

AG Verkehr & Infrastruktur Metropolregion Rheinland

**Bundesverkehrswegeplan 2030
Stellungnahme der Metropolregion Rheinland
zum Referentenentwurf**

Präambel

Die Metropolregion Rheinland hat im Mai 2015 den Aus- und Neubau von insgesamt sieben Schienenwegen und 13 Maßnahmen an Bundesfernstraßen sowie die Fahrrinnenvertiefung des Rheins zwischen Duisburg und Bonn zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet (s. Anlage Seite 1). Das Rheinland befürwortet den Ansatz des BVWP, dem Erhalt und der Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur den Vorrang zu geben. Angesichts des Nachholbedarfes und des prognostizierten Bevölkerungswachstums der Region sind jedoch Investitionen in Aus- und Neubau der Infrastruktur zwingende Voraussetzung für die Bewältigung des erwartenden Verkehrswachstums im Rheinland. Die Metropolregion Rheinland begrüßt, dass der Entwurf des BVWP eine Vielzahl von Maßnahmen aus der Region mit einem hohen Dringlichkeitsstatus enthält (s. Anlage 2-5). Jedoch zeigt sich bei genauerer Betrachtung der Analysen, dass einige Projekteinstufungen und die Aufteilung in Teilprojekte aus Sicht der Region nicht nachvollziehbar sind. Denn einige der Grundannahmen des BVWP2030 sind von der tatsächlichen Entwicklung in der Metropolregion Rheinland überholt worden. Die Bevölkerungsentwicklung der Metropolregion Rheinland unterscheidet sich deutlich von der Gesamtentwicklung in Deutschland. Der Referentenentwurf geht von einem Rückgang der Einwohnerzahl in Deutschland von 80,2 Mio. auf 78,2 Mio. bis 2030 aus. Der motorisierte Individualverkehr wächst daher moderat um ca. 10 %. Dagegen gehen die Prognosen für die Metropolregion Rheinland von einem deutlichen Anstieg sowohl der Einwohnerzahl als auch des Verkehrsaufkommens für alle Verkehrsträger aus. Das Rheinland steht in den nächsten Jahrzehnten sowohl infolge der Binnenentwicklung als auch durch die Entwicklungen in den ZARA-Häfen besonderen Herausforderungen gegenüber. Die von der EU geplanten TEN-Korridore ZARA-Rheintal-Genua und ZARA/Hamburg-Berlin-Baltikum führen durch die Metropolregion Rheinland. Bereits für den Status quo ist zu konstatieren, dass die Engpassanalyse Schiene im Bezugsfall (S. 19, Abb. 7) für den Bereich des Bahnknoten Köln (Streckenauslastung: Kapazitätsreserven bzw. Vollausslastung) nicht nachvollziehbar ist. Im Knoten Köln bestehen keinerlei Kapazitätsreserven, hingegen sind „Staus“ und infolgedessen Verspätungen der Züge im Fern- und Regionalverkehr an der Tagesordnung. Angesichts der geplanten TEN-Korridore ist ein Ausbau der Schieneninfrastruktur daher dringend notwendig.

Die Metropolregion Rheinland begrüßt alle zur Verbesserung der Erreichbarkeit geeigneten Maßnahmen des BVWP2030. Zu den die Metropolregion betreffenden Vorhaben des Referentenentwurfs wird wie folgt Stellung genommen:

I. Verkehrsträger Bundesfernstraßen

Die Metropolregion Rheinland stellt fest, dass die von ihr bereits im Mai 2015 geforderten Maßnahmen an Bundesfernstraßen nun richtigerweise im Referentenentwurf als laufende und fest disponierte Vorhaben mit Engpassbeseitigung eingestuft wurden. Es handelt sich um Projekte, die sich in der Umsetzung befinden bzw. als begonnen gelten:

1. Projekt-Nr. 03: **A1/A57 Köln/Niehl – AK Leverkusen**
2. Projekt-Nr. 09: **Verbindung Rheinschiene – mittleres Ruhrgebiet: A44** Neubau AK Ratingen/Ost – AS Heiligenhaus / Hetterscheidt (bei Velbert)
3. Projekt-Nr. 02; 05: **A1/A3 Kölner Autobahnring**: Ausbau und Erweiterung aller AK im Zuge des Autobahnringes Köln und **A3 AS Leverkusen – AK Leverkusen**: Ausbau auf 8 Fahrspuren
4. Projekt-Nr. 13: **A46 Westring - AK Sonnborn: Fortführung des 6-streifigen Ausbaus bis zum Anschluss an das Sonnenborner Kreuz und den Abzweig zur L 418**
5. Projekt-Nr. 04: **A1 AS Wermelskirchen - T+R-Anlage**

Die Metropolregion Rheinland begrüßt, dass wichtige Maßnahmen der Bundesfernstraßen in den Vordringlichen Bedarf (mit Engpassbeseitigung) (VB und VB-E) eingestuft wurden. Es ist darauf hinzuwirken, dass sie so schnell wie möglich umgesetzt bzw. begonnen werden.

Auch einige Einstufungen in den Weiteren Bedarf sehen wir vor dem Hintergrund niedrigerer Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) und einer geringeren Verkehrsbedeutung als sachgerecht an. Für die nachfolgenden Projekte halten wir die Einstufung daher für sachgerecht:

1. Projekt Nr. 33; 34; 36: **A1** AK Köln-West – AD Erfttal: Ausbau auf 6 Fahrstreifen
2. Projekt Nr. 33; 34: **A1** AS Blankenheim – AS Kelberg: Lückenschluss NRW-RP
3. Projekt Nr. 52: **A3** AS Königsforst – AD Köln-Heumar
4. Projekt Nr. 46; 47; 48; 53; 56; 57; 58; 59; 62; 63; 64; 65: **A3** Leverkusen – Oberhausen
5. Projekt Nr. 71: **A4** AK Köln/Ost – AS Moitzfeld
6. Projekt Nr. 72; 75: **A4** AK Köln-Süd – AK Köln-Gremberg
7. Projekt Nr. 131; 133; 134; 136; 139: **A57** Köln – AK Kamp-Lintfort
8. Projekt Nr. 135: **A57** AS Köln-Bickendorf – AK Köln-Nord
9. Projekt Nr. 143; 144; 148: **A59** Bonn – Rhein-Sieg
10. Projekt Nr. 168: **A559** AD Köln-Porz – AK Köln-Gremberg
11. Projekt Nr. 169: **A560** AD Sankt Augustin/W (A59) – Sankt Augustin
12. Projekt Nr. 214; 350; 354: **A565** und **B56n** Stärkung der Ost-West-Achse im Süden der Metropolregion¹

Bei folgenden Vorhaben sieht die Metropolregion Rheinland weiteren Prüfungs- bzw. Bewertungsbedarf:

1. Projekt Nr. 98: A44 AK Neersen - KR-Forstwald

Aufgrund der neuen Flughafenbrücke hat der Verkehr in diesem Bereich eine deutliche Zunahme erfahren. Die davon betroffenen Kommunen fordern zurecht den vollständigen 6-spurigen Ausbau, da zwischen dem AK Meerbusch und dem AK Düsseldorf/Nord heute bereits ein 6-streifiger Ausbau vorhanden ist, und beidseitig der A44 zwischen AS Forstwald und AK Meerbusch Gewerbegebiete entstehen. Mit dem letzten BVWP wurde diese Maßnahme vom Bund selbst als Ersatz für den Wegfall der Osttangente Mönchengladbach vorgesehen. Das für 2030 erwartete Verkehrsaufkommen aus/nach Westen ist bereits eingetreten. Die Maßnahme ist verkehrlich erforderlich. Es handelt sich um eine Maßnahme des Lückenschlusses mit Engpassbeseitigung. Mindestens Planungsrecht ist herzustellen, da sonst das bereits überlastete nachgeordnete Straßennetz in den Kreuzungsbereichen (Brücken) nicht angepasst werden kann. Die Maßnahme hat ein NKV von 1,6.

→ **Es wird vorgeschlagen, die Maßnahme in WB* einzustufen.**

2. Projekt Nr. 120: A52 AK Neersen – AK Mönchengladbach

Im BVWP 2003 wurde auf die Ausweisung der "Osttangente Mönchengladbach (A44) aus Umweltgründen verzichtet. Stattdessen wurde der 6-streifige Ausbau der A 52 AK Neersen bis AK Mönchengladbach in den VB aufgenommen. Der Entwurf sieht nunmehr nur noch WB vor. Dies resultiert daraus, dass das Projekt Nr. 120 A 52 AK Neersen bis AK Mönchengladbach mit dem deutlich verkehrsärmeren Abschnitt AK Mönchengladbach (A61) - AK Neersen (A44) im Gesamtprojekt A52-G10_NW zusammengeführt wurde. Die sich somit ergebende durchschnittliche Verkehrsbelastung von 71.000 Kfz im Planfall spiegelt überhaupt nicht die bereits heute bestehende Verkehrsdichte und die Prognose 2025 von 120.000 Kfz des Abschnitts A52 AK Neersen - AK MG wider. Somit ist der KNV-Wert von 1,5 für die Gesamtmaßnahme völlig realitätsfremd.

¹ Die IHK Bonn/Rhein-Sieg fordert die Einstufung der Maßnahme B56n in VB.

- Die Metropolregion Rheinland schlägt vor, das Projekt eigenständig zu berechnen und entsprechend dem zu erwartenden hohen KNV in den VB einzustufen.

3. Projekt Nr. 158: A61 Kaldenkirchen – Rheinland-Pfalz: Meckenheim – Bliesheim

Die Metropolregion Rheinland hatte den durchgehenden 6-streifigen Ausbau der A61 von Kaldenkirchen bis zur Landesgrenze NRW/RLP gefordert. Für den Streckenabschnitt Kaldenkirchen – RLP zeigt die Engpassanalyse ein Staugefahrenpotenzial von mehr als 100 h/a. Deshalb ist hier der Ausbau auf 6 Fahrstreifen sinnvoll. Das NKV beträgt in diesem Abschnitt >10. Es wird begrüßt, dass der Abschnitt AK Meckenheim – AK Bliesheim (Nr. 158) im VB eingestuft wurde. Allerdings sind die Abschnitte AD Erfttal bis AS Jackerath (Nr. 159, 160) und AK Wanlo - AS MG-Nord (Nr. 157) in WB* eingestuft. Aufgrund der zu erwartenden Steigerung im Bereich der Schwerlastverkehre und der Wirtschaftlichkeit des Projekts, ist der geplante Ausbau auf 6 Fahrstreifen zu begrüßen. Insofern ist die Strecke allerdings, zumindest zwischen MG-Nordpark und Meckenheim (=Landesgrenze NRW/RP), als Gesamtmaßnahme zu betrachten. Dies würde zu einem deutlich höheren NKV als 2,0 führen. Die Einstufung in WB* ist vor dem Hintergrund nicht nachvollziehbar.

- Die Metropolregion Rheinland schlägt vor, den Abschnitt Mönchengladbach bis Kaldenkirchen in WB und den Abschnitt Mönchengladbach bis Meckenheim durchgehend in VB einzustufen.

4. Projekt Nr. 164: A553 Neue Rheinquerung bei Köln-Godorf - Niederkassel

Während das Straßenprojekt (Straßenprojekt 164 NW A553-G10-NW AK Köln-Godorf – AD Köln-Lind (Neue Rheinquerung) als neues Vorhaben in die Stufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ aufgenommen wurde, ist die Teilmaßnahme Schiene nicht in den BVWP aufgenommen worden.

Die Metropolregion Rheinland sieht sowohl für das Straßen- als auch für das Schienenprojekt einen gemeinsamen Ansatzpunkt, da es aus raumplanerischer Sicht nur wenige Punkte gibt, an denen die für den Großraum Köln – Bonn wichtige zusätzliche Rheinquerung realisiert werden kann. Entgegen der Angabe im Bewertungsverfahren sieht die Metropolregion Rheinland durchaus einen erheblichen Nutzen für den überregionalen Schienenverkehr:

- Kapazitätsausweitung für den Güterverkehr aus dem linksrheinischen Kölner Industriegürtel direkt zum Güterbahnhof K-Gremberg sowie zur rechten Rheinstrecke bzw. zum Mittelrheinkorridor
- Direktverbindung für Güterzüge aus Richtung Duisburg und Güterbahnhof Gremberg zur linken Rheinstrecke unter Umgehung des überlasteten Streckenabschnittes Gremberg – Südbrücke – Kalscheuren
- Bessere Anbindung der KLV-Standorte Köln-Eifeltor und Niederkassel-Lülsdorf
- Bessere Anbindung des Godorfer Hafens an das Eisenbahnnetz
- Entlastung der Kölner Südbrücke

Aus konstruktiver Sicht wäre ein gemeinsames Brückenbauwerk die wirtschaftlichste Lösung. Die Kombinationslösung wäre i. S. eines ganzheitlichen Ansatzes für die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes von erheblicher überregionaler und regionaler Bedeutung.

- Die Metropolregion Rheinland fordert eine Einstufung der kombinierten Lösung Straße/Schiene in VB.

5. Projekt 162: A524/B288 inklusive Rheinbrücke Uerdingen

Die Ausbaustrecke zwischen A3 und A57 ist im Referentenentwurf des BVWP2030 in mehrere Abschnitte aufgeteilt. Der gesamte Streckenverlauf ist jedoch in einem Zusammenhang zu sehen, da nur ein durchgehend vierspuriger und kreuzungsfreier Ausbau die erwartete verkehrliche Wirkung entfachen kann. Hierzu gehören:

- Nördliche Anbindung Krefelder Hafen (landesbedeutsamer Hafenstandort)
- Entschärfung Unfallschwerpunkt DU-Mündelheim

- Anbindung Industrieareale DU-Wanheim und Hüttenheim
- Entlastungswirkung für stauanfällige A3, A57, A59 und A40
- leistungsfähige alternative Rheinquerung als Bypass für zukünftig zu erwartende Brückensperrungen wegen Ersatzneubau oder Sanierung der Brücken zwischen Kamp-Lintfort und Düsseldorf

Eine aktuelle Zählung im Auftrage der IHK Mittlerer Niederrhein, der Stadt Krefeld und der Hafen Krefeld GmbH hat ergeben, dass bereits heute die Brücke tägl. Fahrzeugbewegungen von 30.000 verkraften muss und damit bereits die Qualitätsstufe F erreicht ist.

➔ ***Daher empfiehlt die Metropolregion Rheinland eine Neubewertung und Höherstufung der Maßnahme in VB-E.***

II. Verkehrsträger Schienenwege des Bundes

1. Laufende und fest disponierte Projekte

1.1 Projekt-Nr. L01 Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. €

Verlängerung der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main

Die Metropolregion Rheinland fordert, dass der Bau der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main mit dem abschließenden Ausbau des Streckenabschnitts Köln-Gummersbacher Straße – Abzweig Flughafen Nordwest in Köln gemäß den abgestimmten Planungen von Bund und Land vollendet wird. Der Bahnhof Köln-Messe/Deutz (tief) erhält damit einen direkten Anschluss an die Schnellfahrstrecke. Es wird um Klarstellung seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gebeten, dass die Fertigstellung der NBS Köln – Rhein-Main unter diesem Punkt im BVWP 2030 enthalten ist.

Dem Entwurf des Fernverkehrsnetzes im Planfall der Maßnahme RRX (2-020-V01) kann entnommen werden, dass zukünftig 40 Fernzüge pro Tag und Richtung sowie der Rhein-Ruhr-Express den Bahnhof Köln Messe/Deutz (tief) anfahren werden. Aufgrund dieser bedeutenden Leistungsausweitung im Schienenpersonenfernverkehr ist neben der Fertigstellung der Schnellfahrstrecke zu prüfen, ob die Bahnsteigkapazitäten in Köln Messe/Deutz (tief) von zwei auf vier Bahnsteigkanten erweitert werden müssen.

2. Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E und VB)

2.1 Projekt- Nr. 2-020-V01 Rhein-Ruhr-Express in Verbindung mit Projekt Nr. 2-020-V02 RRX des Potenziellen Bedarfs

Die Metropolregion Rheinland stimmt der Aufnahme des Rhein-Ruhr-Express (RRX) in den Vordringlichen Bedarf ausdrücklich zu.

Es wird allerdings vorgeschlagen, die Bauteile des RRX aus der Stufe des Potenziellen Bedarfs (Ausbau Bahnhof Köln-Mülheim und Düsseldorf-Benrath als RRX-Systemhalt, durchgehender 6-gleisiger Ausbau im Abschnitt Düsseldorf-Kalkum – Duisburg) auch in den Vordringlichen Bedarf einzustufen.

Das im Maßnahmendossier für 2030 dargestellte SPFV-Angebot mit 56 Zügen im Abschnitt Duisburg – Düsseldorf liegt weit unter dem derzeitigen Angebot von 78 Fernverkehrszügen pro Richtung und Tag. Eine Reduzierung des Fernverkehrsangebotes in der Metropolregion Rheinland ist nicht akzeptabel. Die Planungsgrundlagen sind daher anzupassen.

Die Metropolregion Rheinland nimmt das im Planfall beschriebene Bedienungsangebot für die RRX-Linien zur Kenntnis. Der Planfall sieht die Führung von jeweils zwei RRX-Linien von

Köln aus nach Aachen und nach Bonn-Koblenz vor. Die Metropolregion begrüßt diese geplante weitere Kapazitätsausweitung auf den Außenästen des RRX-Systems.

Für den RRX-Halt Köln-Mülheim lassen die Stadt Köln und der Nahverkehr Rheinland derzeit eine Machbarkeitsstudie erarbeiten, die dem BMVI nach Abschluss gerne zur Verfügung gestellt wird.

Es wird gebeten zu prüfen, ob ein Ast des RRX in Richtung Siegstrecke bis Siegburg/Bonn oder Hennef verlängert werden kann.

2.2 Projekt-Nr. K-003-V99 Großknoten Köln in Verbindung mit Projekt Nr. K-003-V01 Knoten Köln im Potenziellen Bedarf

Die Metropolregion Rheinland befürwortet die Aufnahme aller zum Knoten Köln gehörigen Teilmaßnahmen in die Stufe „Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung“. Der Knoten Köln ist als ein aus mehreren ineinandergreifenden Bausteinen bestehendes Gesamtkonzept konzipiert.

Ein Teil der Maßnahmenbausteine wurde unter der Projektnummer K-003-V01 zunächst nur in den Potenziellen Bedarf mit dem Hinweis eingeordnet, dass eine Projektdefinition noch nicht erfolgt sei.

Das Projektdossier aus „PRINS“ sieht für die Projektnummer K-003-V01 (Potenzieller Bedarf) folgende Teilmaßnahmen vor:

- **Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren**
- **2 neue Weichen in Köln-Messe/Deutz**
- **2 neue Weichen in Köln Hbf und ESTW Köln Hbf**
- **Verlängerung Überholgleis in Sechtem**
- **Überwerfungsbauwerk Köln – Gremberg (mit neuer 4-gleisiger Personalwechselstelle)**

Insbesondere das Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren ist aus Sicht der Metropolregion Rheinland von herausgehobener Wichtigkeit.

Weiterhin sind die Weichen in Köln – Messe/Deutz und die Weichen Köln Hbf mit dem ESTW Köln Hbf zu priorisieren.

Bezüglich der aus Bundessicht noch offenen Projektdefinition wird um konkrete Hinweise und Abstimmungen gebeten, so dass alle notwendigen und wirtschaftlich darstellbaren Teilmaßnahmen im Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden können.

Folgende Maßnahmen würden sich ebenfalls für eine Aufnahme in das Maßnahmenpaket Knoten Köln eignen:

a) Anpassung der Stellwerksbezirke Köln – Kalk Nord und Köln-Mülheim

Die Maßnahme umfasst die Schaffung einer direkten Fahrmöglichkeit von der Wupperstrecke in das Ortsgleis Köln-Mülheim – Köln-Messe/Deutz. Hierzu sind im wesentlichen Stellwerksbereiche anzupassen. Züge des Fernverkehrs könnten auf dieser Trasse langsamere Nahverkehrszüge zwischen Köln-Mülheim und Köln-Messe/Deutz überholen. Die Betriebsführung von der Wupperstrecke in Richtung des Knotens Köln könnte flexibler gestaltet werden.

b) Neubau einer Wendeanlage für RRX-Züge in Köln/Bonn – Flughafen

Das RRX-Zielnetz sieht einen Endpunkt von RRX-Zügen am Bahnhof Köln/Bonn-Flughafen vor. Diese benötigen dort eine Wendeanlage.

c) Überwerfungsbauwerk Köln-Müngersdorf

Das Überwerfungsbauwerk dient der höhenfreien Einfädelung der Strecke Mönchengladbach – Köln (Strecke 2611) in die S-Bahn-Strecke 2622 Köln – Düren. Durch Umlagerung von Regionalverkehr auf die S-Bahn wird die Hauptstrecke Köln – Aachen (Strecke 2600) im hochbelasteten Bereich Ehrenfeld – Köln Hbf entlastet.

d) Geschwindigkeitserhöhung und Blockverdichtung Strecke Köln – Mönchengladbach

Zunehmender Güterverkehr und die Forderung nach einer Reisezeitverkürzung zwischen Mönchengladbach und Köln begründen diese Maßnahme. Während sich die Reisezeit mit D-Zügen 1998 zwischen den Hauptbahnhöfen beider Städte noch auf 40 Minuten belief, dauert aktuell schnellste Zugverbindung 55 Minuten.

Die Strecke wird regelmäßig als Umleitungsstrecke für den ICE-Verkehr Frankfurt – Amsterdam benötigt. Eine schnellere Verbindung von Mönchengladbach über Köln und die NBS Köln-Rhein/Main nach Süddeutschland hätte aus Sicht der Region sicher ein großes Potenzial. Über Mönchengladbach hinaus könnten auf niederländischer Seite die Städte Venlo, Eindhoven und weiter über die niederländische NBS Breda, Rotterdam und Den Haag an den SPFV angeschlossen werden.

e) Höhenfreie Verbindung der Siegstrecke mit der Rechten Rheinstrecke im Bereich Troisdorf – Köln-Wahn

In der BVWP-Maßnahme 2-004-V03 Korridor Mittelrhein: Zielnetz I fehlt nach Auffassung der Metropolregion Rheinland eine höhenfreie Einfädelung von der Rechten Rheinstrecke in die Siegstrecke. Die fehlende Teilmaßnahme könnte auch unter der Zielsetzung des Ausbaus des Knoten Köln firmieren.

f) Weiterführung der Gütergleise von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und höhenfreie Einführung

Die Metropolregion Rheinland bittet das BMVI um Prüfung, ob das unter Nr. 1-101 angemeldete Vorhaben „**Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und niveaufreie Einführung in den Nordkopf Brühl Gbf**“ ebenfalls in den Knoten Köln eingebunden werden kann.

Durch diese Maßnahme können Güterzüge vom KLV-Bahnhof Köln-Eifeltor planfrei auf die linke Rheinstrecke eingefädelt werden. Weiterhin wird der Güterbahnhof Brühl konfliktfrei mit Köln-Eifeltor (KLV) und Gremberg Rbf verbunden, ohne dass die linke Rheinstrecke benutzt werden muss. Der vollausgelastete Knotenbereich Hürth-Kalscheuren wird durch beide Teilmaßnahmen deutlich entlastet.

g) Westspange Köln (Köln-Hansaring – Hürth-Kalscheuren)

Mit der Projektbezeichnung „Westspange Köln“ wird der viergleisige Ausbau der linken Rheinstrecke zwischen Hürth-Kalscheuren und Köln Hbf bezeichnet. Das Vorhaben ermöglicht die Entmischung von Fern- und Nahverkehr und stellt zusätzliche Kapazitäten u. a. für den RRX-Außenast nach Bonn dar. Durch die Verlagerung bestehender SPNV-Linien auf die

S-Bahn-Stammstrecke werden zudem zusätzliche Kapazitäten auf den Fernbahngleisen im Kölner Hbf geschaffen.

Geplant ist die Umsetzung der Westspange in drei Bauabschnitten mit jeweils eigenem Verkehrswert:

- 1. BA Köln-Hansaring – Köln-West**
- 2. BA Köln-West – Köln-Süd**
- 3. BA Köln-Süd – Hürth-Kalscheuren**
Dazu als sinnvolle Ergänzung:
- 4. BA-Verlängerung der Gütergleise von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und höhenfreie Einfädelung der Eifelstrecke in die linke Rheinstrecke (siehe oben)**

h) Rheydter Kurve (Projekt 2-042-V01)

Die Rheydter Kurve ermöglicht die Führung von Güterzügen der Relation Köln – Aachen West (– Belgien) ohne Kopfmachen und stellt damit eine Entlastung der Strecke Köln – Aachen her.

2.3 Projekt-Nr. 2-004-V03 Korridor Mittelrhein: Zielnetz I

Die Metropolregion Rheinland begrüßt die Aufnahme des Mittelrhein-Korridors in den BVWP-Entwurf als Beitrag zur Entlastung der Schieneninfrastruktur der Region.

3. Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den VB oder WB aufsteigen können

Projekt Nr. 2-004-V04 Korridor Mittelrhein: Zielnetz II (siehe auch 2-004-V03)

Die Metropolregion Rheinland begrüßt die Aufnahme des Mittelrhein-Korridors in den BVWP-Entwurf als Beitrag zur Entlastung der Rheinstrecken vom Güterverkehr (Zielnetz II). Nach Auffassung der Metropolregion wäre eine NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim durchaus geeignet, für das Mittelrheintal insbesondere auch für die Bundesstadt Bonn, eine nachhaltige verkehrliche Entlastung zu erreichen. Dabei ist im Zusammenhang mit dem Zielnetz II auf eine leistungsfähige Anbindung der NBS in Troisdorf an das vorhandene Netz zu achten. Hilfreich wäre das bislang nicht in den BVWP aufgenommene Projekt I-243 Eisenbahnspange Köln/Brühl – Porz-Wahn (Rheinquerung), welches die direkte Verbindung des KLV-Bahnhof Köln-Eifeltor mit der NBS Troisdorf – Mainz-Bischofsheim darstellt. Die Trassenkapazitäten auf der Südbrücke in Köln können langfristig nicht erweitert werden.

Projekt Nr. 2-025-V01 Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen

Im Rahmen des Projektes sind folgende Teilprojekte miteinander verknüpft:

- a. Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Dülken – Kaldenkirchen
- b. Zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Rheydt Pbf – Rheydt-Odenkirchen
- c. Eingleisige Verbindungskurve Viersen aus Richtung Venlo in Richtung Krefeld

Das Projekt wird als Vorhaben des Potenziellen Bedarfs (PB) gelistet (Seite 173), das in den Vordringlichen Bedarf (VB) oder Weiteren Bedarf (WB) aufsteigen kann.

Mit Verbindungskurven auf niederländischem Staatsgebiet soll der Güterverkehr in Richtung der belgischen Seehäfen Antwerpen und Zeebrügge langfristig über die Strecke Köln – Kaldenkirchen geführt werden. Bis dahin kommt der Vollendung der ABS Köln – Aachen einschließlich der kapazitätssteigernden Ausbauten große Bedeutung zu.

Die Metropolregion Rheinland begrüßt, dass die Beseitigung der eingleisigen Streckenabschnitte zwischen Odenkirchen und Rheydt sowie zwischen Dülken und Kaldenkirchen im BVWP enthalten sind. Diese Teilmaßnahmen sind aus Sicht der Metropolregion prioritär zu behandeln. Es wird daher vorgeschlagen, die Teilprojekte a. und b. in den VB einzustufen.

Projekt 1-195 ABS/NBS (Roermond–) Grenze D/ NL – Mönchengladbach – Rheydt („Eisener Rhein“) (Variante Rheydter Kurve)

Das Projekt ist in der Grobbewertung ausgeschieden. Ein durch die Industrie- und Handelskammern im Rheinland in Auftrag gegebenes Gutachten belegt, dass die Gütermengen aus den ZARA-Häfen bereits im Referenzjahr 2010 um 30% über den angenommen Mengen lagen. Außerdem wurde die angenommene Steigerungsrate bis 2015 bereits deutlich überschritten. Hinzu kommt, dass der inzwischen eingetretene Netzbetrieb der Maasvlakte II nicht berücksichtigt wurde. Zusammen mit den Stärkungsbemühungen der Häfen Antwerpen und Rotterdam zugunsten des Schienentransportes liegen die Zielannahmen des Bundes damit erheblich unter der Realität und den darauf aufbauenden Prognosen. Die Nutzenseite ist damit erheblich zu niedrig angesetzt. Außerdem ist zu vermuten, dass die bereits (durch DB AG auch anerkannt) revidierten Kosten von früher rd. 1 Mrd. € angesetzt wurden, obwohl diese inzwischen nur noch mit rd. 500 Mio. € zu berücksichtigen wären.

Wir regen an, ein KNV für die drei Varianten des "Eisernen Rheins" unter Zugrunde legen der tatsächlichen Güteraufkommen und der revidierten Kosten zu berechnen.

Projekt 2-48-V01 ABS Köln – Aachen (siehe auch Nr. 15 – L 15)

Im Referentenentwurf des BVWP zu dem Vorhaben ist vermerkt, dass für das Vorhaben bis zu einer Aktualisierung die letzte Bewertung gelte, nach der das Projekt fortgeführt werden darf. Trotzdem werden wesentliche Bestandteile der noch fehlenden Ausbaumaßnahmen in den potenziellen Bedarf geschoben (PB 2-048-V01). Aus Sicht der Metropolregion ist dies nicht zielführend.

Insbesondere der 3-gleisige Ausbau im Bereich Aachen-Rothe Erde (Verlängerung Gleis 13 um 1,7 km in Richtung Eilendorf) sowie ein beschränkter Ausbau im Bahnhof Eschweiler inklusive eines güterzuglangen Überholungsgleises und einer moderaten Geschwindigkeitserhöhung auf 120 km/h sind zwingend im laufenden Projekt noch umzusetzen. Ein Ausbau für höhere Geschwindigkeiten würde dazu führen, dass die Streckenkapazität insgesamt absinkt.

Durch den Verzicht auf das Projekt „Eiserner Rhein“ wird die Strecke Köln – Aachen langfristig das Rückgrat des Schienengüterverkehrs nach Belgien zu den Nordseehäfen Antwerpen und Zeebrügge und zunehmend auch zum Kanaltunnel darstellen. Daher sind alle Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Streckenabschnitt Düren – Aachen zwingend erforderlich.

Die Verlegung der Stromwechselstelle zum belgischen Netz von Aachen Hbf weg zum Beginn der belgischen Hochgeschwindigkeitsstrecke in Hergenrath hätte zwei positive Folgeeffekte. Zum einen können Hochgeschwindigkeitszüge unter Wechselstrom schneller $V_{max} = 160$ km/h vor dem Buschtunnel erreichen und damit eine Reisezeitverkürzung erzielen. Zum anderen könnte in Aachen Hbf dann ein zusätzliches Güterzugüberholungsgleis angelegt werden.

Zusammenfassend sollten insbesondere folgende Maßnahmen im Abschnitt Düren – Aachen umgesetzt werden:

- **Verlängerung Gleis 13 um 1,7 km im Abschnitt Aachen-Rothe Erde – Eilendorf**
- **Neubau güterzuglanges Überholungsgleis in Eschweiler**
- **Geschwindigkeitserhöhung im Bahnhof Eschweiler auf 120 km/h**
- **Verlegung Stromwechselstelle von Aachen Hbf nach Hergenrath**
- **Neubau eines güterzuglangen Überholungsgleises in Aachen Hbf**

Es wird folgende weitere Vorgehensweise vorgeschlagen:

Das Königreich Belgien hat erst vor kurzem mitgeteilt, dass es eine wesentliche Ausweitung des Fernverkehrs in der Relation Brüssel – Köln wünscht. Mit dem dichten Güterverkehr in der Relation (Antwerpen –) Montzen – Köln-Eifeltor ist die Strecke aber bereits ausgelastet.

Daher sollen unter der Maßnahme „ABS Köln – Aachen“ sukzessive Einzelmaßnahmen bewertet werden, die im Rahmen einer Studie aktuell ermittelt werden. Diese Studie untersucht

zurzeit, durch welche fahrplantechnischen und infrastrukturellen Maßnahmen die Kapazität auf dem Schienenabschnitt zwischen Aachen West – Düren – Köln und der angrenzenden Knoten erweitert werden kann. Die einzelnen Maßnahmen sollen in ihrer Gesamtheit wie ein drittes Gleis wirken und die für die prognostizierten Verkehrszuwächse notwendigen Kapazitätserweiterungen schaffen. Die zu erarbeiteten Einzelmaßnahmen decken explizit den gesamten Korridor Herzogenrath – Aachen Hbf – Düren – Köln ab, um die zur Verfügung gestellte Kapazität auch nutzen zu können.

4. Als nicht wirtschaftlich verworfenen Schienenprojekt I-243 Eisenbahnquerspange Köln/Brühl – Porz-Wahn (Straße-/Schiene-Rheinquerung) in Verbindung mit dem Straßenprojekt 164 NW A553-G10-NW AK Köln-Godorf – AD Köln-Lind (Neue Rheinquerung) als neues Vorhaben in die Stufe „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“

Während das Straßenprojekt (Straßenprojekt 164 NW A553-G10-NW AK Köln-Godorf – AD Köln-Lind (Neue Rheinquerung) als neues Vorhaben in die Stufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ aufgenommen wurde, ist die Teilmaßnahme Schiene nicht in den BVWP aufgenommen worden.

Die Metropolregion Rheinland sieht sowohl für das Straßen- als auch für das Schienenprojekt einen gemeinsamen Ansatzpunkt, da es aus raumplanerischer Sicht nur wenige Punkte gibt, an denen die für den Großraum Köln – Bonn wichtige zusätzliche Rheinquerung realisiert werden kann. Entgegen der Angabe im Bewertungsverfahren sieht die Metropolregion Rheinland durchaus einen erheblichen Nutzen für den überregionalen Schienenverkehr:

- Kapazitätsausweitung für den Güterverkehr aus dem linksrheinischen Kölner Industriegürtel direkt zum Güterbahnhof K-Gremberg sowie zur rechten Rheinstrecke bzw. zum Mittelrheinkorridor
- Direktverbindung für Güterzüge aus Richtung Duisburg und Güterbahnhof Gremberg zur linken Rheinstrecke unter Umgehung des überlasteten Streckenabschnittes Gremberg – Südbrücke – Kalscheuren
- Bessere Anbindung der KLV-Standorte Köln-Eifeltor und Niederkassel-Lülsdorf
- Bessere Anbindung des Godorfer Hafens an das Eisenbahnnetz
- Entlastung der Kölner Südbrücke

Aus konstruktiver Sicht wäre ein gemeinsames Brückenbauwerk die wirtschaftlichste Lösung. Die Kombinationslösung wäre i. S. eines ganzheitlichen Ansatzes für die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes von erheblicher überregionaler und regionaler Bedeutung.

5. Als nicht wirtschaftlich verworfenen Schienenprojekt ABS Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn (PB M-001-V01)

Die Anmeldung zum Ausbau der Strecke wird aufrechterhalten, weil die linke Rheinstrecke in zunehmendem Maße durch den Güterverkehr von Köln-Eifeltor in Richtung Süden belegt wird. Im Übrigen ist die Umleitungsfunktion der linken Rheinstrecke zur überlasteten rechten Rheinstrecke bis zur Umsetzung des Zielnetzes II zu beachten. In der Grobbewertung (s. PRINS) ist die Maßnahme so dargestellt, als ob die Kapazitäten der geplanten Ausbaustrecke auch im Ist-Zustand künftig für den überregionalen Verkehr ausreichen würde und von daher ein Ausbau nicht wirtschaftlich sei. Deshalb ist der Projektvorschlag so nicht in den BVWP aufgenommen worden. Die Forderung nach dem Ausbau der ABS Köln – Bonn deckt sich inhaltlich mit der des Landes NRW.

III. Verkehrsträger Bundeswasserstraße

Die Metropolregion Rheinland hatte im Mai 2015 die Vertiefung der Bundeswasserstraße Rhein von Duisburg bis Bonn von derzeit 2,50 m auf 2,80 m gefordert. Der Referentenentwurf des BVWP2030 sieht eine Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung des Rheins im Abschnitt

Duisburg bis Dormagen-Stürzelberg vor. Für die Fahrrinnenvertiefung im Abschnitt Duisburg bis Koblenz ist ein NKV von 0,25 ermittelt worden. Bei den für diesen Abschnitt berechneten Gesamtkosten in Höhe ca. 1,5 Mrd. € ist das negative NKV nachvollziehbar. Nicht bewertet ist der Abschnitt Duisburg bzw. Stürzelberg bis Bonn.

Die derzeitige Fahrrinnentiefe des Rheins zwischen Krefeld und Koblenz von 2,50 m wird bei der Engpassanalyse Wassertiefe im Bezugsfall (S. 21, Abb. 9) nicht als qualitativer Engpass bewertet. Dies erstaunt insofern, als dass der Verkehrsträger Binnenschiff auf dem Rhein grundsätzlich weitere Transportmengen aufnehmen kann, dies aber wirtschaftlich in Zukunft nur dann darstellbar ist, wenn größere Transporteinheiten mit größerem Tiefgang von den Seehäfen (hier die ZARA-Häfen) zu den Binnenhäfen gelangen können. Angesichts des Ziels beispielsweise der Häfen Rotterdam und Antwerpen, den Anteil des Lkw-Verkehrs im Hinterlandverkehr zu Gunsten von Schiene und Binnenschiff von 43 auf 35 % zu senken (bei gleichzeitig steigenden Transportmengen), ist es fraglich, warum die bestehende Fahrrinnentiefe des Rheins von 2,50 m bis Bonn (Koblenz) nicht als qualitativer Engpass eingestuft wurde. Auf die vermeintliche Fehleinschätzung des Referentenentwurfs hinsichtlich der Verkehrsentwicklung zwischen NRW und den ZARA-Häfen (s.o.) wird verwiesen.

→ Die Metropolregion Rheinland fordert eine Neuberechnung der Fahrrinnenvertiefung bis Bonn auf eine Tiefe von 2,80 m.

Die dargestellten nachrangigen Einstufungen wichtiger Projekte in der Metropolregion Rheinland führen zu negativen Erreichbarkeiten und Umweltauswirkungen, deren Relevanz weit über das Rheinland hinausgehen. Im Sinne einer gesamtwirtschaftlichen und gesamtgesellschaftlichen Weiterentwicklung der Infrastruktur der Region bitten wir Sie daher eindringlich um nochmalige Prüfung der angeführten Maßnahmen, denen wir als Metropolregion Rheinland eine hohe Bedeutung beimessen.

Radaktionsteam:

Dr. Mehmet Sarikaya (Rhein-Sieg-Kreis)

Holger Fritsch (NVR)

Christian Dörkes (Stadt Köln)

Wolfgang Baumeister (IHK Mittlerer Niederrhein)

Jürgen Schneider (Landeshauptstadt Düsseldorf)

Guido Trösler-Berg (NVR)

Joachim Wirths (NVR)