

**Interregionales Konsenspapier
„Kultur im Rheinland“****Vernetzungsmöglichkeiten an der Rheinschiene**

Das Rheinland ist eines der wichtigsten kulturellen Zentren der Welt. In kaum einer anderen Region findet sich eine so dichte Museums- und Theaterlandschaft wie im Rheinland. Museen und Theater bieten den Bürgern und Bürgerinnen der Region, aber auch Besuchern aus dem In- und Ausland ein herausragendes Angebot, das internationalen Ansprüchen gerecht wird. In keiner anderen Region in Deutschland leben soviel international anerkannte Künstler wie im Rheinland. Das Rheinland hat das Potential, sich als kulturelles Zentrum zu positionieren. Das starke kulturelle Angebot der Region ist jedoch nach innen wie nach außen stärker zu kommunizieren und als wesentliches Merkmal für die Identität des Rheinlandes herauszustellen. Beispiel für ein erfolgreiches, national wie auch international wahrgenommenes Projekt ist das Projekt „DC-open“, die gemeinsame Herbstöffnung der Galerien in Düsseldorf und Köln, zuletzt unter Einbeziehung der Langen Foundation in Neuss, ein Projekt, das von Berlin über Brüssel bis hin nach Paris, London und in den Niederlanden wahrgenommen wurde.

Das Rheinland muss sich auf internationalen Touristik-Messen und in überregionalen Medien als lohnendes Reiseziel und lebenswerte Region darstellen, auch um sich so als attraktiver Raum für die Ansiedlung von neuen Unternehmen zu präsentieren.

1. Alle Partner der Region müssen sich auf einen Namen bzw. ein gemeinsames Dach, unter dem sich alle gleichberechtigt wiederfinden, einigen.
2. Gemeinsame Tickets für Museen der Region Rheinland können in Form von zunächst auf lokaler Ebene zu entwickelnder vernetzter Eintrittskarten angeboten werden. Die Museumspartner sind lokal zu definieren und zu organisieren. Anfangs ist insbesondere an eine Anerkennung von gegenseitigen Eintrittskarten zwischen Kunstmuseen und Stadtmuseen vorgesehen. Konkret sollen auf Vorschlag der Oberbürgermeister der Städte Bonn, Düsseldorf und Köln Eintrittskarten des Düsseldorfer Museum Kunstpalast zu ermäßigtem Eintritt im Wallraff-Richartz-Museum in Köln und im Kunstmuseum Bonn und umgekehrt berechtigen. Auch auf der Ebene der Stadtmuseen sollen Eintrittskarten des einen zu einem ermäßigten Eintritt in dem Stadtmuseum einer anderen Stadt berechtigen. Die Eintrittskarte soll jeweils vier Wochen ab Ersteintritt für den einmaligen Eintritt in einem Kunstmuseum/Stadtmuseum der jeweils anderen Städte gelten. Auf eine Verrechnung zwischen den einzelnen Häusern wird verzichtet.
3. Der bereits existierende Internetauftritt www.rheinschiene-aktuell.de weist bereits - nach verschiedenen Kategorien gegliedert - auf das umfassende

Angebot zur Bildenden Kunst im Rheinland hin. Unter Beibehaltung seiner aktuellen Funktion könnte dieses Portal zu einem gemeinsamen Auftritt der Region zum Thema Bildende Kunst erweitert und ggf. in einen übergreifenden Internetauftritt der sich formierenden Metropolregion einbezogen werden.

4. Der 2012 erstmals unter Beteiligung der Kommunen und Kreise entlang des Rheins (Leverkusen, Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Kreis Neuss, Rhein-Erftkreis) stattfindende „Rheinische Sommer“ (21.07. bis Ende August) bündelt überregionale Kulturveranstaltungen und sollte gemeinsam kommuniziert und auf weitere Kommunen ausgedehnt werden.
5. Unter den Aspekten Vernetzung und Synergien sollte künftig der Landschaftsverband Rheinland bei der Ausarbeitung von Projekten beteiligt werden.
6. Angesichts der Heterogenität und Kleinteiligkeit der Region ist unter den Aspekten Kontinuität und Perspektive die Entwicklung dauerhafter Arbeitsstrukturen erforderlich. Um nicht noch eine weitere Struktur neben den bereits bestehenden Organisationsstrukturen aufzubauen, werden Düsseldorf und Köln Kontakt zum Region Köln/Bonn e.V. aufnehmen und klären, in wie weit der Region Köln/Bonn e.V. für den Bereich Kultur eine über den originären Zuschnitt des Vereins hinausgehende Dienstleistungsfunktion für die Region übernehmen kann.

Interregionales Konsenspapier „Verkehr im Rheinland“

Erklärung der Kreise und kreisfreien Städte im Rheinland über die künftige Zusammenarbeit anlässlich des ersten RegioGipfels am 22. September 2011

Das Rheinland steht als zentral gelegener Verdichtungsraum in der Mitte Europas vor zunehmenden verkehrlichen Herausforderungen. Diese sind zum einen darin begründet, dass die Bevölkerung im Einzugsbereich der rheinischen Großstädte Aachen, Bonn, Düsseldorf und Köln in den nächsten Jahren entgegen dem bundesdeutschen Trend noch wächst. Auch wird für das Rheinland ein weiteres Wachstum der Dienstleistungsarbeitsplätze in den Städten prognostiziert. Dies alles zieht zunehmende Pendlerverflechtungen und somit einen Anstieg der Personenverkehrsströme sowohl innerhalb der Region als auch im Fernverkehr nach sich.

Zum anderen ist das Rheinland Haupttransitland der stark ansteigenden Güterverkehrsströme von den immer weiter ausgebauten ZARA-Nordseehäfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) in das europäische Hinterland. Die aus dem Bundesverkehrswegeplan abgeleitete Verkehrsprognose sagt daher für das Rheinland bis 2025 eine deutliche Zunahme des Güterverkehrsaufkommens bei allen Verkehrsträgern von insgesamt 86% voraus, wobei die Gütertransportleistung auf der Straße voraussichtlich um 129%, auf der Schiene um 69 % und auf der Wasserstraße Rhein um 36% zunehmen wird.

Diese zusätzliche Verkehrsnachfrage trifft auf ein Verkehrsnetz, das bereits heute gekennzeichnet ist durch überlastete Streckenabschnitte auf den Hauptverkehrsachsen des Straßennetzes und fehlende Kapazitäten im Schienennetz. In den Spitzenstunden sind daher Staus auf den Autobahnen, Verspätungen im Schienenpersonenverkehr und überfüllte Nahverkehrszüge an der Tagesordnung. Lediglich die Wasserstraße Rhein zeigt noch deutliche Kapazitätsreserven, die für den Güterverkehr genutzt werden können, wenn die Infrastruktur der Häfen entsprechend gestärkt wird.

Die Städte und Kreise der sich formierenden „Metropolregion Rheinland“ wollen sich den anstehenden Herausforderungen stellen und gemeinsam Strategien zur Lösung der zunehmenden Verkehrsprobleme entwickeln.

Stärkung des Umweltverbunds:

Die Städte und Kreise im Rheinland haben in den letzten Jahren bereits vielfältige Anstrengungen unternommen, um die Mobilität ihrer Bewohner zu sichern und das hohe Verkehrsaufkommen möglichst stadt- und klimaverträglich abzuwickeln. Hier sind vor allem der Ausbau und die Attraktivierung des ÖPNV sowie der Ausbau der kommunalen Radverkehrsnetze zu nennen. Auf regionaler Ebene haben sich Verkehrsverbünde zu Kooperationsräumen zusammengeschlossen, die u.a. ein einheitliches, für den Kunden verständliches Tarifsystem zum Ziel haben.

Die Städte und Kreise des Rheinlands beabsichtigen, einen deutlich höheren Anteil der täglichen Mobilitätsnachfrage auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu lenken, z.B. durch

- Die Vereinfachung der Übergangstarife an den Grenzen der Verkehrsverbünde
- Den weiteren Ausbau des ÖPNV-Angebotes und die Stärkung multimodaler Wegeketten z.B. durch Anschlussoptimierungen, Ausbau von Park&Ride- und Bike&Ride-Plätzen sowie Carsharing-Angeboten
- Den Ausbau der Wegeverbindungen des gemeindeübergreifenden Radverkehrsnetzes NRW.

Vernetzung der Verkehrsmanagementsysteme:

Die Städte und Kreise vereinbaren den Ausbau und die Vernetzung der vorhandenen Verkehrsleitsysteme über die Gemeindegrenzen hinweg, um das Straßennetz gleichmäßiger und störungsfreier auszulasten. Insbesondere gilt es die Erfahrungen aus aktuellen Modellprojekten zu nutzen durch:

- Den Austausch verfügbarer Datenquellen zwischen den Gemeinden
- Die Integration der Modellprojekte DMotion, Mobil-im-Rheinland und Ruhr-Pilot in ein dauerhaft baulastträgerübergreifendes Verkehrsinformations- und Verkehrsleitsystem.

Die Städte und Kreise der sich formierenden „Metropolregion Rheinland“ erklären darüber hinaus ihre Bereitschaft, sich für im Konsens als wichtig definierte Projekte zur Beseitigung der bestehenden Engpässe im Schienen- und Straßennetz zukünftig gemeinschaftlich bei Bund und Land einzusetzen.

Sicherstellung ausreichender Kapazitäten im Schienenpersonennahverkehr und –fernverkehr:

Das Schienennetz stößt insbesondere in den Ballungsbereichen der Großstädte an Kapazitätsgrenzen, die sich bereits heute auf die Pünktlichkeit vieler Züge im westdeutschen Bahnnetz auswirken. Als problematisch stellt sich dar, dass der Güterverkehr und der Personennahverkehr sowie teilweise sogar der Personenfernverkehr abschnittsweise auf sich überlagernden Schienentrassen abgewickelt werden müssen. Die ab 2015 anstehende Bevorzugung des Güterverkehrs auf den beiden das Rheinland querenden EU-Gütevorrangstrecken Rotterdam – Duisburg - Rheinschiene - Genua sowie Antwerpen – Aachen – Berlin - Kaunas droht deshalb den integralen Taktfahrplan des Nahverkehrs stark zu beeinträchtigen. Die benötigten zusätzlichen Kapazitäten im Nahverkehr können schon heute oftmals nicht bereitgestellt werden, da zu den Hauptverkehrszeiten die entsprechenden Slots fehlen.

Die Städte und Kreise in der Region Rheinland setzen sich daher gemeinsam für einen forcierten Ausbau der Schieneninfrastruktur ein. Dazu gehören:

- Die möglichst kurzfristige Beseitigung von Engpässen in den Bahnknoten sowie in deren Zulaufstrecken
- Die Schließung von Netzlücken im bestehenden Schienennetz zur Entlastung der vorhandenen Infrastruktur
- Die Stärkung des SPNV durch den Ausbau des S-Bahn-Systems und Erweiterung der schnellen Städteverbindungen innerhalb der Region
- Die Verbesserung der Anschlüsse aus der Region an das europäische Fernverkehrsnetz.

Verlagerung von Transportströmen des Güterverkehrs auf Schiene und Wasserweg:

Um zu verhindern, dass die stark zunehmenden Güterverkehrsströme von den ZARA-Nordseehäfen nahezu ausschließlich über das bereits heute überlastete Fernstraßennetz im Rheinland abgewickelt werden, ist es erforderlich, den Ausbau der Schienen- und Binnenschiffs-Infrastruktur zu beschleunigen. Die Städte und Kreise der Region Rheinland setzen sich gemeinsam für den Ausbau des Güterverkehrsnetzes ein, u.a.

- Eine gemeinsame Untersuchung und Planungskonzeption zu den Kapazitäten und Ausbaumöglichkeiten der Rheinhäfen und der Flächen für den Güterumschlag Wasser/Schiene und Wasser/Straße (regionales Logistik-Konzept)
- Die Beseitigung der Engpässe auf den Hauptgüterzugstrecken und deren lärmtechnische Nachrüstung für eine regional verträgliche Abwicklung des Güterfernverkehrs auf den EU-Gütevorrangstrassen.
- Ausbau der regionalen Flächen für den Güterumschlag Schiene / Straße innerhalb des regionalen Netzes im Anschluss an die Hauptgüterzugstrecken

Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Fernstraßennetz:

Obwohl weite Teile des Fernstraßennetzes in den letzten Jahren mit erheblichem Aufwand ausgebaut worden sind, reichen die vorhandenen Kapazitäten zukünftig nicht mehr aus. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Güterverkehrs auf der Straße setzen sich die Städte und Kreise der Region Rheinland für den Ausbau weiterer Straßenabschnitte ein, um die bestehenden Engpässe zu beseitigen, u.a.

- Die Beseitigung noch bestehender Netzlücken, soweit umwelt- und stadtverträglich durchführbar
- Den Ausbau des Fernstraßennetzes einschließlich einer besseren Anbindung der Region
- Den Umbau der Autobahnkreuze zur notwendigen Kapazitätssteigerung.

Die Engpassbeseitigung im Fernstraßennetz darf nicht die prioritär zu verfolgende Verlagerung von Güterverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger konterkarieren.