

Bezirksregierung Köln

Regionalrat
<u>Sachgebiet:</u> Ergebnisprotokoll der 9. Sitzung
Drucksache Nr.: RR 69/ 2016
4. Sitzungsperiode

Köln, den 07.09.2016

Vorlage für die
10. Sitzung des Regionalrates
am 23. September 2016

TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 9. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 1. Juli 2016

Rechtsgrundlage: § 18 Geschäftsordnung des Regionalrates (GO)

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

Inhalt: – Niederschrift
 – Anwesenheitsliste

Anlagen: Anlage 1 „ÖPNV-Bedarfsplan 2017 – Maßnahmenvorschläge der Region“ zu TOP 10
 Anlage 2 „Abfallwirtschaftsplan Nordrhein-Westfalen, Teilplan Siedlungsabfälle“ zu TOP 13 a)

Beschlussvorschlag:

Der Regionalrat Köln genehmigt die Niederschrift.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	2

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Köln

Niederschrift

über das wesentliche Ergebnis der **9. Sitzung des Regionalrats** am Freitag, 1. Juli 2016, 10:06 Uhr bis 12:30 Uhr, im Plenarsaal der Bezirksregierung Köln

Vorsitzender:

Rainer Deppe (CDU)

Teilnehmer:

siehe beigefügte Anwesenheitsliste

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Rainer Deppe eröffnet die 9. Sitzung um 10.06 Uhr und heißt die Anwesenden herzlich willkommen.

Zunächst bittet der Vorsitzende die Anwesenden, sich von ihren Plätzen zu erheben, und gedenkt Ralf ten Haaf mit folgenden Worten:

Am 23. April 2016 ist unser Kollege Ralf ten Haaf aus Burscheid verstorben. Er wurde am 14. Februar 1955 geboren und war seit 2010 für die SPD-Fraktion Mitglied des Regionalrats, entsandt vom Rheinisch-Bergischen Kreis. Er gehörte bei uns der Strukturkommission, der Unterkommission Rhein-Berg und der Unterkommission Schiene an.

Wir haben mit ihm sehr gut und sachlich zusammengearbeitet. Die, die ihn ein bisschen kannten, haben auch bewundert, wie er mit viel Mut und Kraft seine schwere Krankheit durchlitten, aber auch bewältigt hat. Leider hat er den Kampf am Ende nicht gewinnen können.

Ich bitte Sie um ein kurzes Gebet für Herrn ten Haaf.

TOP 1 Feststellung der Tagesordnung

Vorsitzender Rainer Deppe teilt mit, die Einladung sei am 01.06.2016 unter Bekanntgabe der Tagesordnung form- und fristgerecht erfolgt. Die neueste Fassung der inzwischen mehrfach aktualisierten Tagesordnung sei vom 24.06.2016.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	3

Offensichtlich sei der Regionalrat beschlussfähig, da mehr als die Hälfte seiner Mitglieder anwesend sei.

Da sich kein Widerspruch erhebe, sei die Tagesordnung in dieser Form festgestellt.

TOP 2 Benennung eines stimmberechtigten Mitglieds des Regionalrats zur Mitunterzeichnung der Niederschrift der 9. RR-Sitzung am 1. Juli 2016

Vorsitzender Rainer Deppe hält fest, zur Mitunterzeichnung der Niederschrift werde Stefan Westerschulze, FDP, benannt.

TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 7. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln am 15. Januar 2016
Drucksache Nr. RR 44/2016

Der **Regionalrat** genehmigt die Niederschrift.

TOP 4 Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 8. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln am 4. März 2016
Drucksache Nr. RR 45/2016

Der **Regionalrat** genehmigt die Niederschrift.

TOP 5 a) Nachbesetzung eines stimmberechtigten Mitglieds
Drucksache Nr. RR 46/2016

Vorsitzender Rainer Deppe begrüßt Bodo Jakob, den der Kreistag des Rheinisch-Bergischen Kreises für die SPD-Fraktion als Nachfolger von Ralf ten Haaf als ordentliches Mitglied in den Regionalrat gewählt habe, als neuen Kollegen.

Bodo Jakob solle auch Mitglied der Strukturkommission, der Unterkommission Rhein-Berg und der Unterkommission Schiene werden.

Gemäß § 22 Abs. 3 Satz 1 der Geschäftsordnung des Regionalrats würden die Mitglieder der Kommissionen aus der Mitte der stimmberechtigten Mitglieder des Regionalrats gewählt.

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Der Regionalrat wählt Herrn Bodo Jakob (SPD) in die KRS, die UK_Schiene sowie die UK_RB.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	4

TOP 5 b) Wahl/Besetzung/Umbesetzung eines beratenden Mitglieds in der Verkehrskommission
Drucksache Nr. RR 57/2016

Vorsitzender Rainer Deppe teilt mit, die CDU-Fraktion habe Josef Thelen aus dem Kreis Heinsberg als Nachfolger für Liane Jüngling benannt, die aus der Verkehrskommission ausgeschieden sei.

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Der Regionalrat beruft Herrn Josef Thelen (CDU) in die Verkehrskommission.

TOP 6 Bericht über den Formatierungsprozess der Metropolregion Rheinland
– **Satzungsentwurf „Metropolregion Rheinland e. V.“**
– **Weitere Schritte (Termine)**

Regierungspräsidentin Gisela Walsken führt aus, mittlerweile habe sie schon mehrmals über den Formatierungsprozess berichtet. Jetzt gingen die Vorarbeiten langsam in die Phase, in der die Entscheidungen in den einzelnen Gebietskörperschaften und hier fallen müssten.

Nur wenige Vorbemerkungen zu den Gründen, über eine Metropolregion Rheinland zu diskutieren: Der Regionalrat erinnere sich sicher, man habe sich intensiv mit dem ersten Entwurf des Landesentwicklungsplans und mit vielen kritischen Einwendungen beschäftigt. Auch die Formulierung: „Das gesamte Land NRW ist eine Monopolregion“ sei als viel zu undifferenziert – ohne exakte Abgrenzung – kritisiert worden.

Man habe damals viele Einwendungen – auch aus dieser Runde – Richtung Staatskanzlei und oberste Planungsbehörde transportiert. Nun stehe man kurz davor, dass der erste LEP-Entwurf in einen zweiten übergehe. Wenn alle Planungen, wie vorgesehen, umgesetzt würden, werde das Landeskabinett am kommenden Dienstag diese überarbeitete Fassung verabschieden, in der zwei Metropolregionen vorkommen würden: die Metropole Ruhr oder Ruhrgebiet, schon relativ lange formiert aus der Zeit des Siedlungsverbands Ruhrkohlenbezirk, und die Metropolregion oder Metropole Rheinland.

Vor dem Hintergrund und der Kenntnis, dass sich das so entwickeln und im Landtag eine breite Mehrheit finden werde, habe man sich in dieser Region sehr frühzeitig mit den Düsseldorfer Kolleginnen und Kollegen auf den Weg gemacht, die Metropolregion Rheinland vorzubereiten. Darüber habe sie dem Regionalrat regelmäßig berichtet. In einer vorbereitenden Steuerungsgruppe, gleichberechtigt aus beiden Regierungsbezirken – Düsseldorf und Köln –, aus den kreisfreien Städten, den jeweiligen Kreisen, aber auch aus der Wirtschaft besetzt, habe man versucht, das Format Rheinland auf den Weg zu bringen.

Nach vielen Sitzungen in der Steuerungsgruppe liege nun ein Satzungsentwurf vor, der allen Fraktionen zugegangen sei. Man hoffe, diesen Entwurf mit einer breiten politischen Mehrheit auf den Weg zu bringen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	5

Dafür seien zwei Voraussetzungen notwendig: einmal die Akzeptanz, sich zunächst sehr schmal und konzentriert mit einem eingetragenen Verein aufzustellen und nicht direkt mit einem Regional- oder Metropolparlament oder einem Zweckverband zu starten. Dazu gehöre eine Grundsatzentscheidung, dass Vorsitz und Geschäftsstelle eines solchen Vereins zwischen den beiden Regierungsbezirken und den großen Städten aufzuteilen seien. Momentan gebe es den Vorschlag, die Geschäftsstelle in Köln anzusiedeln und den Vereinsvorsitz für die ersten zwei Jahre nach Düsseldorf zu geben, um in zwei Jahren oder in einem noch festzulegenden Turnus zu wechseln.

Anhand der übermittelten Vorlage wolle sie gerne noch einen Überblick über die Mitglieder geben. Darüber habe man viele Diskussionen geführt. Im Entwurf seien in § 3 unter Punkt 2 die Gründungsmitglieder des Vereins – die kreisfreien Städte, die Kreise, die Städteregion, aber auch die Wirtschaft – aufgeführt:

Gründungsmitglieder des Vereins sind:

a. die kreisfreien Städte

Aachen, Bonn, Düsseldorf, Duisburg, Köln, Krefeld, Leverkusen, Mönchengladbach, Remscheid, Solingen, Wuppertal

Dahinter stecke, was den Regierungsbezirk Köln betreffe, erstens die Anbindung des Aachener Raums. Sie habe aus dem Aachener Raum – auch aus der Zweckverbandversammlung – immer mitgenommen, dass es über die Euregio Maas-Rhein, also über die euregionale Verbindung, wichtig und sinnvoll sei, den Raum Aachen mit der Städteregion anzubinden.

Man finde zweitens die Stadt Duisburg und den Kreis Wesel. Es habe eine intensive Diskussion in mehreren Runden stattgefunden, ob es sinnvoll sei, die Stadt Duisburg mit dem Hafen und den Kreis Wesel anzubinden. Es sei sehr kritisch darüber debattiert worden, ob man gleichzeitig zur Metropolregion Ruhr und zur Metropolregion Rheinland gehören könne. Nach momentanem Sachstand werde vorgeschlagen, das zu ermöglichen – darüber müsse die Gründungsversammlung entscheiden –, wenn eine Klausel existiere, die an bestimmten Stellen Befangenheit ausschließe.

Das sei der Zwischenstand. Die Entscheidung treffe letztendlich die Mitgliederversammlung. Im Augenblick habe die Steuerungsgruppe mehrheitlich entschieden – es gebe auch Kritiker –, die Stadt Duisburg und den Kreis Wesel aufgrund der geopolitischen Lage im Rheinland und am Rhein und der Hafenbedeutung hinzuzunehmen.

Weitere Gründungsmitglieder im Satzungsentwurf seien die Kreise, ebenfalls alphabetisch geordnet:

b. die Kreise

Düren, Euskirchen, Heinsberg, Kleve, Mettmann, Viersen, Oberbergischer Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Kreis Neuss, Rheinisch-Bergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Wesel

Weiter gehörten dazu:

c. die Städteregion Aachen

d. der Landschaftsverband Rheinland

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	6

- e. die Handwerkskammern
Aachen, Düsseldorf, zu Köln
- f. die Industrie- und Handelskammern
Aachen, Bonn/Rhein-Sieg, Düsseldorf, Duisburg-Wesel-Kleve, Köln, Mittlerer Niederrhein, Wuppertal-Solingen-Remscheid

Die Industrie- und Handelskammern seien, was die Metropolentwicklung Rheinland betreffe, deutlich länger unterwegs, als die Steuerungsgruppe dieser Initiative. Es gebe bereits eine IHK Rheinland, und die Wirtschaft habe diese Zusammenarbeit immer nachhaltig unterstützt. Deshalb sei es sinnvoll, die IHKs als Gründungsmitglieder aufzunehmen.

Einigen Institutionen werde unter Punkt 5 des Satzungsentwurfs ein Gaststatus eingeräumt:

- a. den Bezirksregierungen Düsseldorf und Köln
- b. den Regionalräten Düsseldorf und Köln
- c. dem Regionalmanagement „Köln/Bonn e. V.“, der „Standort Niederrhein GmbH“, der „Bergischen Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft (Bergische Gesellschaft)“ und dem „Zweckverband Region Aachen“.

Intensiv diskutiert worden sei der wichtige Punkt, wie man die politische Einbindung sicherstelle. Zunächst einmal habe man bei allen Vollversammlungen, die man zwischendurch dreimal durchgeführt habe, jeweils die Regionalräte und die Landtagsfraktionen gebeten, dazuzukommen. Deshalb sei es selbstverständlich, dass diese Vertretung in der Mitgliederversammlung – siehe § 5 des Satzungsentwurfs – gewährleistet sei.

Zu § 6: Man habe intensiv darüber debattiert, wer der Mitgliederversammlung angehören solle – selbstverständlich nicht nur die Hauptverwaltungsbeamten, sondern auch die Vertreter der jeweiligen Gebietskörperschaften, also der Räte und Kreistage.

Alle Mitglieder des Vereins sollten drei Vertreter in die Mitgliederversammlung entsenden. Davon sei ein Vertreter der jeweilige Hauptverwaltungsbeamte der kommunalen Gebietskörperschaft oder ein von ihr benannter Vertreter bzw. die Direktorin des LVR. Die weiteren Vertreter der kommunalen Gebietskörperschaft seien in der jeweiligen Gebietskörperschaft Mitglied des Rates, des Kreistages oder des Städte-regionstages. Die weiteren Vertreter des LVR seien Mitglieder der Landschaftsversammlung.

Auch die Kammern würden in der Mitgliederversammlung entsprechend vertreten sein.

Auf die Aufgaben der Mitgliederversammlung – § 7 – wolle sie nicht im Einzelnen eingehen, da sie klassischer Art seien. Das sei im Entwurf nachlesbar. Dort sei auch ein Rederecht für ständige Gäste zu finden.

Zu § 8 weise sie ausdrücklich auf Punkt 6 hin, in dem genau das stehe, was sie vorhin zu Wesel und Duisburg gesagt habe:

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	7

6. Ein Mitglied ist nicht stimmberechtigt, wenn Gegenstand der Abstimmung eine Maßnahme ist, die das Mitglied in gleicher oder ähnlicher Weise auch als Mitglied eines anderen Vereins oder Verbandes betrifft.

Zu § 9 – Vorstand –, bestehend aus den Punkten 1 bis 8:

Ein Vorstand sei bei einem eingetragenen Verein üblich. Er solle aus 13 Mitgliedern bestehen. Auch hier seien beide Regierungsbezirke pari-pari beteiligt.

Unter Punkt 3 stehe: Vier Hauptverwaltungsbeamte würden von den kreisfreien Städten entsandt: zwei aus jedem Regierungsbezirk. Dabei sollten nach einer langen Diskussion die Oberbürgermeister der beiden großen Städte Düsseldorf und Köln gesetzte Mitglieder sein.

Weitere vier Hauptverwaltungsbeamte würden von den Kreisen sowie der Städtereion Aachen entsandt: zwei aus jedem Regierungsbezirk.

Die Kammern würden vier Mitglieder entsenden: zwei aus jedem Regierungsbezirk.

Der LVR solle über die Landesdirektorin eingebunden werden.

Unter Punkt 4 sei zu lesen, dass der Vorstandsvorsitzende alle zwei Jahre wechseln werde. Damit folge man den außerordentlich guten Erfahrungen des Köln/Bonn e. V., der dieses Modell schon viele Jahre praktiziere.

Laut Punkt 7 seien die Regierungspräsidentinnen und ein möglicher Geschäftsführer des Vereins in dem jeweiligen Vorstand ständige Gäste.

Um die konkrete Arbeit in einem weiteren Gremium zu strukturieren, schlage die Steuerungsgruppe vor, eine Art Lenkungskreis, beschrieben in § 11 des Satzungsentwurfs, zu bilden.

Dem Lenkungskreis sollten angehören:

- die Regionalmanagements, die bereits sehr viel Arbeit in der Metropolregion erledigten,
- die Leiter der eingesetzten Arbeitsgruppen
Der Regionalrat wisse, man sei über die Inhalte mit folgenden Arbeitsgruppen gestartet: Verkehr, Standortmarketing, Kultur und Tourismus, Forschung und Bildung.
- die Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden der Regionalräte Düsseldorf und Köln
Denn es sei sehr wichtig, dieses Arbeitsgremium unbedingt politisch zu verankern.
- der Geschäftsführer des Vereins
- zwei Mitglieder der Landschaftsversammlung Rheinland

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	8

Außerdem brauche man in einem Verein, der sich entwickeln und eine breite Akzeptanz finden solle, ein Kuratorium oder einen Beirat. Im Entwurf nenne man es in § 13 Kuratorium. Es gehe darum, wichtige Vertreter der Metropolregion mit anzubinden: Bildungseinrichtungen, Universitäten, Kirchen, Gewerkschaften, aber auch – das sei in der letzten Mitgliederversammlung ausdrücklich gewünscht worden – die Umweltverbände, weitere Unternehmen, Personen des öffentlichen Lebens.

Mit dem Satzungsentwurf habe man das Grundgerüst für den Vorschlag, eine Metropolregion Rheinland auf den Weg zu bringen. Selbstverständlich erfolge nun das, was bei Vereinsgründungen immer erforderlich sei: die Rückkopplung in alle Räte, Kreistage und die entsprechenden Gremien der Kammern und des Landschaftsverbands mit der Diskussions- und Entscheidungsmöglichkeit. Der Zeitplan sehe vor, dafür ein halbes Jahr bis zum Ende des Jahres 2016 zu veranschlagen. Wenn der Landesentwicklungsplan nächste Woche im Kabinett verabschiedet sei und dem Landtag zugeleitet werde, werde die erste Lesung Mitte September erfolgen. Man gehe von einer Verabschiedung in diesem Jahr aus. Deshalb sei geplant, im November 2016 eine Gründungsversammlung für die Metropolregion anzusetzen.

Abschließend sei anzumerken, das Ganze sei ein Vorschlag, der den Versuch unternehme, das Rheinland neben einer lange existierenden und arbeitenden Metropolregion Ruhrgebiet aufzustellen. Sie habe selbst erlebt, dass das mit den großen handelnden Städten nicht immer leicht sei. Ihr und auch ihrer Düsseldorfer Kollegin sei wichtig gewesen, das Ganze auf Augenhöhe zwischen den Kreisen, den kreisangehörigen Städten, den kreisfreien Städten sowie der Wirtschaft zu gestalten.

Für ebenso wichtig halte man die politische Anbindung an die Regionalräte in Düsseldorf und Köln. Vor einigen Tagen habe der Regionalrat Düsseldorf über die Metropolregion Rheinland diskutiert. Man habe jetzt alle Zeit der Welt, darüber zu debattieren; heute werde nichts verabschiedet. Gerne könne man das Thema in der nächsten Sitzung des Regionalrats erneut auf die Tagesordnung nehmen. Sie sei bereit, die Diskussion an allen Stellen – auch vor Ort in den Gebietskörperschaften – zu begleiten, weil sie in der Steuerungsgruppe gewesen sei.

Letzter Satz: Das Ganze funktioniere nur, wenn man es gemeinsam wolle. Sie sei sich mit Annemarie Lütkes und den Mitgliedern der Steuerungsgruppe einig, wenn es den Wunsch nach einer gemeinsamen Linie Rheinland – auch in den Gebietskörperschaften – nicht wirklich gebe, werde es keinen Sinn machen, eine Metropolregion Rheinland aufzustellen. Deshalb hoffe man, die Aufstellung hinzubekommen und im nächsten Jahr neben dem Ruhrgebiet zumindest als grob strukturiertes Rheinland in die Diskussion über Entwicklung, Fördermittel und die Herausforderungen der nächsten Jahre zu gehen.

Stefan Götz (CDU) dankt Regierungspräsidentin Gisela Walsken für ihr Engagement zur Gründung der Metropolregion Rheinland. – Er halte es ebenfalls für wichtig, dass sich das Rheinland neben dem Ruhrgebiet aufstelle. Dass dafür entsprechende Strukturen notwendig seien, sei unstrittig. Wenn man die Vorlage genauer betrachte, seien sicherlich einige Fragen etwas intensiver zu diskutieren, gerade wenn man davon ausgehe, dass das Rheinland gleichberechtigt neben dem Ruhrgebiet als Metropolregion stehen wolle.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	9

Zum einen müsse man diskutieren – auch intern –, ob die Einbindung der Politik ausreichend sei.

Zum andern sei wohl die Frage der Doppelmitgliedschaften strittig. Er – Götz – könne auch nicht gleichzeitig in der CDU und in der SPD sein; irgendwann müsse man sich entscheiden. Es sei auch nicht möglich, als Mitglied der CDU einen Gaststatus bei den Grünen zu beantragen. Er könnte sich eher vorstellen, Koblenz und Trier mit aufzunehmen, die früher einmal zur preußischen Rheinprovinz gehört hätten und bei der Abgrenzung „Rheinland – Ruhrgebiet“ passender als Duisburg oder Wesel wären.

Diese Frage sei auch mit dem Landschaftsverband noch einmal zu diskutieren. Der Landschaftsverband sei ebenfalls ein Gremium, das sich nicht auf das Rheinland beschränke; auch das gesamte rheinische Ruhrgebiet sei mit dabei. Von daher halte er es für diskussionswürdig, ob es sinnvoll sei und welches Symbol damit verbunden sei, die Geschäftsstelle des Vereins beim Landschaftsverband anzusiedeln. Das gehe bis zu der Frage, welcher Vertreter des Landschaftsverbands in der Metropolregion die Möglichkeit habe solle, mit entscheiden zu dürfen. Im Moment könnte damit auch das Ruhrgebiet mit entscheiden. Man müsste also noch einmal darüber sprechen, ob diese Art der räumlichen Abgrenzung der richtige Weg sei.

Zum Zweiten sei über die Ziele zu reden. Konkret formuliert sei einzig und allein, im Bereich Verkehr zusammenarbeiten zu wollen. Das sei sicher vernünftig, aber da passiere auch schon viel. Man müsse sich die Frage stellen, ob es sinnvoll sei, etwas Neues aufzusetzen, ohne dass die bisherigen Betreiber – Nahverkehr Rheinland und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr – mit am Tisch säßen. Das sei einer der Schwerpunkte, die inhaltlich behandelt werden sollten. Man müsse darüber nachdenken, ob bei den Aufgaben und bei der Frage, wer nachher mit am Tisch sitzen sollte, nicht das eine oder andere nachgearbeitet werden müsste.

Er wolle die kritischen Fragen im Raum stehen lassen. Es sei richtig, über das Thema zu diskutieren, das die Regierungspräsidentin immer wieder nach vorne gebracht habe. Man müsse sich als Rheinland und als Metropolregion Rheinland definieren und darüber reden, was in einem ersten Schritt der richtige Rahmen sei. Die räumliche Abgrenzung scheine ihm ein wesentlicher Punkt zu sein, der noch nicht hundertprozentig gelungen sei.

Auch **Gerhard Neitzke (SPD)** bedankt sich für das Engagement der Regierungspräsidentin, um die Metropolregion auf die Schiene zu setzen. Denn es sei wichtig, sich gegenüber dem Ruhrgebiet zu positionieren. Aufgrund der wirtschaftlichen Stärke des Rheinlands könne man mit erhobenem Haupt an die Sache herangehen.

Die SPD trete dafür ein, zunächst mal damit zu beginnen, die Metropolregion aufzustellen, ohne sofort neue Hürden aufzubauen. Vielmehr sollte man versuchen, schnellstmöglich zu starten – unter Einbeziehung der politischen Vertreter in den Gebietskörperschaften. Denn so ein Gremium könne nur funktionieren, wenn es von unten nach oben aufgebaut werde. Deshalb sei es unumgänglich, jetzt auch in den Gebietskörperschaften die politischen Gremien – die Stadtverordneten, die Kreistagsabgeordneten – mitzunehmen. Die Menschen müssten dahinterstehen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	10

Man sollte nicht unbedingt hochspielen, ob Duisburg oder Wesel dazugehören sollten – eine Diskussion, die auch in der letzten Versammlung in Düsseldorf einen breiten Raum eingenommen habe – und von vornherein Probleme hineininterpretieren, sondern starten und darauf achten, ob Probleme aufträten. Wenn ja, müsse man sie lösen.

Im Entwurf der Satzung stünden Aufgaben, die man anpacken sollte, ohne den Fehler des Zweckverbands Aachen zu machen, der gemeint habe, neue Aufgaben suchen zu müssen, und ein Strategiepapier herausgegeben habe, in dem wie in einem Warenhauskatalog alles aufgeführt worden sei, ohne sich mit der Sache auseinanderzusetzen.

Zum Nahverkehr: Der Regierungsbezirk Köln habe einen gut funktionierenden, schlank aufgestellten Nahverkehr. Etwas gut Funktionierendes sollte man nie anpacken. Sonst laufe man wie in Aachen Gefahr, ein Projekt beerdigen zu müssen, weil die Basis fehle. Aus dieser Erfahrung sollte man lernen. Wenn sich später einmal ergeben sollte, dass der Nahverkehr noch zu verbessern sei, könne man sich darüber unterhalten. Es sei falsch, nach Aufgaben zu suchen und Funktionierendes zu zerschlagen, um wieder bei null anzufangen.

Man sollte das anpacken, was im Satzungsentwurf stehe. Das sei schon umfangreich genug. Wenn man das in einem gewissen Zeitraum vernünftig aufs Gleis bringe, sei man auf dem richtigen Weg und werde in der Lage sein, in NRW die Vorreiterrolle zu übernehmen. Man sei wirtschaftlich stark und politisch gut aufgestellt. Wenn man die Aufgabe anpacke – das Ziel vor Augen –, erreiche man auch das Ziel.

Martin Metz (GRÜNE) hält es für nötig, die folgenden zwei Punkte anzusprechen:

Der erste Punkt sei der Inhalt, der Wille zur Kooperation. In einer sich verändernden Welt würden die Maßstäbe größer, und es sei eine Binsenweisheit, die kommunalen Grenzen seien ein Hemmschuh, wenn man das Ziel habe, große Probleme zu lösen. Dieses Ziel verfolgten alle, wenn auch auf unterschiedlichen Wegen.

Der zweite Punkt sei die Institutionalisierung dieser regionalen Zusammenarbeit. Das sei zu unterscheiden; denn man starte nicht bei null. Auch der Regionalrat sei ein institutionalisiertes Gremium regionaler Zusammenarbeit, und es habe in der Vergangenheit auch andere Prozesse gegeben. Die Vereinsgründung zur Metropolregion Rheinland sei ebenfalls nicht aus dem luftleeren Raum gekommen, sondern ihr sei ein längerer, sehr breit angelegter Prozess vorangegangen.

Ein Satzungsentwurf liege vor. Man könne darüber diskutieren, ob man diese Institutionalisierung der regionalen Zusammenarbeit für sinnvoll und fruchtbar halte. Er - Metz – begrüße die Bereitschaft von Regierungspräsidentin Walsken und Stefan Götz, diesen Diskussionsprozess im Regionalrat zu führen.

Als Mitglied des Stadtrates St. Augustin und des Kreistages Rhein-Sieg sei ihm Folgendes zu sagen erlaubt: Wenn man von Gremien wie Vorstand, Lenkungskreis, Arbeitskreis, Kuratorium lese, könne er nur hoffen, dass es die Hauptverwaltungsbeamten, die immer wieder über Personalmangel und überbordende Aufgaben klagten, schafften, dieser Fülle von neuen Gremien gerecht zu werden. Auch über diesen Punkt sei zu diskutieren.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	11

Die Einbindung der Kommunalen, ein wichtiger Punkt, sei angesprochen worden. Im Satzungsentwurf stehe in § 2: Ziel des Vereins sei die Positionierung nach innen und außen, die Bündelung von Interessen. – Die Frage sei, wer das machen solle.

Aus § 7 gehe hervor, dass die Mitgliederversammlung im Wesentlichen organisatorische Aufgaben wahrnehme: zum Beispiel Jahresabschlüsse, Einsetzen von Gremien.

In § 10 heiße es im ersten Satz lapidar: Der Vorstand sei für alle Angelegenheiten des Vereins zuständig, soweit sie nicht durch die Satzung der Mitgliederversammlung zugewiesen seien. – Das bedeute, dass die 13 Mitglieder des Vorstands für alle inhaltlichen Fragen der Positionierung zuständig seien und dass das nicht Angelegenheit der Mitgliederversammlung sei.

Der Vorstand setze sich wie folgt zusammen: vier Hauptverwaltungsbeamte aus kreisfreien Städten, vier Hauptverwaltungsbeamte aus den Kreisen, vier Vertreter der Kammern – das finde er, Metz, interessant – und die Direktorin des Landschaftsverbands. Wenn diesen Personen per Satzung die Positionierung in inhaltlichen Fragen übertragen werde, müssten sich alle Kommunalpolitiker durch die Bank, ob links oder rechts, fragen, ob sie bereit seien, diese Aufgaben zu delegieren, und ob sie meinten, diese Übertragung an 13 Personen entspreche demokratischen Grundsätzen.

Demokratische Aushandlungsprozesse seien nicht immer leicht – das erlebe man überall, auch im Regionalrat –, aber sie seien sehr wertvoll und ein Grundprinzip der Zusammenarbeit. Als Politiker – hier als Kommunal- oder Regionalpolitiker – wisse man, dass es keinen Volonté générale für eine Region gebe, etwas, vom dem alle wüssten, dass es zu geschehen habe und man nur eine Institution brauche, um es umzusetzen. Vielmehr finde eine Diskussion statt, in der versucht werde, zu inhaltlichen Themen einen Ausgleich, einen Kompromiss zu finden. Das sei manchmal ein bisschen anstrengend, gehöre aber zum Fundament der Zusammenarbeit.

Er habe als überzeugter Politiker Zweifel, ob diese Struktur mit acht Hauptverwaltungsbeamten, vier Vertretern der Kammern und einer Direktorin des LVR auf Dauer den Ansprüchen, die man an sich selber haben sollte, gerecht werde. Darüber sollte man sehr intensiv diskutieren. Die Grünen seien gerne bereit, mit ihren Ideen und Vorschlägen in diesen Diskussionsprozess einzusteigen.

Reinhold Müller (FDP) betont, einerseits sei man der festen Überzeugung, eine Metropolregion Rheinland zu benötigen, um das Rheinland auch im Wettbewerb mit anderen Regionen aufzustellen. Metropolregionen seien nichts Neues, wie man es an der Metropolregion Ruhr und vor allem an den Metropolregionen Nürnberg und München in Süddeutschland sehe. Man müsse überlegen, wie man sich aufstelle und welche Aufgabe man wie übertrage. Noch vieles sei im Verhältnis zu den bestehenden Strukturen unklar.

Martin Metz habe zu Recht darauf hingewiesen, der Vorstand habe die inhaltliche Arbeit zu erledigen. Die anderen Gremien seien nur für Zuarbeit und Organisation zuständig. Das sei aus seiner – Müllers – Sicht nicht der richtige Weg. Es müsste eine stärkere politische Aufstellung erfolgen, als das bisher der Fall sei. Sonst finde man keinen Konsens.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	12

Das Ganze sei auch stark bürokratisiert, wenn man berücksichtige, welche Gremien vorgesehen seien, wie etwa Vorstand, Mitgliederversammlung, Kuratorium, Arbeitskreise. Man sollte vielleicht über eine Verschlinkung nachdenken.

Das Thema „Landschaftsverband“ sei angesprochen werden. Er – Müller – habe erhebliche Bedenken gegenüber dem Vorgeschlagenen. Man müsse im Vergleich zu Düsseldorf klären, was der Regierungsbezirk Düsseldorf umfasse, ob Duisburg, Wesel, Oberhausen, Mülheim Bestandteil der Metropolregion seien oder nicht. Über den Landschaftsverband wären sie es; denn sie könnten von dort benannt werden. Das halte er für wenig glücklich.

Er sei auch strikt gegen die Doppelmitgliedschaft. Man könne nicht in beiden Organisationen Mitglied sein. Die Betreffenden dürften vielleicht wegen Befangenheit nicht mit abstimmen, hätten jedoch sämtliche Informationen. Das heiÙe, sie wüssten immer, was die Metropolregion Rheinland vorhabe, während die Metropolregion Rheinland keine Informationen über die Metropolregion Ruhr habe. Er halte das wegen des Konkurrenzkampfes zwischen den beiden Metropolregionen für keine gute Lösung.

Zur politischen Seite: Wenn die Mitgliederversammlung von kommunaler Seite mit drei Vertretern – ein Hauptverwaltungsbeamter und zwei Kreistagsmitglieder, zum Beispiel ein Mitglied von der CDU und eines von der SPD – besetzt sein werde, würden viele Parteien gar nicht in Erscheinung treten. Die Grünen könnten es irgendwo mit Ach und Krach schaffen. Aber Parteien wie FDP, Freie Wähler, Die Linke fielen unter den Tisch. Das halte er für keine gute Lösung. Man brauche ein politisches Konstrukt für die gemeinsame Arbeit aller im Rheinland tätigen Strömungen.

Zu den Arbeitskreisen habe die FDP-Fraktion die negative Erfahrung gemacht, permanent überhaupt nicht oder verspätet eingeladen zu werden. Das funktioniere nicht. Auch daran müsste man arbeiten, wenn man das verbessern wollte.

Über die Beteiligten am Nahverkehr habe man gesprochen. VRS, NVR seien nicht beteiligt. Auch der Landesbetrieb, der in der Verkehrspolitik eine Rolle spiele, komme in dem Konstrukt nicht vor. Man könne keine Verkehrspolitik machen, wenn die Handelnden oder die wichtigsten Behörden, die man dazu brauche, nicht präsent seien. All das sei noch nachsteuerungsbedürftig.

Gleichwohl müsse man die Metropolregion Rheinland schaffen, sie aber so strukturieren, dass sie sich nicht mit bestehenden Strukturen verheddere. Die Zeit, um das zu erreichen, müsse sich der Regionalrat nehmen, und das sei wohl auch zu leisten. Denn man werde im Konzert keine Rolle spielen, wenn man den Schritt nicht schaffe.

Dr. Ortwin Weltrich (HWK zu Köln) stellt sich als Mitglied der Steuerungsgruppe und als stellvertretender Vorsitzender des Region Köln/Bonn e. V. vor. Ihm sei daran gelegen, einige Einschätzungen aus dem Wirtschaftsbereich zu geben.

Bei Duisburg und Wesel, das angesprochen worden sei, habe man es sich nicht einfach gemacht, und das Thema sehr lange diskutiert. Hintergrund sei, dass man von einem gemeinsamen Wirtschaftsraum ausgehe. Die Häfenkooperation zwischen Köln, Düsseldorf und Duisburg sei für die Metropolregion Rheinland ganz entscheidend. Deshalb wäre es aus Wirtschaftssicht nicht besonders klug, Duisburg auszu-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	13

schließen. Regierungspräsidentin Walsken habe deutlich gemacht, dass es dazu unterschiedliche Einschätzungen gegeben habe. Das Ziel der Wirtschaft sei gerade, mit der Metropolregion Rheinland die Grenzen zu überschreiten, um einen Wirtschaftsraum und gleichzeitig einen Politikraum zu definieren, der im europäischen Kontext wettbewerbsfähig sei.

Mit dem Landschaftsverband Rheinland, vertreten im Vorstand des Region Köln/Bonn e. V., habe man sehr positive Erfahrungen gemacht. Voller Selbstbewusstsein dürfe er, Weltrich, einmal sagen, Nordrhein-Westfalen habe derzeit das beste Regionalmanagement – eine Erfolgsgeschichte, über die man im Regionalrat gerne weitergehend berichten könnte. Viele kommunale Vertreter, die vom Region Köln/Bonn e. V. und von den Projekten profitiert hätten, wüssten das.

Ob es sinnvoll sei, die Mitgliederversammlung zu erweitern, sei auch eine lange Diskussion gewesen. Aber wenn man sich die Satzung genau anschau, müsse die Mitgliederversammlung die vom Vorstand beschlossene Jahresarbeitsplanung beschließen. Die Mitgliederversammlung habe also schon wesentlichen Einfluss, wenn sie ihn denn wahrnehme.

Bei der Zahl der Gremien sei auch er sehr skeptisch. Es handle sich um Kann-Regelungen. Der Vorstand müsse all die Gremien nicht einberufen. Die Handwerksseite sei wegen des erfolgreichen Regionalmanagements davon ausgegangen – die IHKs sähen das etwas anders –, die Metropolregion Rheinland nicht mit Aufgaben zu überfrachten, um nicht ohne Not Kosten zu produzieren. Die Aufgaben müssten im Laufe der Jahre wachsen. Aber man brauche ein leistungsfähiges Konstrukt. Die Satzung sollte also auch für künftige Aufgaben geeignet sein, um eine Satzungsänderung zu vermeiden.

Die erste Aufgabe sei – das müsste die Mitglieder des Regionalrats und anderer Gremien als Politiker interessieren –, ein Bewusstsein für die Durchsetzung von Interessen gegenüber dem Land, dem Bund und der Europäischen Union zu haben. Es werde also erst einmal eine politische Gemeinschaft sein. Die Landtagsabgeordneten aus dem Rheinland müssten gemeinsam aufstehen und in Düsseldorf sagten, sie seien das Rheinland, und es gebe nicht nur das Ruhrgebiet als Formation. Es müssten auch Fördergelder ins Rheinland fließen. Das gelte genauso für die Bundestagsabgeordneten. Die EU sei etwas anders strukturiert.

Jetzt exakte Ziele herunterzubrechen, sei verfrüht. Man befinde sich noch im Findungsprozess; die Gründung sei nicht einmal erfolgt; und man wisse auch nicht, ob sich die Mitgliederversammlung für oder gegen Duisburg und Wesel entscheiden werde. Es sei richtig, darauf zu verzichten, eine Vielzahl von Zielen zu definieren. Denn keiner wisse, ob sie hinterher überhaupt die Stoßrichtung der gefundenen Struktur widerspiegeln.

Zum Kuratorium habe man überlegt, wie es möglich sei, zum Beispiel wichtige Institutionen wie die Wissenschaftseinrichtungen, die einzigartige universitäre Landschaft im Rheinland, zu integrieren. Das müsse man abwarten.

Ansonsten hätten weder die Hauptverwaltungsbeamten noch die Hauptgeschäftsführer so viel Zeit, dass sie Interesse an weiteren Gremien hätten. Man werde schon darauf achten, dass der Verein schlank strukturiert bleibe.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	14

Regierungspräsidentin Gisela Walsken geht auf einige Themenbereiche ein, die in mehreren Wortbeiträgen eine Rolle gespielt hätten:

Das Thema „Duisburg/Wesel“ werde sie ausklammern. Darüber werde die Mitgliederversammlung entscheiden.

Sie wolle noch einmal darauf hinweisen, dass der gesamte Prozess „Metropolregion Rheinland“ von den Inhalten her entstanden sei. Man habe sich vor etwa eindreiviertel Jahren zum ersten Mal mit den genannten Kreisen und kreisfreien Städten und der Wirtschaft in einer großen Veranstaltung zusammengefunden und überlegt, welche Themen in einer möglichen Metropolregion die wichtigsten wären. Kein Mensch habe damals über irgendwelche Gremien diskutiert.

Das Thema „Verkehr und Infrastruktur“, damals begleitet von der A1-Diskussion, sei als zentral angesehen worden. Dazu existiere bereits eine sehr gute Arbeitsgruppe, an die die Verkehrsverbände intensiv angebunden seien. Man habe sich vorgestellt, nichts Neues zu erfinden, sondern zu versuchen, diese Arbeitsgruppe so einzubeziehen, dass man für den Verkehrsbereich eine Aufstellung für das Rheinland hinbekomme. Das habe hervorragend funktioniert.

Beim Thema „Kultur und Tourismus“ könne man schon die Verbindung zum Landschaftsverband schlagen. Da der Landschaftsverband Rheinland bis auf drei Kommunen das Gebiet der Metropolregion abdecke, müsse man differenziert argumentieren. Die Städte Oberhausen, Mülheim und Essen seien nicht dabei, unterstellt Duisburg und Wesel seien dabei. Ansonsten umfasse das Gebiet den Landschaftsverband Rheinland.

Der Grund dafür, dass der Landschaftsverband dabei sei, sei die Vertretung der Städte und Gemeinden, insbesondere in der Arbeitsgruppe „Kultur und Tourismus“. Die Städte Oberhausen, Mülheim und Essen hätten nach Rücksprache mit der Landesdirektorin überhaupt keine Einwände, dass sich der Landschaftsverband an dieser Stelle engagiere, weil ein großer Teil der Mitglieder das Gebiet abdecke. Daher kämen die Initiative des Landschaftsverbands Rheinland und auch seine Bereitschaft, sich als kommunaler Umlageverband zu engagieren und einen Geschäftsstellenstandort zu finanzieren. Auch dazu bedürfe es erst der Beschlüsse in den Gremien des Landschaftsverbands und damit der Beschlüsse der Gebietskörperschaften. Das sei ein Angebot, und dieses Angebot habe man sehr gerne mit aufgenommen, weil man wisse, irgendwann über die finanzielle Seite reden zu müssen.

Die Arbeitsgruppe „Kultur und Tourismus“ werde nicht nur zu 100 % über den Landschaftsverband geleitet, sondern sei auch durch Inhalte, die der Landschaftsverband in diesen Feldern hier im Rheinland an Aktivitäten auf den Weg gebracht habe, bestimmt gewesen. Es sei ihr sehr wichtig, das noch einmal deutlich zu machen.

Die Arbeitsgruppe „Standortmarketing“ werde intensiv von Bonn betreut. Beim Stichwort „gemeinsame Messeauftritte“ sei das Ruhrgebiet ein Stück weiter und habe mittlerweile ebenfalls eine Reihe von Arbeitspunkten und Aktivitäten auf den Weg gebracht.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	15

Zur Arbeitsgruppe „Forschung und Bildung“: An keiner Stelle sei den am Prozess Beteiligten so deutlich der Hinweis zugetragen worden, sich im Rheinland zu formieren, wie von den Universitäten und Einrichtungen der Bildung und Weiterbildung. Die jeweiligen Rektoren der großen Universitäten – auch im Regierungsbezirk Köln – hätten mehrfach darum gebeten, den Formatierungsprozess voranzutreiben.

Sie – Walsken – sei sehr froh, dass die IHK aus dem Aachener Raum dabei eine Führungsfunktion übernommen habe. Dazu brauche man natürlich dringend die Kammern und die IHKs. Deswegen lege sie großen Wert auf die Feststellung, dass der Prozess nicht dazu diene, Gremien zu schaffen, sondern von den inhaltlichen Anforderungen aus der Region komme. Sehr schnell sei, insbesondere im Verkehrs- und Infrastrukturbereich, erkannt worden, wie bedeutsam es sei, über die Regierungsbezirksgrenzen hinaus zu denken. Ihr wäre es sehr wichtig, das weiterhin in den Vordergrund zu stellen.

Noch ein paar Anmerkungen zu der Aussage von Martin Metz, alles sei von oben dominiert: Das Gegenteil sei der Fall. Sie bitte, die einzelnen Punkte in Ruhe nachzulesen. Zu Beginn eine schlanke Organisation zu haben, sei ausdrücklicher Wunsch aller Gebietskörperschaften in der Steuerungsgruppe. Die schlankste Variante sei der eingetragene Verein, der einen Vorstand und eine Mitgliederversammlung brauche.

Selbstverständlich könnte man alle beteiligen, wie von Reinhold Müller gefordert. Wenn Reinhold Müller einen anderen guten Vorschlag mit schlanker Organisation habe, bitte sie, diesen zu nennen.

Man habe sich für den eingetragenen Verein entschieden, weil in einem eingetragenen Verein die Mitgliederversammlung die größten Rechte habe. § 7 der Satzung regle die Aufgaben der Mitgliederversammlung, die für alles zuständig sei: die Satzung vorgeben und damit sämtliche Steuerungsfunktionen; die Arbeitskreise einsetzen, also die inhaltlichen Themen setzen; über das Geld entscheiden; die Repräsentanz des Vereins übernehmen.

Die inhaltliche Arbeit passiere nicht im Vorstand, der nach e. V.- und Satzungsrecht notwendig sei, sondern im Lenkungskreis. Deshalb sei es ihr äußerst wichtig gewesen, die Regionalräte einzubinden. Dass in der Regionalratsspitze nicht alle vertreten seien – Stichwort: Nichtfraktionen –, sei ein anderes Thema, das nicht im Zusammenhang mit der Metropolregion Rheinland diskutiert werden sollte. Einstimmig habe man festgestellt, dass der eingetragene Verein eine schlanke Einstiegsform sei, um erst einmal zu starten. Ob irgendwann ein Zweckverband oder etwas völlig anderes daraus werde, werde später von denen entschieden, die die Metropolregion Rheinland irgendwann auf den Weg gebracht hätten.

Sie freue sich auf den Diskussionsprozess und hoffe, vielleicht einen Weg zwischen einer wirkungsvollen Organisation und einer politisch klugen Beteiligung zu finden. An allererster Stelle stehe für sie dieses Gremium, der Regionalrat, in dem die Regionalpolitiker im Regierungsbezirk Köln vertreten seien. Das gelte auch für die Düsseldorf Kollegen. Deshalb sei es ein wesentlicher Punkt gewesen, dass die einzelnen Mitglieder der Regionalräte in der Mitgliederversammlung breit vertreten seien und der Regionalrat dem Lenkungskreis angehöre. Wenn man sich die Aufgaben des

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	16

Vorstands genau betrachte, werde man schnell merken, dass nichts ohne die Mitgliederversammlung passieren werde.

Sie – Walsken – sei gerne bereit, auch in den Fraktionsberatungen zur Verfügung zu stehen. Das Thema werde ja im Regionalrat weiter diskutiert.

Vorsitzender Rainer Deppe dankt der Regierungspräsidentin für ihre engagierte Erläuterung der Absichten, die in der Steuerungsgruppe diskutiert worden seien. – Man werde das Thema immer wieder beraten. Aus allen Wortmeldungen sei erkennbar, dass man gemeinsam die Bildung einer Metropolregion Rheinland für sinnvoll halte. Man sei sich darüber im Klaren, dass das Rheinland seine Stärken nur dann ausspielen könne, wenn alle zusammen an einem Strang zögen.

TOP 7 Überarbeitung des Regionalplans

Marco Schlaeger (Bezirksregierung Köln) trägt den aktuellen Sachstand vor:

Im Rahmen des Workshops, den man im März gemeinsam durchgeführt habe, habe man angekündigt, in Kürze mit der ersten vorbereitenden Stufe – Einbeziehung der Kommunen in den ersten informellen Teil des Planungsprozesses – zu beginnen. Das habe man getan. In den vergangenen Wochen habe man den Regierungsbezirk bereist, alle Kreise besucht und mit allen Kommunen Informationsgespräche geführt. Außerdem habe hier im Hause ein Termin mit den kreisfreien Städten Bonn, Köln und Leverkusen stattgefunden.

Zum wesentlichen Inhalt dieser Gespräche, wie im März erläutert: Man bereite die Kommunen auf die Einzelgespräche vor, die man im Herbst 2016 aufnehmen werde, um als wesentliche Grundlage des Plankonzepts zu einer gemeinsamen Bestandsaufnahme über die Ausgangsbedingungen und die jeweiligen Entwicklungsvorstellungen in den einzelnen Kommunen zu kommen. Die frühzeitige Einbeziehung der Kommunen sei ein wesentlicher Schritt, den man bewusst an den Anfang des Prozesses gestellt habe.

Seinerzeit habe man im Workshop den Ablauf des Prozesses dargestellt. Man werde auch mit allen anderen Akteuren ins Gespräch kommen und noch weitere Foren bilden. Parallel liefen teilweise schon Abstimmungsprozesse mit anderen regionalen Akteuren.

Aber die kommunalen Gespräche seien der Bezirksregierung sehr wichtig, und nach all diesen Terminen habe man den Eindruck, dass diese Vorgehensweise vor Ort grundsätzlich sehr positiv aufgenommen und akzeptiert worden sei. Man habe noch nicht auf alle Fragen, die gestellt worden seien, eine Antwort geben können. Vieles werde mit den Beteiligten noch entwickelt.

Die Präsentationen, vorgestellt bei den Vor-Ort-Terminen, würden in den nächsten Tagen auch im Internet zur Verfügung stehen.

Planmäßig würden nach den Sommerferien beispielsweise die ersten Karten und Datenblätter an die ersten Kommunen versendet, sodass nach den Herbstferien die

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	17

ersten Termine mit den einzelnen Kommunen stattfinden würden. Als Erster sei der Rheinisch-Bergische Kreis an der Reihe.

Günter Weber (CDU) regt an, auch die Vertreter der jeweiligen Kreise, die sich mit der Planung beschäftigten, an den Einzelgesprächen mit den Kommunen zu beteiligen, was bisher nicht vorgesehen sei. Das könnte sich nur positiv auswirken; damit wäre der Informationsfluss gewährleistet.

Marco Schlaeger (Bezirksregierung Köln) antwortet, es spreche aus Sicht der Bezirksregierung nichts dagegen, die Kreise in die Gespräche einzubeziehen. Die Entscheidung, ob das hilfreich sei, wolle man den einzelnen Kommunen überlassen. Die Kommunen seien der erste Ansprechpartner für die Bezirksregierung.

Parallel liefen aber auch schon Abstimmungsprozesse mit den Kreisen, mit denen man selbstverständlich im Vorfeld Gespräche führe, zum Beispiel über alles, was mit Landschaftsplanung, Freiraumplanung zu tun habe. Auch bei den gewerblichen Konzepten liefen vielerorts parallele Abstimmungsprozesse mit den Kreisen. Insofern sei die Einbeziehung der Kreise auf jeden Fall gewährleistet.

TOP 8 17. Regionalplanänderung Deponie Aldenhoven, Gemeinde Aldenhoven
Aufstellungsbeschluss
Drucksache Nr. RR 47/2016

Gudrun Zentis (GRÜNE) erläutert, man habe sich die sehr umfangreiche Vorlage sehr genau angesehen. Mit wesentlichen Akteuren der Region habe kein Einvernehmen hergestellt werden können. Nicht nur die Kommunen erhöben Bedenken, sondern auch der Erftverband weise darauf hin, dass das Gebiet sehr grundwasserreich sei und man noch nichts über die Höhe des Grundwasserstands nach Beendigung der Tagebaue wisse. Selbst mit RWE habe kein Einvernehmen mit dem Vorgeesehen hergestellt werden können.

Reinhold Müller (FDP) wirft ein, das seien die neuen Freunde.

Gudrun Zentis (GRÜNE) fährt fort, an neue Freunde glaube sie nicht. Vielmehr sollte es dem Regionalrat eine Warnung sein, dass selbst der Tagebaubetreiber auf die Gefahren etwa in Form von Ewigkeitslasten aufmerksam mache, die noch auf die Region zukämen und in den nächsten 100 Jahren zu tragen seien. – Das könne man nicht einfach lapidar mit den Worten „kein Einvernehmen“ vom Tisch wischen.

Bei der Abstimmung würden sich die Grünen enthalten. Denn die Bezirksregierung werde ihren Aufgaben gerecht und werde ein besonderes Augenmerk darauf legen, dass die erforderlichen Maßnahmen – wie etwa die Basisabdichtung – so gestaltet würden, damit nachfolgende Generationen die Schäden, die man heute verursache, nicht tragen müssten.

Peter Singer (LINKE) bekräftigt, Die Linke sehe das ähnlich wie die grüne Fraktion. Die geäußerten Bedenken, insbesondere der Naturschutzverbände und der Stadt Jülich, bezüglich des Frauenrather Sprunges würden sehr lapidar abgetan mit dem Satz: Die zuständigen Fachbehörden gingen grundsätzlich von einer Realisierbarkeit

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	18

auf dem Frauenrather Sprung aus; hierfür seien im Planfeststellungsverfahren weitere Gutachten einzuholen. – Diese Aussage halte Die Linke für sehr dünn.

Das Gleiche gelte für die befürchtete oder mögliche Trinkwasserbeeinträchtigung durch die Deponie selber und durch den unstrittigen Anstieg des Grundwassers nach der Auskohlung der Tagebaue.

Deshalb werde die Fraktion Die Linke der Vorlage nicht zustimmen.

Die SPD-Fraktion – so **Gerhard Neitzke (SPD)** – habe sich ebenfalls sehr eingehend mit der umfangreichen Vorlage beschäftigt. Fazit: Die Lösung der aufgezeigten Probleme sei von der Regionalplanungsbehörde sehr gut begründet worden. Auch die SPD habe zunächst Probleme mit dem Frauenrather Sprung gehabt. Aber mit dem geologischen Gutachten und dem Ausgleichsvorschlag habe man eine Basis gefunden, den Standort Frauenrather Sprung zu akzeptieren. – Ansonsten sei das Verfahren mit dem Aufstellungsbeschluss beendet. Im weiteren Verfahren seien allerdings noch Maßnahmen zu prüfen.

Die SPD werde sich den Ausgleichsvorschlägen anschließen und dem Beschlussvorschlag zustimmen. Die Erweiterung der Deponie an diesem Standort, der sehr gut an das Straßennetz angeschlossen sei, führe nicht zu einer Belastung von Wohnbebauung. Man sei sowohl sehr schnell auf der B1 als auch auf der Autobahn, sodass die Belastung durch den Straßenverkehr – eine der Belastungen, die eine Deponie nun mal mit sich bringe – sehr gut abgemildert werde.

Stefan Götz (CDU) erinnert daran, dass man sich wohl 2014 schon intensiv damit beschäftigt habe, wie viele Deponiestandorte und wie viel Deponievolumen man eigentlich im Regierungsbezirk Köln brauche. Damals sei aus einem Gutachten eindeutig hervorgegangen, dass die Kapazität der bisher im Regionalplan ausgewiesenen Deponiestandorte in wenigen Jahren aufgebraucht sein werde und daher zwangsläufig die Notwendigkeit bestehe, neue Deponiestandorte auszuweisen.

Dann stelle sich die Frage, welcher Standort der richtige sei. Wenn man die Betroffenen frage, sei kein Standort richtig. Trotzdem müsse man am Ende im Sinne der Region eine Entscheidung treffen. Die Erweiterung oder Fortführung bestehender Standorte, bei denen die Infrastruktur schon vorhanden sei, sei oftmals der beste Lösungsweg.

Heute habe man keine Details, sondern die Fläche festzulegen. Details über zu treffende Vorsorgemaßnahmen, die bereits aus den vorliegenden Anmerkungen der Bezirksregierung hervorgingen, seien dem weiteren Verfahren vorbehalten. Die CDU werde dem Aufstellungsbeschluss für die Deponie Aldenhoven zustimmen.

Er – Götz – sei sicher, dass in nächster Zeit noch häufiger Deponiestandorte ausgewiesen werden müssten. Wer sich die Unterlagen und das Gutachten von Ende 2013 noch einmal anschau, werde Nachholbedarf feststellen, der im Regierungsbezirk Köln zu befriedigen sei.

Reinhold Müller (FDP) weist darauf hin, es bestehe Bedarf für eine DK-1-Deponie, da man nicht zukunftsgerecht aufgestellt sei. Der Standort erscheine der FDP als geeignet. Insofern sei es Aufgabe des Regionalrats, zunächst den Aufstellungsbe-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	19

schluss zu fassen. Alles Weitere, zum Beispiel Details abzuwägen, sei nun Aufgabe der Planungsbehörde.

Die FDP werde dem Aufstellungsbeschluss zustimmen.

Yvonne Plum (PIRATEN) äußert, der Bedarf an Deponien sei nicht zu bestreiten. Es gehe ihr nur um die Frage, ob eine Deponie an dieser Stelle sinnvoll sei. Auf den ersten Blick erscheine alles sehr überzeugend. Dort sei bereits eine Deponie vorhanden; man könnte einen großen Teil der Struktur weiter nutzen.

Mit den Unterlagen habe man jedoch zum ersten Mal genauere Details erhalten. Man müsse ernsthaft darüber nachdenken, die Deponie gegen die Bedenken der dort Wohnenden, die Jahrzehnte mit der Entscheidung leben müssten, an dieser Stelle zu bauen: in einem Erdbebengebiet mit aktivem Frauenrather Sprung, zusätzlich beeinflusst vom Braunkohlenabbau in der Nähe. Man müsse von einer Erhöhung des Gefährdungspotenzials ausgehen, wenn der Boden sowieso instabil sei und der Bergbau zusätzlich die Spannung im Boden verändere und zu Hebungen und Senkungen führe.

Beim Naturschutz werde argumentiert, dort hätten sich Uferschwalben und Kreuzkröten angesiedelt. Die seien zwar bedroht, aber im Augenblick nur wegen des Kiesabbaus da. Bei der Renaturierung würden sie von selber wieder verschwinden, weil die entsprechende Landschaft nicht mehr da sei. – Dieses Verständnis von Naturschutz leuchte ihr nicht ein und habe sie in keiner Weise überzeugt. Wenn sich dort wegen der Tätigkeit des Menschen bedrohte Tierarten angesiedelt hätten, könnte man das bei einer Renaturierung berücksichtigen und dafür sorgen, dass die Tiere weiter dort leben könnten, zum Beispiel durch ein kleines Feuchtbiotop.

Besonders wichtig sei für sie das Problem der Trinkwasserversorgung. Gebetsmühlenartig zu wiederholen, es gehe nicht um ein ausgewiesenes Wasserschutzgebiet, und rein rechtlich gesehen sei man völlig auf der richtigen Seite, reiche ihr nicht aus. Denn es gehe um die Trinkwasserversorgung der dort lebenden Menschen für die nächsten Jahrzehnte. Das dortige Wasserreservoir, das später für die Menschen einmal wichtig sein werde, müsse geschützt werden, und man dürfe keine Deponie darüber errichten.

Gudrun Zentis (GRÜNE) fasst zusammen: Die SPD glaube, alles sei in Ordnung.

Stefan Götz habe noch einmal erläutert, wie seine Fraktion zu dem Entschluss gekommen sei und wie stringent sie handle.

Sie – Zentis – könne sich erinnern, dass man im Regionalrat auch mal das Pumpspeicherkraftwerk am Rursee erörtert habe. Dass die CDU damals genau entgegengesetzt argumentiert habe, wolle sie dahingestellt sein lassen.

Zum Schluss noch eine Frage an die Verwaltung: Da vieles gegen diesen Standort spreche, interessiere sie, welche alternativen Standorte geprüft worden seien.

Gerit Ulmen (Bezirksregierung Köln) antwortet, es sei eine Alternativenprüfung, die dem Regionalrat mit dem Erarbeitungsbeschluss zugegangen sei, durchgeführt worden – mit dem Ergebnis, zurzeit ähnlich geeignete Standorte nicht zur Verfügung

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	20

zu haben. Grundsätzlich gibt es zwar weitere Standorte, aber in dieser Region halte man zurzeit den Standort Aldenhoven unter abfallwirtschaftlichen Gesichtspunkten für geeignet.

Reinhold Müller (FDP) wendet sich an Gudrun Zentis. Man rede nicht über eine Sondermülldeponie, sondern über eine DK-1-Deponie. Für DK-1-Ablagerungen müssten auch die Entfernungen passen. Die Transporte seien – auch unter CO₂-Gesichtspunkten – ebenfalls nicht unproblematisch. Deshalb müsse die Deponie ortsnah sein. Die Belastung durch die betroffenen, leicht geogenen Stoffe sei nicht so erheblich, wie manchmal dargestellt. Von daher könne man die Lage der Deponie durchaus verantworten.

Da die Detailplanungen noch ausstünden, sollte man heute den Aufstellungsbeschluss fassen und den geordneten Lauf der Dinge abwarten.

Stefan Götz (CDU) spricht noch einmal zwei Punkte an:

Erstens. Alle betroffenen Kommunen hätten zugestimmt.

Zweitens. Er habe folgende Bitte an die Bezirksregierung: Es wäre sicherlich für die weiteren Diskussionen hilfreich, einen Überblick über die heutigen Deponiestandorte und die Überlegungen für die Zukunft zu bekommen.

Man wisse, der Deponieraum sei endlich. In weiten Teilen laufe die Genehmigung für die Ablagerung von DK-1-Abfällen dieses oder spätestens nächstes Jahr aus. Wenn eine Gesamtübersicht vorliegen würde, falle vielleicht die eine oder andere Entscheidung leichter.

Der **Regionalrat** beschließt mit den Stimmen der CDU, SPD, FDP und des Vertreters der Freien Wähler gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke und der Vertreterin der Piraten bei Enthaltung der Grünen und des Vertreters der AfD mehrheitlich Folgendes:

1. Der Regionalrat nimmt die Niederschrift der Erörterung (vergleiche Anlage 1 dieser Beschlussvorlage) und das Ergebnis der öffentlichen Auslegung der Planung (vergleiche nachfolgende Begründung Punkt 3.3) zur Kenntnis.
2. Der Regionalrat stellt die 17. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, gemäß § 19 Absatz 4 LPIG NRW in der Fassung des Planentwurfs (vergleiche Anlage 2 dieser Beschlussvorlage – Aufzustellender Plan) auf. Über die nicht ausgeräumten Bedenken entscheidet er im Sinne des Ausgleichsvorschlages der Regionalplanungsbehörde (vergleiche Anlage 1 dieser Beschlussvorlage).
3. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde, die gemäß Beschluss zu Punkt 2 dieser Vorlage aufgestellte 17. Änderung des Regionalplanes der Landesplanungsbehörde NRW gemäß § 19 Absatz 6 Landesplanungsgesetz NRW anzuzeigen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	21

TOP 9 18. Regionalplanänderung Interkommunaler Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIB) „Merscher Höhe“, Stadt Jülich, Gemeinden Niederzier und Titz
Aufstellungsbeschluss
Drucksache Nr. RR 48/2016

Gudrun Zentis (GRÜNE) hält die Merscher Höhe in Jülich, die einmal als Funksendeanlage ein Markenzeichen der Region gewesen sei, als Standort für ein Gewerbegebiet für geeignet. Ein Gewerbegebiet wäre eine ideale Ergänzung zu den räumlichen Gegebenheiten in der Region mit dem Forschungszentrum, dem Solarinstitut, der Fachhochschule, allen Ausgründungen aus dem Bereich. Damit würden neue Arbeitsplätze geschaffen, die die Region brauche. – Die Grünen würden zustimmen.

Peter Singer (LINKE) meint ebenfalls, im Sinne des dringend notwendigen Strukturwandels sei das Gebiet sehr geeignet, um vielleicht sogar Industrie- und nicht nur Gewerbe- und Dienstleistungsarbeitsplätze anzusiedeln, weil man gerade Industrie-arbeitsplätze für die wegfallenden Arbeitsplätze in der Braunkohleindustrie dringend brauche. – Die Linke werde zustimmen.

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgende Beschlüsse:

1. Der Regionalrat nimmt die Niederschrift der Erörterung (vergleiche Anlage 1 dieser Beschlussvorlage) und das Ergebnis der öffentlichen Auslegung der Planung (vergleiche nachfolgende Begründung Punkt 3.3) zur Kenntnis.
2. Der Regionalrat stellt die 18. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, gemäß § 19 Absatz 4 LPIG NRW in der Fassung des Planentwurfs (vergleiche Anlage 2 dieser Beschlussvorlage – Aufzustellender Plan) auf. Über die nicht ausgeräumten Bedenken des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW entscheidet er im Sinne des Ausgleichsvorschlages der Regionalplanungsbehörde (vergleiche Anlage 1 dieser Beschlussvorlage).
3. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde, die gemäß Beschluss zu Punkt 2 dieser Vorlage aufgestellte 18. Änderung des Regionalplanes der Landesplanungsbehörde NRW gemäß § 19 Absatz 6 Landesplanungsgesetz NRW anzuzeigen.

TOP 10 Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes – Priorisierung der Maßnahmenvorschläge
Drucksache Nr. RR 49/2016

Vorsitzender Rainer Deppe merkt an, das Thema habe man schon mehrfach behandelt. Der Regionalrat habe den Prozess mitverfolgt. Heute stehe ein weiterer Schritt an, insbesondere die Festlegung des regionalen Votums.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	22

Dr. Norbert Reinkober (Nahverkehr Rheinland GmbH [NVR]) führt anhand der **Anlage 1** „ÖPNV-Bedarfsplan 2017 – Maßnahmenvorschläge der Region“ in den Prozess ein, dem man sich seit Herbst letzten Jahres genähert habe. Im Herbst letzten Jahres sei der Regionalrat und der Nahverkehr Rheinland vonseiten des Landes aufgefordert worden, Beschlüsse zum ÖPNV-Bedarfsplan des Landes zu fassen. Man sei also doppelt aufgefordert worden, den Prozess voranzutreiben.

Man habe sich geeinigt, keine unterschiedlichen Beschlüsse an das Land heranzutragen, sondern zu versuchen, diesen Weg gemeinsam zu gehen. Er – Reinkober – wolle kurz den gegenwärtigen Stand schildern und dem Regionalrat das Votum der gemeinsam abgestimmten Listen vorlegen.

Vom Ablauf her habe man in allen Städten und Kreisen bis Ende des Jahres die Maßnahmen abgefragt, die für die Aufnahme in einen ÖPNV-Bedarfsplan besonders würdig gehalten würden. Alle Maßnahmen seien teurer als 3 Millionen € und seien sowohl vom Zweckverband als auch vom Regionalrat bis Januar 2016 an das Land weitergesendet worden.

Da man die Abstimmungsprozesse im Land Nordrhein-Westfalen kenne und wisse, wie groß die Konkurrenz um die wenigen Gelder sei, habe man sich entschlossen, noch eine zusätzliche Prioritätensetzung zu hinterlegen, auch wenn sie vonseiten des Landes nicht gefordert gewesen sei, um noch einmal deutlich zu machen, wie hoch der Investitionsbedarf in die Infrastruktur der hiesigen Region sei. Wie angespannt die Lage tagtäglich sei, merke man beim Verkehrsaufkommen: etwa bei der Rheinbrücke oder beim SPNV und ÖPNV.

Deshalb habe man gemeinsam einen Bewertungsbogen entwickelt, um die verkehrliche Bedeutung all dieser Maßnahmen zu bestimmen, wohlwissend, dass unterschiedlichste Anmeldungen für den ÖPNV-Bedarfsplan, beginnend bei Planungs-ideen bis hin zu bereits weit fortgeschrittenen, durchgeplanten Maßnahmen, eingereicht worden seien.

Es sei gelungen, bis April in allen Städten und Kreisen jeweils Listen mit der Einordnung der Maßnahmen in die Kategorien „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ zu bekommen.

Beispiel: In der Stadt Köln seien zehn Maßnahmen als vordringlich bewertet und drei Maßnahmen in die Kategorie „Weiterer Bedarf“ – erst jenseits von 2025 zu realisieren – eingestuft worden.

In verschiedenen Runden mit den Fraktionsvorsitzenden im Nahverkehr Rheinland und Vertretern aus dem Regionalrat habe man anschließend die Ergebnisse gesichtet, sie in gemeinsame Listen zusammengeführt, und man sei sich einig gewesen, die Meldungen aus den Kreisen und Städten, versehen mit der entsprechenden Priorisierung, eins zu eins an das Land weiterzureichen.

Zusätzlich habe man sich darauf verständigt, eine regionalpolitische Liste von Maßnahmen aufzustellen, die nicht nur in der einzelnen Stadt wirkten, sondern auch regionalpolitische Effekte erzeugten. Diese Liste, die gestern in der Zweckverbandssammlung im Nahverkehr Rheinland Zustimmung gefunden habe, wolle man dem Regionalrat heute vorstellen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	23

Vier vom NVR als indisponibel bewertete Maßnahmen seien besonders hervorzuheben: Rhein-Ruhr-Express; alle Maßnahmen im Rahmen der „Knoten Köln“-Diskussionen; der Ausbau der S 13; Euregiobahn inklusive Elektrifizierung und Netz-erweiterung (siehe **Anlage 1**, S. 2).

Die SPNV-Maßnahmen, die angemeldet werden sollten, betreffen die gesamte Region. Es gehe um Linien, deren jeweilige Überlastungserscheinungen tagtäglich erkennbar seien. (siehe **Anlage 1**, S. 3):

- Kernmaßnahme aus dem Knoten Köln mit der erweiterten Kernmaßnahme des Überwerfungsbauwerks in Hürth-Kalscheuren zur Überwindung der Engpass-situation und ein weitergehender zukünftiger Ausbau einer S-Bahn zwischen Köln und Bonn auf der linken Rheinseite
- Ausbau der Strecke Aachen – Köln, abgestimmt mit den Aachener Kollegen und der Industrie- und Handelskammer, nicht mit einem dritten Gleis, sondern mit Maßnahmen, die wie ein drittes Gleis wirkten – eine Sprachregelung, die man in der Region gemeinsam entwickelt habe, um die Maßnahmen voranzutreiben
- Voreifelbahn mit Elektrifizierung
- Oberbergische Bahn
- Bördebahn
- Eifelstrecke
- S-Bahn Köln – Mönchengladbach
- Rheinquerung Köln-Godorf/Wesseling/Niederkassel, politisch heiß diskutiert

Hinzu kämen die kommunalen Maßnahmenvorschläge (ohne SPNV), die regional wirkten (siehe **Anlage 1**, S. 4):

- Ost-West-Achse Köln einschließlich der östlichen Verlängerung Richtung Rheinisch-Bergischer Kreis
- Stadtbahnanbindung Köln-Widdersdorf Richtung Rhein-Erft-Kreis
- Verlängerung der Linie 7 in Köln/Rechtsrheinische Stadtbahn Köln – Bonn, bereits als Planungsauftrag im Rhein-Sieg-Kreis vergeben
- Kölner Nord-Süd-Strecke, 4. Bauabschnitt
- Köln, Stadtbahnbindung Köln-Flittard – Leverkusen, auf Antrag der Leverkusener und Kölner gemeinsam
- Bonn, Hardtbergbahn (oberirdisch)
- Stadtbahnverlängerung Bonn-Buschdorf Richtung Rhein-Sieg-Kreis
- Seilbahn Bonn
- Aachen, ÖPNV-Trasse

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	24

Das seien die als Region einvernehmlich gemeinsam beschlossenen Maßnahmen im Zweckverband, über die es verschiedene Diskussionen gegeben habe. Herausstellen wolle er den Beschlussentwurf, der besonders darauf abziele, dass zwei Listen zur Abstimmung gestellt und dann an das MBWSV NRW weitergeleitet würden: einmal alle verkehrlich wirksamen Maßnahmen, wie in der ersten Runde dargestellt, die bis zu den Osterferien vom Regionalrat abgestimmt worden seien, und zum Zweiten die regionalpolitischen Maßnahmen.

Zum weiteren Vorgehen: Wenn man heute zu einem Beschluss kommen würde, würde man dieses gemeinsam an das Ministerium weiterleiten. Anschließend werde man die Einzelmaßnahmen mit den Mitarbeitern des Ministeriums durchdeklinieren. Das Ministerium selber habe schon Gutachter beauftragt, die eine vereinfachte standardisierte Bewertung für alle Maßnahmen durchführten.

Der Regionalrat und der NVR müssten Gas geben, Planungsaufträge vergeben, die Maßnahmen vorantreiben und zu Beschlüssen mit einstimmigen Trassensetzungen kommen, ohne jahrelang über verschiedene Trassenvarianten zu reden, um anschließend, wenn der ÖPNV-Bedarfsplan vom Land aufgestellt werde – wahrscheinlich Anfang bis Mitte 2017 –, auf die weiteren Planungsvorgänge Einfluss zu nehmen und diese Mittel etwa über Planungskosten abzuarbeiten.

Im Zweckverband sei gestern darüber debattiert worden, wie dieser Prozess abgelaufen sei. Am Ende der gesamten Diskussion mit Ecken und Kanten könne man konstatieren, dass mit dem vorgelegten Plan ein abgestimmter regionaler Entwurf vorliege, der dokumentiere, dass das Rheinland handlungsfähig sei und es geschafft habe, über die gesamte Region ein Maßnahmenpaket aufzustellen, das alle Verkehrsinteressen der Gesamtregion mitnehme.

Stefan Götz (CDU) unterstreicht die Bedeutung, dass es gelungen sei, eine einvernehmliche Beschlussfassung über alle Fraktionsgrenzen hinweg, aber auch gemeinsam zwischen NVR und Regionalrat hinzubekommen.

Auch auf dem Weg zu einer Metropolregion Rheinland sei es ein Schritt in die richtige Richtung – auch wenn man nur der größere Teil einer späteren Metropolregion sein könne –, um sich als Region zu definieren, dass die Region zusammenstehe und in der Lage sei, wenn Vorschläge gemacht würden, sich auf das für die Region Wesentliche zu verständigen und gemeinsam parteiübergreifend dahinterzustehen. Diese Zusammenarbeit sollte man zukünftig auch in anderen Zusammenhängen praktizieren.

Gerhard Neitzke (SPD) erklärt, auch die SPD stehe hinter dem, was am Mittwoch, 29. Juni 2016, einstimmig im Zweckverband NVR in Aachen beschlossen worden sei.

Kritisch zu sehen sei aber das Verfahren, das nach dem 6. Juni 2016 abgelaufen sei. Um es noch einmal klar und unmissverständlich zu sagen, nach drei Sitzungen habe man am 6. Juni 2016 in Köln einen regionalen Konsens gefunden – einstimmig. Man habe sehr viel Zeit geopfert. Das, was nach dem 6. Juni bis kurz vor der Sitzung am 29. Juni im NVR gelaufen sei, müsse man missbilligen. Dafür sei kein Mitglied des Regionalrats verantwortlich, sondern der andere Bereich des Verfahrens.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	25

Wenn man Zeit opfere und einstimmig zu einem gemeinsamen regionalen Konsens komme, der plötzlich, ohne den Regionalrat noch mal zu beteiligen, als Vorlage im Hauptausschuss des Zweckverbands NVR auftauche – die CDU sei wegen des Ältestenratstermins nicht einmal da gewesen –, um dort eine Entscheidung zu treffen, sei das nicht glücklich.

Die Vorgehensweise sei zwar revidiert worden, aber das Verfahren müsse gerügt werden. Dr. Norbert Reinkober sollte auch in die NVR-Gremien mitnehmen, dass diese Art und Weise des Umgangs mit dem Regionalrat missbilligt werde

Die CDU bitte, das Verfahren zukünftig demokratisch ablaufen zu lassen, um auch nach außen hin als regionale Gemeinschaft aufgestellt zu sein und gegenüber Düsseldorf klar sagen zu können, das Rheinland zu sein und mit einer Zunge für das Rheinland zu sprechen. – Man habe gute Argumente, die man auch vertreten könne, aber bitte im Konsens und im Vertrauen zueinander und nicht gegeneinander.

Manfred Waddey (GRÜNE) hält das Holpern am Schluss – vielleicht wegen des Zeitdrucks – für bedauerlich. Grundsätzlich sei aber Folgendes zu betonen:

Erstens. Man habe als Region aus der Vielzahl der Maßnahmen einige identifiziert, die man für besonders dringlich und umsetzungsfähig halte.

Zweitens. Die Vorhabenträger seien jetzt in der Pflicht, ihre planerischen Vorleistungen auf den Weg zu bringen. Sich nur auf den Gutachter des Landes zu verlassen, reiche sicherlich nicht aus. Der könne die Maßnahmen nur insoweit beurteilen, wie ihm Unterlagen an die Hand gegeben würden. Je detaillierter die Planungen seitens der Vorhabenträger vorbereitet seien, desto besser könnten sie bewertet und damit auch priorisiert werden.

Bei dem ähnlich ablaufenden Verfahren des Bundesverkehrswegeplans habe man gesehen, dass die Regionen oder Bundesländer, die schon Planungen in der Schublade gehabt hätten, in einer besseren Position gewesen seien als die andern. Daran müsse man sich ein Beispiel nehmen. Kommunen und Verkehrsbetriebe müssten in Vorleistung gehen, auch wenn das möglicherweise schwierig sei. Sonst werde man Probleme haben, die Maßnahmen durchzubringen.

Der Beitrag von Manfred Waddey wäre es wert – so **Vorsitzender Rainer Deppe** –, wörtlich protokolliert zu werden, um ihn an die Landtagsfraktionen und vor allem an den ehemaligen Staatssekretär im Verkehrsministerium zu schicken – eine wirklich gute Stellungnahme, zu der er sich einen Kommentar nicht habe verkneifen können.

Reinhold Müller (FDP) bekräftigt, man habe es in der Tat geschafft, eine regionale Position zu zeigen, weil NVR und Regionalrat von Anfang an gesagt hätten, man habe in dem Spiel nur gute Chancen, wenn man sich erstens zusammentue, zweitens mit der gleichen Stimme spreche und drittens eine gewisse Priorisierung der Wünsche vornehme. Einen Bauchladen ohne Priorisierung zu präsentieren, hätte sicherlich keinen Erfolg gebracht.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	26

Manfred Waddey habe mit Recht darauf hingewiesen, dass noch sehr viel Detailarbeit zu leisten sei und die Umsetzung der Wunschliste nicht einfach sein werde. Man sei aber wohl auf einem guten Weg.

Der regionale Gedanke sei schon mehrfach angesprochen worden. Die Aussage von Gerhard Neitzke wolle er – Müller – etwas pointierter formulieren: Es wäre schön, wenn die größte Stadt der Region den regionalen Gedanken noch stärker verinnerlichen und sich vielleicht etwas früher in die Prozesse einbringen würde. Das würde die Zusammenarbeit erleichtern und zu einem noch besseren Zusammenwirken führen.

Beate Hane-Knoll (LINKE) begrüßt für die Fraktion Die Linke ausdrücklich, dass für die Region Köln wichtige Maßnahmen – vor allem der RRX – auf den Weg gebracht würden. Vor einiger Zeit habe man einmal eine Resolution für den RRX-Ausbau in den Regionalrat einbringen wollen: leider ohne Erfolg. Jetzt werde die Maßnahme doch umgesetzt, wenn auch in anderer Art und Weise.

Vorsitzender Rainer Deppe hält fest, es zeichne sich eine große Übereinstimmung ab, für die viel gearbeitet worden sei. Hervorheben wolle er, dass man sich mit der heutigen Liste nicht auf eine Addition von Vorschlägen aus der Region verständigt habe, sondern auf Vorschläge, die für die regionale, die interkommunale Entwicklung besonders wichtig seien. Das sei nicht leicht gewesen. Es sei einfacher, die jeweiligen Topwünsche zu nennen und in eine Liste aufzunehmen.

Man habe es geschafft – darauf könnten alle Beteiligten stolz sein –, unter dem regionalen Aspekt prioritäre Maßnahmen zusammenzustellen, obwohl auch alle anderen Maßnahmen für sich genommen wichtig seien. Nun müsse man die Priorisierung in die Gremien des Landes tragen und insbesondere das Verkehrsministerium davon zu überzeugen, dass eine besonderer Qualität von Vorschlag vorliege.

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgende Beschlüsse:

Der Regionalrat beschließt die in der Anlage enthaltenen Einstufungen der an das Land zum 31.01.2016 bereits gemeldeten und gemeinsam mit dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland abgestimmten Vorhabenvorschläge zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans 2017 als regionales Votum.

Der Regionalrat Köln bittet das Landesverkehrsministerium um Beachtung, dass die Einstufungen zu den kommunalen Vorschlägen durch die ÖPNV-Aufgabenträger bzw. deren kommunale Gremien nach einheitlichen Kriterienvorgaben auf der Grundlage einer fachlichen Einschätzung erfolgt ist. Hauptbewertungsmerkmal für die Einstufung der Aufgabenträger war der jeweilige verkehrliche Nutzen. Die SPNV-Vorschläge wurden durch den ZV NVR als SPNV-Aufgabenträger eingestuft.

Darüber hinaus bittet der Regionalrat Köln das Landesverkehrsministerium um Beachtung der aus regionalpolitischer Sicht getroffenen engeren Auswahl besonders wichtiger regionaler Investitionsvorhaben des SPNV und des ÖPNV. Die Aufstellung enthält 8 Vorschläge des SPNV und 9 kommunale Maßnahmenvorschläge zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan; weitere

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	27

4 Maßnahmen sind als herausragende und bereits begonnene Maßnahmen als indisponibel benannt.

Vorsitzender Rainer Deppe zeigt sich erfreut darüber, dass beide Gremien einstimmig votiert hätten, und bittet Dr. Norbert Reinkober, dieses Ergebnis, mit dem man sich in der Region sehen lassen könne, in die NVR-Gremien mitzunehmen.

TOP 11 Bestätigung des Dringlichkeitsbeschlusses zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans
Drucksache Nr. RR 50/2016

Vorsitzender Rainer Deppe macht darauf aufmerksam, auch beim Bundesverkehrswegeplan habe man sich in großer Einmütigkeit auf die entscheidenden, für die Region wichtigen Projekte konzentriert, die eine breite Mehrheit gefunden hätten. Auf eine Aussprache könne wohl verzichtet werden.

Beate Hane-Knoll (LINKE) kündigt an, die Fraktion Die Linke werde sich wegen der folgenden beiden Punkte enthalten:

Bei der Rheinvertiefung sehe man die Gefahr eines weiteren Hafenausbaus.

Der RRX-Ausbau sei zwar angegeben, aber nicht detailliert. Eine Anbindung des RRX an Duisburg und der dortige Ausbau des RRX seien, obwohl unbedingt erforderlich, nicht enthalten.

Der **Regionalrat** genehmigt die Dringlichkeitsentscheidung bei Enthaltung der Fraktion Die Linke und der Vertreterin der Piraten.

TOP 12 Vorstellung des aktuellen Berichts zum Abgrabungsmonitoring (Lockergesteine)
Drucksache Nr. RR 51/2016

Und:

Top 12 a) Gemeinsame Anfrage von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP
„Neue Rohstoffgruppe“
Drucksache Nr. RR 63/2016

Vorsitzender Rainer Deppe teilt mit, die Anfrage sei schriftlich beantwortet worden.

Brigitte Donie (CDU) bedankt sich für die Beantwortung der Fragen, die sich aus dem Bericht ergeben hätten. Die Fragen 2 bis 5 hätten aus Zeitgründen nicht in Gänze beantwortet werden können. In dem Tagesordnungspunkt zum Regionalplanverfahren habe man jedoch mitbekommen, dass bei den Abgrabungen beabsichtigt sei, bald einen neuen Entwurf eines gesamträumlichen Planungskonzepts für Lockergesteine vorzustellen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	28

In dem Zusammenhang müsse man sich auch Gedanken über die Rohstoffgruppe und ihre Einordnung machen. Deshalb sollte man den Abgrabungsbericht nicht einfach zu Kenntnis nehmen, sondern darauf hinweisen, dass hier ein weiteres Regionalplanverfahren geplant sei und damit auch die zukünftige Kategorisierung der Rohstoffgruppe „Kiese und Sande“ diskutiert werde, was besonders wichtig sei.

Sie schlage folgende Erweiterung vor:

Es wird auf das Regionalplanverfahren und die damit zukünftige Kategorisierung der Rohstoffgruppe „Kiese und Sande“ verwiesen.

Denn der Prozess sei noch nicht abgeschlossen; das Verfahren laufe noch. Das sei ein Zwischenbericht. Man sollte sich positionieren, bevor man in das Regionalplanverfahren gehe.

Gerhard Neitzke (SPD) macht auf den letzten Satz aufmerksam, den die Bezirksregierung bei der Beantwortung der Fragen 2 bis 5 formuliert habe:

„Die Landesplanungsbehörde beabsichtigt, dem Regionalrat in diesem Jahr den Entwurf eines gesamträumlichen Plankonzepts für die Lockergesteine vorzustellen.“

Damit sei das Anliegen von Brigitte Donie bereits von der Verwaltung vorgegeben. Deshalb könne man die Antwort der Bezirksregierung so zur Kenntnis nehmen. Die Bezirksregierung werde dem Regionalrat im Herbst entsprechend berichten.

Vorsitzender Rainer Deppe meint ebenfalls, die Sachlage werde durch die Vorlage deutlich. Von daher könne man verfahren, wie von Gerhard Neitzke angeregt. In der Vorlage stehe, dass der Regionalrat den Entwurf des Plankonzepts für Lockergesteine noch in diesem Jahr vorgestellt bekomme.

TOP 13 Anfragen

- a) **SPD-Fraktion**
„Synopsis Stellungnahme Regionalrat Köln und dem beschlossenen AWP“
Drucksache Nr. KRS 55/2016
- b) **Bündnis 90/Die GRÜNEN**
„Widerrechtliche Gewässerumleitung in Kreuzau-Obermaubach/Staubecken“
Drucksache Nr. RR 60/2016

Zu **TOP 13 a)**:

Vera Reppold (Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Naturschutz und Verbraucherschutz [MKULNV]) berichtet anhand von **Anlage 2** „Abfallwirtschaftsplan Nordrhein-Westfalen, Teilplan Siedlungsabfälle“:

Man hat mich gebeten, Ihnen den neuen Abfallwirtschaftsplan für Siedlungsabfälle, der im April in Kraft getreten ist, vorzustellen. Ich bin dieser Aufforderung

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	29

gerne gefolgt. Es gab schon einmal eine Anfrage, die ich leider aus terminlichen Gründen nicht wahrnehmen konnte.

Der jetzt geltende Abfallwirtschaftsplan ist in einem sehr offenen, transparenten Verfahren erarbeitet worden (siehe **Anlage 2**, S. 2). Grundlage bildete eine sehr umfangreiche Vorstudie zur Schaffung der entsprechenden Planungsgrundlagen. Alle am Verfahren Beteiligten sind sehr früh informiert und einbezogen worden. Es hat umfangreiche Rückkopplungsprozesse gegeben.

Wie Sie der Chronologie entnehmen können, hat das dazu geführt, dass der Aufstellungsprozess einen relativ langen Zeitraum in Anspruch genommen hat:

Angefangen haben wir im Jahr 2012 mit der Vorstellung der Ergebnisse der Vorstudie.

Im Jahr 2014 hat ein Beteiligungsverfahren stattgefunden.

Anschließend hat es im Landtag im August 2015 eine Anhörung in einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und des Ausschusses für Kommunalpolitik gegeben.

Am 1. Dezember 2015 hat das Landeskabinett den Plan gebilligt, und mit den drei Landtagsausschüssen für Umwelt, Kommunalpolitik und Wirtschaft ist noch im Dezember 2015 das Benehmen hergestellt worden.

Am 27.04.2016 ist der Plan in Kraft getreten.

Die Regionalräte sind im gesamten Verfahren immer einbezogen worden (siehe **Anlage 2**, S. 3).

Wir haben regelmäßig Sachstandsberichte zu entsprechenden Meilensteinen abgegeben, sodass die Regionalräte über den jeweiligen Sachstand und die zentralen Inhalte informiert waren.

Zum Abfallwirtschaftsplan selber muss ich vorausschicken (siehe **Anlage 2**, S. 4), dass der sachliche Geltungsbereich des Abfallwirtschaftsplans die Abfälle umfasst, die den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern überlassen werden. Im Jahr 2010, der Datenbasis des Abfallwirtschaftsplans, waren das rund 12,8 Millionen t.

Diese Menge setzt sich wie folgt zusammen:

- Haushaltsabfälle
Das sind im Wesentlichen Haus- und Sperrmüll, Bio- und Grünabfälle sowie werthaltige Abfälle, die in der Regel getrennt gesammelt werden.
- Gewerbeabfälle
Das sind zum Beispiel Bau- und Abbruchabfälle – das sind die größten Mengen – und haumüllähnliche Gewerbeabfälle, deren Menge relativ ge-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	30

ring ist. Es gibt noch eine Reihe produktionsspezifischer Abfälle, die den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern zum Teil überlassen werden.

- Infrastrukturabfälle
- Abfälle aus Abfallbehandlungsanlagen
Das sind im Wesentlichen Rostaschen.

Die zentrale Abfallfraktion oder -gruppe, die im Zentrum des Abfallwirtschaftsplans steht, sind die Haushaltsabfälle (siehe **Anlage 2**, S. 5), also Abfälle, die aus privaten Haushalten stammen, und die hausmüllartigen Gewerbeabfälle. 2010 lag die Menge der Haushaltsabfälle bei ca. 8,2 Millionen t. Etwa die Hälfte davon sind Restabfälle, die in der Regel thermisch zu behandeln sind, und Sperrmüll. Etwas mehr als die Hälfte sind getrennt erfasste Abfälle. Die größte Gruppe stellen Bio- und Grünabfälle dar, gefolgt von Papier, Pappe, Kartonaugen (PPK). Danach kommen Glas und Leichtverpackungen.

Die wesentlichen Ziele dieses neuen Abfallwirtschaftsplans für Siedlungsabfälle sind folgende (siehe **Anlage 2**, S. 6):

Wir haben in Nordrhein-Westfalen seit Langem Entsorgungssicherheit für die Abfälle, die den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern überlassen werden. Vor diesem Hintergrund wird für Nordrhein-Westfalen eine regionale Entsorgungsautarkie angestrebt. Das heißt, die Siedlungsabfälle, die in NRW anfallen, sollen auch im Land selbst und möglichst in der Nähe ihrer Entstehungsorte entsorgt werden. Das entspricht den europarechtlichen Grundsätzen der Autarkie und der Nähe.

Ein zweites zentrales Ziel ist die Intensivierung und Optimierung der getrennten Erfassung und Verwertung von Bioabfällen. Wir haben den Schwerpunkt auf Bioabfälle gelegt, weil bei den anderen Fraktionen – Papier, Pappe, Kartonaugen und Glas – die Potenziale im Restabfall weitgehend ausgeschöpft sind. Beim Bioabfall ist das anders: Es bestehen noch deutliche Potenziale zur Abschöpfung aus dem Restabfall.

Ein drittes zentrales Ziel des Abfallwirtschaftsplans ist die Förderung der Abfallvermeidung und Wiederverwendung.

Das folgt letztlich der fünfstufigen Abfallhierarchie, nach der die Abfallvermeidung, die Wiederverwendung und die stoffliche Verwertung im Fokus stehen.

Zur Umsetzung der regionalen Entsorgungsautarkie (siehe **Anlage 2**, S. 7) und des Prinzips der Nähe haben wir uns entschlossen, Entsorgungsregionen zu bilden. Die Grafik zeigt Ihnen drei Entsorgungsregionen – das Ergebnis des Beteiligungsverfahrens, in dem zahlreiche Anregungen für den Zuschnitt der Entsorgungsregionen gekommen sind, und der Anhörung im Landtag.

Ursprünglich waren es im ersten Entwurf drei Regionen, die dann in fünf Regionen gegliedert worden sind. Als Ergebnis der Landtagsanhörung sind wir jetzt bei einem Modell, das drei Entsorgungsregionen vorsieht. Dieses Modell be-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	31

rücksichtigt auch die Forderung des Regionalrats, die Regionen I und II in einem zwischenzeitlich erstellten Entwurf zusammenzufassen.

Zum Thema „Intensivierung/Optimierung der Bio- und Grünabfallerfassung“ (siehe **Anlage 2**, S. 8) gibt der Abfallwirtschaftsplan bestimmte Leit- und Zielwerte vor, die nach den unterschiedlichen Clustern, also entsprechend der Bevölkerungsdichte, gestaffelt sind.

Angestrebt wird ein landesweiter Zielwert von 150 kg/Einwohner und Jahr, die getrennt zu erfassen sind. Seit dem 01.01.2015 sieht das Kreislaufwirtschaftsgesetz des Bundes vor, dass unter anderem Bioabfälle, Glas, Papier getrennt zu erfassen sind.

Wir haben die Datenbasis aktualisiert, die im Abfallwirtschaftsplan das Jahr 2010 betraf, und die Daten bis 2014 fortgeschrieben (siehe **Anlage 2**, S. 9: Entwicklung der Haushaltsabfallmengen 2010 – 2014). Ganz unten in der Tabelle kann man sehen, dass sich seit 2010 die Menge der getrennt erfassten Bio- und Grünabfälle von 104 kg/Einwohner auf 120 kg/Einwohner im Jahr 2014 erhöht hat.

Diese Werte berücksichtigen noch nicht die Einführung der Biotonne in einigen Kommunen in Nordrhein-Westfalen, die bisher keine Biotonne hatten oder keine Getrennterfassung für Bioabfälle durchgeführt haben. Wir werden wahrscheinlich ab 2016 an den Siedlungsabfallbilanzen, die wir jährlich erstellen, erkennen können, inwieweit die Einführung der Biotonne zum 01.01.2015 in einigen Kommunen noch zu einer weiteren Steigerung der Menge führen wird.

Hier haben wir die Entwicklung in den einzelnen Clustern dargestellt (siehe **Anlage 2**, S. 10: Mittel-, Leit- und Zielwerte [PPK, Glas, Bio- und Grünabfälle]). Man sieht, dass der Leitwert für 2016 in den einzelnen Clustern im Jahr 2014 schon weitgehend erreicht ist – mit der Einschränkung, dass es im Jahr 2014 das Sturmtief ELA gab, das zu relativ hohen Sperrmüll- und Grünabfallmengen geführt hat. Man wird abwarten müssen, wie sich das Ganze für 2015 darstellt.

Als letztes Ziel des Abfallwirtschaftsplans möchte ich noch kurz auf die Förderung der Abfallvermeidung und Wiederverwendung eingehen (siehe **Anlage 2**, S. 11).

Es gibt ein Abfallvermeidungsprogramm für Deutschland. Zuständig für die Aufstellung ist das Bundesumweltministerium. Das Abfallvermeidungsprogramm ist im Jahr 2013 beschlossen worden.

Nordrhein-Westfalen hat sich aktiv daran beteiligt.

Auch am Umsetzungs- und Fortschreibungsprozess sind die Länder – auch Nordrhein-Westfalen – intensiv beteiligt. Für NRW ist vorgesehen, die Projekte und Maßnahmen, die in NRW schon seit vielen Jahren sehr erfolgreich von den Kommunen, der Verbraucherzentrale, den Verbänden und anderen Einrichtungen durchgeführt worden sind, zu intensivieren und weiterzuentwickeln.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	32

Zu dem Thema enthält der Abfallwirtschaftsplan zahlreiche Handlungsempfehlungen und Projektvorschläge.

Abschließend möchte ich schon einmal darauf hinweisen, dass jedes Jahr im November eine sogenannte Europäische Woche der Abfallvermeidung stattfindet. In diesem Jahr planen wir in Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit dem VKS, dem VKU und der Verbraucherzentrale am 14. November 2016 in Düsseldorf eine Auftaktveranstaltung mit dem Thema: Vermeidung von Verpackungsmüll.

Vorsitzender Rainer Deppe dankt Vera Reppold für ihren Vortrag.

Gerhard Neitzke (SPD) hält es für positiv, dass die Entsorgungsregionen I und II zusammengefasst worden seien.

Man sei Grenzregion. Gerade in den Niederlanden gebe es Entsorgungsprobleme, und man habe aufgrund der Kapazitätsmöglichkeiten in NRW in die Stellungnahme des Regionalrats eine bessere Koordinierung mit den niederländischen Nachbarn mit einbezogen. Man wolle nicht Mülltransportland werden. Aber wenn NRW den niederländischen Abfall nicht aufnehme, gehe er nach Polen in Deponien, die nicht der nordrhein-westfälischen Norm entsprächen. Letztlich werde der „Dreck“ aus Polen in den neuen Bundesländern landen.

Dazu sei nichts gesagt worden. Es wäre gut zu wissen, wie sich das Ministerium hinsichtlich einer besseren europäischen Abstimmung gerade im deutsch-niederländisch-belgischen Grenzraum entschieden habe.

Vera Reppold (MKULNV) nimmt zu den Abfallimporten Stellung. Die nordrhein-westfälischen Hausmüllverbrennungsanlagen seien zu einem großen Teil mit Haushaltsabfällen ausgelastet, also mit Abfällen, die den Kommunen überlassen würden. Das seien ungefähr 60 %. 40 % der Abfälle, die in den nordrhein-westfälischen Anlagen entsorgt würden, stammten im Wesentlichen aus Nordrhein-Westfalen und aus NRW-Gewerbebetrieben. Importe hätten bei der Auslastung der Hausmüllverbrennungsanlagen bisher eine relativ geringe Rolle gespielt: nur 1 bis 2 % im Jahr 2010. In den letzten Jahren habe es eine Steigerung gegeben, weil zurzeit insbesondere aus Großbritannien Abfälle nach Nordrhein-Westfalen importiert würden.

Die normalen Transporte, die nach Nordrhein-Westfalen gelangten, stammten hauptsächlich aus den Nachbarländern: den Niederlanden bzw. Belgien.

Für Import und Export von Abfällen gebe es europäische Rechtsgrundlagen, auf denen eine Genehmigung basiere. Das heiße, Importe und Exporte seien grundsätzlich genehmigungs- bzw. notifizierungspflichtig und fänden nach entsprechenden Vorgaben statt.

Der Abfallwirtschaftsplan sage zu dem Thema, dass man Abfallimporte zur Auslastung von Entsorgungsanlagen, wenn Überkapazitäten beständen, nicht für eine langfristig tragfähige Strategie halte. Aber grundsätzlich – vorübergehend, als Übergangslösung – sehe man kein Problem darin.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	33

Er wohne im Rhein-Erft-Kreis – so **Hans Krings (SPD)** –, wo auf der Deponie Vereinigte Ville aufgrund einer jahrzehntealten Genehmigung Bohrschlämme abgelagert würden. Die Ablagerung sei inzwischen durch Proteste der Bevölkerung gestoppt. Für die nächsten Bohrschlämme aus Niedersachsen sei Hünxe vorgesehen. Die Bohrschlämme stammten allein aus Niedersachsen und würden wohl ausschließlich in Nordrhein-Westfalen abgelagert.

In der Presse sei zu lesen gewesen, dass auch der grüne Umweltminister daran Anstoß genommen und mit Niedersachsen Kontakt aufgenommen habe, um diesen Zustand zu kanalisieren oder zu beseitigen.

Ihn – Krings – interessiere, ob das Ministerium den Fall kenne und vielleicht eine Lösung in Sicht sei, weil sich Niedersachsen selber für Bohrschlämme, die nur in Niedersachsen anfielen, eine Deponie zulege, oder ob die Bohrschlämme weiter nach Nordrhein-Westfalen importiert würden.

Vera Reppold (MKULNV) entgegnet, das Thema sei nicht Gegenstand des Abfallwirtschaftsplans. Sie wisse nur, dass zu den Bohrschlämmen intensive Gespräche mit Niedersachsen liefen, um eine Abstimmung zwischen den einzelnen Bundesländern zu erreichen, damit nicht immense Mengen von einem Bundesland in andere Bundesländer verbracht würden. Der genaue Stand der Gespräche, die Verbringung zu koordinieren, sei ihr nicht bekannt.

Reinhold Müller (FDP) stellt zwei Fragen, die mittelbar mit dem Abfallwirtschaftsplan zusammenhängen:

Zum einen sei in dem Vortrag auf die Mengensteigerungen beim Bioabfall hingewiesen worden, die erreicht werden müssten. Da die Qualitätsanforderungen an Bioabfall deutlich erhöht worden seien, hätten viele Entsorger große Probleme diese Qualität zu erreichen. Sie sammelten zwar den Bioabfall ein, hätten aber unter den neuen Vorgaben erhebliche Schwierigkeiten ihn zu vermarkten, sodass ein Teil des Bioabfalls woanders lande, was eigentlich nicht passieren sollte.

Zum Zweiten bitte er um eine Einschätzung zur Einführung der Wertstofftonne, die erhebliche Auswirkungen auf die zugrunde gelegten Mengengerüste hätte. Im Moment höre man nur von dem Hin und Her – auch wegen der Frage, ob das Einsammeln auf Kommunale oder Gewerbliche übertragen werden sollte.

Vera Reppold (MKULNV) vermutet, bei der Qualität der Bioabfälle spiele die Düngemittelverordnung eine Rolle, die vor allem die landwirtschaftliche Aufbringung betreffe. Komposte würden natürlich auch in anderen Einsatzgebieten gebraucht. Im Hinblick auf die Düngemittelverordnung gebe es Befürchtungen, dass eine landwirtschaftliche Aufbringung im bisherigen Umfang nicht mehr möglich sei. In die Verordnung seien aber auf Wunsch der entsprechenden Verbände noch Regelungen aufgenommen worden, damit Komposte eine etwas privilegiere Rolle bekämen, weil an sie andere Anforderungen zu stellen seien.

Die Wertstofftonne gehöre nicht zu ihrem direkten Zuständigkeitsbereich. Das Thema sei allerdings beim Abfallwirtschaftsplan berücksichtigt worden. In die Prognose sei eingerechnet worden, welche Mengen zukünftig bei Einführung einer erweiterten

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	34

Wertstoffeffassung dem Hausmüll entzogen würden, sodass in der Summe weniger Hausmüll für die thermische Behandlung zur Verfügung stehen würde.

Für den Abfallwirtschaftsplan sei es unerheblich, wer für das Einsammeln der Wertstoffe zuständig sei. Aber die Mengenverschiebungen durch eine Wertstofftonne seien berücksichtigt worden.

Zu **TOP 13 b)**:

Vorsitzender Rainer Deppe weist auf die schriftliche Beantwortung der Anfrage hin.

Gudrun Zentis (GRÜNE) stellt folgende Nachfragen:

Als Grundlage für die Beantwortung habe wohl die Antwort gedient, die die Bezirksregierung von ihrer nachgeordneten Behörde erhalten habe, ohne das Gewässer selber in Augenschein zu nehmen. Die Bezirksregierung könnte aus den Luftaufnahmen, die ihr vorlägen, ersehen, dass sich der Bachlauf im Laufe der Jahre verändert habe. Im unteren Bereich sei die Kanalisierung nach wie vor vorhanden, während sie im oberen Bereich rückgängig gemacht worden sei.

Allerdings werde das Gewässer im unteren Bereich mit Bahnschwellen – zumindest sehe das so aus – in den See eingeleitet, und auf dem gewonnenen Land, weil der Bach nicht mehr mäandrieren dürfe, stehe ein Partyzelt. Der obere Bereich lasse die Vermutung zu, dass an Betonstücken, die in den Bach ragten, weiterhin Wässer, die vielleicht nicht gerade aus dem Bach stammten, eingeleitet werden könnten.

Deshalb bitte sie die Bezirksregierung, noch einmal eine Überprüfung vorzunehmen.

Den Grünen sei auch die Begründung nicht klar, dass die Untere Wasserbehörde nur einen teilweisen und keinen kompletten Rückbau bestimmt habe.

Weiterhin hätte man noch gerne Folgendes geklärt: Es werde auf ein Urteil des Verwaltungsgerichts Aachen verwiesen, das sich nach ihren – Zentis' – Informationen nicht mit dem befasse, was in der Beantwortung der Anfrage ausgeführt worden sei, sondern eher damit, dass ein Rückbau der Seekante und nicht des Baches erfolgen müsste.

Sie bitte die Bezirksregierung, diese Fragen, wenn möglich, sofort zu beantworten.

Sie verlange nicht von der Bezirksregierung, sich mit Grundstücksveränderungen, Grundbucheintragen im engeren Sinne zu befassen. Aber der Grundstückseigentümer sei nicht der Wasserverband Eifel-Rur (WVER), wie von der Bezirksregierung dargestellt, sondern ein Privater gewesen. Das Aneignungsverfahren – ein sehr altertümliches Verfahren – sei 2007 erfolgt und 2016 in das Grundbuch eingetragen worden. Sie – Zentis – mache drei Fragezeichen, ob alles so, wie von der Bezirksregierung dargelegt, abgelaufen sei.

Deshalb bitte sie die Bezirksregierung, noch einmal genau hinzuschauen und den Grünen danach eine endgültige Antwort zu geben.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	35

Rudolf Wergen (Obere Wasserbehörde) nimmt zu den Fragen Stellung. In der Tat habe er keine Kenntnis von der Situation vor Ort. Zuständig sei die Untere Wasserbehörde, bei der er nicht aufgrund der Anfrage der Grünen, sondern schon Anfang des Jahres nachgefragt habe, weil oft von privater Stelle vorgetragen worden sei, am Dresbach lägen bestimmte Missstände vor.

Als zuständige Fachaufsichtsbehörde habe er, wie dargelegt, bei der Unteren Wasserbehörde angefragt. Die Stellungnahme sei deutlich ausführlicher als in der Antwort auf die Anfrage dargestellt. Im Ergebnis halte er – Wergen – das Vorgehen der Unteren Wasserbehörde für nachvollziehbar, die wie folgt argumentiert habe: Für eine leitbildkonforme Entwicklung des Dresbachs sei es erforderlich, eine Entfernung der Einbauten durchzusetzen, aber im Mündungsbereich darauf zu verzichten. – Deswegen sehe keinen Grund, an dieser Stelle als Fachaufsicht tätig zu werden.

Hinzu komme, wie er es in der Antwort auf die Anfrage erwähnt habe, dass es verschiedene Rechtsstreitigkeiten gebe, auch direkt zwischen den Nachbarn. Mit dem Fall der Ordnungsverfügung der Unteren Wasserbehörde habe sich ein Richter auseinandergesetzt. Bei einem Vor-Ort-Termin sei bestimmt worden, welche Einbauten entfernt werden müssten bzw. belassen werden könnten. – Deshalb sei er als Fachaufsicht zu der Auffassung gelangt, nicht tätig werden zu müssen.

Um die weiteren Fragen zu beantworten, müsste er wieder auf den Kreis Düren zu gehen. Letztlich sei er – Wergen – nur Erkenntniseinholer, Werter und wiederum Berichterstatter.

Gudrun Zentis (GRÜNE) bittet Rudolf Wergen als Aufsichtsbehörde, zum einen noch einmal nachzuprüfen, ob sich das, was er zum Gerichtsurteil ausgeführt habe, auf den Uferbereich oder auf den Bach bezogen habe, und zum andern über die Grundstücksverhältnisse Nachforschungen anzustellen.

Für sie sei es keine schlüssige Erklärung, den oberen Bachlauf zu ändern und wieder frei und locker zu gestalten, und den unteren als Kanal zu belassen.

Vorsitzender Rainer Deppe befürchtet, dass die Nachfragen zu sehr ins Detail gingen und hier schwierig zu beantworten seien. Vielleicht gebe es eine Möglichkeit, dass sich Gudrun Zentis mit Rudolf Wergen und der Unteren Wasserbehörde vor Ort treffe, um die Fragen außerhalb der Tagesordnung des Regionalrats zu klären.

Rudolf Wergen (Obere Wasserbehörde) signalisiert seine Bereitschaft, gemeinsam mit der Unteren Wasserbehörde einen Ortstermin durchzuführen.

Eine Bewertung der Frage, wie der WVER letztlich vorgegangen sei, komme gegebenenfalls durch die Verbandsaufsicht infrage. Die Zuständigkeit hierfür liege beim MKULNV. – Wie in der Beantwortung angekündigt, habe er dem MKULNV die Fragen in dieser Woche schon mitgeteilt. Inwieweit die Verbandsaufsicht gegebenenfalls noch tätig werde, wisse er nicht.

Aber Minister Johannes Remmel, den die Grünen auch selber angeschrieben hätten, werde wohl ebenfalls noch antworten.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	36

Vorsitzender Rainer Deppe meint, vielleicht sei das ein Weg weiterzukommen. Es sei schwierig, das Thema weiter im Regionalrat zu behandeln, weil sonst niemand damit vertraut sei.

TOP 14 Anträge

- a) **Gemeinsamer Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE**
„Förderung der Strukturentwicklung in der Innovationsregion Rheinisches Revier“
Drucksache Nr. RR 61/2016
- b) **Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, SPD und FDP**
„Strukturwandel im Rheinischen Revier gestalten“
Drucksache Nr. RR 62/2016

Zu **TOP 14 a)** und **TOP 14 b)**:

Manfred Waddey (GRÜNE) nimmt zu beiden Anträgen Stellung. – Er sei der Ansicht, dass RWE die Verpflichtungen, die es seinerzeit eingegangen sei, nicht erfüllt habe. Insbesondere habe es RWE versäumt, die alten Kraftwerke rechtzeitig abzuschalten. Andererseits habe sich die Situation insoweit geändert, dass es für keinen Betreiber noch Sinn mache, ein weiteres Großkraftwerk zu bauen. Alle hier wüssten wohl, dass BoAplus nicht mehr gebaut werde – auch wenn RWE das nicht offiziell verkünde. RWE sei geschickt genug, um sich den Verzicht auf eine unrentable Anlage irgendwie vergolden zu lassen. Das sei zwar nachvollziehbar, aber nicht im Sinne der öffentlichen Hand und der Steuerzahler.

Das Unternehmen sei allerdings in der Pflicht, statt BoAplus zu bauen, etwas anderes ins Visier zu nehmen.

Wenn CDU, SPD und FDP beantragten, RWE solle so schnell wie möglich BoAplus bauen, führe das nicht in die richtige Richtung. RWE werde es nicht tun, weil es sich nicht rechne. Außerdem sei es nicht sinnvoll, genau den gleichen Fehler wie vor zehn, 20, 30, 40 Jahren im Ruhrgebiet zu machen: krampfhaft an einer nicht mehr zeitgemäßen und nicht mehr wettbewerbsfähigen Struktur festzuhalten, mit der Folge, dass Milliarden versenkt worden seien und jetzt trotzdem das Ende des Steinkohlenbergbaus im Ruhrgebiet und demnächst das Ende des Braunkohlenbergbaus im Rheinischen Revier anstehe. In dieser Zeit seien die Schäden und die ewigen Folgekosten noch größer geworden

Man wisse, dass man im Ruhrgebiet auf unabsehbare Zeit hohe Folgekosten haben werden. Das werde auch für das Rheinische Revier gelten. Es sei noch keine Lösung für die Finanzierung dieser Folgekosten gefunden worden. In erster Linie sei das Unternehmen in der Pflicht; aber am Ende werde es keine Finanzierung ohne Beteiligung der öffentlichen Hand geben.

Selbstverständlich habe man kein Interesse daran, dass das Unternehmen RWE über kurz oder lang Insolvenz anmelden müsse, sondern daran, dass es zukunftsfähig werde. Das könne nur dadurch geschehen, dass RWE planmäßig aus dem

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	37

Braunkohleabbau und der Braunkohleverstromung aussteige und die Investitionen in zukunftsfähige Projekte lenke.

Das sei Gegenstand des Antrags von Grünen und Linken. Der Antrag von CDU, SPD und FDP plädiere für ein „Weiter so!“ mit ähnlich katastrophalen Folgen, wie sie heute im Ruhrgebiet zu besichtigen seien.

Stefan Götz (CDU) kommt auf den Showeffekt des Antrags von Grünen und Linken zu sprechen, wenn gefordert werde, RWE solle mal eben 3 Milliarden € spenden, damit man überlegen könne, was man mit dem Geld Schönes anstellen könne. Das werde nicht funktionieren, und die Antragsteller wüssten selber, dass das keine ernsthafte Überlegung sein könne.

Im Übrigen seien auch die anderen Vorwürfe, die Manfred Waddey unterschwellig in den Raum gestellt habe, auf einer veralteten Technologie und einer veralteten Energiewirtschaft zu beharren, nicht zutreffend. Alle seien sich doch einig – auch außerhalb dieses Raums –, dass die Braunkohle eine auslaufende Energieform sei, die Tagebaue noch bis 2040 oder 2045 weiterliefen und danach Schluss sei.

Bis zu diesem Zeitpunkt müsse man – auch umweltpolitisch – vernünftige Lösungen haben. Das betreffe auch die Frage, mit welchem Kraftwerkspark man die nächsten 30 Jahre noch die notwendige Braunkohleverstromung leisten wolle, um die Energieversorgung zu gewährleisten, und in welchem Umfang man alternative Energien brauche. Dazu sei es nach wie vor erforderlich, den Kraftwerkspark von RWE zu erneuern. Man könne nicht ernsthaft wollen, 30 Jahre alte Kraftwerke noch 30 Jahre weiterlaufen zu lassen.

Deshalb hätten CDU, SPD und FDP den Antrag vorlegt, dass sie nach wie vor darauf bestünden, das Kraftwerkserneuerungsprogramm umzusetzen. Das halte man für machbar und umweltpolitisch vernünftig. Den Showantrag, RWE solle mal eben 3 Milliarden € spenden, lehne man ab.

Gerhard Neitzke (SPD) schließt sich der Argumentation von Stefan Götz an. Es gehe nicht darum, ideologisch vorgefärbte, immer wieder gebetsmühlenartig vorgetragene Meinungen erneut in einen Antrag zu kleiden. Man müsse sich vielmehr mit der Realität beschäftigen.

Der Antrag von CDU, SPD und FDP sei nicht ideologisch vorgefärbt, sondern beschäftige sich mit der Realität und sei auf die Region bezogen, um ihre Zukunft zu sichern. Dafür stehe man. Man habe eine Verantwortung für die Bürger der Metropolregion Rheinland. Die SPD stelle sich dieser Verantwortung. Der Antrag stelle fest, dass die Versorgungssicherheit im Energiebereich bis zum Auslaufen der Braunkohle gewährleistet werden müsse. Das sei auch für die Stärkung der heimischen Wirtschaft wichtig, die Energie brauche, um zu produzieren und Arbeitsplätze zu sichern.

Reinhold Müller (FDP) stellt heraus – zu dem Antrag sei schon einiges gesagt worden –, der verbindliche Rahmenplan für die Braunkohle sei von beiden Vertragsparteien einzuhalten und ordnungsgemäß umzusetzen.

Man habe jedoch auch eine energiepolitische Verantwortung. Wegen der Schwankungen im Energiebereich könne man zwar auf die Braunkohle nicht verzichten –

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	38

auch im Hinblick auf die in Kürze auslaufenden Kernkraftwerke –, aber eine optimierte Braunkohleverstromung anstreben. Deshalb habe man eingefordert, die Pläne für BoAplus umzusetzen. Man stehe dazu, die alten Kraftwerke nicht mehr dauerhaft laufen lassen.

Man werde RWE nicht auffordern, 3 Milliarden € zu spenden, sondern sei der Auffassung, dass es seinen Verpflichtungen nachkommen und diese Gelder in entsprechende Innovationen stecken müsse. Dann sei man auf einem guten Wege, bis zum Ende des Braunkohletagebaus vernünftig aufgestellt zu bleiben und die Braunkohle als weiteren wichtigen Träger der Energieversorgung zu behalten.

Der Vergleich mit der Steinkohle hinke insofern, dass Steinkohle immer subventioniert worden sei, während Braunkohle ein rentabler Energieträger sei.

Peter Singer (LINKE) nimmt zu dem Vorwurf Stellung, der Antrag von Grünen und Linken sei ideologiebefrachtet, und zitiert aus dem neuesten Gutachten „Was bedeuten die Klimaschutzziele Deutschlands für die Braunkohleregionen?“ von Agora Energiewende, einem Institut, das der Bundesregierung, also auch den Parteien CDU und SPD, nahestehe, zum Braunkohleausstieg:

„Ein zentraler Eckpunkt ist dabei, dass der Neubau von Braun- und Steinkohlekraftwerken künftig nicht mehr genehmigungsfähig sein sollte. Denn Kohlekraftwerke verfügen über eine technische Lebensdauer von mindestens 40 Jahren. Neue Kohlekraftwerke, die noch nach 2015 errichtet werden würden,“

– also auch BoAplus –

„würden folglich weit über 2050 hinaus klimabelastend Strom produzieren.“

Dass das Ende der Braunkohle aus ökonomischen Gründen schneller komme als gedacht, habe Die Linke im Revier immer gesagt. Vor vier oder fünf Jahren sei sie deshalb noch als Schwarzseher und industrie feindlich abgestempelt worden.

Es sei genau die falsche Position, die im Antrag von CDU, SPD und FDP durchscheine. Gerade der dringend notwendige Strukturwandel, den niemand bezweifle, brauche sehr klare Signale der Abkehr von der Kohle. Das Motto „Augen zu und durch!“ nütze niemandem.

Es helfe alles nichts, das fossile Zeitalter sei vorbei. Dass der Abbau und die Verstromung von Braunkohle eine sterbende Industrie sei, müssten alle anerkennen. Wenn man die Energiewende und den Strukturwandel ernst nehme, müsse man keine neuen Kraftwerke bauen, sondern im Gegenteil einen geordneten Ausstiegs- und Abschaltplan erarbeiten, der für alle Betroffenen Richtschnur sei – für die Beschäftigten von RWE, aber auch für das Unternehmen selbst.

Hier vorzugaukeln, es gebe eine wie auch immer geartete Zukunft für die Braunkohle, sei aus seiner – Singers – kontraproduktiv und werde einen Strukturwandel massiv behindern. Die gleiche Auffassung habe er bereits im Juni 2012 im Regionalrat anlässlich der Regionalplanänderung vorgetragen. Die Zukunft – auch für das Rhei-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	39

nische Revier – liege in einer dezentralen, gemeinwohlorientierten und bürgernahen Energieversorgung. Da habe BoAplus keinen Platz.

Alle hier im Regionalrat – das sei schon mehrfach angesprochen worden – wüssten über die wirtschaftliche Situation von RWE Bescheid. Er sei davon überzeugt, dass selbst das Unternehmen intern längst von BoAplus Abschied genommen habe.

Er bitte, die Realitäten anzuerkennen und für den Antrag von Grünen und Linken zu stimmen.

Gudrun Zentis (GRÜNE) wer hier eine ideologisch vorgefärbte Meinung vertrete und fernab der Realität sei, sei derjenige, der noch von einer starken nordrhein-westfälischen Wirtschaft rede. Wenn NRW eine starke Wirtschaft hätte, wäre die heutige Diskussion unnötig. Die meisten hier im Raum seien kommunal eingebunden, hätten kommunale Mandate und wüssten, der Wert der RWE-Aktien an der Börse stark gesunken sei. Die Aktien belasteten die kommunalen Haushalte. Nicht alle Kommunen hätten sie verkauft; manche hätten Gewinne eingeplant, die es seit Jahren nicht mehr gebe.

(Zuruf: Das liegt an den Rahmenbedingungen!)

Man sollte zur Kenntnis nehmen, dass sich die Rahmenbedingungen stark geändert hätten. Die Stromproduktion der erneuerbaren Energien habe längst die Stromproduktion aus der Braunkohle überholt. All das, was sich Berlin vielleicht ausdenke, werde eine weitere Zunahme der erneuerbaren Energien nicht verhindern.

CDU, SPD und FDP sollten sich auch noch einmal die Stromim- und -exporte anschauen, um festzustellen, wie viel Strom man hier verbrauche und wie viel Heimat man noch für Stromexporte verheizen wolle.

Es werde von einer optimierten Kraftwerkstechnologie gesprochen. Sie wisse nicht, ob das zutrefte, wenn Optimierung heiße, gut 40 % der Energie verwerten zu können – abzüglich der Kosten für die Förderung, die nirgendwo eingerechnet würden.

Zum Zeitplan habe Stefan Götz gesagt, die Tagebaue liefen noch bis 2040 oder 2045. Das sei richtig; bis dahin lägen Genehmigungen für die Tagebaue vor.

Sie sei davon überzeugt, ein Unternehmen, das in den letzten Jahren niemals mit der Zeit gegangen sei, sich nie auf die Zukunft ausgerichtet habe, werde sich nicht am Markt halten, sondern scheitern. RWE scheitere gerade.

2040 bzw. 2045 sei der Tagebau zu Ende, und dann habe man nur noch mit den produzierten Schäden zu tun. Jetzt sei das Jahr 2016. Die Verwaltungen würden beschäftigt; die Bauzeit werde kommen. Im günstigsten Fall könnte ein neues Kraftwerk in etwa zehn Jahren ans Netz gehen: vielleicht 2027. Die letzten BoA-Anlagen seien erst vor wenigen Jahren ans Netz gegangen, die erste BoA-Anlage 2003. Ihre Betriebslaufzeit betrage mindestens 25 Jahre. Die alten Kraftwerke, von denen Stefan Götz gesprochen habe, seien nicht 30, sondern 50 Jahre alt. Wenige von ihnen gingen jetzt in die Kraftwerksreserve, bekämen also Hartz IV, und stünden die nächsten zwei Jahre in Frimmersdorf als Kraftwerksreserve nur noch herum. Sie brauchten zehn Tage, bis sie zur Stromproduktion wieder angelaufen seien.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	40

Zu den Fakten: CDU, SPD und FDP betrieben Augenwischerei. Die Menschen vor Ort müssten die Kraftwerksplanung erdulden und immer noch mit dem Damoklesschwert leben, dass der nächste Kraftwerksturm neben ihr Haus gebaut werde. Es sei auch fatal, wie die Mitarbeiter von RWE in die Irre geführt würden, dass die Braunkohle noch eine Zukunft hätte. Für die Braunkohle werde es keine Zukunft mehr geben. Es sei nur möglich, den Ausstieg so zu planen, dass er für die Region verträglich sei.

Die 3 Milliarden €, seien keine Spende, die man von RWE erhalten wolle, sondern eine errechnete Summe, die das Unternehmen RWE, als der Tagebau Garzweiler II genehmigt worden sei, für Investitionen in die Region zugestanden habe. RWE habe jedoch keine Investitionen vorgenommen. Die 3 Milliarden € seien nur der billige Rest – der Rückbau des Tagebaus Garzweiler II sei schon herausgerechnet –, der der Region für die Umweltzerstörung, die betrieben worden sei, zur Verfügung stehen müsste.

Vorsitzender Rainer Deppe lässt, über die beiden Anträge abstimmen, geordnet nach dem Datum des Antragseingangs, da es schwierig sei festzustellen, welcher der weitergehende sei.

Der **Regionalrat** fasst folgende Beschlüsse:

Drucksache Nr. RR 61/2016 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und Die Linke „Förderung der Strukturentwicklung in der Innovationsregion Rheinisches Revier“ wird mit den Stimmen der CDU, SPD, FDP, des Vertreters der Freien Wähler und des Vertreters der AfD gegen die Stimmen der Grünen, der Linken und der Vertreterin der Piraten abgelehnt.

Drucksache Nr. RR 62/2016 Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, SPD und FDP „Strukturwandel im Rheinischen Revier“ wird mit den Stimmen der CDU, SPD, FDP, des Vertreters der Freien Wähler und des Vertreters der AfD gegen die Stimmen der Grünen, der Linken und der Vertreterin der Piraten angenommen.

TOP 15 Mitteilungen

a) der Bezirksregierung

1) Bekanntmachung des Gesetzes zur Änderung des Gesetzes zur Neufassung des Landesplanungsgesetzes NRW

Drucksache Nr. RR 59/2016

2) Vorstellung der neuen Mitarbeiterinnen in der Geschäftsstelle: Frau Emine Örs und Frau Karina Lüdenbach

b) des Vorsitzenden

Vorsitzender Rainer Deppe teilt mit, **TOP 15 a (1)** liege schriftlich vor.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 9. RR-Sitzung	RR 69/ 2016	41

Zu **TOP 15 a (2)** stellt **Vera Müller (Bezirksregierung Köln)** zwei neue Mitarbeiterinnen vor, die die Arbeit der Geschäftsstelle mit unterstützten und bei der Vorbereitung der heutigen Sitzung schon tatkräftig mitgeholfen hätten: die Juristin Karina Lützenbach und Diplom-Juristin Emine Örs.

Vorsitzender Rainer Deppe heißt die neuen Mitarbeiterinnen herzlich willkommen und freut sich – auch im Namen des Regionalrates– auf eine gute Zusammenarbeit.

Zu **TOP 15 b)** setzt der Vorsitzende den Regionalrat davon in Kenntnis, dass der Regionalratsbeschluss zum Bundesverkehrswegeplan an alle Bundestagsabgeordneten aus dem Regierungsbezirk Köln geschickt worden sei. Die bereits eingegangenen Rückmeldungen würden der Niederschrift beigelegt bzw. über die Geschäftsstelle an die Kolleginnen und Kollegen weitergeleitet.

Gemeldet hätten sich Ulla Schmidt (SPD) – als Erste –, die Abgeordneten Volker Beck, Katharina Dröge, Katja Dörner und Oliver Krischer von der Fraktion Die Grünen sowie die Abgeordneten Karsten Möring, Helmut Brandt, Rudolf Henke, Heribert Hirte, Georg Kippels, Claudia Lücking-Michel, Gisela Manderla, Helmut Nowak, Wilfried Oellers und Thomas Rachel von der CDU-Fraktion. Er hoffe, niemanden vergessen zu haben. Die Abgeordneten hätten überwiegend positiv auf die Stellungnahme des Regionalrats reagiert, was im Einzelnen nachzulesen sei. Nun könnte man die Kolleginnen und Kollegen noch ansprechen und darum bitten, die Vorstellungen des Regionalrats in Berlin zu vertreten.

Der Vorsitzende wünscht eine angenehme Sommerpause und schließt die Sitzung um 12:30 Uhr.

Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

CDU-Fraktion

9. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 01.07.2016

Ort.: Bezirksregierung Köln - Plenarsaal

Beginn: 10:00	Uhr	Ende:	Uhr	Abrechnung	
stimmberechtigte Mitglieder	Mitglied der Vertretung	Unterschrift	Abrechnung		
			Standard	gem. Formular	
Bellis-Olinger, Teresa Elisa De	Stadt Köln	<i>entschuldig</i>			
Borning, Ronald	Städteregion Aachen	<i>[Handwritten Signature]</i>	X		
Deppe, Rainer - MdL -	Rhein.-Berg.-Kreis	<i>[Handwritten Signature]</i>	X		
Dohmen, Hans-Willi	Kreis Düren	<i>[Handwritten Signature]</i>	X		
Donie, Brigitte	Rhein-Sieg-Kreis	<i>[Handwritten Signature]</i>	X		
Fabian, Gerd	Rhein-Erft-Kreis	<i>[Handwritten Signature]</i>	X		
Finkeldei, Norbert	Stadt Aachen	<i>[Handwritten Signature]</i>	X		
Götz, Stefan	Reserveliste				
Hebbel, Paul	Stadt Leverkusen	<i>[Handwritten Signature]</i>	X	o. F.	
Jansen, Franz-Michael	Kreis Heinsberg	<i>[Handwritten Signature]</i>	X		

stimmberechtigte Mitglieder	Mitglied der Vertretung	Unterschrift	Abrechnung	
			Standard	gem. Formular
Kehren, Hanno Dr.	Reserveliste	<i>Hanno Kehren</i>	X	
Kitz, Marcus	Rhein-Sieg-Kreis	<i>Marcus Kitz</i>	X	
Moll, Bert	Stadt Bonn	<i>Bert Moll</i>	X	
Nesseler-Komp, Birgitta	Stadt Köln	<i>Birgitta Nesseler-Komp</i>	X	
Neisse-Hommelsheim, Carla	Rhein-Erft-Kreis (Reserveliste)	<i>Carla Neisse-Hommelsheim</i>		
Stefer, Michael	Oberbergischer Kreis	<i>Michael Stefer</i>	X	
Weber, Günter	Kreis Euskirchen	<i>Günter Weber</i>	X	

Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

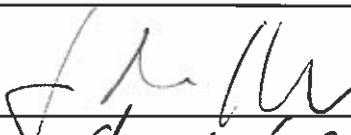
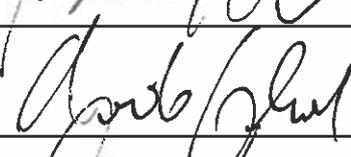
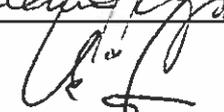
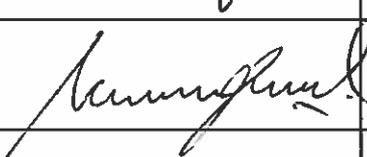
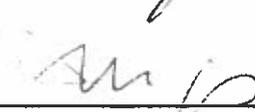
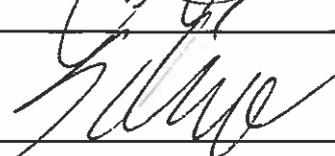
- Anwesenheitsliste -

SPD-Fraktion

9. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 01.07.2016

Ort.: Bezirksregierung Köln - Plenarsaal

Beginn: 10:00	Uhr	Ende:	Uhr		
stimmberechtigte Mitglieder	Mitglied der Vertretung	Unterschrift	Abrechnung		
			Standard	gem. Formular	
Frenzel, Michael	Stadt Köln				
Geffen, Jörg van	Stadt Köln		X		
Jakob, Bodo	Rhein.-Berg.-Kreis		X		
Hengst, Milanie	Stadt Leverkusen (Reserveliste)		X		
Höfken, Heiner	Stadt Aachen		X		
Konzelmann, Thorsten	Oberbergischer Kreis		X		
Krings, Hans	Rhein-Erft-Kreis		X		
Neitzke, Gerhard	Städteregion Aachen		X		
Noack, Horst	Stadt Köln		X		
Oetjen, Hans-Friedrich	Kreis Düren		X		
Schaper, Dieter	Stadt Bonn		X		
Schlüter, Volker	Kreis Heinsberg		X		

Tüttenberg, Achim - MdL -

Rhein Sieg Kreis

G. W. K. G. G. X |

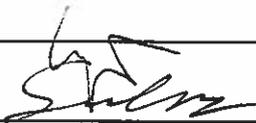
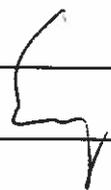
Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

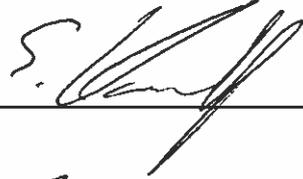
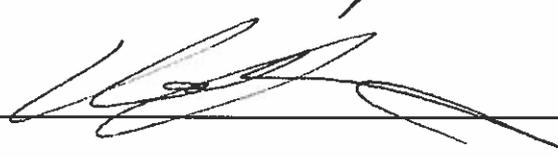
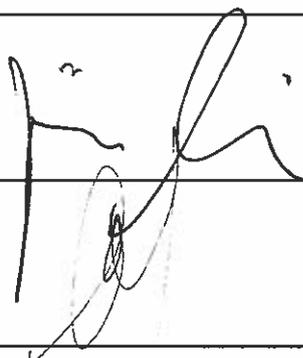
9. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 01.07.2016

Ort.: Bezirksregierung Köln - Plenarsaal

Beginn: 10:00	Uhr	Ende:	Uhr		
beratende Mitglieder gem. § 8 Abs. 3 LPIG	Name	Unterschrift	Abrechnung		
			Standard	gem. Formular	
Landschaftsverband Rheinland	Böll, Thomas				
Stadt Aachen					
Stadt Bonn	Wagner Suydra				
Stadt Leverkusen					
Stadt Köln					
Städteregion Aachen					
Kreis Düren					
Rhein-Erft-Kreis					
Kreis Euskirchen					
Kreis Heinsberg					
Oberbergischer Kreis					
Rheinisch-Bergischer-Kreis					
Rhein-Sieg-Kreis					

- Fraktionsgeschäftsführung -

Name (Bitte in Großbuchstaben)	Vertreter/in der/des (Bitte in Großbuchstaben)	Unterschrift
Knauff, Sebastian	CDU	
Hoffmann, Hajo	SPD	
Schäfer-Hendricks, Antje	GRÜNE	
Freyneck, Jörn	FDP	
Feudel, Andre	FDP	
Martin, Christiane	Grüne	C. Marti

Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

9. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 01.07.2016

Ort.: Bezirksregierung Köln - Plenarsaal

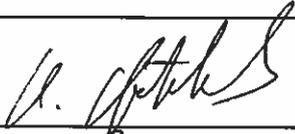
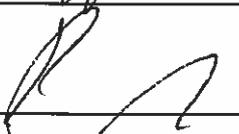
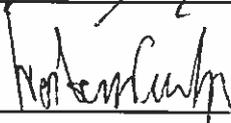
Beginn: 10:00	Uhr	Ende:	Uhr	Abrechnung	
stimmberechtigte Mitglieder	Mitglied der Vertretung	Unterschrift		Standard	gem. Formular
Beu, Rolf - MdL -	Stadt Bonn (Reserveliste)				
Herlitzius, Bettina	Städteregion Aachen (Reserveliste)			X	
Lambertz, Horst	Rhein-Erft-Kreis				
Metz, Martin	Rhein-Sieg-Kreis				
Waddey, Manfred	Stadt Köln				
Zentis, Gudrun - MdL -	Kreis Düren (Reserveliste)			X	

Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste - FDP-Fraktion

9. Sitzung des Regionalrates
des Regierungsbezirkes Köln
am Freitag, den 01.07.2016

Ort.: Bezirksregierung Köln - Plenarsaal

Beginn: 10:00		Uhr	Ende:		Uhr
stimmberechtigte Mitglieder	Mitglied der Vertretung	Unterschrift	Abrechnung		
			Standard	gem. Formular	
Göbbels, Ulrich	Städteregion Aachen (Reserveliste)		X		
Müller, Reinhold	Oberbergischer Kreis (Reserveliste)		X		
Westerschulze, Stefan	Rhein-Erft-Kreis (Reserveliste)		X		

Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

9. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 01.07.2016

Ort.: Bezirksregierung Köln - Plenarsaal

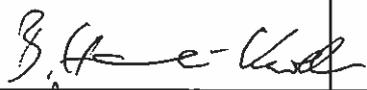
Beginn: 10:00

Uhr

Ende:

Uhr

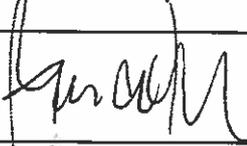
Die Linke

stimmberechtigte Mitglieder	Mitglied der Vertretung	Unterschrift	Abrechnung	
			Standard	gem. Formular
Hane-Knoll, Beate	Stadt Köln (Reserveliste)		X	
Singer, Peter	Rhein-Erft-Kreis (Reserveliste)		X	

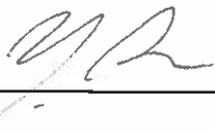
Freie Wähler

Bornhold, Rüdiger	Rheinisch-Bergischer Kreis (Reserveliste)		X	
-------------------	--	--	---	--

AFD

Spennath, Jürgen	Kreis Heinsberg (Reserveliste)		X	
------------------	-----------------------------------	---	---	--

Piraten

Plum, Yvonne	Stadt Köln (Reserveliste)		X	
--------------	------------------------------	---	---	--

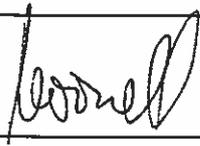
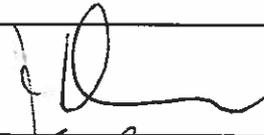
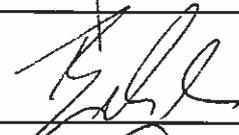
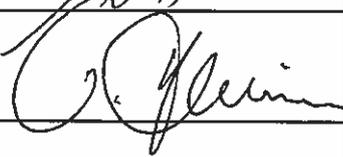
Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

9. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 01.07.2016

Ort.: Bezirksregierung Köln - Plenarsaal

Beginn: 10:00	Uhr	Ende:	Uhr		
beratende Mitglieder gem. § 8 Abs. 1 LPIG	Vertreter der/des	Unterschrift	Abrechnung		
			Standard	gem. Formular	
Kornell, Günter	Arbeitgeber		X		
Dr. Weltrich, Ortwin	Arbeitgeber				
Dr. Soénius, Ulrich	Arbeitgeber				
Woelk, Ralf	Arbeitnehmer				
Mährle, Jörg	Arbeitnehmer				
Behlau, Stefan	Arbeitnehmer				
Heimann, Ulrich	Sportverbände		X		
Hachtel, Monika	Naturschutz- verbände				
Fink, Brunhilde	kommunale Gleichstellungs- stellen	entschuldigt			

- Bezirksregierung Köln -

Name (Bitte in Großbuchstaben)	Dezernat	Unterschrift
Frau Walsken	RPin	
Herr Kotzea	AL 3	
Herr Hundenborn	32	
Herr Elsiepen	25	
Herr Schlaeger	32	
Herr Ulmen	32	
Fr. Dr. Beermann	52	
Herr Wergen	54	
Herr Steinrücken	31	
Herr Krause	32	
Frau Müller	32	
Frau Lüdenbach	32	
Frau Örs	32	
Frau Kelz	32	
Herr Hochscheid	32	

Teilnehmerliste

- Gäste -

Name (Bitte in Großbuchstaben)	Vertreter/in der/des (Bitte in Großbuchstaben)	Unterschrift
Vera Reppold	MKULNV	
Holger Frisch	NVR	

Norbert Reinkeber NVR

N. R. &



ÖPNV-Bedarfsplan 2017

Maßnahmenvorschläge der Region

Meldungen an das MBWSV NRW bis 31.12.15/31.01.16

**Priorisierung nach
Vordringlichem Bedarf (VB) und
Weiterem Bedarf (WB)**

**gemäß den Beschlüssen
der Verbandsversammlung des ZV NVR am 10.12.2015
und des
Regionalrats Köln am 15.01.2016**

**zur Beschlussfassung und
Weiterleitung an das MBWSV NRW**

i. d. F.
des Beschlusses der Verbandsversammlung des
Zweckverbands Nahverkehr Rheinland am 29.06.16

1. Einführung

Die dem MBWSV NRW fristgerecht zugegangenen Maßnahmenvorschläge der Region zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW sollen gemäß den Beschlüssen der Verbandsversammlung des ZV NVR vom 10.12.15 und des Regionalrats Köln vom 15.01.16 nach Vordringlichem Bedarf (VB) und Weiterem Bedarf (WB) unterschieden werden. Diese zwischen den Gremien abgestimmte Priorisierung soll dem Landesverkehrsministerium nach erneuter Beschlussfassung zur Berücksichtigung für die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans vorgelegt werden.

Die Einstufung in den Vordringlichen bzw. Weiteren Bedarf erfolgte auf der Grundlage eines vom NVR entwickelten und mit den Gremienvertretern abgestimmten Bewertungsbogens. Dieser wurde von den ÖPNV-Aufgabenträgern bzw. für die SPNV-Maßnahmen vom Nahverkehr Rheinland ausgefüllt. Darüber hinaus sind die als gesetzt bzw. indisponibel (= im Bau bzw. in einem Finanzierungsprogramm enthalten) einzuordnenden Maßnahme enthalten.

Bei der Vorberatung der Ergebnisse der Priorisierung am 28. April 2016 haben sich die Fraktionsvorsitzenden des ZV NVR und Vertreter des Regionalrats auf eine Neustrukturierung der Vorschlagsliste verständigt (streckenbezogene Zusammenstellung, Kennzeichnung punktueller Vorhaben, Lageplan).

Vor dem Hintergrund der Vielzahl der Vorhaben wurde zudem vereinbart, aus dieser Liste eine engere Auswahl der für die Region politisch wichtigsten Maßnahmenvorschläge zu benennen (unter den Punkten 2 und 3 zusammengefasste und in der ANLAGE gelb markierte Maßnahmenvorschläge). Diese sollten zusammen mit den o. a. Einstufungen der ÖPNV-Aufgabenträger bzw. des ZV NVR in die Gremiensitzungen des ZV NVR am 17.06./29.06.16 und des Regionalrats am 01.07.16 eingebracht werden. Die aus regionaler Sicht wichtigsten Maßnahmen wurden in der Vorberatung am 06.06.16 abgestimmt und sind nachfolgend aufgeführt.

2. Auswahl der für die Region wichtigsten indisponiblen Maßnahmen

Nachfolgend ausgewählte indisponible Maßnahmen sind bereits in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen worden bzw. seitens des Landes zugesagt und für die Weiterentwicklung der Verkehrsangebote in der Region von besonderer Bedeutung.

Maßnahmenvorschlag SPNV	Lfd. Nr. NEU [ANLAGE]
<ul style="list-style-type: none"> Rhein-Ruhr-Express (RRX) 4-gleisiger Ausbau 	1.03 / 1.05 / 1.06 / 1.07 / 1.08
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau S-Bahn Knoten Köln einschließlich S 11 und Erft-S-Bahn <u>S 11</u>: 2-gleisiger Ausbau Bergisch Gladbach – Köln-Dellbrück; weiterer S-Bahnsteig Köln Hbf und Köln Messe/Deutz, neue Haltepunkte Berliner Straße und CFK-Gelände; weitere Teilmaßnahmen <u>Erftbahn</u>: Elektrifizierung Horrem – Bedburg und Ertüchtigung für S-Bahn-Betrieb mit Überwerfungsbauwerk Horrem 	1.04 / 3.01 / 3.02 / 17.01 / 18.01
<ul style="list-style-type: none"> Ausbau der S 13 Troisdorf – Bonn – Oberkassel 	-
<ul style="list-style-type: none"> Euregiobahn Elektrifizierung und Netzerweiterung 	26.01 / 25.02 / 27.04

3. Auswahl der für die Region wichtigsten Maßnahmenvorschläge zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan

Nachfolgend sind die für die Region wichtigsten Maßnahmenvorschläge zur Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans aufgeführt.

3.1 Maßnahmenvorschläge für den SPNV

Maßnahmenvorschlag SPNV	Lfd. Nr. NEU [ANLAGE]	Gebietskörperschaften
<ul style="list-style-type: none"> Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren und S-Bahn Köln – Bonn Irh. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren und 4-gleisiger Ausbau Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn für Einrichtung von S-Bahn-Verkehr (S 17) 	15.01 11.02	K / REK / EU / RSK / BN
<ul style="list-style-type: none"> Köln – Aachen Ausbau der Strecke Köln – Aachen durch Maßnahmen, die in ihrer Gesamtheit wie ein drittes Gleis wirken 	17.08 17.13 17.19 17.21 31.02	K / DN / AC / Städteregion Aachen
<ul style="list-style-type: none"> Voreifelbahn Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau Bonn – Euskirchen einschließlich Umbau Einfahrt Bf Euskirchen und kreuzungsfreie Anbindung der Linken Rheinstrecke (2630) in die Voreifelbahn (Strecke 2645) zur Schaffung von Durchbindungen 	14.01 14.04 14.05 14.06	BN / RSK / EU
<ul style="list-style-type: none"> Oberbergische Bahn Streckenausbau Köln Frankfurter Str. – Gummersbach für Beschleunigung und Taktverdichtung; Elektrifizierung 	4.01 4.03	K / RBK / RSK / OBK
<ul style="list-style-type: none"> Bördebahn Ausbau / Reaktivierung Düren – Zülpich – Euskirchen 	22.01	DN / EU
<ul style="list-style-type: none"> Eifelstrecke Elektrifizierung der Eifelstrecke zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall einschließlich Blockverdichtung Hürth-Kalscheuren – Euskirchen 	15.04	REK / EU
<ul style="list-style-type: none"> S-Bahn Köln – Pulheim/Mönchengladbach Anpassungen für den S-Bahn-Verkehr einschließlich Verknüpfung Köln-Müngersdorf Technologiepark 	19.01 bis 19.08	REK / K
<ul style="list-style-type: none"> Rheinquerung Köln-Godorf / Wesseling / Niederkassel Neubau einer Verbindungsspanne Brühl – Köln-Godorf – Porz-Wahn für Personen- und Güterverkehr; Einrichtung S 18; in Verbindung mit BVWP-Straßenbaumaßnahmen „AK Köln-Godorf – AD Köln-Lind“ (A553-G10-NW-T2-NW) im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ <p>Vgl. gemeinsames Schreiben der Landräte (Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis), Ober-/Bürgermeister (Köln, Niederkassel, Wesseling, Brühl, Troisdorf), der IHK Köln und Bonn/Rhein-Sieg, der Handwerkskammer zu Köln und der NVR GmbH vom 27.04.16 an den Bundesverkehrsminister</p>	13.01	K / REK / RSK / BN

3.2 Kommunale Maßnahmenvorschläge (ohne SPNV)

Kommunaler Maßnahmenvorschlag	Lfd. Nr. NEU [ANLAGE]	Gebietskörper- schaften
<ul style="list-style-type: none"> Ost-West-Achse Köln einschließlich östl. Verlängerung Bahnsteigverlängerungen an Haltestellen der Stadtbahnlinie 1, Ertüchtigung zum Betrieb mit Langzügen; Verlängerung von Bergisch Gladbach-Bensberg bis Kürten-Spitze 	K.07 GL.02	K / RBK
<ul style="list-style-type: none"> Stadtbahnanbindung Köln-Widdersdorf Verlängerung der Linie 1 ab Köln-Weiden West bis Widdersdorf; alternativ Verlängerung der Linie 4 von Köln-Bocklemünd über Köln-Widdersdorf nach Pulheim-Brauweiler 	K.15 BM.03	K / REK
<ul style="list-style-type: none"> Verlängerung Linie 7 / Rrh. Stadtbahn Köln – Bonn Verlängerung der Linie 7 in Porz-Zündorf bis zur Ranzeler Straße und Neubau Bonn-Beuel – Lülsdorf Schulzentrum – Köln-Zündorf (Endhaltestelle Linie 7) 	K.08 SU.03	BN / RSK / K
<ul style="list-style-type: none"> Köln, Nord-Süd-Strecke, 4. Bauabschnitt Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich Nord 	K.14	K / REK
<ul style="list-style-type: none"> Köln, Stadtbahnanbindung Köln-Flittard – Leverkusen Neubau (Ausbau bzgl. Güterzuggleis zum Chempark) Stadtbahn Kölnmesse – Köln-Flittard mit Verlängerung nach Leverkusen 	K.13 LEV.01	K / LEV
<ul style="list-style-type: none"> Bonn, Hardtbergbahn (oberirdisch) Neubau einer oberirdischen Straßenbahnstrecke Rechtsrheinisch / Bonn Hbf – Uni-Campus / Eendenich – Brüser Berg 	BN.12	BN
<ul style="list-style-type: none"> Stadtbahnverlängerung Bonn-Buschdorf Verlängerung der Stadtbahn von Bonn-Tannenbusch Mitte über Hp Buschdorf und/oder der Straßenbahn von Auerberg nach Buschdorf Mitte/Ost 	BN.13	BN
<ul style="list-style-type: none"> Seilbahn Bonn Neubau einer Seilbahn zwischen Bonn-Venusberg Uni-Klinikum und DB-Haltepunkt Bonn-UN-Campus 	BN.19	BN
<ul style="list-style-type: none"> Aachen, ÖPNV-Trasse Uniklinik – RWTH Campus – Innenstadt 	AC.04	AC

Zur TABELLEN-ANLAGE „Maßnahmenvorschläge für den SPNV“ (Seiten 1 bis 18): Streckenübersicht

Nr. NEU	Strecke	Linien Fahrplan 2016	Seite
[1]	Köln Hbf – Köln-Mülheim – Leverkusen Mitte (– Düsseldorf Hbf)	R3 1, 5 / S 6	1
[1.a]	Köln-Mülheim – Köln-Flittard		2
[2]	Köln Hbf – K-Mülheim – LEV-Schlebusch – Opladen (– Wuppertal Hbf – Münster Hbf)	RE 7 / RB 48	2
[3]	Köln Hbf – K-Mülheim – K-Dellbrück – Bergisch Gladbach	S 11	2
[4]	(Köln Hbf –) K Trimbornstraße – K Frankfurter Straße – Gummersbach – Marienheide (– Meinerzhagen – Lüdenscheid)	RB 25	2
[4.a]	Dieringhausen – Waldbröl / – Morsbach		3
[5]	(Köln Hbf –) K Airport-Businesspark – K Steinstraße – Porz – Troisdorf	RE 9 / RB 27 / S 12	3
[6]	(Köln Hbf –) K Trimbornstraße – K Frankfurter Straße – Köln/Bonn Flughafen – Troisdorf	RE 8, 6a / S 13, 19	3
[7]	(Köln Hbf –) Troisdorf – Siegburg/Bonn – Herchen – Au (Sieg) (– Siegen)	RE 9 / S 12, 19	4
[8]	(Köln Hbf –) Troisdorf – (Mainz / Wiesbaden)	RE 8 / RB 27	4
[9]	(Köln Hbf –) Troisdorf – BN-Beuel – Rhöndorf – Bad Honnef (– Koblenz)	RE 8 / RB 27	4
[10]	Westspange: Köln Hbf – Köln West – Köln Süd – Hürth-Kalscheuren	RE 5, 12, 22 / RB 24, 26, 48	5
[11]	(Köln Hbf –) Köln Süd – Hürth-Kalscheuren – Brühl – Bonn Hbf – BN-Mehlem (– Koblenz)	RE 5 / RB 26, 30, 48	6
[12]	Südbahn: Köln Süd – Köln-Bonner Wall – Köln-Gremberg		7
[13]	Rheinquerung: Bonn Hbf – Köln Bonn Flughafen		7
[14]	Voreifelstrecke: Bonn Hbf – Euskirchen	S 23	8
[15]	Eifelstrecke: (Köln Hbf –) Köln Süd – Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Kall – Gerolstein (– Trier)	RE 12, 22 / RB 24	8
[15.a]	Euskirchen – Bad Münstereifel	RB 23	9
[15.b]	Kall – Hellenthal		9
[16]	Köln Hbf – K Hansaring – K-Ehrenfeld	RE 1, 8, 9 / RB 27, 38 / S 12, 13, 19	9
[17]	(Köln Hbf –) K-Ehrenfeld – Horrem – Düren – Stolberg Hbf – Aachen Hbf	RE 1, 9 / RB 38 / S 12, 13, 19	10
[17.a]	Düren – Heimbach	RB 21	11
[17.b]	Aachen Rothe Erde – Aachen Nord		11
[18]	Erftbahn: (Köln Hbf – K-Ehrenfeld –) Horrem – Bedburg (Erft) (– Grevenbroich – Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf)	RB 38	12
[19]	(Köln Hbf –) K-Ehrenfeld – Pulheim – Grevenbroich (– Rheydt Hbf – Mönchengladbach Hbf)	RE 8 / RB 27	12
[20]	Köln Hbf (– Dormagen – Neuss Hbf)	RE 6a, 7	12
[21]	(Köln Hbf – K Hansaring –) K-Chorweiler – K-Worringen (– Dormagen – Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf)	S 6, 11	13
[22]	Bördebahn: Düren – Zülpich – Euskirchen	RB 28	13
[23]	Düren – Jülich – Linnich SIG Combibloc (– Hückelhoven-Baal – Hückelhoven-Ratheim)	RB 21	13
[24]	Eschweiler Talbahn: Düren – Langerwehe – Stolberg Hbf	RB 20	14
[25]	Stolberg Hbf – Stolberg Altstadt	RB 20	14
[26]	(Aachen Hbf –) Herzogenrath – Alsdorf Poststraße – Stolberg Hbf	RB 20	14
[26.a]	(Stolberg Hbf) – Aachen Quinx – Aachen Bushof		14
[27]	Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf – Baesweiler-Puffendorf – Jülich		14
[28]	Aachen Hbf (– Welkenraedt – Verviers-Central – Pepinster – Spa Géronstère)	RE 29	15
[29]	(Aachen Hbf –) Kerkrade (NL) Via Avantis		15
[30]	Herzogenrath (– Heerlen)	RE 18	15
[31]	Aachen Hbf – Aachen West – Herzogenrath – Lindern – Hückelhoven-Baal – Erkelenz (– Mönchengladbach Hbf)	RE 4 / RB 20, 33	15
[31.a]	(Aachen Hbf –) Lindern – Heinsberg	RB 33	16
[31.b]	(Mönchengladbach Hbf – Rheydt Hbf –) Dalheim	RB 34	16
[32]	Rheydter Kurve		16

Zur TABELLEN-ANLAGE „Kommunale Maßnahmenvorschläge (ohne SPNV)“: Region

Zweckverband / Kreisfreie Stadt / Landkreis / Städteregion	Seite
Nahverkehr Rheinland (Vorschläge für die Gesamtregion)	17
Stadt Aachen	17
Bundesstadt Bonn	17
Stadt Köln	19
Stadt Leverkusen	21
Kreis Düren	21
Kreis Euskirchen	21
Rhein-Erft-Kreis	22
Rhein-Sieg-Kreis	23
Rheinisch-Bergischer Kreis	24
Städteregion Aachen	25

1. Maßnahmenvorschläge für den SPNV

[1] Strecke / SPNV-Linien 2016	Punktueller Vorhaben	Auswahl der aus regionaler Sicht wichtigsten Maßnahmen-/Vorschläge
---------------------------------------	----------------------	---

Art: N=Neubau, A=Ausbau, A.E=Engpassbeseitigung

In Finanzierungsprogramm/-vereinbarung enthalten: § 12 ÖPNVG (NVR), § 13 ÖPNVG (Land), FV DB/Bd=Finanzierungsvereinbarung Bund/DB, GVFG, LuFV

BVWP-Entwurf: Vordringlicher Bedarf (VB), Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E), Weiterer Bedarf (WB), Potenzieller Bedarf (PB)

Vorschlag für Bedarfsplan: indisponibel (= im Bau / in Finanzierungsprogramm enthalten), Vordringlicher Bedarf (VB), Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E), Weiterer Bedarf (WB)

Lfd. Nr. NEU	Lfd. Nr. BIS-HER	Streckenabschnitt/ Station	Kurzbeschreibung	NVP: Vorauss. für neue Linie ab	Art	Zus. hang / abhäng. von	Kosten in Mio. €	in Finanz. progr./ -vereinb. enthalten	Status BVWP-Entwurf März 2016	Bemerkung Stellungnahme ZV NVR zum BVWP Nutzen Bezug Nahverkehrsplan ZV NVR	Vorschlag RR NVR
[1] Köln Hbf – Köln-Mülheim – Leverkusen Mitte (– Düsseldorf Hbf)										RE 1, 5 / S 6	
1.01	31	Streckenbereich Köln-Mülheim	Anpassung der Stellwerksbezirke Köln-Kalk-Nord und Mf		A.E	Knoten Köln	5,0		Vorschlag NVR Knoten Köln	Durchbindung der nördlichen Zufahrten in das Ortsgleis Mülheim - Deutz	indisp.
1.02	37	Köln-Mülheim	Barrierefreiheit; grundhafte Erneuerung		A	Station	10,0			"MOF 3"-Entwurf des NVR	indisp.
1.03	105	Köln-Mülheim	Überholgleis / Bahnsteigkante von Düsseldorf Richtung Köln Hbf (Gleis 0)	RRX 1, RRX 2, RRX 4, RRX 6 (2030+)	N		20,0		Vorschlag NVR	RRX	indisp.
1.04	27	Köln Messe/Deutz – Leverkusen Mitte	Neubau des S-Bahn Haltepunktes K-Berliner Straße	S 6 (2025)	N	Knoten Köln	6,0			Aufnahme des Haltepunktes ins GVFG-Bundesprogramm in Vorbereitung (Erweiterung der S-Bahn-Maßnahme)	indisp.
1.05	29	Köln – Düsseldorf – Duisburg – Dortmund	4-gleisiger Ausbau K-Mülheim – D- Benrath/Reisholz; 6-gleisiger Ausbau D-Benrath/ Reisholz – D Hbf – DU Hbf	RRX 1, RRX 2, RRX 4, RRX 6 (2030+)	N	RRX	2.000,0		laufende Vorhaben, VB	BVWP	indisp.
1.06	19	Lev-Chempark (Bayerwerk) – Lev-Küppersteg	4-gleisiger Ausbau	RRX 1, RRX 2, RRX 4, RRX 6 (2030+)	N	RRX	19,0	FV DB/Bd	laufende Vorhaben, VB	Rhein-Ruhr-Express (RRX), in Planfeststellung; Teilmaßnahme von 4-gleisigem Ausbau Köln-Mülheim – Düsseldorf (Finanzierungsvereinbarung Bund - DB Netz abgeschlossen)	indisp.
1.07	18	Leverkusen-Rheindorf – Leverkusen-Küppersteg	4-gleisiger Ausbau	RRX 1, RRX 2, RRX 4, RRX 6 (2030+)	N	RRX	23,8	FV DB/Bd	laufende Vorhaben, VB	Rhein-Ruhr-Express (RRX), in Planfeststellung; Teilmaßnahme von 4-gleisigem Ausbau Köln-Mülheim – Düsseldorf (Finanzierungsvereinbarung Bund - DB Netz abgeschlossen)	indisp.
1.08	17	Leverkusen-Rheindorf – Langenfeld	4-gleisiger Ausbau	RRX 1, RRX 2, RRX 4, RRX 6 (2030+)	N	RRX	30,0	FV DB/Bd	laufende Vorhaben, VB	Rhein-Ruhr-Express (RRX), in Planfeststellung; Teilmaßnahme von 4-gleisigem Ausbau Köln-Mülheim – Düsseldorf (Finanzierungsvereinbarung Bund - DB Netz abgeschlossen)	indisp.

[1.a] Köln-Mülheim – Köln-Flittard											
1.a.01	236	Köln-Mülheim - Flittard – Leverkusen-Chempark	Reaktivierung der EKML-Strecke für den SPNV		N		20,0			bis ca. 1970 SPNV-Anbindung des Bayerwerkes Leverkusen; ggf. Alternative zur Stadtbahnanbindung (K.13)	WB
[2] Köln Hbf – K-Mülheim – LEV-Schlebusch – Opladen (– Wuppertal Hbf – Münster Hbf)											RE 7 / RB 48
2.01	108	Hamm / Münster – Köln	Einrichtung einer schnellen S-Bahnverbindung Hamm/Münster – Köln (keine weiteren Angaben)		A					Vorschlag BVWP, nicht berücksichtigt	WB
2.02	41	Leverkusen-Schlebusch	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit		A	Station	6,1			"MOF 3"-Entwurf des NVR	indisp.
2.03	106	Solingen Hbf – Köln-Mülheim	S-Bahn Köln - Wuppertal		A		232,4				WB
2.04	107	Köln/Düsseldorf – Dortmund	ABS Köln Neurather Ring – Haan, 4-gleisig, Vmax min. 200 km/h		N					Vorschlag BVWP, nicht berücksichtigt	WB
[3] Köln Hbf – K-Mülheim – K-Dellbrück – Bergisch Gladbach											S 11
3.01	26.1.1	Köln Hbf und Köln Messe/ Deutz	Ausbau der S11 und der S-Bahn-Stammstrecke Köln einschl. Hp CFK-Gelände und zweigleisigem Ausbau 2663	S 11 (2025)	A.E	Knoten Köln S 11	200,0	§ 13 ÖPNVG		GVFG-Bundesprogramm	indisp.
3.02	26.1.3	Strecke K-Dellbrück – Bergisch Gladbach	ESTW Bergisch Gladbach	S 11 (2025)	A	Köln S 11	34,0	§ 13 ÖPNVG		Vorab-DB-Maßnahme; GVFG-Bundesprogramm: c-Zeile	indisp.
[4] (Köln Hbf –) K Trimbornstraße – K Frankfurter Straße – Gummersbach – Marienheide (– Meinerzhagen – Lüdenscheid)											RB 25
4.01	26.21	Köln Frankfurter Straße – Gummersbach	weiterer Ausbau der Strecke für Beschleunigung und Taktverdichtung		A.E	Knoten Köln	25,0			Fahrplanverbesserung/-stabilität und Taktverbesserung Oberbergische Bahn; Beschleunigung in Teilabschnitten und Begegnungsabschnitte Königsforst, westlich von Overath, östlich von Ehreshoven und Kreuzungsbahnhof in Kierspe	VB
4.02	1	Köln – Meinerzhagen	Streckenausbau im Bereich Rösrath - Engelskirchen - westlich Dieringhausen	RE 25, S 15 (2030+)	A.E	Oberbergische Bahn	25,7	LuFV 8.7		in Bau; Konzept Oberbergische Bahn;	indisp.
4.03	26.8.3 72	Köln – Gummersbach	Elektrifizierung	RE 25, S 15 (2030+)	A	Knoten Köln	80,0			Konzept Oberbergische Bahn; Knoten Köln; auch im Zielnetz 2030+	VB
4.05	160	Köln-Heumar	Neubau Hp an Oberbergischer Bahn (RB25)		N	Station	4,0			bereits vorhandener Betriebsbahnhof für Zugkreuzungen	WB
4.06	2	Köln – Meinerzhagen	Ausbau der Stationen Köln-Hansaring, Rösrath-Stümpen, Engelskirchen, Dieringhausen, Marienheide, Meinerzhagen		A	Oberbergische Bahn	10,3	§ 13 ÖPNVG		im Bau	indisp.
4.07	42	Rösrath			A	Station	4,3			"MOF 3"-Entwurf des NVR	indisp.
4.08	45	Lohmar-Honrath	Bahnsteigerneuerung		A	Station	1,2	ZIP-Programm		ZIP-Programm "Barrierefreiheit an kleinen Bahnhöfen"	indisp.

4.09	157	Overath-Vilkerath	Neubau Hp an Oberbergischer Bahn (RB25)	(2020)	N	Station	2,0	§ 12 ÖPNVG		Stadt Overath	indisp.
4.10	158	Engelskirchen-Loope	Neubau Hp an Oberbergischer Bahn (RB25)		N	Station	2,0			Gemeinde Engelskirchen	WB
4.11	3	Gummersbach – Brügge	Einbau EstW	(2020)	A	Oberbergische Bahn	20,0	LuFV		in Bau; notwendig für Betrieb Meinerzhagen - Brügge (-Lüdenscheid); Finanzierung aus LuFV	indisp.
[4.a] Dieringhausen – Waldbröl / – Morsbach											
4.a.01	89	Osberghausen – Waldbröl – Morsbach	Reaktivierung Wiehltalbahn für den SPNV		N	Wiehltalbahn				Machbarkeitsstudie mit negativem Ergebnis liegt vor	
[5] (Köln Hbf –) K Airport-Businesspark – K Steinstraße – Porz – Troisdorf										RE 9 / RB 27 / S 12	
5.01	16	Köln Messe/Deutz	Weichenstraße Deutz Hoch		N		6,0	BVWP	VB	Schaffung von Überholmöglichkeiten; Knoten Köln; notwendig für RE 6/6a	indisp.
5.02	26.4	Köln Messe/Deutz	Verbindung Gleis 1 mit Siegstrecke		N	Knoten Köln	15,0		potenzieller Bedarf	BVWP Knoten Köln	indisp.
5.03	22	Köln - Trimbornstraße	Bahnsteigverlängerung	S 12, S 13, S 19, RB 25	A	Station	3,0			erforderlich für Doppeltraktion LINT 81 auf der RB 25	VB
5.04	26.5.1	Köln – Siegburg	Verlängerung Schnellfahrstrecke, Abschnitt Gummersbacher Straße - Abzw. Flughafen NW		A	Knoten Köln	180,0	BVWP	VB	Entmischung Fern-/ Regional-/ Güterverkehr	indisp.
5.05	26.5.2	Köln – Siegburg	Verlängerung Schnellfahrstrecke, Abschnitt Abzw. Flughafen NW - Abzw. Steinstraße		A	Knoten Köln	50,0	BVWP	VB	Entmischung Fern-/ Regional-/ Güterverkehr	indisp.
5.06	26.23	Köln-Gremberg – Köln-Gremberg Nord	Überwerfungsbauwerk Köln-Gremberg Nord		N	Knoten Köln	110,0	BVWP	potenzieller Bedarf		indisp.
5.07	65	S-Bahn Köln – Troisdorf	Wendeanlage Köln-Kalk		N	Troisdorf	15,0				VB
5.08	211	Troisdorf – Köln-Wahn	planfreie Verbindung Siegstrecke/Rechte Rheinstrecke		A	Siegstrecke	30,0				VB
[6] (Köln Hbf –) K Trimbornstraße – K Frankfurter Straße – Köln/Bonn Flughafen – Troisdorf										RE 8, 6a / S 13, 19	
6.01	112	Troisdorf – Köln Messe/Deutz	Verbindungskurve Köln-Porz - Flughafenschleife Süd-West		N	Siegstrecke	10,0			ermöglicht Fahrten über Porz in den Flughafen	WB
6.02	32	Köln/Bonn Flughafen	Bau einer Wendeanlage	RE 6, RRX 4 (2030+)	N	RRX	6,0		Vorschlag NVR Knoten Köln		VB

[7] (Köln Hbf – Troisdorf – Siegburg/Bonn – Herchen – Au (Sieg) – Siegen)										RE 9 / S 12, 19	
7.01	113	Troisdorf	Einbau Weichenpaar Nordkopf		N	Sieg-strecke	2,0				VB
7.02	215	Siegburg	Neue Weichenverbindung zwischen Siegstrecke und Schnellfahrstrecke		N	Sieg-strecke	11,0			Überleitung RE 9 Sprinter auf Neubaustrecke	WB
7.03	216	Hennef	Beseitigung Bahnübergang Bröltalstraße, Landstraße 115		A	Sieg-strecke	3,0				WB
7.04	66	Siegburg – Siegen	zweigleisiger Ausbau der eingleisigen Abschnitte		A.E	Sieg-strecke	130,0		laufende Vorhaben, VB	BVWP (Mittelrheinkorridor I)	indisp.
7.05	109	Siegburg – Siegen	2-gleisiger Ausbau Blankenburg – Merten, Schladern – Rosbach und Siegen – Siegen Ost Gbf, evtl. Lärmvorsorge KV-Profil P/C 400 zwischen Au (Sieg) – Siegen – Siegen Ost Gbf KV-Profil P/C 400 zwischen Siegen und Siegen-Weidenau		A.E	Sieg-strecke			laufende Vorhaben, VB	BVWP (Mittelrheinkorridor I)	indisp.
7.06	210	Hagen – Siegen – Gießen (–Friedberg) Siegburg – Siegen	2-gleisiger Ausbau Blankenburg – Merten, Schladern – Siegen Ost Gbf KV-Profil P/C 400 zwischen Au (Sieg) – Siegen – Siegen Ost Gbf KV-Profil P/C 400 zwischen Siegen und Siegen-Weidenau		A.E	Sieg-strecke			laufende Vorhaben, VB	BVWP (Mittelrheinkorridor I)	indisp.
7.07	211	Troisdorf – Siegen – Gießen – Friedberg	2-gleisiger Ausbau Blankenburg – Merten und Schladern – Rosbach höhenfreie Verknüpfungen in Troisdorf		A.E	Sieg-strecke			laufende Vorhaben, VB	BVWP (Mittelrheinkorridor I)	indisp.
[8] (Köln Hbf – Troisdorf – (Mainz / Wiesbaden)										RE 8 / RB 27	
8.01	237	Köln/Troisdorf – Mainz-Bischofsheim/Wiesbaden	2-gleisige Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim für den Güterverkehr		N		21.000,0		potenzieller Bedarf	BVWP (Mittelrheinkorridor II)	indisp.
[9] (Köln Hbf – Troisdorf – BN-Beuel – Rhöndorf – Bad Honnef – Koblenz)										RE 8 / RB 27	
9.01	169	ESTW Abschnitt Troisdorf bis Bonn-Oberkassel	Ersatz Alttechnik im Rahmen S 13, dort finanziell teilweise enthalten	S 13 (2025)	A	Rhein-strecke	50,0	LuFV			indisp.
9.02	52	ESTW	elektronisches Stellwerk für den Abschnitt Troisdorf - Bonn-Oberkassel		A	Rhein-strecke	50,0	LuFV			indisp.

9.03	5	Troisdorf – Bonn-Oberkassel	Ausbau zur S-Bahn S 13 einschließlich neuer Hp Bonn-Vilich und Bonn-Ramersdorf	S 13 (2025)	A	Rhein-strecke	400,0	LuFV / § 13 ÖPNVG		im Bau	indisp.
9.04	217	Bonn-Oberkassel – Bad Honnef, Grenze	Ertüchtigung der Strecke für S-Bahn-Fahrzeuge	S 13 / RB 27 (2025)	A	Rhein-strecke	20,0				WB
9.05	25	Bonn-Beuel	Verknüpfung S 13 mit Straßenbahnlinie 62 und 65	S 13 (2025)	A	Stadtbahn mit Mobilstation					VB
9.06	167	Bad Honnef-Rhöndorf	Barrierefreier Ausbau Bf Bad Honnef-Rhöndorf		A	Station	2,5			Finanzierung der Leistungsphasen 1-4 (HOAI) durch den Bund	VB
9.07	153	Bad Honnef Stadtmitte	Bau eines neuen Haltepunktes in Höhe der Stadtbahn-Endhaltestelle (Linie 66)		A	Station	6,0			Ersatz der beiden Bahnhöfe Bad Honnef und Rhöndorf durch einen neuen Haltepunkt	WB
9.08	166	Bad Honnef	Barrierefreier Ausbau Bf Bad Honnef		A	Station				Stadt Bad Honnef; siehe auch unter Nr. 9.07: ggf. Ersatz der beiden Bahnhöfe Bad Honnef und Rhöndorf durch einen neuen Haltepunkt	WB
[10] Westspange: Köln Hbf – Köln West – Köln Süd – Hürth-Kalscheuren							RE 5, 12, 22 / RB 24, 26, 48				
10.01	26.3.1	Köln-Hansaring – Hürth-Kalscheuren	Abschnittsweiser Ausbau Kölner Westspange, Abschnitt K-Hansaring - K-West	S 15, S 16, S 17 (2030+)	A	Knoten Köln	150,0		Vorschlag NVR Knoten Köln	Einrichtung von S-Bahn-Verkehr (S 15, S 16, S 17); Knoten Köln	indisp.
10.02	26.3.2	Köln-Hansaring – Hürth-Kalscheuren	Abschnittsweiser Ausbau Kölner Westspange, Abschnitt K West - K Süd	S 15, S 16, S 17 (2030+)	A	Knoten Köln	75,0		Vorschlag NVR Knoten Köln	Einrichtung von S-Bahn-Verkehr (S 15, S 16, S 17); Knoten Köln	indisp.
10.03	93	Köln-Aachener Str.	Neubau S-Bahnhof (Westspange Köln)	S 15, S 16, S 17 (2030+)	N	Station	5,0			Verknüpfung mit Stadtbahnlinien 1 und 7; ohne Westspange Gleisverschwenkung notwendig	VB
10.04	26.3.3	Köln-Hansaring – Hürth-Kalscheuren	Abschnittsweiser Ausbau Kölner Westspange, Abschnitt Köln Süd - Hürth-Kalscheuren	S 15, S 16, S 17 (2030+)	A	Knoten Köln	150,0		Vorschlag NVR Knoten Köln	Einrichtung von S-Bahn-Verkehr Köln - BN-Mehlem	indisp.
10.05	94	Köln-Weißhausstraße	Neubau S-Bahnhof (Westspange Köln)	S 15, S 16, S 17 (2030+)	N	Station	5,0				VB
10.06	92	Köln-Klettenberg (neuer Hp)	Verknüpfung Westspange Köln mit Stadtbahnlinie 13 (Gürtellinie - Verlängerung geplant)	S 15, S 16, S 17 (2030+)	N	Stadtbahn mit Mobilstation	6,0			Verlängerung Stadtbahnlinie 13 / Westspange Köln	VB
10.07	95	Köln-Klettenberg	Neubau S-Bahnhof (Westspange Köln)	S 15, S 16, S 17 (2030+)	N	Station	5,0				VB
10.08	28	Köln Eifeltor	Personalwechselstelle für den Güterverkehr		N	Rhein-strecke	50,0			Maßnahme für Güterverkehr zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Entlastung SPNV	WB
10.09	48	ESTW Hürth-Kalscheuren	elektronisches Stellwerk Streckenabschnitt Köln-West bis Hürth-Kalscheuren		A	Rhein-strecke	50,0	LuFV			indisp.

10.10	22	RB 23, RB 24, RB 25, MRB 26	kleinere Maßnahmen zur Verbesserung des Betriebsablaufs		A	Strecken	15,0			störungsfreier Betrieb	VB
[11] (Köln Hbf – Köln Süd – Hürth-Kalscheuren – Brühl – Bonn Hbf – BN-Mehlem (– Koblenz) RE 5 / RB 26, 30, 48											
11.01	74	Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn	Weiterführung des Gütergleises von Hürth-Kalscheuren bis Brühl Gbf und niveaufreie Einführung in den Nordkopf Brühl Gbf		N	Knoten Köln	13,0		Vorschlag NVR Knoten Köln	Teilmaßnahme von stufenweisem, mehrgleisigem Ausbau Köln - Remagen; ABS Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn (Variante Brühl)	indisp.
11.02	73	Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn	4-gleisiger Ausbau Köln – Hürth – Kalscheuren – Bonn inkl. Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren (S-Bahn Köln – Bonn)	RRX 6, S 15, S 16, S 17 (2030+)	A.E	Rhein-strecke				Einrichtung von S-Bahn-Verkehr (S 17); ABS/NBS Köln – Hürth-Kalscheuren – Bonn	VB
11.03	218	Köln – Bonn – Remagen	Stufenweiser mehrgleisiger Ausbau	RRX 6, S 15, S 16, S 17 (2030+)	A	Rhein-strecke	150,0			Entmischung Fern-, Regional- und Güterverkehr	VB
11.04	238	Köln – Koblenz – Mainz / Wiesbaden	Einrichtung von Lärmmessstellen an der Rheinstraße		A	Korridor				Bau von Lärmmessstellen: Rheinstraße	WB
11.05	49	ESTW Brühl – Sechtem – Roisdorf	elektronisches Stellwerk Streckenabschnitt zwischen Hürth-Kalscheuren und Bonn		A	Rhein-strecke	50,0	LuFV			indisp.
11.06	26.11	Sechtem	Verlängerung Überholgleis Bf Sechtem für Güterverkehr		A	Knoten Köln	3,0		potenzieller Bedarf	BVWP Knoten Köln	indisp.
11.07	163	Roisdorf, Hoffnungsthal, Ränderoth, Kalscheuren (Rheinstraße), u. a.	Nachrüstung barrierefreier Ausbau SPNV-Stationen		A	Station	15,0				VB
11.08	219	Bonn Hbf	Bau einer Wendeanlage für die RB 30 auf der Südost-Seite des Bonner Hbf		A	Rhein-strecke	25,0			Entlastung Bonn Hbf	WB
11.09	15	Bonn-UN-Campus	Neubau Haltepunkt	2020	N	Station	5,8	§ 13 ÖPNVG		im Bau	indisp.
11.10	50	ESTW Bonn - Bad Godesberg	elektronisches Stellwerk Streckenabschnitt Bonn		A	Rhein-strecke	50,0	LuFV			indisp.
11.11	39	Bonn-Mehlem	Modernisierung Verkehrsstation, Herstellung Barrierefreiheit		A	Station	6,8			"MOF 3"-Entwurf des NVR	indisp.

[12] Südbahn: Köln Süd – Köln-Bonner Wall – Köln-Gremberg											
12.01	75	Köln-Süd – Köln-Kalk	Ausbau der Güterbahn zur SPNV-Strecke	S 16 (2030+)	A	Südbahn	40,0			Einrichtung von S-Bahn-Verkehr (S 16); Knoten Köln	WB
12.02	76	Köln Bonntor/ Bonner Wall	Ausbau zum Personenbahnhof	S 16 (2030+)	A	Südbahn	20,0			Teilmaßnahme von S-Bahn Köln; Verknüpfung mit der Nord-Süd-Stadtbahn; Knoten Köln; BVWP-Projekt-vorschlag Nr. 424; Vorschlag auch unter Knoten Köln Nr.	WB
12.03	26.6	Köln Bonntor/ Bonner Wall	Ausbau zum Personenbahnhof	S 16 (2030+)	A	Knoten Köln	20,0			Teilmaßnahme von S-Bahn Köln; Verknüpfung mit der Nord-Süd-Stadtbahn; Knoten Köln; BVWP-Projektvorschlag Nr. 424; Knoten-Köln-Maßnahme Nr. 6; auch im Zielnetz 2030+ (s. u.)	indisp.
12.04	77	Köln-Poll	neuer Hp an S 16 (Stadtbahnverknüpfung)	S 16 (2030+)	N	Südbahn	6,0			Einrichtung von S-Bahn-Verkehr (S 16); Knoten Köln	WB
12.05	78	Köln-Humboldt/ Gremberg	neuer Hp an S 16 (Fachhochschule Süd)	S 16 (2030+)	N	Südbahn	6,0			Einrichtung von S-Bahn-Verkehr (S 16); Knoten Köln	WB
[13] Rheinquerung: Bonn Hbf – Köln Bonn Flughafen											
13.01	234	Brühl – Köln-Godorf – Porz-Wahn	Neubau Verbindungsspanne für Personen- und Güterverkehr	S 18 (2030+)	N	Flughafen-anbindung Bonn				Eisenbahnspanne Köln / Brühl – Porz-Wahn (Rheinquerung); BVWP-Projektvorschlag Nr. 243;	WB
13.02	233	Bonn – Menden – Troisdorf – Köln/Bonn Flughafen	2-gleisige Strecke, Ausfädelung Bonn Gbf, Überdeckung A 565, Parallele Rheinbrücke, Einfädelung rechte Rheinstrecke auf Höhe Autobahndreieck A 59, Bündelung von Verkehrswegen	S 18 (2030+)	N	Flughafen-anbindung Bonn				Rheinquerung A 565 Parallele, Bündelung von Verkehrswegen (Autobahn und Bahntrasse)	WB
13.03	232	Bonn – Menden – Siegburg – Köln/Bonn Flughafen	1-gleisiger Tunnel Bonn – Menden (alternative Rheinquerung) Verbindungskurve Menden – Siegburg/Bonn Verbindungskurve Siegburg/Bonn – Siegstrecke neue Halte Bonn Nord, Bonn-Beuel Nord	S 18 (2030+)	N	Flughafen-anbindung Bonn				Rheinquerung: Bonn Hbf – Menden – Siegburg – Flughafen CGN; BVWP-Projektvorschlag Nr. 343	WB
13.04	231	Bonn-Ramersdorf – Bonn			N	Flughafen-anbindung Bonn	32,2			Zweissystem-Stadtbahn	WB

13.05	230	Köln-Bonn Flughafen - Wahn – Roisdorf – Bonn Hbf	2-gleisiger Neubau, Ausfädelung aus der KBS 465 / 450.22 südlich von Porz-Wahn, Niederkassel - Rheinbrücke - Wesseling Urfeld, Einfädelung in KBS 470 nördlich von Roisdorf, ggf. Verbindungskurve Richtung Sechtem		N	Flughafen-anbindung Bonn				Zweissystem-Stadtbahn	WB
[14] Voreifelstrecke: <u>Bonn Hbf – Euskirchen</u>										S 23	
14.01	110	Bonn Hbf	Überwerfung von der Linken Rheinstraße (2630) in die Voreifelbahn (Strecke 2645)	S 23 (2030+)	N	Rheinstraße	35,0			Durchbindung RB 30 BN-Duisdorf, S 23 BN-Mehlem (großes "C")	WB
14.02	4	Bonn – Euskirchen	Teilweiser zweigleisiger Ausbau, 4 neue Haltepunkte	S 23	A	RB 23	40,0	§ 13 ÖPNVG		im Bau Kategorisierung Kreis EU:VB	indisp.
14.03	26.8.2	Bonn – Euskirchen	Elektrifizierung	S 23 (2030+)	A	Knoten Köln	60,0				VB
14.04	83	Bonn – Euskirchen	Elektrifizierung	S 23 (2030+)	A	Voreifelbahn	60,0			Kategorisierung Kreis EU: VB	VB
14.05	81	Bonn – Euskirchen	zweigleisiger Ausbau	S 23	A	Voreifelbahn	40,0				VB
14.06	82	Bonn – Euskirchen	getrennte Einführung 2631 und 2645 in den Bahnhof Euskirchen (4/5 - gleisige Einfahrt Ostseite Euskirchen)	S 23	A.E	Voreifelbahn	15,0				VB
14.07	23	Mechernich	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit		A	Station	4,0	§12 ÖPNVG		im Bau	indisp.
[15] Eifelstrecke: (<u>Köln Hbf –</u>) <u>Köln Süd</u> – <u>Hürth-Kalscheuren</u> – <u>Euskirchen</u> – <u>Kall</u> – <u>Gerolstein</u> (– Trier)										RE 12, 22 / RB 24	
15.01	26.2 67	Hürth-Kalscheuren	Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren	RE 12, RE 22, RB 24	A.E	Knoten Köln	30,0		potenzieller Bedarf	BVWP Knoten Köln; ggf. Aufteilung Güterverkehr / SPNV (evtl. 2 Bauwerke)	indisp.
15.04	26.8.1 79	Hürth- Kalscheuren – Kall	(1) Elektrifizierung Ergänzung: (2) Blockverdichtung Hürth-Kalscheuren - Euskirchen	RE 22, S 15 (2030+)	A	Knoten Köln Eifelstrecke	80,0			Kategorisierung Kreis EU: VB	VB
15.05	80	Hürth-Kalscheuren – Ehrang	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Hürth – Kalscheuren – Ehrang	RE 22, S 15 (2030+)	A	Eifelstrecke					WB
15.06	159	Hürth-Fischenich	Neubau Hp an Eifelstrecke	S 15, S 17 (2030+)	N	Station	3,5			Verknüpfung mit Stadtbahnlinie 18	WB

15.07	43	Bahnsteig-erneuerungen Eifelstrecke/ Euskirchen	Euskirchen-Großbüllesheim, Euskirchen-Stotzheim (Verlegung), Mechernich-Satzvey (Verlegung), Dahlem-Schmidtheim, Kall-Urft, Kall-Scheven, Euskirchen-Kreuzweingarten		A	Station	10,4			"MOF 3"-Entwurf des NVR Kategorisierung Kreis EU: VB	indisp.
15.08	112	Mechernich Satzvey	Beseitigung Bahnübergang Landstraße 21		A	Eifelstrecke	4,3			Kategorisierung Kreis EU: VB	WB
15.09	44	Kall	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit		A	Station	6,0			"MOF 3"-Entwurf des NVR Kategorisierung Kreis EU: VB	indisp.
15.10	46	Blankenheim (Wald)	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit		A	Station	5,0	ZIP-Programm		ZIP-Programm "Barrierefreiheit an kleinen Bahnhöfen" Kategorisierung Kreis EU: VB	indisp.
15.11	47	Dahlem	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit		A	Station	1,8	ZIP-Programm		ZIP-Programm "Barrierefreiheit an kleinen Bahnhöfen" Kategorisierung Kreis HS: VB	indisp.
[15.a] Euskirchen – Bad Münstereifel										RB 23	
15.a.01	154	Bad Münstereifel- Iversheim, -Arloff	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit im Gebiet Gemeinde Bad Münstereifel		A	Station	3,0			Kreis EU: Untersuchungsvariante Elektrifizierung	VB
[15.b] Kall – Hellenthal											
15.b.01	90	Kall – Hellenthal	Reaktivierung Oleftalbahn für den SPNV		N	Oleftal-bahn	5,1			Kategorisierung Kreis EU: WB	WB
[16] Köln Hbf – K Hansaring – K-Ehrenfeld										RE 1, 8, 9 / RB 27, 38 / S 12, 13, 19	
16.01	26.7	Köln Hbf	Weichenverbindung Gleis 7/8		N	Knoten Köln	3,0	BVWP	potenzieller Bedarf		indisp.
16.02	26.1.2	diverse	Nachrüstung Blockver-dichtung/ Anpassung LST auf den S-Bahn-Zulauf- strecken im Knoten Köln, Abstellanlage in Köln- Mülheim		A	Köln	10,0				indisp.
16.03	51	ESTW Köln Hbf	zwei elektronische Stellwerke in Köln Hbf		A	Rhein- strecke	100,0	LuFV			indisp.
16.04	53	S-Bahn Köln	ESTW für die S-Bahn Köln		A	Knoten Köln	50,0	§ 13 ÖPNVG		Erneuerung der Alt-Technik; teilweise im GVFG-BP: c-Zeile (unter Vorbehalt aufgenommen)	indisp.
16.05	111	Westliche Ein- und Ausfahrt Köln Hbf	Flexibilisierung der Ein- und Ausfahrten unter Mitnutzung Zufahrt Köln Bbf und Schlundgleis		A.E	Rhein- strecke	20,0			dreigleisige parallele Ein-/ Ausfahrt	WB
16.06	104	K-Ehrenfeld – K-Nippes	Elektrifizierung der HGK-Strecke		A	HGK	5,0			Güterverkehr	WB

[17] (Köln Hbf –) K-Ehrenfeld – Horrem – Düren – Stolberg Hbf – Aachen Hbf								RE 1, 9 / RB 38 / S 12, 13, 19			
17.01	239	Köln-Ehrenfeld – Köln-Müngersdorf Technologiepark	Einbau einer Weichenstraße	RE 8, S 6 (2025)	A	Knoten Köln	11,0			Erhöhung der Flexibilität; Knoten Köln Rhein-Erft-Kreis Stadt Pulheim	WB
17.02	57	Köln – Düren	Wendeanlage Köln-Weiden West		N	Düren	6,0			Wendeanlage für Fußball-Verstärkungsverkehr bis Weiden West; Erhöhung Leistungsfähigkeit	VB
17.03	164	Sindorf	Bahnsteigverbreiterung		A	Station	3,0			für über 6.000 Reisende/Tag nicht mehr ausreichend	VB
17.04	168	Kerpen-Manheim West (Umsiedlungs-ort „Manheim-neu“)	Neubau eines S-Bahn-Haltepunktes auf der Höhe der verlegten Ortschaft Kerpen-Manheim („Manheim-neu“)	S 13, S 19 (2030+)	N	Station				Stadt Kerpen	WB
17.05	60	Düren – Horrem	Überleitverbindung zwischen S-Bahn und Fernbahn in Ehrenfeld/ Lövenich/ Sindorf/ Horrem		A	Düren	11,0			Liste SPNV-Beirat Kategorisierung Kreis BM: VB	VB
17.06	58	Horrem – Düren	Beidseitige Anbindung des Überholbahnhofs Dorsfeld		A		3,0			Erhöhung der Flexibilität	VB
17.07	59	Düren – Sindorf	Abschnittsweise zweigleisiger Streckenausbau inkl. Bf Sindorf	S 12, S 13, S 19	A.E	Düren	100,0			Kategorisierung Kreise DN und BM: VB	WB
17.08	100	Merzenich – Düren	Weichenverbindung S-Bahn/ Güterverkehr-Überholgleis		A.E	Düren	6,0			Erhöhung Leistungsfähigkeit	VB
17.09	101	Merzenich – Düren	Zweigleisiger Ausbau der S-Bahn-Strecke Merzenich - Düren	S 12, S 13	A.E	Düren	20,0			Teilmaßnahme von Überwerfung zur Verbindung Nord-/Südteil Düren Hbf/ Rurtalbahn; Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit	WB
17.10	23	Umbau Bf Düren (Nordseite)	lagerichtige Überholung Richtung Aachen; Elektrifizierung Nordseite		A		8,0	§ 12 ÖPNVG		bereits planfestgestellt; Änderungen erforderlich; Erhöhung Leistungsfähigkeit	indisp.
17.11	97	Düren-Nord	Durchbindung Vorbahnhof zum Bf Düren (Nordseite)		A		5,0			Kategorisierung Kreis DN: VB	VB
17.12	98	Düren-Ost	Überwerfung zur Verbindung Nord-/Südteil Düren Hbf / Rurtalbahn	RB 21	A		25,0			Durchbindung RB 20/21	WB
17.13	99	Langerwehe	Überwerfung der Strecken 2575 (EVS) und 2600 (DB)		N		25,0			planfreie Einfädelung RB 20	VB
17.14	56	Langerwehe – Düren	dreigleisiger Ausbau Langerwehe - Düren	RB 20	A		110,0		weiterer Vorschlag NVR	ABS Köln-Aachen Kreis DN: WB	indisp.
17.15	54	Aachen – Düren	Bau 3. Bahnsteigkante in Aachen - Rothe Erde		A.E		3,0			Entzerrung SPNV/ Fernverkehr/ Güterverkehr	WB
17.16	55	Düren – Aachen	neu zu untersuchen: Düren - Aachen, 3/4 - gleisiger Ausbau	RRX 1, RE 9	A		500,0		weiterer Vorschlag NVR	ABS Köln-Aachen; Kreis DN: VB; indisponibel als "Vorhaben aus BVWP" im derzeit gültigen ÖPNV-Bedarfsplan	indisp.

17.17	156	Düren-Derichweiler	neuer Hp an RB 20	RB 20	N	Station	3,0			abhängig vom 3-gleisigem Ausbau Langerwehe - Düren	WB
17.18	152	Aachen-Eilendorf	Maßnahme der Stadt Aachen zur barrierefreien Erschließung und Umgestaltung des Umfeldes		A	Station	3,0			Stadt Aachen	VB
17.19	26.22	Eschweiler – Aachen-Rothe Erde	Bf Eschweiler: Verlängerung Überholgleis 1-4 (720m), Bf Aachen-Rothe Erde: Bau Mittelüberholgleis		A.E	Knoten Köln	35,0		potenzieller Bedarf	BVWP ABS Köln - Aachen; Teilnahme des Ausbaus Köln – Aachen gem. Stellungnahme zum BVWP-Entwurf, enthält auch Geschwindigkeitserhöhung im Bf Eschweiler	indisp.
17.20	150	Aachen Berliner Ring	neuer Hp an RB 20 (Aachen - Stolberg)	RB 20	N	Station	3,0			Stadt Aachen	WB
17.21	102	Herzogenrath – Aachen – Düren	Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Übereckverbindung für den SPNV mit Kleinmaßnahmen		A.E	Düren	50,0		weiterer Vorschlag NVR	ABS Köln-Aachen; Teilnahme des Ausbaus Köln – Aachen gem. Stellungnahme zum BVWP-Entwurf	indisp.
17.22	151	Aachen Hbf	Südzugang		N	Station	6,0			Stadt Aachen	VB
17.23	21	Düren – Aachen-Bundesgrenze	Geschwindigkeitserhöhung und Oberleitung zwischen Düren und Bundesgrenze		A		230,0		weiterer Vorschlag NVR	ABS Köln-Aachen	indisp.
[17.a] Düren – Heimbach				RB 21							
17.a.01	7	Südteil Bf Düren	Vollsignalisierung der Verbindung Bf Düren - Werkstatt Rurtalbahn - Bördebahn		A	Rurtalbahn	6,0	§ 12 ÖPNVG		im Bau Kreis DN: VB	indisp.
17.a.02	116	Heimbach	Neubau mit Beseitigung Bahnübergang		A	Rurtalbahn	3,0				VB
[17.b] Aachen Rothe Erde – Aachen Nord											
17.b.01	134	Aachen-Rothe Erde – Aachen-Haaren – Aachen-Nord/Würselen	Reaktivierung "Bombardiergleis" für den SPNV einschl. Gleisdreieck Haaren und Strecke Aachen-Nord - Würselen		N	EVS	15,0				WB
17.b.02	139	Aachen – Würselen – Jülich	Reaktivierung Aachen – Würselen – Jülich (alternativ Weisweiler – Jülich bzw. Alsdorf – Baesweiler – Jülich)		N	EVS	40,0				WB

[18] Erftbahn: (Köln Hbf – K-Ehrenfeld –) Horrem – Bedburg (Erft)											RB 38	
(- Grevenbroich – Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf)												
18.01	26.9	Horrem – Bedburg	Elektrifizierung / Ertüchtigung für S-Bahn Betrieb einschließlich Überwerfungsbauwerk Horrem ab 2020	S 12 (2025)	A	Knoten Köln	38,0	§ 13 ÖPNVG in Vorbereitung		GVFG Bundesprogramm	indisp.	
18.02	68	Düsseldorf – Bedburg	Ausbau auf S-Bahn Standard	S 12 (2025)	A	Erftbahn	60,0				WB	
[19] (Köln Hbf –) K-Ehrenfeld – Pulheim – Grevenbroich											RE 8 / RB 27	
(- Rheydt Hbf – Mönchengladbach Hbf)												
19.01	26.10	Köln – Mönchengladbach	Einbau Weichenverbindung Köln-Müngersdorf 1. Stufe von Überleitverbindung	S 6 (2025)	A	Knoten Köln	6,0	§ 13 ÖPNVG in Vorbereitg.		GVFG-Bundesprogramm	indisp.	
19.02	61	Köln – Mönchengladbach	Überwerfung Köln-Müngersdorf, kreuzungsfreie Ausfädelung der Strecke nach Mönchengladbach	S 6 (2025)	A	Knoten Köln	35,0	BVWP	Vorschlag NVR Knoten Köln	Erhöhung der Flexibilität; Knoten Köln und S-Bahn Köln – Mönchengladbach (S 6); Kategorisierung Kreis BM: VB	indisp.	
19.03	62	Köln – Mönchengladbach	Anpassung Bahnsteighöhen für S-Bahn-Fahrzeuge		A		4,0			Herstellen der Anfahrbarkeit für S-Bahn-Fahrzeuge; Kategorisierung Kreis BM: VB	VB	
19.04	63	Köln – Mönchengladbach	(1) Geschwindigkeitserhöhung und Blockverdichtung; Ergänzung: (2) Ausbau Bf Stommeln (S-Bahn Wendelanlage)	RE 8, S 6	A		35,0			Kategorisierung Kreis BM: VB	VB	
19.05	69	Köln – Bocklemünd	Neubau Hp an RB 27 (K - MG)	S 6 (2025)	N	Station	5,0				VB	
19.06	162	Pulheim Gewerbegebiet	Neubau Hp an RB 27 (K - MG)	S 6 (2025)	N	Station				Stadt Pulheim	VB	
19.07	64	MG-Rheydt – MG-Odenkirchen	2-gleisiger Ausbau der Strecke Köln - Mönchengladbach	RE 8, S 6	A		13,0		potenzieller Bedarf	BVWP Kategorisierung Kreis BM: VB	indisp.	
19.08	71	Köln-Bocklemünd (neuer Hp)	Verknüpfung S-Bahn mit Stadtbahnlinie 4		N	Stadtbahn mit Mobilstation					VB	
[20] Köln Hbf (- Dormagen – Neuss Hbf)											RE 6a, 7	
20.01	40	Köln-Longerich	Neubau Mittelbahnsteig, Barrierefreiheit		A	Station	5,7			"MOF 3"-Entwurf des NVR	indisp.	
20.02	103	Köln-Geldernstraße	zweigleisige Verbindung S-Bahn - Fernbahn zwischen Longerich und Nippes	S 11	A	Neuss	6,0			Parallelfahrten S 11/RE 7/RE 6	WB	
20.03	256	Köln-Worringen	Neubau Regionalbahnsteig		N	Stationen				kein RE Halt vorgesehen	WB	

[21] (Köln Hbf – K Hansaring –) K-Chorweiler – K-Worringen (– Dormagen – Neuss Hbf – Düsseldorf Hbf)											S 6, 11	
21.01	155	Bahnsteigauf- höhung S-Bahn	nachträgliche Umrüstung reiner S- Bahn-Stationen auf 96 cm Bahnsteighöhe		A	Station	10,0				WB	
[22] Bördebahn: Düren – Zülpich – Euskirchen											RB 28	
22.01	36	Düren – Euskirchen	Ausbau / Reaktivierung Bördebahn	RB 28	A	Reaktivie- rungen	15,0			1. Baustufe im Bau Kategorisierung Kreise DN u EU: VB	indisp.	
22.02	235	Düren – Euskirchen	Elektrifizierung der Bördebahn als Zulaufstrecke	RB 28	A	Bördebahn				Kategorisierung Kreise DN und EU: VB	WB	
22.03	161	Neubau von Hp im Stadtgebiet Euskirchen an Bördebahn, S 23 und RB 24	Euskirchen - Georgstraße, Euskirchen - Roitzheim, Euskirchen - Elsig	RB 28	N	Station	5,0			Stadt Euskirchen Kreis Euskirchen Kategorisierung Kreis EU: VB	WB	
[23] Düren – Jülich – Linnich SIG Combibloc (– Hückelhoven-Baal – Hückelhoven-Ratheim)											RB 21	
23.01	113	Düren – Linnich	Elektrifizierung Nordast der Rurtalbahn	RB 21	A	Rurtalbahn	8,0	§ 12 ÖPNVG		BTG Düren Kategorisierung Kreis DN: VB	VB	
23.02	115	Jülich – Linnich	Beschleunigung	RB 21	A	Rurtalbahn	4,2			Kategorisierung Kreis DN: VB	VB	
23.03	6	Düren – Jülich	Ausbau Bf Huchem-Stammeln mit Begegnungsabschnitt und Erhöhung Strecken- geschwindigkeit	RB 21	A	Rurtalbahn	15,4	§ 12 ÖPNVG		im Bau Kategorisierung Kreis DN: VB	indisp.	
23.04	117	Linnich – Düren – Heimbach	Anpassung der Bahnsteighöhen auf der Gesamtstrecke		A	Rurtalbahn	20,0			BTG Düren, Kreis Düren Kategorisierung Kreis DN: VB	VB	
23.05	118	Linnich – Düren – Heimbach	Verbesserung der Informa-tions- und Kommunikations-struktur mit Funktionsver-besserung der Infrastruktur		A	Rurtalbahn				BTG Düren, Kreis Düren Kategorisierung Kreis DN: VB	VB	
23.06	84	Linnich – Hückelhoven-Baal	Reaktivierung / Neubau	RB 21 (2030+)	N	Rurtalbahn	20,1			Kategorisierung Kreise DN und HS: VB	WB	
23.07	220	Linnich – Düren – Heimbach	Elektrifizierung der Rurtalbahn	RB 21	A	Rurtalbahn				Kreis Düren Kategorisierung Kreis DN: VB	WB	
23.08	114	Düren – Jülich	Stichstrecke zum Forschungszentrum Jülich		N	Rurtalbahn				BTG Düren, Forschungszentrum Jülich Kategorisierung Kreis DN: VB	WB	
23.09	87	Linnich – Baal – Ratheim	Elektrifizierung	RB 21	N	Rurtalbahn				Kategorisierung Kreise DN und HS: VB	WB	
23.10	85	Hückelhoven-Baal – Hückelhoven- Ratheim	Reaktivierung / Neubau	RB 21 (2030+)	N	Rurtalbahn	30,0			Stadt Hückelhoven Kategorisierung Kreis HS: VB	WB	
23.11	86	Hückelhoven-Baal – Hückelhoven- Ratheim	Reaktivierung / Neubau	RB 33 (2030+)	N	Rurtalbahn	30,0			Alternative zu Verlängerung RB 21; Verlängerung RB 33; Linnich – Baal; Kategorisierung Kreis HS: VB	WB	

[24] Eschweiler Talbahn: Düren – Langerwehe – Stolberg Hbf										RB 20	
24.01	9	Stolberg Hbf – Aachen Hbf - Herzogenrath – Grenze NL, Düren – Langerwehe	Ringbahn	RB 20	A	EVS	150,0	§ 13 ÖPNVG		im Bau	indisp.
24.02	10	Stolberg Hbf – Eschweiler-Weisweiler	Einrichtung des Hp Eschweiler-Aue		N	EVS	3,0	§ 13 ÖPNVG			indisp.
24.03	138	Stolberg Hbf – Eschweiler-Weisweiler	Erneuerung Indebrücke	RB 20	A	EVS	3,0	§ 12 ÖPNVG			indisp.
[25] Stolberg Hbf – Stolberg Altstadt										RB 20	
25.01	8	Stolberg Hbf – Stolberg Altstadt		RB 20	A	EVS	25,0	§ 13 ÖPNVG		im Bau	indisp.
25.02	35,1	Stolberg Altstadt – Stolberg-Breinig	Reaktivierung inkl. BW-Sanierung, einschließlich Hp Stolberg-Breinig	RB 20	N	EVS	9,0			Euregiobahn; Strecke ist gemäß EBA-Anweisung betriebsbereit vorzuhalten; bis Breinig Gelegenheitsfahrten im SPNV	VB
25.03	35.2	Stolberg-Breinig – Bundesgrenze bei Walheim	Reaktivierung inkl. BW-Sanierung	RB 20	N	EVS	11,0			Euregiobahn; Strecke ist gemäß Anweisung des Eisenbahn-Bundesamtes betriebsbereit vorzuhalten	WB
[26] (Aachen Hbf –) Herzogenrath – Alsdorf Poststraße – Stolberg Hbf										RB 20	
26.01	26.8.4	Euregiobahn	Elektrifizierung (ab 2016)	RB 20	A	Knoten Köln	30,0	GVFG-Bundesprogramm		betriebliche Optimierung, Verbesserung der Wirtschaftlichkeit;	indisp.
26.02	21	Stolberg Hbf	Umbau und Erneuerung der EVS-Anlagen im Bereich Stolberg Hbf	RB 20	A	EVS	20,0	§ 12 ÖPNVG		im Bau	indisp.
[26.a] (Stolberg Hbf) – Aachen Quinx – Aachen Bushof											
26.a.01	136	Aachen Quinx – Aachen Bushof	Euregiobahn, Abschnitte zusammengefasst		A	EVS	100,0			Stadt Aachen	WB
[27] Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf – Baesweiler-Puffendorf – Jülich											
27.01	34,1	Alsdorf – Baesweiler	1. Bauabschnitt Kellersberg - Aldenhoven-Siersdorf einschl. Hp Alsdorf-Mariadorf Dreieck, Alsdorf-Hoengen, Aldenhoven-Siersdorf	RB 20 (2025)	N	EVS	5,0			Teilmaßnahme von Reaktivierung / Neubau Alsdorf – Mariadorf – Baesweiler; wird wegen Abstellungen aus Alsdorf benötigt	VB
27.02	34.2	Alsdorf – Baesweiler	2. Bauabschnitt Aldenhoven-Siersdorf - Baesweiler-Setterich, einschließlich Hp Baesweiler - Setterich	RB 20 (2025)	N	EVS	8,0			Teilmaßnahme von Reaktivierung / Neubau Alsdorf – Mariadorf – Baesweiler	WB
27.03	34.3	Alsdorf – Baesweiler	3. Bauabschnitt Baesweiler-Setterich - Baesweiler Gewerbegebiet	RB 20 (2025)	N	EVS	22,0			Teilmaßnahme von Reaktivierung / Neubau Alsdorf – Mariadorf – Baesweiler	WB

27.04	33	Alsdorf – Baesweiler	Reaktivierung / Neubau Alsdorf - Mariadorf - Baesweiler	RB 20 (2025)	N	EVS	26,0				VB
27.05	119	Baesweiler – Puffendorf – Jülich	Neubau/Ausbau der Verbindung Alsdorf - Jülich		N	Rurtalbahn				BTG Düren, Kreis Düren Kategorisierung Kreis DN: VB	WB
[28] Aachen Hbf (– Welkenraedt – Verviers-Central – Pepinster – Spa Géronstère)										RE 29	
28.01	30	Aachen Hbf – Grenze D/B – Abzweig Hammerbrücke	Führung des deutschen Stromsystems von Aachen Hbf bis zur Anbindung an die belgischen Strecken	RE 29	A		20,0		weiterer Vorschlag NVR	ABS Köln – Aachen; Teilnahme des Ausbaus Köln – Aachen gem. Stellungnahme zum BVWP-Entwurf (siehe auch unter Strecke [17])	indisp.
28.02	96	Aachen – Grenze D/B (– Montzen)	Streckenverbindung Aachen Hbf - Buschtunnel - Lütticher Straße - Grenze D/B - (Moresnet - Montzen)		A		20,0			Antwerpen – Köln ohne Fahrtrichtungswechsel	WB
[29] (Aachen Hbf –) Kerkrade (NL) Via Avantis											
29.01	88	Aachen – Kerkrade NL	Reaktivierung Via Avantis Aachen – Kerkrade		N	Avantis-linie	21,0			Stadt Aachen	WB
[30] Herzogenrath (– Heerlen)										RE 18	
30.01	24	Herzogenrath – Grenze NL	Elektrifizierung und zusätzliche Weichenverbindung sowie Zugdeckungssignal Gleis 6 Aachen Hbf	RE 18 (2017)	A		7,5			Erhöhung der Leistungsfähigkeit; für RE 18 (Maastricht – Aachen) erforderlich	indisp.
[31] Aachen Hbf – Aachen West – Herzogenrath – Lindern – Hückelhoven-Baal – Erkelenz (– Mönchengladbach Hbf)										RE 4 / RB 20, 33	
31.01	20	Stationen der RRX-Außenäste	Stationen, die entweder vorübergehend oder dauernd mit RRX-Fahrzeugen angefahren werden (innerhalb des Kernnetzes nur Befahrbarmachung)	RE 4 (12/2020)	A	Außenäste	160,0	§ 13 ÖPNVG		Neue RRX Fahrzeuge ab 12/2020 auf der Linie RE 4	indisp.
31.02	133	Aachen Hbf – Aachen West	güterzuglanges Einfahr- und Überholgleis aus Aachen West in Aachen Hbf		A,E		6,0		weiterer Vorschlag NVR	ABS Köln-Aachen; Teilnahme des Ausbaus Köln – Aachen gem. Stellungnahme zum BVWP-Entwurf	indisp.
31.03	38	Aachen West	Barrierefreiheit; Anbindung an RWTH		A	Station	4,8			"MOF 3"-Entwurf des NVR	indisp.
31.04	70	Aachen-Richterich	neuer Hp RB 20/RB 33	RB 20 (2025)	N		5,0			Stadt Aachen	VB
31.05	131	Bahnhof Herzogenrath	Weichenverbindung von Gleis 1 nach Gleis 3 in Herzogenrath mit zweigleisiger Ausfahrt Richtung Niederlande	RE 18 (2017)	A		11,0				WB
31.06	132	Blockteilung Herzogenrath – Geilenkirchen	Verbesserung Signalisierung Strecke 2550	RE 4, RB 33	A		10,0		weiterer Vorschlag NVR	Vorschlag BVWP (mikroskopische Maßnahmen - potentieller Bedarf)	indisp.

31.07	134	Überholgleis Erkelenz	Wiedereinrichtung von Gleis 3 in Erkelenz		A		5,0		weiterer Vorschlag NVR	Vorschlag BVWP (mikroskopische Maßnahmen - potentieller Bedarf)	indisp.
[31.a] (Aachen Hbf –) Lindern – Heinsberg										RB 33	
31.a.01	11	Heinsberg – Lindern	Reaktivierung der Strecke Heinsberg - Lindern	RB 33	N		20,0	§ 12 ÖPNVG		im Bau	indisp.
[31.b] (Mönchengladbach Hbf – Rheydt Hbf –) Dalheim										RB 34	
31.b.01	26.15.1	Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf	Neubaustrecke Mönchengladbach – A52 – Grenze D/NL – Roermond ("Eiserner Rhein") (Variante A52)	RB 24 (2030+)	N	Eiserner Rhein			weiterer Vorschlag NVR	nicht in den BVWP aufgenommen	WB
31.b.02	26.15.2	Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf	2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung Grenze D/NL – Dalheim – Rheydt Gbf; 1-gleisige Verbindungskurve Rheydt Gbf – Rheydt-Odenkirchen (Bestandsstrecke)	RB 24 (2030+)	A	Eiserner Rhein			weiterer Vorschlag NVR	nicht in den BVWP aufgenommen	WB
31.b.03	165	Wegberg, Dalheim, Arsbeck	Bahnsteigaufhöhung, Barrierefreiheit im Gebiet Gemeinde Wegberg		A	Station	3,0				VB
[32] Rheydter Kurve											
32.01	26.15.3	Erkelenz – Jüchen	Rheydter Kurve als große Lösung parallel A 46		N	Knoten Köln	55,0		potenzieller Bedarf	BVWP	indisp.
32.02	26.15.4	Wickrath – Hochneukirch	Rheydter Kurve als mittlere Lösung südlich Wickrath		N	Knoten Köln	40,0		weiterer Vorschlag NVR	BVWP - Anmeldung	indisp.
32.03	26.15.5	Wickrath – Odenkirchen	Rheydter Kurve, Wiederherstellung Verbindungskurve		N	Knoten Köln	20,0			"Kleine Lösung"	indisp.

2. Kommunale Maßnahmenvorschläge (ohne SPNV)

Stadt / Kreis

Auswahl der aus regionaler Sicht wichtigsten Maßnahmen-/Vorschläge

Art: N=Neubau, A=Ausbau, A.E=Engpassbeseitigung

In Finanzierungsprogramm/-vereinbarung enthalten: § 12 ÖPNVG (NVR), § 13 ÖPNVG (Land), FV DB/Bd=Finanzierungsvereinbarung Bund/DB, GVFG, LuFV

BVWP-Entwurf: Vordringlicher Bedarf (VB), Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E), Weiterer Bedarf (WB), Potenzieller Bedarf (PB)

Vorschlag für Bedarfsplan: indisp. (= im Bau / in Finanzierungsprogramm enthalten), Vordringlicher Bedarf (VB), Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E), Weiterer Bedarf (WB)

Lfd. Nr. NEU	Lfd. Nr. BIS-HER	Streckenabschnitt/ Station	Kurzbeschreibung		Art	Kosten in Mio. €	in Finanz. progr./ -vereinb. enthalten	Bemerkung	Vorschlag RR NVR
Nahverkehr Rheinland (Vorschläge für die Gesamtregion)									
NVR.01	232	NVR	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen gemäß PBefG im gesamten Gebiet des NVR. Bisher gemeldet: (1) Stadt Aachen, Stadt Köln, Städteregion Aachen, Kreis Düren, Kreis Heinsberg, Rhein-Erft-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis (2) Kreis Euskirchen (3) Stadt Bonn (4) Rhein-Sieg-Kreis		A	Haltestellen (1) 17,6 (2) 15,0 (3) k.A. (4) 8,5			VB
NVR.02	173	Neubau bzw. Ausbau vorhandener Verknüpfungsanlagen	Verknüpfung ÖPNV / SPNV / B+R-Anlage / P+R-Anlage / Carsharing / E-Mobilität an ausgewählten Standorten im NVR		N / A	Mobilstation 50,0			VB
Stadt Aachen									
AC.01	174	Aachen Hbf	Mobilstation (im Zusammenhang mit Südzugang)		N	Mobilstation			VB
AC.02	233	Aachen	ÖPNV Achsenkreuz Aachen ZOB Aachen		A	ZOB		Stadt Aachen	indisp.
AC.03	235	Aachen	Elektrifizierung Bussystem Aachen		N	Infrastruktur		Stadt Aachen	VB
AC.04	252	Aachen	ÖPNV-Trasse Uniklinik – RWTH Campus – Innenstadt		N	Trasse		Stadt Aachen	VB
Bundesstadt Bonn									
BN.01	186	Bonn	Attraktivierung von Zugängen an Haltepunkten der SWBV (Rolltreppeprogramm)		A	Straßen-/ Stadtbahn		SWB	indisp.
BN.02	187	Bonn	Funktionsverbesserung und Erneuerung der Gleisanlagen der SWBV/SSB		A	Straßen-/ Stadtbahn Strecke		SWB	indisp.
BN.03	188	Bonn	Erneuerung der Überdachungen Bahnhofshaltestellen der SWBV/SSB		A	Straßen-/ Stadtbahn		SWB	VB

BN.04	189	Bonn	Stellwerk Ramersdorf - Falschfahrtsignalisierung "Südbrücke"		A	Straßen-/ Stadtbahn		§ 12 ÖPNVG	SWB	indisp.
BN.05	191	Bonn	Barrierefreier Umbau der Stadtbahnhaltestellen		A	Straßen-/ Stadtbahn			SWB	VB
BN.06	190	Bonn	Verknüpfungs-Haltepunkt Vilich "S22" in Vilich		N	Straßen-/ Stadtbahn		§ 13 ÖPNVG	SWB	VB
BN.07	192	Bonn	Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit der Kapazitätserweiterung der Niederflurbahnen		A,E	Straßen-/ Stadtbahn			SWB	VB
BN.08	193	Bonn	Fahrleitungsanlagen/-masten auf der Stadtbahnlinie 16 von Bonn West bis Buschdorf		A	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			SWB	VB
BN.09	194	Bonn	Dezentrales Stellwerkskonzept Nahverkehrsbahnhof		A	Straßen-/ Stadtbahn		§ 12 ÖPNVG	SWB	indisp.
BN.10	195	Bonn	Barrierefreier Ausbau der Hst. Buschdorf einschl. Gleiswechsel für die Linie 63		A	Straßen-/ Stadtbahn		§§ 12, 13 ÖPNVG	SWB	indisp.
BN.11	196	Bonn	Ausbau stationäre Fahrgastinformation (optisch und akustisch)		A	Straßen-/ Stadtbahn			SWB	VB
BN.12	197	Bonn Hbf – Bonn-Brüser Berg	Neubau einer oberirdischen Straßenbahnstrecke Rechtsrheinisch / Bonn Hbf – Uni-Campus / Eendenich – Brüser Berg		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	VB
BN.13	198	Bonn-Tannenbusch – Bonn-Buschdorf	Verlängerung der Stadtbahn von Bonn-Tannenbusch Mitte über HP Buschdorf und/oder der Straßenbahn von Auerberg nach Buschdorf-Mitte/Ost		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	40,0		Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	VB
BN.14	200	Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	Herstellung von Bahnverbindungskurven zur existierenden Stadtbahnstrecke über die Bonner Südbrücke, linksrheinisch aus/in Richtung Bad Godesberg, rechtsrheinisch aus/in Richtung Beuel		A,E	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	54,0		Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	WB
BN.15	201	Bonn-Dottendorf – Bonn-Bad Godesberg	Verlängerung der Straßenbahnstrecke von Bonn-Dottendorf nach Friesdorf ggf. weiter Richtung Hochkreuz/Bad Godesberg		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	44,0		Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	WB
BN.16	202	Bonn-Bad Godesberg – Bonn-Mehlem	Neubau Stadtbahn Bad Godesberg Stadthalle – Mehlem		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	67,0		Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	WB
BN.17	203	Bonn-Beuel – Bonn-Kohlkaul	Neubau Stadtbahn/Straßenbahn Beuel – Kohlkaul		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	63,0		Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	WB
BN.18	205	Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	Beschleunigung und Kapazitätserhöhung der Stadtbahnlinie 66		A,E	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	9,9		Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	VB
BN.19	206	Bonn	Seilbahn-Neubaustrecke Bonn Venusberg Uni-Klinikum - DB HP UN-Campus (mit möglicher rechtsrheinischer Verlängerung)		N	Seilbahn	15,0 bis 40,0		Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	VB
BN.20	226	Haltestellen	Herstellung der Barrierefreiheit aller noch nicht behindertengerecht ausgebauten Stadtbahn-, Straßenbahnhaltestellen im Gebiet der Stadt Bonn		A	Straßen-/ Stadtbahn			Rolf Beu, MdL	VB

BN.21	240	Bonn	Umbau / Neubau ZOB Hbf Bonn		A	ZOB		§ 12 ÖPNVG	Rolf Beu, MdL	VB
BN.22	254	Bonn	in den Verkehrsverbund zu integrierende Linienschiffahrt zwischen (Nieder-kassel-Mondorf –) Bonn-Zentrum – Bonn-UN Campus/WCCB – Bonn-Bonner Bogen/ Oberkassel (– Königswinter)			Linienschiffahrt			Rolf Beu, MdL	WB
Stadt Köln										
K.01	171	1. BA Lückenschluss Severinstr. – Heumarkt 2. BA Bonner Wall – Arnoldshöhe	Köln, Nord-Süd-Strecke 1. BA Breslauer Platz – Bonner Wall 2. BA Bonner Wall – Schönhauser Str. 3. BA Bonner Wall – Arnoldshöhe		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	944,0	§ 13 alt (Bundesprogramm)	Kölner Verkehrs-Betriebe AG	indisp.
K.02	172	Köln Ollenhauerring – Schumacherring	Bocklemünd / Mengenich		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	9,9	§ 12 ÖPNVG	Stadt Köln	indisp.
K.03	178	Köln-Weiden West	Erweiterung P+R-Anlage / B+R-Anlage, Ausbau zur regionalen Mobilstation		N	Mobilstation / P+R	3,0			VB
K.04	181	Köln	Erweiterung der P+R-Anlage Weiden West		N	P+R / B+R	4,6		Stadt Köln	VB
K.05	182	Köln	Neubau einer P+R-Anlage Arnoldshöhe, Endstelle Nord-Süd Stadtbahn Köln, 3. Baustufe		N	P+R / B+R	22,6		Stadt Köln	VB
K.06	208	Köln	Köln-Süd; Verknüpfung Westspange Köln mit Stadtbahnlinie 9 und 18		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke				WB
K.07	209	Köln	Bahnsteigverlängerungen an Haltestellen der Stadtbahnlinie 1, Ertüchtigung der Ost-West-Achse zum Betrieb mit Langzügen		A.E	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	300,0		Stadt Köln, Kreistags-fraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Rheinisch-Bergischer Kreis	VB
K.08	210	Köln-Zündorf – Köln-Ranzeler Straße	Verlängerung der Linie 7 in Porz-Zündorf bis zur Ranzeler Straße		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	22,2		Stadt Köln	VB
K.09	211	Köln-Merheim – Köln Autobahn	Stadtbahnbindung Neubrück, Verlängerung Stadtbahnlinien 1 und 9 Köln-Merheim - Köln Autobahn		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	31,0		Stadt Köln	VB
K.10	212	Köln Sülzgürtel – Köln Bayenthalgürtel	Linksrheinische Gürtelverlängerung von Sülzgürtel bis Bayenthalgürtel		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	211,0		Stadt Köln	VB
K.11	213	Köln	Maßnahmenbündel zur Herstellung der Barrierefreiheit an Stadtbahnhaltestellen		A	Straßen-/ Stadtbahn	102,0		Stadt Köln	VB
K.12	214	Köln Luxemburger Straße	Teilmaßnahme Neubau einer Stadtbahnhaltestelle auf der Luxemburger Straße am Bahnhof Köln-Süd		N	Straßen-/ Stadtbahn	10,0		Stat Köln	VB

K.13	215	Kölnmesse – Köln-Flittard	Stadtbahnanbindung Stammheim/Flittard mit Bypass Mülheim Süd		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	70,5		Stadt Köln	VB
K.14	217	Köln Arnoldshöhe – Köln-Meschenich	Köln, Nord-Süd-Strecke, 4. BA: Stadtbahnanbindung Rondorf/Meschenich Nord		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	65,0		Stadt Köln	VB
K.15	218	Köln-Weiden West – Köln-Widdersdorf	Stadtbahnanbindung Widdersdorf (Linie 1)		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	63,0			VB
K.16	219	Köln-Mülheim – Köln Frankfurter Straße	Rechtsrheinische Gürtelverlängerung von Bf Mülheim nach Ostheim und Frankfurter Straße; Verknüpfung S 13 / RB 25 mit Stadtbahnlinie 13		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	228,0		Stadt Köln	VB
K.17	230	Köln Clarenbachstift – Köln-Ossendorf, Butzweilerstraße	Nutzung der HGK-Güterbahnstrecke für die Stadtbahn		A	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			VCD Köln	WB
K.18	231	Rechtsrheinische Nord-Süd-Stadtbahn Köln	Zusammenfassung von folgenden Einzelmaßnahmen: Stadtbahnneubau von Köln-Mülheim nach Köln-Flittard über die Bayerbahnstrecke, Stadtbahnneubau „Bypass Köln-Mülheim Süd über Deutz-Mülheimer Straße“, Stadtbahnneubau vom Bahnhof Köln-Mülheim über Köln-Ostheim, Haltepunkt Köln-Frankfurter Straße bis Köln-Porz		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			Hinweis: Nieder- und Hochflurlinien bzw. -netz betroffen VCD Köln	WB
K.19	257	Köln-Merkenich – Köln-Feldkassel (– Köln-Worringen)	Verlängerung der Linie 11		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			CDU-Ortsverband Worringen/Roggendorf-Thenhoven;	WB
K.20	261	Heinrich-Lübke-Ufer – Hersel	Erneuerung von BÜ-Anlagen im Bereich der Linie 16 zwischen den Haltestellen Heinrich-Lübke-Ufer und Bornheim-Hersel. Austausch der Relaischnik gegen Rechnersteuerungen, Anpassung der Außenanlage		A	Straßen-/ Stadtbahn	6,1		Häfen und Güterverkehr Köln AG	VB

Stadt Leverkusen										
LEV.01	216	Köln-Flittard – Leverkusen-Opladen	Köln-Flittard – Chempark Leverkusen – Leverkus- Küppersteg – Leverkus-Opladen		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			Stadt Leverkusen	WB
LEV.02	220	Leverkusen- Schlebusch – Leverkusen Klinikum Schlebusch	Verlängerung Linie 4 Leverkusen-Schlebusch – Leverkus Klinikum Schlebusch		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			Stadt Leverkusen	VB
LEV.03	234	Leverkusen	Umbau Busbf. am Bf. Leverkus-Mitte		N	ZOB		§ 12 ÖPNVG	Stadt Leverkusen	indisp.
LEV.04	237	Leverkusen – Köln- Chorweiler	Schnellbusverbindung Leverkus-Mitte – Köln- Merkenich – K-Chorweiler			Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur			Stadt Leverkusen	VB
LEV.05	251	Burscheid – Leverkusen	Radwege und Schiene – Mobilität Zukunft (Entwicklung neuer Verkehrssysteme wie Rad und Schiene auf vorhandenen Radwegen)			Neue Verkehrs- systeme			Stadt Burscheid	VB
LEV.19	253	Leverkusen	Wasserbusverbindung Dormagen – Leverkus – Köln – Bonn			Wasserbus			Stadt Leverkusen	WB
Kreis Düren										
DN.01	175	Düren	Einführung von Mobilitätsstationen in allen Städten und Gemeinden des Kreises Düren		N / A	Mobilstation			BTG Düren	VB
DN.02	238	Düren	Alternative Antriebstechnologien (Bus)			Fahrzeuge (Busse)			BTG Düren	VB
DN.03	250		Elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) für Bus+Bahn		A	EFM			BTG Düren	VB
Kreis Euskirchen										
EU.01	177	Euskirchen	Neubau P+R-Parkhaus mit 800 Stellplätzen mit Errichtung regionaler Mobilstation		N	Mobilstation / P+R	10,0		hier Mobilstation, bzgl. P+R-Parkhaus siehe EU.02/179	VB
EU.02	179	Euskirchen	Bau eines P+R Parkhauses mit 715 Plätzen und 210 B+R Plätzen		N	B+R	16,0	§ 12 ÖPNVG	Stadtverkehr Euskirchen Stadt Euskirchen	indisp.
EU.03	242	"GRÜNES" Ausbildungs- zentrum in Mechernich	Die RVK plant in Absprache mit dem Kreis Euskirchen und der Stadt Mechernich ein "GRÜNES" Ausbildungs- zentrum mit eigenem Testgelände in Nullenergie- bzw. Plusenergie Bauweise in Mechernich		N		6,0		Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)	VB
EU.04	180	Euskirchen- Kuchenheim	Bau einer P+R- und B+R-Anlage am Bahnhof Kuchenheim		N	B+R			Stadt Euskirchen	VB

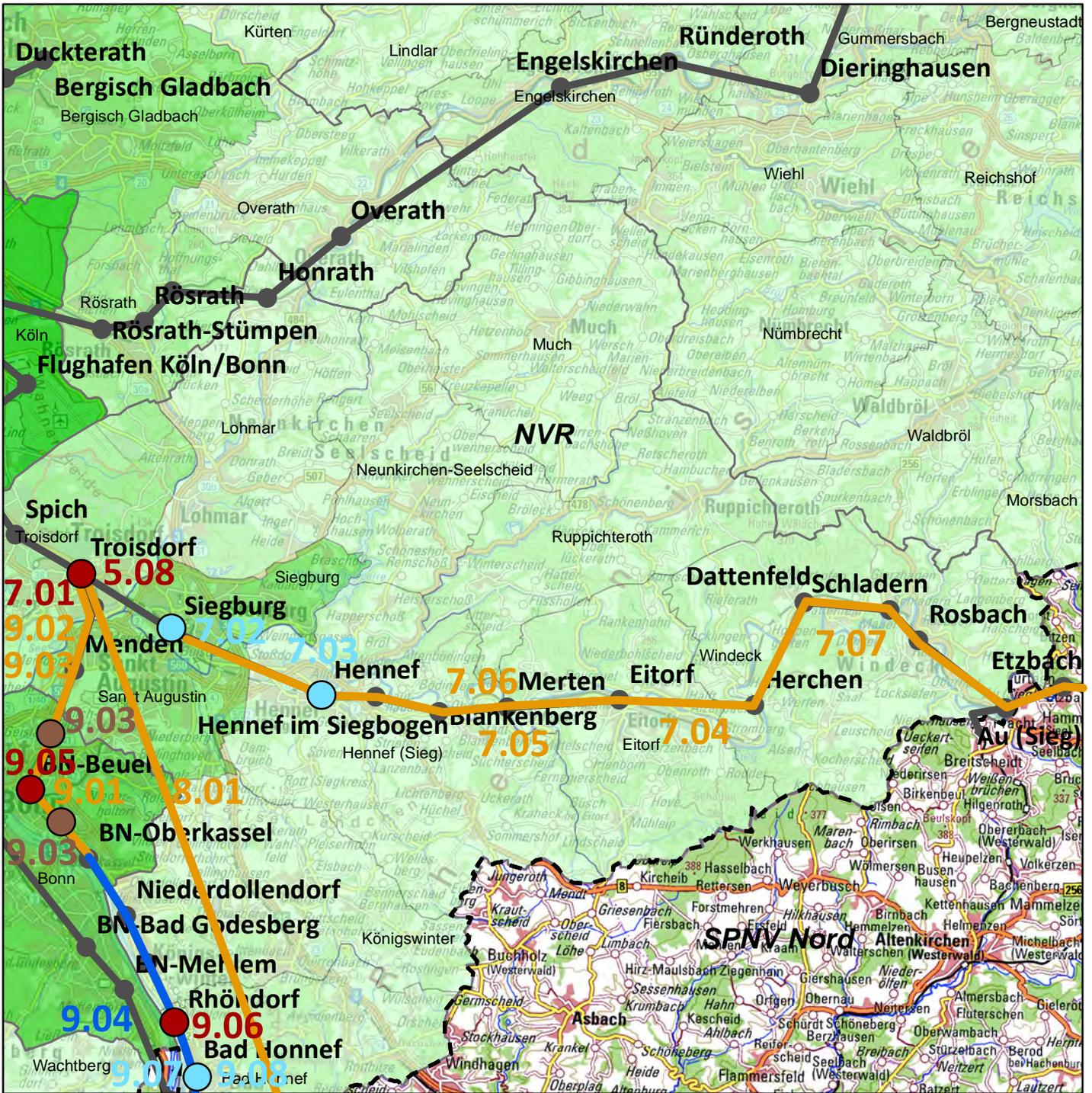
Rhein-Erft-Kreis										
BM.01	170	Brühl Mitte – Badorf	Ausbau der Vorgebirgsstrecke Brühl Mitte - Badorf		A.E	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	108,5	§ 13 ÖPNVG	Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg mbH i.L.,	indisp.
BM.02	176	Erfstadt	Erweiterung P+R-Anlage / B+R-Anlage, Ausbau zur regionalen Mobilstation		A	Mobilstation / P+R	3,0			VB
BM.03	221	Köln-Widdersdorf – Pulheim-Brauweiler	Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 von Köln-Bocklemünd über Köln-Widdersdorf nach Pulheim-Brauweiler; alternativ Verlängerung der Stadtbahnlinie 1 von Köln-Weiden West über Köln-Widdersdorf bis Pulheim-Brauweiler		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke				WB
BM.04	222	Köln-Bocklemünd – Bergheim-Niederaußem	Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 von Köln-Bocklemünd über Köln-Widdersdorf, Pulheim-Brauweiler, Bergheim-Glessen, Bergheim-Fliesteden, Bergheim-Büsdorf, Bergheim-Oberaßem bis Bergheim-Niederaußem		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			Stadtrat Helmut Paul, Mitglied des Rhein-Erft-Kreistages	WB
BM.05	241	Grüner Betriebshof	Grüner Betriebshof in Kerpen		N	Betriebshof	11,0		Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)	WB
BM.06	258	Frechen-Grefrath Habelrath u. U. bis Horrem	Verlängerung der Linie 7 von Frechen P+R-Platz Neuer Weg nach Grefrath und Habelrath teilweise auf vorhandener stillgelegter Gleistrasse		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			CDU-Fraktion Frechen	WB
BM.07	259	Frechen zum Wohngebiet Grube Carl	Verlängerung der Linie 7 von Frechen P+R-Platz Neuer Weg auf freigehaltener Trasse in das neue Wohngebiet Grube Carl		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			CDU-Fraktion Frechen	WB
BM.08	260	Heinrich- Lübke-Ufer – Wesseling – Bornheim Hersel	Erneuerung der Stellwerktechnik für den Bereich Köln Heinrich-Lübke-Ufer – Wesseling – Bornheim – Bornheim-Hersel		A	Straßen-/ Stadtbahn	25,0		Häfen und Güterverkehr Köln AG	VB
BM.09	262	Köln-Klettenberg – Brühl Mitte	Erneuerung von BÜ-Anlagen im Bereich der Linie 18 zwischen den Haltestellen Brühl Nord – Köln-Efferen. Austausch der Relais-technik gegen Rechnersteuerungen, Anpassung der Außenanlage		A	Straßen-/ Stadtbahn	5,0		Häfen und Güterverkehr Köln AG	VB
BM.10	264	Köln-Klettenberg – Brühl Mitte – Bornheim-Alfter	Erneuerung der EÜ Königstraße im Bereich Bornheim der Linie 18 zwischen Köln-Klettenberg – Brühl Mitte – Bornheim-Alfter km 22.490		A	Straßen-/ Stadtbahn	3,0		Häfen und Güterverkehr Köln AG	VB
BM.10	207	Hürth-Hermülheim - Hürth-Mitte	Verlängerung der Linie 18 vom Bf. Hürth-Hermülheim bis Hürth-Mitte, ZOB		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	18,0	§ 12 ÖPNVG	Stadt Hürth	indisp.

Rhein-Sieg-Kreis										
SU.01	263	Schwadorf – Waldorf	Erneuerung der Stellwerktechnik Linie 18 zwischen den Haltestellen Brühl-Schwadorf – Bornheim-Waldorf. Austausch der Rechneranlagen Bauform SMIS B/C gegen kompatible Rechnersteuerungen. Anpassung der Außenanlage		A	Straßen-/ Stadtbahn	9,2	§ 12 ÖPNVG	Häfen und Güterverkehr Köln AG	indisp.
SU.02	225	BN-Auerberg – Bornheim-Hersel	Verlängerung der aktuell in Bonn-Auerberg endenden Straßenbahnstrecke/-linie über Bonn-Buschdorf nach Bornheim-Hersel mit dortigem Anschluss an die Stadtbahn		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			Rolf Beu, MdL	WB
SU.03	227.12 228	Bonn – Niederkassel – Köln	Ausbauoption 2: Bonn-Beuel - Lülisdorf Schulzentrum - Köln-Zündorf (Endhaltestelle Linie 7)		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke	230,0		Stadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis	VB
SU.04	199	Bonn-Beuel – Köln- Zündorf	Stadtbahn-Neubaustrecke (Bonn Hbf -) Bonn-Beuel - Siegbrücke - Niederkassel mit möglichem Anschluss an die KVB in Köln-Zündorf ("rechtsrheinische Rheinuferbahn"), ggf. mit Einbindung der Zweigstrecke Mondorf – Sieglar – Troisdorf und einer weiteren Rheinquerung		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke				VB
SU.05	229	Mondorf – Sieglar – Troisdorf Bf	Anschluss an Stadtbahn-Neubaustrecke Bonn - Niederkassel - Köln in Mondorf, von dort Nutzung der RSVG-Industriebahn (in Betrieb) bis Troisdorf Bf		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			Rhein-Sieg-Kreis	WB
SU.07	227.20	Mondorf – Sieglar – Troisdorf Bf	Anschluss an Stadtbahn-Neubaustrecke Bonn - Niederkassel - Köln in Mondorf, von dort Nutzung der RSVG-Industriebahn (in Betrieb) bis Troisdorf Bf		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			Rhein-Sieg-Kreis, Amt für Kreisentwicklung und Mobilität, Stadt Bonn	WB
SU.08	227.11	Bonn – Niederkassel – Köln	Ausbauoption 1: Bonn-Beuel - Lülisdorf Schulzentrum - Köln-Godorf		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			Stadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis	VB
SU.09	204	Brühl – Bonn	vollständiger zweigleisiger Ausbau der Vorgebirgsbahn (Linie18) zwischen Brühl und Bonn		A.E	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis	VB
SU.10	227	Bonn – Niederkassel – Köln	Ausbauoption 1: Bonn-Beuel - Lülisdorf Schulzentrum - Köln-Godorf		N	Straßen-/ Stadtbahn Strecke			Stadt Bonn, Rhein-Sieg-Kreis	WB

Rheinisch-Bergischer Kreis											
GL.01	183	Rheinisch-Bergischer Kreis	Bau mehrerer P+R-Anlagen (Parkhäuser/Plätze) an SPNV-Linien bzw. an besonders einzurichtenden ÖPNV-Linien als Zubringer zum SPNV u. Schienen-ÖPNV		N	B+R				Rheinisch-Bergischer Kreis	VB
GL.02	185	Bergisch Gladbach-Bensberg – Kürten	Bergisch Gladbach-Bensberg – Bergisch Gladbach-Herkenrath – Kürten-Spitze (Verlängerung der Linie 1)		N	Straßen-/Stadtbahn Strecke	387,0			Rheinisch-Bergischer Kreis es sind zwei Baustufen vorgesehen	VB
GL.03	223	Köln-Dünnwald – Rheinisch-Bergischer Kreis	Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in den Rheinisch-Bergischen Kreis		N	Straßen-/Stadtbahn Strecke				Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	VB
GL.04	224	Köln-Thielenbruch – Bergisch Gladbach	Verlängerung der Stadtbahnlinien 3 und 18 über Thielenbruch hinaus nach Bergisch Gladbach		N	Straßen-/Stadtbahn Strecke				Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	VB
GL.05	236	Rheinisch-Bergischer Kreis	Bau der Infrastruktur und Beschaffung der Busse für eine oder mehrere Schnellbus-Linien zur Anbindung „schienenferner Räume“ an den RFX			Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur				Rheinisch-Bergischer Kreis	VB
GL.06	239	Rheinisch-Bergischer Kreis	Beschaffung von Wasserstoffbussen im Regionalbusverkehr im Rheinisch-Bergischen Kreis			Fahrzeuge (Busse)				Rheinisch-Bergischer Kreis	VB
GL.07	243	Wermelskirchen, Meckenheim	Projekt Null-Emission: Wasserstofftankstellen und Wasserstoffbusse: Wasserstofftankstellen in Meckenheim und Wermelskirchen sowie Busse			Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur				Regionalverkehr Köln GmbH (RVK)	VB
GL.08	244	Wermelskirchen – Burscheid – Rheinschiene	Einrichtung einer Schnellbuslinie zur Erschließung von Wermelskirchen und Burscheid mit einem Umsteigepunkt in den Schienenverkehr entlang der Rheinschiene			Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur				Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	VB
GL.09	245	Wermelskirchen – Remscheid	Einrichtung einer Schnellbuslinie von Wermelskirchen zum Haltepunkt Remscheid-Güldenwerth als Umsteigepunkt in den S-Bahn-Verkehr			Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur				Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	VB
GL.10	246	Bergisch Gladbach Herkenrath – Bensberg	Einrichtung einer Schnellbuslinie aus dem Bereich Bergisch Gladbach-Herkenrath / Kürten-Spitze zum Endhaltepunkt Bensberg mit dem Ziel der Fahrzeitverringerung im Stadtgebiet von Bergisch Gladbach und der besseren Erschließung der Gemeinde Kürten			Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur				Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	VB
GL.11	247	Linien der RVK	Errichtung einer Wasserstoffinfrastruktur für den Busverkehr auf den Linien der RVK			Fahrzeuge (Busse) u. Infrastruktur				Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	VB
GL.12	251	Burscheid – Leverkusen	Radwege und Schiene — Mobilität Zukunft (Entwicklung neuer Verkehrssysteme wie Rad und Schiene auf vorhandenen Radwegen)			Neue Verkehrssysteme				Stadt Burscheid	WB

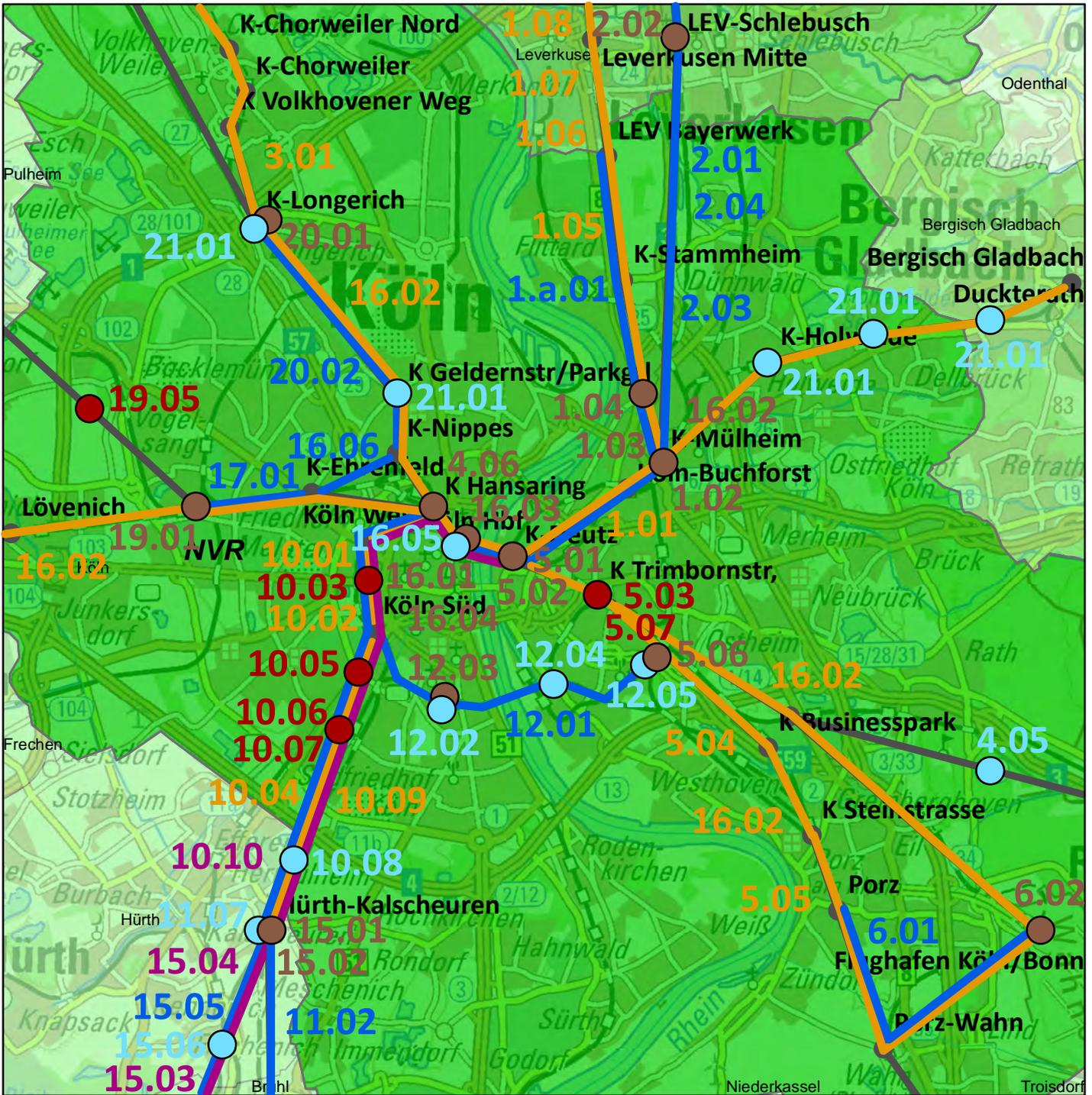
GL.13	255		Aufbau eines Mobilitätsmanagements im Rheinisch-Bergischen Kreis			Mobilitätsmanagement			Kreistagsfraktionen CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Rheinisch-Bergischer Kreis	VB
GL.14			Einrichtung einer Stadtbahn auf vorhandener Bahndammstrasse vom S-Bahnhof Bergisch Gladbach nach Bensberg und Refrath		N				Bürgervorschlag	
Städteregion Aachen										
SRAC.01	184	Stolberg	Erweiterung des P+R-Angebotes am Hauptbahnhof Stolberg durch den Bau eines Parkhauses und Ertüchtigung der Bahnhofszufahrt		N	B+R	4,3	§ 12 ÖPNVG	StädteRegion Aachen, Stolberg, NVR	indisp.

ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge SPNV Rhein-Sieg-Kreis / Bonn rechtsrh.



Legende		Station:	
	Stationen		indisponibel
	Strecken		Vordringlicher Bedarf
	Aufgabenträger		Weiterer Bedarf
	Kreise_NRW	Strecke:	
	Verwaltungsgemeinschaften		indisponibel
	Einwohnerdichte zum 31.12.2013		Vordringlicher Bedarf
	43 - 600		Weiterer Bedarf
	601 - 1.200		
	1.201 - 1.800		
	1.801 - 2.400		
	2.401 - 3.000		

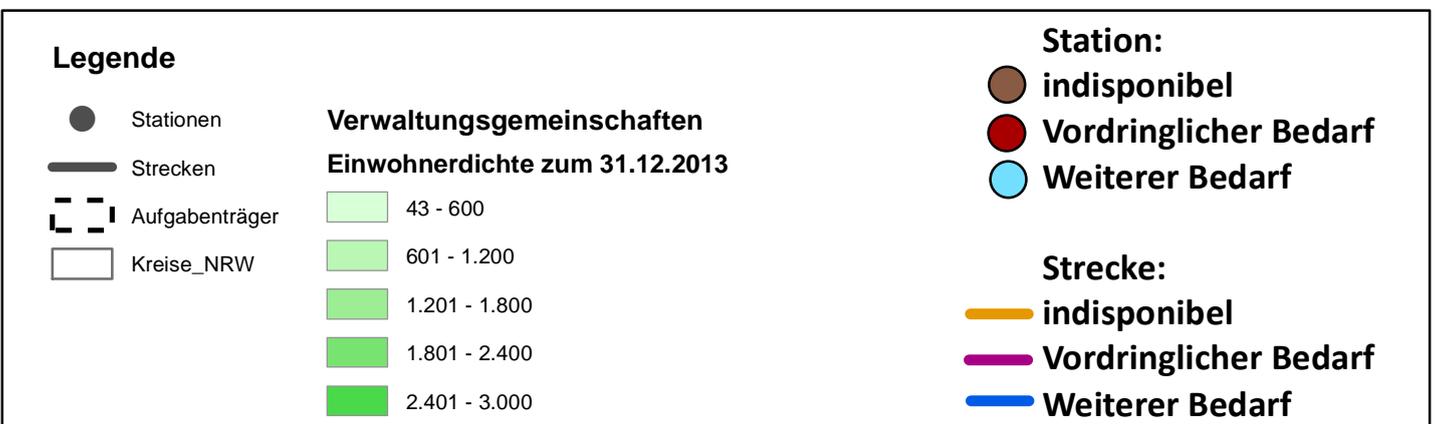
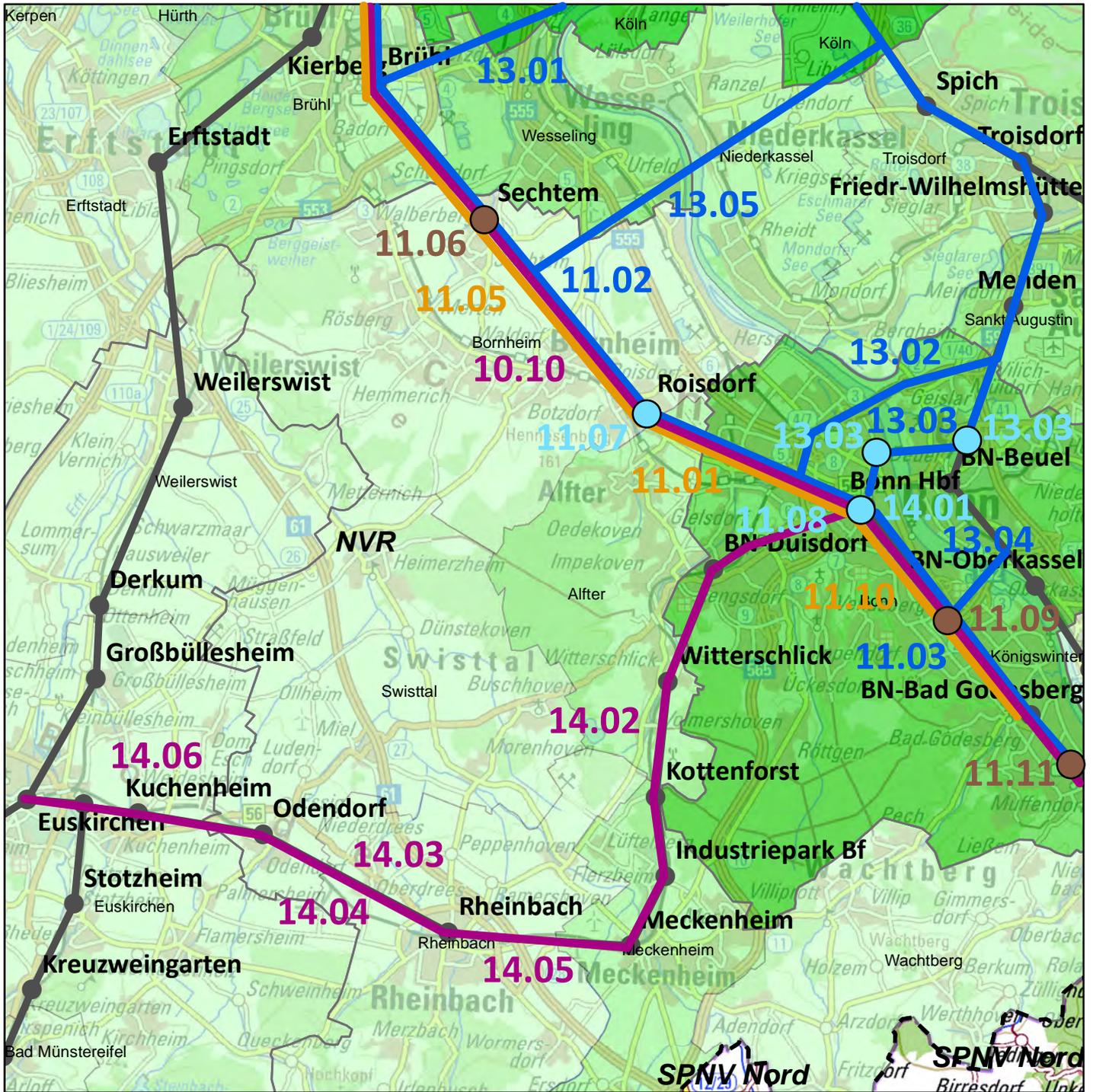
SPNV-Maßnahmen im ÖPNV-Bedarfsplan Köln



Legende		Station:	
	Stationen		indisponibel
	Strecken		Vordringlicher Bedarf
	Aufgabenträger		Weiterer Bedarf
	Kreise_NRW		indisponibel
	Verwaltungsgemeinschaften		Vordringlicher Bedarf
	Einwohnerdichte zum 31.12.2013		Weiterer Bedarf
		43 - 600	
		601 - 1.200	
		1.201 - 1.800	
		1.801 - 2.400	
		2.401 - 3.000	

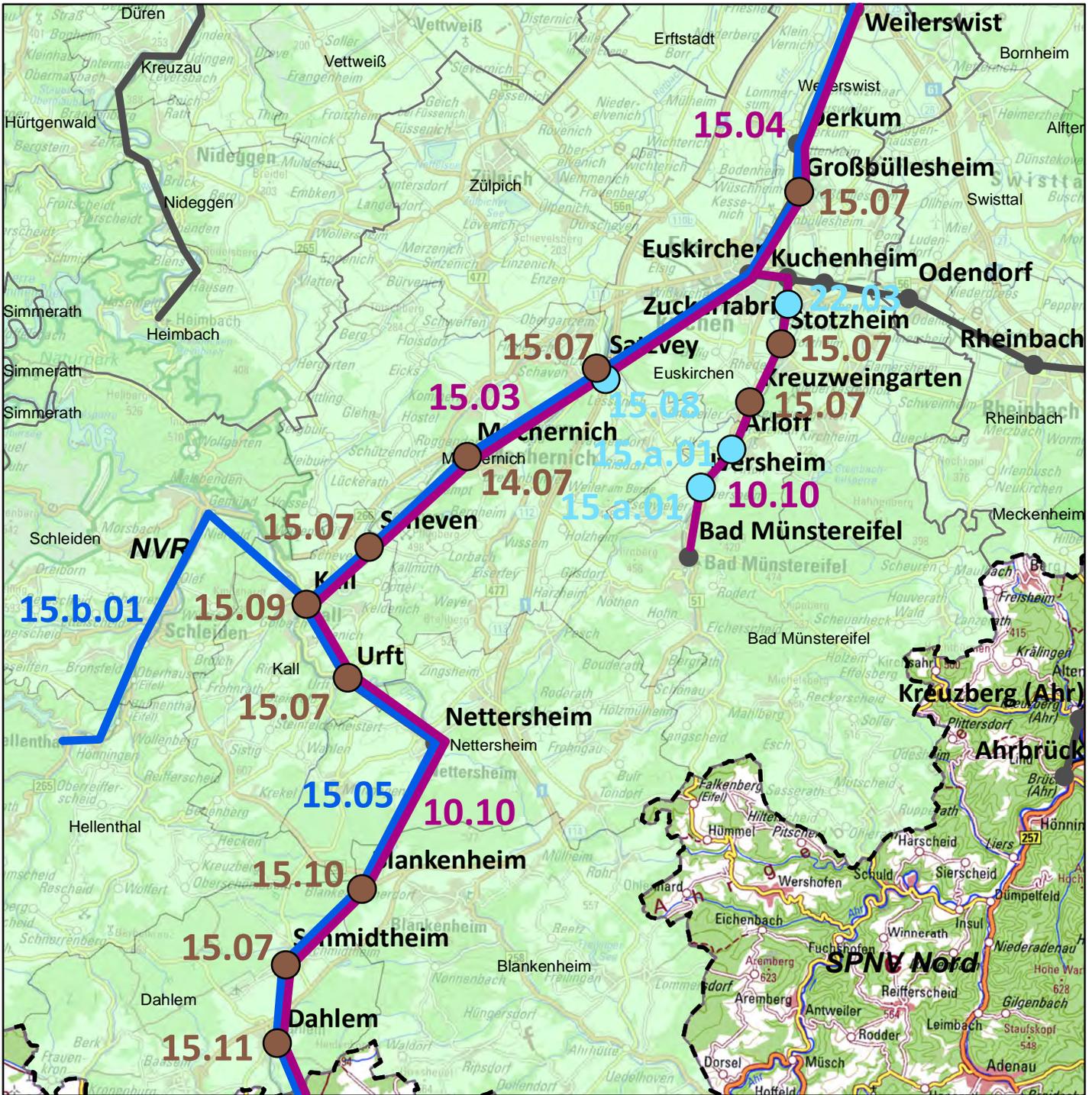
ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge SPNV

Kreis Euskirchen / Rhein-Sieg-Kreis / Bonn linksrh.



ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge SPNV

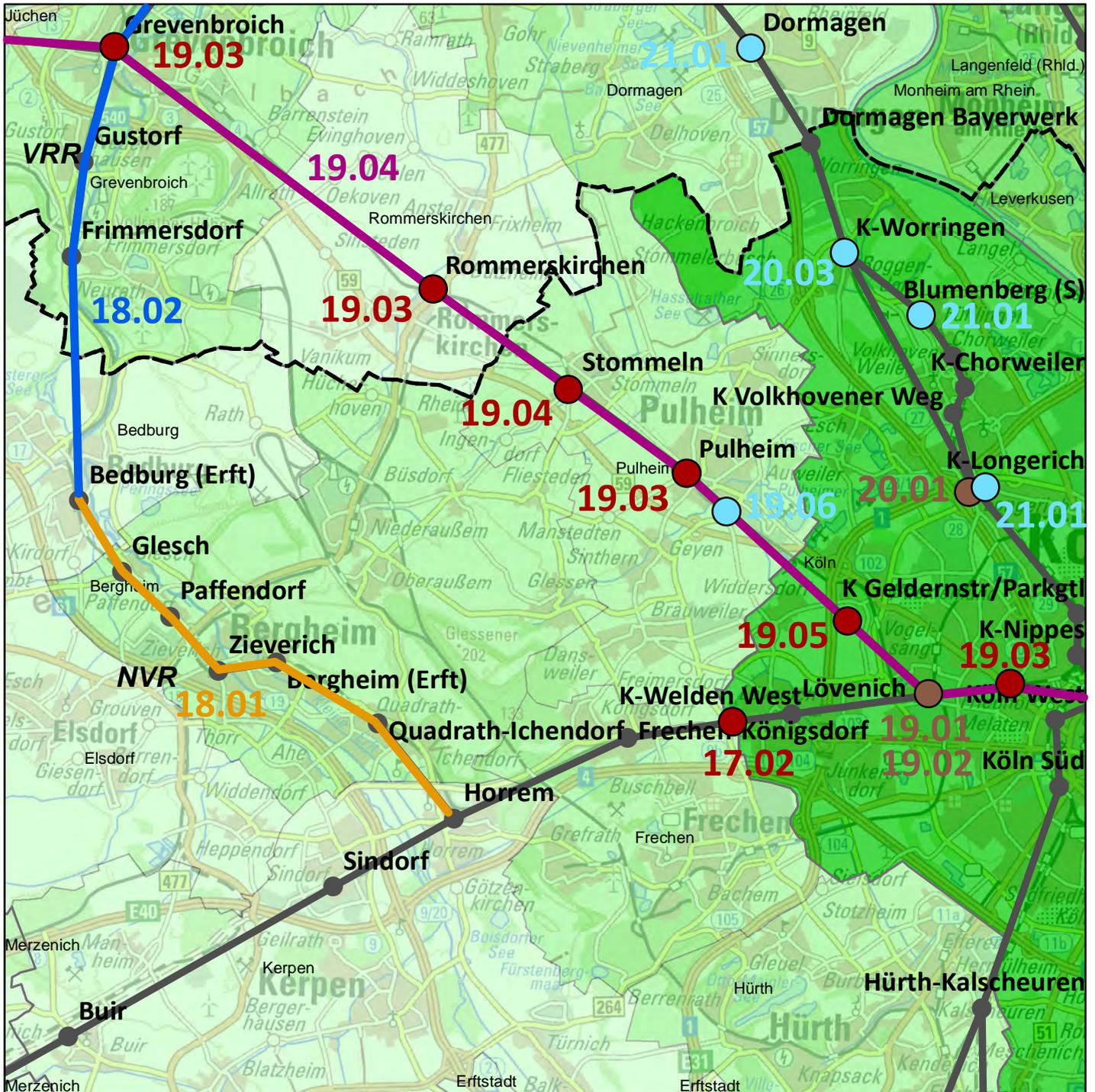
Kreis Euskirchen



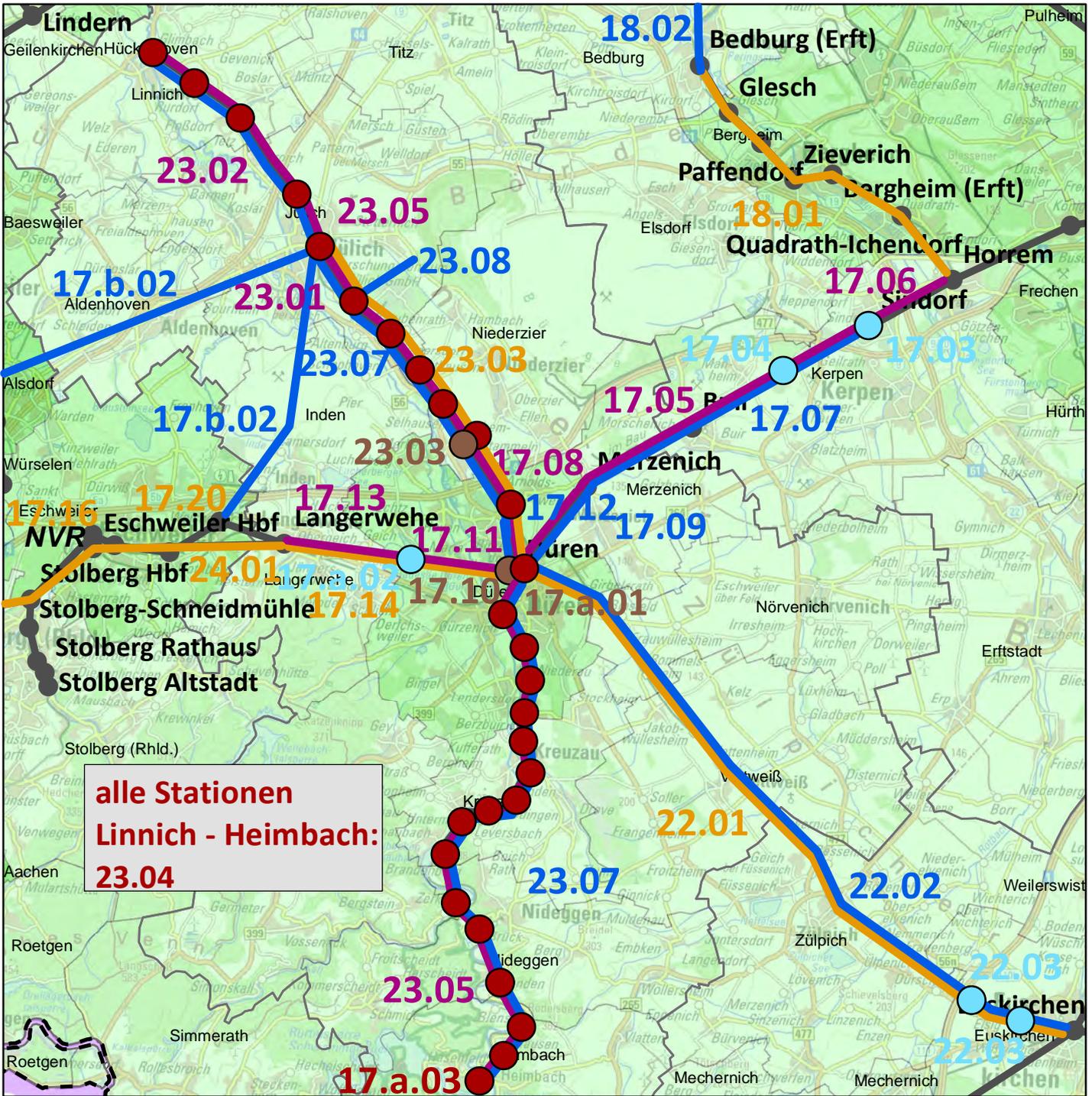
Legende		Station:	
	Stationen		indisponibel
	Strecken		Vordringlicher Bedarf
	Aufgabenträger		Weiterer Bedarf
	Kreise_NRW	Strecke:	
	Verwaltungsgemeinschaften		indisponibel
	Einwohnerdichte zum 31.12.2013		Vordringlicher Bedarf
	43 - 600		Weiterer Bedarf
	601 - 1.200		
	1.201 - 1.800		
	1.801 - 2.400		
	2.401 - 3.000		

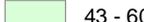
ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge SPNV

Rhein-Erft-Kreis

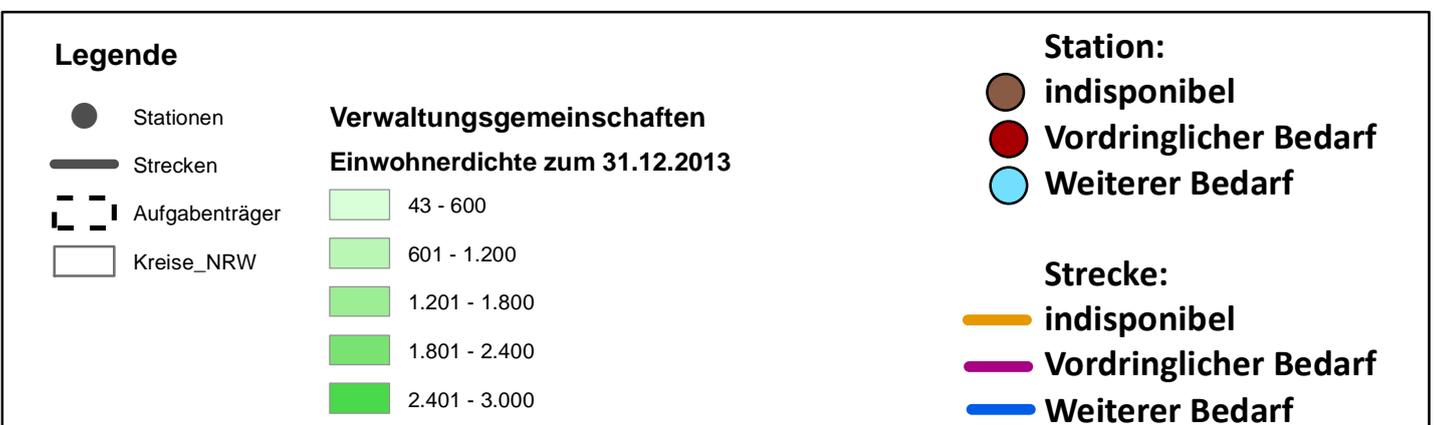
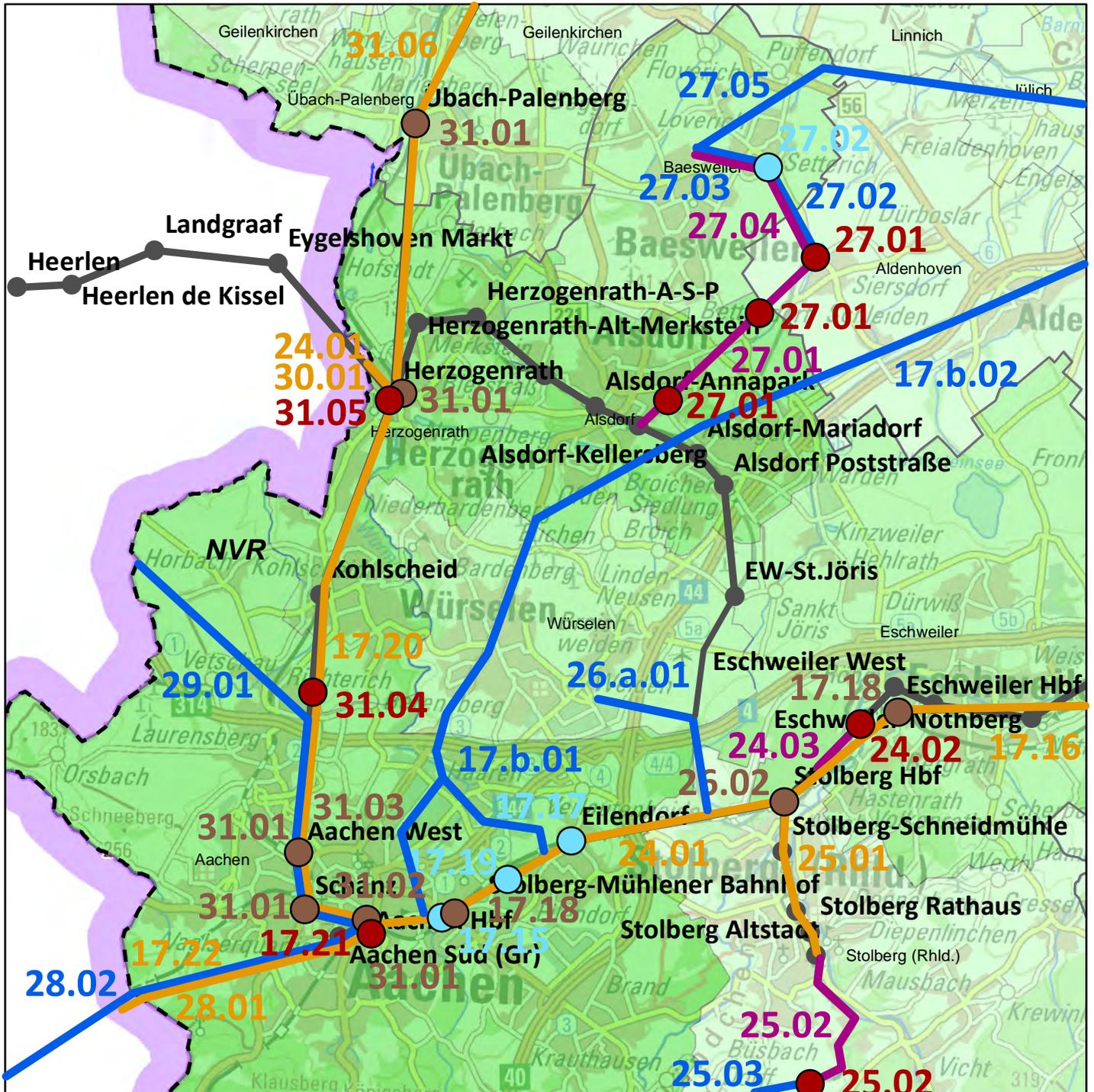


ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge SPNV Kreis Düren



Legende		Station:	
	Stationen		indisponibel
	Strecken		Vordringlicher Bedarf
	Aufgabenträger		Weiterer Bedarf
	Kreise_NRW	Strecke:	
	Verwaltungsgemeinschaften		indisponibel
	Einwohnerdichte zum 31.12.2013		Vordringlicher Bedarf
	43 - 600		Weiterer Bedarf
	601 - 1.200		
	1.201 - 1.800		
	1.801 - 2.400		
	2.401 - 3.000		

ÖPNV-Bedarfsplan 2017: Vorschläge SPNV Städteregion Aachen





Abfallwirtschaftsplan Nordrhein-Westfalen, Teilplan Siedlungsabfälle

**9. Sitzung des Regionalrates
des Regierungsbezirks Köln
am 1. Juli 2016**





Erarbeitungs- und Aufstellungsverfahren

- **14.09.2012:** Vorstellung der Ergebnisse der Vorstudie
- **02.10.2013:** Information über Ziele und Eckpunkte des Abfallwirtschaftsplans
- **12.03. bis 30.09.2014:** Beteiligungsverfahren zum AWP-Entwurf
- **31.08.2015:** Anhörung der Landtagsausschüsse für Umwelt und Kommunalpolitik
- **01.12.2015:** Landeskabinett beschließt den Abfallwirtschaftsplan
- **Dezember 2015:** Herstellung des Benehmens mit den Landtagsausschüssen für Umwelt, Kommunalpolitik und Wirtschaft
- **26.04.2016:** Bekanntmachung des Abfallwirtschaftsplans
- **27.04.2016:** Inkrafttreten des Abfallwirtschaftsplans



Information der Regionalräte

- **Januar 2012:** Sachstand Vorstudie
- **Oktober 2012:** Information über Ergebnisse der Vorstudie
- **Mai 2013:** Sachstand Abfallwirtschaftsplan / DK I-Bedarfsanalyse
- **Oktober 2013:** Information zu Zielen und Eckpunkten des AWP
- **März 2014:** Information über die Einleitung des Beteiligungsverfahrens
- **Juli 2014:** Beantwortung eines Fragenkatalogs des Regionalrates Köln
- **Mai 2015:** Sachstand Abfallwirtschaftsplan / Ergebnisse Beteiligungsverfahren
- **Dezember 2015:** Stand des Verfahrens Abfallwirtschaftsplan
- **April 2016:** Information über Bekanntmachung bzw. Inkrafttreten des AWP



Sachlicher Geltungsbereich des Abfallwirtschaftsplans

Abfälle, die den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern überlassen werden (rd. 12,8 Mio. Tonnen 2010):

- **Haushaltsabfälle**
(i. W. Haus- und Sperrmüll, Bio- und Grünabfälle, werthaltige Abfälle)
- **Gewerbeabfälle**
(Bau- und Abbruchabfälle, hausmüllähnliche Gewerbeabfälle u. a.)
- **Infrastrukturabfälle**
(z. B. Marktabfälle, Straßenkehrsicht)
- **Abfälle aus Abfallbehandlungsanlagen** (z. B. Rostaschen aus HMV)



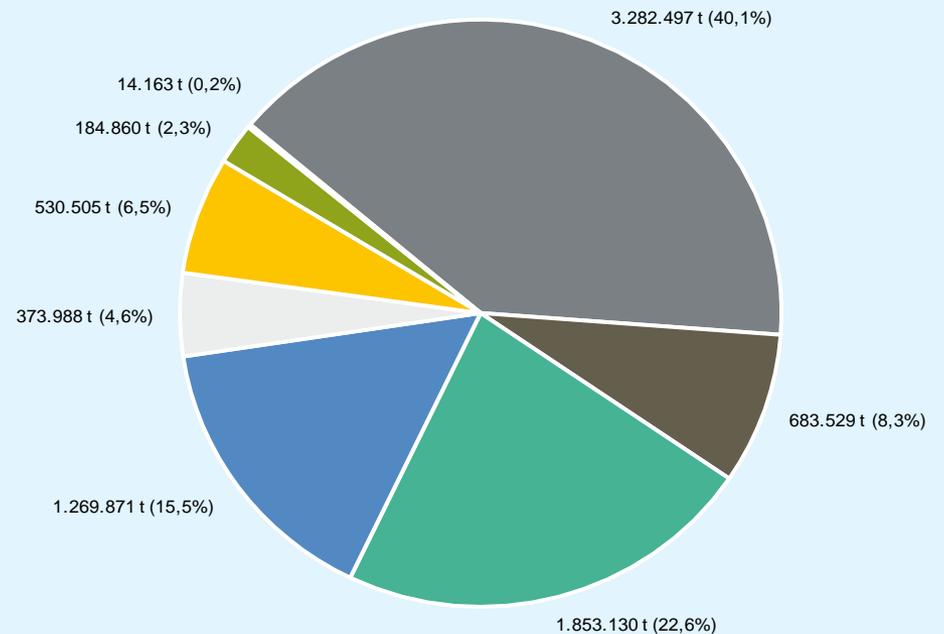
Zusammensetzung Haushaltsabfälle

Menge 2010:

Rund 8,2 Mio. Tonnen

- Hausmüll
- Sperrmüll
- Bio - und Grünabfälle
- Papier, Pappe, Kartonagen (PPK)
- Glas
- Leichtverpackungen (LVP)
- Sonstige Wertstoffe ¹⁾
- Schadstoffhaltige Abfälle aus getrennter Sammlung

¹⁾ Metalle, Holz, Bekleidung, Textilien





Ziele des neuen Abfallwirtschaftsplans für Siedlungsabfälle

- **Regionale Entsorgungsautarkie**
Entsorgung von Siedlungsabfällen, die in NRW anfallen, im Land selbst (Grundsatz der Autarkie) und möglichst in der Nähe ihres Entstehungsortes (Grundsatz der Nähe)
- **Intensivierung und Optimierung der getrennten Erfassung und Verwertung von Bioabfällen**
- **Förderung der Abfallvermeidung und Wiederverwendung**



Regionale Entsorgungsautarkie

Bildung von
Entsorgungsregionen
zur Umsetzung
einer regionalen
Entsorgungsautarkie
und des Prinzips
der Nähe

Entsorgungsregionen

- Region I
- Region II
- Region III

Entsorgungsanlagen

- Hausmüllverbrennungsanlage
- Mechanisch-biologische Abfallbehandlungsanlage





Intensivierung/Optimierung Bio- und Grünabfallerfassung

Leit- und Zielwerte für Bio- und Grünabfälle

Kurzfristiges Ziel (2016):

Erreichen der clusterbezogenen Leitwerte

Mittelfristiges Ziel (2021):

Erreichen der clusterbezogenen Zielwerte

Langfristiges Ziel:

Erreichen des ambitionierten Landes-Zielwertes: **150 kg/E*a**

Cluster	Leitwert 2016	Zielwert 2021
	kg/E*a	
$\leq 500 \text{ E/km}^2$	150	180
$> 500 - 1.000 \text{ E/km}^2$	130	160
$> 1.000 - 2.000 \text{ E/km}^2$	110	140
$> 2.000 \text{ E/km}^2$	70	90



Entwicklung der Haushaltsabfallmengen 2010 - 2014

Abfallart, -gruppe		Menge				
		2010	2011	2012	2013	2014
Haushaltsabfälle, davon	Mio. t	8,19	8,31	8,28	8,13	8,46
	kg/E	459	466	472	463	480
Hausmüll	Mio. t	3,28	3,29	3,19	3,15	3,16
	kg/E	184	185	182	179	179
Sperrmüll	Mio. t	0,68	0,68	0,64	0,60	0,65
	kg/E	38	38	37	34	37
Getrennt erfasste Abfälle	Mio. t	4,23	4,33	4,45	4,38	4,65
	kg/E	237	243	254	249	264
davon Bio- und Grünabfälle	Mio. t	1,85	1,90	1,91	1,89	2,12
	kg/E	104	107	109	108	120

- Weitgehend konstante Gesamtmenge
(im Durchschnitt 8,3 Mio. t/Jahr)
- Rückgang der Haus- und Sperrmüllmenge
(minus 0,15 Mio. t bzw. 4 %)
- Zunahme bei den getrennt erfassten Abfällen
(plus 0,42 Mio. t bzw. 10 %)
- Getrennt erfasste Abfälle machen mehr als die Hälfte der Haushaltsabfallmenge aus
(55 % im Jahr 2014)

Quelle: Abfallbilanzen NRW für Siedlungsabfälle 2010-2014

2014: Bei Sperrmüll sowie Bio- und Grünabfällen ist der mögliche Einfluss des Sturmtiefs ELA zu berücksichtigen.



Mittel-, Leit- und Zielwerte (PPK, Glas, Bio- und Grünabfälle)

- Weitgehend konstante Mittelwerte bei PPK und Glas im Zeitraum 2010 - 2014
- Zunahme bei Bio- und Grünabfällen im Zeitraum 2010 - 2014
(2014 ist der mögliche Einfluss des Sturmtiefs ELA zu berücksichtigen)

Cluster	PPK			Glas			Bio- und Grünabfälle				
	Mittelwert / Prognose-Wert									Leitwert	Zielwert
	2010	2013	2014	2010	2013	2014	2010	2013	2014	2016	2021
	kg/E*a										
≤ 500 E/km ²	72	74	73	23	23	23	135	140	154	150	180
> 500 - 1.000 E/km ²	77	76	78	22	22	22	122	121	132	130	160
> 1.000 - 2.000 E/km ²	71	71	71	21	21	21	96	99	118	110	140
> 2.000 km ²	66	67	66	17	17	17	53	60	71	70	90



Förderung der Abfallvermeidung und Wiederverwendung

- Aktive Beteiligung am Abfallvermeidungsprogramm für Deutschland
- Intensivierung und Weiterentwicklung von Projekten und Maßnahmen, die in Nordrhein-Westfalen bereits erfolgreich praktiziert werden
- Konkrete Handlungsempfehlungen und Projektvorschläge zur Förderung der Abfallvermeidung und Wiederverwendung im kommunalen Bereich als Bestandteil des Abfallwirtschaftsplans