SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Fraktion Bündnis 90 / ***Die Grünen*** im Kölner Rat

18.12.2012

Resolution zur Aktuellen Stunde des Rates am 18.12.2012

Sanierung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Verkehrsknoten Köln.

Der Zustand der Brückenbauwerke von Bundesfernstraßen und der Schieneninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen ist in vielen Fällen besorgniserregend. Ursache für diesen Zustand ist eine seit vielen Jahren stattfindende Unterfinanzierung der Bundesfernstraßen und des Schienennetzes und damit einhergehend eine mangelnde Unterhaltung der Bauwerke. Die Situation erfordert umgehendes Handeln, damit die Verkehrsinfrastuktur wieder verkehrssicher und leistungsfähig wird. Dafür ist ein umfassendes Sanierungsprogramm in NRW aufzulegen, für das der Bund als Baulastträger und das Land als durchführende Planungsbehörde die notwendigen Mittel bereitstellen müssen.

Der Rat der Stadt Köln begrüßt die kurzfristig von Bund und Land getroffenen Vereinbarungen zur Sanierung und Neubau der Leverkusener Autobahnbrücke. Mit großer Sorge sieht der Rat der Stadt Köln den weiteren großen Sanierungsbedarf bei der Eisenbahninfrastruktur und den Bundesfernstraßen im Großraum Köln. Deshalb fordert der Rat der Stadt Köln von den beteiligten Aufgabenträgern bei Bund, Land, NVR und der Bahn:

1. Die Planungen zum Neubau der Leverkusener Brücke zeitnah anzugehen und die Baumaßnahmen zügig durchzuführen. Die Stadt Köln wird dazu im Rahmen ihrer Verantwortung die bestmögliche Unterstützung leisten.

2. Ein Baustellenmanagement für die konkreten Erneuerungs- bzw. Ertüchtigungsphasen von Brückenbauwerken in Abstimmung mit den Kommunen durchzuführen und im Vorfeld jeweils Ausweichrouten für den Straßen- und Schienenverkehr zu gewährleisten und zu priorisieren.

3. Eine umgehende Sanierung der teils über 100 Jahre alten Eisenbahnbrücken in Köln, um den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur zu garantieren, damit der erheblichen Bedeutung des Knoten Kölns für die Wirtschaftsregion Rechnung getragen wird. Im Rahmen der Brückensanierung ist durch verschiedene kleinere Ausbaumaßnahmen eine Trennung des Güterfern- und Nahverkehrs zu realisieren, um weiterhin die europaweiten Ost-West- und Nord-Süd-Güterverkehre zu ermöglicht und ein Verkehrsinfarkt zu vermeiden. Nur so kann eine Veränderung im Modal Split im Verkehrsaufkommen – insbesondere für den Güterverkehr – erreicht werden.

4. Gegenüber dem Bund die Interessen des Landes und der Gemeinden im Hinblick auf ein zukunftsfähiges und auskömmliches Finanzierungskonzept für die gesamte Verkehrsinfrastruktur in Deutschland einzubringen, welches auch Gewähr bietet, künftig mehr Güter auf Schienenwegen und Wasserstraßen zu transportieren.

5. Als erster Schritt ist eine kurzfristige Bereitstellung von Planungsmitteln für den Eisenbahnknoten Köln zur Kapazitätsausweitung im Schienengüter- und Personenverkehr erforderlich. Insbesondere für das Überwerfungsbauwerk/Brückenbauwerk in Hürth-Kalscheuren und den Ausbau der Nord-West-, der West- und der Süd-Westspange im Knoten Köln (angemeldete BVWP-Maßnahmen) sowie der S11 mit dem Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke (aufgenommene GVFG-Maßnahme). Die Verwaltung der Stadt Köln stellt dazu einen zentralen, ämterübergreifenden Ansprechpartner für die Beteiligten aus Bund, Land, NVR und der DB.

6. Sich für eine Ausweitung der LKW-Maut auf alle Fahrzeuge über 7,5 t auf allen Straßen der Bundesrepublik Deutschland einzusetzen, deren Aufkommen zweckgerichtet zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur einzusetzen ist.

Begründung:

Am 30. November 2012 hat der NRW-Verkehrsminister nach intensiver Untersuchung durch Experten des Landesbetriebes Straßen.NRW die Rheinbrücke im Zuge der Bundesautobahn A1 in Leverkusen für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen gesperrt. Die Sperrung wurde nach Einschätzung von Straßen.NRW notwendig, weil die im Rahmen kontinuierlicher Untersuchungen aktuell festgestellten schwerwiegenden Schäden im Anschlussbereich von mehreren Querträgern an den Hauptträgern der Brücke ein sofortiges Handeln notwendig gemacht haben.
Inzwischen haben weitere Inspektionen der Rheinbrücke ergeben, dass einige Schäden repariert und die Brücke nach den Instandsetzungsarbeiten in etwa drei Monaten wieder für LKW-Verkehr bis 44 t freigegeben werden kann. Gleichwohl muss ein Ersatzneubau der Rheinbrücke weiter geplant und gebaut werden.
Insgesamt geht Straßen.NRW von fast 400 Brücken an Autobahnen und anderen Fernstraßen in Nordrhein-Westfalen aus, die in den nächsten zehn Jahren nachgerechnet und saniert oder ersetzt werden müssen. Die Kosten hierfür werden auf etwa 3,5 Milliarden Euro geschätzt. Insbesondere auf den hoch belasteten Autobahnen aus den 60er und 70er Jahren sind die Tragfähigkeitsreserven der Brücken, deren Konzeption auf die erhebliche Zunahme des Schwerverkehrs planerisch und statisch nicht ausgelegt war, zunehmend aufgebraucht. So hat sich beispielsweise die (Güter-)Verkehrsleistung im Bereich des Straßengüterverkehrs vom Zeitpunkt der Wiedervereinigung bis 2011 von rund 250 Mrd. Tonnen-Kilometer (tKm) auf rund 435 Mrd. tKm nahezu verdoppelt. Die zulässigen Gesamtgewichte der LKW haben sich von 24 t (1956) auf inzwischen 44 t (EU) erhöht. In NRW sind bereits mehrere Brücken für den Schwerverkehr gesperrt oder „abgelastet“ worden. Aktuell sind über 30 Brückenbauwerke allein auf Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen für den Schwerverkehr ab 44 t nur noch eingeschränkt befahrbar, oder sogar ganz gesperrt. Aufgrund der Vielzahl der betroffenen Brückenbauwerke im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen werden für Schwertransporte ab 60 t vermehrt schärfere Auflagen (Begleitfahrzeug/ Brückenquerung in Alleinfahrt) sowie größere Umwege als noch vor einigen Jahren erforderlich.
Durch die Sperrung der Leverkusener Autobahnbrücke ist primär der Straßengüterverkehr betroffen und erheblich eingeschränkt. Eine kurzfristige Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist jedoch nicht realisierbar, da bereits jetzt der Eisenbahnknoten Köln am Rande seiner Kapazität ist. Dennoch ist es von erheblicher Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland/NRW die europaweiten Ost-West- und Nord-Süd-Verkehre sicherzustellen.

Diesbezüglich hat die DB Netz zusammen mit dem Nahverkehr Rheinland ein Bündel von kleinen und mittleren Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Kapazitätssteigerung erarbeitet und je nach Fördergegenstand zum BVWP bzw. GVFG angemeldet. Erster Schritt zur mittelfristigen Realisierung ist die Aufnahme von Vorentwurfsplanungen.

Parallel zu dem ohnehin schon drohenden Kollaps im Eisenbahnknoten Köln müssen in den nächsten fünf Jahren alle wesentlichen Eisenbahnbrücken entweder komplett erneuert oder grundlegend saniert werden, weil die Standfestigkeit der zum Teil 120 Jahre alten Brücken nicht mehr gewährleistet ist. Dazu zählen u.a. die Brücken Luxemburger Str., Zülpicher Str., Venloer Str., Maybachstraße, Deutz-Mülheimer Str. etc. Eine Koordination dieser Maßnahmen mit der Stärkung des Knotens Köln ist deshalb dringend geboten.

Prioritär für den Ausbau des Knotens Köln sind ***auf Bundesebene*** zwei Projekte für den Güterverkehr zu nennen:

1.) Überwerfungsbauwerke/Brückenbauwerk in Hürth-Kalscheuren (angemeldete BVWP-Einzel-Maßnahme „Knoten Köln“)
Durch ein zweigleisiges Überwerfungsbauwerk kann die Güterstrecke aus Köln-Eifeltor niveaufrei in die linke Rheinstrecke eingebunden werden. Damit ist eine Kapazitätssteigerung und Verstetigung im gesamten Eisenbahnknoten Köln möglich.

2.) Ausbau der Nord-West-, der West- und der Süd-Westspange im Knoten Köln (angemeldete BVWP-Einzel-Maßnahme „Knoten Köln“)
Im Bereich zwischen Köln Hansaring und Köln West (Nord-West-Spange), Köln-West und Köln Süd (Westspange) sowie Köln Süd und Hürth-Kalscheuren (Süd-West-Spange) soll ein Schienenausbau einen getrennten und somit reibungslosen Betrieb des Güter-, Fern- und Nahverkehrs ermöglichen.

Landesebene:

S11 mit dem Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke (aufgenommene GVFG-Einzelmaßnahme „Knoten Köln“):
Das Land NRW sollte weiterhin das GVFG-Projekt S11 mit dem Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke zur Verlagerung des Regionalverkehrs auf die Stammstrecke und damit Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten für den Güter- und Fernverkehr Priorität unterstützen. Hierfür sind ebenfalls Mittel für die Vorentwurfsplanung bereitzustellen. Eine Planungsvereinbarung ist landesseitig in Vorbereitung.