



CDU

KÖLNER ERKLÄRUNG

Mobilitätsoffensive für das Rheinland

– Raus aus dem Stau! –

Köln, 10. März 2017

Aktueller Anlass

Tag für Tag erleben die Bürgerinnen und Bürger die Defizite der Verkehrsinfrastruktur am eigenen Leib. Jeden Tag sind die Straßen nicht nur in Köln und Bonn voll, sondern auch im direkten Umland. Die Folge: Kilometerlange Staus reihen sich aneinander und sind zum Alltag geworden. Nie waren die Staus länger als im Jahr 2016. Seit Rot-Grün in Nordrhein-Westfalen regiert, haben sich auch die Anzahl der Staus mehr als verdoppelt. Ähnliches gilt für die Schiene: Überfüllte Züge, sowohl im Regionalverkehr, als auch bei den Stadtbahnen, machen den Weg zur Arbeit für viele Pendler zur Zumutung. Das Frustrationspotenzial der Bürgerinnen und Bürger nimmt infolgedessen immer weiter zu. Bereits im Jahr 2014 forderte Verkehrsminister Groschek „es müsse endlich Schluss sein mit dem Prinzip ‚Ölsardine in Bimmelbahn‘“. Heute sind die Züge in Spitzenzeiten jedoch voller als je zuvor.

Tagtäglich sind den regionalen Zeitungen Zeugnisse dieser katastrophalen Verkehrspolitik zu entnehmen: „Pendler im Stau“ oder als „Ölsardine“ im Zug, „Spitzenplatz im Stau“, „Der lange Weg zwischen Wohnung und Arbeit“, „Verlust an Lebenszeit“, „Wirtschaftliche Konsequenzen für die Unternehmen am Rhein“ – kein Tag, an dem Kölner Stadt-Anzeiger, Kölnische Rundschau, Bonner General-Anzeiger, Rheinische Post usw. dem leidigen Thema Verkehrsinfrastruktur nicht nachgehen.

Die Lage im Knotenpunkt europäischer Verkehrskorridore führt bereits heute zu einem sehr hohen Aufkommen von Transitverkehren. Dies bezieht sich gleichermaßen auf Güter wie Personen. Prognosen gehen für die Zukunft von deutlichen Zuwachsraten aus. Unter anderem ausgelöst durch den massiven Ausbau der Nordseehäfen in Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (so genannte ZARA-Häfen) und dem Neubau von Alpentunneln, aber auch durch die Steigerung von Umschlagkapazitäten in den Binnenhäfen an Rhein und Maas ist vor allem der Güterverkehr Wachstumstreiber. So wird bis 2025 von einer Zunahme um 60 Prozent der Güterverkehrsleistung ausgegangen. Wenn wir jetzt nicht handeln, droht dem akuten Patienten Rheinland morgen der Verkehrsinfarkt.

Verschärft wird die Situation durch einen über Jahrzehnte aufgebauten Sanierungsstau, der sich aktuell an der Leverkusener A1-Autobahnbrücke manifestiert. Kein Projekt in Nordrhein-Westfalen steht so beispielhaft für das verkehrspolitische Versagen der rot-grünen Landesregierung wie der Zustand der Leverkusener Rheinbrücke. Bereits 2010 wusste die Landesregierung, dass sie erneuert werden muss. Getan wurde jahrelang nichts, wertvolle Zeit ging verloren.

Für weite Teile des ländlichen Raums kommt erschwerend hinzu, dass durch stagnierende oder rückläufige Bevölkerungszahlen das lokale

Nahversorgungsangebot schwindet und damit das Mobilitätsbedürfnis steigt.

Ziel-Bild ist die „Mobile Region“

Wir treten für eine zukunftsfähige und zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, welche die unterschiedlichen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielt. Straße, Schiene, Flughäfen, Wasser- und Radwege bilden ein gemeinsames Infrastrukturnetz. Sie effizient und intelligent miteinander zu verknüpfen, ist unser erklärtes politisches Ziel!

Hierfür braucht es eine entsprechend hohe finanzielle Ausstattung durch das Land und dem Bund, um dem hohen Investitionsbedarf für den Erhalt und zukunftsfähigen Umbau der Infrastruktur gerecht zu werden. Neben den zahlreichen Sanierungen und Ausbauten auf dem Kölner Autobahnring stellen insbesondere die (über)regional bedeutsamen und priorisierten Infrastrukturvorhaben Bahnknoten Köln, Rhein-Ruhr-Express (RRX) sowie weiterer Rheinbrücke(n) südlich von Köln für Straße und Schiene wichtige, existenzielle Maßnahmen für die Region dar. Die gemeinsam abgestimmte Anmeldung des Rheinlandes für den Bedarfsplan des Landes NRW ist die Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur der nächsten Jahre.

Jetzt geht es darum, dass die Landesregierung alle Bundesfernstraßenprojekte im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans zügig zur Baureife führt. Nur dann können sie auch bis 2030 gebaut werden.

Im Bereich des Güterumschlags gilt es, die Kapazitäten der regionalen Hafen- und Schienen-Infrastruktur möglichst auszubauen und die Verbindung der Standorte mit dem Umland zu verbessern.

Für eine zukunftsfähige Infrastrukturentwicklung und Mobilitätsversorgung in den ländlichen Räumen der Region, ist eine ganzheitliche Strategie unter Einbezug aller Verkehrsmittel vonnöten, die

- individuelle und öffentliche Mobilität neu organisiert und kombiniert,
- soziale Einrichtungen und Versorgungsinfrastruktur an zentralen Orten bündelt und diese durch öffentliche Verkehrsangebote vernetzt,
- leistungsfähige Verbindungen zu den regionalen Mobilitätsachsen, vor allem des schienengebundenen Personennahverkehrs schafft,
- eine ineinandergreifende Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung ermöglicht,

- in ein regionales Gesamtsystem eingebunden ist.

Kurz- bis mittelfristig müssen Optimierungen im Bestand durch Verlagerung von Verkehren (Stichwort „Modal Split“) hin zu mehr öffentlichem Nahverkehr und eine bessere Verknüpfung von Verkehrsmitteln über ein modernes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement erreicht werden.

Forderung des Rheinlands im Einzelnen für einen zukünftigen Koalitionsvertrag bzw. für politische Anträge

- Hauptverkehrsachsen (Schiene/Straße) innerhalb der Region ausbauen und Lücken schließen; alle Projekte im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 müssen jetzt mit Hochdruck vorangetrieben werden;
- Konsequenter Ausbau und Vernetzung der Bus- und Bahn-Infrastruktur sowie des Straßen- und Radverkehrsnetzes im städtischen aber auch im ländlichen Rheinland;
- Einrichtung von Förderprogrammen auf der Bundes- und Landesebene, um dieser besonderen Situation des Rheinlandes gerecht zu werden;
- Stärkung der regionalen Organisationen bzw. Verbundstrukturen durch klare Aufgabenzuweisungen;
- Bus- und Bahn-Angebote zur Entlastung des Individualverkehrs und zum Klimaschutz verstärken. Dabei müssen diese möglichst attraktiv gestaltet werden. Die Finanzierung muss gesichert werden!
- Weiterentwicklung der Verkehrsunternehmen hin zu umfassenden Mobilitätsdienstleistern und der Verkehrsverbünde hin zu Mobilitätsverbänden;
- Aufbau einer verkehrsträgerübergreifenden, kommunalgetragenen Informations-, Koordinations- und Buchungsplattform bei den Mobilitätsverbänden;
- Konsequenter Ausbau von verkehrsträgerübergreifenden Digitalisierungsprojekten; Grundlage hierzu ist allerdings eine umfassende Netzabdeckung, hier kommt dem Breitband- und Mobilfunknetzausbau im ländlichen Raum aber auch entlang der Hauptverkehrsachsen (Schiene/Straße) eine zentrale Aufgabe zu;
- Konzeption und Umsetzung eines multimodalen Verkehrsnetzes mit Mobilstationen als Verknüpfungspunkte zum Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (Öffentlicher Verkehr, Carsharing-

Angebote, Fahrgemeinschaften, Radfahren und Zufußgehen);

- Etablierung eines kommunal gesteuerten Mobilitätsmanagements mit Angeboten zum schulischen, betrieblichen und touristischen Mobilitätsmanagement sowie zur Seniorenmobilität;
- Verbindung Ruhrgebiet/Rheinland mit den Metropolen Brüssel, Paris, London, um den Engpass im europäischen Schienenverkehr zu beheben;
- „Mobilstationen“, an denen Haltestellen mit weiteren Versorgungsfunktionen wie Postagenturen, Bankautomaten, Tankstellen, Kiosken oder Bäckereien angesiedelt werden, um die Dorfkerne zu beleben und die Nahversorgung zu verbessern.

All diese Maßnahmen bedingen mehr Geld von Land, Bund und EU für unsere Region, da das Rheinland eine Hauptlast für den innereuropäischen, deutschen und nordrhein-westfälischen Binnenverkehr tragen muss.