

Bezirksregierung Köln

Verkehrskommission des Regionalrates
<u>Sachgebiet:</u> Antrag
Drucksache Nr.: VK 34/2016
4. Sitzungsperiode

Köln, den 13. April 2016

Tischvorlage für die 3. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates am 15. April 2016

- TOP 5 a)** Entschließungsantrag gemäß § 11 (3) der GO zu Tagesordnungspunkt 5 der 3. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates am 15. April 2016
- Rechtsgrundlage:** § 11 (3) der Geschäftsordnung
- Berichterstatter:** Herr Elsiepen, Dezernat 25, Tel.: 0221/ 147-2670
- Inhalt:** Antrag Fraktion DIE LINKE (Seite 2 - 4)

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Antrag	VK 34/2016	2



Zeughausstraße 10
3. Stock, Zimmer Z32
50667 Köln
Telefon 02 21/147 2817
kontakt@die-linke-im-regionalrat-koeln.de

An den Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
Herrn Paul Hebbel

Köln, den 13. April 2016

3. Sitzung der Verkehrskommission am 15. April 2016
hier: Antrag Fraktion **DIE LINKE.** im Regionalrat Köln

Sehr geehrter Hebbel,

ich bitte Sie, folgenden Antrag in die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Verkehrskommission am 15. April 2016 aufzunehmen:

**Entschließungsantrag gemäß § 11 (3) der GO zu Tagesordnungspunkt 5 der
3. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates am 15. April 2016**

1. Umgruppierung der Maßnahmen "6-gleisiger Streckenausbau zwischen Düsseldorf, Kalkum und Duisburg" (Projekt Nr.2-202-V02) und „Ausbau Bahnknoten Köln“ (Projekt Nr. K-003-V01) innerhalb des BVWP 2030 in die Kategorie vordringliche Maßnahmen mit Engpassbeseitigung (VB-E)
2. Umgruppierung der Maßnahmen (Projekt Nr.1-010, Projekt Nr.1-100) Ausbau der Eifelstrecke und der linken Rheinstrecke zwischen Köln und Bonn
3. Umgruppierung der Maßnahme " Brückenneubau zwischen Wesseling / Köln-Godorf und Niederkassel" in die Kategorie vordringlicher Bedarf

Die Verkehrskommission des Regionalrates Köln fordert die Landesregierung NRW auf, sich dafür einzusetzen, dass die oben genannten Projekte entsprechend ihrer Wichtigkeit für den Regierungsbezirk Köln umgruppiert werden, so dass diese eine Chance haben, in absehbarer Zeit umgesetzt zu werden.

Begründung :

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Antrag	VK 34/2016	3

Der sechsgleisige Streckenausbau Düsseldorf-Kalkum-Duisburg ist Voraussetzung dafür, dass die Strecke Köln – Dortmund im 15-Minuten-Takt bedient werden kann. Nur dadurch kann das Projekt des RRX wirklich funktionieren. Zudem bietet Köln-Mülheim mit einer Bevölkerung von über 100.000 Einwohnern/innen und wachsender Bevölkerungsprognose in den nächsten Jahren ein sehr hohes Fahrgastpotential für den RRX. Dementsprechend sollte auch der dortige erforderliche Halt bewerkstelligt werden.

Schon in der Bahnknotenkonferenz im April 2015 in Köln wurde von Experten darauf hingewiesen, dass der Ausbau des Kölner Bahnknotens als sehr vordringlich für den Güter- und Personenverkehr auf der Schiene anzusehen ist. Fünfzehn Maßnahmen wurden als dringend erforderlich eingestuft. Dementsprechend sollten genügend Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit der Ausbau aller fünf im BVWP aufgeführten Bahnknotenpunkte Frankfurt/Main, Hamburg, Köln, Mannheim und München auskömmlich finanziert werden kann.

Der aktuelle Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) beinhaltet die beiden genannten Projekte (Eifelstrecke/Rheinstrecke) nicht. Der Ausbau der Eifelstrecke wurde mit dem Hinweis abgelehnt, dass es nicht wirtschaftlich wäre, die Strecke auszubauen, weil ein Ausbau die Rheinstrecke nicht entlasten würde und ein Ausbau der Tunnel für Güterzugverkehr zu teuer wäre. Die Begründung bezieht sich nicht auf eine Elektrifizierung und einen Ausbau zur S-Bahn des Abschnitts zwischen Köln und Euskirchen, der die Verkehrsanbindung der Eifel an Köln deutlich verbessern würde.

Auch der Ausbau der Rheinstrecke wird abgelehnt. Die Begründung hierzu mutet absurd an. Es wird behauptet, dass die Kapazitäten auch in Zukunft für den überregionalen Verkehr ausreichen würden. Bereits heute sind die Kapazitäten auf der Strecke zwischen Bonn und Köln äußerst begrenzt, da Personenfern- und -nahverkehr sowie Güterverkehr auf lediglich zwei durchgängigen Gleisen abgewickelt werden. Bei Verspätungen im Fernverkehr müssen Nahverkehrszüge sehr häufig an den wenigen möglichen Ausweichstellen überholt werden, was die Fahrtzeit und die empfundene Zuverlässigkeit von Verbindungen verschlechtert. Ein dringend notwendiger Ausbau des Zugangebotes kann durch die begrenzten Kapazitäten nicht erfolgen.

Beide Strecken führen über den Bahnhof Hürth-Kalscheuren. Eine Anbindung in einem guten Takt an Köln, aber auch an Euskirchen und Bonn, sollte der Stadt Hürth ein Anliegen sein. Zudem war im Zuge des S-Bahn-Ausbaus der Eifelstrecke ein neuer Haltepunkt in Fischenich angedacht. Wird der Bundesverkehrswegeplan entsprechend dem aktuellen Entwurf beschlossen, so dürfte bis mindestens 2030 eine Verbesserung des ÖPNV im linksrheinischen Süden Kölns sehr unwahrscheinlich werden.

Der Brückenneubau zwischen Niederkassel und Wesseling / Köln-Godorf und Niederkassel bei Stromkilometer 666 würde zu einer sinnvollen Entlastung der Verkehrssituation im Autobahnkreuz Köln-West, Köln-Süd, Gremberg und dem Autobahndreieck Köln-Heumar

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Antrag	VK 34/2016	4

führen, die tagtäglich als äußerst angespannt zu sehen ist. Die Brücke ist schon seit langem geplant und sollte nicht nur in die Kategorie „ im weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft zu werden, weil dies bedeuten würde, dass bis 2030 keine finanziellen Mittel dafür zur Verfügung stünden.

Generell sollte darauf hingewirkt werden, dass bei allen Planungen eine gute Vernetzung von Straße und Schiene, eine Förderung von Rad-und Fußverkehr, sowie ein gutes Logistikkonzept mitgedacht und umgesetzt wird. Verkehrstechnische Probleme können letztendlich nur verkehrsträgerübergreifend gelöst werden. Klimaschutz, Vermeidung von Flächenzerschneidungen und umweltfreundliche Alternativlösungen sollten die Verantwortlichen ebenfalls nicht aus den Augen verlieren.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Peter Singer
Fraktionsvorsitzender
Fraktion **DIE LINKE.**
Im Regionalrat Köln