

23.06.2016

NVR sieht beim Bundesverkehrswegeplan noch Verbesserungsbedarf

Achtung: Nachricht stammt aus dem Archiv



Es wird eng auf der Schiene: Güter-, Fern- und Regionalverkehr teilen sich zwischen Aachen und Düren zwei Gleise.

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans setzt den Bahnknoten Köln in die höchste Kategorie, Nachbesserungen im Bereich Schienenverkehr sind aber laut NVR unumgänglich.

Der Arbeitsentwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) wurde im März 2016 vorgestellt – er stellt die entscheidenden Weichen für den Verkehrsinfrastrukturausbau der nächsten 15 Jahre. Projekte, die in die oberste Kategorie eingestuft sind, haben große Chancen, bis 2030 realisiert zu werden. Im Anschluss startete eine Öffentlichkeitsbeteiligung, in deren Rahmen auch der Nahverkehr Rheinland (NVR) in Abstimmung mit den Vorsitzenden der in der Zweckverbandsversammlung ansässigen Fraktionen Nachbesserungsbedarf angemeldet hat. Derzeit erarbeitet das Bundesverkehrsministerium den zweiten Arbeitsentwurf für das parlamentarische Verfahren mit Beratungen und Anhörungen im deutschen Bundestag. Die zur Umsetzung des BVWP gehörenden Ausbaugesetze sollen bis zum Jahresende 2016 im Parlament beschlossen werden. „Verkehrsminister Dobrindt hat viele für Köln und die Region wichtige Projekte in die obersten Kategorien eingestuft – dies ist sehr positiv. Mit Blick auf den Schienenverkehr im Rheinland besteht allerdings ein erheblicher Nachholbedarf. Für mehr Qualität und ein zukunftsfähiges, an die Nachfrage angepasstes Nahverkehrsangebot sind Nachbesserungen unumgänglich“, so NVR-Geschäftsführer Dr. Norbert Reinkober.

Bahnknoten Köln ist in obersten Kategorie

Der Bahnknoten Köln ist im Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 erstmals enthalten und hat es als Engpass gleich in die oberste Kategorie („Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“) geschafft. Seine Entlastung ist von immenser Bedeutung für die Region und würde sich dazu positiv im gesamten bundesdeutschen Netz auswirken. Aus Sicht des NVR ist der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans aber nicht nur mit Blick auf die Beseitigung des Engpasses zu vervollständigen: Auch weitere Maßnahmen, die die Schieneninfrastruktur des Rheinlands erst mit dem stetigen Wachstum in Einklang bringen würden, fehlen derzeit.

Großprojekte verlangen Nachbesserungen

So sind tragende Bausteine des Knoten Köln im derzeitigen Entwurf des BVWP bisher nur als „Potentieller Bedarf“ enthalten. Vor allem das Überwerfungsbauwerk in Hürth-Kalscheuren, aber auch Güterverkehrsmaßnahmen in Köln zählen hier zu den Kernelementen.

Der Rhein-Ruhr-Express, kurz RRX, hat es ebenfalls wie der Knoten Köln ganz nach oben geschafft - damit sind für diese Express-Verbindung zwischen Rheinland und Ruhrgebiet entscheidende Weichen gestellt. Im Sinne der Fahrgäste, vor allem der Pendler von und nach Köln, versucht der NVR auch hier zu optimieren: So möchte er den wichtigen Verknüpfungsbahnhof Köln-Mülheim als sogenannten „RRX-Systemhalt“ festschreiben. Gemeinsam mit der Stadt Köln lässt der NVR daher eine Machbarkeitsstudie erarbeiten.

Um dem von den Nordseehäfen Antwerpen und Zeebrügge ausgehenden Güterverkehr Rechnung zu tragen, sind nach Ansicht des NVR zudem alle Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung im Streckenabschnitt zwischen Düren und Aachen ein absolutes Muss.

Rheinbrücke zwischen Wesseling und Niederkassel muss besser bewertet werden

Große Chancen für den Großraum Köln - Bonn sieht auch der NVR in der lange geforderten neuen Rheinbrücke zwischen Wesseling und Niederkassel. Während sie für den Pkw-Verkehr als Vorhaben in die Stufe „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ aufgenommen wurde, fand sie als Schienen-Projekt nicht die nötige Berücksichtigung. Doch erst die ganzheitliche Verknüpfung von Straße und Schiene würde Synergien nutzen und diesen Meilenstein wirklich sinnvoll machen. So könnte die Südbrücke wirkungsvoll entlastet und der anschwellende nationale Güterverkehr wesentlich reibungsloser fließen. Dies würde zusätzlich Raum für mehr Kapazitäten und neue Linienangebote im Nahverkehr schaffen.

„Das Rheinland ist eine der wenigen Wachstumsregionen - und ein Verkehrskreuz nicht nur von bundesweiter, sondern von europaweiter Bedeutung. Drastische Steigerungsraten im Schienengüterverkehr von mehr als 75 Prozent werden die Engpasssituation im Raum Köln weiter verschärfen. Dies wiederum wird sich auch auf den Personenverkehr auf der Schiene auswirken“, warnt Dr. Norbert Reinkober. Trotzdem sei das Rheinland bisher bei der Verteilung der Finanzmittel benachteiligt worden. „Die tatsächliche Bedeutung des Rheinlands als Wachstumsregion muss sich auch im Bundesverkehrswegeplan widerspiegeln. Ebenso muss die bestehende Benachteiligung des Landes NRW bei der Verteilung der Bundesregionalisierungsmittel durch die Einführung des sogenannten ‚Kieler Schlüssels‘ aufgehoben werden und der Nahverkehr Rheinland entsprechend seinem Bedarf davon überproportional profitieren“, fordert NVR-Geschäftsführer Heiko Sedlaczek.