



Verkehrsausschuss

6. Sitzung (öffentlich)

31. Januar 2018

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 17:05 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung	5
1 Sachstand und Zeitplan der Umsetzung des Rhein Ruhr Xpress in NRW	6
Berichte der Landesregierung Vorlage 17/337	
<u>In Verbindung mit:</u>	
Gegenstand und Auswirkungen des Tunnelstreits in Düsseldorf auf das Gesamtprojekt RRX in Nordrhein-Westfalen	
Bericht der Landesregierung Vorlage 17/499	

- | | | |
|----------|--|-----------|
| 2 | Sachstand und Zeitplan der Maßnahmen zur Lösung der Infrastrukturprobleme des Kölner Bahnknotens | 19 |
| | Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/338
Vorlage 17/500 | |
| 3 | Sachstand der Verlängerung der S-Bahnlinie 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel sowie weiterer Baumaßnahmen auf den Rheinstrecken | 30 |
| | Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/506 | |
| 4 | Sachstand und Zeitplan zur Überleitung der Bundesfernstraßen und ggf. weiterer Straßen in die Bundesinfrastrukturgesellschaft | 31 |
| | Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/507 | |
| 5 | Landesregierung ebnet den Weg ins Fahrverbot | 34 |
| | Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/1439 | |
| 6 | Alte Straßen schnell, ressourcenschonend, umweltfreundlich und günstig sanieren. | 38 |
| | Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/1444 | |
| | <p style="margin-left: 40px;">Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der AfD-Fraktion, den Antrag Drucksache 17/1444 abzulehnen.</p> | |
| 7 | Arbeitsplanung der Landesregierung 2018 | 40 |
| | Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/501 | |

8	Masterplan Bundesverkehrswegeplan 2030	41
	Bericht der Landesregierung Vorlage 17/428	
9	Sachstand Landesstraßenzustandsbericht	45
	Bericht der Landesregierung	
10	Entwurf einer Vierten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht	46
	Vorlage 17/452 Drucksache 17/1796	
11	Verschiedenes	47

Aus der Diskussion

Vor Eintritt in die Tagesordnung kommt der Ausschuss auf Anregung des **Vorsitzenden Thomas Nüchel** überein, den bisherigen Tagesordnungspunkt 8 „Sachstand der Verlängerung der S-Bahnlinie 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel sowie weiterer Baumaßnahmen auf den Rheinstrecken“ als Tagesordnungspunkt 3 zu behandeln, weil dann auch die Gäste der Bahnunternehmen noch zu Verfügung stünden.

1 Sachstand und Zeitplan der Umsetzung des Rhein Ruhr Xpress in NRW

Berichte der Landesregierung
Vorlage 17/337

*– Tagesordnungspunkt auf Antrag der Fraktion BÜND-
NIS 90/DIE GRÜNEN*

In Verbindung mit:

Gegenstand und Auswirkungen des Tunnelstreits in Düsseldorf auf das Gesamtprojekt RRX in Nordrhein-Westfalen

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/499

– Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion

Vorsitzender Thomas Nückel erinnert an die vereinbarungsgemäße Einladung der Vertreter der Deutschen Bahn AG, der Abellio Rail NRW GmbH sowie der National Express Rail GmbH. Er schlägt vor, die Vertreter zunächst zum ersten Berichtswunsch „Sachstand und Zeitplan der Umsetzung des Rhein Ruhr Xpress in NRW“ zu Wort kommen zu lassen.

Werner Lübberink (Deutsche Bahn AG) führt aus, die Deutsche Bahn beschäftige in Nordrhein-Westfalen 31.000 Mitarbeiter. Ihm zur Seite stünden heute Bernd Köppel, der Leiter Regionale Großprojekte West, der zum Thema RRX und zum Bahnknoten Köln vortragen werde. In diesem Zusammenhang könne man auch das Thema Angermund noch einmal ganz deutlich ansprechen. Darüber hinaus begleite ihn heute Frank Krämer, der Vertriebsbeauftragte bei Station & Service, der zu den Außenästen des RRX vortragen werde. Ebenfalls anwesend sei Jan Wolf Baake, der etwas zu den Interimsverkehren RRX sage. Besonders bei diesem Thema sei es das erklärte Ziel der Deutschen Bahn, den Übergang in Zusammenarbeit mit den Partnerbahnen bestmöglich zum Wohle und Nutzen des Kunden zu gestalten.

Beim RRX handele es sich um das wichtigste Projekt für den Personenverkehr in Nordrhein-Westfalen. Die Bahn bezeichne es als Teil des Wiederaufbaus West, der jetzt in massiven Zügen komme und auch kommen müsse. Am 15. Februar 2018 gebe es eine Baupressekonferenz, denn leider werde es dabei auch zu vielen Sperrungen kommen, die man nicht vermeiden könne, denn nun hole man die Versäumnisse von 30 Jahren nach.

Bei der Planfeststellung im Abschnitt Köln befinde man sich im Bau bzw. sei in Leverkusen bereits fertig. In Köln-Mülheim liege Baurecht vor. Die ersten RRX-Züge zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember stellten nur einen Teil dar, nämlich die Infrastruktur. Alles müsse zueinander passen, bis man zu dem final angedachten Erfolg komme.

Bernd Köppel (Deutsche Bahn AG) trägt vor (*siehe Anlage 1*):

(Folie 4)

Im Handout sehen Sie die Darstellung der verschiedenen Stände dieses größten Projektes in Nordrhein-Westfalen, das die Deutsche Bahn AG zurzeit baulich betreibt. Wir befinden uns in den Abschnitten in ganz unterschiedlichen Phasen. Ganz im Süden in Köln im Abschnitt 1.1 haben wir die meisten Bauarbeiten schon hinter uns, die zugegebenermaßen auch relativ wenige und kleine gewesen sind. Dort haben wir bereits den Gleisendzustand hergestellt, den wir für den Betrieb des RRX brauchen.

Über die verschiedenen Abschnitte spannen sich die verschiedensten Phasen eines Projektes bis in den Düsseldorfer Süden im Abschnitt Hellerhof—Reisholz, wo wir durch den Beschluss des Bundesverkehrswegeplanes im Dezember 2016 für Nordrhein-Westfalen – das ist für uns positiv – mit Düsseldorf-Benrath einen zusätzlichen Halt bekommen haben, der geplant werden muss. Er bedarf auch etwa 3 km zusätzlicher zweier Gleise. Wir befinden uns im Augenblick in der Grundlagenermittlung. So hat dieses große Projekt die Spanne alle Phasen, die ein solches Projekt haben kann: von der beinahe Fertigstellung bis hin zur ersten Grundlagenermittlung in der Leistungsphase 1.

(Folie 5)

Im Handout haben wir auch auf die Unterschiede zwischen Straße und Gleis hingewiesen, ohne dass ich als früherer Straßenbauer sagen will, dass es leichter sei, Straßen zu bauen. Es ist insofern anders, als dass ich zum Beispiel eine Fahrspur etwas schmaler machen kann, um daneben bauen zu können. Das ist bei einer Schiene nicht möglich, was ein komplett anderes Herangehen an die Bautätigkeit bedeutet.

Im Zuge der aktuellen Planung und der Entwicklung der Planfeststellungsverfahren werden wir etwa im Jahr 2023 genau wissen, was wir bauen müssen. Dann werden wir vielleicht auch mit Ihnen diskutieren, wie das gehen kann, denn wir haben bereits eine hochbelastete Strecke, auf der äußerst viele Züge fahren. Die müssen wir im Verkehr in irgendeiner Form einschränken, um bauen zu können. Ganz einfach gesagt: Je mehr wir einschränken können, desto schneller können wir bauen. Die Überlegung einer Vollsperrung über fünf Jahre ist eher akademischer Natur; diese Diskussion werden wir nicht führen müssen. Ein möglicher Termin für die Inbetriebnahme wird auch von der Frage abhängen, wie viel Verkehr, der heute fährt, über viele Jahre hinweg eingeschränkt werden kann, um das Projekt zu realisieren.

(Folien 6 und 7)

Ich habe Ihnen auch zwei Bilder mitgebracht als Beispiel dafür, wie wir die Menschen über den Stand informieren, denn wir bauen den RRX für die Menschen und auch für die Anlieger, die allerdings unmittelbar betroffen sind. Wir haben Grafiken erarbeitet mit neuen digitalen Systemen, in denen wir wie hier am Beispiel Duisburg-Nord den Zustand vor dem Ausbau und nach dem Ausbau darstellen. Diese Darstellung dient nur der Anschauung, denn sie darf nicht mit planrechtlich bindenden

Unterlagen verwechselt werden, die in schwarz-weiß und zweidimensional darzustellen sind. Bei allem Engagement müssen wir die Bürger immer darauf hinweisen, was nachrichtlich informell und was in einem Planfeststellungsverfahren bindend ist.

(Folie 9)

Im Bereich Angermund diskutieren wir seit langer Zeit sehr intensiv mit den Menschen vor Ort. Dabei stellen wir uns auch Veranstaltungen, bei denen es sehr lautstark zugeht. Wir haben in intensiven Arbeitskreisen begleitet durch die Stadt Düsseldorf und auch mit der dortigen Bürgerinitiative sehr viel besprochen. Wir haben viele Varianten, die die Bürgerinitiative immer wieder vorgeschlagen hat, geprüft und diskutiert. Nun hat die Stadt Düsseldorf die Firma STUVA, eine Gutachtergesellschaft, beauftragt, die Überlegungen der Bürgerinitiative zu prüfen und zu begutachten.

Im Wesentlichen ist unsere Einschätzung bestätigt worden, was die Mehrkosten betrifft, aber auch, was die stärkeren Eingriffe beinhaltet als die Lösung, die wir bislang vorgeschlagen haben. Jede Lösung, die bisher von der Bürgerinitiative vorgeschlagen wurde, ist entsprechend breiter und könnte von Betroffenen auch trefflich beklagt werden, weil der Sachvortrag, dass es auch mit weniger Eingriffen in den persönlichen Bereich geht, rechtlich durchaus große Aussichten auf Erfolg hat.

Frank Krämer (Deutsche Bahn AG) ergänzt:

Anhand der folgenden Folien möchte ich Ihnen die wesentlichen Aspekte der RRX-Außenäste darstellen.

(Folie 11)

Auf dieser Folie sehen Sie den visuell dargestellten Zielzustand des RRX-Kernkorridors sowie der RRX-Außenäste, die praktisch die Zulaufstrecken aus den ländlichen Gebieten zum Kernkorridor darstellen.

(Folie 12)

Kommen wir jetzt zu den Eckpunkten der RRX-Außenäste. Insgesamt gibt es dort 53 Stationen, die den Einsatz der neuen RRX-Fahrzeuge ermöglichen. Planrecht haben wir bei allen Stationen bis auf drei vorliegen, bei denen es allerdings in Kürze erwartet wird. Die baubetriebliche Anmeldung zwecks Sperrpausen stellt sich insgesamt positiv dar für den Ausbau der Stationen, sodass nach aktuellem Sachstand die fristgerechte Betriebsaufnahme der einzelnen Linien gewährleistet ist.

Der einzige Wermutstropfen aufgrund der aktuellen Marktlage ist, dass wir gerade überrascht worden sind, weil wir bei den Ausschreibungen keine Angebote der Bieter erhalten haben. Hier stehen wir in engem Kontakt mit unseren Vertragspartnern, diese Problematik zu lösen. Wir beginnen in diesem Jahr schon mit gewissen Bauarbeiten.

(Folie 13)

Hier sehen Sie den aktuellen Stand der Baubeginne und Bauaktivitäten, wie sie unserem Inbetriebnahmetermin entsprechen.

Das waren in Kürze die wichtigsten Eckpunkte zu den RRX-Außenästen.

Jan Wolf Baake (Deutsche Bahn AG) setzt fort:

Ich stelle Ihnen kurz dar, wie der Vorlaufbetrieb der Interimsverkehre aktuell vorgesehen ist und wie er stattfindet.

(Folie 15)

Wir haben eine sehr differenzierte Abwicklung der Verkehrsverträge je Los in den RRX-Verkehren, die alle fließende Übergänge und fließende Kündigungsoptionen beinhalten. Wir sind also in der Lage, sehr flexibel auf Rahmenbedingungen eingehen zu können, die gegebenenfalls noch entstehen könnten. Wir haben also die volle Flexibilität, dass DB Regio mit den Fahrzeugen, die aktuell im Bestand und den Verkehren sind, auch noch länger fahren könnte. Wir stehen in Gesprächen mit den Unternehmen, die die Folgeverkehre übernehmen, und haben aktuell keinen anderen Hinweis, als dass wir fristgerecht übergeben können, dass es also in diesem fließenden Konzept zu einem guten Übergang kommt. Dazu befinden wir uns in intensiven Gesprächen mit den Partnern.

Werner Lübberink (Deutsche Bahn AG) ergänzt:

Das war jetzt vielleicht ein bisschen kurz, denn dahinter steht sehr viel mehr. Sollte es insbesondere bei den Interimsverkehren zu Verzögerungen jedweder Art kommen, würden wir das auffangen können.

Ronald Lünser (Abellio Rail NRW GmbH) führt aus:

Die Abellio Rail NRW GmbH hat im Oktober 2015 den Verkehrsvertrag zum RRX unterzeichnet und befindet sich seither quasi in der Vorbereitung der Betriebsaufnahme – und das in enger Abstimmung mit allen Beteiligten, Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und gleichermaßen mit dem Vorbetreiber, der DB Regio.

Wir haben die Maßnahmen zu Betriebsaufnahme in vier Bereiche gegliedert, nämlich den Bereich Betrieb, der der wesentliche Bereich für den Betreiber darstellen wird, den Bereich Fahrzeuge, den Bereich Personal und den Bereich Infrastruktur. Wir haben bei der Abellio Rail NRW GmbH 370 Mitarbeiter, von denen ich nur einen mitgebracht habe, nämlich den Projektmanager, Herrn Zuck, der Sie gerne über die Details informieren wird.

Sascha Zuck (Abellio Rail NRW GmbH) erläutert:

Wir haben schon etwas über den Interimsbetrieb gehört. Jetzt sprechen wir über den sogenannten Vorlaufbetrieb. Irgendwann gibt es den Endausbau. Das Projekt RRX ist sehr groß und langfristig angelegt. Wir sind ab Dezember dieses Jahres mit

der ersten Linie des Vorbetriebs am Start, nämlich der Linie RE 11 zwischen Düsseldorf und Kassel. Wir starten dann mit dem RE 1 im Juni 2020 zwischen Aachen und Hamm. Dazwischen liegen die Betriebsaufnahmen der Kollegen von National Express, die gleich ergänzt werden. Damit haben Sie den Rahmen.

Wichtig bei dem Thema ist auch, dass wir den Betrieb in den vier großen Kategorien vorbereiten, die Herr Lünser gerade genannt hat. Beim RRX kommt zum ersten Mal das sogenannte RRX-Modell für die Fahrzeugbeschaffung zur Anwendung, nach dem die Aufgabenträger in einem EU-weiten Verfahren Fahrzeuge beschaffen und auch von einem Hersteller instand halten und warten lassen, nämlich durch die Firma Siemens. Sie baut dazu ein Depot in Dortmund und stellt uns die Fahrzeuge, die wir für den Betrieb brauchen, zur Verfügung. Ich kann bestätigen, was auch meine Kollegen von DB Regio gerade gesagt haben: Der Produktions- und Zulassungsprozess liegt im Moment im Zeitplan, sodass wir davon ausgehen, dass wir den Betrieb zeitgemäß aufnehmen können. Wir befinden uns in engen Gesprächen mit DB Regio, um den Übergang so störungsfrei wie möglich zu vollziehen.

Im Bereich Personal bilden wir die von uns benötigten Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer sowie Kundenbetreuerinnen und Kundenbetreuer aus oder übernehmen sie zum Teil auch vom Vorbetreiber. Die Gespräche dazu laufen sehr konstruktiv und erfolgreich. Wir gehen davon aus, dass wir den Betrieb im Dezember 2018 ohne Schwierigkeiten aufnehmen können.

Dirk Ballerstein (National Express Rail GmbH) führt aus:

Ich kann mich eigentlich nur anschließen. Als Betreiber ähnlich wie Abellio Rail befinden wir uns in den gleichen Vorbereitungen, ganz ähnlich aufgeteilt in die verschiedenen Bereiche. Für uns wird natürlich der Betriebsübergang am Ende sehr interessant, wie gut er dargestellt werden kann. Wir haben gerade schon gehört, dass durchaus Vorsorge getroffen worden ist, wenn wider Erwarten tatsächlich Probleme mit Fahrzeugen oder anderen Themen auftreten sollten, die wir aber zurzeit nicht erwarten.

Auch ich habe jemanden mitgebracht, der bei uns für das Projekt verantwortlich zeichnet und ein wenig mehr Informationen darüber geben kann, wo wir gerade stehen. Im Gegensatz zur Abellio Rail NRW haben wir die Betriebsaufnahme ein halbes Jahr später und starten mit dem RE 5, an den sich der RE 6 und dann der RE 4 anschließen. Damit fahren wir am Ende sicherlich einen sehr großen Anteil des RRX.

Sebastian Bosch (National Express Rail GmbH) ergänzt:

Es ist wirklich nahezu alles gesagt, sodass es nicht mehr viel zu ergänzen gibt. Die Struktur bei uns ist natürlich sehr ähnlich wie bei den Kollegen von Abellio. Wir haben ein halbes Jahr mehr für die Vorbereitung; Abellio ist uns etwas voraus bzw. hat dafür etwas mehr Druck, ein halbes Jahr früher fertig werden zu müssen. Allerdings arbeiten wir sehr eng zusammen, es findet eine sehr intensive Abstimmung statt, sodass wir Abellio auf der einen Seite bei der Vorbereitung unterstützen und

auf der anderen Seite von ihren Erfahrungen profitieren können. Darauf legen wir gemeinsam sehr viel Wert wie auch auf die Abstimmung mit DB Regio, was den Vorlaufbetrieb und den reibungslosen Übergang angeht. Auch das läuft sehr gut.

Wir haben ähnliche Schwerpunkte wie die Kollegen: Wir müssen natürlich Personal finden und sind sehr intensiv mit der Ausbildung beschäftigt. Wir stimmen die Prozesse mit Siemens ab, die die Fahrzeuge liefern und instand halten werden, damit wir nachher sicherstellen können, dass jederzeit auch die ausreichende Anzahl von Fahrzeugen im Einsatz ist.

Darüber hinaus gibt es die betriebliche Abstimmung, die Fahrplanung und die Personaleinsatzplanung, wo wir allerdings überall auf Kurs sind, sodass wir im Moment völlig davon überzeugt sind, dass wir planmäßig Mitte des Jahres 2019 den Betrieb aufnehmen können.

Arndt Klocke (GRÜNE) meint, trotz einer ganzen Reihe von Terminen zum Austausch bei diesem Thema sei es bislang noch nie so detailliert vorgestellt worden. Als langjähriges Ausschussmitglied stelle er fest, dass alles zeitlich immer weiter nach hinten rücke, sodass jetzt erst die Planfeststellung beginne, wo in früherer Zeit bereits der Baubeginn hätte erfolgen sollen. Daher bittet er um Einschätzung, ob man beim fertigen Ausbau des RRX-Netzes in Nordrhein-Westfalen vom Jahr 2030 oder einem späteren Zeitpunkt ausgehe.

Beim Tunnel in Angermund handele es sich um ein wichtiges kommunalpolitisches Thema in Düsseldorf mit einer umstrittenen Positionierung des Oberbürgermeisters. Er möchte wissen, ob es damit endgültig vom Tisch sei oder ob sich diese Einschätzung in Bezug auf die Einhausung oder möglicher Tunnel im Bereich der Stelze Leverkusen, also an der A1-Brücke, ändere, falls der Bund unerwartet Mittel zur Verfügung stelle. Dies habe man immer als zwar wünschenswert, allerdings nicht finanzierbar verworfen. Nun gebe es offensichtlich anderslautende Signale aus Berlin.

Von Sascha Zuck möchte er wissen, ob die ersten RRX-Fahrzeuge mit dem Fahrplanwechsel 2018 an den Start gingen, sodass es für die Bürgerinnen und Bürger spürbar werde.

Olaf Lehne (CDU) stellt fest, beim RRX handele es sich um ein Strukturprogramm für Nordrhein-Westfalen, sodass man gerade in den Ballungsgebieten den Schienenverkehr etwas entspannen könne. Dabei müsse man mindestens von einem Jahrhundertprojekt, wenn nicht von einem Jahrtausendprojekt sprechen.

Die Ausführungen der Deutschen Bahn AG halte er für teilweise etwas realitätsfern. Er erinnere sich an die erste Vorstellung der Deutschen Bahn zur RRX-Planung in Angermund. Dabei habe er erfahren, dass man wie oftmals in Deutschland die Betroffenen nicht mitnehme. Auch mit Blick auf spätere Klageverfahren müsse man, wenn möglich, alle Einwendungen im Vorfeld sachlich und faktisch prüfen, um die späteren Verfahren schneller abschließen zu können und die Bürger vor Ort darüber zu informieren, was man eigentlich vorhabe und warum die eine oder andere Lösung nicht möglich sei.

Der mit Abstand größte Teil der Bevölkerung im Düsseldorfer Norden sei vernünftigen Argumenten absolut zugänglich, was auch die Bürgerinitiative in einem großen Umfang beweise. Wenn man aber jedes einzelne Detail „herauspopeln“ müsse und Gutachten erst nach exorbitantem Druck erstellt würden, obwohl sie auch für das spätere Prüfungsverfahren eine gewisse Notwendigkeit hätten, könne er dies nicht nachvollziehen. Er könne auch nicht nachvollziehen, warum das letzte Gutachten der STUVA wieder ein bisschen an dem vorbeigehe, was die Bürgerinitiative eigentlich habe geklärt haben wollen.

Der runde Tisch habe am 20. Februar 2017 seine Tätigkeit begonnen. Im von Arndt Klocke angesprochenen Ratsbeschluss vom 3. März 2017 habe der Oberbürgermeister nicht dazu beigetragen, die Situation gegenüber den Bürgern zu entspannen, denn als Einziger im Rat der Stadt habe er erklärt zu wissen, was am Ende herauskomme, dass man das alles nicht brauche und es nach Möglichkeit auch nicht machen werde. Am Ende habe auch seine Fraktion dafür gestimmt, die besonderen Arten des Lärmschutzes, den Trassenquerschnitt und eine Möglichkeit zu überprüfen.

Das jetzt in Auftrag gegebene Gutachten sei erneut wieder nicht in Absprache mit der Bürgerinitiative und den Fragestellern erstellt worden. Weil viele Punkte fehlten, hätten sich mittlerweile auch Teile der Grünen im Zuge der kleinen Kommission Rhein-Ruhr auf kommunaler Ebene zusammengesetzt und die Angelegenheit geschoben, um nun noch einige Informationen nachzuholen.

Gerade bei einem solch bedeutenden Projekt halte er das Verfahren für schlichtweg unmöglich. Solches Gebaren Sorge nicht nur für Staatsverdrossenheit, sondern dass die Bürger in Bezug auf Großprojekte wie Stuttgart 21, den Berliner Flughafen und weitere vor den Kopf gestoßen und nicht mitgenommen würden. Es gebe immer Querulanten und Schreihälse; gleichwohl müsse man für eine vernünftige und sachliche Aufklärung sorgen und den Bürger, wenn möglich, mitnehmen.

Diesen Eindruck habe er von der Deutschen Bahn leider nicht, die immer erst auf Drängen handele. Die Situation sei seiner Einschätzung nach noch nicht endgültig ausgestanden, auch nicht im Düsseldorfer Norden. Die Bahn möge mit Gewalt durchsetzen, was ihr eventuell auch nach Bahnrecht zustehe, aber es werde ihr dauerhaft nicht helfen.

Er appelliert an die Deutsche Bahn, mit mehr Diplomatie vorzugehen, die Bürger vor Ort mehr mitzunehmen und die Fragenkataloge mehr einzubauen. Bei einem Projekt, bei dem man bis zu seiner Fertigstellung über so viele Milliarden Euro spreche, spielten die 100.000, 200.000 oder 300.000 € für ein Einzelgutachten – selbst wenn es mehrere Gutachten würden – nachher keine Rolle mehr, weil man durch die ansonsten auftretenden Verzögerungen mehr Probleme bekomme.

Carsten Löcker (SPD) betont, seine Fraktion stehe voll und ganz hinter dem Projekt und ahne, dass es auf der langen Strecke bis zu seiner Vollendung eine Reihe von Problemen geben werde. Jeder müsse nun an seiner Stelle dafür sorgen, dass dieses Projekt am Ende gut umgesetzt werden könne. Dabei werde man sich sicherlich noch intensiv mit Detailfragen beschäftigen müssen wie der Beteiligung der Bürgerinnen

und Bürger. Alles in allem handele es sich allerdings nicht um eine Problemlage, die man nicht bewältigen könne. Beim Tunnel in Angermund und anderen Fragen werde es darum gehen, die Bürgerbeteiligung ernst zu nehmen.

Diese Auseinandersetzung brauche man nicht nur bei diesem Projekt, sondern auch bei Straßenbauprojekten, denn über die Fragen nach dem Grundverständnis der Bürgerbeteiligung und wie intensiv sie sein dürfe, werde immer wieder gestritten. Deshalb brauche man auch den Mut, bisweilen eine längere Strecke zu gehen, was er beim Tunnel und anderen Punkten allerdings auch für angemessen halte.

Aus dem nördlichen Ruhrgebiet bringe er den offiziellen Auftrag mit, danach zu fragen, ob die Deutsche Bahn beim RRX 7 tatsächlich nur mit einem Halt in Recklinghausen und Haltern plane, was selbstverständlich überhaupt nicht ausreiche. Er betont die Anstrengungen der Stadt Marl, dass man in Marl-Sinsen natürlich auch einen Halt einrichte. Dass dies keine Kleinigkeit sei und Ablaufpläne auch die Bahn dazu zwängen, Prioritäten zu setzen, wisse er. Gleichwohl habe man viel zu wenig Schienenverkehr im nördlichen Ruhrgebiet und werde es der Deutschen Bahn nicht durchgehen lassen, mit Blick auf dieses große Projekt zu früh zufrieden zu sein. Die Stadt Marl sei zudem bereits in Vorleistung gegangen und baue rund um den Bahnhof bei steigenden Pendlerzahlen in mehreren Etappen Parkplätze kostenträchtig aus.

Mit Blick auf die Personalgewinnung weist der auf bereits heute bestehende Probleme von Privatbahnen hin, die aufgrund fehlenden Personals ihre vertraglichen Leistungen nicht erfüllen könnten. Er möchte wissen, was dies für die Personalgewinnung der Deutschen Bahn bedeute, wenn man von 20.000 geplanten Neueinstellungen lese.

Ulrich Reuter (FDP) hält den RRX parteiübergreifend für ein wesentliches Projekt für Nordrhein-Westfalen. Er schließt sich der Frage von Arndt Klocke nach Bauverzögerungen an, insbesondere in Düsseldorf-Angermund sowie im Bereich zwischen Düsseldorf und Duisburg. Die von der Deutschen Bahn präsentierten Schallschutzwände hätten die Anwohner in Angermund offenbar nicht überzeugen können. Daher wolle er wissen, wie der Schallschutz effektiv funktionieren könne, der zumindest in Angermund derzeit das größte Problem darstelle.

Werner Lübberink (Deutsche Bahn AG) betont, da man landläufig höre, die Leistung von Managern bestehe vor allem darin, Personal abzubauen, könne man die Ankündigung der Deutschen Bahn, 19.000 Menschen einzustellen, doch eigentlich nur begrüßen. Dazu gebe es eine Arbeitgeberkampagne der Bahnen mit dem Land. Über Jahre habe man zu wenig Personal eingestellt und eine angespannte Altersstruktur.

Aus dem Projekt Stuttgart 21 habe man gelernt und bei der Deutschen Bahn eine eigene Struktur Großprojekte eingerichtet. Beim Thema Kommunikation sei man durchaus bereit zu lernen und wolle neue Wege gehen. Dabei müsse die Deutsche Bahn allerdings gesetzliche Rahmenbedingungen einhalten.

Die Zusammenarbeit der Deutschen Bahn und der anderen Beteiligten mit den Fachabteilungen des Landes bezeichne er als vorbildlich. Es handele sich bisweilen sogar eher um eine Last, sich so häufig zu treffen, um die Projektfortschritte zu beschreiben.

In Angermund handele es sich um eine ewige Diskussion. Manchmal sei es nicht einfach, in einem sehr emotionalen Austausch zu den Fakten zurückzukommen.

Bernd Köppel (Deutsche Bahn AG) ergänzt, er könne keinen Zeitpunkt nennen, bis zu dem die Infrastruktur des RRX fertig sein werde, denn man wisse nicht, wie lang die Planfeststellungsverfahren dauerten und inwieweit sich die Inhalte der vorgelegten Planungen dadurch änderten, weil es eine gesetzlich vorgesehene große Beteiligung von betroffenen Privatpersonen, Anliegern und Trägern öffentlicher Belange gebe. Zudem könne man nichts über Klagen und deren mögliche aufschiebende Wirkung sagen. Auch werde man darüber diskutieren müssen, wie man bei einer so hochbelasteten Strecke bauen könne, ohne den Verkehr allzu sehr einzuschränken, bzw. wie viel Verkehrseinschränkungen über Jahre hinweg man hinnehmen werde, um ein schnelles Bauergebnis zu bekommen. Insofern hielte er es schlichtweg für unredlich, heute über Zeiträume zu reden.

In Angermund engagiere man sich sehr, die Menschen mitzunehmen. Dabei handele es sich selbstverständlich um eine emotional sehr intensive Diskussion. Zu Beginn seiner Tätigkeit in Nordrhein-Westfalen habe er sich mit dem Vorschlag eines 2 km langen Tunnels konfrontiert gesehen, der sich in eine 2 km lange Einhausung verwandelt habe. Beide Optionen habe man intensiv geprüft. Sodann sei der Vorschlag der Einhausung auf 1 km reduziert worden, was man ebenfalls intensiv geprüft habe. Daraufhin habe man die 1 km lange Einhausung halb abgesenkt, um die Anger nicht umlegen zu müssen, damit man also wieder über die Anger komme. Deshalb habe man darauf hinweisen müssen, dass die Anlieger an diesem Teil des Kilometers, der nach dem Vorschlag der Bürgerinitiative weggefallen sei, den Schutz eben nicht hätten. Momentan befasste man sich mit der Überlegung, die knapp 1 km lange Einhausung nun doch ebenerdig einzugraben. Möglicherweise werde man auch weitere solcher Vorschläge bekommen.

Er bewerte es als positiv, dass sich Anlieger so intensiv technisch mit dem Thema und ihrer Ortschaft beschäftigten. Man sei hoch engagiert, habe aber auch die Pflicht, im Hause abzuwägen, bevor man sie in Anhörungen, der Planfeststellung oder vor Gericht abwäge. Eingriffe in Rechte von Grundstückseigentümern, ob und wie viele Häuser man abreißen müsse, habe man im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Varianten prüfen müssen, denn auch diese Eigentümer könnten wiederum trefflich klagen.

Die Wirksamkeit einer Schallschutzwand steige mit ihrer Höhe. Dabei gebe es allerdings gleichzeitig auch Diskussionen im Zusammenhang mit dem Städtebau und der Beschattung. Derzeit sehe man eine sich abzeichnende Vorzugsvariante, die zu einer enormen Verbesserung der Schallsituation in Angermund führen werde und in einem kleinen zweistelligen Prozentbereich die Menschen vollständig schütze. Nur einige wenige müssten noch mit passiven Maßnahmen wie Lärmschutzfenstern den entsprechenden Lärmschutz bekommen.

Frank Krämer (Deutsche Bahn AG) zeigt Verständnis für den Wunsch nach Realisierung weiterer Haltepunkte beim RRX 7. Diese Entscheidung liege allerdings nicht

in der Hand der Deutschen Bahn, sondern der Bund entscheide aufgrund einer Kosten-Nutzen-Untersuchung, welche Haltepunkte man realisiere. Darauf habe die Deutsche Bahn überhaupt keinen Einfluss.

Sascha Zuck (Abellio Rail NRW GmbH) führt aus, die beteiligten Aufgabenträger beschafften insgesamt 82 Fahrzeuge für alle RRX-Linien, die über die Jahre sukzessive ausgeliefert würden. Man erwarte ab dem Sommer dieses Jahres die Auslieferung der Fahrzeuge für die Linie RE 11, sodass man diese Linie ab Dezember 2018 mit den neuen Fahrzeugen betreiben könne. Im Moment gehe man nicht von einer Verzögerung bei der Zulassung oder Produktion der Fahrzeuge aus; dafür gebe es auch keine Anzeichen. Sollte dies wider Erwarten der Fall sein, stünde die Deutsche Bahn bereit, die Linie mit eigenen Fahrzeugen weiter zu betreiben. Der RE 11 werde also ab Dezember 2018 zwischen Düsseldorf und Hamm mit ungefähr der doppelten Kapazität verkehren, was neben den zusätzlichen Komfortmerkmalen zu einer deutlichen Entlastung auf dem Hauptkorridor führen werde.

Henning Rehbaum (CDU) weist auf die mit Blick auf den noch nicht zweigleisigen Ausbau der Strecke Münster—Lünen noch nicht mögliche Anbindung Münsters hin. Allerdings kursiere eine Darstellung, nach der eine in Hamm endende RRX-Linie nach Münster fortgeführt werde, wodurch sich mindestens ein neuer Haltepunkt ergebe, den man ertüchtigen müsse.

Johannes Rimmel (GRÜNE) fragt nach einer vertraglichen Sicherstellung, Baumaßnahmen umzusetzen, sobald das Baurecht vorliege, oder ob man mit Blick auf mögliche Prozeduren beim Bund auf Wartelisten stehe und warten müsse, bis man dran komme. Mit Blick auf die erheblichen Mehrkosten von Stuttgart 21 beschleiche ihn die Sorge, dass man erst die Finanzierung dieses Projektes sicherstellen müsse und für Nordrhein-Westfalen möglicherweise nichts mehr überbleibe.

Da es eine neue Ressortführung im Bundesverkehrsministerium geben werde, möchte er wissen, wie man das Verfahren beim RRX beschleunigen könnte.

Darüber hinaus möchte er wissen, wie viele der von der Deutschen Bahn angekündigten 19.000 Stellen auf Nordrhein-Westfalen entfielen und welche Baufortschritte oder Fortschritte in den Maßnahmen mit Blick auf den RRX sich die Deutsche Bahn davon verspreche, zumal sie zusätzliche Ingenieurinnen und Ingenieure einstellen wolle.

Werner Lübberink habe von der hervorragenden Zusammenarbeit mit dem Land gesprochen, wobei die Besprechungen allerdings eine Last darstelle. Er bittet um Erläuterung.

Olaf Lehne (CDU) plädiert dafür, die persönlichen Emotionen völlig herauszulassen und sie nach Möglichkeit gar nicht erst anzusprechen, weil man andernfalls etwas deutlich mache, was für die Sachentscheidung keine Relevanz habe.

Mit Blick auf den Planungsfeststellungsabschnitt Reisholz—Wehrhahn solle es eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der Stadt Düsseldorf und der Deutschen Bahn geben. Er möchte wissen, bis wann er erstellt werden solle.

Frank Börner (SPD) verweist auf Folie sechs und sieben, in der von der Bürgerbeteiligung im Duisburger Norden gesprochen werde, wo der RRX aber gar nicht fahre. Er bittet um Erläuterung.

Armin Jahl (SPD) bittet um Bestätigung, dass man auf der Hauptstrecke mit einem 15-Minuten-Takt plane und auf den Außenästen mit einem Halbstundentakt.

Werner Lübberink (Deutsche Bahn AG) betont, damit habe er den intensiven Austausch unterstreichen wollen. Es handele sich um einen so engen Zeitplan in Bezug auf die Bezirksregierungen, das Land und alle beteiligten Verwaltungsbehörden, dass man eine Menge an Zeitverlusten, die andernfalls entstehen könnten, vermeide.

Da es sich bei Nordrhein-Westfalen um das wichtigste Bundesland handele, erhoffe er sich, dass von den zusätzlichen 19.000 Menschen sicherlich 3.000 auf NRW entfielen. Allerdings gebe es bei den 31.000 Mitarbeitern der Deutschen Bahn auch Abgänge, sodass es sich teilweise auch um Ersatz handele. Man brauche Ingenieure, Planer, Triebfahrzeugführer, Fahrdienstleiter und andere Mitarbeiter.

In der Frage der Beschleunigung bei der Planfeststellung biete das geplante Building Information Modeling (BIM) mit dem Land die Möglichkeit, dass nicht jeder nacheinander plane, sondern sich alle parallel in einen Planungsbestand einbrächten, was man in anderen Segmenten und Industrien schon lange mache. So werde man bei den Großprojekten und auch bei Station & Service verfahren. Davon erwarte man sich, dass diejenigen, die an einem Projekt arbeiteten, also die Planer, die Zulieferanten und diejenigen, die bauten, einfach schneller würden.

In dem Augenblick, in dem der Bundestag den Bundesverkehrswegeplan aktualisiere und beschließe, gehe man von der Finanzierung aus, so **Bernd Köppel (Deutsche Bahn AG)**. Dies schließe auch den Planungsauftrag an die Deutsche Bahn ein. Mit dem Erstellen des Planrechts und seiner Bestandskraft melde man dem Bund den bereits langfristig vorher gemeldeten, nun ganz konkreten Finanzbedarf. In einer Freigabeprozedur, die durch das Eisenbahnbundesamt als sachwaltendem Kontrolleur erfolge, würden die Mittel freigegeben.

Bislang sei ihm kein Hinweis des Bundes bekannt, dass das gebrauchte Geld aus welchem Grund auch immer nicht oder absehbar nicht zur Verfügung stehe. Darüber habe er keine Kenntnisse und dafür auch keine Hinweise. In der Tat habe man in der Vergangenheit mangels Planrechts nicht alles zur Verfügung gestellte Geld verbauen können, was im letzten Jahr allerdings gelungen sei. Man gehe davon aus, dass es aus diesem Grund keinerlei Verzögerungen geben werde.

Auf der gesamten Strecke habe man mit jeder Kommune einer Vielzahl von Vereinbarungen unterschiedlichster Inhalte getroffen. Inzwischen rechne man mit Tausenden Leitungskreuzungen, von denen jeder im Zuge des Umbaus mit einem neuen Vertrag geregelt werden müsse. Es gebe Brückenbauten und das sogenannte Eisenbahnkreuzungsrecht, nach dem man mit den Kommunen entsprechende Vereinbarungen treffe.

Man unternehme große Anstrengungen, Lösungen zu finden, sodass alle Kommunen zu Lösungen kämen, die ihnen entsprächen. Oft versuche man, die eigenen Planungen in städtebauliche Planungen einzubetten, und sei deshalb darauf angewiesen, dass die Städte den Beschluss fassten, wie es denn nun werden und aussehen solle, damit man die eigene Planung entsprechend anpassen und bestimmte Dinge gemeinsam planen könne. Dabei gebe es klare Vorgaben des Bundes, was man bauen dürfe und was nicht.

Für den Einzelfall könne er keinen konkreten Termin nennen, weil man sich intensiv mit allen Städten austausche, sehr konstruktiv auch mit der Stadt Düsseldorf.

Bei den in der Präsentation dargestellt Lärmschutzwänden handele es sich schlicht um ein herausgegriffenes Beispiel. Auch im Duisburger Norden werde durch die Veränderung der Gleislagen und damit der Leistungsfähigkeit ein Anspruch auf Lärmschutz für die Menschen entstehen. Es handele sich also um ein Bild der Darstellung, wie man es den Menschen dort vorstellen werde. Denn zwar werde es nicht breiter und auch nicht mehr Verkehrsfläche in Anspruch genommen, aber aus dem Umbau entstehe eben der rechtliche Anspruch. Man zeige es den Menschen, weil man eine Lärmschutzwand oben auf einer Stützwand erst einmal sehen und verstehen müsse. Es handele sich schlichtweg um ein Beispiel für die vielen Darstellungen, die man in ganz Nordrhein-Westfalen bei den verschiedensten Projekten verwende.

Werner Lübberink (Deutsche Bahn AG) ergänzt, mit Blick auf den neuen Bundesverkehrsminister würde man es begrüßen, wenn es auch durch die Möglichkeiten des nordrhein-westfälischen Landtages gelänge, einen Bundesverkehrsminister aus Nordrhein-Westfalen zu aktivieren, was dem Land sicher nicht zum Nachteil gereichen würde.

Frank Krämer (Deutsche Bahn AG) führt aus, wegen des noch nicht beschlossenen Ausbaus der Strecke Münster—Lünen sei ein neuer Haltepunkt bislang nicht im Portfolio des Ausbaus der RRX-Außenäste enthalten, denn dies sei bislang nicht Bestandteil der Vereinbarung.

Das Betriebsprogramm der RRX-Außenäste sehe sowohl einen Halbstundentakt als auch einen Stundentakt vor. Er habe nicht zu allen Linien im Kopf, welche in welchem Takt verkehrten.

Werner Lübberink (Deutsche Bahn AG) ergänzt, diese Angabe könne man im Nachgang zur Verfügung stellen.

Minister Hendrik Wüst (MV) verleiht seiner Freude über die Erkenntnis Ausdruck, dass es offenbar allen Anwesenden nicht schnell genug gehen könne. Das Sondierungsgespräch kündige im Fall einer Koalition ein Planungsbeschleunigungsgesetz noch in dieser Legislaturperiode an, was sicherlich alle mit Planung Beschäftigten begrüßten. Insofern werde jeder Gelegenheit haben, auf seine Parteifreunde in Berlin einzuwirken.

Er antwortet Arndt Klocke, Auftraggeber sei der Bund und Auftragnehmer nun einmal die Bahn und nicht wie bei Straßen und Brückenbauwerken auf Straßen das Land.

Hier habe man gegenüber dem Bund also eine andere Gesprächsgrundlage, die man im Sinne der Menschen versuche, in aller Bescheidenheit wirksam werden zu lassen.

Mit Blick auf die Diskussion um einen Haltepunkt in Marl-Sinsen betont er, die Entscheidung liege letztlich beim Auftraggeber. Er spricht sich für so viele Haltestellen wie möglich im nördlichen Ruhrgebiet aus, die er für klug halte. Ebenso wichtig sei es allerdings, die Taktzeiten einzuhalten und das Produkt in der Geschwindigkeit auf der Strecke zu haben, dass es attraktiv werde.

Johannes Remmel (GRÜNE) meint, neben der Bahn habe er auch den Minister ansprechen wollen in Bezug auf die Sorge um das Geld und ob er bislang etwas unternommen habe, den Geldfluss sicherzustellen.

Er vermute, dass man beim Personal um dieselben Leute konkurriere, denn Bauingenieurinnen und Bauingenieure seien am Markt rar. In der letzten Sitzung habe der Minister dargestellt, dass man besondere Anstrengungen für den Landesbetrieb unternehme. Er möchte wissen, wie der Minister gegenüber der Bahn die Interessen der nordrhein-westfälischen Kunden im ÖPNV und im SPNV durchsetzen wolle.

Minister Hendrik Wüst (MV) betont, der langjährige Planungs- und Bauverzug führe nun zu einem sehr großen Aufholbedarf nahezu aller, die öffentliche Planung betrieben, zu denen auch die Bahn zähle wie auch Straßen.NRW. Große Städte schrieben dutzend- und hundertfach Ingenieurstellen aus, sodass man in einem Wettbewerbsverhältnis zueinander stehe. Wettbewerb belebe das Geschäft zugunsten derjenigen, um die man den Wettbewerb führe. Dies stelle sich im öffentlichen Tarifwesen immer als etwas schwierig dar, zumal Bund und Kommunen besser bezahlten, als es das Land könne. Man bewerbe den Landesbetrieb als guten Arbeitgeber.

Darüber hinaus müsse man berücksichtigen, dass sich die Ingenieure in diejenigen, die sich eher um die Schiene kümmerten, und diejenigen, die sich eher um die Straßen kümmerten, aufteilten, worauf beide Gruppen offensichtlich auch Wert legten.

Zu den Finanzen führt er aus, im Bundesverkehrswegeplan hätten die unterschiedlichen Teile des RRX-Paketes unterschiedliche Kategorien, nämlich vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung die einen und vordringlicher Bedarf die anderen. Es gebe eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund, wenn Baurecht zu erwarten sei. Bislang habe er keinen Grund zu der Annahme, dass man bei anderen Maßnahmen sparen müsse, weil Stuttgart 21 teurer werde, weil sie jeweils in den nächsten Bundeshaushalt eingestellt würden. Dasselbe gelte für die Kostenentwicklung wegen Baukostenfortschritts. Die bei den einzelnen Abschnitten in Rede stehenden Baukosten seien stets stichtagbezogen. Im weiteren Verlauf des Verfahrens ergäben sich andere Summen. Die Vorstellung, dass es nur ein Töpfchen mit Geld gebe, in das kein weiterer Cent komme, sodass weniger für die anderen überbleibe, wenn an einer Stelle mehr abfließen, sei falsch. Insofern gebe es keinen Grund zur Besorgnis.

2 Sachstand und Zeitplan der Maßnahmen zur Lösung der Infrastrukturprobleme des Kölner Bahnknotens

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/338
Vorlage 17/500

– Tagesordnungspunkt auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Vorsitzender Thomas Nückel begrüßt für die Nahverkehr Rheinland GmbH Dr. Norbert Reinkober.

Minister Hendrik Wüst (MV) erinnert daran, dieses Thema bearbeite das Land Nordrhein-Westfalen seit dem Jahr 2012 gemeinsam mit der DB Netz und dem NVR. In einer damals aufgelegten und zwischenzeitlich fortgeschriebenen Studie habe man kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Verbesserung des Bahnknotens Köln erarbeitet, nämlich insgesamt 15 Projekte. Erste Maßnahmen, die noch von der ehemaligen Neubaustrecke Köln—Rhein/Main herrührten, seien im vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung vom bisherigen Bundesverkehrsministerium eingeordnet worden. Der größte Teil des Maßnahmenpaketes befinde sich im sogenannten potenziellen Bedarf. Für die Vielzahl dieser Maßnahmen müsse der Nachweis der Wirtschaftlichkeit geführt werden, was derzeit in einer Simulationsstudie geschehe, die voraussichtlich noch in diesem Jahr vorliege, sodass man anschließend wisse, welche Maßnahmen so schnell wie möglich vorangetrieben werden könnten, um den Knoten zumindest teilweise zu zerschlagen.

Unabhängig davon habe der NVR bereits mit den Vorplanungen für einige S-Bahn-Vorhaben begonnen, nämlich dem S-11-Ergänzungspaket mit der Erft-S-Bahn, der Verlängerung der S 6 und mehreren Elektrifizierungsmaßnahmen. Hierfür seien Machbarkeitsstudien erstellt worden. Die hierzu vom NVR und der DB Netz erarbeitete Broschüre habe man als Drucksache zur Verfügung gestellt, weil sie als gute Grundlage für den Informationsaustausch geeignet erscheine.

Bernd Köppel (Deutsche Bahn AG) trägt vor (*siehe Anlage 2*):

Wir haben ein großes Portfolio verschiedenster Maßnahmen, mit denen wir aktiv den Knoten Köln ertüchtigen, auch hier wieder in verschiedenen Leistungsstufen. Wir bauen gerade an der S 13 einen S-Bahn-Ast von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel. Wir planen intensiv in der Planfeststellung in drei Abschnitten den vorletzten Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Frankfurt nach Köln; wir nennen es den Ausbau südlich der Gummersbacher Straße. Wir sind in der Vorplanung beispielsweise eines neuen Bahnsteiges mit zwei neuen Gleisen am Hauptbahnhof in Köln. Wir planen den Ausbau der Strecke nach Bergisch Gladbach und haben eine Reihe von Überlegungen noch vor uns wie beispielsweise zwei Überwerfungsbau-

werke, nämlich einmal auf der linken und einmal auf der rechten Rheinseite im Kölner Süden. Es gibt auch relativ langfristige Überlegungen zur Westspange oder zum Beispiel in Richtung Gummersbach, wo wir einfach insgesamt den Knoten Schritt für Schritt in vielen Einzelmaßnahmen ausbauen möchten.

Mit dem Risiko, vieles nicht gesagt zu haben, habe ich es jetzt ganz kurz gemacht.

Dr. Norbert Reinkober (Nahverkehr Rheinland GmbH) ergänzt:

Sie haben gerade vom Minister gehört, dass im Augenblick in Berlin ein Gutachten erarbeitet wird. Die Maßnahmen sind für uns in Köln, aber auch für ganz Nordrhein-Westfalen so wichtig, weil es sich um den größten Engpass in Nordrhein-Westfalen handelt. Es gehen keine Logistik- und Wirtschaftsverkehre mehr durch Nordrhein-Westfalen, weil sie nicht durch Köln kommen. Dieses Gutachten sollte Ende letzten Jahres fertig sein. Es verzögert sich, und wir erwarten das Ergebnis dieses Jahr.

Das führt aber wiederum dazu, dass wir schon wieder ein Jahr Verzögerung haben, obwohl die Arbeiten von DB Großprojekte in Zusammenarbeit mit uns und den verschiedenen Beteiligten in den Zweckverbänden wirklich in hervorragender Weise geschehen. Verschiedene Maßnahmen, die für Köln wichtig wären wie Brückenbauwerke, können jetzt nicht schon ein Jahr früher in die Planung gehen. Deshalb warten wir darauf, dass Finanzmittel bereitgestellt werden können. Das zeigt, dass es eben nicht an der Zusammenarbeit hier Nordrhein-Westfalen liegt, sondern dass wir im Wesentlichen darauf angewiesen sind, dass auf Bundesebene die entsprechenden Beschlüsse gefasst werden sowohl im Hinblick auf die Finanzierung als auch nachher im Hinblick auf die Planungsbeschleunigung.

Es war eben schon ein großes Thema, dass wir in Nordrhein-Westfalen noch so gut planen können, wenn hinterher die Genehmigungsprozesse eine unendliche Zeit in Anspruch nehmen, bis wir dann zum eigentlichen Bau kommen. Der Bau geht relativ schnell, aber die Zeit, die wir bei der Umsetzung dieser Projekte verlieren, ist im Wesentlichen dem Umstand geschuldet, dass die Genehmigungsprozesse so unendlich lang sind. Deshalb plädiere ich sehr dafür, Maßnahmen zu beschleunigen; ich komme gleich noch darauf zurück, warum das so wichtig ist. Um Maßnahmen zu beschleunigen, brauchen wir auf jeden Fall die volle Unterstützung, um schneller zu werden.

Warum ist das für das Rheinland, aber auch für ganz Nordrhein-Westfalen von so erheblicher Bedeutung? Wir haben allein im Jahr 2016 einen Fahrgastzuwachs über alle S-Bahn Linien von 7,6 % gehabt. Jede Firma würde darüber jubeln. Bei uns heißt das mittlerweile, dass wir die Hände über dem Kopf zusammenschlagen, denn wenn dieser Zuwachs in den nächsten Jahren so weitergeht, wird es spätestens in vier bis fünf Jahren so knallen, dass ganze Trauben von Fahrgästen auf den Bahnsteigen stehen bleiben müssen und wir keine Chance haben, rechtzeitig Infrastruktur in Betrieb zu nehmen, sodass wir unseren Fahrgästen nachher ein adäquates Angebot zur Verfügung stellen.

Insofern ist auch der nachfolgende Tagesordnungspunkt zur S 13 von erheblicher Bedeutung, weil jede Verzögerung sowohl bei der Betuwe-Linie als auch beim RRX

später absolute Verzögerung für neue Verkehrsleistungen bedeutet, die wir auf die Schiene bringen können. Das können wir uns in keiner Weise leisten.

Arndt Klocke (GRÜNE) erinnert daran, 2012 sei das erste Einzelmaßnahmenpaket in dieser Runde durch den viel gescholtenen grünen Staatssekretär Horst Becker zusammen mit dem NVR vorgestellt worden. Anschließend seien die Maßnahmen angemeldet worden; allerdings sei bis heute erschreckend wenig geschehen. Die große Banknotenkonferenz im Herbst halte er als Inszenierung, als Austausch von wichtigen Leuten, um zu betonen, was alles anstehe, für gut; damit werde aber real nichts umgesetzt.

Der seiner Meinung nach höchst fachkundige und seit vielen Jahren das Thema verfolgende Journalist Peter Berger habe gestern im „Kölner Stadt-Anzeiger“ Dr. Norbert Reinkober zum Bahnknoten und zum Haltepunkt Köln-Deutz zitiert, dass es seit fünf Jahren dazu keinerlei Gespräche zwischen DB Fernverkehr, DB Regio NRW, der DB Netz AG und dem NVR gebe. Er möchte wissen, was an dieser Beschreibung dran sei.

Er möchte wissen, ob die Planungsbeschleunigung wirklich der entscheidende Punkt sei und ob es in diesem Fall bereits Vorstellungen im Ministerium gebe im Gespräch mit dem Bund und der Deutschen Bahn, wie man damit umgehen könne. Zwar handele es sich bei der Leverkusener Brücke um einen anderen Bereich, bei dem man aber eine Planungsbeschleunigung beschlossen und zwei Klagestufen herausgenommen habe. Daher möchte er wissen, ob man auch in diesem Fall ein Planungsbeschleunigungsgesetz verabschieden wolle, um schneller zur Realisierung zu kommen.

Carsten Löcker (SPD) schließt sich Arndt Klocke an. Der „Kölner Stadt-Anzeiger“ habe auf anderthalb Seiten alles Relevante zusammengeschrieben. Die der Vorlage beigefügte Broschüre aus dem Jahr 2016 habe hingegen keine Aktualität mehr.

Beizeiten habe man die Öffentlichkeit von einer Überlastungsanzeige wissen lassen. Abseits der allgemeinen Vorstellung, das habe etwas mit dem Brückenbauwerk zu tun oder der Anzahl der darüber fahrenden Waggonen, frage er sich, warum die Deutsche Bahn so etwas überhaupt öffentlich mache, denn dass es Probleme gebe, habe man schon vorher gewusst. Ihn interessieren, welche Wirkung man damit erzielen wolle, sich in dieser Form in der Öffentlichkeit zu positionieren.

Darüber hinaus bittet er um weitere Erläuterung, warum die Deutsche Bahn nach heutigem Kenntnisstand möglicherweise eine richtig gute Entlastungswirkung des Deutzer Bahnhofes eher ausschließe und darauf bestehe, dass der Hauptbahnhof Köln der einzige Knotenpunkt bleiben müsse, um die Fernverkehre abwickeln zu können.

Für jemanden, der wie er schon länger Mitglied im Verkehrsausschuss sei, entbehre es nicht einer gewissen Pikanterie, wenn sich SPD und Grüne genau jetzt fragten, wie man zu Planungsbeschleunigungsprozessen kommen könne, wo doch fünf Jahre lang bei diesem Thema gar nichts passiert sei, wirft **Klaus Vossemer (CDU)** ein. Dass man nun über verkürzte Klageverfahren oder Ähnliches nachdenke, höre man sehr wohl. Allerdings finde sich bei den Koalitionsverhandlungen zum Thema Verkehr von der

SPD niemand aus Nordrhein-Westfalen, was er sehr bedaure. Für seine Fraktion verhandele der ehemalige NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke. Bei der SPD interessiere sich offensichtlich niemand aus Nordrhein-Westfalen für Verkehr und mache sich dafür in Berlin stark.

Auch er fragt nach dem vermeintlichen Widerspruch zwischen der Überlastungsanzeige auf der einen Seite und dem vermeintlichen Widerstand gegen Lösungsansätze vonseiten der Deutschen Bahn auf der anderen Seite, wie es sich im „Kölner Stadt-Anzeiger“ lese, wonach es keinen zweiten Terminal in Deutz geben werde, weil die Reisenden des Fernverkehrs den Hauptbahnhof in Köln deutlich bevorzugten. Er möchte wissen, warum man das Thema nicht proaktiver angehe, zu entzerren versuche und den von seinem Charme her recht kaiserlich anmutenden Bahnhof Deutz ertüchtige, barrierefreier mache und bessere Verbindungen zum bestehenden Nahverkehrsnetz schaffe, wenn man dort mehr Fernverkehr ermöglichen wolle. Er fragt, warum dies offenbar nicht gewünscht sei und warum sich kein Vertreter des Fernverkehrs heute im Ausschuss befinde. Seine Fraktion wünsche sich, dass alle Möglichkeiten ausgelotet und proaktiv angegangen würden, um zu einer Verbesserung der Verkehrssituation am Bahnknoten Köln zu kommen.

Aus Sicht seiner Fraktion könnten die im Paket vereinten Einzelmaßnahmen nur in Summe wirklich funktionieren. Der Bahnknotenpunkt Köln habe selbstverständlich Auswirkungen auf das gesamte Umland. Es handele sich um ein für Nordrhein-Westfalen bedeutsames Projekt. Viele Verzögerungen und Verspätungen oder überhaupt nicht mögliche Verkehre hingen mit dem Bahnknotenpunkt Köln zusammen. Das Maßnahmenpaket liege derzeit zu Überprüfung in Berlin und werde hoffentlich bald bewertet. Es dürfe nicht auseinandergerissen werden, damit man am Ende zu dem gewünschten Erfolg komme.

Er widerspricht Carsten Löcker, er halte die Broschüre zum Bahnknoten Köln für sehr aktuell, sehr umfassend und sehr informativ.

Werner Lübberink (Deutsche Bahn AG) betont, zum Glück befinde man sich im Rheinland, gebe es den „Kölner Stadt-Anzeiger“ und fachkundige Journalisten, was er sehr ernst meine. Er sei bereit, zu jedem Satz Stellung zu beziehen. Man brauche einen Wiederaufbau West, ein klares Commitment der Bundesrepublik Deutschland dem Land Nordrhein-Westfalen gegenüber. Im Bundesverkehrswegeplan stehe eine Menge, aber es dürfe noch viel mehr kommen.

Er unterstreicht die Aussage von Dr. Norbert Reinkober, dass man vielleicht eine Kompanie Beamte von der einen Ecke der Bundesverwaltung in die andere abziehen müsste, um Sachen mit Blick auf Planungen und Überprüfungen im Bundesverkehrswegeplan zu beschleunigen. Zwar gebe es genug Beamte; sie müssten allerdings an der richtigen Stelle sitzen. Wenn sich Projekte verzögerten, habe dies häufig mit Kapazitätsengpässen zu tun, was man sehr bedaure. Darauf habe man allerdings keinen Einfluss.

Zur Überlastungsanzeige führt er aus, die DB Netz AG werde von der Bundesnetzagentur angehalten zu melden, wenn sie nicht mehr weiterwisse. Dabei handele es sich

um ein formelles Verfahren, denn die Deutsche Bahn könne im Netz nicht machen, was sie wolle. Alles werde diskutiert, von der Bundesnetzagentur begutachtet und vom Eisenbahnbundesamt beaufsichtigt. Es zeige sich, dass es im Knotenpunkt Köln ein Problem gebe.

Zum „Clinch“ im Nah- und Fernverkehr erläutert er, er komme ursprünglich aus dem Fernverkehr. Die Lösung könne nicht darin bestehen, bis Köln zu fahren, die Fahrgäste dann in den RRX bis Dortmund umsteigen zu lassen, um dort wieder in den Fernverkehr umzusteigen. Dann hielte man zwar den Fernverkehr aus dem Ruhrgebiet heraus und hätte genug Kapazitäten für alles, aber dies könne nicht die Lösung sein.

Es müsse ein Miteinander geben wie auch in Köln. Beim Bahnhof Köln-Messe/Deutz müsse noch sehr viel gemacht werden, denn er sei nicht barrierefrei. Zudem gebe es zwar ein Gleis 12, aber die Züge führen auf im Bahnbetrieb einzigartiger Weise in Gleis 11 in beiden Richtungen ein, weil Gleis 11 einen noch besseren Anschluss habe als Gleis 12, weil man, um dorthin zu gelangen, das Gleis unterqueren müsse.

Man wolle im Fernverkehr viel mehr auf die Schiene legen, was auch die Prognosen sagten. Auch beim Hinein- und Herausfahren über die Brücke in den und aus dem Kölner Hauptbahnhof sei die Deutsche Bahn übergreifend bereit, nach Lösungen zu suchen.

Fünf Jahre lang habe man nicht diskutiert; letzte Woche habe man sich dann zusammengesetzt. Man suche nach gemeinsamen Lösungen, was er auch für den richtigen Weg halte. Er verweist allerdings beispielhaft auf die Zusammenarbeit mit Niederlande Spoorwegen, durch die man einen Zug von Amsterdam über Frankfurt weiter in die Schweiz betreibe. Die Niederländer lehnten es kategorisch ab, in Deutz zu halten, weil die Menschen im Augenblick im Kölner Hauptbahnhof umstiegen.

Mit Blick auf den Artikel halte er die Behauptung für eine Zumutung, dass Sekretärinnen zu blöd seien, für ihren Chef den Bahnhof Köln-Messe/Deutz herauszusuchen, wenn er zur Messe wolle.

Der Artikel spreche auch davon, die Bahn habe dem Bahnhof Köln-Messe/Deutz eine Absage erteilt. Die Bahn beschäftige in Deutschland über 300.000 Mitarbeiter, von denen man einen anrufe und dann zitiere, die Bahn hätte gesagt. Dies sei nicht der Fall. Man untersuche das und habe Köln als Gesamtknoten im Blick.

Man wolle in Deutschland flächendeckend ETCS einführen. Man erhoffe sich beim Thema Digitalisierung Schiene ein neues Produktionssystem, was zu mehr Kapazitäten führen könne und im Einzelfall auch zu spezifisch mehr Zügen. In diesem Zusammenhang sei die Zahl von 20 % gefallen. Neben den Maßnahmen in Beton und Eisen versuche man auch über Elektronik und Digitalisierung alles, die Kapazität in Deutschland zu erhöhen.

Der Artikel berichte auch, dass sieben Fahrdienstleiter auf dem elektromechanischen Stellwerk am Eigelstein den Verkehr mit einer 50 Jahre alten Technik regelten. Diese Technik sei in der Wartung aufwendiger, aber sicher. Sie schränke den Bahnbetrieb nicht ein. Auch hier könne man fragen, warum man 50 Jahre lang die Stellwerkstechnik

in Köln nicht erneuert habe, wohingegen man in den neuen Bundesländern in Eisenbahnknoten investiert habe, bei denen er der Meinung sei, dann hätte man auch in Köln etwas tun können. Er meint, Nordrhein-Westfalen sei nun endlich an der Reihe. Dafür müsse man einfach Geld in die Hand nehmen, was man viel früher hätte tun sollen. Er betont, die im Artikel angesprochene Sicherheit sei in keiner Weise betroffen.

Bernd Köppel (Deutsche Bahn AG) ergänzt, die DB Netz AG habe die gesetzliche Pflicht, jedem Verkehr einen diskriminierungsfreien Zugang zu den Gleisen möglich zu machen. Wenn die Gleise durch die bestellten Verkehre so belastet würden, dass es rein rechnerisch nicht mehr möglich sei, einen weiteren Zug in den Fahrplan aufzunehmen, bestehe die gesetzliche Pflicht, öffentlich einen bestimmten Streckenabschnitt für überlastet zu erklären. Dies habe einzig und allein die Wirkung, dass sich niemand darüber beklagen könne, dass er diskriminiert werde, weil man die Aufnahme eines weiteren Zuges verwehre. Diese Überlastungsanzeige werde vom Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörde geprüft.

Dr. Norbert Reinkober (Nahverkehr Rheinland GmbH) verweist auf die im Jahr 2012 abgeschlossene Studie, nach der bereits im Jahr 2010 erkennbar gewesen sei, dass der Knoten Köln überlaufe, was sich nun in der Realität zeige. Die offizielle Überlastungserklärung beziehe sich nicht nur auf die Strecke Köln—Mülheim, sondern auch auf die linke Rheinstraße.

Er widerspricht Arndt Klocke, seitdem sei nichts passiert; man sehe es nur nicht. Mit dem Landesverkehrsministerium unter beiden Landesregierungen habe man Planungskosten vorfinanziert, wie es die Bayern machten, um Pläne in der Schublade zu haben, um umsetzen zu können, wenn das GVFG mit den entsprechenden Finanzmitteln ausgestattet werde. Die Planungsstufen 1 und 2 würden gerade von DB Großprojekte durchgearbeitet. Hier befinde man sich nicht nur im Zeitplan, sondern sei sogar noch ein bisschen besser. Man verhandele bereits jetzt mit dem Ministerium und setze zusammen mit DB Großprojekte eine Planungsvereinbarung für die nächsten beiden Planungsstufen auf. Nach deren Abschluss könne man in die Plangenehmigungsverfahren gehen. Bis dahin sehe man draußen selbstverständlich nichts. Bei diesen Planungen gehe es im Augenblick nur um die S 11, die Erft-S-Bahn, den Ausbau des Hauptbahnhofes, von Köln-Deutz sowie des aus den 70er-Jahren stammenden, nicht mehr zukunftsfähigen Stellwerkes.

Durch die Überlastungserklärung könne die DB Netz nicht nur einzelne Trassen ablehnen, sondern habe auch die Pflicht, ein Zukunftskonzept zu erarbeiten, was notwendig sei, um die Überlastung zu beseitigen. Mit allen Mitteln und fraktionsübergreifend habe der Zweckverband eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um mit Blick auf alle Strecken des Zweckverbandes – also Köln—Bonn, die Strecke nach Mönchengladbach, die oberbergische Bahn, Eifel und Voreifel sowie eine S-Bahn-Linie im Kölner Süden – ein großes S-Bahn-Projekt im Rheinland zu starten, das man über den Bund anmelden müsse, für das man GVFG-Mittel brauche. Dies bereite man gegenwärtig gemeinsam vor. Hierfür werde man weitere Planungsmittel benötigen, um es so weit vorzubereiten, dass man dann auch zuschlagen könne.

Die angesprochene Broschüre sei hochaktuell. Dort sei keine Maßnahme nicht aufgeführt, die nicht für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden sei. Der „Kölner Stadt-Anzeiger“ führe die betrieblichen Maßnahmen auf, ob man nämlich eine weitere Fernverkehrslinie vom Hauptbahnhof nach Köln-Deutz verlagern könne, um kurzfristig zu einer betrieblichen Lösung zu kommen.

Im „Kölner Stadt-Anzeiger“ werde dargestellt, über welche betrieblichen und informellen Maßnahmen man in Zukunft vorgehen wolle. Am Montag habe man mit Herrn Lübberink und dem Fernverkehr zusammengesessen. Als Sparte wolle man vom Güterverkehr über den Fernverkehr bis hin zum Nahverkehr mehr Mittel vom Bund für den Infrastrukturausbau. Dafür kämpfe man gemeinsam. Im Augenblick gebe es dabei die Konkurrenz zwischen einer sehr trassenfressenden Anmeldung von der rechten Rheinseite über die Hohenzollernbrücke, um dann wieder zurück herauszufahren. Dafür verbrauche man 12 Minuten. Dabei handele es sich um unglaublich viel Zeit, durch die sehr viel Trasse verloren gehe. Der Kölner Hauptbahnhof werde nach wie vor das Schwergewicht in Köln sein, aber Köln-Deutz sei aufstrebend, sodass es Verlagerungen geben müsse.

Gegenwärtig analysiere man und beteilige sich daran, sodass es nicht nur um den Fernverkehr alleine gehe, wie sich die Fahrgäste denn eigentlich in Köln verteilen, denn Köln habe ein breites Umfeld an verschiedenen Arbeitsplätzen. Das wolle man genau wissen, um sodann Entscheidungen zu treffen, wie viele Züge nach Deutz oder zum Hauptbahnhof müssten. Selbstverständlich müsse der Deutzer Bahnhof ertüchtigt werden. Im Rahmen des Projektes S 11 würden alle Bahnsteige auf der Ostseite barrierefrei angebunden. Diese Zusage habe der Bund mittlerweile gemacht, was man bereits jetzt bei den Planungen berücksichtige.

Rainer Deppe (CDU) meint, er habe auch aus seiner Arbeit im Regionalrat den Eindruck, dass man bei den im Bahnknotenkonzept Köln dargestellten Maßnahmen im Zeitplan liege und dass es spätestens nach der Unterzeichnung der Planungsvereinbarung vorangehe. Dies dürfe man nicht schlechtreden und sich auch nicht von den Medien ins Bockshorn jagen lassen.

Er frage sich, welche Konsequenzen aus der Überlastungsanzeige für den Fernverkehr resultierten. Das Bahnknotenkonzept stelle einigermaßen gut die Richtung für den Nahverkehr dar. In der Region habe man auch eine bewusste Entscheidung gegen eine Maßnahme wie bei Stuttgart 21 getroffen, sondern stattdessen für aufeinander aufbauende Einzelmaßnahmen, mit denen man die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens erhöhe und vermutlich deutlich schneller zum Ziel komme. Dass man noch mehr Verkehr auch im Fernverkehr auf die Schiene bringen wolle, sei völlig unstrittig. Seiner Meinung nach fehlten momentan jedoch Hinweise, wie man dies beim Bahnknoten Köln hinbekommen könne. In der Region habe man nicht den Eindruck, dass die Bahn ernsthaft an diesem Thema arbeite.

Er bittet die Bahn darum, den Bahnhof Köln-Deutz und die Möglichkeiten auf der rechten Rheinseite genauer in den Blick zu nehmen. Hier gebe es zudem auch noch eine bahnangebundene zur Verfügung stehende Fläche, sofern man den Hauptbahnhof nicht doch weiter ausbauen könne, was er allerdings nicht erkenne. Dieses Thema

müsse man angehen. Es reiche nicht aus, einem Mitarbeiter vorzuwerfen, nicht autorisierte Äußerungen getätigt zu haben. Dies löse das Problem nicht. Er wünsche sich entsprechende Äußerungen, Ideen, Machbarkeitsstudien usw. der Bahn, um weiterzukommen. Dies sehe man derzeit nicht, sondern nehme einen Stillstand und Ratlosigkeit wahr.

Nic Peter Vogel (AfD) möchte wissen, ob bei der neuen Autobahnbrücke Köln-Godorf auch ein Bahngleis benötigt werde. Zudem interessiere ihn die Einschätzung des Zustandes der Kölner Südbrücke.

Ulrich Reuter (FDP) fragt nach einem Zeitrahmen für die Realisierung der beschriebenen Maßnahmen. Zudem möchte er wissen, ob die Zwei-Terminal-Lösung völlig aus der Welt sei, also den Fernverkehr in Köln enden zu lassen, in Dortmund fortzusetzen und dazwischen den RRX zu benutzen.

Oliver Krauß (CDU) dankt für die Darstellung, dass es sich nicht nur um ein regionales, sondern um ein landesweites und sogar europäisches Problem handele.

Er spricht sich dafür aus, den aus der Überlastungsanzeige resultierenden Plan anders zu kommunizieren, da man ihn bislang nur versteckt im Internet finde. Hier sehe er die Bringpflicht bei der Bahn und keine Holschuld bei der Politik, die es nach außen kommunizieren müsse. Es sei wichtig, beim Aufbau West dranzubleiben und Verkehre dort auszubauen, wo sie nachgefragt würden wie zum Beispiel in der Wachstumsregion Köln. Dabei unterstütze die Politik gerne, sei aber bei ihrer Kommunikation nach außen ihrerseits auf Unterstützung angewiesen. Die Politik tue eine ganze Menge, brauche aber die Fachleute und die Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Jeder wisse, dass die Zwei-Terminal-Lösung nicht vom Tisch sei. Der Artikel spreche davon, dass es hier zu Missverständnissen komme. Möglicherweise helfe es, den Bahnhof anders zu nennen. Bei den Bestrebungen zur Verknüpfung der beiden Terminals Hauptbahnhof und Messe/Deutz über eine Seilbahn oder eine elektrische Rollbahn könne er nur das Engagement des NVR erkennen. Hier vermisse er das Engagement der DB insgesamt.

Selbstverständlich sei das Stellwerk trotz seines musealen Charakters sicher, was aber nicht ausreiche. Werner Lübberink spreche zu Recht die Digitalisierung im Eisenbahnverkehr und ETCS an. Allerdings müsse man dabei auch berücksichtigen, dass man noch immer etliche höhengleiche Bahnübergänge habe. Hier helfe es nicht, die Zugfolge drastisch zu erhöhen, sodass die Bahnübergänge gar nicht mehr aufgingen.

Er fragt in Bezug auf die Erft-S-Bahn nach dem aktuellen Stand, weil ausweislich der Präsentation die Elektrifizierung Mitte 2017 angegangen werde.

Johannes Remmel (GRÜNE) unterstreicht die Aussage von Oliver Krauß in Bezug auf die Kennzeichnung des Bahnhofes, denn mit Blick auf die verkehrliche Bedeutung und die Anschlussfähigkeit handele es sich um den internationalen Bahnhof in Westdeutschland mit allen Möglichkeiten der Öffnung ins europäische Ausland. Man könne nicht im

Landtag die Zusammenarbeit mit den Beneluxstaaten immer wieder unterstreichen, gleichzeitig aber die verkehrlichen Möglichkeiten zur Erschließung vernachlässigen.

Er erinnert an die Diskussion um eine Anbindung nach London und möchte wissen, ob man sie weiter verfolge.

Von Dr. Norbert Reinkober möchte er wissen, warum sich das von ihm erwähnte Gutachten verzögere.

Er fragt den Minister, ob er angesichts dieser Gemengelage neben dem Masterplan Straßenbau nicht auch einen Masterplan Schienenverkehr für sinnvoll halte.

Susana Dos Santos Herrmann (SPD) kritisiert, die Haltung der Bahn zum Bahnhof Köln-Deutz trage dazu bei, dass er nicht so gesehen werde, wie er gesehen werden sollte. Sie halte es für nichts Ungewöhnliches, dass Fahrgäste des Fernverkehrs am Zielort in den Nahverkehr umstiegen. Insofern verstehe sie die beinahe schon Weigerung der Bahn nicht, dem Deutzer Bahnhof eine deutlich größere Bedeutung zuzumessen. Dabei unterstelle sie, dass mehr Dinge passierten, als man öffentlich wisse. Sie halte eine genauere Darstellung deshalb für dringend erforderlich.

Die Barrierefreiheit am Deutzer Bahnhof sei im Zuge des Ausbaus der Schnellstrecke nach Frankfurt und weiter nach München schon seit Langem zugesagt. Mit Blick auf die Ankündigung von Dr. Norbert Reinkober bittet sie um Konkretisierung des Zeitplans.

Werner Lübberink (Deutsche Bahn AG) stellt klar, bei der Idee, Verkehre zu brechen, handele es sich um reine Theorie. Selbstverständlich wolle man durchgehende Fernverkehrszüge in jede Ecke des Landes Nordrhein-Westfalen, und zwar eher mehr als weniger.

Ein Masterplan Schiene würde man begrüßen. Hier gebe es auch schon erste Ansätze.

Das Ziel, relativ flott nach London zu fahren, habe man weitere Zeit verschoben, weil es zurzeit genügend erfolgreiche inländische Verbindungen gebe, sodass man das gesamte Zugmaterial auf diesen Relationen einsetze. Mit Blick auf den Kanaltunnel unterliege die Zulassung der Züge durch die französischen Behörden zudem hohen Hürden. Gleichwohl liefen die Zulassungsverfahren, und auch die Franzosen hätten ICE-Züge gekauft, die sich im Zulassungsprozess befänden. Die Offenheit des europäischen Marktes solle sich zudem in beide Richtungen auswirken; schließlich habe man den Thalys seinerzeit auch hereingelassen.

Zum Plan zur Erhöhung der Schienenkapazität habe er bereits eine genaue Erklärung an einen Bundestagsabgeordneten geschickt. Die Überlastungsanzeige stamme vom 18. Oktober. Die Kapazitätsanalyse solle bis zum 17. April 2018 fertiggestellt sein. Bis zum 17. Oktober 2018 wolle man finalisieren. Man sei gerne bereit, zu diesem Thema noch einmal Rede und Antwort zu stehen.

Man liebe alle Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen, und dies gelte selbstverständlich auch für Köln-Deutz. Allerdings müsse man in den Bahnhof Deutz erheblich investieren, um ihn noch weiter zu ertüchtigen.

In Bezug auf die Benennung der beiden Bahnhöfe und ihre Verbindung gebe es viele Vorschläge, die man selbstverständlich nicht aus dem Blick verliere. Viele Planungen lägen dem Journalisten Peter Berger nicht vor.

Dr. Norbert Reinkober (Nahverkehr Rheinland GmbH) erläutert, mit Blick auf den Bahnhof Köln-Deutz brauche man die Analyse, welche Ziele innerhalb von Köln angefahren würden. Er hoffe, dass sich der Fernverkehr an dieser Studie beteilige. Auf Grundlage dieser Studie könne man dann entscheiden, wie viele Züge nach Deutz und wie viele Züge zum Hauptbahnhof müssten.

Des Weiteren müsse man die Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit weiter vorantreiben. Dabei handele es sich um die S-11-Maßnahme mit den vom Ministerium finanzierten Vorplanungen. Man befinde sich im Zeitplan. Die konkrete Fertigstellung hänge allerdings vom Planfeststellungsverfahren ab. Bis zum Erreichen der Planungsstufe 4 werde es zwei weitere Jahre dauern; mit den dann erreichten Planungsständen werde man in die Anmeldung gehen können.

Einen Neubau von Deutz werde man niemals hinbekommen, denn dann schaffe man ein neues Stuttgart 21, was niemand wolle und niemand brauche. Stattdessen wolle man in einer Studie untersuchen, wie man mit kleineren Maßnahmen ähnlich der Studie zum Bahnknoten Köln Verbesserungen der Situation in Deutz sowohl für den Fernverkehr als auch für den Nahverkehr erreichen und manches Schmutzloch rund um den Deutzer Bahnhof beseitigen könne. Mit Station & Service gebe es die Vereinbarung, eine solche Skizzenstudie auf den Weg zu bringen. Ein anderer Name für den Bahnhof störe niemanden und könne sicherlich nur helfen.

Mit Blick auf mögliche Beschleunigung unterstreicht er, alles was man in Nordrhein-Westfalen in der Hand habe, werde auch gemacht. Man warte allerdings auf die Bundesgutachten, ohne die man die weiteren Maßnahmen im Knoten Köln nicht angehen könne. Dabei handele es sich im Wesentlichen um die Westspange, von der hauptsächlich der Nahverkehr, aber durch eine Neukonzeption auch der Fernverkehr profitiere.

Eine Südbrücke wäre für die Ausweitung des Nahverkehrs, aber auch die zukünftige Ausweitung des Güterverkehrs aus den ZARA-Häfen erforderlich sowie ebenfalls für eine Neukonzeption des Fernverkehrs, damit er nicht zweimal über die Hohenzollernbrücke fahren müsse. Man erwarte ein entsprechendes Gutachten des Bundes, in dem sich die Südbrücke wiederfinde, da sie Untersuchungsgegenstand sei.

Die Straßenbrücke in Köln-Godorf befinde sich im Bundesverkehrswegeplan im vorrangigen Bedarf. Eine nicht näher spezifizierte Nahverkehrseisenbahnbrücke solle im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans mit abgearbeitet werden. Nach Auffassung des NVR werde es für die schwere Schiene, also den SPNV, den Güterverkehr und den Fernverkehr, die Südbrücke. Die Brücke in Godorf werde eher für den lokalen Güterverkehr zur Verfügung stehen, um Züge von beiden Rheinseiten hin und her zu schieben, im Wesentlichen aber einer zusätzlichen Stadtbahnverbindung von Bonn, Troisdorf, Niederkassel schnell in die Kölner Innenstadt, was der Rhein-Sieg Kreis und die anliegenden Kreise bearbeiteten und vorantrieben.

Auf Bundesebene gebe es eine Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung zur Beschleunigung großer bundespolitischer Güterverkehrs- und Fernverkehrsmaßnahmen. Er halte es für einen sehr hilfreichen Schritt, eine solche Umsetzungsvereinbarung zwischen Bund und Land zu treffen, um die großen Maßnahmen, bei denen es sich vielfach um Maßnahmen des Nahverkehrs handele, zu beschleunigen. Daran habe auch die Bahn großes Interesse, weil es sich um eine projektbezogene Finanzierungsmaßnahme handelte und man es in den zukünftigen Verhandlungen viel schneller vorantreiben könnte. Diesen Ansatz könnte man vielleicht noch in die Koalitionsverhandlungen tragen.

Arndt Klocke (GRÜNE) regt an, beim Übergang von Gleis 11 zu Gleis 12 am Bahnhof Deutz wenigstens eine Rolltreppe oder einen Lastenaufzug zu installieren. Darüber hinaus habe die Bahn zugesagt, die Anzeigentafel am Kölner Hauptbahnhof werde bis Ende Januar wieder funktionieren, was heute Morgen zumindest noch nicht der Fall gewesen sei. Es gebe eine Fülle von zu erledigenden Sachen. Dabei müsse es nicht immer der große Wurf sein, aber wenn es für ältere Menschen oder für Menschen mit Handicap zukünftig am Deutzer Bahnhof möglich würde, ohne Einschränkungen vom einen Gleis zum nächsten zu kommen, wäre dem Land und der Stadt sehr gedient. Zwar gebe es viele hehre wolkige Worte, aber dabei handelte es sich um eine konkrete Maßnahme, die man in einem bis zwei Jahren realisieren könnte.

Werner Lübberink (Deutsche Bahn AG) erwidert, wenn der Aufgabenträger dies bezahle, könne man auch etwas machen. Beim Übergang von Gleis 11 zu Gleis 12 handele es sich um eine reine Fernverkehrsmaßnahme, in deren Investition der Fernverkehr schon längst hätte einsteigen können.

Minister Hendrik Wüst (MV) dankt allen Beteiligten für die Debatte im Ausschuss sowie Dr. Norbert Reinkober für den Hinweis, das Land tue alles, was es tun könne. Wenn es auch mit Blick auf die Planungsbeschleunigung noch mehr tun oder beispielsweise mit Blick auf Gleis 11 und 12 vermitteln könne, stehe er herzlich gerne zur Verfügung.

Johannes Remmel antwortet er mit Blick auf die nachgefragten Möglichkeiten zur Planungsbeschleunigung, hier falle ihm vor allen Dingen die Umsetzung des kompletten Maßnahmenpaketes als Ergebnis des Innovationsforums Planungsbeschleunigung des BMVI der letzten Wahlperiode ein, was im Sondierungspapier in Berlin angelegt sei. Das Maßnahmenpaket enthalte beispielsweise die EU-rechtliche Wiedereinführung der Präklusion, Aussagen zur Rechtswegeverkürzung und zu Verbandsklagerechten. Diese Maßnahmen kämen vielen Infrastrukturprojekten zugute.

Er wolle nicht ausschließen, Masterpläne noch zu weiteren Themen vorzulegen; allerdings müsse man die Zuständigkeiten berücksichtigen. Bei den Bundesfernstraßen werde das Land mit der Planung betraut, sodass er es für klug halte, im Rahmen der Kategorien des Bundes zu beschreiben, was man wann tue. In diesem Bereich aber sei man nicht Herr der Planung, sodass man nicht Äpfel mit Birnen verwechseln dürfe.

3 Sachstand der Verlängerung der S-Bahnlinie 13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel sowie weiterer Baumaßnahmen auf den Rheinstrecken

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/506

*– Tagesordnungspunkt auf Antrag der Fraktion BÜND-
NIS 90/DIE GRÜNEN*

Bernd Köppel (Deutsche Bahn AG) führt aus, die Strecke von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel baue man aktuell. Die finanziellen Jahresscheiben stammten weder aus dem GVFG noch aus dem Bundeshaushalt zum Bundesverkehrswegeplan, sondern aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB Netz AG zur Erneuerung. In § 8 Nr. 7 würden Ländern Mittel für derartige Maßnahmen zugewiesen. Diese Jahresscheiben verbaue man auf der rechten Rheinseite.

Dass es bis zum Jahr 2026 bzw. 2028 dauere, liege zum einen an den Mitteln aus dieser Haushaltsstelle und dem Betrieb auf der Strecke auf der rechten Rheinseite zum anderen, wo man über viele Jahre hinweg ein sogenanntes Sperrpausenregime entwickelt habe, sodass man den Verkehrsunternehmen im Personen- oder im Güterbereich langfristig sagen könne, wann sie fahren könnten und wann nicht, denn es handle sich um eine entsprechend hoch belastete Strecke. Als Baumensch würde er sehr gerne wesentlich schneller bauen, aber man müsse auch auf den Verkehrsfluss achten.

Arndt Klocke (GRÜNE) äußert die Sorge der Region und insbesondere der Anliegerkommunen, die Fertigstellung der Strecke werde sich aufgrund der Planung noch weiter verzögern. Man warte dringend auf den Vollzug der im Zuge der Verkehrslösung Deutsche Einheit geplanten und finanzierten Maßnahme S 13. Man werde die weitere Planung verfolgen und das Thema möglicherweise noch einmal zu einem späteren Zeitpunkt beantragen.

4 Sachstand und Zeitplan zur Überleitung der Bundesfernstraßen und ggf. weiterer Straßen in die Bundesinfrastrukturgesellschaft

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/507

*– Tagesordnungspunkt auf Antrag der Fraktion BÜND-
NIS 90/DIE GRÜNEN*

Minister Hendrik Wüst (MV) führt aus:

So wichtig die Punkte gerade waren, so bedauerlich ist es, dass wir jetzt mit Blick auf den Folgetermin nur wenig Zeit haben. Trotzdem möchte ich noch einige Anmerkungen dazu machen, weil das Thema wichtig ist und viele unserer Mitarbeiter betrifft.

Ergänzend zum schriftlichen Bericht will ich kurz auf die Frage eingehen, wann denn das Land nun entscheidet, wie mit den Bundesstraßen verfahren wird. Wenn man ins Gesetz schaut, müssten wir theoretisch gar nichts machen. Die Bundesstraßen bleiben bei uns; fertig. Das Gesetz ist so angelegt, dass man eine Option ausüben kann, wenn man dem Bund die Bundesstraßen übertragen möchte. Dann muss man etwas tun; wenn man nichts tut, bleibt alles beim Alten.

Ich möchte trotzdem nicht erst zum Ende dieses Jahres eine Entscheidung darüber herbeiführen und Klarheit schaffen für unsere Beschäftigten, denn wir haben viel vor. Wenn wir gleich beim Masterplan noch zu ein paar Zahlen kommen, wird deutlich, dass wir enorme Anstrengungen vor uns haben, ein enormes Bauvolumen verbauen dürfen, um die Kapazitätserweiterungen, die im nordrhein-westfälischen Straßennetz notwendig sind, zu schaffen. Dafür brauchen wir eine topmotivierte Truppe, und nichts ist schlimmer als Verunsicherung ob der großen Linien.

Die Frage, die sich mit den Bundesstraßen verbindet, ist zweifellos eine große Linie. Wir befinden uns im Hause in sehr engagierten Vorbereitungen, das ausreichend transparent darzustellen. Wir würden das nicht am Ausschuss, an der Politik, am Parlament vorbei machen wollen. Ich will noch einmal kurz beschreiben, welche Dinge wir dabei im Blick haben:

Das ist natürlich das Thema Geld; das ist klar. Stichtagbezogen sind es über 60 Millionen €, die allein an Planungsaufwendungen für Bundesstraßen beim Land hängen bleiben. Es ist aber nicht das Thema Geld alleine.

Wir haben natürlich ein Interesse, Know-how auch aus den großen Bundesfernstraßenmaßnahmen und den größeren Maßnahmen im Bundesstraßenbau für unsere ureigenen Themen, nämlich die Landesstraßen, zu erhalten. Dieses Know-how wäre unter Umständen mit weg.

Es geht da um die Frage der Attraktivität als Arbeitgeber. Wenn man jungen Ingenieurinnen und Ingenieuren sagt „herzlichen Glückwunsch, jetzt kümmerst du dich demnächst auch noch um die Landesstraßen“, ist das vielleicht nicht ganz so attraktiv, als wenn man wenigstens noch die Bundesstraßen mit im Portfolio hätte.

Es geht auch um Synergien im Netz. Wenn Sie sich mal isoliert das Landesstraßennetz anschauen, wird relativ deutlich, dass es Stückwerk ist. Wenn sich die Straßenwärter um die Landesstraßen kümmern, sind sie immer wieder auf Straßen unterwegs, mit denen sie nichts zu tun haben. Das ist natürlich ein Verlust von Synergien, die man insbesondere in Mischmeistereien, aber auch darüber hinaus heute heben kann.

Ein anderer Punkt, den man nicht wie Euros wägen kann, ist natürlich der politische Einfluss, den wir alle beanspruchen, wenn sich Leute an uns wenden und fragen, was denn mit einer Bundesstraße ist, weil Bundesstraßen zum größten Teil jedenfalls bezogen auf die Bevölkerung unseres Bundeslandes innerstädtische Metropolenerschließungsstraßen sind. Anders sieht es sicherlich in den ländlichen Regionen aus. Trotzdem ist es redlich und in Ordnung, als Parlament und als Politik zu sagen: Der Einfluss, den wir darauf haben, ist uns schon wichtig.

All das wägen wir jetzt ab und werden dann zu gegebener Zeit – sicherlich deutlich vor Ende des Jahres – entscheiden, um möglichst schnell diesen Teil an Sicherheit zu bekommen, der in unseren Händen liegt.

Klaus Vossemer (CDU) meint, manchmal müsse man auch zwischen den Zeilen lesen und genau zuhören, um den derzeitigen Stand der Diskussion zu erfahren und wohin genau die Überlegungen gingen. Der CDU-Fraktion liege das Thema sehr am Herzen. Es basiere auf einer Vereinbarung der Bundesländer mit dem Bund. Der Umsetzungsprozess hin zur Verkehrsinfrastrukturgesellschaft müsse mit dem Investitionshochlauf, mit dem Rekordumsatz bei der Planung und beim Bau von Straßen insbesondere in Nordrhein-Westfalen nicht zuletzt über den Masterplan zum Bundesverkehrswegeplan einhergehen. Gleichzeitig müsse man auch die Ertüchtigung und den Ausbau des Landesstraßennetzes im Blick behalten und organisieren.

Dabei handele es sich um eine große Aufgabe. Auch seiner Fraktion sei es lieb und wichtig, am Ende weiterhin mit einer schlagkräftigen Truppe agieren zu können. Dabei gehe es, wie der Minister bereits dargestellt habe, nicht nur um Kostengesichtspunkte. So habe beispielsweise auch die Sicherheit für die Mitarbeiter für seine Fraktion eine hohe Priorität. Er begrüßt sehr, dass man weit vor der Zeit zu einer Entscheidung kommen werde, denn in diesem Zusammenhang sei sicher jeder Tag wertvoll, um Ruhe hineinzubringen und Klarheit zu schaffen. Auch die Synergieeffekte sowie der Erhalt des Know-hows spielten eine wichtige Rolle. Seine Fraktion sei zuversichtlich, mit allen Beteiligten zu einem guten Ergebnis zu kommen, insbesondere für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Arndt Klocke (GRÜNE) meint, eine Tendenz des Ministers herauszuhören, die seine Fraktion politisch unterstütze, nämlich die Bundesstraßen in der Landesverwaltung zu halten. Die Bundesinfrastrukturgesellschaft sei in der letzten Legislaturperiode fast schon fraktionsübergreifend nicht gewünscht gewesen, zumal die Verwaltung in anderen Bundesverkehrsgesellschaften wie der DB Netz AG oder der Wasser- und Schifffahrtsstraßenverwaltung kein Vorbild abgebe.

Der Gesamtbetriebsrat habe in persönlichen Gesprächen die Sorge um die Arbeitsplätze und die Ausbildungssituation geäußert, die auch der Minister angesprochen habe. Nach seiner Einschätzung werde auch Straßen.NRW die Regelung begrüßen, größere Teile des Netzes in der Verwaltung des Landes zu belassen.

Seine Fraktion begrüße, dass der Minister dieses Thema schon so zeitig angehe, betont **Bodo Middeldorf (FDP)**. Man halte es nämlich für ausgesprochen wichtig gerade wegen der Bedeutung dieses Landesbetriebes, die man angesichts dessen, was man in den nächsten Jahren vorhabe, nicht hoch genug einschätzen könne. Seine Fraktion sehe dem Abwägungsprozess unideologisch und offen entgegen. Die vom Minister angedeutete Tendenz könne man dabei teilen, weil es auch um die Bewahrung politische Handlungsmöglichkeiten und politischen Einflusses gehe.

Das entscheidende Ziel müssten der Erhalt und im besten Fall auch die Stärkung der Handlungsfähigkeit und der Schlagkraft von Straßen.NRW in den nächsten Jahren sein. Dazu gehöre selbstverständlich eine motivierte Mitarbeiterschaft. Das möglichst schnell zu sendende Signal dürfe sich dabei nicht nur auf die Bundesstraßen beschränken, sondern müsse auch die Gesamtstruktur berücksichtigen. Dazu zählten Fragen wie, wer denn nun an den Bund gehe, wie es geregelt sei und wie man sicherstellen könne, gute Leute beim Land zu behalten, die man für die wichtigen Aufgaben brauchen werde.

Armin Jahl (SPD) begrüßt die seiner Meinung nach recht einhellige Meinung. Er gibt zu bedenken, die Rechtsform habe Auswirkungen auf das Beschäftigungsverhältnis der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seiner Fraktion gehe es daher darum, was tatsächlich in unveränderter Rechtsform beim Landesbetrieb verbleibe. Er möchte wissen, ob die Entscheidung auch Auswirkungen auf die Rechtsform von Landesbetrieben haben könnte.

Minister Hendrik Wüst (MV) antwortet, es gebe keine Pläne, etwas an der Rechtsform des Landesbetriebes zu verändern. Für diejenigen, die in Zukunft Autobahnen plant, regle das Gesetz, dass jeder Mitarbeiter entscheiden könne, ob er Mitarbeiter der Bundesgesellschaft werden oder des Landesbetriebes bleiben wolle und dann im Wege der Personalgestellung gegen Vollkostenersatz, also unter voller Sicherheit der Besitzstände, bei denen es sich um wichtige Errungenschaften handele, die es zu bewahren gelte, zur Verfügung gestellt werde. Dieses Bundesgesetz dürfe seines Erachtens kein großes Sorgenpotenzial auslösen, was diese Frage angehe.

Vorsitzender Thomas Nückel teilt mit, er habe der Landesverkehrswacht und der Vizepräsidentin mitteilen lassen, dass man noch etwa 40 Minuten tagen werde.

5 Landesregierung ebnet den Weg ins Fahrverbot

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/1439

Man habe bewusst eine provokative Überschrift gewählt, erläutert **Carsten Löcker (SPD)**, weil einem dieses Thema insbesondere in diesen Tagen ständig begegne. Die Kommunen hätten große Sorgen, wie man die Entscheidung der Gerichte im nächsten Monat umsetzen könne, wenn das letzte Wort der Verweis auf die 1 Milliarde € des Bundes sei. Dieses Geld solle insbesondere in mittelfristige Maßnahmen investiert werden. Aber auch die kurzfristigen Maßnahmen bekämen eine Bedeutung mit Blick auf Entscheidungen der Gerichte, weil es dafür gegenwärtig keine Lösung gebe. Man könne vor Gericht nicht deutlich machen, wie man auch sehr kurzfristig zu emissionsärmeren Verkehren kommen wolle.

Hierzu höre man vom Land bisher wenig bis gar nichts. Selbstverständlich stellten 50 Elektrobusse der KVB eine gute Sache dar. Die Unternehmen, die bereits solche Busse einsetzten, hätten allerdings große Schwierigkeiten damit, belastbare Hinweise darauf abzuleiten, dass dies tatsächlich zu einer Verbesserung in den Innenstädten führe. Man müsse sich also mit der Realität der gerne bemühten Maßnahmen beschäftigen.

Zwar gebe es Fachkreise, die dies für klug und wichtig hielten, aber zugleich darauf hinwiesen, dass dies nach dem Gerichtsentscheid kurzfristig kaum helfe, Probleme zu verbessern, was mit Blick auf den Individualverkehr sowieso schwierig werde. Mittlerweile sei man bereit, zur Kenntnis zu nehmen, möglicherweise Katalysatoren zu fördern, die bei den privaten Pkw und bei den Bussen zu einer Verbesserung führten.

Den Antrag habe seine Fraktion auch mit Blick auf die Frage gestellt, wie man denn am Ende verbleibe, denn wenn wider Erwarten am 2. die Entscheidung falle, brauche man eine Antwort. Fachleute wie diejenigen vom VDV schlugen aus guten Gründen ein Programm vor, 1.000 zusätzliche Busse in Nordrhein-Westfalen zu fördern, weil Busse nach der Euro-6-Norm heute allemal besser seien als Elektrobusse, die in zehn oder 15 Jahren auf der Straße unterwegs sein könnten. Damit nämlich könnte man auch ganz kurzfristig den Beweis antreten, zu kurzfristigen Senkungen zu kommen. Solche kurzfristigen Maßnahmen auf Landesebene vermisse seine Fraktion sehr.

Die Landesregierung wolle in Münster im Rahmen einer Mobilitätskonferenz darüber informieren, was denn neben dem Straßenverkehr und den Ausbauplänen tatsächlich auf der Schiene und darüber hinaus belastbar geschehen solle. Damit könne man den Beweis gemeinsam antreten, den man brauche. Dieses Thema eigne sich nicht für einen ausgiebigen Diskurs über die Frage, ob man das überhaupt wolle. Selbstverständlich wolle man Fahrverbote verhindern. Er halte den Streit über die belastbaren Aktivitäten für ausdrücklich erlaubt, die man deshalb noch einmal einbringe.

Man befinde sich in einem laufenden Prozess. Die nächsten Tage würden den Wert dieses Antrags zeigen. Man könne sich gerne darauf verständigen, wie man verbleiben wolle. Man habe aber Wert darauf zu legen, dieses Thema ständig auf der Tagesordnung

im Ausschuss zu halten, weil die Positionen insbesondere mit Blick auf die Aktivitäten der Landesregierung auf den Tisch müssten, da man diese schlichtweg nicht kenne.

Arndt Klocke (GRÜNE) verweist auf den Antrag seiner Fraktion Drucksache 17/1669 „Ergebnisse des Diesel-Gipfels greifen zu kurz – wirksame Sofortmaßnahmen zur Luftreinhaltung umsetzen“, der inhaltlich in eine ähnliche Richtung gehe. Aufgrund eines Fehlers in der Verwaltung sei dieser Antrag nicht mitberatend an diesen Ausschuss überwiesen worden. Falls sich die SPD-Fraktion zu einer Anhörung zu diesem Thema entscheiden sollte, könnte man beide Anträge zusammenziehen. Zu ihrem Antrag werde seine Fraktion jedenfalls eine Anhörung beantragen.

Klaus Voussem (CDU) hält die Überschrift des SPD-Antrages wie auch dessen Inhalt für provokativen Oppositionsmodus, bei der es sich allerdings eher um eine Schlussbilanz für Rot-Grün handele, nämlich um ein Zeugnis des Versagens und des Nichtstuns. Dass Gerichte möglicherweise Fahrverbote aussprechen und die Politik unter Handlungsdruck setzten, sei nicht erst seit gestern absehbar. Die vermeintliche Kritik an der aktuellen Landesregierung richte sich in Wahrheit gegen die alte, die überhaupt nichts unternommen habe. Dies gelte auch für den federführend von Minister Remmel vertretenen Umweltbereich.

Selbstverständlich stimme man mit der SPD-Fraktion darin überein, Fahrverbote vermeiden zu wollen. Dafür bedürfe es eines Maßnahmenpaketes, für das man erst einmal alles ausloten müsse und sich nicht nur auf eine spezielle Maßnahme konzentrieren dürfe.

Er weist darauf hin, zum Vorschlag des VDV gebe es auch andere Meinungen, was vom Stand der jeweiligen Fahrzeugflotte abhängt. In der Tat könne es nicht die alleinige Lösung sein, auf Elektrobusse zu warten, die gegenwärtig gar nicht am Markt verfügbar seien. Bei der Umrüstung habe man allerdings auch Probleme bei der Zulassung und der Umrüstung zur Kenntnis nehmen müssen. Gegenwärtig sei noch immer eine Einzelabnahme der Nachrüstsätze erforderlich, sodass auch hier möglicherweise wieder der Bundesgesetzgeber initiativ werden müsse. All dies brauche seine Zeit.

Man begrüße allerdings sehr, dass es seit sehr langer Zeit gelungen sei, einen ministerien- und fachbereichsübergreifenden Arbeitskreis auf Staatssekretärebene aus dem Verkehrsministerium, dem Umweltministerium und dem Wirtschaftsministerium zu schaffen, um gemeinsam an Lösungen zu arbeiten. Lange Zeit habe man in diesem Land nicht gemeinsam an Themen gearbeitet, sondern sich gegenseitig blockiert. Insofern zeige sich seine Fraktion zuversichtlich, hinter dieses Thema zu kommen und sich an die Spitze der Bewegung derjenigen setzen zu können, die die Vermeidung von Fahrverboten zu erreichen suchten, was man immer als politisches Ziel formuliert habe.

Dabei habe man viel Zeit dadurch verloren, dass man Maßnahmen, die schon in der Vergangenheit hätten greifen können, unterlassen habe. Gleichwohl sei man zuversichtlich, dass es gelinge, dies in einem abgestuften Maßnahmenpaket auch mithilfe der zur Verfügung stehenden Bundesmittel, die man zielgerichtet und sinnvoll und nicht nach dem Gießkannenprinzip einsetzen müsse, auf Ebene der Arbeitsgruppe zu erreichen.

Bodo Middeldorf (FDP) hält das Thema zwar für richtig, aber den Tenor der Überschrift nicht nur für eine Provokation, sondern schlichtweg für falsch, weil dem Land die Handlungsfähigkeit mittlerweile beinahe aus der Hand genommen worden sei und man auf die Gerichtsentscheidungen warten müsse, was ganz wesentlich an der Untätigkeit der letzten Jahre liege. Dabei existierten die Grenzwerte seit beinahe acht Jahren, und in der ganzen Zeit sei nichts passiert. Das gelte insbesondere für NRW unter Rot-Grün, was zu dieser Situation geführt habe. Er glaube, entsprechende Maßnahmen seien auch überhaupt nicht gewollt gewesen, weil Fahrverbote zumindest Teilen der Landesregierung „gut in den Kram gepasst“ hätten.

Die gegenwärtige Landesregierung unternehme alle Anstrengungen, um von Landesseite alles zu tun, die Fahrverbote zu vermeiden. Dabei hätten CDU und FDP bereits frühzeitig im vergangenen Jahr einen entsprechenden Antrag eingebracht. Vor diesem Hintergrund habe man die klare politische Anspruchshaltung vertreten, zum ersten Mal seit sieben Jahren in dieser Sache tätig zu werden. Ein wichtiges Indiz dafür stelle die interministerielle Arbeitsgruppe dar. Darüber hinaus würden die Kommunen konsequent und konkret bei der Erstellung nachhaltig wirksamer Luftreinhaltepläne unterstützt. Zudem gebe es einen intensiven Dialog mit den Verbänden. Es gebe bereits die ersten konsequenten Förderprogramme zur E-Mobilität. Mithin laufe sehr viel mehr als in den letzten Jahren. Gleichwohl bleibe noch viel zu tun. In den nächsten Monaten werde man einiges aufholen müssen.

Arndt Klocke (GRÜNE) bedauert, dass seine Kollegen von CDU und FDP nach einer sachlichen Debatte doch wieder in den Wahlkampfmodus zurückfielen. Er verweist auf die Situation in Bayern, wo man Grünen und SPD nun wirklich nicht vorwerfen könne, für die dortige Misere und die Angst vor Fahrverboten in München, Augsburg und Nürnberg verantwortlich zu sein. Die Regierungskoalition biete immer die gleichen Plattitüden und Schlagworte. Möglicherweise müsse man einige Fragestellungen im Rahmen einer Anhörung erörtern.

So höre er beispielsweise von Kommunen im Rheinland – auch von CDU und Grünen regierten Städten und Landkreisen –, dass es in den Dezernaten bei der detaillierten Umsetzung große Probleme gebe, weil die entsprechende Ladeinfrastruktur und Ladetechnik bei den Elektrobussen überhaupt nicht vorhanden sei. Dafür finde man auch keinen Anbieter, denn es gebe keinen deutschen Anbieter für Elektrobusse. Die polnischen Anbieter seien durch die Bestellungen entsprechend zugelaufen, und die niederländischen Anbieter kämen auch nicht hinterher.

Bodo Middeldorf hält er entgegen, Johannes Remmel habe vor anderthalb Jahren das Programm „Emissionsfreie Innenstadt“ mit einem Umfang von 100 Millionen € auf den Weg gebracht. Nun stehe der Wirtschaftsminister der FDP mit leuchtenden Augen vor der Presse und verkündete entsprechende Bewilligungsbescheide. Dabei habe Christian Lindner im letzten Jahr noch versprochen, den ganzen „Remmel-Krempel“ abzuschaffen. Kontinuität in der Regierungspolitik halte er für vernünftig und nachvollziehbar, und es sei mitnichten so, dass die alte Landesregierung nichts getan habe.

Carsten Löcker (SPD) schließt sich Arndt Klocke insbesondere in Bezug auf die Schuldzuweisung an, denn man dürfe nicht den Grund für die heutige missliche Lage vergessen. Seinerzeit habe man nämlich eine Vereinbarung mit der Automobilindustrie und den Nahverkehrsunternehmen getroffen, emissionsärmere Fahrzeuge auf die Straße zu bringen. Wäre diese gemeinsam gebaute Brücke nicht einseitig verlassen worden, gäbe es die Probleme heute nicht, so Carsten Löcker. Zwar könne man der Opposition immer vorwerfen, zu Regierungszeit nicht genug getan zu haben, aber insbesondere die Verkehrsunternehmen hätten ihre Flotten in den letzten Jahren mit Euro-6-Motoren erheblich verjüngt. Insofern könne man nicht den Vorwurf erheben, die Landesregierung habe in der Vergangenheit „gepennt“, denn auch mit Förderung des Landes seien erhebliche Anstrengungen unternommen worden, einen Beitrag zu leisten. Dass man heute von der Situation stehe, noch schneller werden zu müssen, habe niemand geahnt.

Vom Verfahren her schließe er sich ebenfalls Arndt Klocke an, die Federführung liege richtigerweise im Umweltausschuss. Eine pflichtige Beteiligung des Verkehrsausschusses an der Anhörung zu beiden Anträgen, die man insofern zusammenfassen könne, halte er für sinnvoll.

Bodo Middeldorf (FDP) hält Carsten Löcker mit Blick auf die Überschrift des Antrags der SPD-Fraktion entgegen, die Schärfe in der Debatte stamme nicht von der FDP-Fraktion. Die SPD-Fraktion behaupte ernsthaft, alles auf den Weg gebracht zu haben, und die neue Landesregierung ebnet den Weg ins Dieselfahrverbot. Dabei handele es sich um eine völlige Verkehrung der Tatsachen.

Arndt Klocke hält er vor, dann hätte der anscheinend glorreiche Umweltminister das Thema emissionsfreie Innenstädte auf den Weg bringen sollen, was aber nicht gelungen sei, sondern erst jetzt. Erst diese Landesregierung setze konsequent um, im Gegensatz zur alten Landesregierung. Auf andere Bundesländer wie Bayern zu verweisen, halte er für schlichtweg platte Schwarz-Weiß-Malerei, was immer wieder zeige, warum die Wähler Rot-Grün abgewählt hätten.

Vorsitzender Thomas Nüchel schlägt vor, mit Blick auf das weitere Verfahren zunächst die nächste Sitzung des Umweltausschusses abzuwarten, der allerdings erst nach der nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses tage, nämlich am 7. März 2018. Somit bietet es sich an, den Antrag der SPD-Fraktion sowie den noch zu erwartenden Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der übernächsten Sitzung des Verkehrsausschusses aufzurufen. Dem schließt sich der Ausschuss an.

6 Alte Straßen schnell, ressourcenschonend, umweltfreundlich und günstig sanieren.

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/1444

Nic Peter Vogel (AfD) führt aus, bei der herkömmlichen Straßensanierung breche man den Asphalt auf, transportiere ihn in Lkw ab und schaffe neues Material heran. Beim Kaltrecycling in situ hingegen werde der Asphalt zwar ebenfalls aufgebrochen, dann aber vor Ort in eine entsprechende Größe gebracht, mit Zement, Wasser oder wahlweise ölhaltigen Materialien oder Bitumen ergänzt, was im Ergebnis zu einer komplett neuen Straße führe.

Darin liege ein ökologischer Vorteil, weil pro Kilometer Straße etwa 800 Lkw-Touren eingespart würden. In den nächsten Jahren müsse man allein in Nordrhein-Westfalen etwa 30.000 Straßenkilometer ertüchtigen. Wenn man so vorgehe wie bisher, ließen sich Dutzende parallele Baustellen mit entsprechenden Staus nicht vermeiden.

Seiner Fraktion gehe es nicht darum, das Rad neu zu erfinden oder die Katze im Sack zu kaufen, denn in Nordrhein-Westfalen werde bereits nach diesem Verfahren gearbeitet. Dabei handele es sich allerdings nur um eine Handvoll Projekte. So habe man die Zufahrtsstraßen um das Mörsenbroicher Ei innerhalb von nur sieben Wochen fertiggestellt. Neben der Zeitersparnis gebe es auch einen günstigen Kostenfaktor.

Im internationalen Vergleich werde dieses Verfahren in Nordrhein-Westfalen allerdings bislang beschämend wenig eingesetzt, anders als beispielsweise in Brasilien, Australien, den USA oder China. Dort habe man die Strecke von Peking nach Schanghai mit 650 km nach diesem Verfahren gebaut. Auch in Osteuropa, in Belgien und in Italien wende man dieses Verfahren häufig an. Die Strecke von Turin nach Triest umfasse 522 km, ebenfalls in situ fertiggestellt.

Er plädiert dafür, bei den nächsten Ausschreibungen verstärkt auf dieses Verfahren abzustellen, weil auch die Bauindustrie eine gewisse Planungssicherheit brauche. Denn auch wenn die Geräte in Deutschland hergestellt würden, seien sie in der Anschaffung doch recht teuer. Insofern brauche man mit Blick auf die Amortisation Planungssicherheit.

Das einzig Negative an diesem Antrag sei, dass er von der AfD stamme, sodass die anderen Fraktionen ihn aus irgendwelchen Gründen sowieso ablehnten, weil es sich um einen Show-Antrag handele, der unnötig sei, populistisch oder handwerklich falsch. Dies bedauere er, weil sich seine Fraktion gerade beim Thema Verkehr gerne konstruktiv einbringe. Bei den nun anstehenden Redebeiträgen freue er sich besonders auf sachliche Argumente.

Minister Hendrik Wüst (MV) meint, die Katze sei längst aus dem Sack und bereits über alle sieben Berge. Dieses Verfahren habe man bereits vor geraumer Zeit mehr-

fach angewendet, was der Bundesrechnungshof gerügt habe, weil bei einer im späteren Verlauf anstehenden grundständigen Sanierung erhöhte Kosten an vielen, sodass man in Summe nicht mehr kostengünstiger saniere. Weil man mit den Steuergeldern brav umgehen wolle, sei man daher sehr sensibel.

Auch das Heißrecyclingverfahren kenne er. Es sei für den Austausch der oberen Deckschicht geeignet. Bei Landesstraßen habe man es zumeist mit grundständigen Sanierungen zu tun, bei denen dieses Verfahren nicht weiterhelfe. Wenn man bei sehr alten Straßendecken solche Verfahren anwende, habe man es mit verbotenen teer- und pechhaltigen Stoffen zu tun.

Zwar klinge die Idee interessant und habe dies auch schon vor vielen Jahren getan, als man sich mit dem Verfahren auseinandergesetzt habe, aber das Verfahren bestehe im Praxistest in der Regel nicht und sei daher leider nicht so häufig anwendbar, wie man es sich wünschen möge.

Nic Peter Vogel (AfD) meint, bei den Ausführungen des Ministers möge es sich zwar um nachvollziehbare Argumente handeln, aber die Technik entwickle sich schließlich weiter. Daher halte er es gleichwohl für interessant, sie in den nächsten Jahren im Auge zu behalten.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der AfD-Fraktion, den Antrag Drucksache 17/1444 abzulehnen.

7 Arbeitsplanung der Landesregierung 2018

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/501

– Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion

Carsten Löcker (SPD) meint, neben reinen Absichtserklärungen erwarte seine Fraktion konkrete Aussagen, was man im Jahr 2018 operativ tun wolle, denn dazu stehe im Bericht nichts. Dies werte er als Beleg dafür, dass sich die Landesregierung noch in der Planung befinde. Dabei habe Schwarz-Gelb doch großartig angekündigt, was man alles umsetzen wolle. Die Veranstaltung in Münster werde vermutlich auch nach dem Motto ablaufen, was man alles Wunderbares in den nächsten Jahren machen wolle. Seine Fraktion interessierten aber konkrete Aussagen.

Klaus Vossemer (CDU) meint, ein solcher Antrag sei bereits in allen Ausschüssen gestellt worden, auf den die Opposition dann auch zu Recht eine gleichlautende Antwort bekomme. Im eben erst verabschiedeten Haushalt für das Jahr 2018 fänden sich ganz konkrete festgelegte Maßnahmen. Er verweist auf den Koalitionsvertrag, die Regierungserklärung des Ministerpräsidenten und die kleine Regierungserklärung des Ministers. Die Maßnahmen werde man im Laufe des Jahres umsetzen. Dabei handele es sich um geübte Praxis. Die Opposition möge also nicht so tun, als gäbe es kein Programm für das Jahr 2018 und die Folgejahre im Verkehrsbereich. Hier gebe es genug zu tun, und seine Fraktion freue sich auf die Umsetzung.

Minister Hendrik Wüst (MV) schließt sich den Ausführungen von Klaus Vossemer an und erinnert zudem an das bereits vorgelegte Landesstraßenbauprogramm in einer nie gekannten Detailschärfe inklusive der bereits seit 2009 liegenden Maßnahmen, bei denen man sicher in diesem Jahr in die bauliche Umsetzung gehe. Sehr viel konkreter könne man es überhaupt nicht machen.

Darüber hinaus habe er in der ersten Arbeitswoche dieses Jahres bereits einen Masterplan Bundesfernstraßen vorgelegt mit einem Arbeitsprogramm, wo bis auf die Bundesstraße scharf ausgewiesen werde, was sich in welchem Halbjahr vollziehen werde. So konkret habe das keiner seiner Vorgänger gemacht.

8 Masterplan Bundesverkehrswegeplan 2030

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/428

– Tagesordnungspunkt auf Bitte der Landesregierung

Minister Hendrik Wüst (MV) berichtet wie folgt:

Der Fernstraßenbedarfsplan ist Teil des Bundesverkehrswegeplans, also genau der Teil, der sich eben auf die Fernstraßen bezieht. Die NRW-Koalition hat verabredet, einen solchen Masterplan vorzulegen. Deshalb haben wir ihn auch Ende des Jahres fertiggestellt und am Ende der ersten Januarwoche der Öffentlichkeit vorgestellt. Mir war wichtig, dass darüber auch im Ausschuss diskutiert werden kann, wenn Sie darüber diskutieren wollen. Ich kann Ihnen das jedenfalls kurz vorstellen.

Wir haben das Privileg, bis zum Jahr 2030 20 Milliarden € allein in Bundesfernstraßen zu verbauen. Das ist sportlich und viel Geld. Wir brauchen jeden Euro und müssen das strukturieren. Man darf und kann nicht überall gleichzeitig bauen. Stellen Sie sich vor, wir würden die A59, die A57, die A3 oder die A40, A42 und A2 gleichzeitig bauen, was dann in den Regionen los ist.

Es bedarf auch einer Strukturierung, weil wir natürlich mit Kapazitäten sinnvoll umgehen müssen. Wenn Sie sich anschauen, was in den letzten Jahren an neuen Bauinvestitionen abgearbeitet werden konnte, war das eine halbe Milliarde Euro, wenn es gut gelaufen ist. Dann können Sie sich vorstellen, wie weit wir bei den 20 Milliarden € oder allein bei den 7 Milliarden € der Toppriorität des Bundes beim vordringlichen Bedarf der Engstellenbeseitigung kommen. In ein solches Unternehmen darf man nicht einfach hineinstolpern, sondern muss es strukturieren.

Dieser Masterplan ist auch ein Steuerungselement. Es wird manchen überraschen, dass wir das in dieser Detaillierung gezeigt haben. Wir machen es öffentlich und werden jedes Jahr einen Arbeitsplan vorlegen, aus dem ganz genau hervorgehen wird, wann was mit welcher Maßnahme passiert und wann wir wie weiterkommen. Wir lassen uns daran messen. Wir zeigen, was wir tun. Dass wir dann natürlich auch tun müssen, was wir zeigen, ist selbstredend. Sie können sich als Opposition also ganz gemütlich zurücklehnen und abwarten, bis Sie Jahr für Jahr fragen können, wie denn der Stand nun ist und ich ihnen dann berichte. So etwas hat es noch nie gegeben und diese Konkretisierung in Arbeitsplänen auch nicht. Sehr viel mehr Transparenz geht gar nicht.

Die Systematik nimmt voll die Systematik des Auftraggebers auf. Wir sind in Auftragsverwaltung tätig. Der Bund kategorisiert; deswegen reden wir auch nicht davon, dass wir priorisieren, sondern wir strukturieren den Planungsauftrag des Bundes. Mancher hat diesen Masterplan zum Anlass genommen, Kritik daran zu üben, dass eine lieb gewonnene Maßnahme nicht darin enthalten ist. Das kann ich alles direkt nach Berlin weiterleiten. Wir fangen natürlich mit der ersten Priorität des Bun-

des an. Das sind die Planungsaufträge, vordringlicher Bedarf Engstellenbeseitigung, vordringlicher Bedarf. Baubeginn soll bis 2030 sein. Das sind alleine jeweils knapp 7 Milliarden € – Stand Baukosten heute. Sie wissen alle, was das heißt. Dieser Systematik entsprechend haben wir danach strukturiert, was sinnvoll ist, an welchen Streckenzügen man sinnvollerweise gemeinsam arbeitet, zu welcher Zeit man arbeitet und was man lieber danach macht, um Redundanzen im Netz, sofern vorhanden, zu nutzen.

Wir sind dabei nicht dogmatisch. Wo in ganzen Streckenzügen Dinge aus den Maßnahmen im vordringlichen Bedarf Engstellenbeseitigung sind und dazwischen immer wieder Abschnitte, die im vordringlichen Bedarf sind, ist es sinnvoll, beides gleichzeitig zu machen, denn sonst fragen die Leute, ob wir nicht zu heiß gebadet haben, wenn wir zwei- oder dreimal an einem Streckenzug anfangen. Auch das ist Teil der Strukturierung, gezeigt in diesem Masterplan.

Auf Seite sechs sehen Sie, dass wir uns ehrlich machen. Bei Projekten, die sich noch in der Planung befinden, lässt sich heute schlicht noch kein Baubeginn oder ein Baufertigstellungstermin zeigen. Das hätte ich gerne anders, aber das ist schlicht die Wahrheit. Auf dem Weg durch die Planung kann immer etwas passieren, neue umweltrechtliche Rahmenbedingungen, wie uns jetzt das Thema Wasserrahmenrecht ereilt hat, machen Planungen länger. Dann gibt es Klagerechte, wie viele auch immer nach der Planungsbeschleunigung noch übrig bleiben, aber man wird schon immer wenigstens noch eine Klageinstanz haben. Wir zeigen das, was wir zeigen können, und lassen uns daran auch mit der gebotenen Ehrlichkeit festhalten, was die Unwägbarkeiten anbelangt.

Was tun wir zur Beschleunigung? 50 zusätzliche Planungsstellen. Die Kunst wird darin bestehen, uns erfolgreich in einem Wettbewerbsmarkt um diese klugen Köpfe, um diese Damen und Herren Ingenieure und Techniker zu gleichen Teilen zu platzieren. 20 kw-Vermerke für neue in der Zeit der Vorgängerregierung geschaffene Stellen haben wir weggenommen, sodass am Ende, wenn alles richtig gut läuft, so schnell wie möglich 70 zusätzliche Planerinnen und Planer im Landesbetrieb sein werden, um in der Planungskette bis zum Bau alles zu verstärken. Zudem gibt es 13 zusätzliche Stellen für die Straßendezernate bei den Bezirksregierungen, damit auch die Genehmigung beschleunigt wird, damit wir so die notwendige Manpower haben. Darüber hinaus haben wir durch das Parlament noch einmal den Etat für die Planungsvergabe an die DEGES erhöht wie auch die externen Kapazitäten an Planungsbüros.

Wir werden in Richtung 80 Millionen € bei Fremdvergaben gehen. Wir stellen also so viel Planungskapazität wie noch nie zuvor zur Verfügung, um diesen Masterplan abzuarbeiten. Ich glaube, das kann eine sehr gute Sache werden. Ich glaube im Übrigen auch, Herr Löcker, dass das hinreichend konkret ist, um Ihrem Anspruch an ein ambitioniertes Jahr 2018 und darüber hinaus zu genügen.

Arndt Klocke (GRÜNE) kündigt an, den Prozess engagiert zu begleiten. Im Plan des Ministers erkenne er viel Kontinuität, aber auch Neues, denn der Landesregierung stünden insbesondere mit dem Bundesverkehrswegeplan deutlich höhere Mitteln aus

Berlin zur Verfügung. Insofern zahle sich der fraktionsübergreifende Lobbyismus der Jahre 2010 bis 2017 für Nordrhein-Westfalen aus. Dies gelte über die Entscheidung bei den Regionalisierungsmitteln auch für den ÖPNV.

Bodo Middeldorf von Klaus Vossemer stellen es gerne so dar, als sei bis zum Jahr 2017 alles den Bach runtergegangen, weshalb man nun alles neu mache. Er erinnert an einen Rekordumsatz bei Straßen.NRW im Jahr 2016 von 1,1 Milliarden €. Ab dem Jahr 2014 habe man zudem neue Stellen geschaffen. Die neue Landesregierung liege mit den ihr nun zur Verfügung stehenden Mitteln deutlich darüber. Im nun vorgelegten Masterplan erkenne er die Prioritätenliste der letzten Wahlperiode wieder. Dies gelte anscheinend auch für die Ministerpräsidenten, der beim Neujahrsempfang der IHK Köln in seiner Festrede um Verständnis dafür geworben habe, von dem von ihm sehr lobend erwähnten Masterplan könne man nicht alles gleichzeitig umsetzen, sondern brauche eine Prioritätenliste, mit der man in den nächsten Jahren in Nordrhein-Westfalen vieles auf den Weg bringen werde. Beim Masterplan handele es sich also um keine wirklich neue Erfindung.

Bei der Bahnknotenkonferenz in Köln habe der Minister sehr für verkehrsträgerübergreifende Lösungen geworben und dass man Bahn- und Radverkehr mitdenken müsse. Der Masterplan zum Bundesverkehrswegeplan beziehe sich auf den Straßenbau, sodass er wissen möchte, ob weitere Masterpläne folgten etwa für Schiene und Radverkehr, um zu verdeutlichen, dass es auch andere Maßnahmen geben werde, um Nordrhein-Westfalen flüssig zu machen.

Carsten Löcker (SPD) lobt den Hochlauf der Investitionen als mehr als respektabel. Die Freude darüber eine alle, denn niemand wolle ernsthaft weniger. Warum nun mehr Geld zur Verfügung stehe, habe Arndt Klocke bereits dargelegt.

Mit Blick auf die betroffenen Städte, die zu Recht die Prioritätenbildung beklagten, kritisiert er, dabei handele es sich um nichts anderes als die seinerzeit von der damaligen Opposition als Streichlisten diffamierten Prioritätenliste. Diese Diffamierung werde nun auch Schwarz-Gelb einholen, weil es Unwägbarkeiten geben werde. Man werde sich an den vom Minister verkündeten glorreichen Zeiten messen lassen müssen.

Klaus Vossemer (CDU) erinnert an die zweifache vergebliche Aufforderung an den damaligen Verkehrsminister Michael Groschek, einen solchen Masterplan zum Bundesverkehrswegeplan zu erstellen. Offenbar habe Rot-Grün diese Transparenz nicht zeigen wollen, was der Minister nun mache. Er halte es für klug, Kapazitäten verantwortungsvoll zu managen, um den bestmöglichen Erfolg zu erzielen. Selbstverständlich könne und wolle man nicht in die vorgegebene Kategorisierung des Bundes eingreifen.

Im Nachhinein versuche die Opposition nun, die 2011 unter ganz anderen Kriterien veranlassten Streichlisten zu rechtfertigen – dabei sei es seinerzeit nicht um Autobahnen, sondern um Bundes- und Landesstraßen gegangen –, die man seinerzeit zur Machterhaltung, zur Befriedung der Koalition vereinbart habe. Man habe viele Projekte aus der Planung herausgenommen und auf Rot gestellt. Dies gelte beispielsweise für die L821, die seit 2009 Planungsreife habe und aufgrund der Protestaktion irgendeines Ortsverbandes der Grünen aus dem Bauprogramm herausgenommen worden sei. Mit

demselben Ziel und Zweck habe man zahlreiche Ortsumgehungen und andere Projekte beerdigt.

Da der Bundesverkehrswegeplan 2030 auch einige im Bau befindliche Maßnahmen enthalte, bittet er um Ergänzung des Arbeitsprogramms im Anhang zum Masterplan durch einen Überblick über die bereits im Bau befindlichen Projekte.

Minister Hendrik Wüst (MV) stellt klar, bei Bundesmaßnahmen priorisiere der Bund durch seine vier Kategorien: vordringlicher Bedarf Engstellenbeseitigung, vordringlicher Bedarf, weiterer Bedarf mit Planungsrecht und weiterer Bedarf. Man strukturieren das Vorgehen in Nordrhein-Westfalen, weil man die Maßnahme nicht so schnell abarbeiten könne, wie es sich vermutlich alle wünschten. Eine halbe Milliarde Euro schaffe der Landesbetrieb Jahr für Jahr. Allein in der höchsten Kategorie „vordringlicher Bedarf Engstellenbeseitigung“ gebe es 6,9 Milliarden €. Diese Planungen habe man transparent gemacht, damit sich alle darauf einstellen könnten.

Zum Masterplan Schiene führt er aus, das Land sei nicht der Auftragnehmer, sodass er schlicht keinen Planungsauftrag habe.

Er widerspricht Arndt Klocke, bei den Landesstraßen sei es genau andersherum gewesen und so wenig in den letzten Jahren, dass selbst die deutlichen Erhöhungen keinen Masterplan rechtfertigten. Der Haushaltsansatz 2017 sehe für den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen 9,4 Millionen € vor. Hier lege Schwarz-Gelb nun 3 Millionen € drauf. Für 12,4 Millionen € verplempere kein Beamter in seinem Hause Arbeitszeit mit der Erstellung eines Masterplans; dies geschehe im laufenden Geschäft. Auch die zusätzlichen 3 Millionen € für Radschnellverbindungen arbeite man im Tagesgeschäft ab. Selbstverständlich gebe man die Summen planvoll für den Radwegebau aus, wofür er aber kein solches Managementtool brauche wie den Masterplan Bundesfernstraßen.

9 Sachstand Landesstraßenzustandsbericht

Bericht der Landesregierung

*– Tagesordnungspunkt auf Antrag der Fraktion BÜND-
NIS 90/DIE GRÜNEN*

Vorsitzender Thomas Nüchel fragt mit Blick auf den bereits verzögerten Anschluss-termin, ob man diesen Tagesordnungspunkt auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung verschieben könne.

Johannes Remmel (GRÜNE) meint, er wolle lediglich wissen, wann damit zu rechnen sei.

Minister Hendrik Wüst (MV) weist darauf hin, es sei seit Dezember online. Man schicke es gerne noch einmal herum, sodass man in der nächsten Ausschusssitzung darüber reden könne.

10 Entwurf einer Vierten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und EisenbahnkreuzungsrechtVorlage 17/452
Drucksache 17/1796

Vorsitzender Thomas Nückel erläutert, die Verordnung enthalte Vorschriften, die unter § 5 Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1 des Landesorganisationsgesetzes fielen. Die Landesregierung habe beschlossen, die Verordnung vorbehaltlich des Ergebnisses der Anhörung der zuständigen Landtagsausschüsse zu dem Entwurf auszufertigen.

Mit Drucksache 17/1796 habe der Präsident des Landtags den Landtag darüber unterrichtet, dass dem Verkehrsausschuss – federführend – sowie dem Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen mitberatend der Verordnungsentwurf zugeleitet worden sei. Unbeschadet der Mitberatung könne der Verkehrsausschuss heute angehört werden. Nach der Anhörung des Ausschusses für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen werde der Ministerpräsident schriftlich informiert.

Nachdem sich niemand zu Wort meldet, stellt der Vorsitzende fest, der Verkehrsausschuss sei zu diesem Verordnungsentwurf gehört worden.

11 Verschiedenes

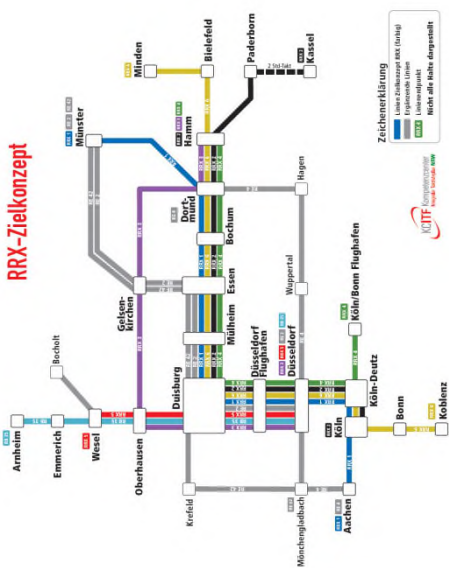
(keine Wortmeldungen)

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

2 Anlagen

21.02.2018/22.02.2018

160



Rhein-Ruhr-Express (RRX) Information im Verkehrsausschuss des Landtags NRW

DB Netz AG - DB Station&Service AG - DB Regio AG | Düsseldorf | 31.01.2018

Unser Anspruch:





Agenda

1. DB Netz AG - Umsetzung des RRX in NRW
2. DB Station&Service AG - RRX-Außenäste
3. DB Regio AG - Vorlaufbetrieb Interimsverkehre

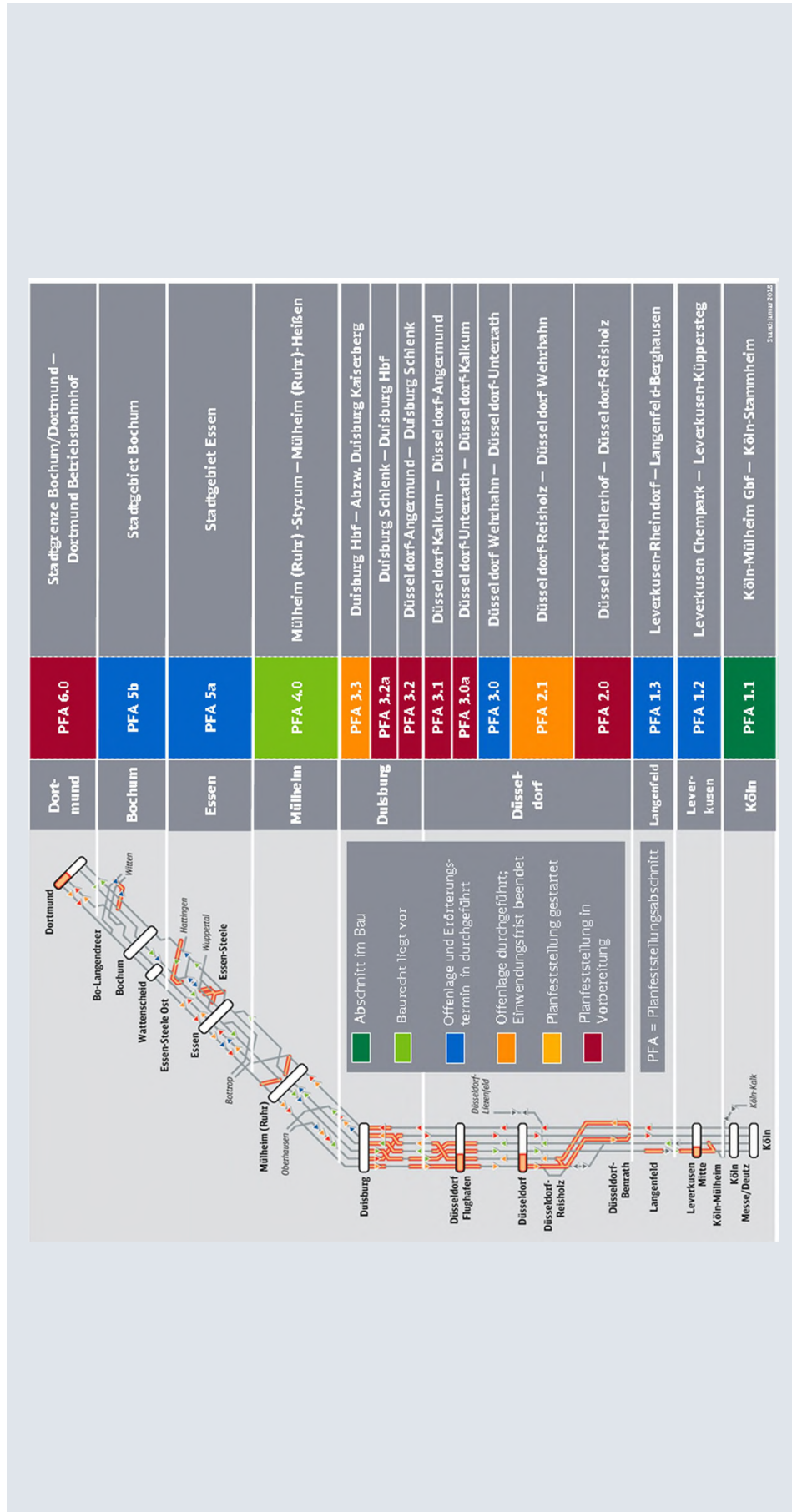


Agenda

- 1.** DB Netz AG - Umsetzung des RRX in NRW
- 2.** DB Station&Service AG - RRX-Außenäste
- 3.** DB Regio AG - Vorlaufbetrieb Interimsverkehre



RRX Planfeststellung Stand der Planfeststellungsverfahren auf der Kernstrecke





RRX Baubetriebsplanung Bauen unter Betrieb – Zeitkorridor für die Umsetzung

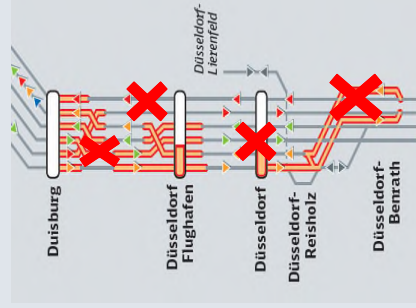


Bauen auf der Straße

- Keine Oberleitung
- Keine Signale (Leit- und Sicherungstechnik)
- Breiten der Fahrspuren variabel (Beibehaltung 3 Fahrspuren je Richtung)
- Kleine Radien für Überleitungen möglich
- Keine spurgebundenen Abhängigkeiten
- Kein Vorlauf für Fahrplan und Fahrkarten

Bauen beim RRX

- Planungsstand bis 2023
Mögliche Umsetzungskorridore:
 - Bei Vollsperrung: ca. 5 Jahre
 - Bei Teilsperren: x Jahre
- Kurze Bauzeit
 - große Einschränkungen Bahnverkehr
- Lange Bauzeit
 - Kompromiss „Fahren und Bauen“



RRX PFA 3.3 Duisburg Nord Beispiel für eine Visualisierung zur Bürgerbeteiligung



Bestand



RRX PFA 3.3 Duisburg Nord Beispiel für eine Visualisierung zur Bürgerbeteiligung



Planung





RRX Planfeststellung Der erste Planfeststellungsabschnitt ist fertiggestellt

- Mit Fertigstellung der Baumaßnahmen am 22. Mai 2017 sind auf Kölner Stadtgebiet die Grundlagen für den RRX-Betrieb geschaffen.
- Die S-Bahn verkehrt bereits planmäßig auf der für den zukünftigen Betrieb angepassten Infrastruktur.
- Fertiggestellte Maßnahmen
 - Anpassung Gleisabstand von 3,8 Meter auf 4 Meter auf ca. 2.300 Metern Länge (Güterbahnhof Köln-Mülheim – Köln-Stammheim)
 - Umbau von Weichen
 - Anpassung Signal- und Sicherungstechnik
 - Anpassung Oberleitungsanlage
 - Weitere Maßnahmen
 - Bau neuer Rettungszuwegungen
 - Anpassung der Weichenheizungen
 - Passiver Schallschutz
 - Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen





RRX Schallschutz Angermund Ergebnisse des vertieften Faktenchecks

Alle Fakten die für eine Festlegung der Vorzugsvariante notwendig sind liegen vor.

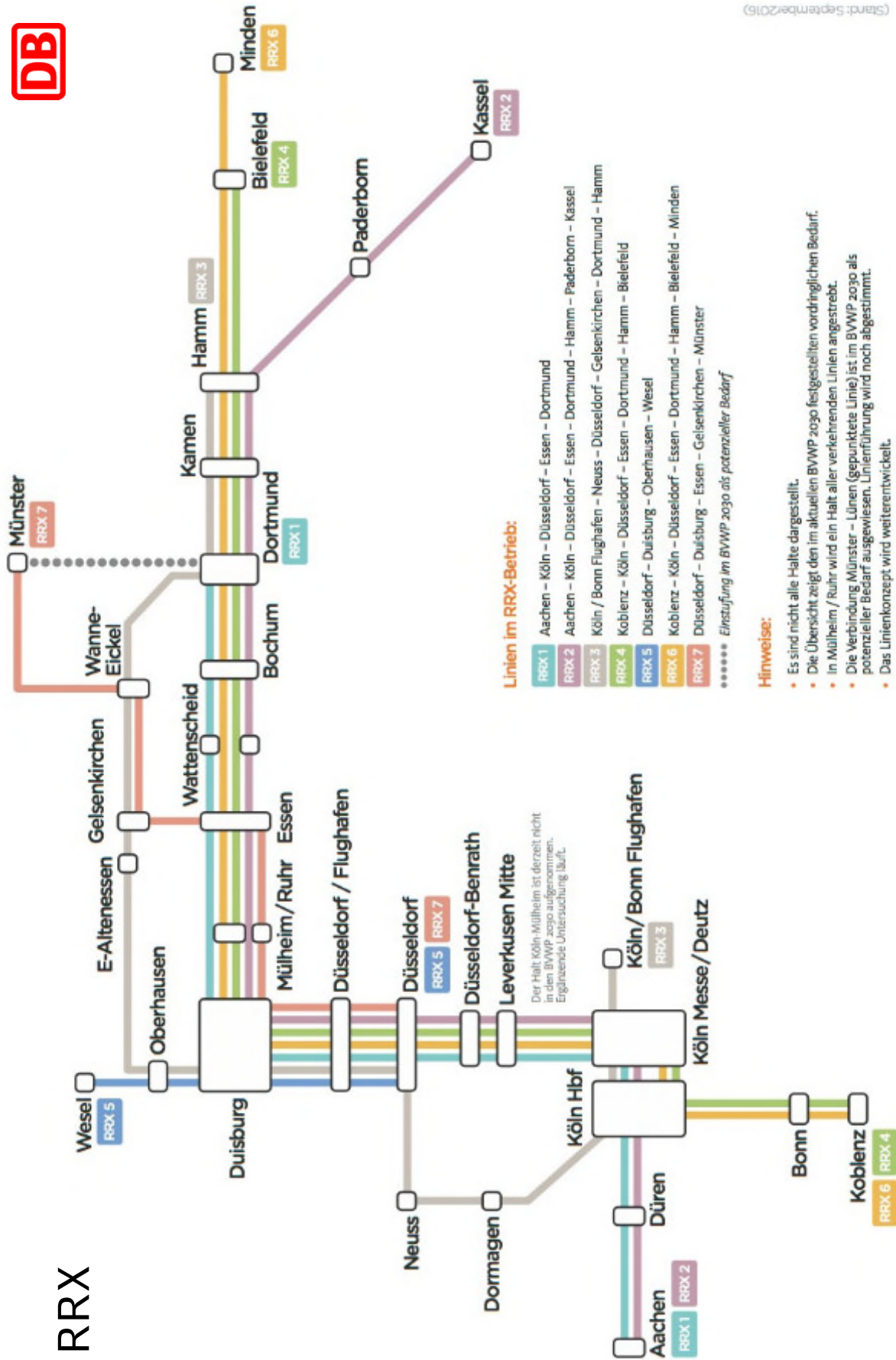
Die Einhausung...

- ...ist zu breit
 - und bedeutet daher unverhältnismäßige Eingriffe in Privateigentum, Verlust von Wohnhäusern, Werkstätten und Gärten
- ...schützt nicht ausreichend vor Lärm
 - weil die Einhausung vor der Anger enden muss
- ...bietet städtebaulich keinen Vorteil
 - weil die Einhausung die gleiche Höhe wie SSW aufweist
- ...würde Millionen von Pendlern über mindestens 7 Jahre stark beeinträchtigen
 - weil ein Tunnel und 6 Gleise unter Betrieb neugebaut werden müssen
- ...ist unverhältnismäßig teuer
 - mind. 400 Mio. € teurer als der Schallschutz mit Wänden



Agenda

1. DB Netz AG - Umsetzung des RRX in NRW
2. DB Station&Service AG - RRX-Außenäste
3. DB Regio AG - Vorlaufbetrieb Interimsverkehre



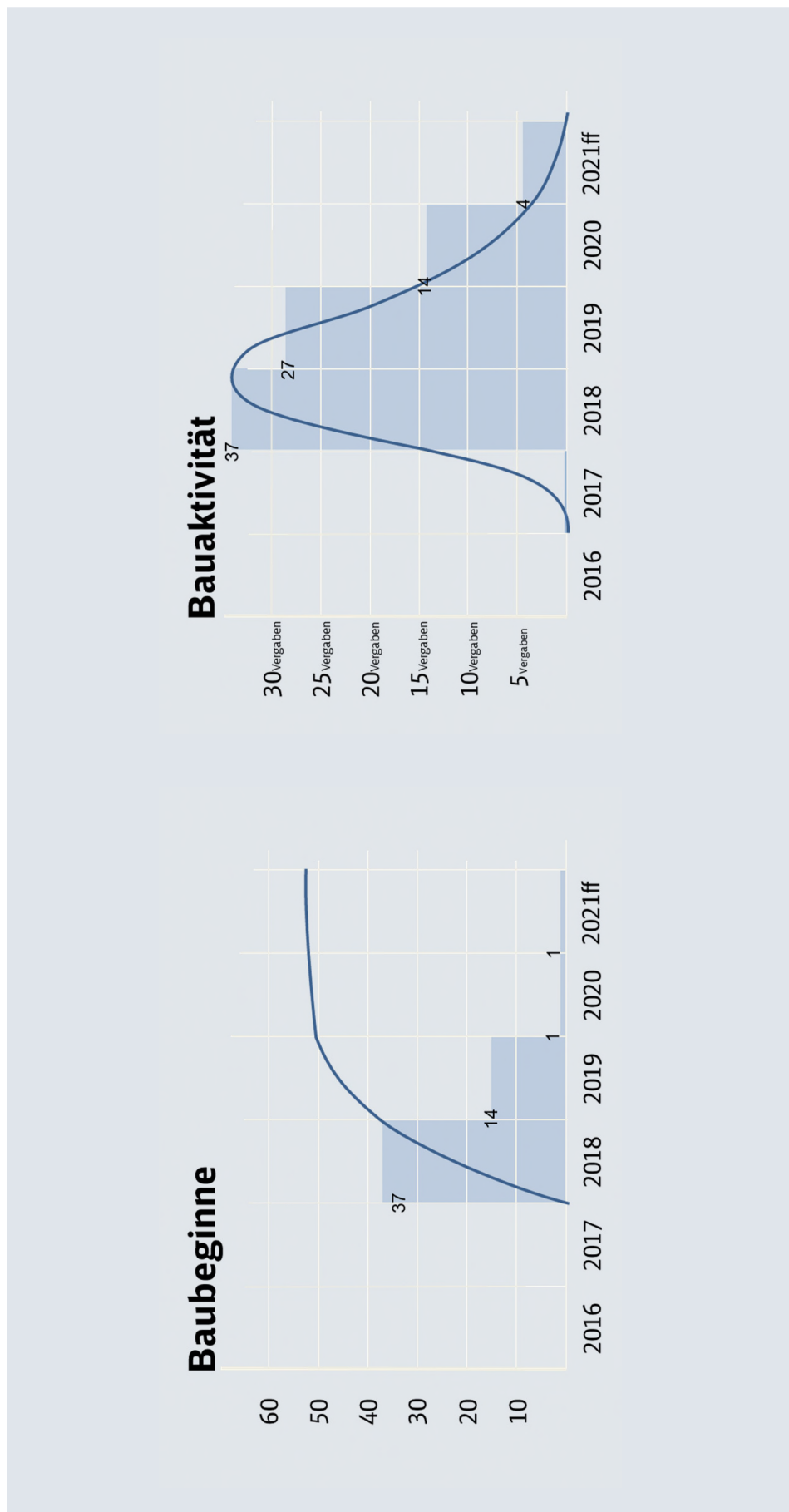


RRX-Außenäste Baubeginne ab 2018 – erste Ausschreibungen blieben zum Teil ohne Bieter

- Das Programm umfasst **53 Stationen** entlang der **RRX-Außenäste**. Dies sind die **Zulaufstrecken zum RRX-Kernkorridor** Köln-Dortmund.
- Im Dezember 2017 lag für insgesamt **31 Stationen** das **Planrecht** vor. Aktuell fehlen Planrechte bei drei Projekten mit Baubeginn 2018. Mit Erteilung des Baurechts für die drei Stationen wird in Abstimmung mit dem EBA in Kürze gerechnet.
- Die **baubetrieblichen Anmeldungen** sind **insgesamt positiv**. Lediglich an den Stationen Brackwede und Köln Süd sind noch intensivere Abstimmungen mit der Baubetriebsplanung notwendig.
- Die **Betriebsaufnahmen** sind **nach aktuellem Sachstand** mit den Sperrpausen **gesichert**.
- Aktuell finden die jeweiligen Ausschreibungen statt. **24 Ausschreibungen erfolgreich, drei Ausschreibungen an zwei Stationen ohne Bieter**.
Hier liegt eines der größten **Risiken**: Wenn Submissionen aufgrund der Marktlage komplett ohne Angebotsabgaben erfolgen werden, sind die Sperrzeiten der betreffenden Station nicht mehr zu halten. Betriebliche Ersatzmaßnahmen sind dann vor Betriebsaufnahme der Linie zu prüfen.
- Die **Bauarbeiten** beginnen im **1. Quartal des Jahres 2018** an der Strecke **Aachen – Mönchengladbach** sowie **Koblenz - Köln**.
- **Schwerpunkte** der Bauaktivitäten im Jahr 2018 befinden sich im Abschnitt **Aachen – Mönchengladbach** und **Dortmund – Hamm**.



RRX-Außenäste Baubeginne ab dem 1. Quartal 2018 -
die Hauptbauaktivitäten sollen bis Ende 2019 abgeschlossen werden



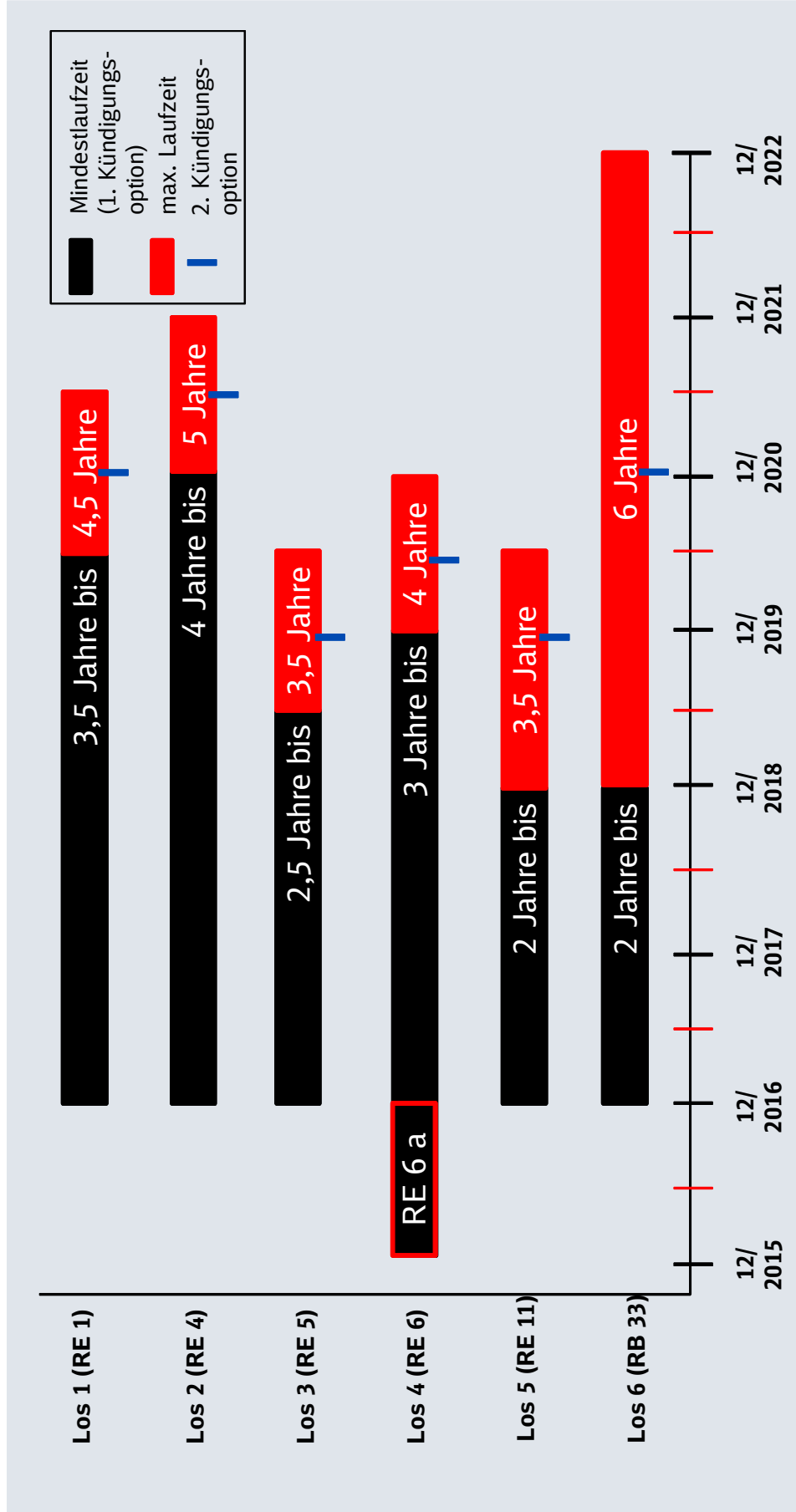


Agenda

1. DB Netz AG - Umsetzung des RRX in NRW
2. DB Station&Service AG - RRX-Außenäste
3. DB Regio AG - Vorlaufbetrieb Interimsverkehre



RRX-Vorlaufbetrieb Übersicht der Vertragslaufzeiten Interimsverkehre NRW





RRX-Vorlaufbetrieb Sachstand Vorlaufbetrieb Interimsverkehre NRW

- Jedes Los der Interimsverkehre NRW weist je zwei Kündigungsoptionen aus.
- DB Regio führt aktuell Gespräche mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen Abellio und NationalExpress, sowie der DB Netz AG und den Aufgabenträgern, um einen reibungslosen Betriebsübergang zu gewährleisten.
- Unabhängig von den vertraglichen Kündigungsbedingungen (3 Monate vor der jeweiligen Kündigungsoption) wird von allen Beteiligten aufgrund der positiven Signale aus der Fahrzeugindustrie ein Betriebsübergang zum frühesten Zeitpunkt unterstellt, sodass von den Nachbetreibern vorab z. B. die Trassenanmeldungen bei der DB Netz AG übernommen werden. Abellio und NationalExpress melden damit im April 2018 die Fahrpläne ab Dezember 2018 (RE 11) bzw. Juni 2019 (RE 5) an.
- DB Regio ermöglicht über die vertraglichen Anforderungen hinaus einen umfangreichen Vorlaufbetrieb (Probebetrieb) auf den Linien, wodurch jeweils ein Umlauf im Fahrgastbetrieb übernommen wird.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

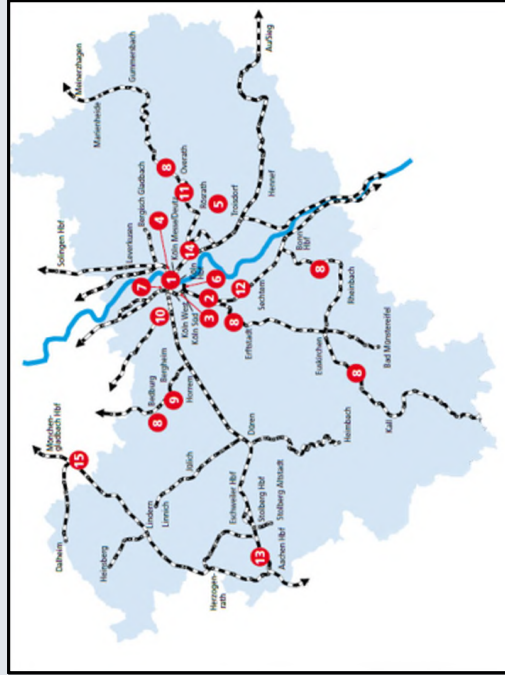


Herausforderungen im Bahnknoten Köln Sachstand und Zeitplan der Maßnahmen

Deutsche Bahn AG | Werner Lübberink | Düsseldorf | 31.01.2018



Bahnknoten Köln: Maßnahmen gegen den Kollaps - fit für die Zukunft



Ausbaustrategie: 15 Einzelmaßnahmen führen zum Ziel

- Knotenstudie des NVR und der DB Netz AG aus 2012
- Stufenweise Ausbaustrategie: Infrastrukturmaßnahmen bei gleichzeitiger Optimierung der Betriebsabläufe

Sachstand Bundesverkehrswegeplanung Knoten Köln

- Maßnahmenanmeldung BVWP 2030 der DB Netz AG und Land NRW auf Knotenstudie basierend
- Veröffentlichung der volkswirtschaftlich positiven Maßnahmenbewertung durch das BMVI vsl. 2018
- Möglichkeit zur Aufnahme weiterer Planungen besteht nach Definition der BVWP-Maßnahmen im Knoten Köln



Knoten Köln: Wachstumsfelder der Schiene stellen den Infrastrukturausbau vor vielseitige Herausforderungen



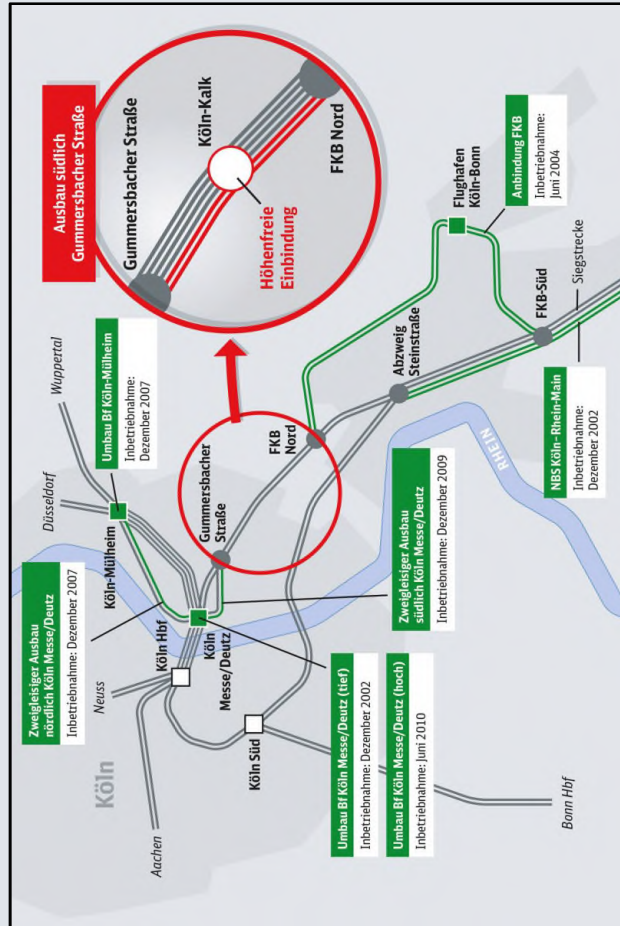
Herausforderungen im Eisenbahnknoten Köln

- 1 **Einbindung der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main:**
Fernverkehrsausweitungen führen zu Kapazitätsengpass im Zulauf des Knoten Köln
- 2 **Leistungsfähigkeiten im Bereich Köln Hauptbahnhof:**
Bessere und flexiblere Nutzung der Gleise durch den Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen
- 3 **Nachfragezuspruch im Nahverkehr:**
Der stufenweise Ausbau der S-Bahn Infrastruktur sorgt für eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und ermöglicht Taktverdichtungen und Liniennetzausweitungen
- 4 **Steigendes Güterverkehrsaufkommen:**
Engpassauflösung mittels Streckenausbau und konsequenter Trennung der Verkehrsströme



1 Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main: Kapazitätsengpass im Zulauf des Knoten Köln

Ausbau südlich Gummersbacher Straße



Ziel der Maßnahme

- Optimale Einbindung von zusätzlichem Hochgeschwindigkeitsverkehr in den Knoten Köln
- Kapazitätserhöhung durch Entmischung schneller und langsamer Verkehre östlich von Köln Messe/Deutz

Gegenstand der Maßnahme

- Ca. 5 km langer Ausbau von vier auf sechs Gleise südlich der Gummersbacher Straße
- Umfangreiche Schallschutzmaßnahmen

Sachstand

- Planfeststellungsbeschlüsse in 2018/19 erwartet
- Regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit und zahlreiche Abstimmungen mit anliegenden Gewerbetreibenden

2 Leistungsfähigkeit im Bereich Köln Hauptbahnhof



Großräumige Engpassdefinition im Knoten Köln

- Flexibilisierung des Eisenbahnbetriebs durch den Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen im Bereich Köln Hauptbahnhof und Messe/Deutz
- Keine Fokussierung auf die Hohenzollernbrücke: Entlastung durch Verlagerung von Nahverkehrsleistungen auf die S-Bahn Infrastruktur
- S-Bahn Taktverdichtung im Kernnetz auf 2,5 Min durch den Neubau zusätzlicher S-Bahnsteige in Köln Hauptbahnhof und Messe/Deutz sowie Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik
- Ausbau der Zulaufstrecken ermöglicht Kapazitätserhöhung im Knoten: Steigerung der Pünktlichkeit / Ausweitung von Verkehrsleistungen
- Modernisierung der gesamten Stellwerkstechnik durch den Neubau eines Elektronischen Stellwerks (ESTW)
- Aus Sicht DB besteht die Notwendigkeit zusätzlicher kapazitiver Lösungen: Diese sind Gegenstand interner Diskussion (Perspektive 2040 +) sowie Ergebnis unabhängiger Gutachterbewertung im Rahmen der BVWP-Knotenuntersuchung



3 Laufende Maßnahme: Entlastung des Knoten durch S-Bahn Ausbau und Verlagerung von Nahverkehrsleistungen

Ausbau der S-Bahn Köln



Ziel der Maßnahme

- S-Bahn Takt: Verdichtung im Kernnetz auf 2,5 Min.
- Entlastung der Fernbahn im Knoten durch Integration des Nahverkehrs auf die S-Bahn Infrastruktur
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stammstrecke
- Taktverdichtung nach Bedburg und Bergisch-Gladbach
- Grundlage für weitere Liniennetzausweitungen

Sachstand

- Ende 2018: Voraussichtlicher Abschluss der Vorplanung zum Ausbau der S-Bahn Stammstrecke
- Mitte 2017: Aufnahme der Planungen zur Elektrifizierung und S-Bahn Ausbau der Erftbahn



3 Laufende Maßnahme: Ausbau der S-Bahn Stammstrecke Kern- und Ergänzungspaket S11



Gegenstand der Maßnahmen

Kernpaket:

- 1 2 3 Zweigleisiger Ausbau S11 Köln-Dellbrück - Bergisch Gladbach
- 4 Neubau Haltepunkt: Köln-Kalk West (ehemaliges CFK-Gelände)
- 5 Ausbau Köln Messe/Deutz: Zusätzlicher S-Bahnsteig, Barrierefreiheit
- 6 Ausbau Köln Hbf: Zusätzlicher S-Bahnsteig
- 7 Anpassung Leit- und Sicherungstechnik

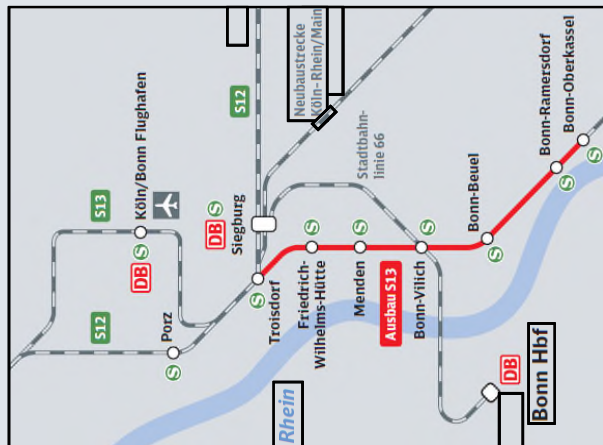
Ergänzungspaket:

- 9 Neubau Haltepunkt: Köln Berliner Straße
- 10 Anbindung von/nach Möchengladbach
- 11 Erftbahn: Ausbau und Elektrifizierung





3 Laufende Maßnahme: Ausbau der S13 sorgt für eine bessere Anbindung Bonns an den Flughafen Köln/Bonn



Ziel der Maßnahme

- Flughafenanbindung der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises
- 20-Minuten-Takt durch Trennung von Güter- und S-Bahn-Verkehr

Gegenstand der Maßnahme

- Neubau zweier Haltepunkte: Bonn-Villich und Bonn-Ramersdorf
- Barrierefreier Ausbau vier bestehender Haltepunkte: Friedrich-Wilhelmshütte, Menden, Bonn-Beuel sowie Bonn-Oberkassel

Sachstand

- Geplante Teilinbetriebnahme bis Bonn-Beuel in 2026
- Geplante Vollinbetriebnahme bis Bonn-Oberkassel in 2028

Finanzierung

- LuFV 8.7 ca. 30 Mio. € p.a.
- GVFG

Brücken EÜ / SÜ

- Erweiterungen EÜ / SÜ 12 Bauwerke
- Erneuerung EÜ / SÜ 20 Bauwerke
- Brückenneubau Siegbücke 1 Bauwerk
- BÜ-Rückbaumaßnahmen 3 BÜs
- Leitungsumverlegungen ca. 230 Stück

EÜ = Eisenbahnüberführung, BÜ = Bahnübergang, SÜ = Straßenuberführung

Ausbaulänge 12,8 km

- davon eingleisiger Ausbau ~ 4,5 km
- davon zweigleisiger Ausbau ~ 8,3 km



3 Perspektivisch: Neubau der S-Bahn Westspange nach Kapazitätserhöhung der Stammstrecke

Mögliche S-Bahn Ausbauten im Großraum Köln



Ziel der Maßnahme

- Kapazitätserhöhung / Entlastung im Zulauf des Knoten Köln durch Verlagerung von RB-Leistungen auf separate S-Bahn Infrastruktur

Gegenstand der Maßnahme

- Überführungsbauwerk Hürth-Kalscheuren: Höhenfreie Einfädelung der Verkehrsströme Eifel / Linker Rhein im Knoten Köln
- Neubau der „S-Bahn Westspange“ von Köln Hansaring bis Hürth-Kalscheuren (zweigleisig)
- Anschließender S-Bahn Ausbau nach Euskirchen, Kall und Gummersbach (S15)
- Engpassauflösung der Linken Rheinstrecke durch S-Bahn Ausbau bis Bonn Mehlem (S17)

4 Steigendes Güterverkehrsaufkommen



Ziele der Maßnahmen

- Engpassfreie Güterverkehrsanbindung der Rheinhäfen
- Unabhängige Führung der Güterverkehrsströme im Knoten
- Die Stärkung des Schienengüterverkehrs ist ein bedeutender Standortvorteil für die gesamte Wirtschaftsregion

Gegenstand der Maßnahmen

- Neubau zweier Kreuzungsbauwerke in Hürth-Kalscheuren und Köln-Gremberg: Engpassauflösung durch konfliktfreies Zusammenführen sich kreuzender Bahnstrecken
- Als Ergänzung der Westspange ermöglicht das Kreuzungsbauwerk Hürth-Kalscheuren auch Kapazitätserweiterungen im Personenverkehr

Kreuzungsbauwerk

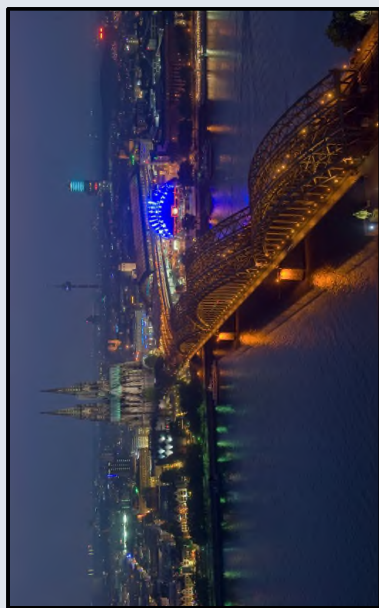


(Visualisierung Knoten Frankfurt, Homburger Damm)



Herausforderungen im Bahnknoten Köln Backup

Bahnknoten Köln von besonderer europäischer Bedeutung



Köln Hbf - Verkehrsdrehscheibe im Personenverkehr

- Bedeutender Umsteigeknoten im Nah- und Fernverkehr
- Köln Hbf: 100 Millionen Fahrgäste jährlich
- ICE/IC nach Hamburg, Berlin, Frankfurt und München
- Internationaler Hochgeschwindigkeitsverkehr nach Brüssel, Paris und Amsterdam
- Anhaltender Bevölkerungszuwachs im Rheinland sorgt für kontinuierliche Ausweitung im ÖPNV
- Zunehmender Engpass im nationalen und internationalen Eisenbahnnetz – die Kapazitätsreserven sind erschöpft

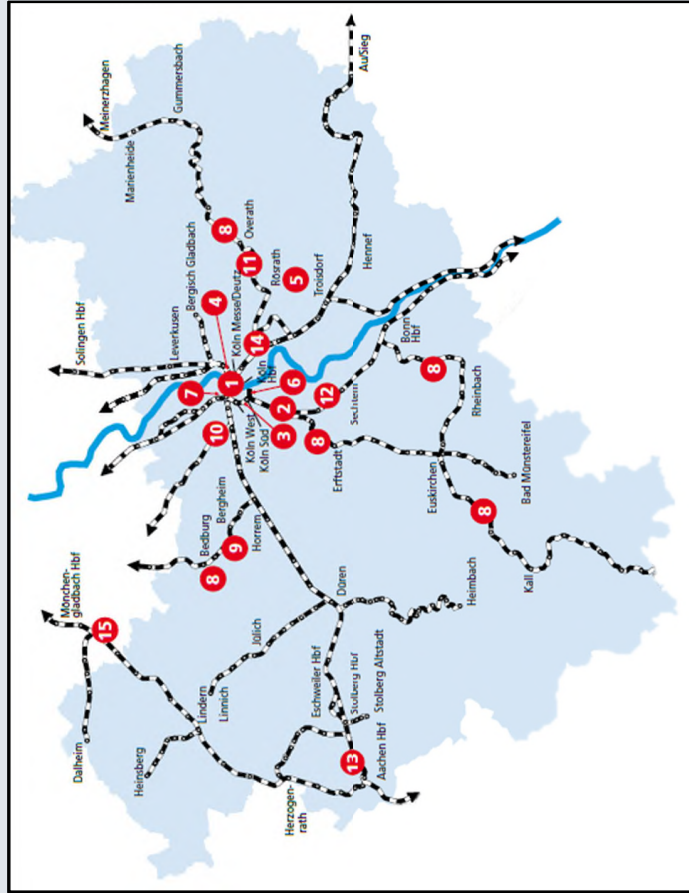
Steigendes Güterverkehrsaufkommen im Knoten Köln

- DUSS-Terminal Köln Eifeltor:
Wichtige Großumschlaganlage des Kombinierten Verkehrs
- Hohe Streckenauslastung im Zulauf (Linke Rheinstrecke)



Bahnknoten Köln - 15 Maßnahmen gegen den Kollaps Ausbaustrategie NVR und DB Netze (2012)

- 1 Ausbau S-Bahn-Stammstrecke/S11: 2,5-min-Zugfolge
- 2 Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren
- 3 Neubau der Westspange in drei Bauabschnitten
- 4 Ausbau Gleisverbindung im Bf Köln-Messe/Deutz
- 5 Verlängerung Schnellfahrstrecke Köln - Rhein/Main
- 6 Ausbau von Köln-Bonnort zum Personenbahnhof
- 7 Ausbau Gleisverbindung Köln Hbf
- 8 Streckenelektrifizierungen
- 9 Ausbau der Erftbahn (RB 38) zur S-Bahn
- 10 Anbindung Richtung Mönchengladbach
- 11 Ausbau der Oberbergischen Bahn
- 12 Linke Rheinstrecke/Bf Sechtem
- 13 Aachen-Rothe Erde: Neubau Überholgleis
- 14 Köln-Gremberg: Überwerfungsbauwerk
- 15 Verbindungsstrecke „Rheydter Kurve“





NVR: S-Bahn Liniennetz 2030+

