

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	06.09.2016

Kölner Projekte im Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist die Grundlage der Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Das Bundeskabinett hat am 03.08.2016 den neuen BVWP beschlossen, der rd. 1000 bundesweit angemeldete Aus- und Neubauprojekte für Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen mit einem Gesamtvolumen von 269,6 Milliarden € umfasst mit einer Laufzeit bis 2030.

Die Stadt Köln hatte 2012 dem mit der landesweiten Zusammenstellung beauftragten Landesbetrieb Straßenbau NRW insgesamt 17 Maßnahmen gemeldet (siehe Session-Nr. 3829/2012), von denen 14 Maßnahmen an den Bund weitergeleitet wurden. Ergänzend wurden im Rahmen einer Interessensbekundung der Initiative Metropolregion Rheinland 21 regional besonders bedeutsame Straßen – und Schienenvorhaben identifiziert und den Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf zur Anmeldung für den BVWP zugeleitet. Weiterhin hat sich der Rat am 15.05.2012 einer Resolution des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR) angeschlossen mit der Forderung, die 15 Maßnahmen aus dem Gutachten zum Bahnknoten Köln prioritär als Maßnahmen mit vordringlichem Bedarf in den BVWP aufzunehmen.

Die ursprünglich bundesweit über 2000 Anmeldungen zum BVWP wurden einer volkswirtschaftlichen Bewertung unter Berücksichtigung der Umwelt- und Raumordnungsbelange sowie des kalkulierten Nutzen-Kosten-Verhältnisses unterzogen und anschließend in Dringlichkeitskategorien eingestuft. Davon ausgenommen waren lediglich die fest disponierten Projekte, die entweder bereits im Bau sind oder deren Realisierung zwingend erfolgen muss (wie z.B. der Neubau der Leverkusener Brücke). Entscheidend ist bei den übrigen Projekten die Einstufung in vordringlichen und weiteren Bedarf, da zunächst nur die Projekte des vordringlichen Bedarfs mit einer Finanzierungsperspektive im Geltungszeitraum dieses Bundesverkehrswegeplans versehen sind. Projekte zur Engpassbeseitigung besitzen darüber hinaus besondere Priorität.

Der Referentenentwurf des BVWP lag seit März 2016 vor. Die Verwaltung hatte hierzu Stellung genommen (siehe Session-Nr. 1335/2016) und mit Schreiben der Oberbürgermeisterin vom 29.04.2016 gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Positionen der Stadt Köln und der Region nochmals verdeutlicht.

Der BVWP bildet als Regierungsprogramm die Basis für den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung bzw. erstmaligen Aufstellung der Ausbaugesetze für Straße, Schiene und Wasserstraße mit den dazugehörigen Bedarfsplänen, die verbindlich festlegen werden, welche Verkehrsinfrastrukturprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Zur Verwirklichung der beschlossenen Verkehrsprojekte stellt das BMVI anschließend unter dem Begriff Investitionsrahmenpläne (IRP) Fünfjahrespläne auf, in denen verkehrsträgerübergreifend die Investitionsschwerpunkte für Erhalt und Aus- bzw. Neubau festgelegt werden.

Für Köln ist im **Bundesfernstraßennetz** insbesondere die Fertigstellung des Autobahnringes und die Erweiterung der Zufahrtsstrecken zum ausgebauten Kölner Autobahnring um jeweils 2 Fahrstreifen bedeutsam.

Als „fest disponiert“ gilt der Ausbau folgender Streckenabschnitte:

- Die A 1 zwischen Autobahnkreuz Köln/West und Autobahnkreuz Köln/Nord (im Bau)
- Die A 1 zwischen Autobahnanschluss Köln-Niehl und Autobahnkreuz Leverkusen einschließlich des Ersatzneubaus für die Leverkusener Brücke
- Die A 3 zwischen Anschlussstelle Köln-Mülheim und Autobahnkreuz Leverkusen einschließlich des Umbaus des Autobahnkreuzes (im Bau).
- Die B 265 Ortsumgehung Hürth/Hermülheim mit 4-streifigem Ausbau bis zum Militärring und zusätzlichen Abbiegespuren.

Unter „vordringlicher Bedarf Engpassbeseitigung“ sind aufgelistet:

- Die A 1 zwischen Autobahndreieck Erfttal und Autobahnkreuz Köln/West
- Die A 3 zwischen Anschlussstelle Königsforst und Heumarer Autobahndreieck
- Die A 4 zwischen Autobahnkreuz Köln/Süd und Anschlussstelle Köln-Gremberg
- Der Umbau des Autobahnkreuzes Köln/Süd
- Die A 4 zwischen Anschlussstelle Moitzfeld und Autobahnkreuz Köln/Ost
- Die A 57 zwischen Autobahndreieck Neuss/Süd und Autobahnkreuz Köln/Nord
- Die A 59 zwischen Autobahndreieck Bonn/Nordost und Autobahndreieck Köln/Porz
- Die A 559 zwischen Autobahndreieck Köln/Porz und Autobahnkreuz Köln/Gremberg.

Als „vordringlicher Bedarf“ ist zudem aufgeführt:

- Die B 51n Ortsumgehung Meschenich einschließlich ihrer nördlichen Weiterführung bis zur Anschlussstelle Köln/Eifeltor. Sie dient der Verknüpfung der A 553 ab Anschlussstelle Brühl/Nord mit der A 4.
- Die neue Rheinbrücke in Köln-Godorf als Teil einer in regionaler Kooperation geforderten, 4-spurigen Verbindung zwischen den künftigen Autobahnkreuz Köln-Godorf und dem künftigen Autobahndreieck Köln/Lind. Allerdings nur mit einer Straßen- und noch nicht, wie von der Stadt Köln und der Region angeregt, mit einer kombinierten Straßen- und Bahnbrücke.

Unter „weiterer Bedarf“ sind folgende Streckenerweiterungen genannt:

- Die A 4 zwischen Autobahnkreuz Köln/West und Autobahnkreuz Köln/Süd
- Die A 4 zwischen Anschlussstelle Untereschbach und Anschlussstelle Moitzfeld.

Aus Kölner Sicht ist es ein positives Ergebnis, dass gemäß Bundesverkehrswegeplan alle Fernstraßen, die auf Kölner Autobahnring zulaufen, in den nächsten Jahren bedarfsgerecht um zusätzliche Fahrspuren erweitert werden sollen. Somit sind alle von der Stadt Köln angemeldeten Straßenprojekte, die vom Land an den Bund weitergeleitet wurden, mit sehr guten Nutzen-Kosten-Bewertungen in den Bundesverkehrswegeplan übernommen worden.

In den Projektlisten für die **Bundesschienenwege** sind die angemeldeten Maßnahmen überwiegend nicht einzeln aufgelistet, sondern lediglich unter Sammelpositionen aufgeführt. Die Entscheidung über die geförderten Einzelmaßnahmen fällt erst im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Maßnahmen und des Nachweises ihrer Wirtschaftlichkeit.

Der geforderte Rhein-Ruhr-Express (RRX) wurde mit allen Teilprojekten als vordringlicher Bedarf eingestuft und hat damit erstmals eine gesicherte Finanzierungsperspektive. Der von Köln seit Jahren zusätzlich geforderte Haltepunkt Köln-Mülheim, der im Entwurf des BVWP von März 2016 noch unter „potentieller Bedarf“ enthalten war, wird aktuell nicht mehr unter den Maßnahmen dieses Projekts aufgeführt. Die Stadt Köln und der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) setzen sich jedoch weiterhin für Köln-Mülheim als RRX-Systemhalt ein und werden zur Untermauerung ihrer Position die Ergebnisse der gemeinsam beauftragten Machbarkeitsstudie einsetzen, die Ende 2016 endgültig fertiggestellt sein wird.

Das durchgängige 3. Gleis Köln-Aachen, welches zur Entflechtung von Fern-, Güter- und Nahverkehr angemeldet worden war, ist noch nicht im BVWP berücksichtigt worden. Genannt werden lediglich zusätzliche Überholgleise im Bf. Aachen-Rothe Erde und Beschleunigungsmaßnahmen auf der bestehenden zweigleisigen Strecke. Allerdings wird für diese Strecke unter der Überschrift „Vorhaben des potentiellen Bedarfs, die in den vordringlichen Bedarf aufsteigen können“, darauf hingewiesen, dass die Projektdefinition noch nicht abgeschlossen ist. Die IHK Aachen, der NVR und die DB Netz AG erarbeiten derzeit eine Studie zu den Wachstumsprognosen der ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam) und der daraus abzuleitenden Belastung des Schienennetzes, welche das Erfordernis eines weiteren Ausbaus dieser Schienenverbindung belegen soll.

Der Bahnknoten Köln ist mit seinen geplanten Einzelmaßnahmen in unterschiedliche Kategorien eingeordnet.

Unter „**vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung**“ wird die Sammelposition „Großknoten“ aufgeführt, die bundesweit fünf Bahnknoten (Köln sowie Frankfurt, Hamburg, Mannheim und München) mit einem Gesamtetat von 2,5 Mrd. € umfasst.

Unter „**Vorhaben des potentiellen Bedarfs, die in den vordringlichen Bedarf aufsteigen können**“, wird der Knoten Köln ebenfalls genannt. Gemäß Projektliste des BVWP ist die „Projektdefinition noch nicht erfolgt“.

Der Bahnknoten-Ausbau kann demnach im Nachgang zum BVWP bei Nachweis der Wirtschaftlichkeit in den vordringlichen Bedarf aufrücken. Laut Auskunft des NVR wird die Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der Einzelmaßnahmen zum Knoten Köln voraussichtlich bis Ende 2017 vorliegen.

Die Einzelmaßnahmen des Bahnknoten-Gutachtens beziehen sich auf die Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens sowohl im Fern- und Güter- als auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Entscheidend für ein künftiges Engagement des Bundes wird die Einschätzung sein, welche Einzelmaßnahmen überwiegend bzw. ausschließlich dem Fern- und Güterverkehr dienen (reine SPNV-Maßnahmen fallen in die Zuständigkeit der Bundesländer). Der NVR wird sich nach eigener Aussage weiterhin dafür einsetzen, dass alle Maßnahmen des Bahnknotens Köln, die vorrangig oder ausschließlich für den Güter- und Personenfernverkehr bedeutsam sind, in den BVWP aufgenommen werden.

Bei den **Bundeswasserstraßen** ergibt sich in den nächsten Jahren im Kölner Raum voraussichtlich keine Änderung. Die beantragte Vertiefung der Fahrrinne des Rheins auf 2,8m zwischen Duisburg und Koblenz wurde nicht in den BVWP aufgenommen.

gez. Höing