



1 **LEITANTRAG**

2 zur Regionalkonferenz der SPD Mittelrhein / Köln, 03. Mai 2018

3

4 Antragsteller: Regionalvorstand und Unterbezirke SPD-Mittelrhein

5

6

7

8 **Infrastrukturelle Herausforderungen als Region gemeinsam**
9 **bewältigen**

10

11 **Verkehr:**

12 Die Metropolregion Mittelrhein wächst nach allen demographischen Prognosen und im Gegensatz zu
13 vielen anderen Regionen in und außerhalb Nordrhein-Westfalens stetig. Sie ist zentraler Verkehrskno-
14 tenpunkt für Nord-Süd sowie Ost-West Verbindungen in ganz Europa. Diese verkehrsgünstige Lage ist
15 Segen und Fluch zugleich. Die Kombination aus Knotenpunkt, Ballungszentrum und starkem Industrie-
16 standort führt zu einer erheblichen Belastung von Straßen- und Schienennetz. Das hohe Verkehrsauf-
17 kommen belastet unsere Städte und demzufolge die Gesundheit unser Bürgerinnen und Bürger mit
18 Feinstaub, Stickoxiden und Lärm und führt zu enormen täglichen Stauaufkommen. Für die langfristige
19 Verkehrsplanung hat dies weitreichende Konsequenzen. Gemeinsam streiten wir deswegen insbeson-
20 dere für folgende Projekte und wollen dafür die nötigen Investitionen in die Region holen:

21 Die Stadt Leverkusen ist mit A 1, A 3 und A 59 hoch belastet. Wir fordern daher den Bau eines Durch-
22 fahrttunnels zur Aufnahme des überregionalen Verkehrs Frankfurt – Oberhausen beim Ausbau der A
23 3 und des Leverkusener Kreuzes.

24 Gleichzeitig muss der Verkehrsfluss in der Region gewährleistet sein. Die hochproblematische Ver-
25 kehrslage und das Nadelöhr der Leverkusener Rheinbrücke verlangen nach schnellen und effizienten
26 Lösungen. In diesem Sinne wurde der Neubau der Leverkusener Rheinbrücke begonnen.

27 Wir betonen nachdrücklich, dass nicht nur eine schnelle, sondern auch die Leverkusener Verkehrssitu-
28 ation verbessernde Lösung notwendig ist. Daher setzen wir uns ausdrücklich als gesamte Region für
29 die Lösung „Tunnel statt Stelze“ für den Bauabschnitt vom Kreuz Leverkusen bis zum Kreuz Leverkusener-
30 West nach dem solidarischen Prinzip „Brücke für die Region und Tunnel für die Stadt“ ein. Dies dient
31 nicht zuletzt dem gesundheitlichen Schutz der Bürgerinnen und Bürger.

32 Die neue Rheinbrücke zwischen Niederkassel und Wesseling, die wir gemeinsam im Bundesverkehrs-
33 wegeplan durchgesetzt haben, muss schnell und gründlich geplant und dann gebaut werden. Wir wol-
34 len den Baubeginn noch in den zwanziger Jahren erreichen.

35 In Bonn muss im Zuge der Sanierung und des Ausbaus der A565 ein Fahrradschnellweg in den Brücken-
36 bau auf ganzer Strecke integriert werden.

37 Der Lückenschluss A1 muss kommen. Im Verlauf der A 1 zwischen Puttgarden und Saarbrücken muss
38 die Lücke zwischen Blankenheim (NRW) und Kelberg (RP) zügig geschlossen werden. Nur dann kann
39 die Bundesautobahn ihre kontinentale, großräumige, überregionale und regionale Funktion erfüllen.
40 Die Umsetzung bereits genehmigter Vorhaben gilt es zügig zu realisieren.



41 Neben den Straßen brauchen wir die Stärkung der Schiene:

42 Um die Verkehrswege vom Individualverkehr zu entlasten, ist es entscheidend, den öffentlichen Nah-
43 verkehr zu stärken. Daher gilt es, neben dem Ausbau des RRX auch den regionalen Bus- und Schienen-
44 verkehr zu stärken.

45 Wir befürworten daher besonders die Verlängerung der Stadtbahnlinie von Köln-Mülheim über
46 Stammheim, Flittard zum Leverkusener Chempark bis in den Leverkusener Stadtteil Opladen. Mit die-
47 ser Verlängerung wird nicht nur Leverkusen, sondern auch das Bergische Land noch besser an die
48 Rheinmetropole angeschlossen. Gerade hier droht das erste Fahrverbot für Diesel, weswegen sofortiger
49 Handlungsbedarf gegeben ist. Eine Busspur könnte hier der erste Schritt sein.

50 Die Kölner Ost-West-Achse mit ihrer zentralen Bedeutung für die Leistungsfähigkeit sowohl des Kölner
51 Stadtbahnnetzes als auch für die Verbindung zwischen Rhein-Sieg und Rhein-Erft muss zukunftswei-
52 send ausgebaut werden. Als Region setzen wir uns für die Realisierung einer Zwei-Ebenen-Lösung mit
53 der Untertunnelung des Rheins ein. Mit der hierdurch zu erreichenden Kapazitätserweiterung wird die
54 Grundlage für den weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes in Köln und für eine leistungsfähige Anbin-
55 dung der Region an die Domstadt geschaffen. Gemeinsam machen wir uns auf Landes- und Bundes-
56 ebene dafür stark, Fördermittel für dieses wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekt zu erhalten.

57 Zur Kapazitätssteigerung an den Knotenbahnhöfen Köln Hauptbahnhof und Köln Messe/Deutz werden
58 wir gemeinsam die „Terminallösung Köln Hbf“ mit den beiden Terminals „Dom“ und „Messe/Deutz“
59 und den barrierefreien Ausbau zwischen den Fernverkehrsbahnsteigen in Köln Messe/Deutz Tief vor-
60 antreiben. Die effizientere Nutzung der Nord-Süd-Verbindung am Terminal Deutz entlastet zudem die
61 Hohenzollernbrücke. Zur Kapazitätssteigerung gehört auch eine zügige Realisierung des viergleisigen
62 Ausbaus der linken Rheinschiene zwischen Köln und Bonn, um die Verbindungen gerade zwischen die-
63 sen beiden rheinischen Zentren zu verbessern, da die Strecke schon jetzt an ihre Kapazitätsgrenzen
64 stößt.

65 Der Ausbau des Bahnknoten Köln ist für eine zukunftsfähige Mobilität im Rheinland unabdingbar. Des-
66 halb ist die Umsetzung aller diesbezüglichen Maßnahmen, insbesondere des S-Bahn-Netzes mit der
67 Erft-S-Bahn und der S-Bahn nach Pulheim/Grevenbroich, bis ca. 2024 anzustreben. Dafür müssen die
68 Planungsverfahren mit neuen bundesgesetzlichen Regelungen beschleunigt werden und mit zusätzli-
69 chen finanziellen Mittel ausgestattet werden.

70 Ebenso fordern wir die schnellstmögliche Umsetzung der längst überfälligen Forderung des dritten DB-
71 Gleises zwischen Aachen und Köln. Dies ist nicht zuletzt in Hinblick auf die weitere verkehrstechnische
72 Anbindung nach Frankfurt, Brüssel, London und Paris wichtig und dient gleichzeitig der Entlastung die-
73 ser hoch frequentierten Pendlerstrecke.

74 Das Schienennetz, insbesondere auch im Großraum Aachen, muss zur Bedarfsdeckung des prognosti-
75 zierten erheblich wachsenden Personen- und Güterschienenverkehrs ertüchtigt und erweitert werden.
76 Für die Anbindung der ländlichen Räume an die Ballungszentren im Rheinland ist ein gut ausgebautes
77 Schienennetz mit entsprechender Taktung wesentlich. Deshalb fordern wir eine Elektrifizierung der
78 Bahnstrecken im gesamten Gebiet des NVR.

79 Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik soll die schon erwähnte neue Rheinbrücke in Niederkassel
80 ‚Rheinspange‘ schnellstmöglich als Kombi-Brücke sowohl für Autobahnverkehr als auch für den Schie-
81 nenverkehr errichtet werden, um so auch eine weitere Schienenquerung des Rheins zu ermöglichen.



82 Um zudem vor dem Hintergrund zahlreicher Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen der Bahnverbindun-
83 gen zwischen den großen Zentren im Rheinland Mobilität sicherzustellen, wollen wir, dass für die
84 Dauer dieser Maßnahmen die Nutzung der IC-Züge auf den Strecken Bonn-Köln-Düsseldorf bzw.
85 Aachen-Düsseldorf ohne Zuschlag auch mit den Tickets der jeweiligen Verkehrsverbünde möglich wird.
86 Das muss ein Beitrag der Deutschen Bahn für die Menschen der Region sein.

87 Wir setzen uns als Metropolregion gemeinsam für diese Investitionsvorhaben ein, um das wirtschaft-
88 liche wie auch das Bevölkerungswachstum in der Region proaktiv und im Sinne der Bürgerinnen und
89 Bürger anzugehen.

90

91 **Wohnraum/regionale Entwicklung:**

92 Die Lage an der Rheinschiene und die Nähe zu den großen Rheinstädten bieten unserer Region zahl-
93 reiche Möglichkeiten. Die Region muss attraktiver Standort für Jung und Alt sein. Wir unterstützen das
94 Ziel, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Kommunale Wohnungsgesellschaften, Genossenschaften
95 und viele private Investoren schaffen neuen bzw. renovieren Wohnraum in unserer Region.

96 Das Bevölkerungswachstum in der Rheinschiene wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen. Das be-
97 deutet den Zubau von neuen Wohnvierteln samt Infrastruktur. Wir sprechen uns daher dafür aus, alle
98 Wege zu beschreiten und Optionen zu nutzen, um in unserer Region schnell bezahlbaren Wohnraum
99 zu schaffen. Dazu müssen Land und Kommunen preiswerte Flächen ausweisen und Baugenehmigungs-
100 verfahren beschleunigen. 30 Prozent der Neubauprojekte müssen preiswerten Wohnraum ausweisen,
101 um der Verdrängung von Normal- und Geringverdienern im Rheinland entgegenzuwirken.

102 Wir sind eine vernetzte Region. Die ist gekennzeichnet von hoher Mobilität zwischen den Lebensbe-
103 reichen Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Wir müssen Kitas, Schulen, ÖPNV, Wohnraum und Flächen für
104 Gewerbe und Industrie gemeinsam denken und planen. Konsequenterweise dürfen Verkehrs- und
105 Wohnungspolitik nicht an den Grenzen der Städte und Gemeinden enden. Die zuweilen vorherr-
106 schende Kirchturmpolitik muss in der Infrastrukturplanung durch einen verbindlichen, regionalen Dia-
107 log und eine ständige interkommunale und regionale Konsensfindung ersetzt werden. Wir brauchen
108 mehr politischen Austausch innerhalb der Region, der in einem ehrgeizigen Wettbewerb ein gutes,
109 nachhaltiges und inklusives Gesamtkonzept für diese Region verfolgt.

110 Zudem müssen neue, allgemeine Siedlungsbereiche im Regionalplan ausgewiesen werden. Vor diesem
111 Hintergrund setzen wir uns nach wie vor für die Idee der „Stadt der Zukunft“ im Rheinischen Revier
112 zur Nachnutzung rekultivierter Flächen der Tagebaue ein, die dem Strukturwandel im Sinne von
113 Mensch und Umwelt proaktiv entgegenwirken, die Innovationsregion Rheinisches Revier stärken und
114 zudem langfristig zur Verminderung der Wohnraumproblematik führen soll. Dies kann Vorbildcharak-
115 ter für den Strukturwandel in Deutschland und Europa haben. Hierbei unterstützen wir ausdrücklich
116 die Ausrichtung und die damit verbundenen Ziele der Regionale 2025 der drei Landkreise Oberberg,
117 Rhein-Sieg und Rhein-Berg. Hier zeigt sich, welche Vorteile die regionale Zusammenarbeit für die Men-
118 schen haben kann.