungen zur Sanierung und Reaktivierung der Oleftalbahn zwischen Kall und Hellenthal befasst.

Nach der Flutkatastrophe im Juli 2021 wurde die rund 17,8 Kilometer lange Strecke zu großen Teilen zerstört. Nach der derzeit vorliegenden Vorstudie wurden die Kosten für eine Reaktivierung einschließlich der Beseitigung der Flutschäden bereits mit rund 75,5 Millionen Euro angesetzt. Dabei sind verschiedene Kostenpositionen und Risiken noch nicht abschließend geklärt. Das derzeit erneut durchgeführte Gutachten soll zunächst eine belastbare Abgrenzung zwischen Flutschäden und bereits zuvor bestehenden Infrastrukturmängeln ermöglichen.

Rechnet man notwendige Maßnahmen wie Grunderwerb, Sicherungstechnik, Umwelt- und und Hochwasserschutz mit ein, kamen anderweitige Kostenschätzungen bereits auf Summen von über 160 Millionen Euro. Preissteigerungen und Inflation sind zwischen Vorstudie und Abschluss der Realisierung bisher nicht eingerechnet.

Der Rat der Gemeinde Kall ist der Auffassung, dass eine Reaktivierung der Oleftalbahn insbesondere aus Sicht der Gemeinde Kall die falsche verkehrspolitische Lösung für die Zukunft des Schleidener Tales darstellt.

Der Rat spricht sich daher gegen die Reaktivierung der Oleftalbahn aus und fordert, die vorhandenen und künftig zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel stattdessen in einen modernen, leistungsfähigen und möglichst umweltfreundlichen Straßen-ÖPNV sowie in eine attraktive Radverkehrsinfrastruktur zu investieren.

1. Erhebliche Nachteile für die städtebauliche Entwicklung des Bahnhofs Kall

Der Bahnhof Kall ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für die Gemeinde und für das gesamte Schleidener Tal. Die Weiterführung der Oleftalbahn in ihrer bisherigen Trasse schränkt die Möglichkeiten für eine moderne und insbesondere vollständig barrierefreie Gestaltung des Bahnhofs erheblich ein.

Die Gemeinde Kall hat in den vergangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, den Bahnhof und sein Umfeld zu einem attraktiven und leistungsfähigen Mobilitätsknoten zu entwickeln. Die Deutsche Bahn hat angekündigt den Gleisbereich in allernächster Zukunft neu und barrierefrei zu gestalten.

Diese Entwicklung darf nicht durch die Reaktivierung einer historischen Bahntrasse behindert werden.

2. Erhebliche Belastungen für den innerörtlichen Straßenverkehr

Die Reaktivierung würde in Kall zusätzliche Bahnübergänge und eine entsprechende Sicherungstechnik erfordern.

Insbesondere die Querung der Aachener Straße durch die Bahntrasse ist aus Sicht der Gemeinde äußerst problematisch. Die erforderlichen Schließzeiten der Schranken würden den ohnehin stark belasteten innerörtlichen Verkehr beeinträchtigen. Rückstaus könnten sich insbesondere bis in die Kreisverkehrsbereiche an den Zufahrten zur Ortsmitte auswirken bis hin zur Bahnhofstraße ergeben.

Damit würde eine Bahnverbindung, die vor allem dem überörtlichen Verkehr dient, unmittelbare und regelmäßige Belastungen für den innerörtlichen Straßenverkehr der Gemeinde Kall verursachen.

Die schlechtere Erreichbarkeit der Ortsmitte hätte für die anliegenden Geschäfte spürbar negative Auswirkungen.

3. Einschränkungen für den Ortsteil Anstois und Bahnübergang „Im Sträßchen“

Die notwendigen Maßnahmen an den Bahnübergängen „Im Sträßchen“ und in Anstois würden zu erheblichen Veränderungen der örtlichen Verkehrsbeziehungen führen.

Eine Schließung beziehungsweise dauerhafte Einschränkung dieser Querungsmöglichkeiten würde für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger Umwege verursachen. Insbesondere für die Erreichbarkeit von Anstois wären alternative Verkehrsführungen erforderlich, deren Ertüchtigung wiederum erhebliche öffentliche Mittel beanspruchen würde.

Die Gemeinde Kall kann einer Verkehrslösung nicht zustimmen, bei der bestehende und gewachsene örtliche Verkehrsbeziehungen zugunsten einer vergleichsweise gering frequentierten überörtlichen Bahnverbindung erheblich eingeschränkt werden.

4. Der leistungsfähige Busverkehr ist bereits vorhanden

Kall verfügt heute über einen neu gestalteten und verkehrlich gut erreichbaren Busbahnhof. Über diesen besteht eine leistungsfähige Verbindung in das Schleidener Tal.

Mit den Linien SB81/829 steht bereits eine direkte Verbindung zwischen Hellenthal, Schleiden und dem Bahnhof Kall und zum Nationalpark Eifel (Vogelsang) zur Verfügung. Die Verbindung wird bis in die Abendstunden angeboten und ist damit ein wesentlicher Bestandteil des bestehenden ÖPNV-Angebots.

Die Gemeinde Kall sieht deshalb keinen überzeugenden Grund, parallel zu diesem bestehenden und weiterentwicklungsfähigen Angebot eine zusätzliche, kostenintensive Schieneninfrastruktur wiederherzustellen.

Vielmehr sollte der bestehende Busverkehr gezielt weiterentwickelt werden – beispielsweise durch höhere Taktfrequenzen, moderne und umweltfreundliche Fahrzeuge, bedarfsgesteuerte Angebote und eine weitere Verbesserung der Anschlüsse an die Eifelstrecke.

5. Die Verkehrswende muss nicht zwingend auf der Schiene stattfinden

Die Gemeinde Kall bekennt sich ausdrücklich zu einem leistungsfähigen und klimafreundlichen öffentlichen Verkehr.

Die entscheidende Frage ist jedoch nicht, ob der ÖPNV ausgebaut werden soll, sondern welches Verkehrsmittel für die jeweiligen Verkehrsbeziehungen die beste Lösung darstellt.

Für das Schleidener Tal bietet der Straßen-ÖPNV erhebliche Vorteile: Busse können zahlreiche Ortsteile unmittelbar anbinden, benötigen keine zusätzlichen Bahnübergänge und können flexibel auf Veränderungen der Nachfrage reagieren.

Die Fahrzeiten der Busse zwischen Hellenthal, Schleiden und Kall sind konkurrenzfähig; Vogelsang kann nur über den Busverkehr umsteigefrei erreicht werden.

Nach der anstehenden Elektrifizierung und dem weiteren Ausbau der Eifelstrecke wird zudem die Anschlussqualität in Kall weiter verbessert. Eine zusätzliche Schienenverbindung muss sich deshalb an ihrem tatsächlichen verkehrlichen Mehrwert messen lassen und darf nicht allein mit dem Argument begründet werden, dass auf einer historischen Trasse früher eine Eisenbahn fuhr.

6. Lange Planungs- und Realisierungszeiträume sprechen für eine zukunftsoffene Lösung

Eine vollständige Sanierung und Reaktivierung der Oleftalbahn wäre ein mehrjähriges Infrastrukturprojekt. Die derzeitigen Untersuchungen zeigen bereits, dass zahlreiche technische, bauliche, umweltrechtliche und denkmalrechtliche Fragen zu klären sind.

In dieser Zeit wird sich die Mobilität weiter verändern. Elektrische Busse, On-Demand-Verkehre, digitale Verkehrssteuerung und perspektivisch weitere Formen automatisierter Mobilität eröffnen gerade im ländlichen Raum Möglichkeiten, die heute noch nicht vollständig absehbar sind.

Eine langfristige Festlegung erheblicher öffentlicher Mittel auf eine einzige, starre Verkehrsinfrastruktur ist nicht zielführend. Wir fordern die zuständigen Stellen die weiteren Planungen schon aus Kostengründen zu stoppen.

7. Die Trasse bietet eine einmalige Chance für den Radverkehr

Die Gemeinde Kall sieht in der ehemaligen Oleftalbahn-Trasse zugleich eine große Chance für die Entwicklung einer durchgängigen, attraktiven und möglichst kreuzungsarmen Radverkehrsverbindung durch das Schleidener Tal.

Ein leistungsfähiger Radweg beziehungsweise perspektivisch ein Radschnellweg könnte Kall, Gemünd, Olef, Schleiden und Hellenthal miteinander verbinden und sowohl dem Alltagsverkehr als auch dem Tourismus dienen.

Eine solche Verbindung würde nicht nur den Radverkehr innerhalb des Tales verbessern, sondern könnte Bestandteil eines überregionalen touristischen Radwegenetzes werden. Bei einer Weiterführung über das Platis- bzw. Prethtal in Richtung Udenbreth und einer geeigneten Anbindung an das belgisch-luxemburgische RAVeL-Netz entstünde eine attraktive, grenzüberschreitende Radverkehrsverbindung mit erheblichem touristischem Potenzial.

Gerade für die Nationalparkregion und den Tourismus im Schleidener Tal wäre dies eine nachhaltige und langfristig nutzbare Investition.

8. Öffentliche Mittel müssen den größtmöglichen Nutzen für die Region schaffen

Die derzeitige Diskussion darf nicht allein von der Frage bestimmt werden, ob Fördermittel für die Reaktivierung der Oleftalbahn verfügbar gemacht werden können.

Auch Fördermittel sind öffentliche Mittel. Entscheidend muss deshalb sein, welche Investition langfristig den größten verkehrlichen, wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Nutzen für die Region erzeugt.

Die Vorstudie aus dem Jahr 2024 kam bei vollständiger Berücksichtigung der Kosten auf ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von lediglich 0,5. Erst unter der Annahme einer erheblichen Finanzierung aus der Fluthilfe wurde ein Wert von 1,7 erreicht. Die damalige Untersuchung beruhte zudem auf Annahmen, die inzwischen durch die laufenden Untersuchungen überprüft und präzisiert werden müssen.

Für den Betrieb mittels batterieelektrischem Fahrzeug wurde ein Stundentakt bei Fahrzeit Hellenthal – Kall von 25 Minuten beschrieben. Wie diese Fahrtzeit angesichts der notwendigen Halte und der „historischen" Ortsdurchfahrt in Olef realisiert werden soll ist nicht nachvollziehbar. (Zitat aus Vorstudie*: Die maximalmögliche Geschwindigkeit wurde auf Basis der bestehenden Trassierungselemente und -folge ermittelt und ein entsprechendes Geschwindigkeitsband für die Untersuchung möglicher Betriebsverfahren festgelegt. Im Abschnitt zwischen Kall und Olef können voraussichtlich Fahrgeschwindigkeiten bis 60 km/h erreicht werden. Ausnahmen sind hierbei der Ausfahrtbereich aus dem Bahnhof Kall sowie der Tunnel in Gemünd. Hier wird von maximalen Geschwindigkeiten von 40 km/h ausgegangen. Für die Ortsdurchfahrt in Olef wird ebenfalls von reduzierten Geschwindigkeiten ausgegangen. Zwischen Olef und Schleiden-Oberhausen lässt die bestehende Trassierung voraussichtlich Fahrgeschwindigkeiten von 70 km/h zu, im anschließenden Abschnitt bis zum Streckenende in Hellenthal wird wieder von maximal 60 km/h als durchgehender Streckengeschwindigkeit ausgegangen.)*

Die Betriebskosten für eine reaktivierte Oleftal-Strecke wurden seinerzeit (bei optimistischen Nutzungszahlen) mit rund 1 Mio. Euro jährlich berechnet. Inwiefern dafür Kosten für Busverkehr entfallen, wurde nicht untersucht.

Die Unterhaltskosten für die Infrastruktur wurden mit 500 T Euro kalkuliert.

Ungeklärt ist die Höhe der Eigenanteile des Kreises /der Kommunen bei einer Reaktivierung. Hier sind auch die nicht unerheblichen Kostenanteile für die Straßenbaulastträger bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (insgesamt ca. 8,7 Mio. €) zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Gemeinde Kall sehen wir keine Argumente für eine Reaktivierung der Oleftalbahn.

Alternative Investitionen in einen umweltverträglichen Busverkehr, in Radverkehr und moderne Mobilitätsangebote bedeuten tatsächlich einen besseren Einsatz öffentlicher Mittel.

Beschluss

Der Rat der Gemeinde Kall

1. spricht sich gegen die Reaktivierung der Oleftalbahn aus;

2. fordert Kreis, Land, Bund und go.Rheinland auf, bei der weiteren Planung die erheblichen Auswirkungen der Reaktivierung auf den innerörtlichen Verkehr, die Ortsentwicklung und die Erreichbarkeit der Ortsteile der Gemeinde Kall angemessen zu berücksichtigen;

3. fordert, den bereits bestehenden Busverkehr zwischen Kall, Gemünd, Schleiden und Hellenthal als leistungsfähige Alternative zur Schienenreaktivierung weiterzuentwickeln und insbesondere hinsichtlich Taktung, Fahrzeiten, Anschlüssen, Barrierefreiheit und alternativer Antriebe zu stärken;

4. spricht sich dafür aus, die durch die Flut beziehungsweise einen möglichen Verzicht auf die Reaktivierung freiwerdenden planerischen und finanziellen Möglichkeiten für einen durchgängigen, attraktiven Radweg durch das Schleidener Tal zu nutzen;

5. regt an, gemeinsam mit den Kommunen Schleiden und Hellenthal sowie den zuständigen Stellen des Kreises Euskirchen und des Landes Nordrhein-Westfalen ein überregionales Radverkehrskonzept für die ehemalige Oleftalbahn-Tasse und deren mögliche Weiterführung in Richtung belgisch-luxemburgisches RAVeL-Netz zu entwickeln;

6. bittet Kreis, Land und go.Rheinland, die Reaktivierung der Oleftalbahn nicht weiter zu verfolgen. Bei den bisherigen Untersuchungen sind neben der isolierten Betrachtung einer Reaktivierung der Oleftalbahn die Alternativen „Ausbau des Busverkehrs“ und „durchgängige Radverkehrsverbindung“ hinsichtlich Kosten, Nutzen, Fahrzeiten, Umweltwirkungen nicht wirklich betrachtet worden. Dies ist nachzuholen – insbesondere um regionalwirtschaftliche Effekte miteinander vergleichen zu können.

Der Rat der Gemeinde Kall ist überzeugt:

- Eine moderne Verkehrspolitik darf nicht darin bestehen, eine historische Infrastruktur um jeden Preis wiederherzustellen.
- Sie muss vielmehr die Lösung wählen, die den Menschen vor Ort und der gesamten Region in Zukunft den größten Nutzen bringt.

Für Kall bedeutet das:

- leistungsfähiger ÖPNV auf der Straße - ausgehend von einem modernen Busbahnhof,
- ein renovierter und möglichst barrierefreier Bahnhof,
- funktionierende innerörtliche Verkehrswege und
- eine hochwertige Radverkehrsverbindung durch das Schleidener Tal.