

Meerbusch, 2. Februar 2020



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY
**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NRW e.V.**

An den Rat der Stadt Meerbusch
z.Hd. Bürgermeisterin Angelika Mielke-Westerlage
Postfach 1664
40641 Meerbusch

BUND-Ortsgruppe
Meerbusch
Dr. Andrea Blaum
Witzfeldstr. 68
40667 Meerbusch
tel. 02132-77600
mobil 0172-2792583

Bürgerantrag gem. 24 GO

Der BUND beantragt, anstelle der geplanten Trasse der K9n Teil 2 den Stadtteil Strümp mit einer Verlängerung der U74 an das Stadtbahnnetz der Rheinbahn anzuschließen.

Der Bau neuer Straßen ist kritisch zu sehen.

Um ganz Meerbusch herum versuchen Politiker vom Individualverkehr weg zu kommen und Alternativen zu finden. Denn: Neue Straßen sind kein Mittel gegen Stau, weil sie zusätzlichen Verkehr hervorrufen. Der SPD-Politiker Hans-Jochen Vogel brachte dieses eherne Gesetz des Staus schon 1972 auf eine griffige Formel: **"Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten."**

Genau der rollt auf die Boverter, Strümper und Rheingemeinden Bürger zu. Mehr Verkehr bedeutet auch mehr CO₂, Feinstaub und Lärmbelastung. Bei der Planung der K9n wir dies – entgegen der Klimaresolution des Rates aus dem Jahr 2019 – nicht ausreichend bedacht und in die Abwägung einbezogen.

Eine wirkliche Alternative besteht darin, den Stadtteil Strümp an das Rheinbahn Netz anzuschließen.

Bisher ist die **Endstation der U74** die Haltestelle „Lörick“ in Düsseldorf, nur zu den Spitzenzeiten wie auch an Samstagen wird die Strecke verlängert bis Meerbusch „Haus Meer“ bzw. „Görgesheide“.

Unser Vorschlag:

Die Trasse wird ab Boverter bis zum Ortsteil Strümp verlängert und um 2 Haltestellen ergänzt werden: Eine Haltestelle am Strümper Busch und als (vorläufige) Endhaltestelle Meerbusch Bergfeld.

Strümp mit seinen über 6000 Einwohnern wäre dann erstmalig ordentlich an das Schienennetz der Stadtbahn angebunden.

Für die U76 bedeutet das eine Entlastung bzw. Verbesserung, da man die U74 jeweils zwischen den Takten der U76 fahren lassen könnte. Ab Haltestelle Boverter ergäbe sich somit ein 10 Minuten Takt auf der Strecke Richtung Düsseldorf

Der BUND hat bereits 2017 in seiner Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des Rheinkreises Neuss folgendes gefordert:

*„Visionär wäre sicherlich **die Revitalisierung der alten Linie M.** Sinnvollerweise würde man sie heute in Boverf Richtung Strümp abbiegen lassen, am Gewerbegebiet Bundenrott eine Haltestelle einrichten und dann westlich um Strümp Richtung Lank fahren lassen. Nur so würde man es vielleicht schaffen, auch Strümper und Lanker vom Auto auf die Schiene zu locken, wenn es eine direkte Verbindung nach Düsseldorf geben würde!“*

Wie könnte es weitergehen: ab dem neuen Knotenpunkt Bergfeld könnte man **Rufbusse für die Rheingemeinden** als Anschluss planen: dies wird andernorts mit Erfolg umgesetzt:

<https://www.nordfriesland.de/Wirtschaft-ourismus/%C3%96PNV/Rufbus>

Die Rheingemeinden Ilverich, Kierst Nierst wären dann auch besser angebunden.

Finanziert werden könnte das mit Fördermitteln (siehe die angehängten Artikel 1 und 2 „700 Millionen Euro für Bus und Bahn“ aus der RP vom 8.1. 2020 als auch „Geldsegen für den Nahverkehr im Land“ zum **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes** – hier allerdings bezogen auf den Südwesten der Republik- aus der Badischen Zeitung vom 27.1.2020)

Im ersten Artikel werden auch die oben erwähnten Rufbusse ausdrücklich erwähnt: 120 Millionen Euro will das Ministerium verteilen, um gerade auf dem flachen Land oder in Vororten „On-Demand-Verkehre“ zu organisieren.

Sollte irgendwann einmal weniger Individualverkehr auf der Xantener Straße fahren (Vision), könnte man eine Verlängerung der Bahntrasse auf oder entlang der Straße nach Lank anstreben. Das ist allerdings ein zweiter – in weiter Ferne liegender Schritt...

Die vorgeschlagene Verlängerung der Bahntrasse für die U74 nach Strümp wäre ein weiterer Grund, von dem geplanten Bau der K9n Teil 2 Abstand zu nehmen:

- die völlig überteuerte Straßenbrücke über die U76 Trasse in Boverf entfällt.
- das neugeplante Baugebiet am Ivangsweg könnte ersatzlos wegfallen oder als Mischgebiet geplant werden (da gelten dann auch andere Immissionswerte!)
- die Straßenbahn könnte bereits vor der in Dammlage geführten A57 nördlich abbiegen.
- Der Strümper Busch würde nicht mit noch mehr Verkehr geplagt: den Neubürgern am Strümper Busch wurde die K9n als Entlastungsstraße versprochen. Laut Verkehrsgutachten bedeutet die K9n aber **1.200 Kfz mehr am Tag** im Bereich Strümper Busch.
- Sofern eine Entlastung für den innerörtlichen Verkehr in Strümp gewünscht wird (Verhinderung des Schleichverkehrs durch die Amandus und Dechant Faßbender Straße), könnte man den rechtskräftig festgestellten Bplan 280 K9n Teil 1 immer noch als Gemeindestraße (Verlängerung der Forststraße bis zum Strümper Busch) bauen.



Meerbusch, 2. Februar 2020



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NRW e.V.**

An den Rat der Stadt Meerbusch
z.Hd. Bürgermeisterin Angelika Mielke-Westerlage
Postfach 1664
40641 Meerbusch

BUND-Ortsgruppe
Meerbusch
Dr. Andrea Blaum
Witzfeldstr. 68
40667 Meerbusch
tel. 02132-77600
mobil 0172-2792583

**Anhang zum
Bürgerantrag gem. 24 GO
Verlängerung der U74 nach Strümp**

Artikel 1:

Bessere Verbindungen auf dem Land: 700 Millionen Euro für Bus und Bahn in NRW

Düsseldorf Nordrhein-Westfalen hat Fördermittel übrig, weil die Vorgängerregierung mehr als 600 Millionen Euro nicht ausgegeben hat. Auf dem Land soll es nun bessere Verbindungen geben – unter anderem mit flexiblen Routen.

- Von Reinhard Kowalewsky 7. Januar 2020 um 18:02 Uhr Rheinische Post

Das NRW-Verkehrsministerium kann für den Ausbau von Bus und Bahn auf eine Reserve von fast 700 Millionen Euro nicht verwendeter Zuschüsse des Bundes zurückgreifen. Das geht aus einer Vorlage der Landesregierung hervor, die am Mittwoch Thema im Landtag ist. Das Geld wurde überwiegend bis 2016 angespart, weil die damalige rot-grüne Landesregierung fast 627 Millionen Euro nicht ausgegeben hatte. 2017 und 2018 kamen knapp 73 Millionen Euro hinzu.

Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) nutzt die Mittel nun zur Finanzierung seiner bereits angekündigten Nahverkehrsoffensive. So sollen 100 Millionen Euro bis 2032 ausgegeben werden, um neue Schnellbuslinien in Betrieb zu nehmen. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr erhält nur 15 Millionen Euro, 30 Millionen Euro bekommt der Nahverkehrsverbund Rheinland aus Köln, der ländlich geprägte Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) kassiert 55 Millionen Euro. „Es wird von den lokalen Verkehrsbetrieben interessante neue Strecken und engere Takte auf jetzigen Routen geben“, kündigt ein NWL-Sprecher an. 140 Millionen Euro sollen ausgegeben werden, um stillgelegte Bahnstrecken wieder zu aktivieren.

120 Millionen Euro will das Ministerium verteilen, um gerade auf dem flachen Land oder in Vororten „On-Demand-Verkehre“ zu organisieren. Das sind Angebote beispielsweise von Kleinbussen, die nur auf Anfrage von Fahrgästen operieren. Flexible Routen sind möglich, um Gäste nach Hause zu bringen. Bis Ende Januar können sich Städte und Gemeinden um das Geld bewerben. Außerdem helfen die Mittel, um die angekündigte Sanierung von kommunalen Stadt- und Straßenbahnnetzen für eine Milliarde Euro zu finanzieren.

Anerkannter Naturschutzverband
nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz

Deutsche Sektion von Friends
of the Earth International

Landesgeschäftsstelle
Merowingerstr. 88
40225 Düsseldorf
Telefon (0 211) 30 200 50
Telefax (0 211) 30 200 526
E-Mail: bund.nrw@bund.net

Bankverbindung:
Bank für Sozialwirtschaft GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Geschäftskonto: 8 204 600
Spendenkonto: 8 204 700

Artikel 2:

Geldsegen für den Nahverkehr im Land

Von Christopher Ziedler Mo, 27. Januar 2020 Uhr Badische Zeitung

Zwei Novellen, die der Bundestag diese Woche verabschiedet, bringen dem Südwesten Milliarden für den Nah- und Regionalverkehr. Die werden auch dringend benötigt, sagt der Verkehrsminister.

- Gerade in ländlichen Regionen Baden-Württembergs besteht laut Landesverkehrsminister Winfried Hermann ein erheblicher Nachholbedarf.

Dröger Name, große Wirkung: Hinter den Änderungen des **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes**, die der Bundestag am Donnerstag mit den Stimmen der Regierungskoalition beschließen will, verbirgt sich die größte Finanzspritze für den öffentlichen Personennahverkehr in der Geschichte der Republik.

"Diese massive Mittelaufstockung ist erforderlich, um die ambitionierten Klimaziele im Verkehr zu erreichen", sagte Verkehrsstaatssekretär Steffen Bilger (CDU) der Badischen Zeitung: "Die Länder sind nun gefordert, schnell etwas daraus zu machen."

Milliarden-Investitionen

Über eine 2019 beschlossene Grundgesetzänderung kann der Bund den Ländern und Kommunen künftig mehr Geld für Ausbau, Betrieb und Erhalt der lokalen wie regionalen Verkehrsinfrastruktur überweisen. Gut 8,6 Milliarden Euro im Jahr erhielten die Länder zuletzt an Regionalisierungsmitteln, mit denen sie vor allem Züge der Deutschen Bahn und anderer Betreiber fahren lassen. Bis 2023 gibt es 1,2 Milliarden Euro zusätzlich, bis 2031 sollen es insgesamt 5,2 Milliarden Euro mehr sein. Davon entfallen auf Baden-Württemberg gut elf Prozent.

Noch größer fällt die Steigerung beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aus. Die sogenannten GVFG-Mittel beliefen sich zuletzt auf 332 Millionen Euro. Mit der Gesetzesänderung verdoppelt sich der Betrag 2020, vom nächsten Jahr an fließt – wie im Koalitionsvertrag vereinbart – eine Milliarde Euro in die Länderetats. Ab 2025 – dieser Teil des Klimapakets der Regierung wird mit dem Bundestagsbeschluss ebenfalls Gesetz – steigt der Betrag auf zwei Milliarden Euro zuzüglich einer jährlichen Steigerungsrate von 1,8 Prozent. Somit stehen in diesem Jahrzehnt rund 15 Milliarden Euro bereit.

Erweiterte Förderkriterien

Zudem werden die Förderkriterien erweitert und vereinfacht: Geld vom Bund gibt es künftig auch für die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Bahnstrecken oder für neue Haltestellen entlang bestehender Trassen. Der Anteil des Bundes wird zudem von maximal 60 auf 75 Prozent erhöht, der zudem bei mehr Projekten zum Tragen kommt – weil nicht mehr ein Mindestvolumen von 50 Millionen, sondern 10 Millionen Euro dafür nötig ist.

Im Südwesten ist die Freude besonders groß, da keiner sonst diese Töpfe so erfolgreich anzapft – da bereits 2012 langfristig Etatmittel für den Eigenanteil des Landes zur Seite gelegt wurden und die Kommunen relativ gut dastehen. "Baden-Württemberg profitiert bisher erheblich von den GVFG-Mitteln", so Bilger, "zuletzt floss etwa ein Drittel der bundesweit zur Verfügung stehenden Mittel hierher."

Nachholbedarf in Baden-Württemberg

Der grüne Landesverkehrsminister Winfried Hermann nennt die höhere Förderung überfällig, weil gerade in ländlichen Regionen Baden-Württembergs ein erheblicher Nachholbedarf bestehe, "insbesondere bei Elektrifizierung, Modernisierung und Ausbau von Schienenstrecken".

Drei Projekte könnten nach Angaben des Stuttgarter Ministeriums besonders profitieren: die Hochrheinbahn von Singen nach Basel, die teilweise noch eingleisig und noch nicht elektrifiziert ist; die länderübergreifende S-Bahn im Raum Ulm/Neu-Ulm sowie die Nahverkehrsanbindung Neckar-Alb von Stuttgart nach Reutlingen und darüber hinaus.

