

Ltd. KVD Karcher führte aus, die integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW bilde die Basis für die Fortschreibung der Bedarfspläne „Straße“ und „Schiene“. Der Zeitrahmen werde nunmehr dergestalt vorgegeben, dass ausschließlich die Regionalräte zwingend mit dieser Thematik befasst werden und eine Priorisierung vornehmen könnten. Diese Prioritätenliste ginge unmittelbar an den Verkehrsausschuss des Landtages, der noch im Frühjahr dieses Jahres hierzu ein abschließendes Votum abgeben solle. Grund für die Eile sei, dass im Juni 2006 die sog. „Strategische Umweltprüfung“ wirksam werden solle, was zu weiteren Zeitverzögerungen und beträchtlichem finanziellen Aufwand führen würde.

Sicherlich gebe es hinsichtlich der vorgenommenen Bewertungen an einigen Stellen noch Klärungsbedarf. Nach Auffassung der Verwaltung seien die Empfehlungen insgesamt für den Rhein-Sieg-Kreis zufrieden stellend.

Überrascht habe alle Beteiligten einschließlich des Bürgermeisters in Windeck, dass die Ortsumgehung Windeck/Dattenfeld und -/Schladern (K 55 - B 256) als disponibles Straßen-Vorhaben des Bedarfsplanentwurfes der Stufe 1 bewertet wurde. Diese Maßnahme sei nach Auffassung aller Beteiligten aber in Frage zu stellen. Verschiebungen zwischen einzelnen Maßnahmen seien aber nur kostenneutral innerhalb der Zuständigkeit des Regionalrates Köln möglich. Mögliche Konsequenz wäre daher, stattdessen beispielsweise die Maßnahme „Neubau Niederkassel bis Troisdorf/Spich, BA K 24 bis B 8 (ohne DB-Brücke)“ in eine höhere Dringlichkeit einzustufen.

Abg. Jablonski erklärte, dass seine Fraktion sich im Wesentlichen mit der Vorlage der Verwaltung identifizieren könne. Zu einigen Details werde man aber noch Stellung nehmen, wie insbesondere zu der bereits angesprochenen Ortsumgehung Windeck-Dattenfeld.

Abg. Tandler machte deutlich, dass einige Bewertungen für den Rhein-Sieg-Kreis sehr „schmerzhaft“ seien. So sei die Bewertung des SPNV-Vorhabens 14258, „Siegen Hbf - Köln Hbf“ als Schienen-Vorhaben, das nicht in den Bedarfsplanentwurf aufgenommen wurde, nicht nachvollziehbar, insbesondere was den Nutzungsgrad auf der Strecke angehe. So sei die RE 9 eine der am besten ausgelasteten Strecken des VRS. Außerdem werde die Strecke sehr stark für den Güterverkehr genutzt.

Zum Vorhaben 25104, L 332, OU Eschmar bis Troisdorf/Sieglar (A 59) wollte er wissen, warum der 2005 geplante Erörterungstermin nicht stattgefunden habe. Außerdem entspreche die zu Vorhaben 24134, L 269, OU Niederkassel/Ranzel (L 82) bis -/Mondorf (L 332), OU Rheidt und Mondorf, vorgenommene Bewertung nicht der Beschlusslage in Niederkassel. Er erkundigte sich, warum man der hier dargestellten Kostensenkung um 2 Mio € folge.

Zum Vorhaben 24139, L 274, OU Lülsdorf und Langel mit Rheinquerung bei Godorf (L 150/L 300 bis L 274n/K24) müsse man sich fragen, ob diese Einstufung noch sinnvoll sei oder man dieses Vorhaben besser streichen sollte, da eine Umsetzung fernab jeglicher Realität liege.

Ltd. KVD Karcher antwortete, die Bewertung der S 12/RE 9 habe die Verwaltung auch „geschmerzt“. Nachfragen hätten ergeben, dass der Nutzen der Maßnahme nur gering bewertet werden konnte, weil man durch den zweigleisigen Ausbau lediglich Fahrplanstabilität erreichen könne, was im Berechnungsverfahren keinen hohen Beitrag liefere.

Hinsichtlich des nicht stattgefundenen Erörterungstermins zur L 332 lägen keine Erkenntnisse vor. Es sei der Verwaltung aber mitgeteilt worden, dass das Planfeststellungsverfahren nun mit einem weiteren Deckblatt fortgesetzt werde.

Zum Vorhaben 24134, L 269, OU Rheidt und Mondorf, merkte er an, dass es zur Frage der Bahnkreuzung in der Vergangenheit unterschiedliche Auffassungen gab. Der Straßenbaulastträger hat das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, um Planungssicherheit zu gewinnen. Inzwischen gebe es Konsens zwischen allen Beteiligten für eine niveaugleiche Querung. Dieser aktuelle Sachstand werde bereits in der IGVP-Bewertung berücksichtigt.

Zum Vorhaben 24139, L 274, Rheinquerung bei Godorf, wies er darauf hin, dass sich laut dem Berechnungsverfahren des Ingenieurbüros ein hoher Nutzen im Netz ergebe. Es

handele sich um die Herstellung eines leistungsfähigen, südlichen „Kölner Rings“, der seine Verlängerung auch in der West-Ost-Verbindung in Niederkassel bis hin auf die B 8 finde.

Abg. Krauß gab seiner Freude darüber Ausdruck, dass das SPNV-Vorhaben 14225 Bonn-Meckenheim das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aller Schienenprojekte im Regierungsbezirk Köln erzielen konnte. Er sehe hierin auch die letzte Stellungnahme des Ausschusses zum IGVP bestätigt.

Sehr kritisch betrachte er dagegen die Bewertung des Westrings Köln. An der Notwendigkeit für den Westring habe sich nichts geändert. Nunmehr sei aber nur noch ein S-Bahnbetrieb bis zu dem nachfrageschwachen Haltepunkt Hürth-Kalscheuren, nicht aber mehr bis Bonn, beabsichtigt.

Abg. Küpper wies darauf hin, dass der Regionalrat die Einstufungen nun beschließen und das Ministerium dann „das letzte Wort“ haben werde. Soweit der Ausschuss Änderungen zu den Einstufungen empfehle, sei fraglich, ob sich diese Gremien hieran halten. Daher werde sich die FDP-Fraktion heute bei einzelnen Anträgen enthalten.

Abg. Steiner nahm Bezug auf den Regierungswechsel in Land und Bund, der für den ÖPNV nicht positiv zu bewerten sei. So seien nunmehr 1 Mrd. € für den Straßenverkehr, dagegen aber nur noch 600 Mio. € für neue Vorhaben des SPNV, vorgesehen. Außerdem sei eine Kürzung der Regionalisierungsmittel um 2,1 Mrd. € in den nächsten Jahren beabsichtigt. Er sei der Meinung, dass man letztlich weniger SPNV, als in diesem Plan dargestellt, erhalten werde. Grundsätzlich stimme seine Fraktion aber der Verwaltungsvorlage zu.

Bei der RB 23 „Bonn-Euskirchen“ befürchte er im Hinblick auf die Kürzung der Regionalisierungsmittel um bis zu 500 Mio. € bereits in diesem Jahr, dass man hier trotz hoher Einstufung und einem politisch geschlossenen Willen Probleme haben werde, voranzukommen. Wünschenswert sei es daher, schnellstmöglich mit der DB AG Fakten zu schaffen.

Abg. Krupp-Knierim erkundigte sich hinsichtlich der RB 23 zum Zeithorizont der Umsetzung, warum statt dem Vorhaben Meckenheim-Bonn nicht ein Vorhaben Rheinbach-Bonn realisiert werde bzw. ob der Streckenabschnitt bis Rheinbach zusätzlich realisiert werden solle.

Ltd. KVD Karcher erläuterte, dass man zwei Abschnitte gebildet habe, wobei der östliche mit einem höheren Nutzen-Kosten-Quotienten bewertet worden sei als der westliche. Dies sei aber nicht dramatisch, da man insgesamt zu einem hohen Kosten-Nutzen-Verhältnis gelangt sei und die Gesamtstrecke bis Rheinbach daher mit einer hohen Dringlichkeit bewertet wurde.

Abg. Krauß machte darauf aufmerksam, dass es hier im Zuge des 2. Bauabschnittes, d.h. beim zweigleisigen Ausbau zwischen den Bahnhöfen Witterschlick und Bonn-Duisdorf inklusive Ausbau des Haltepunktes Impekoven, noch Unwägbarkeiten wegen des Grunderwerbs gebe. Eventuell seien hier Gerichtsverfahren notwendig. Daher seien konkrete Aussagen zum Zeitplan momentan nicht möglich, zumal der Ausbau des Streckenabschnitts Rheinbach-Ost erst im 3. Bauabschnitt vorgesehen sei.

SKB Metz nahm Bezug auf das kommunale Vorhaben 14052 „Ramersdorf-Bonn“. Hierbei handele es sich um ein Prestigeprojekt, über dessen Sinnhaftigkeit man lange streiten könne. Wenn denn schon Mittelkürzungen hingenommen werden müssten, so sollte der Kreis hier auf eine sinnvollere Mittelverwendung hinweisen. Bei Anbindung des Stadtgebietes Bonn mittels einer Zweisystembahn an den Flughafen inklusive einer Rheinquerung weit südlich des Zentrums benötige man längere Fahrzeiten als heute mit dem Flughafenbus.

Im Übrigen erkundigte er sich zum Vorhaben 23105, L 16, Ausbau Sankt Augustin/Meindorf bis -/Menden, ob hier auch bereits die Planungen der Stadt Sankt Augustin zum Bau der L 16n – Umgehung Meindorf – berücksichtigt worden seien.

Ltd. KVD Karcher antwortete, dass die Überlegungen der Stadt Sankt Augustin im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes hierzu nicht berücksichtigt seien.

**SKB Kitz beantragte, anstatt des Vorhabens 24173, L 333, OU Windeck/Dattenfeld und -/Schladern (K 55 - B 256) das Vorhaben 24137, L 274, Neubau Niederkassel bis Troisdorf/Spich, BA K 24 bis B 8 (ohne DB-Brücke) als disponibles Straßen-Vorhaben des Bedarfsplanentwurfes der Stufe 1 einzustufen.**

Abg. Steiner merkte an, er wisse nicht, wie diese Thematik von seiner Fraktion in Niederkassel beurteilt werde. Er werde sich daher heute enthalten.

Abg. Schulz teilte mit, seine Fraktion unterstütze den Antrag des SKB Kitz. Gestern sei seiner Fraktion darüber hinaus berichtet worden, dass in diesem Bereich bereits Vermessungsarbeiten durch die Stadt Köln erfolgten. Er wollte wissen, ob die Verwaltung hierüber informiert sei.

Ltd. KVD Karcher verneinte dies.

**B.Nr. 29/06 Der Planungs- und Verkehrsausschuss beschloss, dem Antrag des SKB Kitz zuzustimmen.**

**Abst.- Erg.: Einstimmig, E. GRÜNE + FDP**

Abg. Keuenhof appellierte im Hinblick auf das Vorhaben 24170, L 333, Ausbau Hennef/Dondorf - Eitorf/Bach, an alle Gremien, auf den erhaltungsorientierten Ausbau der für Eitorf so wichtigen L 333 hinzuweisen.

Abg. Albrecht erkundigte sich zum Vorhaben 24073, L 163, Bes. BÜ in Meckenheim (Baumschulenweg), warum dieses Vorhaben herausgelöst und nicht sinnvoll bewertet werden konnte. Solche Bahnübergänge müssten nach seinem Verständnis auch im „Lichte der Zukunft“ (Entstehung neuer Wohn- oder Gewerbegebiete) bewertet werden.

Ltd. KVD Karcher wies darauf hin, dass für die Verwaltung im Einzelnen nicht nachvollziehbar sei, wie die Bewertung durchgeführt wurde. Vorhaben an Bahnübergängen seien aber komplett aus dem Bedarfsplan genommen worden.

Abg. Küpper fragte nach dem Sachstand der Planungen der Ersatzmaßnahmen für die B 56n, insbesondere im Hinblick auf die 6 vorgelegten Vorschläge.

Ltd. KVD Karcher führte aus, dass nach der Entscheidung im Zuge der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes, die B 56n nicht in einer Bedarfsstufe darzustellen, der Landesbetrieb Straßenbau NRW seitens des Landesverkehrsministeriums aufgefordert wurde, Ersatzmaßnahmen vorzuschlagen. Gemeinsam mit den betroffenen Kommunen und dem Kreis habe man daher 6 Vorschläge erarbeitet und an das Landesverkehrsministerium weitergegeben. Das Ministerium habe die Vorschläge, die Landesstraßen-Charakter erfüllen, in die Bewertung durch das beauftragte Ingenieurbüro gegeben. Die Variante 6 beispielsweise sei aber mit der Bemerkung „Dabei handelt es sich um eine Bundesmaßnahme“ gar keiner Bewertung durch das Ministerium zugeführt worden.

**B.Nr. 30/06 Der Planungs- und Verkehrsausschuss empfahl den Mitgliedern des Regionalrates, die Hinweise zum Bedarfsplan-Entwurf bei der Diskussion und Beschlussfassung im Regionalrat zu berücksichtigen.**

**Abst.- Erg.: Einstimmig.**