

20.11.2018

Antrag

der Fraktion der SPD

Mit Sonderverkehrswegeplan den Strukturwandel im Rheinischen Revier unterstützen

Die Bundesregierung hat die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung (WSB)“ beauftragt einen Maßnahmenpaket zu entwickeln, dass die Erreichung der Klimaschutzziele mit einem umfassenden strukturpolitischen Anstrengungen verbindet, um die so beschleunigten Veränderungsprozesse in den von Braunkohleabbau und Kohleverstromung stark geprägten Regionen Deutschlands zu gestalten und Strukturbrüche zu vermeiden. Damit knüpft sie an den Ansatz präventiver Strukturpolitik an, der in Nordrhein-Westfalen infolge der Erfahrungen des Strukturwandels in den Steinkohleregionen entwickelt worden ist. Kern dieses Ansatzes ist, den Wandel von Energiesektor und Wirtschaft nicht einfach den Marktkräften zu überlassen, sondern die betroffenen Menschen und Kommunen aktiv im Wandel zu unterstützen.

I. Erfolgreicher Wandel braucht gute Infrastruktur.

Für die SPD bedeutet der Strukturwandel im Rheinischen Revier die Sicherung und Stärkung des Industrie- und Gewerbestandortes, um auch zukünftigen Generationen die Wohlstandsfähigkeit zu sichern. Das Rheinland mit seinen vielfältigen Industrie- und Gewerbeunternehmen gehört zu den stärksten Wirtschaftsstandorten Deutschlands. Wenn dies beachtet wird, können mit einem Strukturwandel auch Zukunftschancen verbunden werden.

Ein gelingender Strukturwandel setzt auch voraus, dass die dafür notwendige Zeit zur Verfügung steht, damit Rechtssicherheit besteht und zuverlässige Rahmenbedingungen auch eingehalten werden. Industrie und Gewerbe brauchen darüber hinaus Infrastruktur und Flächen. Zudem ist zu beachten, dass das Rheinland eine Zuzugsregion ist, was zusätzlichen Handlungsbedarf bedeutet.

Zur Erfolgreichen Gestaltung des Strukturwandels im Rheinischen Revier braucht die Region zudem eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist dabei für die Stärkung der Verkehrsinfrastruktur ein wichtigstes Instrument. Der Bundesverkehrswegeplan hat ein Gesamtvolumen von 269,6 Mrd. Euro. Davon fließen bis 2030 141,6 Mrd. € in den Erhalt der Bestandsnetze. Für Aus- und Neubauprojekte sind

Datum des Originals: 20.11.2018/Ausgegeben: 20.11.2018

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

98,3 Mrd. € vorgesehen. NRW soll dem BVWP zufolge von den Straßenbaumitteln im „Vordringlichen Bedarf“ (VB) und „VB-Engpassbeseitigung“ (VB-E) einschließlich laufender und festdisponierter Maßnahmen für Straßenmaßnahmen in NRW 13,764 Milliarden Euro erhalten. Der NRW-Anteil beträgt damit 20,3 Prozent aller VB-Maßnahmen des Bundes. Maßnahmen aus dem Rheinischen Revier, die nicht im VB bzw. VB-E sind müssen daher im Rahmen eines Sonderverkehrswegeplans umgesetzt werden.

Denn für überregional und international agierende Unternehmen spielen die technischen Infrastruktureinrichtungen eine entscheidende Rolle bei der Standortauswahl. Insbesondere die örtliche Verkehrsinfrastruktur – Verkehrsanbindung, Nähe zu Autobahnen, Schienennetz und Wasserstraßen. Ohne eine funktionierende und zuverlässige Infrastruktur entstehen für die Gestaltung des Strukturwandels im Rheinischen Revier Nachteile.

Verantwortungsvolle Wirtschaftspolitik und Infrastrukturpolitik zeichnen sich durch koordiniertes Vorgehen aus. Nur eine Weiterentwicklung und damit Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur ermöglicht eine erfolgreiche Wirtschaftspolitik. Programme zur Infrastrukturverbesserung, die Bereitstellung der finanziellen Mittel für Infrastrukturprojekte, die Förderung unterentwickelter und benachteiligter Regionen sind dabei eine wesentliche Aufgabe von Politik für eine erfolgreiche Zukunft im Rheinischen Revier.

Der Schlüssel zur Bewältigung der laufenden und kommenden Herausforderungen wird der Ausbau der Infrastruktur sein. Die verkehrsgünstige Lage des Reviers zwischen Aachen, Köln und Düsseldorf ist eine Stärke, die ausgebaut werden muss. Neben dem adäquaten Ausbau des Straßennetzes und insbesondere der Ertüchtigung der Brücken in der Region, muss ein besonderes Augenmerk auf die Rolle des Schienennetzes gelegt werden. Die Ausbaustrebungen des Bahnknotens Köln werden die europaweite Bedeutung des Schienenknotens weiter steigern.

II. Projekte im Rahmen des Sonderverkehrswegeplan für das Rheinische Revier

Folgende Projekte werden aus unserer Sicht für die erfolgreiche Gestaltung des Strukturwandels wichtig sein:

1. Straßenverkehr

- **A46 (Dreieck Holz und Kreuz Neuss-West):** Ausbau des Teilstücks von vier auf sechs Spuren.
- **Autobahnanschluss Dormagen-Delrath (A 57):** Entscheidendes Projekt für Wachstum der Wirtschaft im Dormagener Norden und Neusser Süden (Entwicklungsgebiet Silbersee).
- **Lückenschluss A1:** Das Netz der Bundesautobahn soll im Kreis Euskirchen zwischen Adenau, Lommersdorf und Blankenheim geschlossen werden.
- **Vierspuriger Ausbau der Bundesstraße 56 zwischen Düren – Jülich:** Weiterer Ausbau der B 56 Düren – Jülich als eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Kreis Düren.
- **Bau der Bundesstraße 399 Düren:** Die geplante Trasse der B 399 wird als nördliche Umgehung des Stadtkerns von Düren die heute vorhandene Ortsdurchfahrt Düren im Zuge der B 264 zwischen dem westlichen Ortseingang bei Düren-Gürzenich und der B 56 ersetzen.

- **B477n in Bergheim-Niederaußem:** Planung und Bau Ortsumgehung um die B477n zur zentralen Erschließungsstraße im Rheinischen Revier auszubauen und die LEP Flächen in Grevenbroich und in Bergheim sachgerecht zu erschließen.
- **B477n in Rommerskirchen:** Notwendige Ortsumgehung wg. hoher Verkehrsbelastung für AnwohnerInnen und mit großer regionaler Bedeutung für die Verkehrsinfrastruktur der Region.
- **L361n in Bergheim:** Die Sogenannte Grubenrandstraße wird lange ersehnt und war über Jahrzehnte durch den Tagebau Bergheim nicht möglich.
- **L 361n in Grevenbroich-Kapellen:** Lückenschluss wg. erheblicher innerörtlicher Belastung durch großes Verkehrsaufkommen notwendig. Regionalen Engpass beseitigen.
- **Verbundübergreifendes Fahrradverleihsystem/Pedelecverleihsystem:** Der Kreis Düren und die Region Aachen streben den Ausbau eines flächendeckenden Fahrradverleihsystems im gesamten Kreis-/Regionsgebiet an.

2. Nahverkehr:

Zur Aufnahme der Pendlerströme einer stetig wachsenden Region, der Entlastung des Straßenverkehrs und zur Standortstärkung sind folgende Maßnahmen im Nahverkehr erforderlich:

- **Rasche Fertigstellung der Erft-S-Bahn:** Fertigstellung der RB 38 als S-Bahn erst Mitte der 2020er Jahre ist nicht akzeptierbar. Planerische Abläufe und Verfahren müssen beschleunigt werden. Alle anfallenden Kosten im Zuge der Anpassung von Streckenkreuzungen sollten den Städten erstattet werden.
- **Verbindung Köln – Düsseldorf, Teilstück Grevenbroich – Neuss/ Düsseldorf:** Jetzige Regionalbahnkapazitäten (RB 39) reichen perspektivisch nicht aus, es sind jetzt schon sehr große PendlerInnenströme in Richtung Landeshauptstadt und zurück zu verzeichnen. Ziel: durchgehend zweigleisiger, elektrifizierter S-Bahn-Ausbau mit mehr Kapazitäten und höherer Taktung. Hierdurch kann auch der auf der Strecke genutzte Dieselantrieb beseitigt werden. Zudem: Kein Ende / Aufhebung der Trennung der Bahn in Bedburg, Fortführung bis nach Köln über die bereits in Planung befindliche Erft-S-Bahn.
- **S-Bahn Knotenpunkt Grevenbroich:** Grevenbroich ist als S-Bahn-Knotenpunkt für eine Linie zwischen Düsseldorf/ Neuss über Bedburg bis nach Köln und eine Linie von Mönchengladbach über Jüchen und Rommerskirchen nach Köln und Essen geeignet.
- **Stärkung des Metropoli-ÖPNV Köln:** Ausbau der Kölner Hauptachse unumgänglich, damit Maßnahmen im Umland nicht an Wirkungskraft verlieren. Notwendig: Ausbau der Ost-West-Achse der Stadtbahn auf zwei Ebenen, Haltestellenausbau für Dreifach-Traktion, Neuordnung Verkehr Neumarkt, Tunnel Deutz (hinter Neumarkt/ Eisenbahnring). Ziel: Linie 1 als „Metrolinie“.

- **Weiterführung Straßenbahnlinie 1 Köln Weiden über Brauweiler bis Niederaußem:** Verlängerung dient der direkten Anbindung des Pulheimer Stadtteiles, entlastet überlastete Umsteigepunkte Weiden-West und Bonnstraße. Zudem: Wichtige Vernetzungsmaßnahme des vom Ende der Braunkohleverstromung betroffenen Nordkreises mit umliegenden Kommunen und Köln. Mit Verlängerung nach Glessen und Ober- und Niederaußem werden Ortslagen ohne direkte Verbindung nach Köln angebunden – großer Gewinn, insbesondere für Niederaußem, besonders im Hinblick auf industrielle Folgenutzung der Kraftwerksfläche samt Forschungsstandort (Baumaßnahme: ca. 15km Schienenstrecke plus Haltestellen)
- **Anbindung von Elsdorf:** Direkte Anbindung an die Erft-S-Bahn aufgrund dadurch entstehender Verzögerungen bei der Realisierung des Gesamtprojektes nicht realisierbar. Elsdorf darf als die Kommunen, die am meisten mit den Auswirkungen des Tagebaus Hambach zu kämpfen hat, keine „verlorene Kommune“ werden. Deshalb: Machbarkeit einer Bahnanbindung prüfen und finanzieren. Zudem: Umsetzung einer Schnellbus-Pendelverbindung zwischen Elsdorf zum S-Bahnhaltepunkt Glesch für alle Abfahrtszeiten als Mindestmaß.
- **Verbindung Mönchengladbach/ Köln über Jüchen/ Grevenbroich/ Rommerskirchen:** Ausbau der Regionalbahn-Strecke zur S-Bahn in Arbeit (RB27 soll zur erweiterten S6 werden), zudem verkehrt ein Regionalexpress (RE8). Weiteres Ziel: zusätzlicher Halt in Grevenbroich Süd.
- **Drittes Gleis Düren – Aachen / Verlängerung S-Bahn-Gleis Buir-Düren:** Drittes Gleis zwischen Düren – Aachen im letzten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) nicht aufgenommen. Die Aufnahme in den BVWP ist jedoch ebenso notwendig, wie zusätzliche Gleise zwischen Kerpen-Buir und Düren.
- **Schnellbusverbindung Neusser Süden:** Vom Neusser Süden zur Düsseldorfer Universität über die Fleher Brücke.
- **Anbindung der Stadt Kerpen:** Die größte Stadt im Rhein-Erft-Kreis hat große Stadtteile und vor allem den Stadtkern gar nicht ans Bahnnetz angeschlossen. Letzteres kann mit dem „Kerpener C“ behoben werden. Zudem: Kapazitätsausbau des Bahnhofs Sindorf notwendig, Bedeutung als zentraler ÖPNV-Einstiegspunkt für Berufspender muss angepasst werden.
- **Verlängerung der Stadtbahnlinie 7:** Mögliche Strecke über Grefrath, Grube Carl, Habelrath, Horrem oder Götzenkirchen nach Kerpen-Zentrum (Streckenlänge ca. 15 km).
- **Stadtbahnlinie 18:** Die Linie 18 muss im Bereich Hürth ertüchtigt werden deutlich höhere Taktungen aufzunehmen. Dazu müssen insbesondere beschränkte Kreuzungspunkte umgebaut, bzw. ersetzt werden. Die Linie sollte außerdem als Stichstrecke bis zum Hürther Einkaufszentrum verlängert werden. Dadurch würde auch der Anschluss an großflächige Wohnbebauung sichergestellt. Im Bereich Brühl muss die Streckenführung vollständig zweispurig erfolgen.
- **Bahnhöfe:** Sanierung, Modernisierung und Herstellung von Barrierefreiheit an diversen Bahnhöfen im Rheinischen Revier.

- **Vollständige Umstellung des SPNV/ÖPNV im Rheinischen Revier (Wasserstoff):** Dass Rheinische Revier wird Pilotlandkreis in NRW und möchte die alternative Antriebsform Wasserstoff in NRW vollständig zur Anwendung bringen.
- **Lückenschluss Linnich – Baal:** Von einem Bau des Lückenschlusses (6 km) würden insbesondere das Forschungszentrum Jülich profitieren.
- **Euregiobahn Baesweiler/Anschluss der Gemeinde Aldenhoven:** Bessere Verknüpfung der Gemeinde Aldenhoven an die StädteRegion Aachen.

3. Fernverkehr NRW:

- Der **Bahnknotenpunkt Köln** hat aufgrund seiner herausgehobenen verkehrslenkenden Wirkung eine hohe Bedeutung für den in Planung befindlichen Deutschlandtakt. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthält einen ersten Ansatz zur Steigerung der Leistungsfähigkeit. Zusätzlich dazu müssen für die Realisierung des ersten digitalen Bahnknotens und für den Ausbau infrastruktureller Maßnahmen in Köln alle relevanten Akteure in den Abstimmungsprozess einbezogen werden. Darüber hinaus ist auch die Ausstattung mit europäischer Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) und digitaler Stellwerktechnik (DSTW) notwendig, damit eine Kapazitätssteigerung auf bestehenden Strecken bis 2040 von etwa 20% möglich wird. Nicht zuletzt profitiert der Bahnknotenpunkt Köln durch seine Nähe zu Niederlande und Belgien auch von europäischen Förderprogrammen. Das Ziel muss eine Verbesserung der Fernverkehrsverbindungen sein.
- **Direkte IC-Verbindung Eindhoven – Düsseldorf (Düsseldorf/ Neuss/ Mönchengladbach/ Venlo/ Eindhoven):** Engpassbeseitigung auf zwei Gleise zwischen Dülken und Kaldenkirchen (nach 1945: zweites Gleis nicht erneuert). Direkte IC-Verbindung als notwendiges Bindeglied im internationalen Schienennetz.

4. Güterverkehr:

- **Umwidmung der RWE-Werksbahntrassen (Machbarkeitsstudie erforderlich):** Nutzung für den Güter- und/ oder Personenverkehr. Etablierung als Güterverkehr-Bypass in der Region mit Anschluss an neuen Gewerbe-/Industrie- und Logistikstandorten. Nutzung als REK-Stadtbahn.
- **Rheinspange Wesseling als Kombi-Schienen- und Straßenlösung:** Neben Vernetzung Stadtbahnverkehre auch Stärkung zum regionalen Güterverkehrsnetzes. Kombinierte Einrichtung unbedingt notwendig, weil nach Realisierung einer reinen Straßenquerung, baulich/ planerisch keine Schienenquerung mehr möglich. Wichtig auch für Industriestandort Wesseling.

5. Fahrradwege:

- **Weitere Nutzung der RWE-Werksbahntrassen:** Aus- und Umbau zur Fahrradtrasse, bspw. nach dem Vorbild der Wuppertaler Nordbahntrasse (zzgl. Leih- und Lastenrad-Angebote) und Anbindung an das regionale Fahrradwegenetz.
- **Radschnellwegeverbindung zwischen Düsseldorf und Köln und Aachen:** Realisierung eines Netzes schneller Radwege im Rheinischen Revier zur Verbindung (neuer) Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte sowie Anbindung an die Ballungsräume Köln, Düsseldorf und Aachen und als Zubringer zum Schienenpersonennahverkehr.

- **Gesamtregionales Radwegenetz entlang aller Kreis- / Landes- und Bundesstraßen, zuzüglich touristische Erschließung:** Nach Auslaufen der Tagebaue ergeben sich Bedarfe, insbesondere in der touristischen Erschließung der Region.

Mit dem Eckpunkten für ein Infrastrukturprogramm für das Rheinische Revier hat die Region einen wichtigen Schritt gemacht, um endlich in eine Gesamtstrategie eingebettet Vorschläge für Maßnahmen und Projekte vorzulegen. Diese müssen nun aktive Unterstützung durch die Bundes- und Landesebene bekommen.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

- sich aktiv und nachdrücklich dafür einzusetzen, dass die notwendigen finanziellen Mittel und rechtlichen Rahmenbedingungen auf Bundesebene zur Umsetzung der genannten Projekte und Maßnahmen bereitgestellt werden.
- mit der Bundesregierung einen Sonderverkehrswegeplan für das Rheinische Revier aufzulegen.
- sich mit Nachdruck für einen erfolgreichen Abschluss der Arbeit der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ einzusetzen.

Thomas Kutschaty
Sarah Philipp
Marc Herter
Jochen Ott
Frank Sundermann
Carsten Löcker
Stefan Kämmerling
Guido van den Berg

und Fraktion