



1 **LEITANTRAG/ Beschluß** Einstimmig beschlossen 3. Mai 2018
2 zur Regionalkonferenz der SPD Mittelrhein / Köln, 03. Mai 2018

3

4 Antragsteller: Regionalvorstand und Unterbezirke SPD-Mittelrhein

5

6

7

Infrastrukturelle Herausforderungen als Region gemeinsam bewältigen

8

9

Verkehr:

10
11 Die Metropolregion Mittelrhein wächst nach allen demographischen Prognosen und im Gegensatz zu
12 vielen anderen Regionen in und außerhalb Nordrhein-Westfalens stetig. Sie ist zentraler Verkehrs-
13 knotenpunkt für Nord-Süd sowie Ost-West Verbindungen in ganz Europa. Diese verkehrsgünstige
14 Lage ist Segen und Fluch zugleich. Die Kombination aus Knotenpunkt, Ballungszentrum und starkem
15 Industriestandort führt zu einer erheblichen Belastung von Straßen- und Schienennetz. Das hohe
16 Verkehrsaufkommen belastet unsere Städte und demzufolge die Gesundheit unser Bürgerinnen und
17 Bürger mit Feinstaub, Stickoxiden und Lärm und führt zu enormen täglichen Stauaufkommen. Für die
18 langfristige Verkehrsplanung hat dies weitreichende Konsequenzen. Gemeinsam streiten wir deswe-
19 gen insbesondere für folgende Projekte und wollen dafür die nötigen Investitionen in die Region
20 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 Verkehrssi-
28 tuation verbessernde Lösung notwendig ist. Daher setzen wir uns ausdrücklich als gesamte Region
29 für die Lösung „Tunnel statt Stelze“ für den Bauabschnitt vom Kreuz Leverkusen bis zum Kreuz Lever-
30 kusen-West nach dem solidarischen Prinzip „Brücke für die Region und Tunnel für die Stadt“ ein. Dies
31 dient nicht zuletzt dem gesundheitlichen Schutz der Bürgerinnen und Bürger.

32 Die neue Rheinbrücke zwischen Niederkassel und Wesseling, die wir gemeinsam im Bundesver-
33 kehrswegeplan durchgesetzt haben, muss schnell und gründlich geplant und dann gebaut werden.
34 Wir wollen 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 Brü-
36 ckenbau 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
43 Nahverkehr zu stärken. Daher gilt es, neben dem Ausbau des RRX auch den regionalen Bus- und
44 Schienenverkehr 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
47 dieser 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 sofor-
49 tiger 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 Köl-
51 ner Stadtbahnnetzes als auch für die Verbindung zwischen Rhein-Sieg und Rhein-Erft muss zukunfts-
52 weisend ausgebaut werden. Als Region setzen wir uns für die Realisierung einer Zwei-Ebenen-Lösung
53 mit der Untertunnelung des Rheins ein. Mit der hierdurch zu erreichenden Kapazitätserweiterung
54 wird die Grundlage für den weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes in Köln und für eine leistungsfä-
55 hige Anbindung der Region an die Domstadt geschaffen. Gemeinsam machen wir uns auf Landes- und
56 Bundesebene dafür stark, Fördermittel für dieses wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekt zu erhalten.

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

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

70 Ebenso fordern wir die schnellstmögliche Umsetzung der längst überfälligen Forderung des dritten
71 DB-Gleises zwischen Aachen und Köln. Dies ist nicht zuletzt in Hinblick auf die weitere verkehrstech-
72 nische Anbindung nach Frankfurt, Brüssel, London und Paris wichtig und dient gleichzeitig der Entlas-
73 tung dieser 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 wer-
76 den. Für die Anbindung der ländlichen Räume an die Ballungszentren im Rheinland ist ein gut ausge-
77 bautes Schienennetz mit entsprechender Taktung wesentlich. Deshalb fordern wir eine Elektrifizie-
78 rung der Bahnstrecken im gesamten Gebiet des NVR.

79 Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik soll die schon erwähnte neue Rheinbrücke in Niederkas-
80 sel ‚Rheinspange‘ schnellstmöglich als Kombi-Brücke sowohl für Autobahnverkehr als auch für den



81 Schienenverkehr errichtet werden, um so auch eine weitere Schienenquerung des Rheins zu ermögli-
82 chen.

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

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

91

92 **Wohnraum/regionale Entwicklung:**

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

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

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

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

120 Med040518