

# Bezirksregierung Köln

<b>Regionalrat</b>
<b><u>Sachgebiet:</u></b> Ergebnisprotokoll der 19. Sitzung
<b>Drucksache Nr.: RR 50/2014</b>
<b>4. Sitzungsperiode</b>

Köln, den 28. August 2014

Vorlage für die  
1. Sitzung (Konstituierung)  
des Regionalrates am 19. September 2014

**TOP 4:** Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 19. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 27. Juni 2014

**Rechtsgrundlage:** § 17 Geschäftsordnung des Regionalrates (GO)

**Berichterstatterin:** Frau Müller, Dezernat 32, Tel.: 0221 / 147 - 2386

**Inhalt:**

- Niederschrift
- Anwesenheitsliste

**Anlage:** Anlage „Eisenbahnbrücken im Regierungsbezirk Köln“ zu TOP 8

## **Beschlussvorschlag:**

Der Regionalrat Köln genehmigt die Niederschrift.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>2</b>

## **Der Regionalrat des Regierungsbezirks Köln**

### **Niederschrift**

über das wesentliche Ergebnis der **19. Sitzung des Regionalrats** am Freitag, 27. Juni 2014, 10:05 Uhr bis 11:00 Uhr, im Plenarsaal der Bezirksregierung Köln

#### **Vorsitzender:**

Herr Heiner Höfken (SPD) (Stellv. Vorsitzender)

#### **Teilnehmer:**

siehe beigefügte Anwesenheitsliste

### **Vor Eintritt in die Tagesordnung**

**Stellv. Vorsitzender Höfken** eröffnet die Sitzung um 10:05 Uhr und heißt die Anwesenden herzlich willkommen. Heute werde er die letzte Sitzung des Regionalrats in dieser Legislaturperiode leiten, da Herr Deppe aus persönlichen Gründen verhindert sei.

Der Regionalrat sei ordnungsgemäß einberufen worden. Die Einladung sei fristgerecht erfolgt. – Offensichtlich sei der Regionalrat beschlussfähig.

### **TOP 1      Feststellung der Tagesordnung**

**Stellv. Vorsitzender Höfken** teilt mit, die Tagesordnung sei mit der Einladung fristgerecht zugegangen.

Im Ältestenrat sei beschlossen worden, TOP 8 vorzuziehen, mit der Anfrage der Grünen unter TOP 9\_2 b) zu verbinden und beides nach TOP 3 zu behandeln. – Da es keinen Widerspruch gebe, werde so verfahren.

Weitere Änderungswünsche lägen nicht vor. Damit sei die Tagesordnung, bekannt gegeben mit der Einladung vom 5. Juni 2014, in dieser Form festgestellt.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>3</b>

**TOP 2 Benennung eines stimmberechtigten Mitglieds des Regionalrates zur Mitunterzeichnung der Niederschrift der 19. RR-Sitzung am 27. Juni 2014**

**Stellv. Vorsitzender Höfken** hält fest, zur Mitunterzeichnung der Niederschrift werde Herr Hans-Joachim Bubacz, SPD, benannt.

**TOP 3a Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 18. Sitzung des Regionalrats am 14.02.2014**  
Drucksache Nr. RR 23/2014

Der **Regionalrat** genehmigt die Niederschrift einstimmig.

**TOP 3b Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der gemeinsamen Sitzung der Regionalräte Düsseldorf und Köln am 14.02.2014**  
Drucksache Nr. RR 19/2014

Der **Regionalrat** genehmigt die Niederschrift einstimmig.

**TOP 8 Bahnbrücken im Regierungsbezirk Köln – Zustand, Sanierungsbedarf**

In Verbindung mit:

**TOP 9\_2 Anfragen**

**b) Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Tagesordnungspunkt 8, Bahnbrücken im Regierungsbezirk Köln – Zustand, Sanierungsbedarf**  
Drucksache Nr. RR 47/2014

**Stellv. Vorsitzender Höfken** begrüßt Herrn Schick von der DB Netz AG sehr herzlich.

**Herr Schick (DB Netz AG, Produktionsdurchführung Köln)** trägt anhand der **Anlage** „Eisenbahnbrücken im Regierungsbezirk Köln“ vor:

Als vor dreieinhalb Wochen die Anfrage kam, ob wir seitens der Deutschen Bahn die Möglichkeit nutzen wollten, hier in dieser Runde kurz die Brückensituation im Regierungsbezirk Köln darzustellen, haben wir uns entschlossen, diese Gelegenheit zu nutzen. Ich habe mich darauf eingestellt, Ihnen für Köln einen Gesamtüberblick zu geben

Im Laufe der einzelnen Charts müssen wir mal schauen, inwieweit die Grenzen, die wir durch die Produktionsdurchführung gezogen haben, mit denen des Regierungsbezirks übereinstimmen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>4</b>

Auf einige Fragen, die vorgestern von der grünen Fraktion gestellt wurden, sind wir eingegangen. Ansonsten werde ich mündlich dazu Stellung nehmen. Mein Angebot: Sehen Sie mein heutiges Referat als Start eines Dialogs. Mit den Städten finden schon bilaterale Gespräche statt. Fragen, die offen bleiben, werde ich mitnehmen und im Nachgang beantworten.

Kurz zu meiner Person und zur DB Netz AG. Es ist relativ schwierig, das Konstrukt Deutsche Bahn zu verstehen. Was steckt alles dahinter? Wer ist für die Schienen zuständig? Wer ist für die Bahnhöfe zuständig? DB Netz ist der Geschäftsbereich, der sich mit dem Erhalt, der Instandhaltung und der Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur beschäftigt und für die Brücken, aber auch für die Gleise, die Weichen und die Vielzahl von Stellwerken, die wir im bundesweiten Schienennetz installiert haben, zuständig ist.

Zum Begriff „Produktionsdurchführung“ – ein komischer Begriff, den es in dieser Form nirgendwo draußen in der Industrie gibt: Die DB Netz ist dezentral aufgestellt. Ich will das kurz skizzieren: Es gibt sieben Regionalbereiche in der Republik; einer davon ist der Regionalbereich West. Jeder Regionalbereich hat vier bis fünf Produktionsdurchführungen, die vor Ort das Geschäft steuern und verantworten.

Am Produktionsstandort Köln (siehe **Anlage**, S. 2) wird das komplette Schienennetz im Bereich Köln inklusive Aachen, Bonn – in Richtung Frankfurt insbesondere auch die Neubaustrecke – und Troisdorf – Bergisches Land – von der Produktionsdurchführung Köln betreut.

Was heißt betreuen? In der Summe halten etwa 1.000 Mitarbeiter das Schienennetz – wir reden von fast 1.200 km – täglich instand und stellen den Betrieb sicher, sorgen also dafür, dass der Zug von A nach B fährt, und stellen dementsprechend die Signale, die Weichen. Das sind die sogenannten Fahrdienstleister. Spätestens seit Mainz weiß jeder, was ein Fahrdienstleister tut und kann sich eine grobe Vorstellung davon machen, was mit diesem Beruf zusammenhängt. Wir nehmen auch die Weiterentwicklung, die Sanierung der Gewerke vor.

Damit sind wir beim eigentlichen Thema. Auch hier in Köln haben wir es mit einer Vielzahl von Brücken zu tun. In der Produktionsdurchführung Köln haben wir insgesamt 765 Brücken, die ein gewisses Alter und einen gewissen Zustand haben. Irgendwann werden umfangreiche Investitionen für Erneuerungsmaßnahmen anstehen. Das möchte ich Ihnen heute kurz aufzeigen.

Wie gesagt, mir ist nicht ganz klar, inwieweit unsere Grenzen mit denen der Bezirksregierung übereinstimmen. Ich habe in der Abbildung versucht, unsere Grenzen durch die roten Kreise darzustellen:

Im Bereich Köln – schwerpunktmäßig im Stadtgebiet – reden wir von insgesamt 435 Brücken, für die wir momentan die Verantwortung haben und die wir betreiben und nutzen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>5</b>

Im Bereich Aachen, der bis zur belgischen Grenze geht – Düren, Eschweiler, aber auch nach Lindern hoch –, reden wir von insgesamt 145 Brücken, im Netzbezirk Bonn von 101 Brücken und im Bereich Troisdorf von 185 Brücken.

Wenn wir auch noch die Tunnel hinzunehmen, reden wir in diesem Verantwortungsbereich von 783 konstruktiven Bauwerken, die regelmäßig instandgehalten, geprüft und erneuert werden müssen.

Eine völlig andere Zahl ist die der Weichen: 2.553. Das ist eine Größenordnung, mit der Köln im bundesweiten Netz schon eine besondere Bedeutung zukommt. Generell nimmt der Produktionsstandort Köln im Bundesnetz – von diesen Standorten gibt es in Deutschland 34 – wegen seiner Größe, aber auch seiner Präsenz im deutschen Verkehrsnetz eine gewisse Vormachtstellung ein. Die Zahl der Weichen – 2.553 – ist hoch und spiegelt auch die Vielzahl der Abstellanlagen wider: Gremberg – die dürfte den meisten bekannt sein –, Eifeltor, Köln-Kalk. Das sind Abstellanlagen, wo Zugbildungsverkehre gerollt und Zugbildungsanlagen unterhalten werden.

So viel als Einstieg. Wir reden in den nächsten Charts von 765 Brücken, die sich (siehe **Anlage**, S. 3) von der Bauart deutlich unterscheiden. Wir haben einen heterogenen Blumenstrauß: eine sehr hohe Anzahl – 218 – von üblichen Gewölbebrücken, insbesondere im Stadtgebiet Köln, 138 Brücken aus Beton mit Walzträgern, 113 Stahlbrücken, 110 Stahl-/Spannbetonbrücken und 51 sonstige Brücken. Je nach Bauart ist auch die technische Nutzungsart völlig unterschiedlich. Eine Gewölbebrücke kann 130 bis 150 Jahre betrieben werden. Bei Bauwerken aus Stahl müssen wir vielleicht schon nach 80 oder 85 Jahren einschreiten und eine Erneuerung anstoßen.

Die nächste Folie (siehe **Anlage**, S. 4) zeigt die Altersverteilung der Brücken. Es ist bekannt, dass die Deutsche Bahn ähnlich wie der Straßenbaulastträger eine Vielzahl von älteren Brücken hat. Sie sehen, die Hälfte der Brücken ist älter als 70 Jahre. Insbesondere im Bereich zwischen 81 und 90 Jahren findet sich aktuell eine sehr große Zahl von Brücken wieder, und in dieser Säule drückt sich auch die Vielzahl der Gewölbebrücken, die älter werden, aus. Die Altersstruktur zwingt uns, je weiter die Zeit fortschreitet, zum Handeln und bringt eine entsprechende Bugwelle mit sich.

**Herr Beu (Die Grünen)** weist darauf hin, die 300 Brücken im Alter von 81 bis 90 Jahren seien in den 20er-Jahren gebaut worden, während viele Gewölbebrücken wohl aus dem 19. Jahrhundert stammten. Nur vier Brücken seien älter als 91 Jahre. Es interessiere ihn, ob diese Zahlen korrekt seien.

**Herr Schick (DB Netz AG)** zeigt sich überzeugt, dass diese Zahlen, die den Status quo anzeigten und die man im Netz habe, richtig gepflegt seien – Systempflege sei wichtig –, und fährt mit seinem Vortrag fort:

Bevor wir auf das Thema „Zustand“ eingehen, das in den letzten Wochen in der Presse einen großen Raum eingenommen hat, möchte ich kurz versuchen, unser Inspektionswerk wiederzugeben, nach dem auch in der Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen unter dem Konstrukt Eisenbahnbundesamt (EBA) –

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>6</b>

DB Netz gefragt wurde, und die Frage beantworten: Wer begutachtet die Brücken und nimmt eine Bewertung vor?

Mit der folgenden Folie habe ich versucht, das Begutachtungsprozedere zu skizzieren (siehe **Anlage**, S. 5), um es richtig einzuordnen und zu sehen, welcher Player an welcher Stelle mitwirkt.

Erstens. Die Brücken werden alle sechs Jahre durch einen sogenannten Fachbeauftragten – vergleichbar mit dem TÜV – aufwendig begutachtet, vor Ort gesichtet und nach einer vorgegebenen Struktur abgeprüft und bewertet. Als Ergebnis einer solch aufwendigen Prüfung über mehrere Tage – wir reden nicht von einer 10-Minuten-Begutachtung – wird ein sehr dezidiertes schriftliches Gutachten, das auf der linken Seite der Folie nur exemplarisch dargestellt ist, erstellt. Es werden Kleinstmängel beseitigt bzw. dokumentiert, und je nach Ergebnis werden auch Instandhaltungsmaßnahmen angestoßen.

Für alle Inspektionen gilt – ich habe es mit einem Ausrufezeichen hervorgehoben –: Sollten sicherheitsrelevante Schäden oder Mängel identifiziert werden, werden sie unabhängig vom Prüfzenario – Inspektion oder Sichtung vor Ort – unmittelbar behoben.

Zweitens. Neben dieser großen Inspektion gibt es alle drei Jahre eine Begutachtung durch den Anlagenverantwortlichen, also durch einen Mitarbeiter von mir.

Der Gutachter ist kein Mitarbeiter der DB Netz in Köln, sondern gehört einer Expertengruppe an, die bundesweit aufgestellt und nicht einem Standort zugeordnet ist. Deshalb bringt sie eine gewisse Neutralität mit.

Die Prüfung durch den Anlagenverantwortlichen, die sogenannte Anlagenprüfung, beinhaltet, dass ein Mitarbeiter von mir, dieses Gewerk, für das er die Verantwortung hat, alle drei Jahre sichtet und nach einer strukturierten Checkliste den Zustand der einzelnen Bauteile untersucht. Vom Umfang her dauert die Prüfung einen halben oder einen ganzen Tag.

Drittens. Neben dieser Prüfung, die alle drei Jahre stattfindet, gibt es jedes Jahr eine Prüfung durch einen Streckenbegang. Wir sind gezwungen, unsere Strecke jedes Jahr komplett abzugehen. Jeder Bezirksleiter Fahrbahn muss durch optische Sichtung Mängel aufnehmen und aufgreifen, je nach Größe in einen Auftrag überführen und im System dokumentieren, um die Lebenshistorie abzubilden. Auch im Rahmen dieser Prüfung wird das Bauwerk begutachtet.

Viertens. Wann kommt das EBA, unsere Aufsichtsbehörde, ins Spiel? Das EBA macht jedes Jahr eine Art Prozessanalyse, bei der die Arbeitsweise der verantwortlichen Personen im Rahmen einer drei- bis viertägigen Begleitung überprüft wird. Das heißt, man sieht sich die Systeme und Prozesse an: Werden die Fristen eingehalten? Werden die Mängel entsprechend dem Regelwerk dokumentiert? Hinzu kommt, dass man auch mit dem Anlagenverantwortlichen vor Ort an die Bauwerke drangeht und Gutachten und Einschätzung des EBA gegenüberstellt.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>7</b>

Wichtig ist: Die Einschätzung und die Festlegung der Zustandskategorie sind Ergebnis der Begutachtung des Fachbeauftragten, dargelegt unter Punkt 1. Er ist derjenige – das war eine Frage der Grünen –, der diese Begutachtung durch Bewertung dokumentiert. Die Begutachtung wird aber mit der Einschätzung des EBA im Rahmen seiner jährlichen Überprüfung abgeglichen. Die Note gibt aber der Fachbeauftragte.

Fünftens. Unabhängig von diesen vier Prüfungsschritten gibt es noch die Möglichkeit, Sonderinspektionen zu initiieren, die, je nachdem, was vor Ort an akuten Auffälligkeiten identifiziert wird, zwischengeschaltet werden. Während die vier genannten Regelinspektionen feste Turnusse und Vorgaben haben, können Sonderinspektionen immer zwischendurch durchgeführt werden, haben also einen temporären Charakter und sind nicht die Regel.

Auf der nächsten Folie (siehe **Anlage**, S. 6) habe ich versucht darzustellen – ich habe es vorhin erwähnt –, dass im Rahmen der Begutachtung auch der Zustand in Form einer Zustandskategorie quantifiziert wird. In den letzten Monaten ist durch die Presse gegangen: Wie viele Brücken sind in einem schlechteren Zustand, dargestellt mit Zustand 4, und wie viele sind aktuell in den Zuständen 1, 2 und 3?

Bevor ich auf die Beschreibung von Zustand 4 eingehe, noch ein Hinweis. Die Zustandskategorie drückt eigentlich nur aus, wie wir mit diesem Bauwerk, wirtschaftlich nach vorne orientiert, umgehen sollen. Hier wird also das Verfahren der Instandhaltung platziert:

Macht es Sinn, weiter präventiv an dieses Bauwerk heranzugehen, um auf eine punktuelle Instandsetzung zu setzen? Wir greifen also einmal ein und versuchen, durch gezielte Instandhaltungsmaßnahmen den Abnutzungsvorrat zu bremsen oder wieder auf ein höheres Niveau zu bringen.

Oder befinden wir uns in der Situation, in der wir sagen: „Aus wirtschaftlichen Gründen macht die Instandsetzung keinen Sinn mehr, und wir müssen über eine aufwendige Erneuerungsmaßnahme reden, bei der das Bauwerk ausgetauscht wird“?

Sie sehen unten links im Bild die Situation dargestellt, die momentan bei den 756 Brücken in Köln gegeben ist. 10 % von ihnen sind im Zustand 4, der ausdrückt, dass wir nach wirtschaftlichen Aspekten eine Erneuerung anstoßen müssen. Es ist wichtig zu wissen, der Zeitpunkt der Erneuerung wird im Rahmen einer sogenannten Entscheiderkonferenz, die vom EBA mit begleitet und kontrolliert wird, festgelegt.

Zu den einzelnen Zustandsnoten:

Bei den Zuständen 1 und 2 wird weiter mit präventiven Maßnahmen agiert. Hier bedarf es keiner Instandsetzung.

Zustand 3 dagegen geht schon in die Richtung, gezielt mit Instandsetzungsmaßnahmen einzugreifen, also Bauteile auszutauschen, während beim Zustand 4 das komplette Bauwerk ausgetauscht wird.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>8</b>

Völlig unabhängig von den einzelnen Zustandskategorien ist die Stand-, Betriebs- und Verkehrssicherheit immer gewährleistet. Theoretisch, was aber nie der Fall sein wird, könnte auch eine Brücke im Zustand 1 die Verkehrssicherheit nicht gewährleisten. Da Stand-, Betriebs- und Verkehrssicherheit unabhängig von diesen Noten gegeben sein müssen, muss entsprechend reagiert werden. Sollten wir im Rahmen einer Inspektion feststellen, dass Stand-, Betriebs- oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind, wird entsprechend eingegriffen. Dafür gibt es eine Vielzahl von Möglichkeiten: von der Instandsetzung über eine Lasttonneneinschränkung, eine Geschwindigkeitsbeschränkung bis zu einer Sperrung – im schlimmsten Fall. Basierend auf den aktuellen Prüfergebnissen des Zustandes sehen wir momentan keinen Grund, in Köln eine Brücke zu sperren, wie das gerade auf der A1 passiert. – Das war auch eine Frage der Grünen.

Was unternehmen wir bei den Brücken, die mit dem Zustand 4 bewertet worden sind und erneuert werden müssen? Auf der nächsten Folie (siehe **Anlage**, S. 7) gehe ich nur auf die Brücken im Stadtgebiet Köln ein und erläutere das Anstehende. Sie sehen, 76 Brücken, also 10 % der Brücken, sind aktuell im Zustand 4. Bei 27 von ihnen erfolgt – Stand heute – der Baubeginn bis 2018. Bei einem Brückenbauwerk reden wir in der Regel von einer Bauphase zwischen ein und zwei Jahren. Also: Bis 2018 werden 27 dieser 76 Brücken in der Produktionsdurchführung Köln – dazu gehören die Bereiche Aachen, Bonn, Troisdorf und das Stadtgebiet Köln – erneuert bzw. mitten in der Bauphase sein.

Die anderen 49, die unter „nach 2018“ dargestellt worden sind, werden innerhalb der nächsten zehn Jahre in Angriff genommen. Im zweiten Absatz der Folie wird der Zehn-Jahres-Zeitraum angesprochen. Bei konstruktiven Ingenieurbauwerken reden wir immer von Fünf- oder Zehn-Jahres-Zeiträumen. Der Prozess, eine Brücke zu erneuern – angefangen mit der Planung, der Vorplanung, der Entwurfsplanung – dauert in der Regel fünf bis sechs Jahre. Dem geht ein sehr aufwendiger behördlicher Genehmigungsprozess voraus. Das Planfeststellungsverfahren zieht die eine oder andere Maßnahme in die Länge, aber auch ein sehr großer Abstimmungsbedarf.

Auf der nächsten Folie (siehe **Anlage**, S. 8) gehen wir auf die Frage ein: Inwieweit findet mit den Kommunen ein Abstimmungsprozess statt, und inwieweit werden Bedürfnisse und Wünsche aufgenommen?

Sie sehen, für die 76 Brücken sind zumindest in den nächsten zehn Jahren in der DB Netz-internen Investitionsplanung die entsprechenden Mittel hinterlegt. Das ist eine gute Botschaft. 27 sind schon in der Planung bzw. Ausführung, so dass sie 2018 abgeschlossen sind oder kurz vor dem Abschluss stehen.

Zu bedenken ist auch, Brücken sind kein isoliertes Geschäft der Bahn, sondern es gibt Beteiligungen und Schnittstellen mit Kreuzungspartnern. Auch das ist ein Punkt, der solche Prozesse unter Umständen hinauszögern kann. Wir sind im Rahmen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes gebunden, mit dem Kreuzungspartner – häufig der Straßenbulasträger – ein Einvernehmen herzustellen. Wir reden nicht nur von Einvernehmen, was die Wünsche, was die Größenordnung angeht, sondern auch was die Kostenteilung, die Kostendeckelung anbetrifft.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>9</b>

Wir kennen natürlich auch die finanzielle Situation der Kommunen, was das eine oder andere im Rahmen dieser Planung erschwert. Auch da sind früh genug Gespräche zu initiieren – ein sehr kritisches Thema.

Was uns in den letzten Jahren vor große Schwierigkeiten gestellt hat, ist das Thema „Planrechtsverfahren“. Insbesondere in den Ballungsgebieten muss heute jede Baumaßnahme unabhängig von ihrer Größe durch ein Planfeststellungsverfahren. Das ist mittlerweile, zumindest was die zeitliche Ebene angeht, ein unkalkulierbares Risiko. Ein sehr prominentes Beispiel sind die beiden Werke in Köln-Nippes: das Fernverkehrswerk und das Regio-Werk. Es ist sehr schwierig, überhaupt noch eine stabile Planung oder Zeitschiene aufzuzeigen, um ein Projekt dieser Größenordnung verlässlich anzugehen.

Neben diesen rechtlichen Verfahren versuchen wir, mit den betroffenen Städten frühzeitig, sehr eng in Kontakt zu treten und Wünsche, aber auch gegenseitige Interessen aufzunehmen. Ich zeige es nachher an der Folie für das Stadtgebiet Köln. Das geht aber immer nur mit den jeweiligen Kommunen. Momentan sind wir sehr intensiv mit Eschweiler im Gespräch. Wenn die Maßnahmen in einem gewissen Stadium sind, werden die Gespräche gesucht – auch mit den Verantwortlichen der Stadtverwaltung. – Sehen Sie es uns nach, es wird schwer, sich mit jeder politischen Fraktion abzustimmen. Seitens des Konzerns gibt es die Vorgabe, die Gespräche mit den Verantwortlichen der Stadt zu führen. Ich glaube, es ist nicht praktikabel, einen anderen Weg umzusetzen.

Wenn die anstehende Baumaßnahme mit einer gewissen Einschränkung verbunden ist, versuchen wir, die Beeinträchtigung möglichst klein zu halten. Irgendwann kommen wir aber an einen Punkt, an dem wir eine Strecke vielleicht temporär für ein Wochenende oder für einige Nächte sperren müssen, um den Umbau oder den Einschub der Brücke vorzunehmen. Wir versuchen, diesen Zeitplan – wir sind allein von der DB Netz gezwungen, so etwas drei bis vier Jahre im Voraus baubetrieblich anzumelden – mit den städtischen Verkehrsplänen abzustimmen, um nicht konträre Projekte baubetrieblich anzustoßen, die sich gegenseitig ausschließen.

Wir versuchen auch – dazu gehört auch der heutige Termin mit Ihnen –, dieses Thema frühzeitig zu kommunizieren. Auch bei den Bauarbeiten auf der Hohenzollernbrücke in den letzten Monaten hat sich die sehr frühe, projektbezogene Kommunikation mit allen Beteiligten als sinnvoll erwiesen und dazu geführt, dass die sehr bedeutende Baumaßnahme mit einer entsprechenden Außenwirkung für den gesamtdeutschen Bahnverkehr, aber auch für die Bevölkerung vor Ort relativ glimpflich abgelaufen ist.

Mit der nächsten Abbildung haben wir versucht, das Stadtgebiet Köln separat aufzuzeigen (siehe **Anlage**, S. 8). Dort werden wir in den nächsten zehn Jahren 30 Brücken erneuern, wenn wir die aktuell laufende Maßnahme der Gewölbeerneuerung der Inneren Kanalstraße dazuzählen. Am Excel-Chart sehen Sie die Zeitfenster, wann Baubeginn ist und wann die Inbetriebnahme stattfindet. In den nächsten Jahren kommen mehr und mehr Brücken hinzu, sodass wir bis 2024 alle 30 Brücken im Stadtgebiet erneuert haben werden.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>10</b>

Es gibt einen festen Abstimmungsturnus mit den Kommunen. Alle drei Monate treffen sich Mitarbeiter der DB Netz, also meine Mitarbeiter, mit den Mitarbeitern des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik und stimmen diese Maßnahmen ab. Sie versuchen, beide Interessen – Aufweitungswünsche sind häufig ein Thema – unter einen Hut zu bringen. Es finden sehr enge Abstimmungsrunden statt.

Darüber hinaus wird Herr Roters über unseren Konzernbevollmächtigten Herrn Latsch regelmäßig über die Maßnahmen informiert. Auch ihm sind die 30 Maßnahmen bis ins Detail bekannt, also etwa auch folgende Angaben: Wie weit sind wir? In welchem Stadium sind wir? Welche Konstruktionsart ist dort angestrebt worden? – Wir sind in einer sehr proaktiven Kommunikation mit den Verantwortlichen und den Entscheidungsträgern.

Das trifft auch auf die konkreten Baumaßnahmen zu, die jetzt – Kanalstraße – stattfinden und die nächsten Jahre ergriffen werden. Während der Erneuerungsmaßnahmen versuchen wir, unser Baubetriebsfenster mit den Straßenverkehrsplanungen abzustimmen. In der Regel ist maximal ein Wochenende und zusätzlich zwei, drei Nächte mit Sperrungen zu rechnen. Die Grundphilosophie ist, einen Großteil der Vorarbeiten, soweit möglich, vorher zu erledigen. Wir versuchen – das ist der gängige Prozess –, das alte Brückenwerk in einer konzertierten Aktion herauszuheben, um dann die vorinstallierte Brücke in einer Vollsperrung einzuschieben, sodass sich die Belastung für die Bevölkerung, aber auch für die Verkehrsströme auf ein Minimum reduziert.

Nichtsdestotrotz wird es immer wieder einmal zu Störungen kommen. Das ist aber, wie gesagt, Teil der Absprachen mit den Kommunen, die vorab erfolgen und bei denen man sich auf eine Vorgehensweise festlegt.

In Köln ist es nur bedingt möglich, mehrere Maßnahmen parallel laufen zu lassen. Mit dem letzten Absatz der Folie, habe ich versucht, das auszudrücken. Denn aufgrund der Vielzahl der Maßnahmen und der Verkehrsströme erreichen wir in Köln relativ schnell den Punkt, an dem wir das komplette Verkehrsnetz lahmlegen würden. Von daher auch die Streckung über zehn Jahre. Wir sind nur bei einer definierten Anzahl der Maßnahmen in der Lage, sie in einer vernünftigen Abstimmung mit der Straße auch umzusetzen. Wir würden gerne mehr machen, aber das ist aufgrund der Verkehrssituation nicht möglich. – Das war ein kurzer Überblick.

**Herr Metz (Die Grünen)** bedankt sich für den ausführlichen Überblick über einen Teil der Infrastruktur im Regierungsbezirk Köln, der bisher nicht im Fokus gestanden habe. In den letzten Monaten sei man jedoch glücklicherweise auf die Dimension der Infrastrukturkrise im Schienenbereich aufmerksam gemacht worden. Vorher habe der Straßenbereich die Diskussion dominiert.

Herr Schick habe mit seiner Feststellung recht, dass in der intensiven Kommunikation – auch mit den Beteiligten – viel Potenzial stecke, um eine effektive Planung zu erreichen und auch die Baumaßnahmen verträglich durchzuführen. Das hätten die Arbeiten an der Hohenzollernbrücke bestätigt.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>11</b>

Auch bei der Straßenplanung sei relevant, wie solche Maßnahmen mit Ausbauplänen koordiniert würden. Ein typisches Beispiel sei der Westring Köln, bei dem regionalplanerisch versucht werde, ihn für Ausbaumaßnahmen zu sichern – S-Bahn Westring Köln –, wenn dort gleichzeitig verschiedene Neubaumaßnahmen im Brückenbereich stattfänden. Ihn interessiere, ob mit bereits projektierten oder vorgesehenen Ausbaumaßnahmen eine Koordination existiere. Man könnte Geld sparen, wenn man solche Baumaßnahmen koordiniere oder zumindest Vorsorge betreibe.

**Herr Schick (DB Netz AG)** antwortet, es sei sein Anspruch, dass dies Teil der Gespräche werde, die mit den Fachabteilungen noch durchgeführt würden, beide Ströme zu betrachten und zu kombinieren. Er sei nicht bei jeder Besprechung dabei; aber das sei eines der großen Anliegen bei den Gesprächen.

Ein sehr großes Thema sei auch die Logistikversorgung an der Baustelle, die nicht nur von der Schiene, sondern auch vom Straßenbereich komme. Das Nutzen von Synergien wirke sich sowohl auf das Baufenster, aber auch auf die Volumina der Budgets aus. Er sei davon überzeugt, dass diese Abstimmungen vorgenommen würden.

**Hans-Willi Dohmen (CDU)** fragt, ob Herrn Schick auch Daten von Eisenbahnbrücken bei Privatbahnen vorlägen.

**Herr Schick (DB Netz AG)** erwidert, er beziehe sich nur auf Brücken im Eigentum der DB, die in deren Systemen und Anlagenbüchern stünden. Die DB stoße den Prozess an und nehme den Kreuzungspartner, wenn vorhanden, mit ins Boot. Sie versuche auch, das Thema „Aufweitung“ zu berücksichtigen oder auch straßenverkehrliche Projekte in ein Projekt zu integrieren. Zu Brücken, die nicht im DB-Eigentum stünden, könne er leider keine Aussage treffen.

**Hans-Willi Dohmen (CDU)** möchte wissen, ob diese Brücken ebenfalls dem Überwachungsschema unterlägen, das Herr Schick eben aufgezeigt habe.

**Herr Schick (DB Netz AG)** sieht sich ad hoc nicht in der Lage, zum Prüfredelwerk nicht-DB-eigener Brücken etwas zu sagen. Es werde aber bei Bauwerken dieser Größenordnung ein definiertes Regelwerk geben müssen.

**Hans-Willi Dohmen (CDU)** fragt, ob das EBA mit einbezogen werde.

**Herr Schick (DB Netz AG)** erläutert, das EBA sei die Aufsichtsbehörde der Bundesbahn, die wohl kaum für Brücken, die nicht im DB-Eigentum stünden, zuständig sei.

**Ulrich Göbbels (FDP)** bezieht sich auf Eschweiler, das Herr Schick in seinem Vortrag angesprochen habe, und fragt, ob Hoffnung bestehe, dass die Tunnelröhre Sticherberg irgendwann aufgeweitet werde.

**Herr Schick (DB Netz AG)** gibt Auskunft, man sei in Gesprächen über den Stich. Noch vor zwei Monaten habe mit den Verantwortlichen der Stadt Eschweiler zusammengesehen. Er sei dabei gewesen, weil die Diskussion eskaliert sei. Eschweiler müsse jede Vereinbarung durch die Städteregion abzeichnen lassen. Bei der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung hake es momentan. Nach Meinung der DB sei man sich

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>12</b>

von der Intention eigentlich einig. Es sei aber schwierig, ein solches Vertragswerk, abgestimmt mit der Städteregion Aachen, durchzusetzen.

**Stellv. Vorsitzender Höfken** wirft ein, das liege nicht an der Städteregion. Wenn es die nicht gäbe, würde der Kreis Aachen Probleme machen.

**Herr Schick (DB Netz AG)** meint, für die DB sei es ein schwieriger Abstimmungsbedarf. Man spreche mit der Stadt Eschweiler, die in diesen Gesprächen nur bedingt verbindliche Aussagen machen könne, sondern auch mit der Städteregion sprechen müsse – eine besondere Konstellation, die man in der Form nicht überall habe. Aber man bleibe an der Sache dran und sei guter Dinge.

**Stellv. Vorsitzender Höfken** bedankt sich sehr herzlich bei Herrn Schick. Bei Gelegenheit werde man wieder auf ihn zukommen.

**TOP 4      16. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen – Umwandlung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches (GIB) in einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB), Stadt Eschweiler  
hier: Erarbeitungsbeschluss  
Drucksache Nr. RR 37/2014**

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgende Beschlüsse:

1. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde, das Erarbeitungsverfahren gemäß § 19 Abs. 1 Landesplanungsgesetz NRW zur 16. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, auf dem Gebiet der Stadt Eschweiler auf Grundlage der Verfahrensunterlage (Stand: Mai 2014) durchzuführen.
2. Die in der Anlage aufgeführten Beteiligten (Beteiligtenliste) sind zur Mitwirkung an dem Verfahren aufzufordern (vgl. § 10 Abs. 1 Raumordnungsgesetz [ROG] i. V. m. § 13 Abs. 1 LPIG NRW). Ihnen ist Gelegenheit zu geben, innerhalb einer Frist von drei Monaten Bedenken und Anregungen vorzubringen. Die Regionalplanungsbehörde kann weitere Beteiligte zulassen, wenn sich dies im Laufe des Verfahrens als notwendig erweist.
3. Der Öffentlichkeit wird Gelegenheit gegeben, zu der beabsichtigten Regionalplanänderung Stellung zu nehmen (vgl. § 13 LPIG NRW i. V. m. § 10 Abs. 1 ROG). Hierzu wird die Verfahrensunterlage zur Regionalplanänderung bei der Städteregion Aachen sowie der Bezirksregierung Köln für die Dauer von drei Monaten öffentlich ausgelegt.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>13</b>

**TOP 5**      **15. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen – Erweiterung des Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches (GIB) Übach-Palenberg, Stadt Übach-Palenberg**  
**hier: Aufstellungsbeschluss**  
Drucksache Nr. RR 36/2014

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgende Beschlüsse:

1. Der Regionalrat nimmt die Niederschrift der Erörterung (vgl. Anlage 1 dieser Beschlussvorlage) und das Ergebnis der öffentlichen Auslegung der Planung (vgl. nachfolgende Begründung S. 10 Punkt 3.3) zur Kenntnis.
2. Der Regionalrat stellt die 15. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, gemäß § 19 Abs. 4 LPIG NRW in der Fassung des Planentwurfs (vgl. Anlage 2 dieser Beschlussvorlage – Aufzustellender Plan) auf. Er entscheidet über die nicht ausgeräumten Bedenken der Landwirtschaftskammer NRW, der Stadt Baesweiler und des Geologischen Dienstes NRW entsprechend dem Ausgleichsvorschlag der Regionalplanungsbehörde (vgl. Anlage 1 dieser Beschlussvorlage).
3. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde, die gemäß Beschluss zu Punkt 2 dieser Vorlage aufgestellte 15. Änderung des Regionalplanes der Landesplanungsbehörde NRW gemäß § 19 Abs. 6 Landesplanungsgesetz NRW anzuzeigen.

**TOP 6**      **Sachstandsbericht Erneuerbare Energien**  
Drucksache Nr. RR 41/2014

**Martin Metz (Die Grünen)** bezieht sich auf die Bauschutz- und Anlagenschutzbereiche im Luftverkehrsrecht. Nach seiner Kenntnis sei es ein wesentliches Problem, dass von der Flugsicherung bei den Funkfeuern teilweise ein 15 km-Radius gefordert werde. Man habe von bestimmten Abstimmungsgesprächen bzw. Nachforschungsbedarf gehört. Ihn interessiere, ob es vielleicht eine neuere Entwicklung gebe, die Schutzbereiche nicht ganz so streng zu handhaben. Denn eine strikte Auslegung hätte deutliche Auswirkungen auf das Potenzial an Windenergieflächen im Regierungsbezirk Köln.

**Herr Schilling (Bezirksregierung Köln)** antwortet, dazu gebe es Gespräche auf Bundesebene. Auch der Bundesverkehrsminister sei gefragt, wie mit den Radarschutzbereichen nach § 18a Luftverkehrsgesetz umzugehen sei. Es gebe aber noch keine neuen Entwicklungen. Es sei überlegt worden, diesen Radius grundsätzlich zu verkleinern.

Im Gespräch sei, wie die Flugsicherung mit diesen Anfragen umgehe. Das Verwaltungsverfahren stehe stark in der Kritik. Bisher kommt es i. d. Radarschutzbereichen zunächst grundsätzlich zu einer Versagung. Diese Verwaltungsakte sind für die planende Gemeinden und Investoren aber nicht differenziert genug d.h. unbrauchbar.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>14</b>

Es gebe aber Gespräche, um die Probleme bezüglich des Verwaltungsverfahrens und bestimmter Kriterien zu lösen.

Das Planverfahren der Bezirksregierung werde dadurch nicht aufgehalten – es müssten noch genug andere Bereiche abgearbeitet werden –; der sogenannte Layer der Luftaufsicht sei erst ganz am Schluss dran.

**Herr Neitzke (SPD)** möchte wissen, wann mit dem Abschluss der Einzelfallprüfung und der anschließenden Berichterstattung in der KRS zu rechnen sei.

**Herr Schilling (Dez. 32)** erläutert das weitere Verfahren. Wenn man belastbare Kriterien, abgestimmt mit den Ministerien, mit den Kreisen, habe, werde man die KRS informieren und bei der Verabschiedung der Kriterien einzubeziehen. Man werde also dem Regionalrat die Kriterien vorstellen – einschließlich Erläuterung, warum man auf sie gekommen sei –, und der Regionalrat werde sie Mitte des nächsten Jahres beschließen.

Der **Regionalrat** nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

**TOP 7      Trassensicherung und Reaktivierungsmöglichkeiten von Eisenbahnstrecken**  
Drucksache Nr. RR 38/2014

**Gudrun Zentis (Die Grünen)** macht deutlich, vor einiger Zeit habe man schon eine Vorlage bekommen; heute sei eine Tischvorlage hinzugekommen. Wenn man die Tabellen vergleiche, sei die Darstellung in der Tabelle und in den Ausführungen zum Teil unterschiedlich. Sie bitte, die Tabellen so zusammenzuführen, dass sie tatsächlich aussagekräftig und vergleichbar seien, und mit dem entsprechenden Kartenmaterial zu unterlegen, um in der Lage zu sein, das Thema intensiv in der ersten Sitzung der neuen Verkehrskommission des Regionalrats zu beraten.

Der **Regionalrat** nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

**TOP 9\_1    Anträge**

- a) **Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zum Fracking-Vorhaben der niederländischen Regierung**  
Drucksache Nr. RR 44/2014
- b) **Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zum Bahnknoten Köln: Ausbau der S11**  
Drucksache Nr. RR 45/2014
- c) **Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zum Fragenkatalog zum ökologischen Abfallwirtschaftsplan**  
Drucksache Nr. RR 46/2014

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>15</b>

Zu **TOP 9\_1 a)**:

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Der gemeinsame Antrag vom 24.06.2014 der Fraktionen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP zum Fracking-Vorhaben der niederländischen Regierung wird beschlossen.

Zu **TOP 9\_1 b)**:

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Dem gemeinsamen Antrag vom 24.06.2014 der Fraktionen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP zum Bahnknoten Köln: Ausbau der S11 wird zugestimmt.

Zu **TOP 9\_1 c)**:

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Der gemeinsame Antrag vom 24.06.2014 der Fraktionen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP zum Fragenkatalog zum ökologischen Abfallwirtschaftsplan wird angenommen.

## **TOP 9\_2   Anfragen**

- a)   Anfrage des Mitglieds des Regionalrats Peter Singer, DIE LINKE, zur Kartbahn Kerpen-Manheim**  
Drucksache Nr. RR 34/2014
- b)   Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Tagesordnungspunkt 8, Bahnbrücken im Regierungsbezirk Köln – Zustand, Sanierungsbedarf**  
Drucksache Nr. RR 47/2014

**Stellv. Vorsitzender Höfken** weist zu **TOP 9\_2 b)** darauf hin, dass er bereits gemeinsam mit TOP 8 behandelt worden sei.

Zu **TOP 9\_2 a)** lägen keine Wortmeldungen vor.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>16</b>

**TOP 10      Mitteilungen**

**a)      der Bezirksregierung**

- 1.      Abgrabungsmonitoring von Nordrhein-Westfalen –  
Lockergesteine  
Monitoringbericht für das Planungsgebiet Köln  
Drucksache 35/2014**
- 2.      Anregung zur Änderung des Regionalplans Köln –  
Deponie Davids Aldenhoven  
Drucksache Nr. RR 42/2014**
- 3.      Zusammensetzung des neuen Regionalrates  
Drucksache Nr. RR 40/2014**

**b)      des Vorsitzenden**

**c)      über Aktuelles aus den Kommissionen**

Zu **TOP 10 a) (1)**:

**Herr Götz (CDU)** führt aus, das Abgrabungsmonitoring für Lockergesteine könne man gut gebrauchen, wenn es um die Bearbeitung der Regionalpläne gehe. Damals bei der Beschlussfassung zur Abgrabung von hochreinem weißem Quarzkies habe man ein ähnliches Monitoring beschlossen. Ihn interessiere, wann Ergebnisse des Monitorings vorlägen.

**Herr Hundenborn (Bezirksregierung Köln)** antwortet, gemäß Beschluss des Regionalrats sei dies Anfang 2015 der Fall.

**Stellv. Vorsitzender Höfken** hält Folgendes fest:

Zu **TOP 10 a) (1)** habe der Regionalrat die Vorlage zur Kenntnis genommen.

Zu **TOP 10 a) (2)** habe der Regionalrat die Anregung der Gemeinde Aldenhoven zur Änderung des Regionalplans Köln, TA Region Aachen, zur Kenntnis genommen.

Zu **TOP 10 a) (3)** habe der Regionalrat die Vorlage zur Kenntnis genommen

Zu **TOP 10 b)** sei darauf hinzuweisen, dass am 25.07.2014 eine Sondersitzung der KRS mit dem Schwerpunktthema „Stadterneuerungsprogramm 2014 – Einplanungsvorschlag“ stattfinde. Die Unterlagen könnten erst am 21.07.2014 per E-Mail zur Verfügung gestellt werden. Die Einreichung beim Ministerium müsse bis zum 1. August erfolgen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 19. RR-Sitzung</b>	<b>RR 50/2014</b>	<b>17</b>

Zu **TOP 10 c)** lägen keine Mitteilungen vor.

Abschließend bedankt sich der Stellvertretene Vorsitzende – auch im Namen von Herrn Deppe – bei allen sehr herzlich für die Mitarbeit in den letzten fünf Jahren und schließt die Sitzung um 11 Uhr.

gez. Höfken  
(Stellv. Vorsitzender)

gez. Müller  
(Bezirksregierung Dez. 32)

gez. Bubacz  
(Regionalratsmitglied)

**Regionalrat  
- Anwesenheitsliste -**

**Regionalrats-Sitzung am 27. Juni 2014**

**1. Stimmberechtigte Mitglieder**

**CDU - Fraktion**

Name	anwesend
Borning, Ronald	X
Deppe, Rainer	entsch.
Dohmen, Hans-Willi	X
Donie, Brigitte	X
Fabian, Gerd	X
Finkeldei, Norbert	X
Götz, Stefan	X
Hauser, Benedikt	X
Hebbel, Paul	entsch.
Jansen, Franz-Michael	X
Jüngling, Liane	X
Kleine, Jürgen	
Möring, Karsten	entsch.
Rackwitz-Zimmermann, Heidi	X
Schmitz, Hans-Theo	X
Stefer, Michael	
Weber, Günter	X

**FDP**

Name	anwesend
Finke, Rudolf	X
Göbbels, Ulrich	X
Kirchmeyer, Christtraut	entsch.
Müller, Reinhold	X

**Die Linke**

Name	anwesend
Singer, Peter	X

**pro NRW**

Name	anwesend
Wolter, Judith	entsch.

**SPD - Fraktion**

Name	anwesend
Bubacz, Hans-Joachim	X
Buhse, Bodo	
Höfken, Heiner	X
Konzelmann, Thorsten	
Koschorreck, Peter	X
Krekels, Gerhard	X
Neitzke, Gerhard	X
Noack, Horst	
ten Haaf, Ralf	X
Tüttenberg, Achim	X
Wagner, Anton-Richard	X

**DIE GRÜNEN**

Name	anwesend
Metz, Martin	X
Beu, Rolf	X
Herlitzius, Bettina	X
Lambertz, Horst	
Waddey, Manfred	X
Zentis, Gudrun	X

**Freie Wähler**

Name	anwesend
Bornhold, Rüdiger	X

## 2. Beratende Mitglieder

Name	anwesend
Landschaftsverband Rheinland	
Stadt Aachen	
Stadt Bonn	
Stadt Köln	
Stadt Leverkusen	
Städteregion Aachen	
Kreis Düren	
Kreis Euskirchen	
Kreis Heinsberg	
Oberbergischer Kreis	
Rheinisch-Bergischer-Kreis	
Rhein-Erft-Kreis	X
Rhein-Sieg-Kreis	
Kornell, Günter LWK NRW	
Dr. Weltrich, Ortwin HWK zu Köln	entsch.
Schmitz-Temming, K.	
Jansen, Peter-Max	X
Kossiski, Andreas	
Silberbach, Ulrich	
Heimann, Uli	X
Sticht, Holger (Naturschutzverbände)	
Fink, Brunhilde (kommunale Gleichstellungsstellen)	X

## Fraktionsgeschäftsführungen

Hoffmann, Hajo	SPD
Knauff, Sebastian	CDU
Schäfer-Hendricks, Antje	GRÜNE
Jöde, Eberhard	FDP

## Teilnehmer von der Bezirksregierung Köln

Herr Kotzea	Vertretung AL 3
Herr Hundenborn	32
Frau Müller	32
Frau Hoff	32
Frau Feldmann	32
Herr Schilling	32
Herr Ulmen	32
Herr Schlaeger	32
Herr Plaszczyk	32
Frau Mudroch	32
Herr Schneemann	32
Herr Moritz	Pressesprecher
Herr Gemünd, August	pers. Referent

# Eisenbahnbrücken im Regierungsbezirk Köln



---

DB Netz AG

---

Erwin Schick

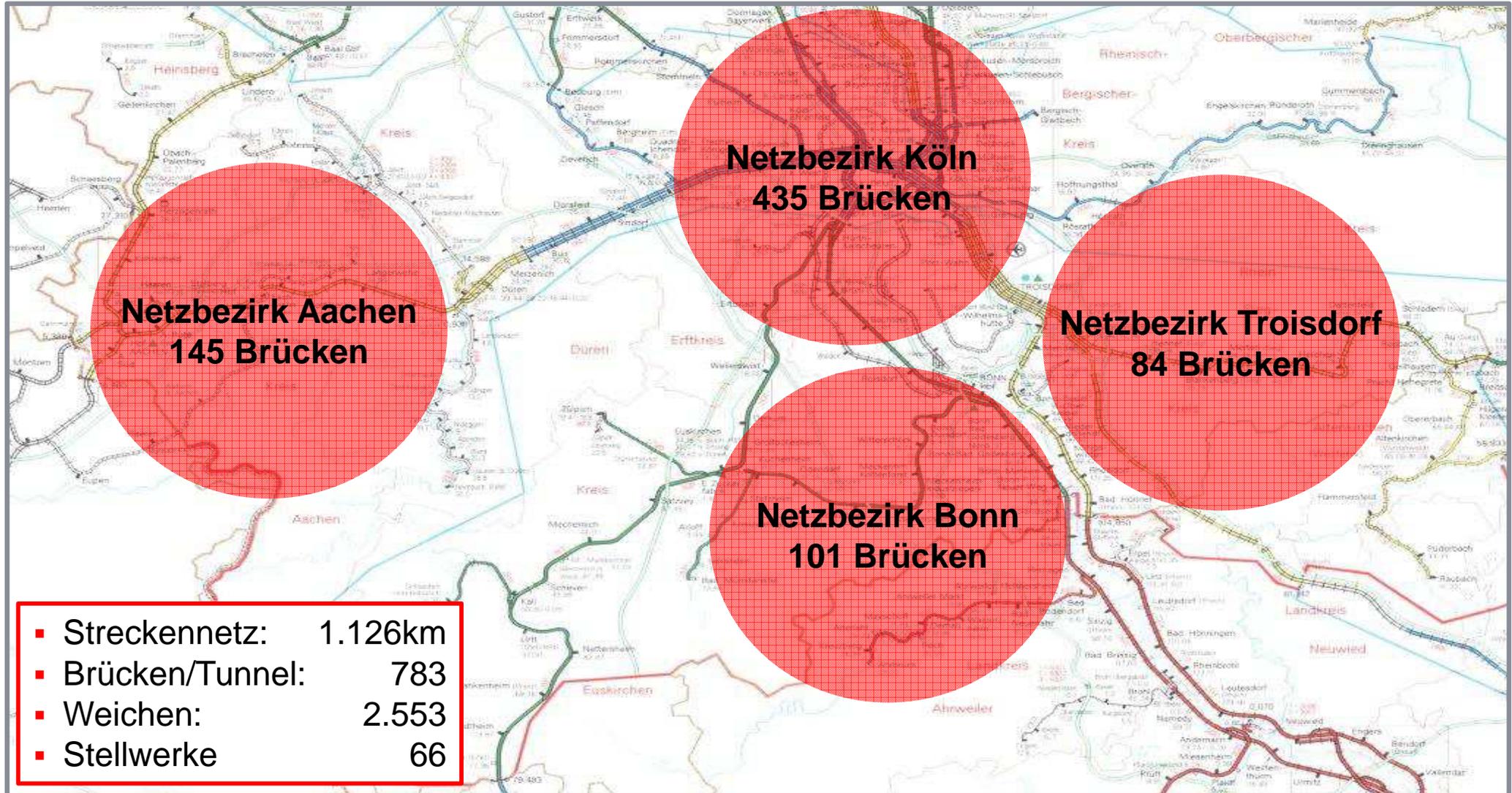
---

Produktionsdurchführung Köln

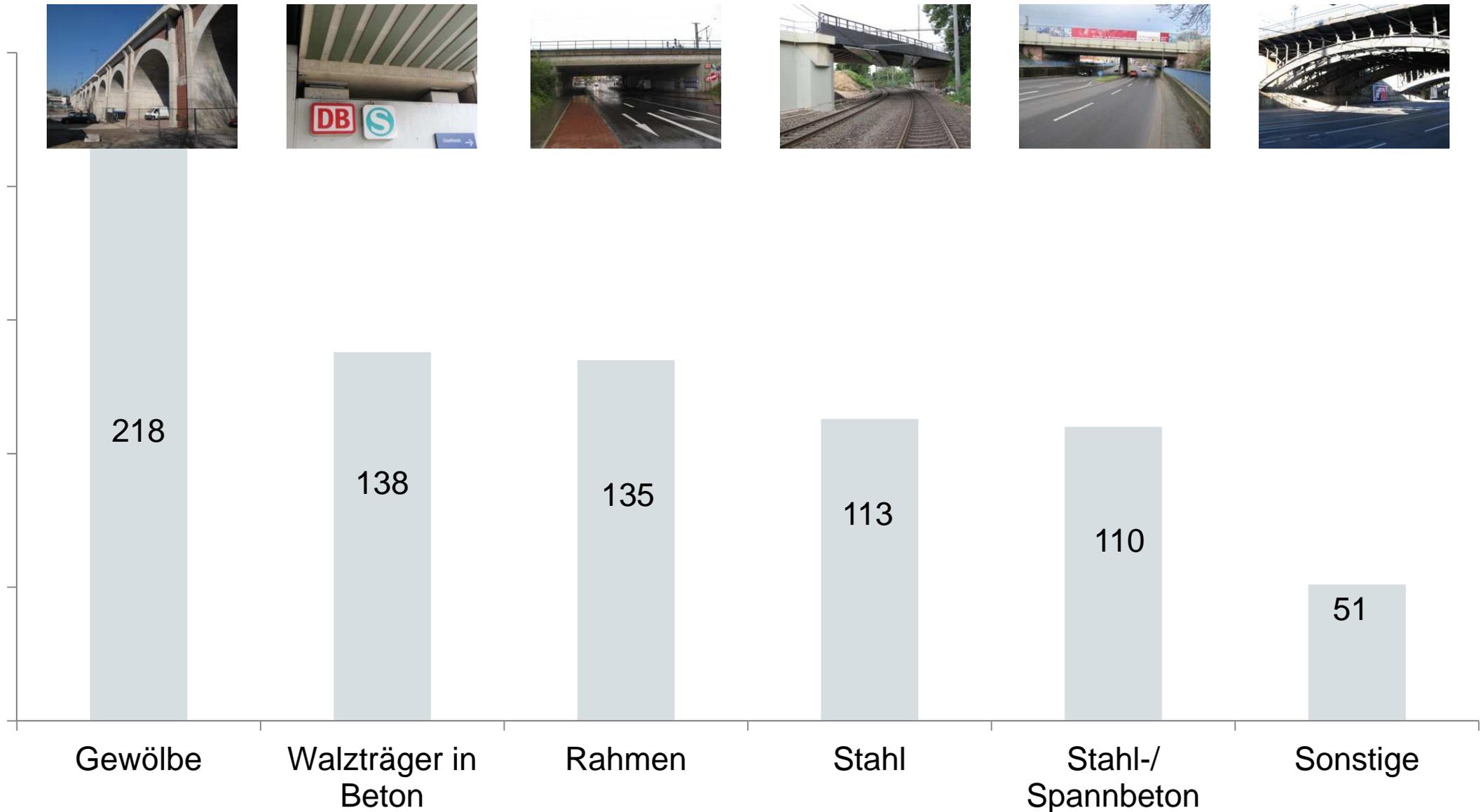
---

Köln, 27.06.2014

# Der Gesamtbestand des Produktionsstandorts Köln innerhalb des Regierungsbezirks Köln beträgt 765 Brücken

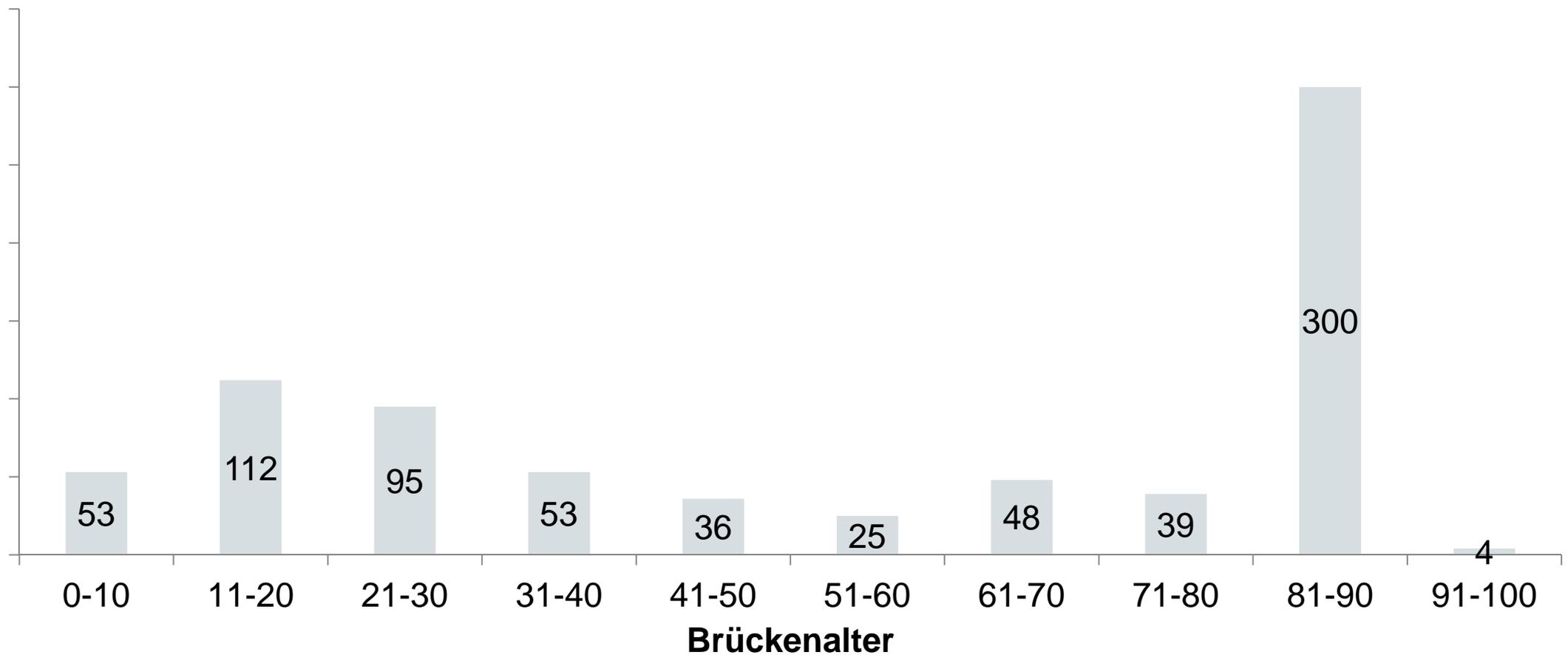


# Der Brückenbestand in der PD Köln (765 Brücken) besteht aus verschiedenen Bauarten



# Die Altersverteilung der 765 Brücken zeigt, dass mehr als die Hälfte der Brücken älter als 70 Jahre ist

## Anzahl der Brücken nach Alter



# Brücken unterliegen regelmäßigen Begutachtungen und werden je nach Zustand im Rahmen von Sonderinspektionen geprüft

DB Netz AG 18KJ Prod.-Durchf. Köln	Druckdatum : 14.04.2014 Zeit : 11:15:51 Seite : 1 / 5
<b>BEGUTACHTUNG</b>	
Zu Inpektionsauftrag : 116459989	NI01
Beschreibung : KJ10I/BR---/0901/2650000/003-010/FB2	
Inspektionsart : B80	Insp.Brücken
Durchführungstermin : 21.03.2014	
Fachbeauftragter : RAMRATH	
Technischer Platz : 2650000BR00009002650+ 3,010+1615  E Bertoldistraße	
Strecke : 2650 Köln Messe/Deutz --Essen-Altenessen-- - Hamm (Westf) Pbf	
Bauform : KBRGSTA Stahlbrücke	
Anzahl : STB : 004	
: Öffnungen : 001	
: Überbauten : 001	
: Widerlager : 002	
: Pfeiler : 000	
Anzahl Schäden : 001	
Sicherheitsrisiken : Anzahl der Schäden mit Risiken siehe Schadensliste!	
Zustand : alle Bauwerksteile (schlechteste Zustandskategorie 1-4) : heute: 02 in 6 Jahren: 03 in 18 Jahren: 03	
Regelinspektion: (Regel-) Begutachtung: Str. 2650 - km 3,010; Eü ü. Bertoldistr.; K-Buchforst	
Bemerkungen : Bauwerk in befriedigendem Gesamtzustand. 12 stählerne geschweißte Halbrahmen, die durch Querträger verbunden sind. Zwischen den Hauptträgern sind zusätzlich noch 2, die QT durchdringende Längsträger angeordnet. Gemeinsamer Obergurt von HT, QT und LT bildet das Fahrbahn-Blech. Längsstöße werden zwischen den Längsträgern in genieteter Verbindungsart aus... .. Querträger.	
<div style="border: 2px solid red; border-radius: 50%; padding: 10px; display: inline-block;"> <p style="margin: 0;">Sicherheitsrelevante Schäden werden umgehend beseitigt </p> </div>	
Sonstiges : ... .. (Inspektion bei ALV)	

- Alle 6 Jahre Begutachtung durch den Fachbeauftragten (vergleichbar TÜV)
  - Brückengutachten erstellen
  - Beseitigung von Kleinstmängeln, z.B. loser Putz, und Festlegung geeigneter Maßnahmen
- Alle 3 Jahre Brückenprüfung durch den Anlagenverantwortlichen (ALV)
  - Sichtprüfung aller Bauteile auf Grundlage des Brückengutachtens
- Jedes Jahr Überwachung durch den Bezirksleiter Fahrbahn während seiner Streckenbegehung
  - Sichtprüfung auf grobe Schäden, z.B. lose Geländeteile
- Jedes Jahr Begleitung/ Überprüfung des ALV konstruktiver Ingenieurbau (KIB) durch das Eisenbahnbundesamt (EBA -Aufsichtsbehörde)
  - Prozess, Fristeneinhaltung, Dokumentation und Qualität der Arbeit (Beteiligung an Inspektionen)
- Abhängig vom Zustand werden temporäre Sonderinspektionen durchgeführt

# Ungefähr 10% der Brücken wird mit der Zustandskategorie 4 bewertet

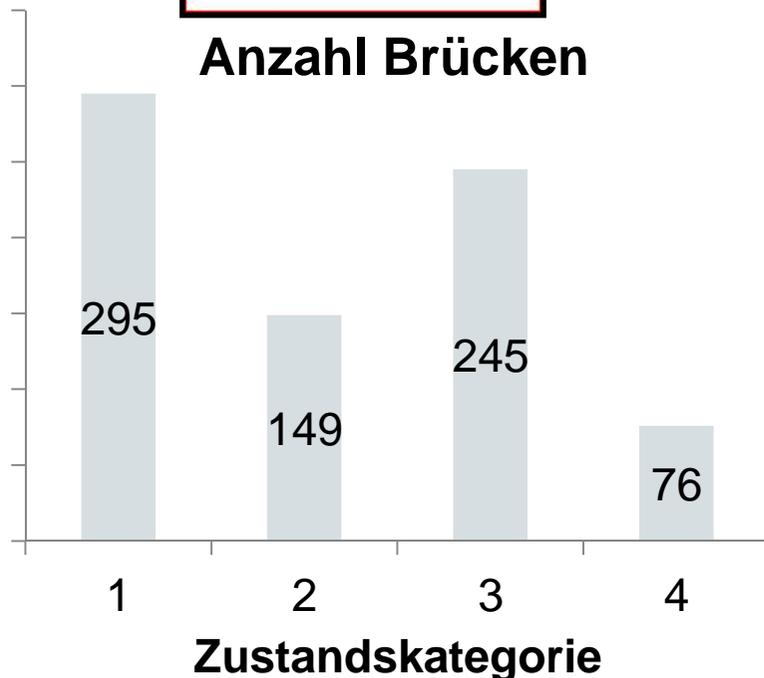
BEGUTACHTUNG	
Zu Injektionsauftrag	11945899
Baubeschreibung	K 110/BR--E001200002003-010F82
Werkstoff	BSE
Durchführungstermin	21.03.2014
Fachbeauftragter	BRUNNEN
Technischer Platz	380000080000002000+ 3.01+151F (E) Betriebsstraße
Struktur	2000 Köln Messe/Deutz - Essen-Altenessen - Hamm (West)/Pfl
Baufahrer	KBRGSTA Stahlbrücke
Art	278
Art	004
Art	001
Art	002
Art	000
Anzahl Schäden	001
Schadensbeschreibung	Anzahl der Schäden mit Flächen siehe Schadensliste!
alte Bauwerksteile (schlechteste Zustandskategorie 1-4)	heute: 02 in 5 Jahren: 03 in 10 Jahren: 03
Bemerkungen	Bemerkung in Instandsetzungsumsatz 12 stählerne geschweißte Metallrahmen, die durch Quertäger verbunden sind. Zwischen den Hochträgern sind zusätzlich noch 2 die 02' abgehängende Längsträger angeordnet. Gesamtlänge Überbauten mit HT, GT und LT bildet das Fahrbahn-Rost. Längsträger werden zwischen den Längsträgern in gerader Verbindung angeordnet. Auflockerung wie Bogenträger. WL 107,4 m. Sollwert 97,2 m im 2. Jahr. Bei überhöht 2. Klasse 0. Straße getrennte Schweißnähte an untergeordneten Verbindungen; punktuelle Korrosion der Carbonstahlträger. Feuerschutzbelag des Trägerrahmens. Mängel an den Überbauten. Letztlich rechts herzustellen.
Beilagen	Anlage 4 S. Schadenliste, 1 S. Fotobuch (weitere digitale Fotos bei ALV)

## Definition der Zustandskategorie (1 bis 4)

(Bewertung des Brückenzustands nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten!)

In jeder Kategorie ist die Stand-, Betriebs- und Verkehrssicherheit der Brücke gewährleistet!

- 1: Punktuelle Schäden am Bauwerksteil. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei langfristig zu erhaltenden Bauwerksteilen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu prüfen.
- 2: Größere Schäden am Bauwerksteil. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei lang und mittelfristig zu erhaltenden Bauwerksteilen auf ihre Wirtschaftlichkeit hin zu prüfen.
- 3: Umfangreiche Schäden am Bauwerksteil. Eine Instandsetzung ist für die Erhaltung der Verfügbarkeit aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterhin vertretbar.
- 4: Gravierende Schäden am Bauwerksteil. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich. Hier ist die Erneuerung des Bauwerkes zielführend, wobei der Zeitpunkt der Erneuerung auf Basis der Entscheidungskonferenz (Fachbeauftragter und ALV) festgelegt wird.



# Bei 35% der Brücken mit Zustandskategorie 4 wird in den nächsten 5 Jahren mit der Erneuerung/Baubeginn begonnen

- Priorisierung der Brücken (Kategorie 4) in Abhängigkeit vom Zustand (Entscheiderkonferenz)
- Brückenerneuerungen innerhalb der doppelten Mittelfristplanung (Zehnjahreszeitraum) sind in der Investitionsplanung der DB Netz AG eingestellt
- Maßnahmen nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) setzen das Einvernehmen des Straßenbaulastträgers voraus
- Planrechtsverfahren können Umsetzung der Baumaßnahmen verzögern
- Hoher Abstimmungsbedarf mit Städten, Kommunen und Straßenbaulastträgern bzgl. Brückenumbau und -umfang
- Integration Baumaßnahme in Baubetriebsplan/ Fahrplan (DB Netz AG) und in die städtischen Verkehrsplanungen
- Hohe projektbezogene Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

