

Kommunale Anforderungen an den Regionalrat für den Regierungsbezirk Düsseldorf

Positionspapier der Abgeordneten Dr. Stefan Berger MdL und Peter Kaiser MdL für eine Erörterung mit dem Vorsitzenden des Regionalrates für den Regierungsbezirk Düsseldorf, Herrn Landrat Hans-Jürgen Petrauschke, am 31. März 2010 in Krefeld

1. Neuaufstellung des Regionalplans

Der Regionalrat wird in seiner nächsten Sitzung beschließen, dass die vorbereitenden Arbeiten zur Neuaufstellung des Regionalplans begonnen werden. Die Bezirksregierung hat dazu bereits ein Positionspapier erarbeitet (Regionalplan - neue Impulse für die Region), in dem die wesentlichen Rahmenbedingungen und politischen Festlegungen zur Überarbeitung festgelegt sind.

So müssen wir davon ausgehen, dass die Frage der zukünftigen Flächenausweisung insbesondere für die gewerbliche Entwicklung sehr restriktiv gehandhabt werden wird. Es gibt bereits vereinzelt Festlegungen, dass keine zusätzliche Fläche mehr ausgewiesen werden soll.

In den Kommunen wird die Situation jedoch oftmals völlig anders dargestellt. In vielen auch unserer Region wird dargestellt, dass man keine großen Flächenreserven mehr hat und insbesondere bei bestimmten Flächenqualitäten heute schon Engpässe vorhanden sind.

Hier sollte man nicht zu schnell auf die Vorstellungen der Bezirksregierung einschwenken. Es wäre sehr wichtig, dass sich die Gebietskörperschaften zu diesem Punkt frühzeitig untereinander austauschen bzw. abstimmen und mit einer gemeinsamen Haltung gegenüber der Bezirksregierung in den anstehenden Verfahren auftreten. Eine wichtige Voraussetzung, die möglichst vorher zu klären wäre, ist, dass die so ausgewiesenen Flächen auch für die örtliche Wirtschaftsförderung verfügbar sind.

2. Unterstützung für die U 81

Die U 81 wird nicht nur für Düsseldorf und Neuss große Bedeutung haben. Entsprechend einer Präsentation der IHK Mittlerer Niederrhein (siehe Anlage) kann sehr deutlich und klar dargestellt werden, dass insbesondere auch Krefeld, Meerbusch, Willich, Mönchengladbach, Viersen, ja auch Nettetal von dieser Stadtbahn profitieren werden, wenn man die U 81 im Zusammenhang mit der Verlängerung der Regiobahn bis nach Venlo betrachtet.

Es sollte daher neben der Stadt Krefeld auch im Kreis Viersen und im Rhein-Kreis-Neuss zu entsprechenden Festlegungen der Kreistage kommen, dass diese Stadtbahnverbindung einvernehmlich über alle Parteigrenzen hinaus unterstützt wird.

3. Unterstützung für die Kaarst - Mettmanner Bahn

Die Verlängerung der Regiobahn Kaarst - Mettmann nach Mönchengladbach, Viersen, Nettetal und Venlo ist ein Projekt mit räumlichen Bezug zum Kreis Viersen und dem Rhein-Kreis-Neuss. Beide Kreise sind auch in der Planungsgruppe vertreten. Das Projekt ist schon in seiner derzeitigen Konstellation sinnvoll. Dies hat ja auch das aktuelle Gutachten ergeben.

Seine größte verkehrs-, wirtschafts- und strukturpolitische Bedeutung erlangt die Verlängerung der Regiobahn aber erst mit der Verknüpfung mit der Trasse der zukünftigen U 81. Dann sind auch Meerbusch, Willich, Viersen, Mönchengladbach, Nettetal und auch Venlo direkt auf der Schiene mit Messe und Flughafen Düsseldorf verbunden.

4. Unterstützung der Anbindung des Niederrheins an den RRX

Vor einigen Monaten hat die konkrete Planung für den Rhein-Ruhr-Express begonnen. Die Planung wird von der DB AG betrieben. Bisher ist nicht vorgesehen, dass der Niederrhein in dieses neue Schienensystem integriert wird. Erst nach 2015 soll in der nächsten Stufe untersucht werden, ob der Niederrhein in das System integriert werden kann.

Diese Situation ist mehr als unbefriedigend. Der Niederrhein hat im Bereich Schieneninfrastruktur und Schienenverkehrsangebot inzwischen auf Landesebene den Status erreicht, dass wir noch nicht einmal mehr in die Planung, geschweige denn in die Umsetzung einbezogen werden.

Der Landesregierung wurden seitens der IHK Mittlerer Niederrhein verschiedene Vorschläge unterbreitet, wie der Niederrhein über bereits bestehende Trassen und Schienenverkehrsangeboten in das RRX-System bereits in der Planungsphase einbezogen werden könnte. Entsprechendes hat die Stadt Krefeld gemacht. Eine zusätzliche Möglichkeit ergibt sich auch im Zuge der U 81-Diskussion, denn diese U 81 soll ja auf Düsseldorfer Gebiet bis zum Fernbahnhof des Flughafens durchgezogen werden.

Es sollte im Regionalrat einen einvernehmlichen Beschluss geben, die Landesregierung aufzufordern, den Niederrhein mit den bereits genannten Relationen in die Planung des RRX einzubeziehen.

5. Ausbau der A 57 im Abschnitt nördlich des AK Meerbusch

Der Ausbau der A 57 darf nicht zu unerträglichen Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger Krefelds führen. Ziel muss es sein, den Ausbau der A 57 in Tunnel- oder Troglage zu erreichen. Um bereits jetzt Verbesserungen für die angrenzenden Bewohner zu erreichen, unterstütze ich den Vorschlag, ein eigenes Konzept zu entwickeln. Dieses Konzept soll dazu führen, dass insbesondere im Bereich von Krefeld-Oppum Lärmschutzmaßnahmen vorgezogen werden. Diese sind dringend erforderlich, um die Anwohner bereits jetzt vor zunehmendem Lärm zu schützen und sie nicht mit diesen Maßnahmen auf die nächsten 10 bis 15 Jahre zu vertrösten. Über ein Markterkundungsverfahren, für das die Stadt Krefeld 25.000 Euro bereit gestellt hat, soll geklärt werden, ob für den Ausbau der A 57 im Raum Krefeld auch ein PPP-Modell in Betracht kommt. Dazu liegt das Ergebnis einer Studie vor, die als Anlage beigefügt ist. Im Sinne einer klaren und einvernehmlichen Positionsbeschreibung gegenüber dem Baulastträger sollte der Regionalrat für den Ausbau der A 57 im Raum Krefeld als Tunnel-Trog-Lösung im Rahmen einer PPP-Finanzierung votieren.

6. Kooperation der Häfen in der Region

Eine sichere, wirtschaftlich und ökologisch verträgliche Logistik ist ein wichtiger Standortfaktor. Wir müssen die Chance nutzen, unsere Binnenhäfen für die Zukunft zu rüsten. Wir werden unsere Häfen bei dieser Entwicklung unterstützen, insbesondere bei der dringend erforderlichen Flächenoptimierung.

Das Containerwachstum hält an. Prognosen gehen von einer globalen Steigerungsrate von 5,5 Prozent pro Jahr bis 2025 aus. Aufgrund dieser Zuwächse haben die Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen hervorragende Perspektiven. Während die logistischen Kapazitäten der großen Seehäfen bald ausgereizt sind, können die Binnenhäfen das anhaltende Wachstum der Containermärkte auffangen.

Mit ihrer Nähe zu Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam und guten Hinterlandverbindungen verfügen die Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen über die besten Voraussetzungen, als leistungsfähige Logistikkreisläufe eine Schlüsselrolle im Umschlag der Güterströme zu übernehmen. Dieser Herausforderung wollen wir uns mit den niederrheinischen Häfen in Neuss-Düsseldorf, Krefeld, Wesel, Orsoy und Emmerich stellen.

7. Lärmschutz am Eisernen Rhein

Nach den aktuellen Plänen der Deutsche Bahn AG soll der Ausbau des „Eisernen Rheins“ bis zum Jahr 2025 auf Eis gelegt werden.

Wenn die Schienengüterverkehrsstrecke ‚Eiserner Rhein‘ nicht ausgebaut wird, darf das nicht dazu führen, das auf der vorhandenen Strecke ohne Lärmschutz für die Anwohner munter und möglicherweise auch noch mit wachsender Zahl der Züge weiter gefahren wird.

Wir werden weitere Belastungen nicht hinnehmen und weiterhin alle rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten ausschöpfen, um entlang des ‚Eisernen Rheins‘ für die Anwohner einen optimalen Lärmschutz (Unterstützung der EU-Initiative Lärmschutz, dabei Erstreckung der Lärmgrenzwerte für neue Güterwagen auch auf Bestandsfahrzeuge; Schaffung eines EU-weiten, lärmabhängig gestaffelten Trassenpreissystems; Erhöhung der Fördermittel des Bundes auf jährlich 200 Mio. Euro; Senkung der Planungskostenpauschale der DB Netz AG für Lärmsanierungsmaßnahmen von 18 auf 15 %, damit mehr Geld für die Umsetzung bereit steht) zu erreichen, weil ansonsten unzumutbare Lärmbelastungen für die angrenzende Bevölkerung befürchtet werden müssen, die nicht hinnehmbar sind.

Um weitere Argumente für mehr Lärmschutz zu gewinnen, hat die Stadt Krefeld Lärmmessungen durchführen lassen. Sobald die Ergebnisse der Lärmmessungen entlang des ‚Eisernen Rheins‘ im Raum Krefeld ausgewertet sind, werden wir prüfen, wie wir mit Hilfe der sich daraus ergebenden Erkenntnisse gegen eine unkontrollierte Ausweitung des Schienenverkehrs auf dem ‚Eisernen Rhein‘ vorgehen können, um einen umfassenden Lärmschutz entlang der Strecke des ‚Eisernen Rheins‘ im Raum Krefeld zu erreichen.

8. Umwandlung von Konversionsflächen in der Region

In der Region Niederrhein ist eine Grundstücksfläche von ca. 1.600 ha (darunter etwa 2.700 EFH und RH) zur Rückgabe vorgesehen. Betroffen sind Liegenschaften in Krefeld, Mönchengladbach-Rheindalen, Niederkrüchten-Elmpt, Viersen, Wegberg, Wildenrath und Wasenberg.

Für die Bewältigung der anstehenden Konversionen in der Region Niederrhein ist ein Gesamtkonzept erforderlich. Hierzu sollten mit den Kommunen Lenkungsgruppen unter Beteiligung der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) gebildet, die nach der erforderlichen Bestandsaufnahme erste Verwertungskonzepte prüfen sollen. Das Land NRW hat Fördermittel in Aussicht gestellt. Die BImA hat ihre finanzielle Beteiligung an Machbarkeitsstudien signalisiert.

9. Modernisierung von Bahnhöfen in der Region

Das Land NRW hat mit der Deutsche Bahn AG eine Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen vereinbart. Ziel ist eine moderne, kunden- und verkehrsgerechte Stationsausstattung mit zeitgemäßen Ausstattungsmerkmalen, die wir für die Bahnhöfe in der Region Niederrhein einfordern:

- a) Sicherheit (z.B. Voraussetzungen für Notruf- und Telefonanlagen schaffen, ausreichende Beleuchtung am gesamten Bahnhof, zeitgemäßes Erscheinungsbild der Tunnelanlagen);
- b) Information (z.B. dynamische Abfahrtsanzeigen, Informationsvitrinen für Stadt- und Umgebungspläne, Lautsprecher);
- c) Zielführung (z.B. Gleisbezeichnung, Wegeleitsystem im gesamten Bahnhof);
- d) Komfort (z.B. an moderne Fahrzeuge angepasste Bahnsteighöhe, möglichst kurze und behindertengerechte Zuwegung zum Bahnsteig/Aufzüge, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz).