

Initiative Metropolregion Rheinland

Kurzbeschreibung zu den Vorhabenanmeldungen der Initiative Metropolregion Rheinland für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes

Vorhaben für den Bereich Schienenverkehr:

1. Betuwe-Linie:

Ausbaustrecke (ABS) Emmerich – Wesel – Oberhausen:
Dreigleisiger Ausbau

(Blockverdichtung und elektronisches Stellwerk gehen bereits ab 2013 in Betrieb)

Der Ausbau der Betuwe-Linie von der niederländischen Grenze über Emmerich bis Oberhausen dient der dringend benötigten Kapazitätserhöhung für Schienengüterfernverkehre von Rotterdam in den Rhein-Ruhr-Wirtschaftsraum und weiter Richtung Ost- und Süddeutschland und darüber hinaus bis Genua. Zusätzlich soll die Relation Amsterdam-Düsseldorf-Köln-Frankfurt für den Hochgeschwindigkeitsverkehr im Personenfernverkehr ertüchtigt werden. Knackpunkte sind die Beseitigungen niveaugleicher Bahnübergänge und die Sicherung von Lärmschutz.

2. Rhein-Ruhr-Express (RRX):

ABS Duisburg – Düsseldorf/Benrath: sechsgleisiger Ausbau

ABS Düsseldorf/Benrath – Köln/Mülheim: durchgängiger viergleisiger Ausbau (Engpassbeseitigung im Bereich Leverkusen - Langenfeld)

Der Rhein-Ruhr-Raum ist der größte Agglomerationsraum und Verkehrsknotenpunkt Europas. Das hohe Verkehrsaufkommen verbunden mit stetig steigenden Nachfragen nach Schienenverkehrsleistungen erfordert dringlich umfangreiche Aus- und Umbaumaßnahmen in der Schieneninfrastruktur sowie deutliche Ausweitungen und Taktverdichtung der Bedienungsangebote. Das Planungsvorhaben Rhein-Ruhr-Express (RRX) trägt diesen Erfordernissen Rechnung und muss daher schnellstmöglich und vollständig zur Umsetzung gebracht werden. Von herausragender Bedeutung ist der RRX insbesondere für die beiden rheinischen Pendlerhochburgen Düsseldorf und Köln. Der RRX ist eine nachhaltige Investition zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Metropolregion Rheinland.

3. Ausbau des Bahnknotens Köln

Die Untersuchung des NVR zum Bahnknoten Köln umfasst 15 Einzelmaßnahmen. In Abstimmung mit dem Landesverkehrsministerium sind die BVWP-relevanten Maßnahmen zu identifizieren und dem Bundesverkehrsministerium für die Aufnahme in den BVWP vorzuschlagen.

Zur Maßnahme Nr. 15 „Rheydter Kurve“ wurde bisher kein regionalen Konsens erreicht, die Maßnahme wird daher von der Metropolregion Rheinland nicht für die Aufnahme in den BVWP vorgeschlagen.

Kurzbeschreibung der 15 Einzelmaßnahmen:

1. Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke für einen 2,5-Minuten-Takt

Damit über die S-Bahn-Stammstrecke mehr Züge rollen und die übrigen Bahngleise im Bahnknoten Köln zu Gunsten der Fernverkehrsverbindungen entlasten können, müssen im Kölner Hbf und im Bahnhof Köln Messe/Deutz zusätzliche S-Bahn-Gleise sowie Bahnsteige geschaffen und die Leit- und Sicherheitstechnik ausgebaut werden.

2. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren

Durch ein mehrgleisiges Überwerfungsbauwerk als Teil des Westring-Ausbau (siehe folgende Maßnahme) können die Eifelstrecke Richtung Köln und die Güterzugstrecke Richtung Süden niveaufrei mit der linken Rheinstrecke verknüpft werden.

3. Neubau des Westrings in vier Bauabschnitten

Neue Gleise werden von Köln Hansaring aus bis Köln Süd bzw. Hürth-Kalscheuren in vier einzelnen Baustufen mit jeweils eigenem Verkehrswert weitergeführt. Hierdurch können Linien in Richtung Bonn und Euskirchen bzw. Eifel eingerichtet und das übrige Netz für den Güterverkehr entlastet werden. Dazu erlaubt die Maßnahme eine bessere innerstädtische Erschließung durch neue Stationen und Stadtbahnverknüpfungen.

4. Ausbau der Gleisverbindung Bahnhof Köln Messe/Deutz
Zwei neue Weichenverbindungen zur Siegstrecke bzw. zur rechten Rheinstrecke ermöglichen zusätzliche Fahrwege in diverse Gleise. Dadurch können mehr Züge mit mehr Flexibilität fahren und sowohl die Betriebsqualität als auch die Pünktlichkeit erheblich verbessert werden.
5. Verlängerung der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main
Die abschließende Komplettierung der Schnellfahrstrecke ermöglicht es, zusätzliche Fernverkehrszüge der ICE-Strecke aus Frankfurt und Stuttgart aufzunehmen.
6. Ausbau von Köln Bonntor zum Personenbahnhof
Die neue Station „Köln, Bonner Wall“ verknüpft den SPNV mit dem ÖPNV der Nord-Süd Stadtbahn. Zu realisieren sind ein neuer Bahnsteig und zusätzliche Weichen, die den Regionalverkehr weitestgehend unabhängig vom Güterverkehr ermöglichen.
7. Ausbau Gleisverbindung Köln Hbf
Der Neubau von zwei Weichen im Kölner Hauptbahnhof für Parallelfahrten nach Gleis 7 und 8 erhöht die Kapazität und verbessert die Betriebsqualität.
8. Streckenelektrifizierungen
Elektrifizierung der heute mit Dieseltriebwagen befahrenen Strecken der RB 38, RB 25, RB 24, RE 12/22, RB 23.
9. Ausbau der Erftbahn zur S-Bahn
Hierfür muss eine niveaufreie Querung (Überwerfungsbauwerk) der Fernbahn und des S-Bahngleises nach Düren im Bereich Horrem erfolgen und die Strecke elektrifiziert werden.
10. Anbindung der Bahnstrecke Richtung Mönchengladbach
Damit zur Entlastung des Bahnknotens Fern- und Nahverkehr über getrennte Gleise rollen können, ist auch die Bahnstrecke Richtung Mönchengladbach an die S-Bahn-Stammstrecke anzubinden.
11. Ausbau der Oberbergischen Bahn
Dieser Ausbau erlaubt ein größeres Leistungsangebot zwischen Köln und Gummersbach und eine stündliche Weiterführung bis Lüdenscheid.
12. Linke Rheinstrecke/Bf Sechtem
Verlängerung Güterzugüberholgleis Nord-Süd
13. Aachen-Rothe Erde: Neubau Überholgleis
Mit einem neuen Überholgleis für den Güterverkehr in Aachen-Rothe Erde können auf der hoch belasteten Strecke Köln–Aachen kurzfristig mehr Kapazitäten geschaffen werden.
14. Köln-Gremberg: Überwerfungsbauwerk
Mit diesem Bauwerk können Güterzüge auf zwei Ebenen unabhängig voneinander gleichzeitig von Süden in Richtung Südbrücke sowie vom Ruhrgebiet aus in Richtung rechte Rheinstrecke verkehren.
15. Verbindungsstrecke „Rheydter Kurve“
Hierdurch kann ein Engpass im Güterverkehr zwischen Aachen und Köln umfahren werden – sowohl mit der Variante über Rheydt als auch mit der über Grevenbroich.

4. ABS Venlo - Viersen: Zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Kaldenkirchen – Dülken

Der prosperierende deutsch-niederländische Wirtschaftsraum Düsseldorf/Mittlerer Niederrhein /Limburg-Nord/Nordbrabant weist enge und stark anwachsende Wirtschaftsverflechtungen aus. Insbesondere die Schienenverbindung auf der Relation Düsseldorf - Mönchengladbach - Eindhoven (- Rotterdam - Den Haag) bedarf dringend eines Infrastrukturausbaus, um schnelle und direkte Zugverbindungen anbieten zu können. Der

eingleisige Engpass auf dem Streckenabschnitt zwischen Kaldenkirchen und Dülken muss daher geschlossen werden. Aufgrund günstiger örtlicher Gegebenheiten, starker Unterstützung der deutsch-niederländischen Wirtschaft sowie gegebener parteienübergreifender politischer Unterstützung ist zu erwarten, dass das Vorhaben zügig und mit relativ wenig Mitteleinsatz realisiert werden kann.

5. ABS Mönchengladbach-Köln: Engpassbeseitigung Mönchengladbach-Rheydt - Odenkirchen

In der transeuropäischen Verbindungsachse Rotterdam-Rheinschiene-Süddeutschland besteht eine erhebliche Kapazitätsbeschränkung aufgrund der eingleisigen Abschnitte Kaldenkirchen - Dülken und Rheydt - Odenkirchen. Der Lückenschluss Rheydt - Odenkirchen kann mittelfristig hergestellt werden.

6. Zusätzliches durchgehendes 3. Gleis Köln - Aachen

(Vorhaben ist als eigenständige Maßnahme dargestellt, da die NVR-Untersuchung nur kleinere Teilmaßnahmen enthält.)

Ein 3. zusätzliches durchgehendes Gleis zwischen Düren und Aachen wird dringend benötigt, um die verschiedenen schnellen Verkehre zu entmischen. Zurzeit teilen sich Personennah-, Fern- und Güterverkehr ein und dasselbe Gleis. Die Kapazität auf diesem Abschnitt ist völlig erschöpft und kleinste Behinderungen bringen häufig den Verkehr völlig zum Erliegen. Die verschiedenen Verkehrsarten können ihre Systemvorteile nicht ausnutzen und behindern sich gegenseitig. Die Verbindung zwischen Aachen und Köln ist Teil der europäischen Personen- und Güterverkehrskorridore und wichtiger Bestandteil der benötigten Infrastruktur für die Hinterlandverkehre der ZARA Häfen.

7. ABS/NBS (Roermond) – Grenze D/NL - Mönchengladbach–Rheydt (Eiserner Rhein)

Dringliches strategisches Vorhaben des weiteren Bedarfs

Für einen Trassenkorridor des „Eisernen Rheins“ sind in einer Studie die verkehrlichen und umweltschutztechnischen Belange der verschiedenen Varianten vollständig gegenüberzustellen. Die Trassenführung muss noch vertiefend planerisch und politisch aufgearbeitet werden, dabei sind die Interessen der betroffenen Gebietskörperschaften hinreichend zu berücksichtigen.

Vorhaben für den Bereich Straßenverkehr:

1. Verbindung Rheinschiene – mittleres Ruhrgebiet:

A 44 Neubau AK Ratingen/Ost – AS Heiligenhaus/Hetterscheidt (bei Velbert)

Mit der Durchbindung der A 44 aus dem Mittleren Niederrhein kommend und den Düsseldorf Norden mit Flughafen und Messe anbindend bis zur AS Heiligenhaus/Hetterscheid wird eine Lücke im bestehenden Autobahnnetz geschlossen. Dieser dringlich erforderliche Lückenschluss schafft auf der Ost-West-Verkehrsachse Anbindungen an das bestehende Teilstück der A 44 Richtung Velbert und an die A 535 Richtung Wuppertal. Die bereits in Bau befindliche Maßnahme ist zügig fertig zustellen.

2. Kölner Autobahnring

Ausbau und Erweiterung der Autobahnkreuze im Zuge des Autobahnringes Köln

A 3 AS Leverkusen – AK Leverkusen: Ausbau auf 8 Fahrspuren

Nach der vollständigen Erweiterung des Kölner Autobahnringes auf 6 bzw. abschnittsweise 8 Fahrspuren erweisen sich die Knotenpunkte als kapazitätsbegrenzender Faktor. Sowohl das Autobahnkreuz Leverkusen als auch die Autobahnkreuze Köln-Nord, Köln-West sowie Köln-Süd müssen daher durch Ausbau in der jeweiligen Hauptabbeigebeziehung für größere Verkehrsmengen ertüchtigt werden. Wegen der Lage dieser Autobahnkreuze im dicht besiedelten Stadtraum sind bei den Ausbaumaßnahmen die Bedürfnisse der Anwohner bezüglich Lärmschutz, Schadstoffreduzierung und Aufhebung von Trennwirkungen zwischen funktional vernetzten Siedlungseinheiten zu beachten und Maßnahmen bspw. des Schallschutzes über das gesetzliche Maß hinaus umzusetzen.

3. **A 1 AS Blankenheim – AS Kelberg (Lückenschluss NRW – Rheinland-Pfalz)**
 Durch den Lückenschluss der A 1 wird die kürzeste Verbindung zwischen dem Raum Aachen/Köln/Ruhrgebiet und den Regionen Trier, Rheinland-Pfalz, Saarland und Luxemburg geschaffen. Darüber hinaus entsteht eine unterbrechungsfreie Autobahnverbindung von Lübeck bis Spanien. Die A 1 wird damit – angesichts der zunehmenden Belastung der verschiedenen Verkehrsträger – zu einer der wichtigsten Verkehrsachsen in Europa und trägt zur Entlastung von permanent überfüllten und unfallträchtigen Straßen wie beispielsweise der B 51 bei.
4. **A 59 Bonn – Rhein-Sieg: Ausbau auf 6 Fahrstreifen**
 Die A59 gehört mit einem DTV von ca. 90.000 Kfz/24h zu den am stärksten belasteten 4-streifigen Autobahnen. Zwischen dem AD K-Porz und der AS Flughafen sowie AD BN-Beuel und AK BN/Ost wurde bereits provisorisch der Standstreifen als zusätzlicher Fahrstreifen eingerichtet. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung kommt es weiterhin regelmäßig zu Staus. Ein durchgängiger 6-streifiger Ausbau ist somit dringend erforderlich. Durch die gute Verknüpfung mit der A3 hat die A59 eine sehr starke überregionale Bedeutung für den Nord-Süd-Verkehr.
5. **A 59 Bonn – AD Sankt Augustin: Ausbau auf 8 Fahrstreifen**
 Der aktuelle Ausbauquerschnitt von 6 Fahrstreifen mit Nothaltebuchten ist unzureichend, weil sich auf dem ca. 3 Kilometer langen Abschnitt drei Autobahnen (A59, A560, A565) überlagern. Der im bestehenden BVWP vorgesehene 8-streifige Ausbau ist wegen der vielfältigen Verflechtungen zwischen den Autobahnen sowie der aktuellen Verkehrsbelastung von ca. 115.000 Kfz/24h dringend erforderlich.
6. **A 57 Köln – AK Kamp-Lintfort: Ausbau auf 6 Fahrstreifen**
 Die A 57 ist eine bedeutende Verbindung zwischen den Niederlanden und dem Rheinland. Von Rotterdam kommend ist sie Teil der Europastraße 31. Insbesondere zwischen den Autobahnkreuzen Kamp-Lintfort und Köln-Nord ist sie so stark belastet, dass ein durchgängiger 6-streifiger Ausbau dringend erforderlich ist.
7. **A 52 AK Neersen – AK Mönchengladbach: Ausbau auf 6 Fahrstreifen**
 Der 6-streifige Ausbau des halbseitigen Autobahnringes um Mönchengladbach ersetzt die östliche Tangente der A 44. Die vorhandenen lang anhaltenden Staus in Verkehrsspitzenzeiten auf den Mönchengladbacher Abschnitten steht im Gegensatz zu der Verbindungsqualität, die durch die neuen grenzüberschreitenden Autobahnverbindungen der A 52 und A 61 geschaffen wurde. Der DTV-Wert beträgt aktuell rd. 75.000 Kfz/24h.
8. **A 61 Kaldenkirchen – Rheinland-Pfalz: Ausbau auf 6 Fahrstreifen**
 vordringlich A 61 AK Mönchengladbach - AK Wanlo
 Bei der A 61 handelt es sich um eine bedeutende internationale Fernverbindung zwischen den niederländischen Seehäfen und dem südwestdeutschen Raum. Nach Fertigstellung der niederländischen A 74 ist nun eine direkte durchgehende Verbindung zum niederländischen Fernstraßennetz (Eindhoven / Randstad Holland) vorhanden. Von der weiteren logistischen und gewerblichen Entwicklung in Venlo (Greenport Venlo mit den Gewerbegebieten Trade-Port Venlo und Klavertje 4) werden grenzüberschreitende Wachstumsimpulse nach Deutschland ausgehen, was auf der A 61 zu weiter zunehmenden Verkehren (Pkw und Lkw) führen wird. Besonders vordringlich ist der Abschnitt AK Mönchengladbach bis AK Wanlo.
9. **A 44 AK Neersen - KR-Forstwald: Ausbau auf 6 Fahrstreifen**
 Der Ausbau der A 44 zwischen dem Autobahnkreuz Neersen und der Anschlussstelle Krefeld-Forstwald ist für die Region bedeutend. Nach der Fertigstellung der Flughafenbrücke nahm hier der Verkehr stark zu. Der DTV-Wert beträgt derzeit rd. 60.000 Kfz/24h.

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

Um die mit Pendler- und Wirtschaftsverkehren hochbelastete A 46 (2009 lag der DTV bereits bei 82.500 Kfz/24h, darunter 8.900 Lastwagen) leistungsfähiger zu machen, ist der Ausbau von zwei auf drei Spuren in Fahrtrichtung Osten zwischen Westring und AK Sonnborn zwingend notwendig.

11. A 1 AK Köln-West – AD Erfttal: Ausbau auf 6 Fahrstreifen

Der Autobahnabschnitt ist bereits heute überlastet. Mit dem Ausbau der A 1 und der A 61 wird sich die Bedeutung erheblich verstärken, so dass ein Ausbau dringend notwendig ist.

12. Rheinquerung in Höhe Köln-Godorf/Niederkassel: Verbindung von A 553 zur A 59

Aufgrund des großen Abstandes zwischen den Rheinquerungen im Zuge der A 565 in Bonn und der A 4 in Köln sind in dem wichtigen Wirtschaftsraum der chemischen Industrie erhebliche Umwegfahrten notwendig. Neben den Fahrzeitverkürzungen wird der Flughafen Köln/Bonn sowie der Chemiestandort um den Hafen Köln-Godorf deutlich besser an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Zusammen mit der Godorfer Spanne entsteht ein südlicher Ring um Köln. Verkehrsprognosen gehen von einem DTV von 20.000 Kfz/24h aus. Die Maßnahme wurde bereits in der IGVP NRW im Jahr 2006 als Landesstraße mit einem NKQ von 7,09 positiv bewertet. Aufgrund der hohen Bedeutung der Maßnahme sieht das Land NRW die Baulastträgerschaft beim Bund.

13. Stärkung der Ost-West-Achse im Süden der Metropolregion Rheinland:

Die A 565 im Bonner Stadtgebiet bildet einen zentralen Engpass im südlichen Teil der Metropolregion. Da die parallel verlaufende A 562 nur unzureichend mit den umliegenden Autobahnen verknüpft ist, konzentriert sich auf der A565 der überregionale sowie regionale Personen- und Güterverkehr. Aufgrund des unzureichenden Ausbauquerschnitts ist die wichtige Ost-West-Verbindung regelmäßig überlastet. Mit der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung vom Bund und Land wurden im August 2011 Maßnahmen mit Blick auf die Fortschreibung des BVWP entwickelt und bewertet.

Derzeit findet hierzu die Abstimmung in der Region statt. Die Konkretisierung der Maßnahme erfolgt durch den Interkommunalen Arbeitskreis bis Ende 2012.

Vorhaben für den Bereich Bundeswasserstraßen:

1. Herstellung einer durchgängigen Fahrrinntiefe von 2.80 m auf dem Rhein von Duisburg bis Bonn

Dringliche strategische Maßnahme des weiteren Bedarfs.

Mit der Fahrrinnenvertiefung wird für die gesamte Binnenschifffahrt auf dem Rhein eine deutliche Verbesserung der Planbarkeit von Schiffstransporten erreicht. Sowohl kleinere als auch größere Fahrzeuge und Schubverbände profitieren von dieser Maßnahme.