

Anlage2

Str. art	Str. Nr.	Projektbezeichnung	Bez. Reg.	Dringlich- keit	Stadium
A	1	AS Adenau (m Ahrtalbrücke) - LGr NW/RP	Köln	VO	VE
A	1	LGr RP/NW - AS Lommersdorf	Köln	VO	VE
A	1	AS Lommersdorf - AS Blankenheim (B 51)	Köln	VB	PA
A	1	AD Erfttal - AS Hürth	Köln	WB	OP
A	1	AS Hürth - AK Köln-W	Köln	WB	OP
A	1	AK Köln-W (2. Baustufe) - DB (AC-K)	Köln	VB	BAU
A	1	DB (AC-K) - AK Köln-N	Köln	VB	BAU
		DB (AC-K) - AK Köln-N			
A	1	(A 1/A 57 AK Köln/Nord)	Köln	VB	VE
A	1	AK Köln-N - AK Leverkusen	Köln	VB	END
A	3	Ausbau im Bereich der AS Rösrath	Köln	VB	END
A	3	Griesinger Straße - AK Köln-O	Köln	VB	END
A	3	AS Köln/Mülheim - AS Leverkusen	Köln	VB	PU
A	3	AK Köln-O - AS Köln/Dellbrück	Köln	VB	VFV
A	3	AS Köln/Dellbrück - AS Köln/Mülheim	Köln	VB	VFV
A	3	AS Leverkusen - AK Leverkusen	Köln	VB	VU
A	4	AK Aachen - AS Eschweiler	Köln	VB	END
A	4	Umbau AS Eschweiler	Köln	VB	END
A	4	AS Eschweiler - AS Weisweiler	Köln	VB	VFV
A	4	AS Weisweiler - AS Düren (o Rurbrücke)	Köln	VB	END
A	4	AS Düren - AS Kerpen	Köln	VB	BAU
A	4	AS Kerpen - AK Köln-W	Köln	VB	VFV
A	4	Umbau AK Köln-W (1. Baustufe)	Köln	VB	END
A	4	AS Containerbahnhof Köln/Elftorf	Köln	VB	END
A	4	AK Köln/O - AS Köln/Merheim	Köln	WB	VP
A	4	AS Köln/Merheim - AS Moitzfeld	Köln	WB	VP
A	57	AK Köln-N - AS Dormagen	Köln	VB	VEG
A	59	AS Bonn/Vilich - AD Bonn/Nordost	Köln	WB	OP
A	59	AD Bonn-NO - AD St. Augustin-W	Köln	VB	VEG
A	59	AD St. Augustin/West - AS Porz/Lind	Köln	VB	VP
A	59	AS Porz/Lind - AS Flughafen	Köln	VB	LBV
A	59	AS Flughafen - AD Köln/Porz	Köln	VB	PA
A	61	AK Meckenheim - AK Bliesheim	Köln	WB	OP
A	61	AD Erfttal - AK Kerpen	Köln	WB	OP
A	61	AK Kerpen - AS Jackerath	Köln	WB	OP
A	565	AS Bonn/Beuel - AD Bonn-NO	Köln	VB	VP
B	8	OU Hennef/Uckerath	Köln	VB	UVA
B	51	OU Köln/Meschenich	Köln	VB	PO
B	51	OU Köln/Meschenich (o) - A 4	Köln	VB	UVA
B	51	OU Wermelskirchen	Köln	VB	END
B	51	OU Bergisch Born	Köln	VB	VE
B	56	BGr D/NL - Tüddern - L 410	Köln	VB	VFV
B	56	L 410 - n Gangelt	Köln	VB	VFV
B	56	n Gangelt - AS Heinsberg	Köln	VB	BAU
B	56	OU Puffendorf	Köln	VB	END
B	56	O-OU Düren	Köln	VB	PB
B	56	OU Vettweiss/Soller	Köln	VB	PU
		OU Euskirchen/Kuchenheim mit OU Ludendorf/Essig			
B	56	(OU Kuchenheim/Ludendorf/Essig)	Köln	VB	UVA
		OU Euskirchen/Kuchenheim mit OU Ludendorf/Essig			
B	56	(OU Euskirchen)	Köln	VB	VE
B	56	OU Swisttal/Miel m AS A 61	Köln	VB	VEG
B	56	Bonn/Bad Godesberg (Bahnparallele - B 9/A 562)	Köln	VB	END

B	56	OU Much N	Köln	VB	LBV
B	57	OU Alsdorf (ö der Halde)	Köln	VB	UVE
B	57	OU Baesweiler (L 240-B 56)	Köln	VB	BAU
B	57	OU Gereonsweiler	Köln	VB	LBA
B	57	OU Baal	Köln	WB	UVE
Düsseldorf/					
B	59	OU Rommerskirchen	Köln	VB	VFV
B	59	OU Pulheim (L 183 - N A 1)	Köln	VB	END
B	221	OU Unterbruch	Köln	VB	PO
B	221	OU Wassenberg	Köln	VB	PO
B	221	OU Wildenrath	Köln	VB	VFV
B	221	OU Arsbeck	Köln	VB	VFV
B	229	OU Radevormwald	Köln	WÖ	OP
B	237	OU Hückeswagen	Köln	VB	PO
B	237	Bergisch Born (B 51) - Hückeswagen	Köln	VB	UVA
B	237	OU Wipperfurth	Köln	VB	PU
B	256	OU Waldbröl/Denklingen	Köln	WB	OP
B	256	OU Gummersbachm OU Derschlag	Köln	WB	OP
B	256	OU Marienheide	Köln	VB	UVA
B	258	OU Höfen	Köln	VÖ	OP
B	258	OU Imgenbroich (B 258 - B399)	Köln	VÖ	UVA
B	258	OU Konzen (B 399 - B 258)	Köln	VÖ	UVA
B	258	OU Roetgen	Köln	WD	OP
B	258	BGr NL/D -Aachen-Richterich	Köln	VB	UVE
B	258	OU Aachen/Brand	Köln	VÖ	OP
B	258	OU Aachen/Kornelimünster	Köln	WD	LBA
B	264	S-OU Weisweiler	Köln	VB	END
B	264	OU Golzheim	Köln	VB	VE
B	264	OU Kerpen/Blatzheim (B 477 - L 162)	Köln	VB	END
B	265	OU Schleiden/Gemünd Zubringer Schleidener Tal	Köln	WB	OP
B	265	OU Heimbach/Hergarten	Köln	WÖ	OP
B	265	OU Weiler i.d. Ebene	Köln	VB	LBE
B	265	OU Erftstadt/Lechenich	Köln	VB	END
B	265	OU Erftstadt/Liblar - OU Hürth/Hermülheim	Köln	VB	OP
B	265	OU Hürth/Hermülheim	Köln	VB	PB
B	265	OU Hürth/Hermülheim (o) - Köln/Militärring	Köln	VB	PB
B	266	OU Kesternich	Köln	VB	LBA
B	266	OU Mechernich/Roggendorf	Köln	VB	VEV
B	399	OU Gey	Köln	VB	VFV
B	399	N-OU Düren, 1. BA (Westabschnitt)	Köln	VB	PO
B	399	N-OU Düren, 3. BA (Ostabschnitt)	Köln	VB	PO
B	477	W-OU Kerpen/Blatzheim	Köln	VB	END
B	484	OU Lohmar	Köln	VB	END
B	484	OU Overath	Köln	VB	UVA

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Der Minister

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

31. August 2012

Seite 1 von 3

An alle Kommunen in
Nordrhein-Westfalen
über die Bezirksregierungen

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
VII A 1 -31-19/8 (2015)

Telefon 0211 3843-3206

Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 Teil Straße Vorschläge zur Bewertung von Vorhaben

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,
sehr geehrte Frau Landrätin,
sehr geehrter Herr Landrat,
sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,
sehr geehrter Herr Bürgermeister,

Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP) durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung steht die Bewertung der Projekte an. Das Bundesministerium erwartet für das nächste Jahr von den Ländern entsprechende Meldungen von Vorhaben des Bundesfernstraßenbaus.

Um alle Maßnahmen zu erfassen, die in den Regionen des Landes in der Diskussion sind, habe ich die Bezirksregierungen gebeten, bei den Kommunen abzufragen, welche Projekte sie bei der Neuaufstellung des BVWP als überprüfenswert ansehen.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Straßenbahnlinien 704, 709,
719 bis Haltestelle
Landtag/Kniebrücke

Ich möchte Sie in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass der Bund angekündigt hat, seine Investitionen in den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen massiv zurückzufahren. Dies wird dazu führen, dass auch mit einem hohen Nutzen-/Kostenfaktor bewertete Vorhaben im weiteren Bedarf eingestuft werden. Das bedeutet, dass eine solche Maßnahme erst nach der Aufstellung des nächsten Bedarfplanes wieder höher gestuft werden kann und wir alle bis zu diesem Zeitpunkt nicht wissen ob und wann das Vorhaben realisiert werden kann. Dies führt dazu, dass auf viele Jahre alle anderen Planungsvorhaben in diesem Bereich behindert sind.

Ich bitte Sie, den Bezirksregierungen alle Vorhaben zu benennen, die aus Ihrer Sicht im Rahmen der Untersuchungen betrachtet werden sollten. Es können sowohl neue als auch bereits im aktuellen Bedarfsplan ausgewiesene Maßnahmen benannt werden. Der nächste Schritt wird sein, dass die Bezirksregierungen gem. § 9 Landesplanungsgesetz das Votum des zuständigen Regionalrates einholen. Danach wird die abschließende Entscheidung zum Vorschlag des Landes getroffen.

Mit Ihrer Unterstützung und den notwendigen Angaben, die teilweise nur von Ihren Fachbehörden gegeben werden können, werden wir alle gemeinsam die Basis für eine möglichst gründliche Untersuchung und umfassende fachliche Bewertung aller Vorhaben schaffen, die in unserem Land in den Regionen als notwendig angesehen werden. Der Kabinettsbeschluss des Bundes zur Aufstellung des BVWP ist bisher für 2015 vorgesehen. Dieser wird als Referentenentwurf Grundlage des Bedarfplanes für die Bundesfernstraßen, der dann auf Landesebene voraussichtlich in 2015 Basis für eine umfassende Diskussion der Vorhaben mit einer entsprechenden Regionalratsbefassung sein wird.

Anschließend ist dann vom Bundesgesetzgeber, d.h. mit einer Beteiligung der Länder im Bundesrat, die Aufstellung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen vorgesehen.

Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'MG' or similar, written over the closing text.

Michael Groschek

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

21 August 2012

Seite 1 von 2

Bezirksregierung Arnsberg

Bezirksregierung Detmold

Bezirksregierung Düsseldorf

Bezirksregierung Köln

Bezirksregierung Münster

Nachrichtlich:
Landesbetrieb Straßenbau

Aktenzeichen

(bei Antwort bitte angeben)

VII A 1 –31-19/8 (2015)

Dr. Markus Mühl

Telefon 0211 3843-3206

Fax 0211 3843-93-3206

Markus.Muehl@mbwsv.nrw.de

Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 Teil Straße Vorschläge zur Bewertung

Information im MBWSV am 16.08.2012

Anlagen: Ministerschreiben an alle Kommunen
 Protokoll der Besprechung am 16.8.2012

Wie am 16.8. in einer Informationsveranstaltung im MBWSV mitgeteilt, beabsichtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fortzuschreiben. Es ist hier zunächst Aufgabe der Länder, Vorhaben zur Bewertung vorzuschlagen.

Um im Rahmen dieser Abfrage alle Vorhaben zu erfassen, die in den Regionen in der Diskussion sind, bitte ich abzufragen, welche Vorhaben des Bundesfernstraßenbaus aus der Sicht der Kommunen Ihres Regierungsbezirks untersucht werden sollen. Hierzu ist ein erläuterndes Schreiben von Herrn Minister Groschek zur Weiterleitung an alle Kommunen des Landes beigefügt, in dem er bittet, Sie bei den entsprechenden Erhebungen zu unterstützen.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de

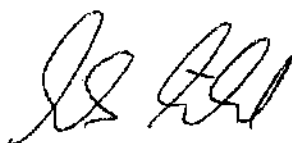
Öffentliche Verkehrsmittel:
Straßenbahnlinien 704, 709,
719 bis Haltestelle
Landtag/Kniebrücke

Ich bitte darauf zu achten, dass nur solche Projekte aufgeführt werden, die eindeutig für die Baulast des Bundes in Frage kommen und auch bedarfsplanrelevant sind.

Anschließend bitte ich Sie, gem. Landesplanungsgesetz ein Votum Ihres Regionalrates herbeizuführen, welche Vorhaben dieser zur Bewertung vorschlägt. Dieses Votum ist von besonderer Bedeutung, da der Bund mitgeteilt hat, dass aufgrund der Strategischen Umweltprüfung grundsätzlich keine Nachmeldungen von Projekten möglich sein werden. Ein endgültiges Votum des Regionalrates über die Aufnahme von Maßnahmen in den Bedarfsplan ist nach Vorliegen des BVWP im Rahmen der offiziellen Länderbeteiligung vorgesehen.

Da der Bund die Übersendung der Vorschläge der Länder ab April erwartet und der Landesbetrieb Straßenbau im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen die anstehenden Vorschläge planerisch auszuarbeiten hat, bitte ich mir die Voten der Regionalräte bis zum Ende des Jahres zu übersenden. Hier bitte ich auch die abgelehnten Vorhaben zur Kenntnis zu geben.

Im Auftrag



Dr. Markus Mühl

Initiative Metropolregion Rheinland

Vorhabenanmeldungen der Initiative Metropolregion Rheinland für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes

Vorbemerkung

Beim 1. Regiogipfel des Rheinlandes am 22.09.2011 haben die Vertreter der Städte und Kreise das interregionale Konsenspapier „Verkehr im Rheinland“ verabschiedet, das die gemeinsamen Handlungsschwerpunkte der nächsten Jahre aufführt. Das Konsenspapier wurde bei der im Oktober 2011 in Köln stattfindenden Verkehrskonferenz an Herrn Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer mit der Bitte um Unterstützung überreicht.

In dem Konsenspapier wurden die verkehrlichen Problembereiche und die dringlichen Handlungsfelder aufgezeigt, jedoch bewusst keine konkreten Infrastrukturvorhaben und -projekte benannt. Nunmehr geht es darum, für die anstehende Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) die für die Entwicklung der Metropolregion Rheinland herausragend wichtigen Vorhaben und Projekte zu identifizieren, die von den Kommunen und Kammern in der Metropolregion Rheinland gemeinsam und geschlossen gegenüber Bund und Land vertreten werden.

Die hierfür auf der Arbeitsebene der beteiligten Städte und Kreise sowie Kammern gebildeten Arbeitskreise und Unterarbeitskreise haben im Dialog die nachstehende Vorhabenanmeldeliste anhand ausgewiesener Kriterien identifiziert und konsensual vereinbart.

Verkehrliche Erfordernisse der Metropolregion Rheinland

Die Metropolregion Rheinland ist eine kraftvolle Wachstumsregion im Westen Deutschlands und in der Mitte Europas liegend. Das Rheinland ist der stärkste Wirtschaftsstandort Deutschlands. Das Bruttoinlandsprodukt liegt bei 246 Mrd. €. Das ist die Spitzenposition im Vergleich zu den anderen Metropolregionen Deutschlands. Jedes 5. der 30 großen DAX-Unternehmen hat seinen Sitz im Rheinland. Im Rheinland sind fast 16.000 große und mittelständische Unternehmen angesiedelt.

Mit 7,4 Mio. Einwohnern ist das Rheinland auch die bevölkerungsreichste Metropolregion Deutschlands und darüber hinaus auch auf längere Sicht noch eine Wachstumsregion. Die aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung NRW prognostiziert bis 2030 ein z.T. über 10%iges Bevölkerungswachstum der großen Städte entlang der Rheinschiene bei leicht abnehmenden Bevölkerungszahlen in den ländlich strukturierten Kreisen der Metropolregion. 2,7 Mio. Beschäftigte arbeiten im Rheinland. Rund 1,5 Mio. Auto-Pendler sind täglich zu ihren Arbeitsstätten unterwegs.

Das Rheinland hat unter den deutschen Metropolregionen das größte Verkehrsaufkommen, die größte Verkehrsdichte, den größten Kfz- und Pkw-Besatz, den größten ÖPNV-Kundenanteil und laut ADAC die längsten Staus Deutschlands.

Aufgrund der hohen Siedlungsdichte und der Wachstumsdynamik ist der Verkehr im letzten Jahrzehnt zu einem der wesentlichsten Faktoren für die Entwicklung der

Standortqualität für Wirtschaft und Wohnen/Leben geworden. Bund und Land müssen gemeinsam stärkere Anstrengungen unternehmen, um den täglichen Verkehrskollaps auf den Autobahnen im Großraum Köln/Düsseldorf und die auf den verkehrlichen Hauptrelationen zu den Metropolkernen Düsseldorf und Köln immer unzumutbarer werdenden Verhältnisse für die Bahnnutzenden aufzulösen oder zumindest nachhaltig zu entschärfen bzw. verbessern.

Es bedarf zügiger und kräftiger Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur im Rheinland. Ohne kräftigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind im Rheinland keine Verlagerungen von der Straße auf die Schienen und Wasserwege im Personen- und Güterverkehr möglich. Die bestehende hohe Gleisbelegung und zunehmende Konkurrenz zwischen Fern-, Güter- und Nahverkehr um Gleistrassen stören immer stärker die Betriebsabläufe im Schienenverkehr und damit die Zuverlässigkeit des Systems Bahn. Mangelnde Schieneninfrastruktur ist ein Hemmschuh für die Weiterentwicklung und Prosperität des Wirtschaftsstandortes Rheinland/NRW/Deutschland.

Die Metropolregion Rheinland ist besonders von den stark anwachsenden Hinterlandverkehren der ZARA-Häfen in Belgien und den Niederlanden betroffen. Das Rheinland ist Haupttransitland der stark ansteigenden Güterverkehrsströme von den immer weiter ausgebauten ZARA-Nordseehäfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) in das europäische Hinterland. Über die Nordseehäfen wird 80% des europäischen Außenhandels abgewickelt und über verschiedene Güterstrecken innerhalb Europas verteilt. Eine der wichtigsten europäischen Gütertransportachsen ist die Verbindung (Rom-) Genua-Rotterdam. Durch den Ausbau transalpiner Eisenbahntunnel wird sich der Güterverkehr auf der Rheinschiene in den nächsten 10 Jahren drastisch erhöhen. Die aus dem Bundesverkehrswegeplan abgeleitete Verkehrsprognose sagt daher für das Rheinland bis 2025 eine deutliche Zunahme der Gesamtgüterverkehrstransportleistung (Binnen-, Quell-, Ziel- und Transitverkehr) von insgesamt 69% voraus, wobei die Güterverkehrstransportleistung im Transitverkehr auf der Straße voraussichtlich um 129%, auf der Schiene um 69 % und auf der Wasserstraße Rhein um 36% zunehmen wird. Allein zwei der geplanten europäischen Gütervorrangstrassen queren diese Region. Sofern die Schienenstrecken und die Wasserstraße Rhein nicht adäquat zu den erwarteten Gütermengen ausgebaut werden, werden diese Warenströme das bereits heute hoch belastete Fernstraßennetz weiter belasten, das Verkehrssystem zum Erliegen bringen und die innerregionalen Verkehre auf das nachgeordnete Straßennetz verdrängen, verbunden mit negativen Folgen für die Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Rheinland und die Umweltsituation.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass insbesondere in der hochverdichteten Siedlungsachse entlang des Rheins bei allen Verkehrsprojekten ein erheblich größerer Planungs- und Finanzierungsaufwand zu leisten, ist als in allermeist weniger verdichteten Regionen oder solitären Verdichtungsbereichen.

Die Mittelzuweisungen des Bundes für den Ausbau und die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur und die Betriebsleistungen im SPNV im Rheinland und NRW müssen diesen strukturellen Besonderheiten weitaus stärker Rechnung tragen, als es bislang der Fall war. Insbesondere der BVWP muss stärker und zügiger die verkehrsinfrastrukturellen Erfordernisse des Rheinlands und NRW aufgreifen und zur Umsetzung bringen.

Die Vorschläge der Metropolregion Rheinland zum BVWP konzentrieren sich daher auf Vorhaben, die

- von allen Beteiligten der Metropolregion Rheinland (Kommunen und Kammern) geschlossen getragen und unterstützt werden,
- die überregionale, strategische Bedeutung für das Rheinland und darüber hinaus sowie
- einen hohen Verkehrswert haben.

Mit höchster Priorität sind überschaubare Vorhaben benannt worden, die in kurzer Zeit planerisch und finanziell realisierbar und baulich umsetzbar erscheinen. Diese ausgewählten Vorhaben sind prädestiniert, die Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs in den Netzen zu erhöhen sowie Stör- und Stauanfälligkeiten zu senken. Besonderes Augenmerk ist auf Engpassbeseitigungen in den Netzen gelegt worden.

Um zu einer Beschleunigung der Umsetzung der Vorhaben zu gelangen, ist es wichtig, neben dem gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz bei Neu- und Ausbauvorhaben zusätzliche Mittel im Rahmen der Lärmsanierung für die bestehenden Streckenteile bereitzustellen. Bei einer weiteren Verdichtung der Verkehre im Bestand ist zur Erreichung einer ausreichenden Akzeptanz bei den betroffenen Anwohnern ein forcierter Ausbau des sanierenden Lärmschutzes erforderlich.

Mit dem Eisernen Rhein wird auch ein Vorhaben für den Infrastrukturausbau angemeldet, das strategisch für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung von besonderer Bedeutung ist, jedoch planerisch und politisch noch vertiefend aufgearbeitet werden muss. Bei der Trassenfindung sind die Interessen der betroffenen Gebietskörperschaften hinreichend zu berücksichtigen.

Vorhabenanmeldungen für den Bereich Schienenverkehr

1. Betuwe-Linie:
Ausbaustrecke (ABS) Emmerich – Wesel – Oberhausen:
Dreigleisiger Ausbau (Blockverdichtung und elektronisches Stellwerk gehen bereits ab 2013 in Betrieb)
2. Rhein-Ruhr-Express (RRX):
ABS Duisburg – Düsseldorf/Benrath:
sechsgleisiger Ausbau
ABS Düsseldorf/Benrath – Köln/Mülheim:
durchgängiger viergleisiger Ausbau (Engpassbeseitigung im Bereich Leverkusen - Langenfeld)
3. Ausbau des Bahnknotens Köln
Die Untersuchung des NVR zum Bahnknoten Köln umfasst 15 Einzelmaßnahmen. Es besteht Einvernehmen, dass das abgestimmte Maßnahmenbündel BVWP-relevanter Maßnahmen mit Ausnahme der Maßnahme Nr. 15 Verbindungsstrecke „Rheydtter Kurve“ für den BVWP als Gesamtpaket angemeldet werden soll.
4. ABS Venlo - Viersen: Zweigleisiger Ausbau Kaldenkirchen – Dülken
5. ABS Mönchengladbach-Köln: Engpassbeseitigung Mönchengladbach-Rheydt - Odenkirchen
6. Zusätzliches durchgehendes 3. Gleis Köln - Aachen
(Vorhaben ist als eigenständige Maßnahme dargestellt, da die NVR-Untersuchung nur kleinere Teilmaßnahmen enthält.)
7. ABS / NBS (Roermond) – Grenze D/NL - Mönchengladbach-Rheydt (Eiserner Rhein)
Dingliches strategisches Vorhaben des weiteren Bedarfs

Vorhabenanmeldungen für den Bereich Straßenverkehr

1. Verbindung Rheinschiene – mittleres Ruhrgebiet:
A 44 Neubau AK Ratingen/Ost – AS Heiligenhaus/Hetterscheid (bei Velbert)
2. Kölner Autobahnring
Ausbau und Erweiterung aller AK im Zuge des Autobahnringes Köln
A 3 AS Leverkusen – AK Leverkusen: Ausbau auf 8 Fahrstreifen
3. A 1 AS Blankenheim – AS Kelberg (Lückenschluss NRW – Rheinland-Pfalz)
4. A 59 Bonn – Rhein-Sieg: Ausbau auf 6 Fahrstreifen
5. A 59 Bonn – AD Sankt Augustin: Ausbau auf 8 Fahrstreifen
6. A 57 Köln – AK Kamp-Lintfort: Kompletausbau auf 6 Fahrstreifen
7. A 52 AK Neersen – AK Mönchengladbach: Ausbau auf 6 Fahrstreifen
8. A 61 Kaldenkirchen – Rheinland-Pfalz: Ausbau auf 6 Fahrstreifen
vordringlich A 61 AK Mönchengladbach – AK Wanlo
9. A 44 AK Neersen - KR-Forstwald: Ausbau auf 6 Fahrstreifen
10. Ausbau der A 46 zwischen Westring und AK Sonnborn: Fortführung des 6-streifigen Ausbaus der A 46 bis zum Anschluss an das Sonnborner Kreuz und den Abzweig zur L 418
11. A 1 AK Köln-West – AD Erfttal: Ausbau auf 6 Fahrstreifen
12. Rheinquerung in Höhe Köln-Godorf/Niederkassel: Verbindung von A 553 zur A 59
13. Stärkung der Ost-West-Achse im Süden der Metropolregion Rheinland: Die Konkretisierung der Maßnahme erfolgt durch den Interkommunalen Arbeitskreis bis Ende 2012.

Vorhabenanmeldungen für den Bereich Bundeswasserstraßen

1. Rhein: Herstellung einer durchgängigen Fahrrinntiefe von 2,80 m von Duisburg bis Bonn
Dringliche strategische Maßnahme des weiteren Bedarfs

Verfahrensgang und weiteres Vorgehen

Der aktuelle BVWP hat eine Laufzeit bis 2015. Die Anmeldungen der Vorhaben- und Projektvorschläge für den BVWP läuft formal über die Länder. Die Länder melden ihre Vorschläge für den Infrastrukturausbau dem Bund. Der Bund bewertet die Vorschläge in einem gesetzlich vorgegebenen Bewertungsverfahren und stellt daraus die Ausbaubedarfspläne für Schienen und Straße auf. Das Bundesverkehrsministerium hat das Anmeldeverfahren für den neuen BVWP im Frühjahr 2012 gestartet. In dem Verfahren werden die Bundesländer und über die Bundesländer die Bezirksregierungen, Gebietskörperschaften und Verbände an der BVWP-Aufstellung beteiligt.

Die Arbeitsgruppe Verkehr der Metropolregion hat im Februar 2012 zur Vorbereitung auf das bevorstehende Anmeldeverfahren eine Unterarbeitsgruppe eingerichtet, die die Aufgabe erhalten hat, eine konsensfähige Vorschlagsliste für die Vorhabenanmeldung zum BVWP zusammenzustellen. Sie soll ausschließlich die aus Sicht der gesamten Metropolregion wichtigsten Verkehrsprojekte der nächsten Jahre umfassen und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Insofern ist diese Vorhabenanmeldeliste der Initiative Metropolregion Rheinland auch nicht als Konkurrenz, sondern als Grundlage für die Beratungen der Regionalräte in den Regierungsbezirken Düsseldorf und Köln zu verstehen.

Am 15.06.2012 hat die Arbeitsgruppe Verkehr die vorliegenden Vorhabenanmeldungen der Initiative Metropolregion Rheinland zum BVWP beraten und abgestimmt. Einvernehmlich wurde die Empfehlung an die Mitglieder der Initiative Metro-

polregion Rheinland ausgesprochen, den jeweils zuständigen Bezirksregierungen die vorliegenden Vorhabenanmeldungen als Stellungnahme und Projektvorschlag zuzustellen. Den Akteuren der Initiative Metropolregion Rheinland ist es freigestellt, zusätzlich zu den gemeinschaftlich getragenen Vorhabenanmeldungen weitere Stellungnahmen und Vorhabenanmeldungen vorzunehmen.

Aufgrund der eng gesetzten Termine konnte leider keine Beratung und Willensbekundung des Regiogipfels Rheinland stattfinden.

Parallel zur Aufstellung der Vorhabenliste für den BVWP werden von der Arbeitsgruppe Verkehr der Initiative Metropolregion Rheinland z.Z. auch Vorhabenvorschläge für den Landesverkehrsinfrastruktur-Bedarfsplan erarbeitet. Hierfür liegen das Aufstellungsverfahren und die Terminplanung seitens des Landes jedoch noch nicht fest.

Die Arbeitsgruppe Verkehr ist sich einig, dass wichtige verkehrliche Ziele und Maßnahmen für das Rheinland auch jenseits der reinen Infrastrukturvorhaben vorangebracht werden müssen. Um die Möglichkeiten des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements für das Rheinland wirkungsvoll zu beraten und umzusetzen, hat sie die Unterarbeitsgruppe "Strategische Verkehrsplanung" eingesetzt.

Rheinland, im Juni 2012



Dienststelle

15

Datum

25.09.2012

Auskunft erteilt

Herr Bosse

Tel.

0221 / 221-24419

Date
trete

Initiative Metropolregion Rheinland Vorhabenliste der UAG „Landesverkehrsprojekte“ (Stand: 25.09.2012)

Folgende Vorhaben wurden von der Unterarbeitsgruppe „Landesverkehrsprojekte“ zusätzlich zu den bereits in der UAG „Bundesverkehrswegeplan“ aufgeführten Maßnahmen als geeignet angesehen für eine Nennung im Rahmen der Interessensbekundung der Initiative Metropolregion Rheinland (die Nummerierung stellt keine Rangfolge dar!):

Interessensbekundung Schiene

1. S-Bahn-Anbindung Bonn rechtsrheinisch

ABS Troisdorf – Bonn/Oberkassel: Ausbau für Verlängerung der S 13 (kurzfristig):
Das Projekt verbessert deutlich die Pendlerbeziehungen zwischen den Oberzentren Köln und Bonn sowie den rechtsrheinischen Siedlungsbereichen des Rhein-Sieg-Kreises und ermöglicht zusätzlich eine bessere Anbindung des Raums Bonn (insbesondere der Arbeitsplatzschwerpunkte im Bonner und Beueler Süden) an den Flughafen Köln/Bonn. Der Streckenausbau der S 13 ist in der „Sammelvereinbarung 5 gemäß § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz“ enthalten. So soll er – das endgültige Einverständnis Bund, Land und DB steht noch aus – aus dem Nahverkehrsanteil der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen DB AG und Bund finanziert werden. Die Stationen sind im Infrastrukturfinanzierungsplan des Landes („besonderes Landesinteresse“) gemäß § 13 ÖPNVG enthalten.

2. S-Bahn-Anbindung Bonn linksrheinisch

ABS Köln – Bonn/Mehlem: Streckenausbau für neue S-Bahn-Linie (mittel- bis langfristig):
Die linksrheinische DB-Stammstrecke Köln-Bonn hat bereits heute ihre Kapazitätsgrenzen deutlich überschritten. Die Belastung wird nicht zuletzt durch den weiter anwachsenden Güterverkehr (plus 56 % bis 2025) noch weiter zunehmen. Aufgrund der unübersehbaren starken Nachfrage und einer nicht zu schaffenden größeren Taktverdichtung auf den vorhandenen Gleisen ist eine S-Bahnverbindung mit entsprechendem Streckenausbau unverzichtbar. Ebenso würde der Ausbau Kapazitäten für den zunehmenden Güterverkehr schaffen sowie eine Lärmvorsorge bedeuten.

3. Reaktivierung der Bördebahn für den SPNV

ABS Düren – Zülpich – Euskirchen:

Die Bahnstrecke Euskirchen – Düren verbindet mit einer Entfernung von ca. 30 Kilometern die beiden Kreisstädte miteinander und bindet die an der Strecke gelegenen Orte an die Hauptstrecken Köln-Düren-Aachen bzw. Köln-Euskirchen-Trier an. Die Reaktivierung dieser bestehenden, 1983 für den Personenverkehr stillgelegten Strecke durch 11 neu eingerichtete bzw. reaktivierte Haltepunkte zwischen den beiden Endbahnhöfen und durch gesicherte Gleisübergänge ist Grundlage für eine SPNV-Erschließung der Region zwischen Düren und Euskirchen. Damit lässt sich eine deutliche Verbesserung des heute mit Busbetrieb erreichten niedrigen Verkehrsstandards erzielen, verbunden mit Fahrgastzuwächsen aufgrund geringerer Reisezeiten. Ein aktuelles Gutachten des Büros IVV aus Aachen zeigt auf, dass durch diese Maßnahme ein ausreichendes Fahrgastpotential aktiviert werden kann. Im Rahmen der Diskussion um den Bahnknoten Köln kann die Bördebahn als Bypass den stark frequentierten Knoten Köln entlasten. Die Trasse ist im Bestand vorhanden, weshalb keine Widerstände gegen die Trassenführung zu erwarten sind.

4. Lückenschluss zwischen Hauptbahn Aachen-Düsseldorf und Nebenbahn Düren-Linnich

ABS Linnich/Baal – Lindern:

Die ÖPNV-Verbindung des Kreises Düren in den Kreis Heinsberg wird derzeit fast ausschließlich durch die Buslinien 409 und 295 abgewickelt. Pendler in den Raum Aachen bzw. Düsseldorf Rhein-Ruhr müssen hierzu die o.g. Buslinien nutzen und in den Bahnhöfen Lindern bzw. Baal in den SPNV in Richtung Düsseldorf bzw. Aachen umsteigen.

Die Kreise Heinsberg und Düren sind seit einiger Zeit intensiv damit beschäftigt eine schienegebundene Verbindung zwischen der Hauptbahn Aachen – Mönchengladbach und dem heutigen Endpunkt der Rurtalbahn zu verwirklichen. Durch einen Neubau der Strecke würde hier, je nach Anbindung, eine durchgängige Verbindung der Region Düren unter Umfahrung des Bahnknotens Aachen an Mönchengladbach bzw. Heinsberg möglich.

Hierzu sollen nun abschließend zwei diskutierte Streckenvarianten untersucht werden.

Über eine Machbarkeitsstudie, die der NVR beauftragt hat, sind Fahrgastpotentiale identifiziert und darüber hinaus die zweckmäßigste Variante der Durchbindung ermittelt worden. Die Studie befindet sich in der Endabstimmung.

5. Ratinger Weststrecke

ABS Duisburg/Duissern - Ratingen – Düsseldorf: Reaktivierung für den SPNV

mit Ausbau eines durchgängigen dritten Gleises zw. Duisburg-Wedau und Düsseldorf-Rath:

Zwischen Duisburg, Ratingen und Düsseldorf bestehen starke Pendlerverflechtungen.

Verkehrsprognosen zur Reaktivierung der Ratinger Weststrecke für den SPNV ermittelten ein Fahrgastpotential von täglich 16.000 Fahrten. Jüngste Infrastruktur - und Fahrplanuntersuchungen von DB Netz AG und IBV/SMA haben ergeben, dass der Ausbau eines dritten Gleises zwischen Duisburg-Wedau und Düsseldorf-Rath für die Reaktivierung des Personenverkehrs notwendig ist.

6. Ost- Verlängerung Regiobahn (rechtsrheinisch)

ABS Mettmann – Wülfrath - Wuppertal-Vohwinkel:

Verlängerung der Regiobahn von Mettmann, Stadtwald über Wülfrath nach Wuppertal zur Verbesserung der SPNV-Verbindungen aus dem Kreis Mettmann nach Düsseldorf und Wuppertal. Das Vorhaben ist in der 1. Stufe der IGVP verankert. Der Planfeststellungsbeschluss liegt seit September 2010 vor.

7. West- Verlängerung Regiobahn (linksrheinisch)

ABS Kaarst – Kaarster See - Willich – Viersen:

Aus dem linksrheinischen Raum bestehen starke Pendlerverflechtungen nach Düsseldorf. Zur Verbesserung der SPNV-Verbindungen nach Düsseldorf ist die Streckenverlängerung der Regiobahn über Kaarst nach Willich und Viersen erforderlich. Dieses Vorhaben zielt darauf ab, die S-Bahn-Strecke S 28 nach Westen zu verlängern und für weitere Bevölkerungsteile des Gebiets zwischen Düsseldorf, Mönchengladbach und Viersen zugänglich zu machen. Zudem wird die Vernetzung mit dem niederländischen Grenzraum spürbar verbessert. Die standardisierte Bewertung hat für diese Maßnahme einen positiven Nutzen-Kosten-Faktor nachgewiesen. Mit dieser Verbindung werden deutliche Reisezeitvorteile für die Berufs- und Ausbildungspendler sowie sonstigen ÖPNV-Nutzenden erzielt. Raumwiderstände sind in der Realisierungsphase nicht zu erwarten. Die gewidmete Trasse wurde freigehalten und kann durchgängig wieder in Nutzung gebracht werden.

8. U 81 Stadtbahnverbindung zwischen Düsseldorf-Flughafen und Neuss/Krefeld

Aus- und Neubau einer Stadtbahnstrecke zwischen Düsseldorf-Flughafen, Messe/Arena Düsseldorf und Neuss/Meerbusch/Krefeld mit neuer Rheinquerung:

Diese Stadtbahnverbindung stellt für die Region um Düsseldorf eine wichtige strategische Infrastrukturmaßnahme mit herausragender verkehrlicher und wirtschaftsstruktureller Bedeutung dar. Mit diesem Vorhaben erhalten die linksrheinischen Siedlungsschwerpunkte in Krefeld, Meerbusch und Neuss eine schnelle Direktanbindung an die Düsseldorfer Messe und den Flughafen sowie die im Düsseldorfer Norden gelegenen Bürostandorte. Das Vorhaben

verbessert die regionale Verbindungsqualität und generiert deutliche Reisezeitvorteile im regionalen und kommunalen ÖPNV-Netz.

9. Durchbindung der Erftbahn RB 38 als elektrifizierte S-Bahn ins VRR-Verbundgebiet

ABS Bedburg - Grevenbroich – Neuss – Düsseldorf:

Die Ausbaumaßnahme dient der Verbesserung der SPNV-Verbindung des südlichen linksrheinischen Raumes zu den Arbeitsplatzschwerpunkten in Köln und Düsseldorf.

Eine S-Bahn im Taktverkehr kann die Pendlerströme in die Oberzentren Düsseldorf und Köln besser bedienen und darüber hinaus eine wichtige Funktion im Freizeitverkehr der Region übernehmen. Außerdem bietet diese Verbindung eine echte Alternative zu der stark überlasteten Direktverbindung Köln-Düsseldorf. Am Bahnhof Grevenbroich besteht zudem eine attraktive Umsteigebeziehung zur Strecke Koblenz-Köln-Mönchengladbach

10. Einrichtung eines Regionalhalts in Düsseldorf-Bilk

Aus dem linksrheinischen Raum (Neuss, Mönchengladbach, Krefeld, Kleve, Grevenbroich, Aachen etc) kommende Regionalbahnen (RE 4, RE 10, RE 13 und RB 37) fahren heute am Balker Bahnhof vorbei und halten erst am Hauptbahnhof Düsseldorf. Die Einrichtung des Regionalhalts in Bilk schafft für diese regionalen Relationen deutliche Routenverkürzungen, die für viele Berufs- und Ausbildungspendler zu deutlichen Reisezeiteinsparungen und zur Entlastung des Düsseldorfer Hauptbahnhofes in der HVZ führen. Prognostiziert sind für den Regionalhalt täglich rd. 11.000 Ein-, Aus- und Umsteiger. Für den Regionalhalt Bilk wurde ein Nutzen-Kosten-Wert von 5,7 ermittelt.

11. Zusätzlicher RRX-Haltepunkt in Düsseldorf-Benrath (und in Köln-Mülheim)

Die auf Initiative der Stadt Düsseldorf erstellte aktuelle Studie von DB-Projektbau zur baulichen und betrieblichen Machbarkeit eines RRX-Haltes in Benrath zeigt, dass sich bei einer Verlängerung des 6-gleisigen Ausbaus der RRX-Trasse bis südlich der Bahnhofes Benrath für den Schienenpersonenfern- und -nahverkehr deutliche Vorteile generieren lassen. Für den DB-Fernverkehr lassen sich auf den Nord-Süd-Relationen Reisezeitgewinne von 8 Minuten pro Zug erreichen. Zusätzlich ermöglicht der verlängerte Gleisausbau auch den Ausbau des von der Stadt Düsseldorf seit den Anfängen der RRX-Planung vehement eingeforderten Regionalhalts in Benrath zum RRX-Systemhaltepunkt. Mit der aktuellen Studie sind zentrale Grundannahmen der Basisstudie des Bundes von 2006 für die RRX-Planung widerlegt.

Der Regionalhalt in Benrath wird derzeit von 5.000-6.000 Ein- und Aussteigern täglich frequentiert. Der Einzugsbereich des Bahnhofes Benrath erfasst neben den Düsseldorfer Süden auch große Teile von Langenfeld, Monheim und Hilden. Die vorhandenen guten Verbindungsqualitäten und die Reisezeitvorteile bleiben bestehen und werden durch das hochwertige RRX-Betriebskonzept sogar noch verbessert. Durch die Einrichtung des RRX-Systemhalts werden zudem aufwendige betriebliche Kompensationsmaßnahmen zur Bewältigung des täglichen SPNV-Fahrgastaufkommen in Benrath entbehrlich.

Für den Fall, dass eine Finanzierung dieser Anpassungsmaßnahme durch den Bund nicht möglich ist, wäre zu überlegen, über eine Landesinitiative eine Komplementärfinanzierung sicher zu stellen.

(Ein RRX-Regionalhalt in Köln-Mülheim ist nach Ansicht der UAG Landesverkehrsprojekte ebenfalls erforderlich, um den zahlreichen Berufspendlern aus dem Bergischen Land sowie dem rechts- und dem linksrheinischen Kölner Norden, die derzeit den Regionalexpress ab Köln-Mülheim in Richtung Düsseldorf benutzen, zukünftig den zeitaufwändigen Umweg über den RRX-Haltepunkt Köln-Deutz zu ersparen. Im Gegensatz zum Haltepunkt Düsseldorf-Benrath handelt es sich hierbei jedoch nicht um ein bauliches Projekt, sondern, da der Bahnhof Köln-Mülheim bereits weitgehend gemäß RRX-Standard ausgebaut ist, lediglich um eine Berücksichtigung im künftigen Betriebskonzept des RRX).

Interessensbekundung Straße

12. Autobahnanbindung Wuppertal/Ronsdorf

L 419 Netzschluss mit Anbindung an die A 1:

Die Vollendung der sogenannten Wuppertaler Südtangente zwischen der A 46 und der A 1 ist das wichtigste Verkehrsprojekt im Bergischen Städtedreieck. Nachdem der Tunnel Burgholz als Teilstück der Verkehrsverbindung nach vierzig Jahren Planung und vier Jahren Bauzeit in 2006 fertig gestellt wurde, muss die sanierungsbedürftige und nicht mehr leistungsfähige L 419 (Parkstraße) ausgebaut und mit einer neuen Anschlussstelle an die A 1 angebunden werden. Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass durch den Bau der Landesbetriebe und die Gewerbeansiedlung auf den ehemaligen Kasernengeländen die Belastung der L 419 noch weiter zunehmen wird. Angesichts bekannter Studien, die eine drastische Erhöhung des Personen- und Schwerlastverkehrs in den nächsten Jahren prognostizieren, ist der Ausbau der L 419 auch von überregionaler Bedeutung. Das Straßenverkehrsprojekt ist erforderlich, um den zahlreichen Berufspendlern aus dem Bergischen Land in Richtung Düsseldorf und Köln zukünftig die täglichen Staus auf der A 46 zu ersparen und den volkswirtschaftlichen Schaden zu minimieren. Bei Ausbau der L 419 mit direkter Anbindung an die A 1 werden gemäß einer Verkehrsuntersuchung Verlagerungen von der A 46 von bis zu 14.000 Kfz/Tag prognostiziert.

13. Ost-West-Verbindung im deutsch-niederländischen Grenzgebiet in Richtung Heerlen

L 42n OU Scherpenseel zur Anbindung an den Buitenring in der Region Parkstad Limburg:

Die Provinz Limburg plant im Grenzgebiet zu NRW eine ca. 26 km lange, autobahnähnliche Ringstraße, welche die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss erhöhen, die dortigen Ortskerne vom starken LKW-Durchgangsverkehr entlasten und die Attraktivität sowie Wirtschaftskraft der Region beiderseits der Grenze stärken soll. Nach gerichtlich erzwungener Überarbeitung der Trassenführung zur Berücksichtigung von Naturschutzbelangen soll der Bau des niederländischen Buitenrings nun im März 2013 beginnen und bis 2015 abgeschlossen sein. Mit der gemeinsam in einem „Letter of Intent“ vereinbarten L 42n OU Scherpenseel auf deutscher Seite und der Fortführung als Randweg Abdissenbosch auf niederländischer Seite lässt sich ein leistungsfähiger Netzschluss zwischen der B 56 bei Geilenkirchen und dem Buitenring zur Verbesserung des deutsch-niederländischen Grenzverkehrs herstellen.

Da der Zeitpunkt der Fortschreibung oder Neuaufstellung des Landesverkehrs-Infrastrukturplans noch nicht feststeht, hat die UAG vereinbart, diese Liste bis dahin mindestens einmal jährlich zu aktualisieren.

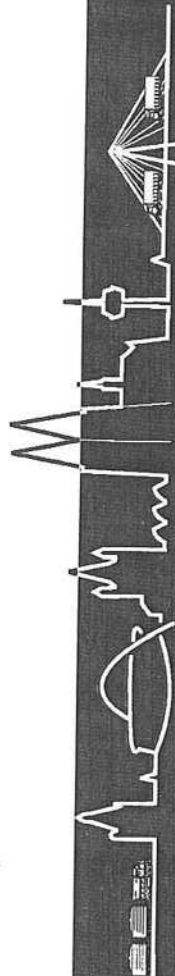


Anlage 6

Leitbild Verkehr 1.0

W. Stump
Werner Stump

Der Rhein-Erft-Kreis ist durch seine geographische Lage ein Kreis mit hohen Verkehrsbelastungen und Raumansprüchen: Die Verkehrsprognosen wie auch die geplanten Struktur Anpassungen stellen den Kreis und die 10 kreisangehörigen Städte vor große Herausforderungen. Eine Bestandsanalyse wie auch eine Wertung der Erkenntnisse verdeutlichen, dass großer Handlungsbedarf besteht. Mit der nachfolgenden Ausarbeitung der erkennbaren Zielkonflikte werden Lösungsstrategien aufgezeigt. Auf dieser Grundlage soll in den nächsten Jahren systematisch ein Leitbild „Verkehr“ entwickelt werden.



Inhalt:

1. Ausgangssituation in der Region KölnBonn

- 1.1 Polyzentrische Raumstruktur mit hohem Verkehrsaufkommen
- 1.2 Für das Rheinland wird weitere Verkehrszunahme prognostiziert
- 1.3 Defizite in der Verkehrsinfrastruktur
- 1.4 Grenzen des Ausbaus/ der Finanzierbarkeit von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen
- 1.5 Zersplitterte Zuständigkeiten mit ausgeprägten lokalen Egoismen, fehlendes regionales Bewusstsein

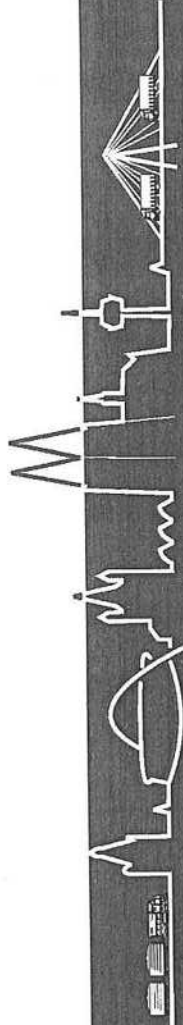
2. Sicherung der Mobilität in der Region KölnBonn

- 2.1 Nachhaltiger Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
 - 2.1.1 Straßenverkehrsinfrastruktur
 - 2.1.2 Schienenverkehrsinfrastruktur
 - 2.1.3 Binnenwasserstraßen/ Häfen
 - 2.1.4 Innovative Verkehrsinfrastrukturfinanzierung
- 2.2 Bessere Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft und Wasser
- 2.3 Verkehrsoptimierung (bessere Auslastung von bestehenden Kapazitäten im Verkehr)
- 2.3.1 Verkehrsmanagement

- 2.3.2 Regional- und Stadtlogistik
- 2.3.3 Bessere zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens
- 2.3.4 Temporäre Verkehrsbeschränkungen
- 2.3.5 Konzepte für den ruhenden Verkehr
- 2.4 Verkehrsverlagerung (Verlagerung des Verkehrs auf verträglichere Verkehrsmittel)
 - 2.4.1 Mobilitätsmanagement
 - 2.4.2 Förderung der Nahmobilität
 - 2.4.3 Regulationsmechanismen
- 2.5 Verkehrsvermeidung (Beeinflussung des Bedarfs nach Verkehr zu dessen Reduktion)
 - 2.5.1 Gighaler (EuroCombi)
 - 2.5.2 Regio-Maut/ City-Maut
 - 2.5.3 Integrierte Raum-, Stadt-, Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung
- 2.6 Einbindung von Verkehrskonzepten in Umwelt- und Klimaschutzkonzepte

3. Handlungsempfehlung für die Region KölnBonn

- 3.1 Institutionalisierung der Zusammenarbeit in der Region KölnBonn
- 3.2 Regionaler, integrativer, intermodaler Masterplan Raum und Verkehr KölnBonn
 - 3.2.1 Themenschwerpunkte eines Masterplans Raum und Verkehr
 - 3.2.2 Gliederung des Masterplans Raum und Verkehr



1. Ausgangssituation in der Region KölnBonn

1.1 Polyzentrische Raumstruktur mit hohem Verkehrsaufkommen

- Die Region ist internationale Verkehrs-, Transport- und Logistikdrehscheibe: Die Region KölnBonn ist in Bezug auf den Personenverkehr und den Warenumschlag ein Verkehrs-, Transport- und Logistik-Knotenpunkt mit internationaler Dimension. Im Umkreis von 500 Kilometern (um Köln) leben 120 Millionen Menschen; in diesem Umkreis werden 40 Prozent des EU-Bruttoinlandproduktes erwirtschaftet.
- Die Region ist bis an die Kapazitätsgrenze belastet: Die Verkehrsträger Straße und Schiene sind bereits seit vielen Jahren zeitweilig regelmäßig bis an ihre Kapazitätsgrenze belastet, jeder Störfall führt unweigerlich zu großen Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf. Die permanent auftretenden Staus auf dem Kölner Autobahnring sind geradezu legendär.

1.2 Für das Rheinland wird eine weitere Verkehrszunahme prognostiziert

- Personenverkehr: Auch wenn sich das Bevölkerungswachstum wegen der allgemeinen demographischen Situation verändern wird, ist in der Region KölnBonn, wegen ihrer polyzentrischen Raumstruktur mit ihren zahlreichen Pendlerverflechtungen, weiterhin von einem überproportional steigenden Mobilitätsbedürfnis auszugehen.
- Güterverkehr: Prognosen gehen für das Rheinland bis 2025 von einem überdurchschnittlich hohen Zuwachs im Gütertransitverkehr „(+129%)“ aus. Die Ursachen liegen in den wachsenden „Hinterlandverkehren aus

den ZARA-Häfen (Zeebrugge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen)“, den zunehmenden Verkehrsströmen auf der Rheinschiene (Europäischer Güterverkehrskorridor Genua-Rotterdam) und den „europäischen Ost-West-Magistralen“ (vgl. [1]).

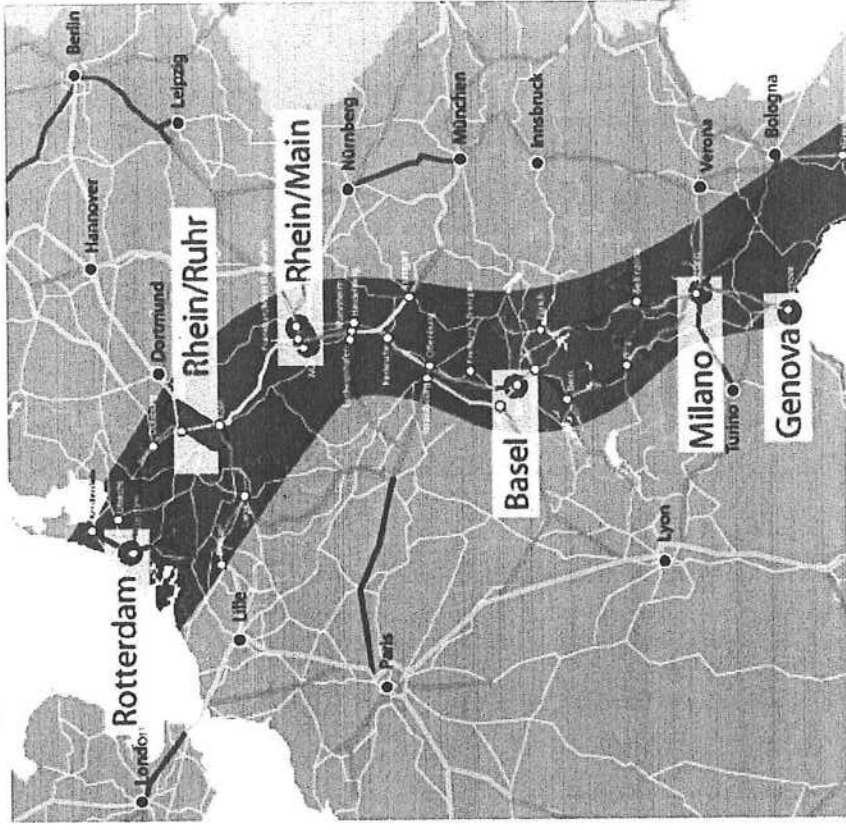
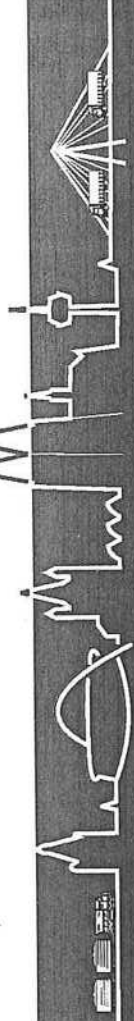


Abb. 1



- Die Güterverkehrsleistung im Rheinland wird bis 2025 „um zwei Drittel“ auf gigantische „275 Milliarden Tonnenkilometer“ ansteigen. Deutliche Zunahmen sind aber nicht nur im Straßengütertransit- sondern auch im Güterquell- „(+57 %)“ und -zielverkehr „(+ 61 %)“ zu erwarten (vgl. [1]).

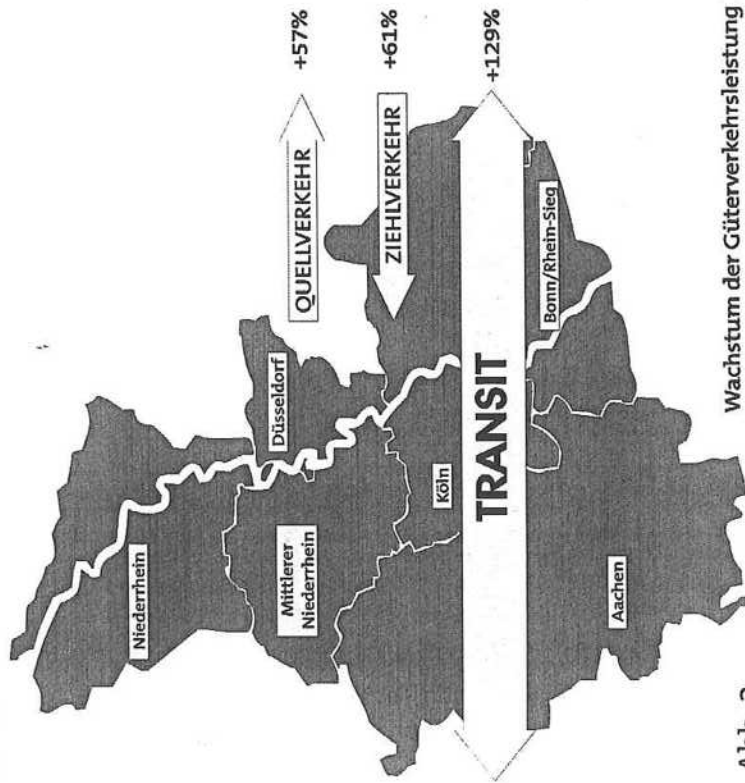


Abb. 2

Die Transportleistungen auf der Schiene werden im Rheinland von „21.921 (2004)“ auf „34.210 (2025) Millionen-Tonnenkilometer“ steigen; gleichzeitig wird eine Zunahme von „49 %“ im schienengebundenen Güterquell- und „42 %“ im -zielverkehr prognostiziert. Zukünftig werden sich die Engpässe infolge des EU-weit geregelten Vorrangs des internationalen Güterverkehrs und infolge des Wettbewerbs im Personenverkehr deutlich verschärfen (vgl. [1]).

Der Verkehrszuwachs wird sich somit nicht nur auf den Verkehrsträger Straße, sondern auch auf den Verkehrsträger Schiene spürbar auswirken.

1.3 Defizite in der Verkehrsinfrastruktur

- Verkehrsträger Straße: Die Verkehrssituation auf dem Kölner Autobahnring ist permanent angespannt (unterdimensionierte Autobahnquerschnitte und Autobahnkreuze, Dauerbaustellen, Unfälle). Die Verkehrssituation in den Teilen des regionalen Straßennetzes ist ebenfalls angespannt; der Ausbau kommt mit der immens fortschreitenden Siedlungs- und Gewerbeentwicklung in den zurückliegenden Jahrzehnten nicht Schritt halten. Die Achillesferse der Region sind die Rheinbrücken. Hinzu kommt ein erheblicher Sanierungs- und Modernisierungstau durch die allgemeine Unterfinanzierung der Straßenerhaltung sowie der drohende Substanzverlust, insbesondere bei den Ingenieurbauwerken.

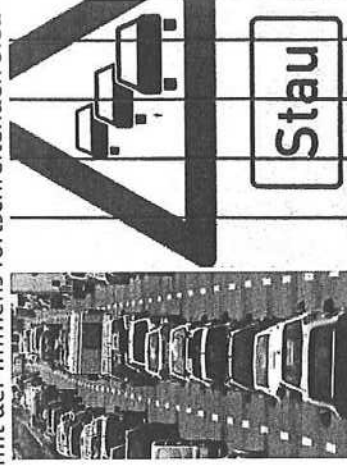


Abb. 3

- **Verkehrsträger Schiene:** Die Nord-Süd- und die West-Ost-Fernverkehrs-
gleise kreuzen sich nicht im Hauptbahnhof sondern in Köln Mes-
se/Deutz; dies schwächt die Leistungsfähigkeit des ohnehin unterdi-
mensionierten Bahnknotens Köln erheblich. Die Achillesferse im Bahn-
verkehr ist die hochbelastete Hohenzollernbrücke. Darüber hinaus be-
stehen Engpässe in allen Zulaufstrecken: Durch „Zugkreuzungen in ei-
ner Ebene, Zusammenlaufen von Strecken des Nah-, Fern und Güterver-
kehrs“ und teils nur wechselseitig einseitig befahrbare Streckenab-
schnitte kommt es häufig zu „Behinderungen und sich ausbreitenden
Verzögerungen“ (vgl. [1]).

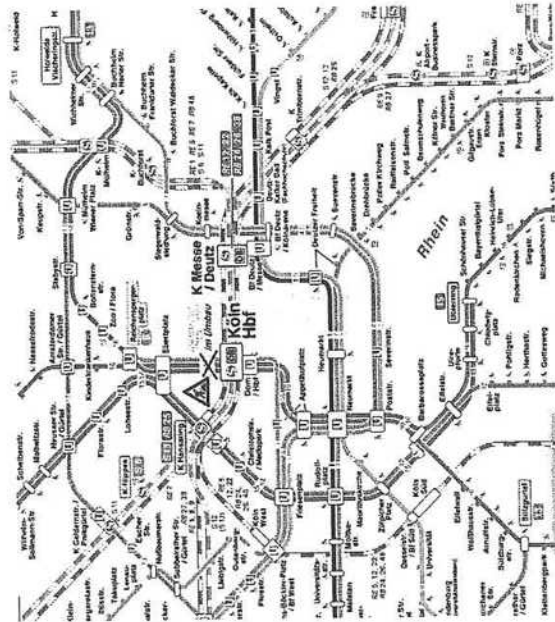


Abb. 4

- **Verkehrsträger Binnenwasserstraße:** „Der Rhein stellt eine der meistbe-
fahrenen Binnenwasserstraßen weltweit dar“. Durchschnittlich befah-
ren den Rhein täglich zwischen „100 (Iffezheim)“ und „600 (niederlän-
dische Grenze)“ Schiffe
pro Tag. Der Rhein als
Bundeswasserstraße
verfügt grundsätzlich
noch über ausreichende
Kapazitätsreserven,
problematisch sind le-
diglich die Kapazitäten
der Häfen. Die beste-
henden Defizite in der
Region KölnBonn kön-
nen durch die projek-
tierten Ausbaumaß-
nahmen voraussicht-
lich so weit abgebaut
werden, dass der zu
erwartende Transport-
zuwachs auf dem
Rhein bewältigt wer-
den kann. „Mit seinen
vier Standorten (Niehl I
u.II, Deutz und Godorf)
ist Köln hinter Duis-
burg der zweitgrößte

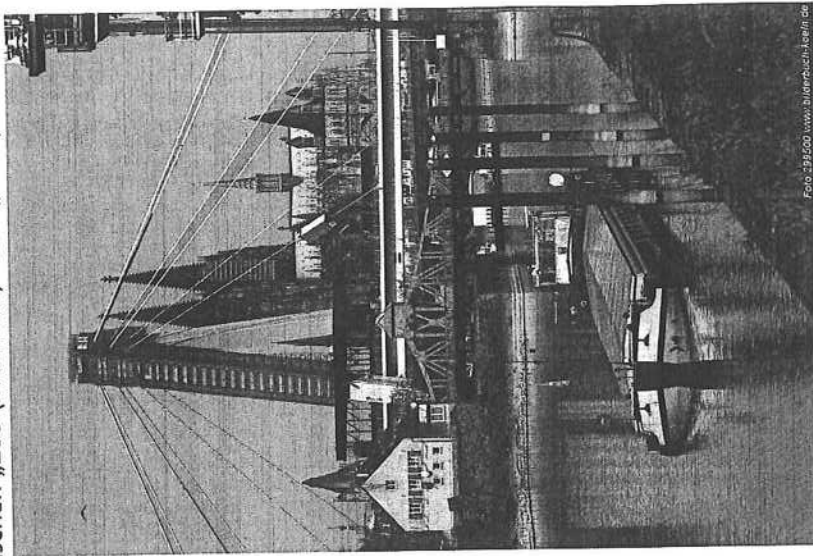
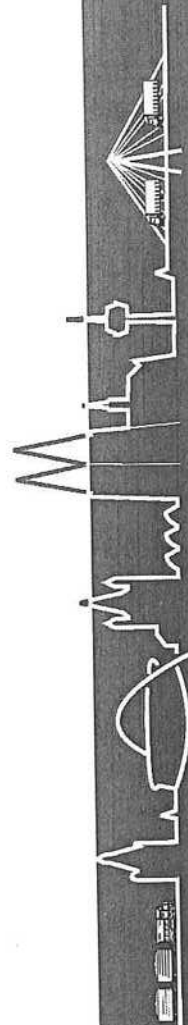


Foto: 39500 www.zukunftschiff.de

Abb. 5



Binnenhafen der Bundesrepublik.“ Bei der Beförderung von Personen spielen die Wasserstraßen in der Region KölnBonn eine vernachlässigbare Rolle (vgl. [III]).

⇒ Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass sich die Transportleistungen aller Verkehrsträger im Rheinland bis 2025 dramatisch erhöhen werden. Während die Steigerungsraten bei den Wasserstraßen noch realistisch verkraftbar erscheinen, sind die Zuwächse bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene ohne durchgreifende Maßnahmen nicht verkraftbar.

⇒ Die Region muss sich deshalb umgehend auf den prognostizierten Verkehrszuwachs vorbereiten und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur Erhöhung der Kapazitäten im Logistikbereich ergreifen, wenn sie - nicht zuletzt wegen der hohen Stau- und Verspätungsanfälligkeit - Gefahr laufen will,

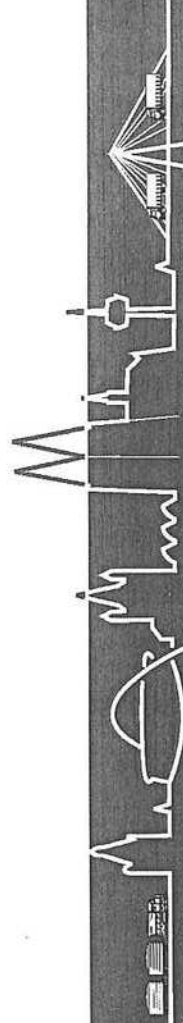
- zahlreiche hier angesiedelte Unternehmen zu verlieren,
- für zuströmende hochqualifizierte Mitarbeiter unattraktiv zu werden und
- im Hinblick auf die Freiraum- und Lebensqualität erhebliche Einbußen zu erleiden.

1.4 Grenzen des Ausbaus/ der Finanzierbarkeit von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen

- **Zeitfaktor:** Selbst wenn ein konsequenter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zeitnah finanzierbar wäre und die zuständigen Stellen sofort mit der Projektierung wichtiger Maßnahmen beginnen würden, könnte dieser nicht termingerecht umgesetzt werden. Die gesetzlich vorgeschriebenen Planrechtsverfahren erfordern zu lange Planungszeiträume.
- **Wachsende Sensibilität der Bevölkerung:** Seit der Diskussion um Stuttgart 21 wird in der Bundesrepublik Deutschland die Umsetzung von planfestgestellten und finanzierten Maßnahmen in Frage gestellt. Deshalb sind die Verkehrsverhältnisse zeitlich letztlich nur dann realistisch verbesserbar, wenn es zumindest bis zur Umsetzung komplexer baulicher Maßnahmen gelingt, bestehende Übergangsmaßnahmen zu ergreifen. Auch im Hinblick auf die Umweltauswirkungen von Verkehrsinfrastrukturprojekten ist eine wachsende Sensibilität in der Bürgerschaft festzustellen.



Abb. 6



1.5 Zersplitterte Zuständigkeiten mit ausgeprägten lokalen Egoismen, fehlendes regionales Bewusstsein

- **Verkehrsträger Straße:** Für die unterschiedlichen Straßenkategorien sind unterschiedliche Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden zuständig. In den Ortsdurchfahrten der kreisangehörigen Kommunen besteht darüber hinaus häufig eine geteilte Baulast. Die Kölner Stadtgrenze bildet linksrheinisch auch die administrative Grenze zwischen den Niederlassungen Rhein-Berg und Ville-Eifel des Landesbetriebes Straßenbau NRW, der für die Bundesfern- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen zuständig ist.
 - **Verkehrsträger Schiene:** Auch beim Verkehrsträger Schiene bestehen unterschiedliche Zuständigkeiten, teilweise sogar innerhalb der zuständigen Organisationseinheiten. In der Region verkehrt neben der DB-AG auch die HGK als private Eisenbahngesellschaft. Im Schienen-Nahverkehr besteht im Gegensatz zum Verkehrsträger Straße aber eine Klammer in Form des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland.
 - **Verkehrsträger Wasser:** Die HGK ist ein wichtiges Bindeglied zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Binnenwasserstraßen.
- ⇒ Der Zuständigkeitsdschungel und die administrativen Grenzen erschweren die Umsetzung regional bedeutsamer Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erheblich.

2. Sicherung der Mobilität in der Region KölnBonn

2.1 Nachhaltiger Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

2.1.1 Straßenverkehrsinfrastruktur

- **Schaffung eines baulastträger- und zuständigkeitsübergreifenden strategischen regionalen Straßennetzes:** Vor der Festlegung von Einzelmaßnahmen sollte zunächst baulastträger- und zuständigkeitsgrenzen übergreifend ein „strategisches Straßennetz“ definiert werden (vgl. [IV]). Dieses strategische Straßennetz sollte das Autobahnnetz und die „übergeordneten“ Hauptverkehrsstraßen in der Region umfassen, die zur Abwicklung der Hauptverkehrsströme von wesentlicher Bedeutung sind. Im Zusammenhang mit dem Projekt „Mobil im Rheinland“ liegt durch die Festlegung der Detektorstandorte bereits eine gewisse Grundlage für die Definition eines solchen strategischen Straßennetzes vor.

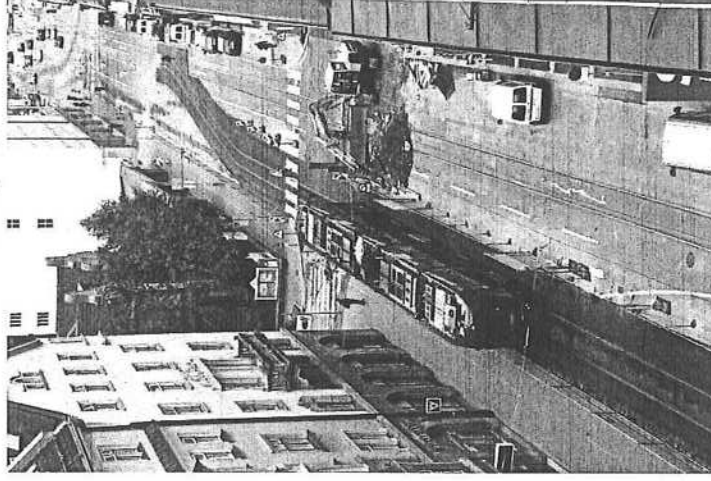
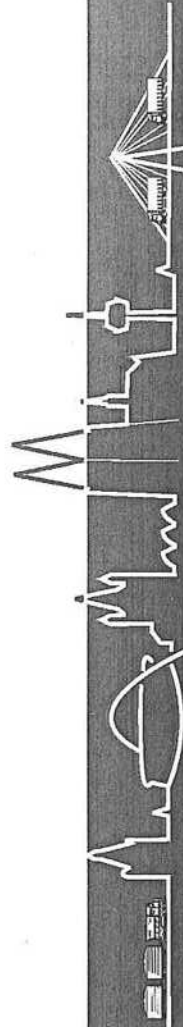


Abb. 7

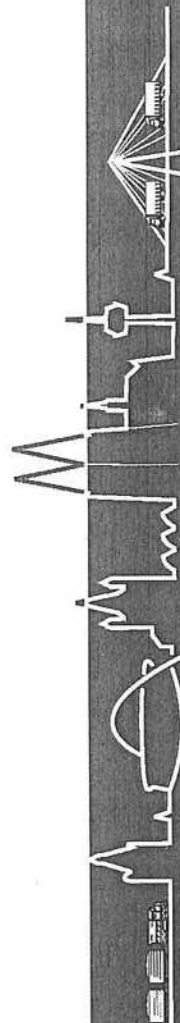


- Implementierung eines regionalen, baulastträger- und zuständigkeitsübergreifenden Koordinationsprozesses: Die Verkehrsprobleme in der Straßenverkehrsinfrastruktur der Region können nur mit einem gemeinsamen, zwischen allen Akteuren abgestimmten Prozess gelöst werden.
- Koordinierte Umsetzung von Baumaßnahmen: Die unterschiedlichen Priorisierungslisten des Bundes-, des Landes und der Kommunen sollten in Bezug auf das strategische regionale Straßennetz in der Region harmonisiert und die Einzelmaßnahmen anschließend koordiniert realisiert werden.
- Unbedingt notwendige Maßnahmen: Unabhängig vom Ergebnis des voranstehenden Koordinationsprozesses sollten nach Auffassung des Verfassers folgende grundlegende Maßnahmen umgehend in Angriff genommen werden:
 - Bedarfsgerechter Ausbau des Kölner Autobahnringes einschließlich aller Autobahnkreuze und Anschlussstellen,
 - Weiterbau der A 562 zwischen A 3 und A 565,
 - Schließung der Netzlücke auf der A1 Köln-Trier (Eifel),
 - Schließung der Netzlücke auf der A4 Köln-Erfurt (Rothaargebiete),
 - Schaffung ausreichender Lkw-Parkplätze an den Autobahnen
 - Aufbau eines Regionaltangentialringes im Kölner Westen zwischen Köln-Niehl (A 1) und Köln-Godorf (A 555) mit der Option einer Weiterführung über den Rhein bis zur A 59 oder der A 3,
 - Implementierung eines Rheinbrückenkonzeptes (Erhaltung und Ausbau bestehender sowie Neubau zusätzlicher Rheinbrücken),
 - Ertüchtigung der Knotenpunkte der auf Köln zuführenden Radialstraßen mit dem Militärring,

- B 55n, Umgehung Köln-Meschenich,
- B 265n, Umgehung Hürth-Hermülheim/Efferen.

2.1.2 Schienenverkehrsinfrastruktur

- Auch beim Verkehrsträger Schiene sollten die verschiedenen Ausbauvorhaben und die Anforderungen der verschiedenen Akteure zusammengeführt werden. Der Verfasser sieht sich als Straßenbaufachmann nicht in der Lage, hierzu einen konkreten Vorschlag zu unterbreiten. Unabhängig von allen Überlegungen hält er aber folgende Maßnahmen für unabdingbar:
 - Zukunftsfähige Beseitigung der Engpässe im europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz durch Ausbau des Bahnknotens Köln und seiner Zulaufstrecken (insbesondere 3-gleisiger Ausbau der Bahnstrecke Köln-Aachen).
 - Ausräumung der Trassenkonflikte zwischen Personenfern- und -nah- sowie dem Güterverkehr,
 - Ausgewogene Aufgabenteilung zwischen dem Kölner Hauptbahnhof und dem Bahnhof Köln-Messe/Deutz zu Gunsten des Nahverkehrs, Weiterentwicklung des Bahnhofes Köln Messe/Deutz zu einer internationalen Zentralstation als Kreuzungsbahnhof (Ausnutzung der beiden vorhandenen Ebenen „Deutz-hoch“ und „Deutz-tief“) mit einem Terminal Innenstadt,
 - Erweiterung der Hohenzollernbrücke,
 - Ertüchtigung des Kölner Westrings zwischen Hansaring und Hürth-Kalscheuren,
 - Projektierung einer Ring-S-Bahn, die die Außenstadteile Kölns untereinander und mit dem radial verkehrenden SPNV (Kreuzungsbahnhöfe) verbindet,



- Ausbau des Container-Bahnhofs Köln-Eifeltor, evtl. weitere Container-Terminals im Kölner Westen (Düren) und Norden (Rhein-kreis-Neuss).

2.1.3 Binnenwasserstraßen/ Häfen

- „Sicherstellung“ einer „Fahrtwassertiefe von 2,80m“ bis Bonn,
- „Sicherstellung und Ausweitung der Hafenflächen gem. Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept des Landes NRW“ (vgl. [1]).

2.1.4 Innovative Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Nutzer- statt Haushaltsfinanzierung: Eine Gesellschaft, die offenbar nicht mehr in der Lage ist, die notwendigen Finanzmittel für die nachhaltige Erhaltung des vorhandenen Verkehrsinfrastrukturnetzes zur Verfügung zu stellen, wird nicht dazu im Stande sein, verstärkt Haushaltsmittel in Millionenhöhe für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. In Zukunft muss die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung deshalb von einer Haushaltsfinanzierung schrittweise auf eine Nutzerfinanzierung umgestellt werden.

Transitverkehr lässt kaum Geld in der Region: Ein erheblicher Teil des durchströmenden Personen- und Güter(transit)verkehrs belastet die Verkehrsinfrastruktur - und somit die Bürgerinnen und Bürger - ohne einen Beitrag zur Wertschöpfung der Region zu leisten.

⇒ Ein innovatives Verkehrsfinanzierungskonzept muss deshalb stärker auf eine Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch die Nutzer setzen. Die notwendigen Mittel könnten einerseits aus einer Beteiligung an der Wertschöpfung aus dem Gütertransitverkehr und andererseits aus Mauteinnahmen rekrutiert werden.

2.2 Bessere Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft und Wasser

- **Intermodale Mobilitätsvernetzung:** „Die Vernetzung der Verkehrsträger untereinander wird immer wichtiger, da gebrochene Verkehre in vielen Fällen die effizienteste Lösung sind. Der weitere Aus- und Neubau von Güterverteilzentren/ Kombi-Terminals ist auch notwendig, um die systemimmanenten Vorteile des jeweiligen Verkehrsträgers besser zu nutzen und das künftige Verkehrswachstum zu bewältigen“ [1].

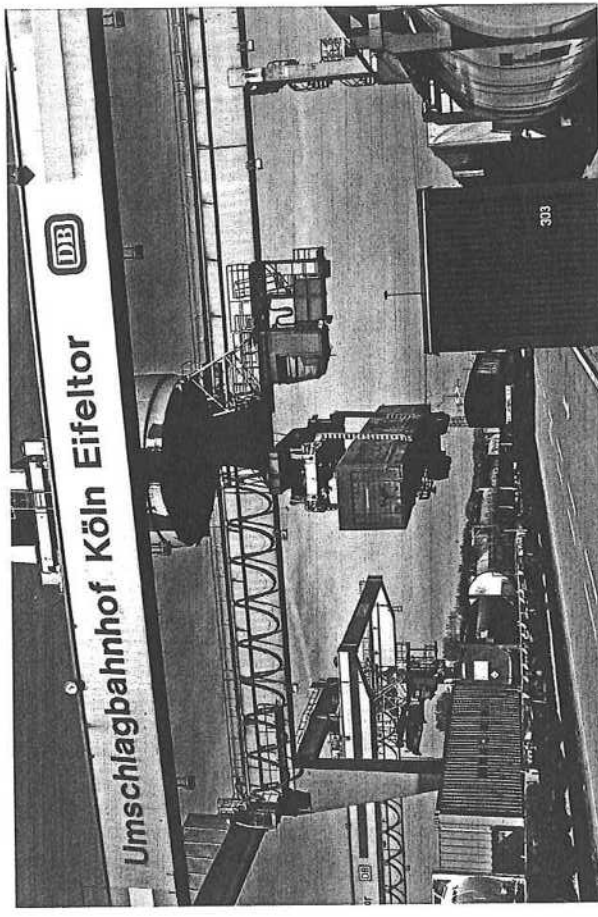


Abb. 8

- **Innovatives regionales Logistikkonzept:** Wichtig wäre die Entwicklung eines umfassenden Logistikkonzeptes, das zu einer optimaleren Kombination der Verkehrsträger führt. Wegen der nicht wegzudiskutierenden Vorteile des LKW muss sich dieses auch mit dem Verkehrsträger „Straße“ intensiv befassen. Gefragt wäre ein Handlungsansatz, der darauf abzielt, die vorhandene Straßenverkehrsinfrastruktur optimaler auszunutzen.

2.3 Verkehrsoptimierung (bessere Auslastung von bestehenden Kapazitäten im Verkehr)

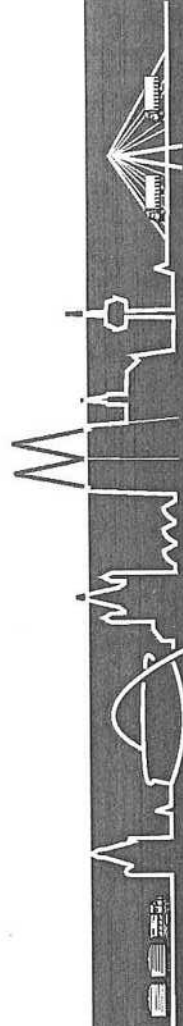
- **Verkehrsprobleme akzeptieren:** Die Region muss akzeptieren, dass der Verkehrsfluss auf dem Kölner Autobahnring und im nachgeordneten Straßen- sowie im Schienennetz in absehbarer Zeit durch bauliche Maßnahmen nicht durchgreifend verbessert werden kann. Neue Güterverteilzentren sind nur dort sinnvoll, wo sie auch leistungsfähig mit dem Straßennetz verknüpft werden können. Angesichts des dramatisch steigenden Schwerlastverkehrs werden – weder die zurzeit im Bau befindlichen noch die zurzeit konkret beabsichtigten Straßenbaumaßnahmen – die Situation nachhaltig verbessern können. Die geschaffenen Leistungsreserven werden wahrscheinlich bereits innerhalb weniger Jahre durch den enormen Verkehrszuwachs – insbesondere im Güterverkehr – wieder aufgezehrt sein.
- **Lösung der Verkehrsprobleme erfordert innovative Ansätze:** Die verkehrlichen Herausforderungen der Zukunft lassen sich deshalb durch konventionelle Handlungsansätze nicht zeitnah lösen; innovative Ansätze sind gefragt.

2.3.1 Verkehrsmanagement:

- **Begriffsbestimmung:** Unter „Verkehrsmanagement“ versteht man ein System, dass dazu beiträgt, Verkehr effizienter, ökologischer und sicherer abzuwickeln, vorhandene Infrastrukturen optimal zu nutzen, die Verkehrsteilnehmer umfassend, aktuell und leicht zugänglich zu informieren und den Verkehr gezielt und dynamisch zu steuern bzw. zu verlagern. Umfassende und aktuelle Verkehrsinformationen, die auf Verkehrsstelematik basieren, sollen Alternativrouten aufzeigen und zum Umstieg auf alternative Verkehrsmittel anregen.
- Das Verkehrsmanagement befasst sich als „Teilgebiet der Verkehrsstelematik mit der Verbesserung der Verkehrsabläufe im Rahmen der bestehenden baulichen Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsanlagen. In der Regel ist das Verkehrsmanagement in der Betriebsabteilung des jeweiligen Verkehrsträgers beheimatet. Beim Straßenerhalter sind das die Steuerzentralen der Verkehrsbeeinflussungsanlagen, in den Kommunen die Verkehrsleitzentralen, bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben die Zentralen der rechnergestützten Betriebsleitsysteme und Netzsteuerungen (Stellwerk) der Schieneninfrastrukturbetreiber“ (vgl. [V]).

- **Intermodales regionales Verkehrsmanagement:** Die Aktivitäten der in der Region bereits im Sinne eines Verkehrsmanagements operierenden Akteure sollten zusammengefasst und mit Hilfe der Möglichkeiten der Telematik zu einem verkehrsträgerübergreifenden Verkehrsmanagementsystem weiterentwickelt werden.

Unter Verkehrsstelematik versteht man das „Erfassen, Übermitteln, Verarbeiten und Nutzen verkehrsbezogener Daten mit dem Ziel der Organisation, Information und Lenkung des Verkehrs unter Nutzung mo-



demster Informations- und Kommunikationstechnologien“ (vgl. [VI]). Im Logistikbereich dient Verkehrstelematik der effizienten Organisation und dynamischen Planung von Transportprozessen. Auch zur Abwicklung monetärer Steuerungsmaßnahmen (Mautsysteme) werden Verkehrstelematik-Applikationen eingesetzt. Gegenüber den Möglichkeiten der Verkehrstelematik besteht eine sehr hohe Erwartungshaltung.



Abb. 9

Für einzelne Verkehrs-Modi (z.B. motorisierter Individualverkehr) bestehen bereits umfangreiche Verkehrstelematiklösungen. Intermodale Lösungen (also die Verbindung von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr, Radfahren und zu Fuß gehen) bestehen bereits vereinzelt auf regionaler Ebene; auf nationaler und internationaler Ebene laufen zahlreiche Projekte in diese Richtung.

In der Region KölnBonn ist im Zusammenhang mit dem Projekt „Mobil im Rheinland“ durch die Festlegung von Detektorstandorten bereits die Grundlage für die telematische Erfassung des Verkehrs gelegt.

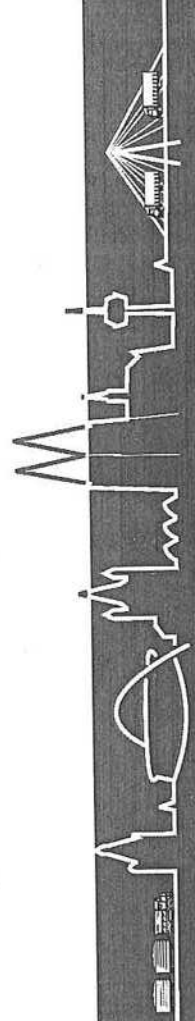
⇒ Die Region benötigt ein innovatives Konzept für die Einführung eines intermodalen (verkehrsträgerübergreifenden) Verkehrsmanagementsystems, das sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr umfasst.

Mit Hilfe der Möglichkeiten der Verkehrstelematik bietet sich die Chance, zu einer vergleichsweise zeitnahen durchgreifenden Verbesserung der Verkehrssituation auch ohne Realisierung einer Vielzahl großer Infrastrukturmaßnahmen zu kommen.

Die Region KölnBonn, die sich als Zukunftsregion international positionieren will, läuft Gefahr, beim Thema Verkehrstelematik den Anschluss an die nationale und internationale Entwicklung zu verlieren.

▪ Ziele eines regionalen intermodalen Verkehrsmanagements:

- Steigerung der Effizienz der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur,
- Vermeidung von Staus sowie Leer- und Suchfahrten,
- Kombination der Vorteile der einzelnen Verkehrsträger (Schiene, Straße, Wasser, Luft) und Verschmelzung zu einem integrierten Gesamtkonzept (Modal Split),
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, daraus resultierend Verringerung der Unfälle und der Staugefahr,
- Verringerung der Umweltbelastung durch Steuerung des Verkehrs und des Fahrverhaltens ...).



Baustellen- und Störfallmanagement

- Baumaßnahmen führen unweigerlich zu Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss. Neben dem Kölner Dom ist der Kölner Autobahnring seit Bestehen eine permanente Dauerbaustelle. Beim Dom wird mal der eine, mal der andere Turm eingestützt; auf der Autobahn werden die Fahrstreifen mal auf dem einen, mal auf dem anderen Teilstreifen verschwenkt und verengt.



Abb. 10

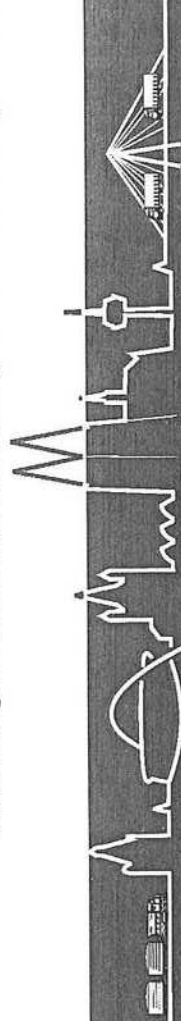
In Deutschland existiert keine einschlägige Vorschrift für die räumliche und zeitliche Verteilung von Baustellen. Die österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat demgegenüber „klare Kundenverträglichkeitsparameter entwickelt, die im Planungsprozess berücksichtigt werden: die Anzahl von Großbaustellen auf definierten Streckenabschnitten, ein maximal zumutbarer Zeitverlust durch Baumaßnahmen sowie die Länge von Baustellen“ (vgl. [VII]).

⇒ In der Region KölnBonn sollte schnellstmöglich ein einheitliches Baustellen- und Störfallmanagement für alle Autobahnen und wichtigen Straßen aufgebaut werden.

2.3.2 Regional- und Stadtlogistik

- Das Güterverkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren weiter deutlich zunehmen. Dieser Zuwachs betrifft nicht nur, wie vielfach vermutet, den Güter-Transit-, sondern auch den Güterquell- und Zielverkehr in der Region. Die Region KölnBonn sollte deshalb zusammen mit der Logistik-Branche ein nachhaltiges, regionales Logistik-/ Güterverkehrs-Management-Konzept entwickeln.
- Last-Mile-Logistik:** Kommunen können durch Restriktionen und Benutzervorteile Anreize schaffen, (in Innenstädten) emissionsärmere Fahrzeuge zu nutzen und Stadt-Logistik-Konzepte entwickeln, die darauf abzielen, unnötigen Lieferverkehr zu vermeiden. Die anfänglich sehr hohen Erwartungen hinsichtlich der Verkehrsverminderungspotenziale von solchen Konzepten konnten in der praktischen Anwendung jedoch nicht voll erfüllt werden. Erfolgsversprechender sind Last-Mile-Konzepte, die darauf abzielen, die meist überproportional hohen Kosten der letzten Kilometer in der Transportabwicklung zu reduzieren. Durch Bündelung und Zusammenfassung von Warenlieferungen kann nicht nur Zeit und Geld, sondern auch in erheblichem Maße Verkehr eingespart werden.

- LKW-Führungsnetze:** Zielführend wären in diesem Zusammenhang nach Ansicht des Verfassers Konzepte zum weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs unter Ausschöpfung der Möglichkeiten eines regionalen Verkehrsmanagements. Denkbar wären temporäre Zufahrtsbeschränkungen bzw. Zufahrtsdosierungen in besonders empfindlichen



Bereichen und die Konzipierung von LKW-Führungsnetzen, die mit einem eigenständigen, dynamischen Leitsystem zu den Zielpunkten - insbesondere den Gewerbegebieten - ausgestattet werden.

⇒ In Bezug auf den Güter- und Wirtschaftsverkehr sollten in der Region KölnBonn integrierte Konzepte entwickelt werden. Dies kann nach Ansicht des Verfassers nur durch eine verbesserte Kooperationsstruktur zwischen den Akteuren des Güterverkehrs, insbesondere den Akteuren des Transportgewerbes, der Wirtschaftsförderung, der IHK und des Verkehrswesens gelingen. Empfehlenswert für die Region KölnBonn wäre insbesondere die Gründung eines Last-Mile-Logistik-Netzwerks.

2.3.3 Bessere zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens:

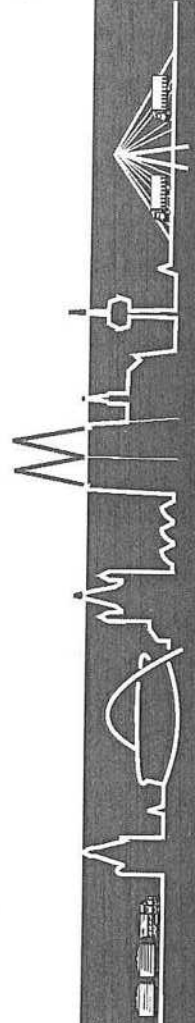
- Eine optimalere Ausnutzung und Auslastung des Straßennetzes könnte auch durch eine optimierte zeitliche Verteilung des Verkehrs erreicht werden. Die problematische morgendliche Spitzenbelastung könnte zum Beispiel durch eine Verschiebung der Schulanfangszeiten von 08:00 Uhr auf 08:30 Uhr mit einfachsten Mitteln erheblich abgemildert werden. Analog gilt dies auch für große Unternehmen mit Schichtbetrieb.

2.3.4 Temporäre Verkehrsbeschränkungen:

- **Temporäre Sperrungen:** Denkbar wäre auch die temporäre Sperrung bestimmter Straßenabschnitte, ggf. für bestimmte Verkehrsarten, zu bestimmten Zeiten oder bei bestimmten Verkehrszuständen.
- **Temporäres LKW- Fahrverbot:** Ein regionales LKW-Fahrverbot an Montagen zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr und freitags zwischen 13:30

Uhr und 16:30 Uhr könnte die wöchentlichen Verkehrsspitzen spürbar abflachen.

- **Temporäre Abbiegever- bzw. gebote:** An bestimmten, chronisch überlasteten Knotenpunkten könnten tageszeitlich unterschiedliche Abbiegever- bzw. -gebote ausgesprochen werden, die ganze Signalphasen einsparen und zu einem spürbar besseren Verkehrsfluss in den verbleibenden Richtungen führen würden. Ein solcher Ansatz würde eine regionale Verkehrsleitzentrale und ein regionales dynamisches Verkehrsbeeinflussungssystem mit diversen Steuerungsmöglichkeiten erfordern.
 - Die Verkehrstelematik bietet Möglichkeiten, die Informations-, Kommunikations- und Automatisierungstechnologie zu einem intelligenten Regelkreis zu verbinden. Am Anfang stünde eine flächendeckende Verkehrsdatenerfassung und am Ende ein Mehr an Sicherheit, Fahrkomfort und Leistungsfähigkeit.
- ⇒ Die Einführung von dynamischen Verkehrsbeeinflussungsanlagen in der Region wäre sehr zu empfehlen, weil sie verglichen mit baulichen Maßnahmen im Straßennetz und gemessen am verkehrlichen Nutzen vergleichsweise kostengünstig und zeitnah realisierbar sind.



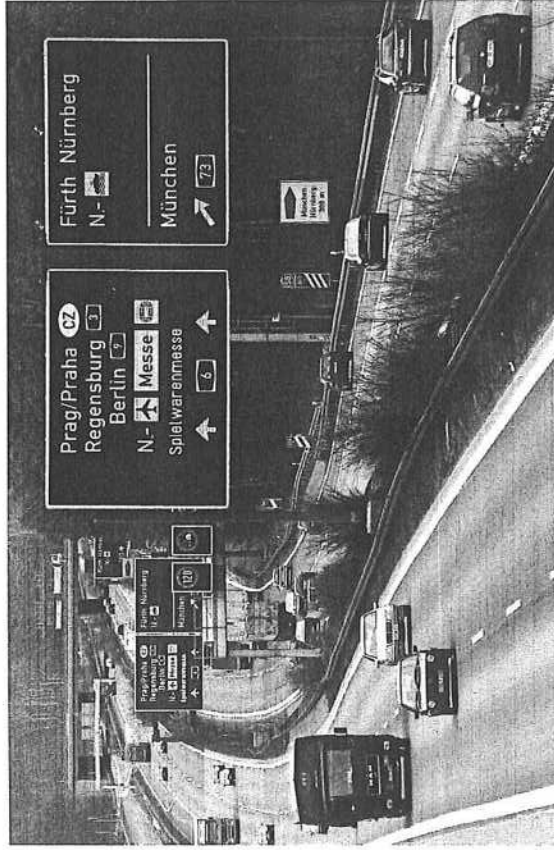


Abb. 11

2.3.5 Konzepte für den ruhenden Verkehr

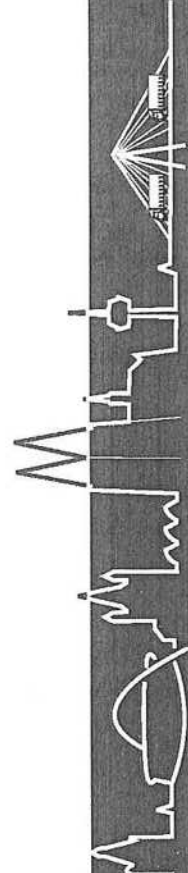
- Häufig entstehen Staus, weil der Fahrbahnquerschnitt durch illegal parkende Fahrzeuge eingeengt wird. Die nachhaltige Ordnung des ruhenden ist auf vielen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen problematischer als die Abwicklung des fließenden Verkehrs.
- In vielen Fällen verfügen die Straßenanlieger über keine Fahrzeugabstellmöglichkeit auf ihren Grundstücken; häufig werden vorhandene Garagen auch feilgenutzt und Fahrzeuge trotz eigener Abstellmöglichkeit im öffentlichen Straßenraum geparkt.

- Im dichtbesiedelten Japan wird ein Auto nur dann zugelassen, wenn eine private Abstellmöglichkeit für das Fahrzeug nachgewiesen werden kann. In Nordeuropa gilt häufig das sogenannte „Datumsparkieren“; an geraden bzw. ungeraden Tagen darf jeweils nur auf einer der beiden Straßenseiten geparkt werden. Jeden zweiten Tag kann dann zumindest auf einer Straßenseite die Rinne ordnungsgemäß gekehrt, die Straße im Winter problemlos mit dem Schneeräumer befahren und der Müll ohne große Behinderungen abgefahren werden.

⇒ **Verkehrslenkende und verkehrssteuernde Maßnahmen dürfen sich nicht auf den fließenden Verkehr beschränken, sondern müssen sich zwingend auch auf den ruhenden Verkehr beziehen. Ziel muss es sein, das Parken wieder stärker zu reprivatisieren.**

2.4 Verkehrsverlagerung (Verlagerung des Verkehrs auf verträglichere Verkehrsmittel)

- Das Mobilitätsverhalten muss verändert werden: Angesichts der enormen Steigerungsraten erfordert die Lösung der Verkehrsprobleme der Zukunft neben bau- und verkehrstechnischen sowie organisatorischen Maßnahmen auch ein verändertes Mobilitätsverhalten.
- **Wachsende Sensibilität der Bevölkerung:** Die Bürgerschaft leidet zunehmend unter den Auswirkungen des Verkehrs und beschwert sich über die Verkehrssituation in der Region, wehrt sich jedoch gegen den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Obwohl über die notwendige Verlagerung von Gütern auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen gesellschaftlicher Konsens besteht; findet z.B. der Ausbau des Godorfer Hafens in großen Teilen der Bevölkerung keine Akzeptanz.



- **Elektro-Mobilität:** Die neuen Möglichkeiten, die die Elektro-Mobilität bietet, sollten durch den flächendeckenden Aufbau von E-Stationen und die Schaffung diebstahlsicherer und überdachter Abstellanlagen für Pedelecs und E-Bikes nachhaltig gefördert werden. Im Zusammenhang mit der Entwicklung der RadRegion Rheinland (www.) ergeben sich durch den Elektroantrieb bzw. die Elektrounterstützung ungeahnte Möglichkeiten und Potentiale zur umweltfreundlicheren und ressourcenschonenden Abwicklung der Alltags- und Freizeitmobilität auf zwei Rädern.

⇒ Ein innovatives Verkehrskonzept darf sich deshalb nicht nur mit der Projektierung von Einzelmaßnahmen und deren Priorisierung sowie dem Verkehrsmanagement befassen, sondern muss auch darauf abzielen, Maßnahmen zu entwickeln, die die Werte und Einstellungen der Akteure im Verkehrsgeschehen verändern.

2.4.1 Mobilitätsmanagement:

- **Begriffsbestimmung der EU:** „Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Maßnahmenpaket bereitstellt, um eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche (nachhaltige) Mobilität anzuregen und zu fördern. Die Maßnahmen basieren im Wesentlichen auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings.“ [VIII].
- **Management statt Planung:** Dieser innovative Ansatz bedeutet eine Abkehr vom vielerorts immer noch vorherrschenden Grundverständnis, beim Verkehr handele es sich um eine nicht steuerbare Größe, die sich

automatisch immer weiter entwickelt und auf die ständig mit immer neuen bau- und verkehrstechnischen Planungen reagiert werden müsse. Die Verwendung des Teilbegriffs „Management“ impliziert bereits, dass es sich beim Verkehr durchaus um eine „steuerbare Größe“ handelt, die Managementmethoden unterliegen kann.“ (vgl. [VIII])

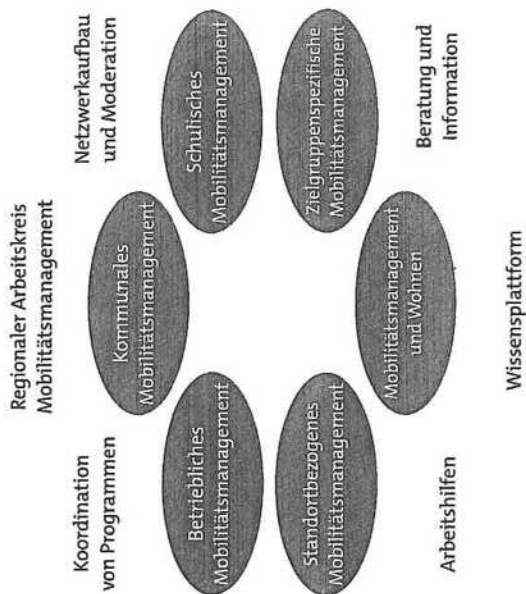
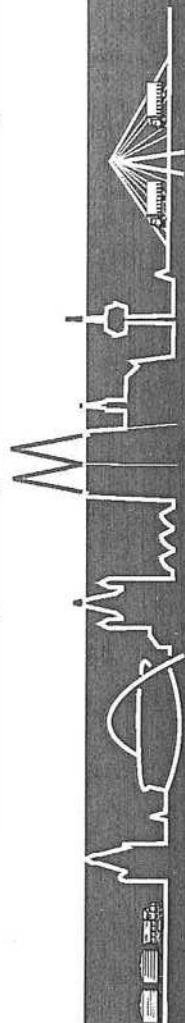


Abb. 12

- **Mobilitätsmanagement im Rheinland:** Im Verbundraum besteht bereits ein Netzwerk zur Realisierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements für Verkehrssicherheit: das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“. „Die beim Verkehrsverbund eingerichtete Koordinierungsstelle organisiert ein Mobilitätsmanagement für



qualitative Verkehrssicherheitsarbeit, welches insbesondere auf die Förderung von Inter- und Multimodalität, also auf eine Verknüpfung von Verkehrsmitteln sowie eine situationsangemessene Verkehrsmittelwahl abzielt. Dem Netzwerk gehören über 50 Gebietskörperschaften im gesamten Regierungsbezirk Köln an. Im Rahmen der bestehenden Netzwerkarbeit soll das Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement „effizient mobil“ implementiert werden“ [IX].

- **Mobil im Rheinland:** Bereits vorhanden ist das Internetportal www.mobil-im-rheinland.de. Die Zusammenführung vielfältiger regionaler Mobilitätsinformationen ermöglicht eine verkehrsmittelübergreifende Fahrtenplanung bzw. -optimierung und führt somit zu einer besseren Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die Verkehrsmittel sowie zu einer effizienteren Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur.

⇒ **In der Region KölnBonn sollte die beim Nahverkehr Rheinland eingerichtete Koordinierungsstelle „Mobilitätsmanagement“ zu einer innovativen intermodalen regionalen Beratungsstelle weiterentwickelt werden.**

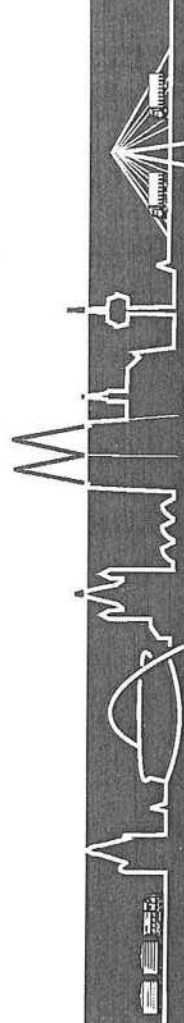
2.4.2 Förderung der Nahmobilität

- Der nicht mehr aufzuhaltende Verkehrszuwachs im Transitverkehr wird regionale Verkehre, die in den Ballungsgebieten heute auf dem dichten Autobahnnetz abgewickelt werden, zunehmend ins nachgeordnete Netz verdrängen. Dieser Effekt wird die ohnehin angespannte Situation im Regionalstraßennetz weiter verschärfen. Der regionale Verkehr muss deshalb im Kurzstreckenbereich zunehmend auf die Nutzung des privaten PKW verzichten und auf das Fahrrad und/ oder den ÖPNV umsteigen.

- Damit diese Verhaltensänderung realistisch eintreten kann, ist es nicht damit getan, den schienen- und straßengebundenen ÖPNV konsequent auszubauen. Hierzu bedarf es einer Gesamtkonzeption, die zu einer nachhaltigen Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität führt.

- Nach Auffassung der Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.“ zu der die regionsangehörigen Städte Köln, Bonn, Leverkusen, Brühl, Pulheim, Troisdorf und Meckenheim sowie der Rhein-Erft-Kreis und ab April 2012 voraussichtlich auch die Stadt Kerpen gehören, umfasst ein Programm zur Förderung der Nahmobilität (<http://www.fahrradfreundlich.nrw.de>):

- **Stadt und Straße als Lebensraum begreifen:** baulich-räumliche Nutzungsmischung; kompakte bauliche Strukturen; Funktionsmischung Wohnen – Arbeiten – Freizeit; Erreichbarkeit, Wahlfreiheit und Chancengleichheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen; kurze, vernetzte Wege. Straßen sind neben der Verkehrsfunktion Raum für Aufenthalt, Treffen, Kommunikation und Spiel.
- **Komfortnetze für FußgängerInnen und RadfahrerInnen schaffen:** ausreichend breite Gehwege mit Ruheazonen; Querungsstellen schaffen und sichern; Gehwege von parkenden Autos freihalten; kombinierte Geh- und Radwege vermeiden.
- **Barrierefreie Stadt;** mehr Mobilitätschancen für Kinder und SeniorInnen.
- **Re-Privatisierung des Autoparkens:** Parkraum für Autos möglichst von dem öffentlichen Straßenraum weg verlagern.



- **Verkehrssicherheit als dauerhafte Qualitätsaufgabe:** Verkehrsräumgestaltung mit dem Ziel der Verlangsamung und Vereinfachung; Verkehrsüberwachung, Verkehrsaufklärung sowie Monitoring und Ursachenforschung zum Unfallgeschehen.
- **Kooperative Verkehrsplanung und Kommunikation**
- **ein ganzheitliches Konzept:** das Städtebau, Verkehr, Partizipation und Kooperation, Kommunikation und Wirtschaftsförderung miteinander verbindet.

2.4.3 Regulationsmechanismen

- **„Weiche“ und „harte“ Regulationsmechanismen:** Da die Beeinflussung von Werten und Einstellungen nach Einschätzung des Verfassers durch „weiche“ Maßnahmen allein nicht erzielt werden kann, muss ein innovatives Verkehrskonzept auch den Mut haben, „harte“ Regulationsmechanismen zu entwickeln, die das Mobilitätsverhalten des Transitverkehrs und des Regionalverkehrs gleichermaßen treffen und somit auch das persönliche Mobilitätsverhalten der regionalen Bevölkerung nachhaltig verändert.
- **Preis und Zeit:** Die wirkungsvollsten Regulationsmechanismen sind der Preis und die Zeit. Ein innovatives Verkehrskonzept muss deshalb den Mut aufbringen, die Einführung dieser Regulationsmechanismen am Markt konsequent durchzusetzen.

2.5 Verkehrsvermeidung (Beeinflussung des Bedarfs nach Verkehr zu dessen Reduktion)

2.5.1 Gigaliner (EuroCombi)

Einsparung von Fahrkilometern, Kraftstoff und CO₂: In Deutschland wird die Einführung der Gigaliner zurzeit kontrovers diskutiert. „Durch die Steigerung des zusätzlichen Nutzvolumens und der Nutzlast von über 50 Prozent könnten zwei EuroCombi die Ladung von drei herkömmlichen Lastwagen aufnehmen.“ Schätzungen gehen davon aus, dass bei „einem Transportanteil von 20 Prozent ca. 2,2 Milliarden Fahrkilometer“ eingespart werden könnten. Eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen im Jahr 2007 ergab eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs um 30 Prozent und eine CO₂-Ausstoßreduzierung von 13 Prozent. Gigaliner verringern überdies „den Bedarf an Verkehrsfläche um ca. 25 Prozent“ (vgl. [X]).

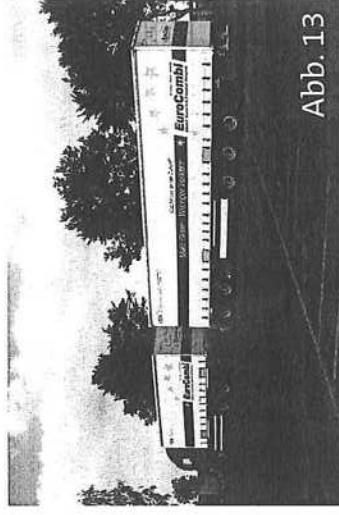
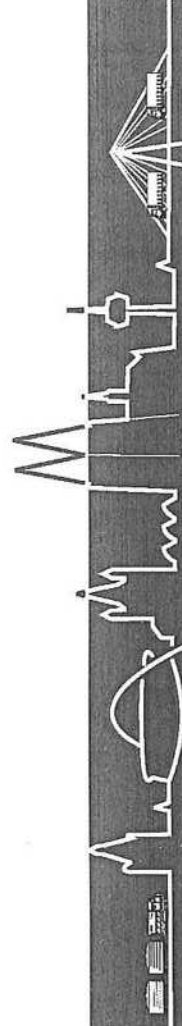


Abb. 13

- **Verkehrssicherheit:** Die von vielen Gigaliner-Gegnern angeführten Sicherheitsbedenken haben sich zwischenzeitlich als unbegründet herausgestellt. Ein um 17 Prozent kürzerer Bremsweg (komplett Scheibenbremsen), ABS, ein Warner beim Spurverlassen, Abstandsregel-Tempomat, Bremskraftverstärker und Fahrdynamikregelung (ESP usw.) sorgen laut Bundesanstalt für Straßenwesen für eine erhöhte Verkehrssicherheit.



⇒ Gigaliner könnten einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Autobahnen in der Region KölnBonn leisten. Ob Gigaliner in Deutschland zugelassen werden, bleibt abzuwarten. Die regionale Ebene könnte entsprechende Versuche positiv begleiten, wenn die Logistikbranche hieran interessiert wäre.

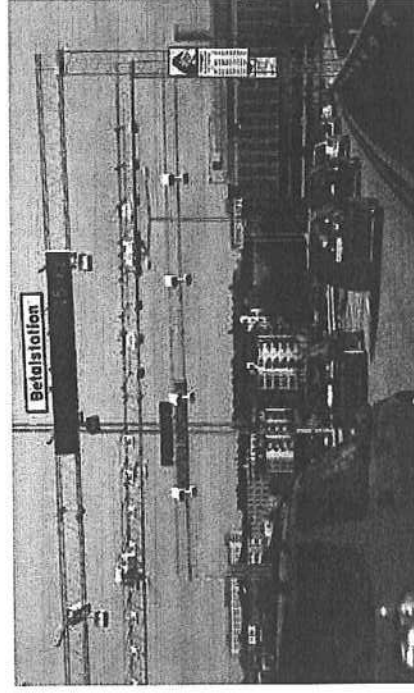
2.5.2 Regio-Maut/ City-Maut

- **Kommunale Straßenbenutzungsgebühren:** Die Einführung eines kommunalen Mautsystems würde einen Beitrag zur Vermeidung unnötiger Fahrten leisten und die Bildung von Fahrgemeinschaften fördern. Mit der Einführung von kommunalen Straßenbenutzungsgebühren könnte überdies eine effizientere Nutzung durch zeitliche und räumliche Steuerung der Verkehrsnachfrage sowie eine Staureduktion durch gleichmäßigere Auslastung des Straßennetzes erreicht werden. Im Idealfall sollte sich die Straßenbenutzungsgebühr an die aktuelle Auslastung der Straßen anpassen.

- **Etablierte Abgaben des MIV in Deutschland:** „Der motorisierte Individualverkehr (MIV) leistet direkte Abgaben in Form der Kraftfahrzeugsteuer, der Mineralöl- und Ökosteuer sowie durch Parkgebühren“ [XI]. Zudem gilt für LKW auf Autobahnen die LKW-Maut.

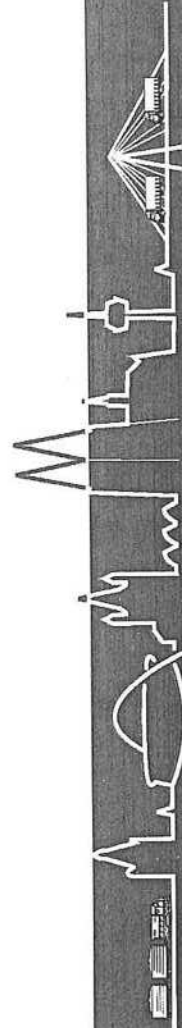
- **Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern:** Damit ein kommunales Mautsystem Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern findet, müsste allerdings sichergestellt sein, dass die Einnahmen ausschließlich zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse verwendet werden (die etablierten Abgaben werden zurzeit nur marginal für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur genutzt).

- **Zugangs- und nutzungsbezogene Gebührenhebung:** „Bei zugangsbezogenen Gebühren erwirbt der Verkehrsteilnehmer das Recht auf zeitlich beschränktem Zugang zum bepreisten Straßennetz, unabhängig vom Umfang, in dem er diese Infrastruktur nutzt“ [XI]. Die Gebührenhehebung pro Zugang zielt darauf, Verkehrsteilnehmer nach dem Grad ihrer Straßennutzung zu belangen. Differenzieren könnte man eine Regio/ City-Maut auch nach dem Besetzungsgrad eines PKW: 1 Person 100 %, 2 Personen 50 %, 3 und mehr Personen gratis. Zu den Zeiten, in denen die Straßenbenutzungsgebühr hoch ist, könnte die ÖPNV-Nutzung im Gegenzug verbilligt werden („Stautarif“). Angesichts der hohen Verkehrsichte in der Region KölnBonn sollte die Mauterfassung nicht durch klassische Mautstellen sondern automatisiert erfolgen.



Vordagat	(ei dag löre sönn- och heilgag)	Kr
0630 - 0659	10:-	
0700 - 0759	15:-	
0730 - 0829	20:-	
0830 - 0859	15:-	
0900 - 1529	10:-	
1530 - 1559	15:-	
1600 - 1729	20:-	
1730 - 1759	15:-	
1800 - 1859	10:-	

Abb. 14



→ Die Region sollte für den Zugang zu bestimmten Verkehrszonen und/oder die Nutzung bestimmter Straßen Straßenbenutzungsgebühren erheben. Vor Beantwortung der rechtlichen Fragestellung, ob eine Region oder eine Kommune überhaupt eine Mautgebühr erheben dürfte, müsste aber zunächst die Frage beantwortet werden, ob sich angesichts des hierzu erforderlichen politischen Mutes entsprechende Mehrheiten finden würden.

⇒ Sehr zu empfehlen wäre eine Kombination der City-Maut mit den Umweltzonen: Die Gebührenhöhe für die Einfahrt in die Umweltzonen könnten nach dem Schadstoffausstoß (grüne, gelbe, rote Plakette) gestaffelt werden; Fahrzeuge mit Elektro-, Gas-, Brennstoffzellen- oder Hybrid-Antrieb sollten von der Gebühr befreit werden.

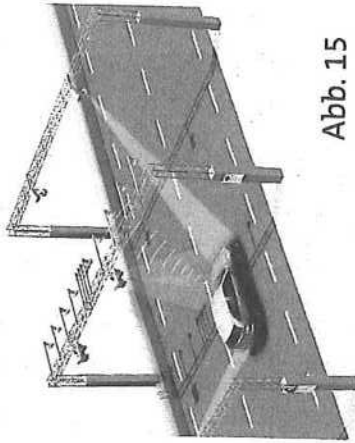


Abb. 15

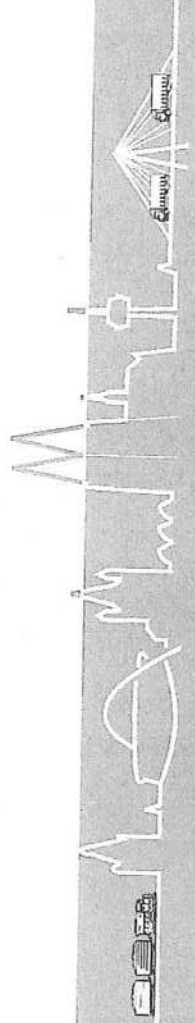
2.5.3

Integrierte Raum-, Stadt-, Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung

- **Unkontrollierte Raumentwicklung:** Nachhaltige Verkehrskonzepte dürfen sich nicht auf Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmanagement- und Mobilitätsmanagement- sowie Verkehrsbetriebskonzepte beschränken. Eine weitere unkontrollierte Entwicklung des Raumes ohne entsprechende Verkehrs-, Logistik- und Mobilitätskonzepte ist angesichts der verkehrlichen Vorbelastung der Region KölnBonn nicht mehr hinnehmbar.

- **Die Raum-, Stadt-, Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung in der Region KölnBonn** erfolgt derzeit weitestgehend unkoordiniert und überwiegend durch isolierte Planungen unterschiedlicher Planungsträger. Die Zusammenarbeit zwischen den Gebietskörperschaften verbessert sich in der Region zusehends. Mit der integrierten Raumanalyse ist es zumindest im Kölner Westen gelungen, auf der Ebene der Flächennutzungsplanung zu einer regionalen Abstimmung zu kommen. Es mangelt aber nach wie vor selbst innerhalb der Gebietskörperschaften an einer integrierten Flächennutzungs-, Verkehrsentwicklungs-, Landschafts- und Lärminderungsplanung.
- **Integrierte Raum-, Stadt-, Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung** bedeutet aber auch, die richtige Balance zwischen baulicher Dichte und Verkehrsdichte auszustarieren. Die Entwicklung größerer Siedlungs- und Gewerbegebiete muss sich stärker als bislang an den verkehrlichen Rahmenbedingungen orientieren und verkehrssparsames Verhalten fördern. So sollten neue Wohngebiete z.B. möglichst so platziert werden, dass eine vorhandene ÖPNV-Linie genutzt werden kann und die Haltestellen komfortabel und auf kurzem Weg zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können.

- **Nutzungs Mischung:** Angesichts der typischen Probleme, die z.B. neue, abgelegene Einfamilienhausgebiete im Grünen nach sich ziehen, muss auch die Frage erlaubt sein, ob nicht der Geschosswohnungsbau wieder stärker gefördert werden müsste. Zumindest sollte aber darüber nachgedacht werden, ob neue Einfamilienhausgebiete grundsätzlich als reine Wohngebiete, ohne Nahversorgungsmöglichkeit, ohne ärztliche Versorgung und ohne soziale Infrastruktur geplant werden sollten. Eine stärkere „Nutzungs Mischung, kompakte Strukturen und quartiersbezogene Zentrenkonzepte sind notwendige Voraussetzungen für Urbanis-



tät und tragen zu einer verbesserten Erreichbarkeit und Erschließung von Nutzungen und Zielen bei. Verträgliche Dichte und ausgewogene Mischung ermöglichen kurze Wege und leisten somit einen Beitrag zur Reduktion von Verkehr" [XII].

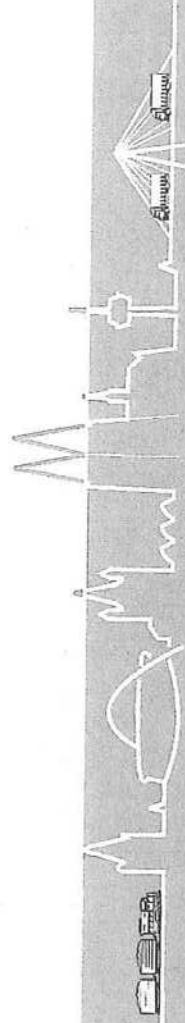
- **Kompakte Strukturen:** „Eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung basiert auf der Verknüpfung von Standort- und Verkehrsplanung. Es gilt bestehende Strukturen zu erhalten und weiterzuentwickeln statt zentrumsferne Räume zu zersiedeln und hierzu die Verkehrsinfrastruktur immer weiter auszubauen. Kompakte Strukturen und Innenentwicklung schaffen gute Voraussetzungen für kurze Wege und leisten somit einen Beitrag zur Verkehrsvermeidung“ (vgl. [XII]).

⇒ In der Region KölnBonn sollte ein integriertes Raum-, Stadt-, Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanungskonzept mit folgende Zielen entwickelt werden:

- Erhalt und Schaffung von Mischnutzungen,
- Flächen- und Verkehrssparsamkeit durch stärkere Mischnutzung,
- (Re)Vitalisierung von urbanen Räumen und Quartieren,
- Vermeidung der Zersiedlung weiterer Freiräume,
- Konzentration neuer Siedlungsgebiete auf Räume, die über bestehende Verkehrsangebote, insbesondere einen Schienenanschluss, erschlossen sind.

2.6 Einbindung von Verkehrskonzepten in Umwelt- und Klimaschutzkonzepte

- „Durch die aktuellen Entwicklungen und weltweit geführten Debatten bezüglich des Klimawandels, des 2007 beschlossenen Integrierten Energie- und Klimaprogramms der Bundesregierung und die erweiterten gesetzlichen Rahmenbedingungen für Maßnahmen des Klimaschutzes hat auch der Klimaschutz auf lokaler Ebene einen weiteren Bedeutungszuwachs erfahren. Die Umsetzung von Strategien, Programmen und Gesetzen stellt für die Kommunen eine große Herausforderung dar“ [XII]. Denn in den Kommunen wird auf Grund der räumlichen Konzentration, der komplexen Strukturen und der unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Gewerbe und Industrie, Verkehr, Freizeit) ein großer Teil klimarelevanter Emissionen erzeugt, dem ein enormes Einsparpotenzial gegenübersteht.
- „Damit der Verkehr auf lange Sicht zum Klimaschutz beiträgt, ist es erforderlich, eine Mobilität mit weniger verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu ermöglichen. Hierfür muss ein Bündel zusätzlicher Maßnahmen ergriffen und eingesetzt werden. Die Kommunen bilden hier – neben den Verantwortungsbereichen von Bund und Ländern – eine wichtige Umsetzungsebene“ [XII].
- „Da Verkehr eine notwendige Begleiterscheinung moderner Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften ist und wirtschaftliche sowie soziale Ursachen hat, gilt es die Mobilitätsbedürfnisse und -erfordernisse des Einzelnen, der Gesellschaft und auch der Wirtschaft in den Vordergrund zu rücken und gute Ansätze zu entwickeln, wie diese möglichst umweltverträglich, ressourcenschonend und klimafreundlich realisiert werden können. Zur Erschließung von Potentialen in diesem Hand-



lungsfeld tragen technologische, regulatorische und fiskalische Maßnahmen bei. (...) Die Möglichkeiten der städtischen Verkehrsplanung beziehen sich insbesondere auf den Innerortsverkehr, der für ein Viertel der CO₂-Emissionen des gesamten Verkehrs verantwortlich ist. Das Potenzial der Emissionsreduktion ist aber größer, denn ein sehr hoher Anteil des Verkehrs hat einen regionalen Bezug“ [XII].

- Für Umwelt- und Klimaschutzkonzepte werden von der EU, dem Bund und dem Land besondere Fördermittel zur Verfügung gestellt, die u.U. dazu genutzt werden könnten, die Erstellung eines regionalen Verkehrskonzeptes zu finanzieren; für dessen Umsetzung stünden die klassischen Förderprogramme zur Verfügung.

⇒ Die Region KölnBonn wäre gut beraten, mit der Konzipierung eines regionalen Verkehrskonzeptes (Masterplan Raum und Verkehr) umgehend zu beginnen, um sich angesichts der Vielzahl zu erwartender Mitbewerber beim Rennen um Fördermittel die Pole-Position zu sichern.



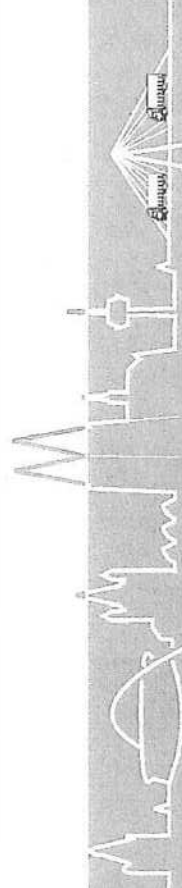
Abb. 16

3. Handlungsempfehlung für die Region KölnBonn

3.1 Institutionalisierung der Zusammenarbeit in der Region KölnBonn

- Die Region muss sich selbst helfen: Der Staat wird die Region KölnBonn – wie bisher – bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme der Zukunft allenfalls marginal unterstützen (als Baulastträger von Teilen der Verkehrsinfrastruktur oder als Zuwendungsgeber). Die Region KölnBonn muss deshalb lernen, sich selbst zu helfen. Dies kann realistisch aber nur dann gelingen, wenn die einzelnen Partner zu einer echten Zusammenarbeit finden.
- Echte Partnerschaft: Eine Partnerschaft beginnt mit einem Treuesprechen, tragfähig wird sie aber erst dann, wenn sie sich im alltäglichen Zusammenarbeiten bewährt; wenn sich die Partner vertrauen; wenn einer für den Anderen bestimmte Aufgaben auch ohne direkte Gegenleistung übernimmt. Eine echte regionale Partnerschaft muss mehr sein als ein nüchterner Zweckverband und muss sich durch gemeinsam gemeisterte Problemsituationen bewähren.
- Lokale Egoismen überwinden: Die Region KölnBonn sollte sich nicht länger mit der verwaltungsmäßigen Abwicklung des kleinteiligen Alltagsgeschäftes unter Beachtung und Verteidigung der kommunalen und administrativen Zuständigkeitsgrenzen aufhalten. Sie muss lernen, lokale Egoismen und lokale Vorbehalte zu überwinden und größer zu denken.

⇒ Die Region KölnBonn sollte die verkehrlichen Herausforderungen der Zukunft als große Chance zur Vertiefung ihrer Partnerschaft und zur Stärkung der Region begreifen. Die Region sollte ihre reaktiv/ abwar-



tende Haltung überwinden und eine aktive Rolle als regionaler Moderator und Akteur im Verkehrssektor einnehmen.

→ In den bundesdeutschen Ballungsräumen bestehen bereits verschiedene, in die gleiche Richtung zielende Initiativen. Das erfolgversprechendste Konzept verfolgt hierbei nach Auffassung des Verfassers die Region Frankfurt RheinMain.

- Kompetenzen der Region bündeln: Kommunale Gebietskörperschaften können jede für sich die anstehenden Verkehrsprobleme innerhalb der Region nicht lösen. Daher ist es notwendig, neue Lösungswege zu finden. Hierzu bedarf es nicht nur neuer, innovativer Ansätze, sondern auch einer Organisationsstruktur, die Entwicklungen unterstützt und die Kompetenzen einer Region bündelt.

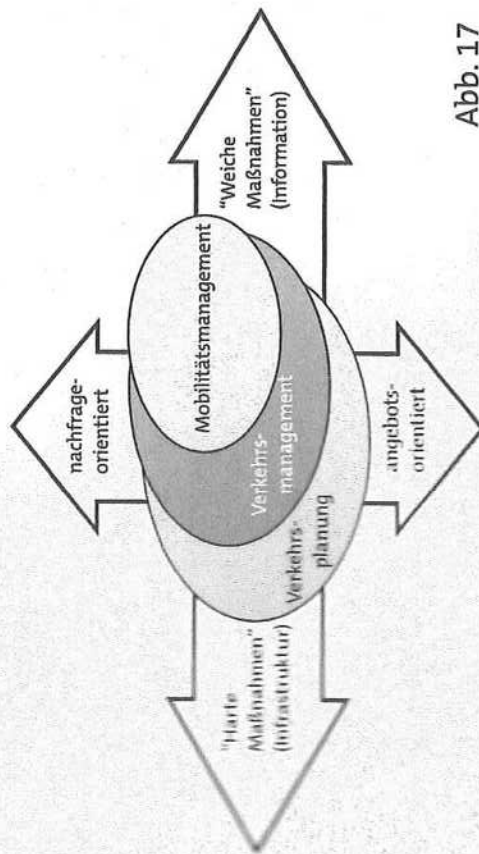
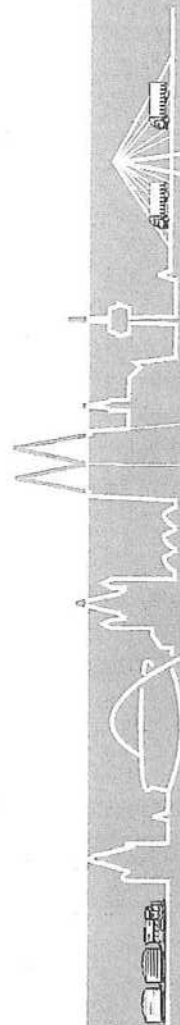


Abb. 17

- Region als Impulsgeber innovativer Konzepte: Da es noch keine gesetzlichen Grundlagen zur Bündelung der Zuständigkeiten im Individualverkehr gibt, ist eine Zusammenarbeit auf regionaler Ebene derzeit nur auf freiwilliger Basis möglich. Mit der Gründung der ivm (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Frankfurt RheinMain) wurde die regionale Zusammenarbeit in der Region Frankfurt RheinMain institutionalisiert. In Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern (Länder Hessen und Rheinland Pfalz, sieben Landkreise und acht Städte) und Partnern „der Region erarbeitet die ivm Grundlagen für ein integriertes und intermodales Verkehrsmanagement“ und kümmert sich um die regionalen Verkehrsbelange; sie ist Ideen- und Impulsgeber für neue Konzepte, Moderator von Prozessen sowie Dienstleister für die Region (vgl. [XIII]).

- Integriertes Verkehrsmanagement:

In Kooperation mit den Verkehrsgestaltern der Region, insbesondere dem Verkehrsverbund und der Landesstraßenverwaltung, soll die ivm sicher stellen, dass in der Region gemeinsam getragene und aufeinander abgestimmte Ziele verfolgt werden, die bei effizientem Mitteleinsatz ein Höchstmaß an Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger der Region erreichen lassen. Darüber hinaus bildet die ivm die Schnittstelle zwischen regionalem und lokalem Verkehr und versucht die Belange der kommunalen Gebietskörperschaften in die Ausgestaltung eines regionalen Verkehrsmanagements einzubinden. Sie fördert die Bündelung regionaler Kompetenzen auf der strategischen Ebene des Individualverkehrs (IV) und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit dem Ziel einer höheren Entscheidungskompetenz im Gesamtverkehrsmanagement.



⇒ Die Region KölnBonn sollte sich am Vorbild der Region Frankfurt RheinMain orientieren und überlegen, wie sie zu einer ähnlichen Institutionalisierung der Zusammenarbeit im Verkehrssektor kommen und als innovativer regionaler Moderator und Akteur aktiv werden könnte. Ein Ansatz hierzu wäre die Gründung einer regionalen, kooperativen Verkehrs- und Mobilitätsmanagementgesellschaft. Diese könnte helfen, Zuständigkeitsgrenzen überschreitende Lösungen zu entwickeln, deren Umsetzung zu fördern und im regionalen Kontext Synergien für eine effiziente Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen nutzbar zu machen.

3.2 Regionaler, integrativer, intermodaler Masterplan Raum und Verkehr KölnBonn

Konzeption zur Sicherung der Mobilität: Es sollte eine Konzeption entwickelt werden, wie unter den gegebenen Umständen die Bürgerinnen und Bürger, aber auch die Besucher, Lieferanten und Kunden in der Region KölnBonn, trotz des prognostizierten Verkehrszuwachses mobil bleiben können. Dabei sollten Aspekte der Nutzung der vorhandenen Mobilitätsangebote und des Mobilitätsverhaltens gleichrangig neben den Aspekten des Infrastrukturausbaus betrachtet werden, weil auf Grund der bestehenden Rahmenbedingungen, insbesondere der Finanzierungslage, der zunehmenden Verkehrsnachfrage und der weiterhin steigenden Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes, nur im Zusammenspiel von Angebot und Nutzung ein Optimum an Mobilitätssicherung dauerhaft gewährleistet werden kann. Diese Konzeption muss außerdem die Grundlage für eine ausgewogenere Balance zwischen Raumentwicklung und Verkehrsentwicklung schaffen.

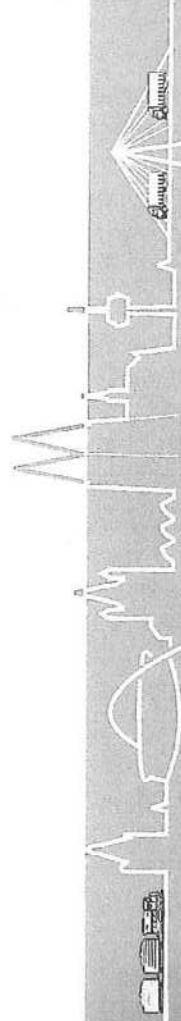
- **Neue Wege:** Es sollte der Versuch unternommen werden, eine regionale intermodale Konzeption, die über die Ziele eines Verkehrsentwicklungsplanes deutlich hinausgeht, zu entwickeln, die die Nutzung des Mobilitätsangebotes sowie die Raumnutzung mit einbezieht. Mit einer solchen Konzeption würden völlig neue Wege eingeschlagen. Diese Vorgehensweise hätte den Vorteil, dass sich zumindest vorübergehend Verbesserungen in der Mobilität vergleichsweise zeitnah verwirklichen ließen, als das mit dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aus vielerlei Gründen möglich wäre. Außerdem würde einer weiteren Verschlechterung der Verkehrssituation durch die Neuansiedlung großer Verkehrserzeuger in verkehrlich kritischen Bereichen wirkungsvoll entgegengewirkt. Gleichzeitig ergäbe sich ein ökonomischer Vorteil, wenn es, wie angestrebt, zu einer effizienteren Nutzung dessen käme, was als Mobilitätsangebot heute und in absehbarer Zeit zur Verfügung steht. Das würde allerdings voraussetzen, dass diese Angebote auch entsprechend vermarktet würden, wobei aus Gründen der erkennbaren Multimodalität der Nachfrage die Mobilitätsangebote verkehrsträgerübergreifend angeboten werden müssten.

⇒ Die Region KölnBonn sollte einen regionalen, integrativen, intermodalen Masterplan Raum und Verkehr aufstellen.

3.2.1

Themenschwerpunkte eines Masterplans Raum und Verkehr

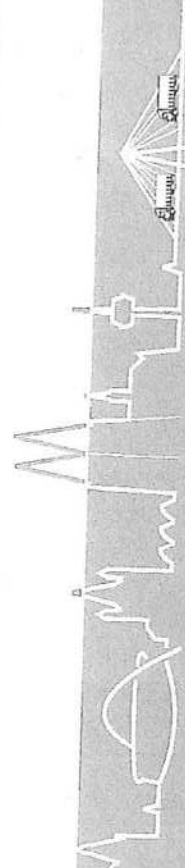
- Entwicklung von Vorschlägen für die Prioritätenreihung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen in Bezug auf ihren Nutzenbeitrag zur Mobilitätssicherung in der Region,
- Darstellung von Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur,



- Entwicklung einer Konzeption zur besseren Integration von Raum-, Stadt-, Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung.
- 3.2.2 Gliederung des Masterplans Raum und Verkehr
 - Der Masterplan könnte grob wie folgt gegliedert werden:
 - Entwicklung eines Verkehrsleitbildes der Region KölnBonn,
 - Mobilitätssicherung in der Region KölnBonn (Personen- und Güterverkehr)
 - (Ausgangslage, Zielvorstellungen, Nachfrageentwicklung, Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung, Handlungsbedarf),
 - Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Personen- und Güterverkehr)
 - (Zielvorstellungen, Maßnahmenwirkung, Maßnahmenbewertung, Ergebnisdarstellung für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser),
 - Effiziente Nutzung des Mobilitätsangebotes (Personen- und Güterverkehr)
 - (Zielsetzungen, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, Produkte und Dienstleistungen),
 - Integrierte Raum-, Stadt- und Verkehrsentwicklung
 - (Zielvorstellungen, Konzepte, Maßnahmen),
 - Handlungsempfehlungen
 - (Priorisierung, Infrastrukturbedarfs- und Ausbaupläne, Aktionsplan Verkehrsmanagement, Aktionsplan Mobilitätsmanagement, Rahmenplan Stadt- und Raumentwicklung, ...).

Quellenverzeichnis

[I]	Verkehrsleitbild Rheinland, IHK Initiative Rheinland, 2009
[II]	Nahverkehr Rheinland, Online im Internet: http://www.nahverkehr-rheinland.de
[III]	Kölnische Rundschau, Anzeigen-Sonderveröffentlichung Nr. 277 vom 29.11.2011
[IV]	Verkehrsmanagement Bayern 2015; Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Online im Internet: http://www.strassenbau.bayern.de
[V]	Wikipedia; Online im Internet http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsmanagement
[VI]	Wikipedia; Online im Internet http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrstelematik
[VII]	ASFINAG; Online im Internet http://www.asfinag.at/unternehmen/bau
[VIII]	Wikipedia; Online im Internet http://www.wikipedia.org/wiki/mobilitaetsmanagement
[IX]	Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Veranstaltungsreihe Fachforum Mobilitätsmanagement, Online im Internet http://www.effizient-mobil.de
[X]	Wikipedia; Online im Internet http://www.wikipedia.org/wiki/EuroCombi
[XI]	Friedrich Maier und Fritz Busch: Gebühren für die Nutzung der Straßeninfrastruktur- Eine Abwägung, Fachzeitschrift „Straße und Autobahn 12.2011“
[XII]	Klimaschutz in Kommunen, Praxisleitfaden, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, 2011
[XIII]	ivm GmbH, Online im Internet: http://www.ivm-rheinmain.de



Abbildungsverzeichnis

Abb 1	http://www.regionale2010.de
Abb 2	Impulsvortrag Prof. Dr. B. Scholl, Rheinkonferenz Wesseling 2011 http://www.general-anzeiger-bonn.de
Abb 3	http://www.nippesser-patchwork-treff.de
Abb 4	http://www.bilderbuch-koeln.de
Abb 5	http://leopoldstadt.files.wordpress.com
Abb 6	http://forum.strassenbahn.tk
Abb 7	http://static.panoramio.com
Abb 8	http://www.siemens.com
Abb 9	http://www.lz.de
Abb 10	http://upload.wikimedia.org
Abb 11	http://www.ivm-rheinmain.de
Abb 12	http://nutzfahrzeuge.krone.de
Abb 13	http://www.wir-im-ersten.at
Abb 14	http://www.transportstyrelsen.se
Abb 15	http://www.toxavis.net
Abb 16	http://www.forschungsinformationssystem.de

Informationen und Kontakt

Rhein-Erft-Kreis
Der Landrat
Amt für Straßenbau und Verkehr

Autor:
Dipl. Ing. Achim Kapp
Fon: 02271 83 4666
Fax: 02271 83 2329
Achim.Kapp@rhein-erft-kreis.de

Grafik und Layout:
Sebastian Kresse

Rhein-Erft-Kreis
Amt 66
Willy-Brandt-Platz 1
50126 Bergheim

