

Bezirksregierung Köln

Regionalrat des
Regierungsbezirks Köln



4. Sitzungsperiode

Drucksache Nr. RR 41/2017

Sitzungsvorlage
für die 13. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln
am 07. Juli 2017

TOP 3 **Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 12. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 31. März 2017**

Rechtsgrundlage: § 18 Geschäftsordnung des Regionalrates (GO)

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

Inhalt: Niederschrift
 Anwesenheitsliste

Anlage: 1.Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan im
 Regierungsbezirk Köln (TOP 8)
 2.Vorstellung der Studie zur Ertüchtigung Aachener Bahnknoten
 (TOP 11)

Beschlussvorschlag:

Der Regionalrat Köln genehmigt die Niederschrift.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	2

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Köln

Niederschrift

über das wesentliche Ergebnis der **12. Sitzung des Regionalrats** am Freitag, 31. März 2016, 10:10 Uhr bis 12 Uhr, im Plenarsaal der Bezirksregierung Köln

Vorsitzender:

Rainer Deppe (CDU)

Teilnehmer:

siehe beigefügte Anwesenheitsliste

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Rainer Deppe eröffnet die 12. Sitzung um 10:09 Uhr und heißt die Anwesenden – auch die Gäste auf der Zuschauertribüne – herzlich willkommen.

Besonders begrüße er Miriam Schumacher, die während der Elternzeit von Sebastian Knauff die Geschäftsführung der Fraktion der CDU übernehmen werde.

Die Einladung sei am 01.03.2017 unter Bekanntgabe der Tagesordnung form- und fristgerecht erfolgt. Offensichtlich sei der Regionalrat beschlussfähig, da mehr als die Hälfte seiner Mitglieder anwesend sei.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	3

TOP 1 Feststellung der Tagesordnung

Vorsitzender Rainer Deppe teilt mit, die aktualisierte Tagesordnung trage das Datum vom 13.03.2017.

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

TOP 2 Benennung eines stimmberechtigten Mitglieds des Regionalrates zur Mitunterzeichnung der Niederschrift der 12. RR-Sitzung am 31. März 2016

Vorsitzender Rainer Deppe hält fest, zur Mitunterzeichnung der Niederschrift werde Gerhard Neitzke, SPD, benannt.

TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 11. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln am 9. Dezember 2016

Drucksache Nr. RR 12/2017

Der **Regionalrat** genehmigt die Niederschrift.

TOP 4 Nachbesetzungen

a) Nachbesetzungen der Funktionalen Bank des Braunkohlenausschusses

Drucksache Nr. RR 4/2017

b) Nachbesetzung eines beratenden Mitglieds in der Verkehrskommission, Unterkommission Rhein-Berg und Unterkommission Schiene

Drucksache Nr. RR 15/2017

Zu **TOP 4 a)** gibt **Vorsitzender Rainer Deppe** bekannt, Jörg Erkens werde Nachfolger von Waldemar Bahr und Dr. Thorsten Diercks von Dr. George Milojevic.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	4

Der **Regionalrat** fasst folgenden Beschluss:

Der Regionalrat beruft als stimmberechtigte Mitglieder des Braunkohlenausschusses (Funktionale Bank) Herrn Dr. Thorsten Diercks und Herrn Jörg Erkens.

Zu **TOP 4 b)** informiert **Vorsitzender Rainer Deppe**, die Aufgabe von Gernot Schubert (LINKE) werde Hanno von Raußendorf (LINKE) übernehmen.

Der **Regionalrat** fasst folgenden Beschluss:

Der Regionalrat beruft als beratendes Mitglied Herrn Hanno von Raußendorf in die Verkehrskommission, die Unterkommission Rhein-Berg und die Unterkommission Schiene.

TOP 5 Metropolregion Rheinland

a) Sachstand

Drucksache Nr. RR 141/2016

b) Wahl von Mitgliedern des Regionalrates Köln in den Beirat des Vereins „Metropolregion Rheinland e. V.“

Drucksache Nr. RR 11/2017

Zu **TOP 5 a)**:

Regierungspräsidentin Gisela Walsken berichtet über die Entwicklung der Metropolregion Rheinland von der letzten Sitzung bis heute. Am 20. Februar 2017 sei die Metropolregion Rheinland in Düsseldorf gegründet worden. Mittlerweile liege auch die notarielle Anerkennung als eingetragener Verein vor.

Man habe folgende Gremien beschlossen:

- Mitgliederversammlung mit Repräsentanten der Städte, Kreise, Kammern, aber auch des Landschaftsverbands mit entsprechend benannten Vertretern
- Vorstand mit einem Vorsitzenden und einem geschäftsführenden Vorstand, bestehend aus dem Vorsitzenden mit seinen fünf Vertretern
- Beirat und

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	5

– Kuratorium

Es habe eine erste konstituierende Vorstandssitzung stattgefunden. Unter dem Vorsitzenden Oberbürgermeister Thomas Geisel aus Düsseldorf seien die Landräte Thomas Hendele – Kreis Mettmann – und Sebastian Schuster – Rhein-Sieg-Kreis –, die Oberbürgermeisterin der Stadt Köln, Henriette Reker, die beiden Hauptgeschäftsführer Ulf Reichardt der IHK zu Köln und Jürgen Steinmetz der IHK Mittlerer Niederrhein die Mitglieder des Geschäftsführenden Vorstands.

Die weiteren Vorstandsmitglieder seien gleichmäßig auf die beiden Regierungsbezirke verteilt.

Jetzt müsste eine entsprechende Begleitung aus den Reihen des Regionalrats erfolgen. Man habe im Vorstand der Metropolregion Rheinland eine ständige Vertretung durch die beiden Regierungspräsidentinnen aus beiden Bezirken, aber auch durch die Vorsitzenden der Regionalräte. Nun müsste man über die Struktur der Zusammenarbeit nachdenken.

Inhaltlich sei im Geschäftsführenden Vorstand diskutiert worden, erst einmal den Bereich „Verkehr bzw. Mobilität“ nach vorne zu stellen und zu überlegen, ob es zumindest für das Rheinland – möglicherweise auch darüber hinaus – eine Chance für ein gemeinsames Ticket für den öffentlichen Personennahverkehr gebe. – Gestern sei man mit einigen Kollegen im Zweckverband Aachen gewesen und aus dieser Ecke deutlich unterstützt worden.

Die bisher bestehenden Arbeitsgruppen würden sicherlich bestätigt werden. Die Verkehrsarbeitsgruppe werde also weiter tagen. Sie sei sicher, dass sich der Landschaftsverband Rheinland weiterhin im kulturellen Bereich engagieren werde. Es solle eine Art Dachmarke für das Rheinland entwickelt werden – im Sinne eines gemeinsamen Standortmarketings. Und Michael F. Bayer – auch das habe man gestern im Zweckverband Aachen intensiv diskutiert – werde hoffentlich die Arbeitsgruppe Forschung und Bildung persönlich fortführen, die gestern vor Ort die ersten Publikationen verteilt habe.

Darüber hinaus werde im nächsten Schritt eine Geschäftsführung gesucht – nicht, wie zunächst kolportiert, über einen teuren Headhunter, sondern man werde versuchen, sie aus der Region NRW zu akquirieren –, sodass die Arbeit beginnen könne.

Parallel dazu liefen die Vorbereitungen für das Einrichten der Geschäftsstelle am Standort Köln, sodass Mitte des Jahres der organisatorische Rahmen gesetzt sein werde, um die Arbeit aufzunehmen.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	6

Die erste große Vorstandssitzung mit allen Vertretern solle auf jeden Fall zwischen Oster- und Sommerpause stattfinden, sodass die Arbeit aufgenommen werde. Der Geschäftsführende Vorstand werde sich alle vier bis fünf Wochen treffen. Man hoffe, dass der Schub, den man am 20. Februar aufgenommen habe, sich auch in der konkreten Arbeit niederschlagen werde.

So viel zum Zwischenstand. Man habe ja darüber gesprochen, die Entwicklung auch inhaltlich weiter zu begleiten.

Vorsitzender Rainer Deppe dankt der Regierungspräsidentin für ihren Bericht.

Rolf Beu (GRÜNE) fragt, ob die Ausführungen der Regierungspräsidentin bedeuteten, dass die Arbeit der vier Arbeitskreise erst spät im zweiten Halbjahr 2017 fortgesetzt werde. Es daure zu lange, ohne es überbewerten zu wollen, wenn die Arbeitskreise erst Ende des Jahres weitermachen könnten. Ihn interessiere auch, wer darüber entscheide; denn dazu gebe die Satzung relativ wenig her.

Die Vorsitzenden der Arbeitskreise müssten bestellt werden. Er wolle gerne wissen, ob der Geschäftsführende Vorstand dazu einladen werde und wie die Öffentlichkeit erfahren könne, wer wo wann tage.

Rüdiger Bornhold (FW) erkundigt sich, ob es in der Geschäftsstelle der Metropolregion Rheinland, wenn das Ganze am Laufen sei, für die einzelnen Aktionsbereiche in der Geschäftsstelle Anlaufadressen geben werde – E-Mail-Adressen, Telefonnummern –, um bestimmte Fragen zu stellen oder Anregungen loszuwerden.

Regierungspräsidentin Gisela Walsken nimmt zu den angesprochenen Themen Stellung:

Zunächst sei man in einer Übergangsphase. Der Vorstand werde formal beschließen müssen, wie die Arbeitsgruppen weiter tagten. Es treffe nicht zu, einfach zu sagen, man lasse die Arbeit brachliegen. Erst einmal müsse der Vorsitz der Arbeitskreise klar sein.

Um das Beispiel der Arbeitsgruppe Verkehr zu nehmen, die bisher von Dr. Stephan Keller in seiner alten Funktion geleitet worden sei. Dieser habe jetzt in Köln eine neue Funktion, sodass die Arbeitsgruppe mit ihrem stellvertretenden Vorsitzenden erst einmal schauen müsse, wie es weitergehe.

Insofern werde die Arbeit in den Arbeitsgruppen nicht liegengelassen. Vorhin habe sie erwähnt, die Arbeitsschwerpunkte würden anstehen und auch begleitet, sodass man zunächst in einer Übergangsphase die alten Arbeitsgruppen thematisch bestätigen werde.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	7

Die Arbeitsgruppen seien immer offen gewesen, ohne sie bürgeröffentlich zu machen, sodass etwa die Einladungen in der bisherigen Form weiterlaufen würden.

Das knüpfe nahtlos an die Frage von Rüdiger Bornhold an. Die Metropolregion Rheinland habe noch keine Geschäftsführung. Deshalb sei ihr – Walskens – Büro für alle Fragen des Regionalrats weiterhin ansprechbar, bis die Metropolregion einen Geschäftsführer und ein Büro in Köln haben werde.

Bis es soweit sei, hätten Annemarie Lütkes und sie dem Vorstandsvorsitzenden angeboten, die organisatorische Abwicklung vorzunehmen, wenn die Arbeitsgruppen wieder tagen sollten.

Das sei selbstverständlich, bis eine Geschäftsführung gefunden worden sei. Für die Suche habe der geschäftsführende Vorstand zeitlich klare Linien gesetzt – um Ostern herum –, sodass sie davon ausgehe, dass man die Organisation Mitte des Jahres stehen haben werde. Bis dahin stehe sie – Walsken – oder ihr Büro für Fragen zur Verfügung.

TOP 5 b) Wahl von Mitgliedern des Regionalrates Köln in den Beirat des Vereins „Metropolregion Rheinland e. V.“

Drucksache Nr. RR 11/2017

Brigitte Donie (CDU) schlägt für die CDU-Fraktion Stefan Götz und Dr. Hanno Kehren als ordentliche Mitglieder und als Stellvertreter Günter Weber und Ronald Borning vor.

Gerhard Neitzke (SPD) schlägt Gerhard Neitzke als ordentliches Mitglied und Michael Frenzel als Stellvertreter vor.

Rolf Beu (GRÜNE) schlägt Manfred Waddey als ordentliches Mitglied und Rolf Beu als Stellvertreter vor.

Peter Singer (LINKE) macht deutlich, man stehe zwar der Idee der Metropolregion sehr positiv gegenüber, kritisiere aber die Satzung der Metropolregion, die allerdings Sache des Vereins sei. Denn eine Reihe relevanter gesellschaftlicher Gruppen, wie etwa Gewerkschaften, Naturschutzverbände, kleinere Parteien, unter anderem auch Die Linke, seien im Beirat nicht vertreten.

Aus diesem Grund werde man sich bei der Wahl des Beirats der Stimme enthalten. Ausdrücklich wolle er betonen, dass das nichts mit den zur Wahl stehenden Personen zu tun habe.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	8

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgende Beschlüsse:

1. Der Regionalrat beschließt einstimmig bei drei Enthaltungen, dass er in der Mitgliederversammlung des Vereins „Metropolregion Rheinland e. V.“ durch seinen Vorsitzenden und seinen 1. stellvertretenden Vorsitzenden repräsentiert wird.
2. Der Regionalrat wählt einstimmig bei vier Enthaltungen – Fraktion Die Linke, Vertreterin der Piraten und Vertreter der AfD – für die Dauer seiner Wahlzeit nachstehende Mitglieder in den Beirat des Vereins „Metropolregion Rheinland e. V.“:

CDU: Ordentliche Mitglieder: Stefan Götz und Dr. Hanno Kehren

 Stellvertreter: Günter Weber und Ronald Borning

SPD: Ordentliches Mitglied: Gerhard Neitzke

 Stellvertreter: Michael Frenzel

GRÜNE: Ordentliches Mitglied: Manfred Waddey

 Stellvertreter: Rolf Beu

TOP 6 26. Änderung des Regionalplans Köln, Teilabschnitt Region Köln, Darstellung eines Bereichs für Aufschüttungen und Ablagerungen mit der Zweckbindung Abfalldeponie Wiemersgrund, Stadt Köln

hier: Erarbeitungsbeschluss

Drucksache Nr. RR 13/2017

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

1. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde, das Erarbeitungsverfahren gemäß § 19 Abs. 1 Landesplanungsgesetz NRW zur 26. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, in der Fassung der anliegenden Planunterlage durchzuführen.
2. Die in der Anlage aufgeführten Beteiligten (Beteiligtenliste, Anlage 3 der Planunterlage) sind zur Mitwirkung an dem Verfahren aufzufordern (§ 10 Abs. 1 ROG in Verbindung mit § 13 Abs. 1 LPIG NRW). Ihnen ist Gelegenheit zu geben, innerhalb einer Frist von zwei Monaten ihre

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	9

Stellungnahme vorzubringen. Die Regionalplanungsbehörde kann weitere Beteiligte zulassen, wenn sich dies im Laufe des Verfahrens als notwendig erweist.

3. Der Öffentlichkeit wird Gelegenheit gegeben, zu der beabsichtigten Regionalplanänderung Stellung zu nehmen (§ 13 LPIG NRW in Verbindung mit § 10 Abs. 1 ROG). Hierzu wird die Planunterlage bei der Stadt Köln für die Dauer von zwei Monaten öffentlich ausgelegt. Ort und Dauer der Auslegung werden mindestens zwei Wochen vorher ortsüblich bekannt gemacht.

TOP 7 Landesplanerische Anfrage der Stadt Wegberg vom 28.10.2015

Drucksache Nr. RR 8/2017

Der **Regionalrat** fasst einstimmig bei Enthaltung des Vertreters der AfD folgenden Beschluss:

Der Regionalrat schließt sich der Beurteilung der Regionalplanungsbehörde an, wonach die beabsichtigte Bauleitplanung nicht an die Ziele der Raumordnung angepasst ist.

TOP 8 Vorstellung des Fachbeitrages der Wirtschaft zum Regionalplan im Regierungsbezirk Köln

Vorsitzender Rainer Deppe teilt mit, im Ältestenrat habe man besprochen, die wesentlichen Fachbeiträge, wenn möglich, in den Sitzungen des Regionalrats vorzustellen, weil es seine zentrale Aufgabe sei, den Regionalplan zu erarbeiten und zu beschließen. Sollte dies im Einzelfall nicht möglich sein, würden die Fachbeiträge in der Strukturkommission vorgestellt.

Dr. Ulrich S. Soénius (IHK zu Köln) schickt einige Vorbemerkungen voraus:

Vor zwei Jahren habe er dem Regionalrat als beratendes Mitglied angehört. Deshalb sei er gerne hier, um dem Regionalrat den Fachbeitrag der Wirtschaft kurz vorzustellen.

Die Wirtschaft habe sich zu Wort gemeldet, da die drei Industrie- und Handelskammern im Regierungsbezirk Köln, für die er heute spreche – IHK Aachen,

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	10

IHK Bonn/Rhein-Sieg und IHK zu Köln – immerhin 284.000 Unternehmen mit 1,6 Millionen Beschäftigten vertreten. Das sei wohl schon Grund genug für die Aussage, auch die Wirtschaft habe eine Stimme, wenn der Regionalrat in die Beratung über die Regionalplanung eintrete. Man wolle den Fachbeitrag auch so verstanden wissen, dass er Hinweise und Empfehlungen für die weitere Beratung gebe. Deshalb habe man sich direkt am Anfang zu Wort gemeldet.

Gerne sei man bereit, in Einzelgesprächen – auch mit den Fraktionen – die weitere Entwicklung des Regionalplans mit dem Regionalrat gemeinsam zu diskutieren. Alle hätten wohl ein hohes Interesse daran, dass ein solches Planwerk in diesem Regierungsbezirk gut aufgestellt sei.

Vorstellung des Fachbeitrags der Wirtschaft zum Regionalplan im Regierungsbezirk Köln (siehe **Anlage 1**):

Der Regionalplan hat natürlich etwas mit dem LEP zu tun (siehe **Anlage 1**, S. 2). Als der LEP in Kraft getreten ist, waren schon einige Wirtschaftsbereiche in ihm vertreten. Die Themen „Siedlungsraum“, „Verkehr und technische Infrastruktur“, „Rohstoffversorgung“ und „Energieversorgung“, die bei der Beratung des LEP eine große Rolle gespielt haben, haben auch uns sehr interessiert. Auch damals haben wir einen Gesamtbeitrag aller 16 IHKs geliefert – jeweils mit einzelnen regionalen Unterkapiteln, abrufbar im Internet, der etwas damit zu tun hat, was wir in der Folge besprechen.

Die Vorarbeiten für den Regionalplan laufen (siehe **Anlage 1**, S. 3). Unsere Themen sind folgende:

Das Thema „Siedlungsflächen“ treibt die Unternehmen vor Ort um. Das Thema „Verkehr und Entsorgung“ ist für die Wirtschaft ganz wesentlich. Auch wegen der Themen „Nichtenergetische Rohstoffe“, „Erneuerbare Energien“ und „Braunkohle“ haben wir uns zu Wort gemeldet.

Wir legen nun einen Fachbeitrag vor (siehe **Anlage 1**, S. 4), der unsere Anforderungen an eine wirtschaftsfreundliche Regionalplanung darlegt. Ich darf sagen: Ohne Wirtschaft ist alles nichts. Die Unternehmen tragen wesentlich dazu bei, dass die Regionen, aber vor allem die Kommunen wirtschaften können; das ist unser Ansatz. Wir wollen dafür Sorge tragen, dass die Unternehmen auch in Zukunft gemeinsam mit den Kommunen die Möglichkeit dazu haben.

Unser Fachbeitrag ist auch im Internet unter www.ihk-koeln.de unter Dok. Nr. 1139 abzurufen. Dort können Sie den gesamten Fachbeitrag nachlesen; mein heutiger Vortrag soll nur der erste Auftakt sein.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	11

Wie haben sich die Siedlungs- und Verkehrsflächen im Regierungsbezirk Köln in den vergangenen Jahren entwickelt (siehe **Anlage 1**, S. 5), und welchen Anteil hat die Wirtschaft daran? – Die Gewerbe- und Industrieflächen sind grau dargestellt. Zu sehen ist, das allgemeine Empfinden, Gewerbe- und Industrieflächen sind Flächenfresser, stimmt gar nicht, sondern ist ein Vorurteil. Die Gewerbe- und Industrieflächen sind von 1994 mit 14.686 ha bis 2015 nur auf 14.788 ha gestiegen. Nutznießer sind in erster Linie – das ist vollkommen wertfrei gesagt – Erholungsflächen und Wohnungsbauflächen, die zugenommen haben.

Gewerbe und Industrie haben einen geringen Flächenanteil (siehe **Anlage 1**, S. 6). Mit rund 2 % haben Gewerbe und Industrie den geringsten Anteil an der Flächennutzung. Nichtsdestotrotz sind sie besonders wichtig. Deswegen stellen wir das Thema „Fläche“ so in den Vordergrund.

Wir brauchen ausreichend Wirtschaftsflächen (siehe **Anlage 1**, S. 7 f.), damit sich die Unternehmen entwickeln können.

Für den Regierungsbezirk Köln haben wir schon einige Gewerbe- und Industrieflächenkonzepte vorgelegt, einen Mangel an Wirtschaftsflächen zeigen (siehe **Anlage 1**, S. 7).

Gerade haben die Vertreter des Oberbergischen Kreises dieses Thema mit den Kommunen und dem Kreis diskutiert. Es wurde festgestellt, dass Gewerbeflächen fehlen: Es gibt einen Flächenbedarf von 332 ha, aber im Regionalplan sind nur 135 ha Reserveflächen vorhanden.

Das Gleiche gilt für den Rhein-Erft-Kreis und den Rheinisch-Bergischen Kreis. Es sind zwar Kleinflächen vorhanden, aber Großflächen fehlen.

Für Köln wird ein Gutachten erstellt. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor. Eine ältere Untersuchung ist nicht mehr up to date. Gestern hat der Stadtentwicklungsausschuss beschlossen, ein entsprechendes Gutachten auf den Weg zu bringen.

Für die Wirtschaft ist es ein Problem, wenn in wachsenden Regionen in den Städten der Blick auf die Wohnbauflächen verengt wird (siehe **Anlage 1**, S. 8). Denn das verschärft die Flächenkonkurrenzen. In einer verdichteten Stadt entstehen Nutzungskonflikte. Wir geraten mit unseren Gewerbe- und Industrieflächen sehr unter Druck, weil wir merken, die Diskussionen vor Ort eher in die Richtung gehen: Wie schaffen wir neue Wohnungsbauflächen? Aber gerade im Hinblick auf die Demografie gilt: Wer wohnt, will auch arbeiten.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	12

Wir hatten im Regionalrat die demografische Entwicklung schon einmal dargestellt bekommen. Man muss deutlich sagen, neben den reinen Wohnflächen braucht es auch Arbeitsflächen. Deswegen legen wir auf diesen Punkt in den jeweiligen Diskussionen vor Ort gesteigerten Wert.

Wir brauchen ein differenziertes Flächenangebot (siehe **Anlage 1**, S. 9). Welche Kategorien fragen die Wirtschaft, die Unternehmen nach?

Seitens der Wirtschaft werden insbesondere folgende Flächenkategorien nachgefragt:

- kleinteilige innerörtliche Gewerbeflächen im Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)
- standortbezogene Erweiterungsflächen

Wir wollen nicht nur neue Unternehmen in unsere Region holen, sondern auch die bereits ansässigen Unternehmen halten, indem wir es ihnen ermöglichen, sich in ihrer Kommune – vielleicht nicht unmittelbar auf ihrem eigenen Grundstück, sondern neben ihrem Grundstück oder auf einem Grundstück in der Nähe – zu entwickeln.

- große Industrieflächen vorrangig für verkehrsintensive Logistik und emittierende Betriebe, also Flächen für Gewerbe- und Industriebetriebe (GIB)

Marktfähige Gewerbe- und Industrieflächen anbieten (siehe **Anlage 1**, S. 10 f.)

Gründe für fehlende Marktgängigkeit (siehe **Anlage 1**, S. 10):

- bestehende Restriktionen (Topografie; schlechte Verkehrsanbindung; Hochwassergebiete, zum Beispiel Retentionsräume wegen der Hochwasserschutzgesetze)
- veränderte Umfeldbedingungen

Artenschutz und Natur sind wichtige Themen, aber manchmal haben sich Unternehmen an Stellen entwickelt, wo heute andere Umweltbedingungen herrschen. Dazu gehört auch die heranrückende Wohnbebauung, die gerade entlang des Rheins oder auch in den großen Städten der Region eine Rolle spielt und zu Problemen führt.

- Eigentümerinteressen, die einer Entwicklung im Gewerbegebiet entgegenstehen

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	13

Man darf nicht verschweigen, in Hafengebieten kommt es manchmal vor, dass sich dort ansässige Unternehmen wandeln und auf einmal ganz andere Vorstellungen für die Flächen haben, die sie früher selbst benutzt haben, weil sie sich inzwischen zu einer Immobiliengesellschaft verändert haben und schauen, wo man eher Geld verdienen kann. So etwas kommt immer häufiger vor.

- mangelnde Verkaufsbereitschaft der Eigentümer

Manche Flächen liegen brach, weil die Eigentümer etwa aus Spekulationsgründen nicht bereit sind, sie zu verkaufen, obwohl es oft im Interesse der Gemeinde liegt, die Flächen zu entwickeln. Dieses Problem trifft auch die Wirtschaft.

- geringe Größe der nutzbaren Flächen

Häufig haben IHKs und Handwerkskammern Anfragen, dass sich Unternehmen hier ansiedeln wollten, aber keine zusammenhängenden Flächen mehr bekommen. Wir haben zwar in manchen Kommunen große Flächen, die aber nicht zusammenhängend sind, und damit können Unternehmen nichts anfangen.

Flächen, die einer Minder- oder Fehlnutzung unterliegen, sogenannte Planungsleichen, können zurückgenommen und neu ausgewiesen werden. Man muss an das Thema „Flächenmanagement“ herangehen, das ganz entscheidend ist. Es ist auch nicht im Interesse der Wirtschaft, dass es Brachflächen gibt, die auch Grünflächen oder Erholungsräume sein könnten. Das sind Fragen, die vor Ort geklärt werden müssen. Ein Flächenmanagement aufgrund von Standortfaktoren ist durchaus in unserem Interesse.

Marktfähige Gewerbe- und Industrieflächen anbieten (siehe **Anlage 1**, S. 11):

- Immer wieder Thema im Regionalrat: Umgebungsschutz/Abstandsflächen
Wir bekennen uns deutlich zum Trennungsgrundsatz.
- Industrieflächen an den Hauptverkehrsachsen ermöglichen
Denn sie entlasten die Städte und Gemeinden, wenn sie nicht in der Nähe der Wohnbebauung sind.
- Synergiepotenziale realisieren

Es wäre sinnvoll, Transportlogistik dort anzusiedeln, wo nebenan Obst und Gemüse angebaut wird. Warum sollte man Synergiepotenziale – natürlich

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	14

unter Umweltauflagen – nicht realisieren, um auch Verkehrsproblemen entgegenzutreten?

– Ausbau moderner Glasfaserstrukturen

Das ist ein wichtiges Thema, weil die Anbindung der Gewerbegebiete noch einiges zu wünschen übrig lässt. Nicht nur in den ländlichen Gebieten, sondern sogar in den Städten sind manche Gewerbegebiete nicht ausreichend angebunden, was bei den Unternehmen zu enormen Problemen führt.

Kürzlich war ich in einem Kölner Gewerbegebiet, wo ein Hersteller von Messeständen ein Riesenproblem hat, weil er die Kundendaten nicht mehr über seine Leitung kriegt. Wie kann ein Unternehmen in der heutigen Zeit am Markt bestehen, wenn solche Strukturen nicht vorhanden sind?

Regionale Besonderheiten berücksichtigen (siehe **Anlage 1**, S. 12):

Als Wirtschaft wollen wir die Kommunen bei interkommunalen Planungsprozessen unterstützen. Dabei ist wichtig, dass Kommunen und Wirtschaft im Gespräch sind. Beim Thema „Suchräume“ könnten wir uns durchaus vorstellen, als Gesprächspartner mitzuhelfen – wir sind ja an den Gewerbeflächenkonzepten beteiligt –, und bieten unsere Unterstützung an.

Innovationsregion Rheinisches Revier voranbringen (siehe **Anlage 1**, S. 13):

Das ist ein Beispiel, bei dem wir mithelfen können. Hier stehen wir im Regierungsbezirk Köln vor neuen Herausforderungen, und man kann gut darstellen, wie wichtig es ist, das Thema „Wandel“ mit der Wirtschaft zu verknüpfen. Ein gleitender Strukturwandel im Braunkohlerevier ist nur durch gleichzeitigen Aufbau einer neuen Wirtschaftsstruktur möglich.

Es gibt Untersuchungen, in denen ein zusätzlicher gewerblicher Flächenbedarf von ca. 500 ha vorliegt. Es wäre möglich, hier in diesem Gebiet entsprechend zu reagieren.

Attraktive Verkehrs- und Logistikbedingungen gewährleisten (siehe **Anlage 1**, S. 14 f.) ist ein wesentlicher Bestandteil des Fachbeitrags.

Die Zukunft für den Industrie- und Gewerbestandort ist eng mit der Attraktivität des Verkehrs- und Logistikstandorts verknüpft (siehe **Anlage 1**, S. 14).

Die wachsenden Verkehrsströme sind im Regionalrat schon einmal thematisiert worden. Wir haben gemeinsam mit Dr. Norbert Reinkober immer wieder darüber gesprochen. Das gilt für alle Verkehrsträger. Deswegen brauchen wir

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	15

als Wirtschaft entsprechende Flächen. Bei den Güterverkehrsströmen ist bis 2030 ein Wachstum von rund 40 % zu erwarten, das bedient werden muss.

Deshalb: Ausbau aller Verkehrsträger (siehe **Anlage 1**, S. 15). Wir sind entschieden dafür, auch mehr Güter auf die Schiene zu bringen, weil der Güterverkehr auf der Straße in der Stadt ein Riesenproblem ist.

Da aber auch die Schiene an ihre Grenze gekommen ist, kommen wir zum Thema „Wasser“. Der Rhein ist da und hat Kapazitäten. Die Häfen Niehl und Godorf sind im Landesentwicklungsplan als landesbedeutsam eingestuft worden, sodass hier Umschlagkapazitäten für die Wirtschaft vorgehalten werden müssen. Mehr Güter auf das Wasser zu bringen – bis auf die letzte Meile, wenn ein Lkw kommen muss – und die Binnenschifffahrt zu stärken, dient allen.

Und wir brauchen Mut bei der Realisierung neuer Verkehrsinfrastrukturen. Ich danke insbesondere Frau Walsken, dass das Thema „Südliche Rheinquerung“ hier auf offene Ohren stößt. Dabei sind wir gemeinsam unterwegs und werden uns auch gemeinsam dafür einsetzen. Es muss trotz der Bedeutung des Themas „Erhalt“ auch möglich sein, einen Neubau hinzubekommen, wenn er der Entlastung bestehender Verkehrsinfrastrukturen, wie zum Beispiel des Autobahnringes Köln, dient. Der Neubau könnte eine Lösung darstellen, um weniger Verkehre an die Innenstadt heranzuführen.

Ganz entscheidend für die Chemieindustrie vor Ort sind die Pipelines, die man gerne vergisst, weil sie unter der Erde liegen. Wir sind der größte Chemiestandort in Europa und brauchen Pipelinestrukturen, die bei allen Planungen berücksichtigt werden müssen.

Zuverlässige Energieversorgung sicherstellen (siehe **Anlage 1**, S. 16 f.)

Neben dem Thema „Verkehr“ ist für die Unternehmen das Thema „Energieversorgung“ äußerst wichtig (siehe **Anlage 1**, S. 16). Die Anforderungen der Wirtschaft sind hoch; sie braucht eine kontinuierliche Energieversorgung.

Es ist eine Balance zwischen Sicherheit, Wirtschaftlichkeit – Preis – und Umweltverträglichkeit herbeizuführen. Wir hoffen, dass der Regionalplan den Anforderungen aller Energieträger gerecht wird. Das ist unser Appell an Sie, das mit zu berücksichtigen.

Das gilt für (siehe **Anlage 1**, S. 17):

- Kraftwerksstandorte sichern und ausweisen

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	16

– Windenergie

Insbesondere in den dichter besiedelten Gebieten gibt es mit der Windenergie durch die Flächenkonkurrenz ein Problem, obwohl wir wissen, dass das Thema angegangen werden muss.

– Versorgungstrassen

Die Netzinfrastruktur für Strom und Gas ist anzupassen. Unser Petition ist eher, keine neuen Trassen zu planen, sondern entlang der derzeit vorhandenen Trassen zu bauen. Das ist auch im Hinblick auf die Akzeptanz bei der Bevölkerung ein wesentlicher Punkt.

– Braunkohlentagebau Garzweiler II

Die Ausweisung neuer gewerblicher Flächen kann zu einer Belebung der Ortschaften führen. Der Wandel des Energiestandorts muss auch aus Sicht der Wirtschaft mitbetrachtet werden.

Abbaugelände sichern (siehe **Anlage 1**, S. 18)

Wir brauchen die vorhandenen regionalen Abbaugelände, weil sie der Versorgung der örtlichen Wirtschaft dienen. Es ist auch im Sinne der Verkehrspolitik sicher sinnvoll, im hiesigen Raum vorhandene Flächen zu nutzen, statt Rohstoffe einzuführen, die häufig per Lkw kommen. Das Ganze hängt zusammen.

Ich will gar nicht zu sehr auf das Thema eingehen, aber anregen – das gilt nicht nur für den Regionalplan –, sich mit den Fragen der Zwischennutzung von Abbaugeländen auseinanderzusetzen, vor allem von Abbaugeländen, die nicht mehr benötigt werden. Das ist momentan im Bergrecht ein Problem, dass eine andersartige Nutzung nicht möglich ist. Gerade für unsere Region wäre es wichtig zu überlegen, um mehr Flexibilität zu erhalten, die nicht mehr benötigten Abbaugelände anderweitig, zum Beispiel für Gewerbeansiedlung, zu nutzen, bevor sie endgültig umgewandelt werden. Das als kleine Anregung am Rande.

Wir sind der festen Überzeugung, dass wir die in der Region vorhandenen Rohstoffe auch nutzen sollten.

Das war ein Schnelldurchlauf. Mehr können Sie in dem Fachbeitrag lesen, der neben dem Allgemeinen Teil auch immer noch einen Teil zu den jeweiligen Gebieten – Aachen, Bonn/Rhein-Sieg und Köln – enthält.

Vorsitzender Rainer Deppe dankt Dr. Ulrich S. Soénius herzlich für seinen Vortrag, der mit Sicherheit in die Beratungen einfließen werde. Solche Beiträge seien hilfreich,

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	17

damit der Regionalrat die Möglichkeit habe, die verschiedenen Aspekte im Regionalplan zu würdigen und zu berücksichtigen.

Manfred Waddey (GRÜNE) fragt, ob es sich bei den Statistikzahlen um Zahlen, bezogen auf die derzeitige Planausweisung oder auf die derzeitige tatsächliche Nutzung der Flächen, handle.

Dr. Ulrich S. Soénius (IHK zu Köln) antwortet, die Zahlen bezögen sich auf die tatsächliche Nutzung der Flächen.

Manfred Waddey (GRÜNE) interessiert sich dafür, was auf S. 5 von Anlage 1 unter dem Begriff „Gebäude- und Freifläche Sonstige“ zu verstehen sei. Denn der Anteil dieser Flächen sei recht hoch.

Dr. Ulrich S. Soénius (IHK zu Köln) entgegnet, dieser Begriff umfasse alles Mögliche, auch Flächen, die teilweise in den anderen Flächen enthalten seien, aber als „Sonstige“ ausgewiesen würden, aber ebenfalls die Sonderflächen: von den Eisenbahnflächen über Hafenflächen bis zu den Kitaflächen.

Manfred Waddey (GRÜNE) wirft ein, ob das nicht unter Verkehrsflächen falle.

Dr. Ulrich S. Soénius (IHK zu Köln) erwidert, das sei teilweise nicht der Fall. Man habe auch schon mal versucht, das genau zu eruieren. Es gebe eine Aufstellung, die allerdings so lang sei, dass eine statistische Darstellung nicht möglich sei. Darüber sei auch er – Soénius – gestolpert, weil der Anteil so groß sei. Das sei eine „Mischmaschansammlung“. Gerne sei er bereit, Daten, die gebraucht würden, nachzuliefern.

TOP 9 Überarbeitung des Regionalplans Köln Mündlicher Bericht der Regionalplanungsbehörde

Marco Schlaeger (Bezirksregierung Köln) erläutert den aktuellen Stand der Überarbeitung des Regionalplans Köln, den weiteren Fortgang des Verfahrens und die Einbindung des Regionalrats. Dem Regionalrat sei der Ablauf des Planungsprozesses grob bekannt, unterteilt in den formellen und den informellen Planungsteil, mit Elementen wie Erörterung, Beteiligungsverfahren und Aufstellungsbeschluss.

Aktuell befinde man sich mitten im informellen Teil – noch ein gutes Stück vom formellen Verfahren weg –, und zwar in der Phase, in der sämtliche planungsrelevanten Datengrundlagen gesammelt, ausgewertet und mit den entsprechenden Fachbehörden, Stellen und Kommunen ausgetauscht würden.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	18

Dieser Teil umfasse mehrere Arbeitsblöcke: zum einen die umweltrelevanten Fachbeiträge. Sie sind zum Teil gesetzlich vorgeschrieben wie der Fachbeitrag des Naturschutzes und der Landschaftspflege des LANUV, da man mit dem Regionalplan auch einen Landschaftsrahmenplan erstelle. Gesetzlich vorgeschrieben sei auch der forstliche Fachbeitrag wegen des forstlichen Rahmenplans. Man habe weitere Fachbeiträge aus dem Umweltbereich – Klimaschutz, Klimaanpassung, Landwirtschaft –, bei denen man auch mit den Fachbehörden im Austausch stehe und an der Erarbeitung mitwirke.

Darüber hinaus gebe es weitere Fachbeiträge, wie beispielsweise den Wirtschaftsfachbeitrag, aus dem gerade vorgetragen worden sei.

Die Regionalplanungsbehörde sei in vielfältige Planungsprozesse eingebunden. Dazu gehörten auch die Kreisgewerbeflächenkonzepte, teilweise auch Kreisentwicklungskonzepte. Man habe vielfältige Stadt-Umland-Kooperationen sowie Planungsverbünde in den Braunkohletagebauen. All diese Dinge müsse man im Blick haben und daraufhin prüfen, wie sie in die Grundkonzeption des Regionalplans einfließen und welche Rolle sie dort jeweils spielten.

Zusätzlich zu den beiden Blöcken der Fachbeiträge sei die Regionalplanungsbehörde momentan mit dem zentralen Baustein der Kommunalgespräche in sehr hohem Maße beschäftigt. Dabei tausche man sich mit den Kommunen zu einem wesentlichen Teil über die zukünftige Siedlungsentwicklung aus. Im Fokus stehe die bedarfsgerechte und flächensparende Entwicklung, wie sie der Landesentwicklungsplan vorsehe.

Dafür sei es wichtig, zum einen die Bedarfe mit den vom LEP vorgegebenen Methoden zu ermitteln und sich zum Zweiten mit den ausgewiesenen Flächen zu beschäftigen. Das bedeute, quasi eine Inventur der Flächen vorzunehmen, welche Flächen wo ausgewiesen und in welchem Maße sie tatsächlich vor Ort entwickelbar seien. Das sei in den Kommunalgesprächen ein ganz wesentlicher Punkt, bei dem man sehr stark darauf angewiesen sei, die örtlichen Kenntnisse der Kommunen einzubeziehen.

Ziel sei, am Ende als Ausgangspunkt für die eigentliche Planung eine mit den Kommunen abgestimmte Grundbilanz zu erstellen. Erst dann könne man planerische Bedarfe feststellen und in die konkrete Verortung der Bedarfe einsteigen.

Außerdem sei festzustellen, in welchen Bereichen man überhaupt ausreichend planerische Optionen habe, um den Bedarf zu decken, und in welchen Bereichen das möglicherweise nicht der Fall sei. Für die Rheinschiene sei eine derartige Problematik aufgrund der Bedarfszahlen schon abzusehen. Diesen Prozess der Verteilung der Bedarfe innerhalb der Region, die sog. Überschwappeffekte, werde man parallel in den Kommunalgesprächen in diesem Jahr bereits angehen – mit entsprechenden Vorschlägen und Veranstaltungen, die man anbieten werde.

Zum aktuellen Stand: Die Gespräche mit zwei Kreisen – Rheinisch-Bergischer Kreis, Rhein-Erft-Kreis – seien abgeschlossen. „Abgeschlossen“ heiße nicht, schon einen Strich darunterzuziehen. Vielmehr sei im Nachgang zu den Gesprächen noch ein laufender Dialog erforderlich, ein Austausch zu noch zu offenen Fragen, die man im

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	19

Gespräch nicht abschließend habe klären können. Es liefen noch Schriftverkehr, E-Mails und Telefonate.

Ziel für die Regionalplanungsbehörde sei, die Grundbilanz, von der er eben gesprochen habe, sukzessive zu erarbeiten. Ab Oktober dieses Jahres werde man die ersten kommunalscharfen Zahlen liefern und den Kommunen sukzessive eine Rückmeldung aus den Kommunalgesprächen geben können. Gleichzeitig werde man den Regionalrat sukzessive darüber in Kenntnis setzen. So viel zum Fahrplan.

Als zeitliche Perspektive strebe man an, das informelle Planverfahren mit dem Regionalrat in der jetzigen Sitzungsperiode abzuschließen und den neuen Regionalplan durch Beschlüsse auf die Schiene zu setzen, sodass der neue Regionalrat den formellen Teil des Verfahrens verantworten werde. – So viel zur kurz-, mittel- und langfristigen Perspektive des Verfahrens.

Manfred Waddey (GRÜNE) stellt eine Frage zum zeitlichen Ablauf und zu dem, was in der Zwischenzeit sonst noch passiere. Das Verfahren werde wohl erst in sechs Jahren abgeschlossen sein: drei Jahre informeller Prozess, an dessen Ende der Erarbeitungsbeschluss stehe, der dann offengelegt werde; weitere drei Jahre formeller Prozess mit Rücklauf, neuer Offenlage bis zum endgültigen Beschluss. In diesen sechs Jahren werde man parallel die eine oder andere Änderung am aktuellen Regionalplan vornehmen müssen. – Ihn interessiere, wie verhindert werde, dass man nicht eventuell in divergierende Richtungen gehe.

Zum Zweiten könnte er sich vorstellen, dass es Ausweisungen im geltenden Regionalplan gebe, die dem neuen LEP nicht ganz entsprächen oder sogar widersprüchen. – Er wolle gerne wissen, wie man damit rein juristisch umgehen würde.

Marco Schlaeger (Bezirksregierung Köln) antwortet, sicherlich werde man noch parallel weitere Änderungsverfahren durchführen müssen. Man werde sich die zeitliche Perspektive, die Dringlichkeit einer Änderung ansehen und im Einzelfall entscheiden müssen, was in der Überarbeitung des Regionalplans thematisch abgearbeitet werden könne und was unaufschiebbar noch im Vorfeld durch Änderungsverfahren erledigt werden müsse.

Eben habe man unter TOP 6 den Erarbeitungsbeschluss zu einer Deponie gefasst. Wenn man sich dort im Vorfeld einer Planfeststellung befinde, sei es nicht möglich, den Beschluss noch ein paar Jahre hinauszuschieben. Vorhabenbezogene Änderungen könnten nicht bis zu dem großen Verfahren der Überarbeitung des Regionalplans Köln aufgeschoben werden. Vielmehr müssten vorher oder parallel Einzelfallentscheidungen getroffen werden.

Manfred Waddey (GRÜNE) kommt auf die Frage möglicher Konflikte zwischen dem neuen LEP und dem wohl bis 2023 oder 2024 weiterhin geltenden alten Regionalplan zurück und erkundigt sich, wie man damit umgehe.

Marco Schlaeger (Bezirksregierung Köln) erwidert, auch das hänge vom Einzelfall ab. Vom Grundsatz her habe der geltende Regionalplan Bestandsschutz und werde weiterhin angewendet werden. Es gebe allerdings Ziele im neuen LEP, die

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	20

unmittelbar in den gültigen Regionalplan hineinwirkten. Beispielsweise enthalte der jetzige Regionalplan noch Ziele, die Windkraft im Wald ausschließen; das müsse entsprechend angepasst werden. Man müsse sich im Einzelfall anschauen, welche Ziele Manfred Waddey im Auge habe.

Vorsitzender Rainer Deppe hält abschließend fest, man werde sich vor allem in der Strukturkommission, aber auch im Regionalrat immer wieder mit der Überarbeitung des Regionalplans Köln beschäftigen.

**TOP 10 Raumordnungsverfahren für die Gasfernleitung ZEELINK 1 der
Open Grid Europe GmbH
Raumordnerische Beurteilung
Drucksache RR 14/2017**

Norbert Finkeldei (CDU) führt aus, zu der Erdgastransportleitung hätten die Stadt Aachen und die Städteregion im Beteiligungsverfahren die Forderung erhoben, eine Variante, die nach Auffassung von beiden umweltverträglicher und bürgerfreundlicher sei, die sogenannte Variante Aachen, mit in die raumordnerische Betrachtung einzubeziehen. Der Vorhabenträger – in dem Fall die OGE – sei dieser Forderung nachgekommen und habe diese Variante in das Verfahren eingebracht. Bemängelt werde, dass ein Vergleich der beiden Varianten, also der von der Stadt Aachen bevorzugten Variante und der vom Vorhabenträger gewünschten Variante, nicht stattgefunden habe.

Jetzt sei es so, dass auch die vom Vorhabenträger bevorzugte Variante in das Beteiligungsverfahren eingebracht worden sei. Die raumordnerische Beurteilung gelte bis 2018 und laufe dann aus. Die Stadt Aachen und die Städteregion sähen also die Möglichkeit, dann die von ihnen gewünschte Variante noch einmal zu untersuchen, die eigentlich nur in einem kleinen Teilbereich unmittelbar die Stadt Aachen im südlichen Teil der Stadt – im Groben zwischen Hahn und Kornelimünster – betreffe. Die Stadt Aachen dränge darauf, dass diese Möglichkeit noch einmal untersucht werde, und hoffe, zusammen mit dem Vorhabenträger zu dieser Lösung zu kommen.

Die CDU beantrage, diese Variante noch einmal zu untersuchen und darzustellen, obwohl es heute nur um eine Kenntnisnahme gehe.

Heiner Höfgen (SPD) legt dar, das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens habe in der Stadt Aachen zu erheblicher Aufregung geführt, weil die Trasse, in Anlage 2 dargestellt, mitten durch den Brander Wald, eines der wertvollsten Waldgebiete der Stadt Aachen, gehe. Mittlerweile sei das Reiten im Brander Wald aus Naturschutzgründen nicht möglich, um anschließend eine 100 m breite Schneise in den Brander Wald zu schlagen. Das sei für niemanden nachvollziehbar.

An der von Norbert Finkeldei angesprochenen Trasse entlang der Autobahn lägen schon einige Leitungen; das wisse man. Vor 14 Tagen habe es eine Bürgerbeteiligung gegeben, auf der der Vorhabenträger seine Maßnahmen

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	21

vorgestellt habe. Über 600 Leute seien da gewesen; es herrsche Aufruhr. Das habe der Vorhabenträger gemerkt und dort verkündet – vielleicht nur als Beruhigungsspiel –, noch einmal zu überlegen, doch in die Trasse an der Autobahn hineinzugehen, weil wohl auch der Vorhabenträger sehe, dass die eine Trasse zwar die preiswertere sei, aber es lange dauern könne, sie durchzusetzen. Inzwischen formiere sich der Widerstand – auch juristisch – gegen diese Trasse. Auch der Rat der Stadt habe sich vorige Woche gegen die in der raumordnerischen Beurteilung festgestellte Trasse ausgesprochen.

Man wisse, dass der Regionalrat heute nur die Raumordnerische Beurteilung zur Kenntnis zu nehmen habe. Aber auch die SPD dränge ebenso wie die CDU darauf, sich das Ganze noch einmal durch den Kopf gehen zu lassen. Man werde noch abwarten, was der Vorhabenträger tun werde, und bitte vor allen Dingen, den Regionalrat regelmäßig über den weiteren Verlauf zu unterrichten.

Rolf Beu (GRÜNE) hält es für schwierig, bei einem Punkt, für den nur die Kenntnisnahme des Regionalrats vorgesehen sei, einen Beschluss zu fassen. Man könnte mit entsprechender Mehrheit dafür sorgen, dass TOP 10 ein Beschlusspunkt werde. Andererseits könnte man eine Resolution verabschieden, weil der Regionalrat nicht das entscheidende Gremium sei, das abschließend über den jetzigen Status zu entscheiden habe.

Die Grünen teilten die Auffassung, dargestellt von den beiden Vorrednern. Es sei sinnvoll, Leitungstrassen zu bündeln. Man versuche ja auch, Bahntrassen parallel zu Autobahnen zu führen. Das sei bei Versorgungsleitungen dasselbe. Auch die Grünen wüssten, dass es technische Probleme gebe, weil die Trasse parallel zur Autobahn schon mit verschiedenen anderen Leitungen besetzt sei; aber es existiere auch die Möglichkeit, diese Trasse zu verbreitern. Man müsste dann bestimmte Schutzgüter gegeneinander abwägen. Es könnte sein, dass irgendwelche Gewerbegebiete oder einzelne Häuser davon betroffen wären. Aber die Abwägung, eine Trasse mitten durch ein Naturschutzgebiet zu legen, sei für die Grünen völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar.

Deshalb könne er – Beu – sich inhaltlich dem anschließen, was unisono – anscheinend auf Wunsch der Stadt Aachen und der dortigen politischen Vertretung – gefordert werde und bitte, das im weiteren Verfahren ernsthaft zu berücksichtigen.

Das Argument, dass die andere Trasse finanziell günstiger sei, ziehe bei den Grünen nicht. Durch ein Naturschutzgebiet zu gehen, könne unbezahlbar sein. Ob die von der Stadt Aachen gewünschte Trasse technisch machbar sei und welche sonstigen Restriktionen mit ihr verbunden seien, müsse noch weiter untersucht und begründet werden.

Ulrich Göbbels (FDP) betont, die FDP sehe das genauso wie die anderen Gruppierungen im Regionalrat. Vielleicht wäre es eine Lösung, da sich dort sehr viele Leitungen, die nach Aachen weiterliefen, befänden und auch noch die HGÜ-Trasse gebaut werden solle, die sogar laut Unterlagen gegenüber der ZEELINK 1 Vorrang habe, sich diesen Knackpunkt, welche Schwierigkeiten bei der Situation um Aachen herum aufträten, etwas differenzierter vom Vorhabenträger vorstellen zu lassen. Er –

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	22

Göbbels – habe den Eindruck, dass die anderen Gebiete wesentlich problemloser seien.

Rüdiger Bornhold (FW) ergänzt, ihm sei noch aufgefallen, dass man sich über die Bedeutung dieses Vorhabens rein rechtlich gesehen im Klaren sein müsste. Unter Punkt 1.2 der Raumordnerischen Beurteilung stehe, dass sie keine unmittelbare Rechtswirkung habe.

Außerdem sei unter Punkt 1.3 „Befristung und Geltungsdauer der Raumordnerischen Beurteilung“ zu lesen:

„Sofern mit dem Verfahren für die Zulassung des Vorhabens noch nicht begonnen worden ist, ... wird diese Raumordnerische Beurteilung zehn Jahre nach ihrer Bekanntmachung unwirksam.“

Das heiße, sie müsse nicht erst für unwirksam erklärt werden.

Heribert Hundenborn (Bezirksregierung Köln) antwortet auf die gestellten Fragen.

Zur rechtlichen Relevanz einer Raumordnerischen Beurteilung: Die Raumordnerische Beurteilung sei als sonstiges Erfordernis der Raumordnung im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. Damit werde keine strikte Bindungswirkung gegenüber der Planfeststellungsbehörde, die übrigens auch die Bezirksregierung Köln sei, begründet. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens unterliege im Planfeststellungsverfahren der Abwägung und könne daher mit entsprechender Begründung in einem Abwägungsvorgang gegenüber anderen abwägungsrelevanten Fachbelangen unterliegen. – Das bedeute, kurz zusammengefasst: Die jetzt festgelegte Trasse sei nicht in Stein gemeißelt.

Im ZEELINK-Raumordnungsverfahren sei eingehend untersucht worden, ob der 2008 raumordnerisch festgelegte Korridor für die von RWE geplante, aber niemals gebaute Erdgastransportleitung MET – Mitteleuropäische Transversale – für die ZEELINK-Leitung genutzt werden könne. Das sei auch der erste Ansatz gewesen, mit dem der Vorhabenträger OGE in das Verfahren gegangen sei.

Dieser Korridor führe, gebündelt mit vorhandenen Leitungen, im Wesentlichen entlang der A44. Das sei die von der Stadt Aachen damals wie heute geforderte Trassenführung. Sie habe allerdings in der raumordnerischen Abwicklung keine Berücksichtigung gefunden, weil der Vorhabenträger Open Grid nachvollziehbar dargelegt habe, dass der dort vorhandene Raum wegen bereits vorhandener Leitungen, aber auch wegen der dortigen Gemengelage zwischen Autobahn und Siedlungsbereichen nicht mehr für eine weitere Leitung genutzt werden könne.

Der MET-Korridor werde nämlich, wie von Ulrich Göbbels angesprochen, von Amprion und dem belgischen Netzbetreiber Elia für die zeitlich der ZEELINK vorlaufenden neuen Stromverbindung ALEGrO zwischen Deutschland und Belgien genutzt, die in Niederzier-Oberzier beginne und über Lichtenbusch nach Belgien verlaufe. Die termingerechte Inbetriebnahme dieses Projekts von internationaler Bedeutung sei bereits 2020 vorgesehen. Diese Leitung gewinne insbesondere vor dem Hintergrund eines möglichen belgischen Ausstiegs aus der Kernenergie an

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	23

Bedeutung, weil dann eine leistungsstarke Netzverbindung zwischen Deutschland und Belgien erforderlich sei.

Die Inanspruchnahme des MET-Korridors durch ALEGrO sei mithin das Ergebnis einer Abstimmung zweier raumbedeutsamer Planungen. Es sei wesentlicher Bestandteil eines Raumordnungsverfahrens, die Rangfolge innerhalb vorhandener Planungen, die denselben Raum beträfen, zu bestimmen.

Ungeachtet dessen stellt der von Open Grid eingebrachte und im Raumordnungsverfahren bestätigte Antragskorridor im Aachener Süden einen erheblichen Eingriff in die dort ausgewiesenen Schutzgebiete dar. Eine Vermeidung der Konfliktlage wäre aber nur möglich gewesen, wenn man den Leitungskorridor noch weiter nach Süden verschwenkt hätte. Damit wären erhebliche Mehrlängen an Waldbereichen und Schutzgebieten zu durchfahren, wodurch sich die Eingriffsintensität weiter erhöht hätte.

In den nachfolgenden Planungsschritten, insbesondere im Planfeststellungsverfahren, seien jetzt alle sinnvollen Maßnahmen zur Konfliktminimierung zu prüfen, um im Detail die aus Sicht von Natur und Landschaft schonendste Querungsstelle dieses sensiblen Bereichs festzulegen. Das Raumordnungsverfahren habe einen 600 m breiten Korridor festgelegt, und innerhalb dieses Korridors sei eine Feintrassierung vorzunehmen. Dabei müsse man die schonendste Variante wählen.

In diesem Zusammenhang begrüße man es außerordentlich, dass Open Grid nicht nur in der Bürgerversammlung in Brand, sondern auch gegenüber der Bezirksregierung seine Bereitschaft erklärt habe, parallel zu dieser Feintrassierung jetzt noch einmal im Planfeststellungsverfahren in eine erneute Detailuntersuchung der Aachen-Variante einzusteigen. Denn allen Beteiligten sei bekannt, dass sich die Akzeptanzprobleme im Aachener Raum nur überwinden ließen, wenn sich eine Rauminanspruchnahme in den sensiblen Bereichen als unabdingbar erweise.

Das erfordere eine parzellenscharfe Betrachtung, die Open Grid auch vornehmen werde, um herauszufinden, ob es sich tatsächlich als undurchführbar erweise, die Leitung durch die Engstelle – insbesondere im Bereich der Anschlussstelle Brand, wo man auch die Siedlungskonflikte habe – zu führen. Das müsse dem weiteren Verfahren vorbehalten bleiben. Auf der Ebene der Raumordnung jedenfalls sei derzeit keine andere Entscheidung möglich gewesen.

Franz-Michael Jansen (CDU) greift den Vorschlag von Rolf Beu auf. Wenn der Regionalrat im Raumordnungsverfahren angesprochen sei, aber in das Planfeststellungsverfahren nicht mehr involviert sei, wäre jetzt der richtige Zeitpunkt, deutlich zu machen, dass die überwiegende Mehrheit des Regionalrats bzw. der gesamte Regionalrat der Meinung sei, die andere Trasse zu nehmen. Deshalb befürworte er die Anregung von Rolf Beu, eine Resolution zu verabschieden, die die Auffassung des Regionalrats widerspiegle.

Vorsitzender Rainer Deppe bittet die Fraktionen, sich darüber zu verständigen, ob eine Resolution erforderlich sei oder ob nicht ein Satz ausreiche.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	24

Gerhard Neitzke (SPD) wirft ein, eine Resolution müsse nicht fünf Seiten lang sein.

Heribert Hundenborn (Bezirksregierung Köln) macht folgenden Formulierungsvorschlag:

Der Regionalrat fordert das Unternehmen Open Grid Europe auf, im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren die Aachen-Variante zu verfolgen.

Vorsitzender Rainer Deppe sieht allgemeine Zustimmung und Nicken. – Damit bestehe der Beschlussvorschlag aus zwei Sätzen.

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgende Beschlüsse:

1. Der Regionalrat nimmt die Raumordnerische Beurteilung zur Kenntnis.
2. Der Regionalrat fordert das Unternehmen Open Grid Europe auf, im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren die Aachen-Variante zu verfolgen.

TOP 11 Studie zur Ertüchtigung des Bahnknotens Aachen
Drucksache Nr. RR 9/2017

Vorsitzender Rainer Deppe begrüßt Michael F. Bayer von der IHK Aachen.

Michael F. Bayer (IHK Aachen) stellt die Studie anhand von **Anlage 2** vor:

Zumindest will ich Ihnen die Haupteergebnisse, die den Bahnverkehr zwischen Aachen und Köln in den nächsten Jahren deutlich verbessern sollen, darlegen. Denn wir erwarten insbesondere von den ZARA-Häfen in einem Ost-West-Verkehr, dass deutlich mehr Güter transportiert werden. Je nachdem, welche Zahlen man betrachtet, müssten im Ost-West-Verkehr zwischen 40 und 50 % mehr Güter transportiert werden, und zwar über die drei Strecken, die es im Moment nur gibt. Eine davon ist die Strecke Aachen – Köln. Und Aachen – Köln ist eigentlich heute schon dicht. Da knüpfe ich wahrscheinlich an viele Diskussionen in diesem Kreis, den Kölner Bahnknoten betreffend, an. Wenn man von der westlichen Seite her kommt, sind vorgelagerte Strecken ähnlich betroffen.

Gemeinsame Interessenvertretung in Sachen Aachener Schienenkorridor
(siehe **Anlage 2**, S. 2 – 4)

Insofern hatten wir als Industrie- und Handelskammer Aachen schon seit 30 Jahren das Thema des dritten Gleises zwischen Köln und Aachen auf dem Schirm (siehe **Anlage 2**, S. 2). Allerdings wurde in den letzten Jahren sehr deutlich – zuletzt haben wir uns im Frühjahr 2015 noch einmal sehr intensiv damit auseinandergesetzt –, dass ein durchgehendes drittes Gleis rein finanziell fast nicht mehr realisierbar ist. Wenn man nicht an Wunder glaubt, stehen Kosten zwischen 1 Milliarde und 1,2 Milliarden € im Raum.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	25

Insofern haben wir uns im Dezember 2015 überlegt: Gibt es nicht vielleicht andere, intelligentere Möglichkeiten, die wir in einer Machbarkeitsstudie bis hin zu einem gewissen Realisierungspotenzial untersuchen lassen können, den Verkehr dort zu führen? – Diese Machbarkeitsstudie „Ertüchtigung des Aachener Schienenkorridors“ haben wir nicht nur seitens der IHK Aachen, sondern mit allen hier im Raum anwesenden Regionen bzw. Institutionsvertretern, die unten auf der Folie aufgeführt sind, beauftragt – in einem Konzert mit vielen, die entlang dieser Bahnlinie leben, arbeiten und wirtschaften.

Sehr wichtig für uns ist der letzte Partner unten rechts auf der Folie, der Antwerpener Hafen, weil wir zwingend verlässliche, realistische Daten brauchten, und der Hafen Antwerpen auch ein Eigeninteresse hat. Wir dürfen nie vergessen, wir sind das Hinterland – das geht bis Köln und darüber hinaus – der ZARA-Häfen, insbesondere des Hafens Antwerpen. Deshalb war es uns wichtig, den Hafen Antwerpen als Partner mit dabeizuhaben.

DB Netz steht nicht auf der Folie. DB Netz war offiziell nicht dabei, hat aber extrem intensiv mitgearbeitet. Das war eine Voraussetzung, um erstens vernünftige Daten zu bekommen und zweitens im Folgenden – dazu komme ich nachher – auch Realisierungsmöglichkeiten zu haben. Denn es nützt nichts, eine Machbarkeitsstudie zu machen, wenn der Eigentümer der Strecke, derjenige, der nachher wesentlich planen muss, gar nicht damit einverstanden ist.

Insofern haben wir die Studie durchgeführt. Die Ergebnisse gingen sukzessive ein, die ersten im Laufe von 2016 (siehe **Anlage 2**, S. 3), und wir haben angefangen, mit den Interessenvertretern unserer Region, insbesondere in Berlin, im Hinblick auf den Bundesverkehrswegeplan immer wieder Kontakt aufzunehmen.

Im November/Dezember 2016 war die Studie fertig und konnte in die gerade stattfindende heiße Diskussion über den Bundesverkehrswegeplan in den Verkehrsausschuss gehen. #

An der Stelle haben die Bundestagsabgeordneten der gesamten Region von Aachen bis Köln an einem Strang gezogen und die Studie so in den Verkehrsausschuss eingebracht, wie wir es wollten (siehe **Anlage 2**, S. 4): Die Ergebnisse der Studie stehen im Bundesverkehrswegeplan dort, wo sie hingehören, nämlich in den zu prüfenden Teil.

Das hört sich zunächst nicht sehr berauschend an, aber etwas anderes konnten wir gar nicht erreichen. Jetzt steht uns die Möglichkeit offen, durch eine sachliche Prüfung zu erfahren, welche der Maßnahmen in welchem Rahmen durchzuführen wären. Wir sind in einem sehr engen, konstruktiven Austausch mit dem Bundesverkehrsministerium; im Moment sieht alles positiv aus. Aber erst einmal muss die sogenannte Kosten-Nutzen-Analyse erfolgen, bei der man sehr konstruktiv unterwegs ist.

Maßnahmenbündel – Vorgehen (siehe **Anlage 2**, S. 5 – 7)

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	26

Beispiele für Angebotsmehrerungen auf dieser Strecke (siehe **Anlage 2**, S. 5), die schon geplant sind, aber eigentlich nicht stattfinden können, wenn die Strecke so bleibt, wie sie im Moment technisch aufgestellt ist:

- Beschleunigung Aachen – Düsseldorf
- Aachen – Niederlande: 30-Minuten-Takt, durchgehend
Zurzeit gibt es nur einen ganz kleinen Grenzverkehr zwischen Aachen und Heerlen. Der ist damit nicht gemeint. Angedacht ist ein durchgehender Grenzverkehr bis Eindhoven, eine niederländische IC-Verbindung.
- Zusätzlich eine stündliche Verbindung Aachen – Köln
Aktuell gibt es zwei Verbindungen, die auf drei erhöht werden.
- Gegebenenfalls zweistündliche Verbindung Aachen – Ruhrgebiet als neues IC-Angebot

Hier sehen Sie die Karte (siehe **Anlage 2**, S. 6) mit den drei großen Trassen, die überhaupt nur möglich sind, von Westen nach Osten Güterverkehre zu lancieren: Betuweroute, Brabantroute, Montzenroute. Den Eisernen Rhein sehen Sie an der niederländisch-deutschen Grenze gestrichelt. Interessanterweise ist das Thema zumindest im Bundesverkehrswegeplan erst einmal auf Eis gelegt. Man muss sehen, wie sich das weiterhin entwickelt. Das bedeutet umgekehrt, dass der Druck auf die Montzenroute, die unsere Region betrifft, steigt. Unabhängig vom steigenden Güteraufkommen erhöht sich der Druck, weil scheinbar der Eiserne Rhein doch in etwas weitere Ferne rückt.

Sind die Angebotsmehrerungen über die vorhandene Infrastruktur abzuwickeln (siehe **Anlage 2**, S. 7)? – Natürlich nicht, sonst hätten wir das Ganze nicht auf den Weg gebracht.

Maßnahmenbündel – Ergebnisse (siehe **Anlage 2**, S. 8 – 10)

Da die Verkehrszuwächse nicht über die vorhandene Struktur realisierbar sind (siehe **Anlage 2**, S. 8), versuchen wir jetzt, das Ganze über ein Maßnahmenbündel – also nicht mehr über ein drittes Gleis – zu verbessern.

Zu diesem Maßnahmenbündel gehören folgende Beispiele (siehe **Anlage 2**, S. 9 f.):

- Wiederanbindung der Nordseite am Dürener Hauptbahnhof, die im Moment nicht genutzt wird
- Aachen West – Aachen – Hauptbahnhof: Blockverdichtung, also die Möglichkeit, mehr Züge hintereinander enger zusammenzuführen, als es im Moment technisch möglich ist. Dafür müssten Signalanlagen neu eingerichtet und anders vertaktet werden.
- Heerlen – Landgraaf: Umstellung der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke auf zweigleisig, elektrifiziert
- Übach-Palenberg: Blockverdichtung und Überholgleis im Übach-Palenberger Bahnhof, wenn die Rheydter Kurve realisiert wird

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	27

– Rheydter Kurve

Man darf nicht vergessen, bei all diesen Schienenprojekten hängt vieles miteinander zusammen. Die Rheydter Kurve gehört nicht zu der erwähnten Machbarkeitsstudie, sondern hängt mit einer anderen Studie zum Kölner Knoten zusammen.

Wenn die kommen würde, gibt es nicht nur die Möglichkeit, sondern wahrscheinlich den hochnotwendigen Bedarf für eine entsprechende Nutzung. Die Nutzbarkeit ist aber nur gegeben, wenn vorgelagert entsprechende Maßnahmen erfolgen.

– Stolberg Hauptbahnhof: Überholgleis auf der Nordseite bauen

– drittes Gleisurtscheider Viadukt

Dieses Viadukt geht quer durch Aachen und ist 250 m lang. Es ist eines der ältesten Viadukte, die heute noch von der Eisenbahn genutzt werden. Es ist zweigleisig und damit ein Flaschenhals. Dieser Abschnitt braucht ein drittes Gleis.

– Herzogenrath – Aachen West: Blockverdichtungen

Kapazitätsengpässe sind schrittweise zu beheben (siehe Anlage 2, S. 11)

Hier sehen Sie eine Übersicht über verschiedene Maßnahmen (siehe **Anlage 2**, S. 11), die auf der Zeitachse durchgeführt werden. Es gibt drei maßgebliche Termine:

Umsetzung bis 2018: Es gibt schon ein paar kleinere Maßnahmen, die im Moment gerade verwirklicht werden.

Umsetzung bis 2023: 79 Millionen €

Umsetzung bis 2030: 480 Millionen €

Die grobe Kostendarstellung ist in der Studie sehr viel detaillierter erfolgt.

Wichtig ist, was unten rechts in dem blauen Kasten eingeblendet ist: Das Maßnahmenbündel hat den Vorteil, man kann bestimmte Maßnahmen vorziehen und modular arbeiten. Und viele dieser Einzelmaßnahmen tragen schon dazu bei, diese Strecke deutlich leistungsfähiger zu machen. Das ist eine sehr gute Botschaft, das Gesamtpaket nicht zwingend in Gänze machen zu müssen, um eine Wirkung zu erzielen, sondern in der Lage zu sein, modular vorzugehen und das eine nach dem andern in Angriff zu nehmen. Wenn es sein müsste, könnten vielleicht auch Finanzierung und Nutzenbetrachtungen modular erfolgen.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	28

Maßnahmenbündel – Zusätzliche Ergebnisse (siehe **Anlage 2**, S. 12)

Ein paar Beispiele, die sich aus dem Maßnahmenplan bzw. der Machbarkeitsstudie ergeben haben:

In einer ersten Ergebnisdiskussion des Maßnahmenbündels mit Vertretern der Region haben wir festgestellt, dass zum Beispiel im Kreis Heinsberg verschiedene Maßnahmen notwendig sind, die in der ersten Version der Machbarkeitsstudie nicht betrachtet worden sind: zwölf Bahnübergänge im Kreis Heinsberg, darüber hinaus drei weitere von Erkelenz bis Rheydt, die ertüchtigt bzw. verändert werden müssen, weil ansonsten der Straßenverkehr durch eine höhere Taktung beeinträchtigt würde. – Allein das ist ein Paket von etwa 100 Millionen €.

Eine solche Machbarkeitsstudie ruft außerdem Flächen ins Gedächtnis, die vielleicht als zusätzlich zu nutzende Flächen für das ehemals geplante dritte Gleis, das es wohl jetzt in Gänze so nicht geben wird, schon vergessen worden sind und keinesfalls verbaut werden dürfen. – Teilweise sind Flächen in Vergessenheit geraten. Wir hatten am Aachener Viadukt so einen Fall. Das war keine böse Absicht, aber da hat man Flächen beplant, die eigentlich für eine Erweiterung der Schienenkapazität nötig sind.

Ganz aktuell haben wir wieder einen Fall in Aachen in der Stadt, wo seinerzeit eine Fläche von der Deutschen Bahn verkauft, aber noch nicht entwidmet worden ist, bei der man jetzt merkt: „Halt, die brauchen wir doch noch“, während der Besitzer Eigenbedarf anmeldet. – Das muss jetzt geklärt werden. Solche Dinge treten nun viel besser zutage, um sie einer Klärung zuzuführen.

Maßnahmenbündel – Bewertung (siehe **Anlage 2**, S. 13 f.)

Interessant ist, dass das gesamte Maßnahmenbündel – so versichern uns zumindest die Experten – eine bessere Wirkung hat, als nur ein drittes Gleis zu legen (siehe **Anlage 2**, S. 13). Die Wirkung zielt auf die Schienekorridore Aachen – Köln, Kölner Knoten, Aachen West – Herzogenrath – Mönchengladbach. Das hat aus Sicht der Fachleute verschiedene Gründe; das kann ich einfach nur so wiedergeben.

Wichtig ist, Güter-, Personennah- und -fernverkehr profitieren gleichermaßen vom Maßnahmenbündel. – Es kam die eine oder andere Kritik: Jetzt wird der Güterverkehr durch unsere Region geschleust, und dafür wird viel Geld verbaut. Was haben wir davon? – Man muss wissen, der internationale Güterverkehr hat Vorrang vor dem Personenverkehr. Wenn der Güterverkehr die Strecke zwischen Aachen und Köln demnächst verstopfen würde, hätte also auch der Personennahverkehr große Probleme, die nachrangig zu beurteilen wären. Man sieht, wie sehr alles miteinander zusammenhängt. Das heißt, eine gute Schienenverbindung für den Personennahverkehr ist abhängig davon, wie sinnvoll wir den Güterverkehr leiten.

Später wird die Komplexität noch höher (siehe **Anlage 2**, S. 14), weil die Finanzierung der Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr über den Bundesverkehrswegeplan erfolgt, während etwa der Personennahverkehr im

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	29

Wesentlichen über Landesmittel finanziert wird. Da ist sicherlich noch die eine oder andere Aufgabe zu lösen. Aber wir haben jetzt ein wunderbares Set-up, wie wir das zumindest inhaltlich lösen können.

Ich finde es sehr gut, dass sich der NVR, hier von Dr. Norbert Reinkober vertreten, nach der letzten Besprechung dieses Maßnahmenbündels bereit erklärt hat, dieses Maßnahmenbündel weiterzuverfolgen und die entsprechenden Finanzmittel – unten auf der Folie eingeblendet – zu öffnen. Denn es geht jetzt um Sachfragen, Detailfragen, technische Lösungen, ständige Gespräche mit der Bahn und anderen Trägern; das ist nicht mehr Aufgabe einer IHK.

Vorsitzender Rainer Deppe dankt Michael F. Bayer für seinen Vortrag.

Dr. Norbert Reinkober (NVR) ergänzt, vor vier Jahren habe man im Regionalrat über die Vorgehensweise beim Knoten Köln gesprochen. Jetzt ziehe der Knoten Aachen nach. Man sei froh, dass man in der Region gemeinsam ein solches Bündnis aus Gebietskörperschaften und IHKs in Zusammenarbeit mit dem Land und DB Netz geschaffen habe. DB Netz werde die Netze umsetzen, als Bauträger auftreten und letztendlich Antragsteller beim Bund sein müssen.

Die Vorgehensweise werde die gleiche sein wie beim Knoten Köln. Man habe die Gespräche mit dem Bund aufgenommen, nicht nur auf der politischen Ebene, wie gerade dargestellt, sondern auch das Auftaktgespräch beim Bundesverkehrsministerium habe stattgefunden, um die verschiedenen Vorgehensweisen für die Bewertung eines Knotens Aachen vorzunehmen. Die entsprechenden Meldungen an den Bund seien erfolgt.

Jetzt komme die Arbeit vor Ort, die die Gebietskörperschaften betreffe. Die Auflassung von Bahnübergängen betreffe das Eisenbahnkreuzungsgesetz. Und Eisenbahnkreuzungsgesetz heiße auch Beteiligung der Städte und Gemeinden an den finanziellen Auswirkungen. Insofern plane man nicht auf der grünen Wiese. Deshalb habe man für den 22. Mai zu einem ersten runden Tisch „Knoten Aachen“ mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Gebietskörperschaften, natürlich auch mit denjenigen, die den Verkehr emittierten, also mit den Häfen und den Nahverkehrsunternehmen, eingeladen. Man sei auf einem sehr guten Weg. Wenn alles so weiterlaufe, werde man mit dem Knoten Köln gleichziehen.

Franz-Michael Jansen (CDU) stellt eine Frage zu den zwölf Bahnübergängen, unter anderem im Kreis Heinsberg. Der teuerste wäre wohl der in Geilenkirchen, weil dort mitten in der Stadt in irgendeiner Form etwas passieren müsse. Die Kosten lägen im zweistelligen Millionenbereich und wären einer Kommune nicht zuzumuten – Geilenkirchen schon gar nicht. Ihn interessierten Auswege, um die Kommunen zu entlasten.

Gerhard Neitzke (SPD) hält es im Anschluss an die Vorträge für bedeutsam festzustellen, dass das Bundesverkehrsministerium sich bereit erklärt habe, im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans die Machbarkeitsstudie – Kosten-Nutzen-

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	30

Analyse – finanziell zu begleiten. Das Signal aus Berlin sei sehr wichtig. Ansonsten wäre es schwierig, so ein Konzept umzusetzen.

Gerade im Aachener Nordbereich bestehe erheblicher Handlungsbedarf. Die Strecke Herzogenrath – Aachen sei heute schon bis auf die letzte Sekunde ausgenutzt. Der „Sneltrain“ Aachen – Maastricht, der schon im Plan drin sei, werde spätestens im Dezember 2018 zusätzlich kommen. Man habe das Nadelöhr in Herzogenrath mit der schönen alten Brücke – nicht anders als die in Aachen.

Weiter habe auch der Bereich zwischen Herzogenrath und Mönchengladbach viele Probleme. Wenn die Rheydter Kurve zwischen Erkelenz und Herrath kommen würde, würde sie wohl eine Entlastung bringen. Denn schon heute bereite die Eingleisigkeit zwischen Rheydt und Odenkirchen dem Güterverkehr, aber auch dem Personennahverkehr große Schwierigkeiten.

Viele Baustellen seien also schnellstmöglich zu beseitigen.

Wenn es zu einem runden Tisch komme, den Dr. Norbert Reinkober angesprochen habe, dürfe man nicht vergessen, dass die Region Rheinland kein Transitland für Schwerlastverkehre werden dürfe. Wenn man zusätzliche Verkehre aufnehmen müsse, was der Fall sein werde, müsse man andere – die anliegenden Städte und Gemeinden – mit ins Boot holen und Wertschöpfung generieren. Nur wenn es gelinge, Wertschöpfung für die hiesige Region zu akquirieren, werde die Bürgerschaft diese zusätzlichen Verkehre durch die Region akzeptieren. Gemeinsam müssten Logistikzentren aufgebaut werden, um eine Wertschöpfung zu erreichen.

Rolf Beu (GRÜNE) meint, die hiesige Region sei schon lange ein Transitland. Daran werde sich nichts ändern; trotzdem werde es noch zusätzliche Verkehre geben. Es sei lediglich die Frage, auf welche Verkehrsträger sich das Ganze verteilen werde. Ein Großteil des Verkehrs finde auf den Straßen statt. Täglich werde das auf der A4 deutlich. Die Forderung, kein Transitland zu sein, würden vielleicht viele Bürger unterstützen, aber sie sei schon heute überholt.

Deshalb müssten alle Maßnahmen ergriffen werden, die Verteilung des Verkehrs auf alle Verkehrsträger – Schiene, Straße und Schifffahrt, bei der wohl eine Umstellung der Antriebe sinnvoll wäre – zu optimieren.

Mit dem Knoten Aachen hätte man schon den zweiten Knoten. Im Regierungsbezirk gebe es aber noch einen weiteren Bereich, der auf dem Nord-Süd-Korridor von Rotterdam nach Genua liege. Die Diskussion, ob es eine Neubaustrecke parallel zum Rhein geben werde, werde nicht im Regionalrat entschieden. Sie wäre auch so milliarden schwer, dass sie Bundespriorität haben müsste. Aber das Rheintal bedürfe ebenfalls einer Verkehrsentslastung und eines Infrastrukturausbaus auch im Personenverkehr. Stichwort im Personennahverkehr sei eine S-Bahn zwischen Köln und Bonn, linksrheinisch, die eher nachgefragt würde als eine rechtsrheinische, die jetzt bei einer Bauzeit von 15 Jahren tatsächlich vor wenigen Wochen nach einer langen, mehr als 10-jährigen Vorlaufphase den Baustart gehabt habe. – Beim Thema „Schieneninfrastruktur“ sei also noch viel zu tun.

Um auf das Thema „Aachen“ zurückzukommen, sei es beim Stichwort „drittes Gleis“ richtig gewesen, sich zu fragen, wo es wirklich notwendig wäre und wo es anderer

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	31

Infrastrukturmaßnahmen bedürfe. Denn nur kompetente Gutachten, die genau belegten, wo Infrastrukturausbauten sein müssten, führten dazu, dass es zusätzliches Geld vom Bund geben werde.

Ob es für die Beseitigung von Eisenbahnübergängen zusätzliches Geld geben werde, halte er – Beu – eher für unwahrscheinlich, obwohl das Eisenbahnkreuzungsgesetz ein Bundesgesetz sei. Denn wenn man einmal anfange, bestimmte Gemeinden herauszunehmen, sei der Ruf, das in Mecklenburg-Vorpommern und Bayern ebenfalls zu tun, schon absehbar.

Ulrich Göbbels (FDP) greift auf, dass demnächst eine Wertschöpfung in einem Knoten-Stolberg-Ausbau, den man etwa mit der IRR diskutiert habe, entstehen solle. Das könnte ein Punkt sein, bei dem in der Region etwas aus dem Transitverkehr hängenbleiben könnte.

Ein anderer Punkt, der kleine Bahnhof Eschweiler dazwischen sei vergessen worden, sodass man nachher in der Liste der kommunalen Straßenbaumaßnahmen – wenn auch erst für 2018 und später – den Bahnübergang Jägerspfad mit fast 4 Millionen € und die Unterführung Stich nach Stolberg hin mit über 4,8 Millionen € stehen habe. Ihn interessiere, ob nicht auch das Überholgleis in Eschweiler, über das immer wieder diskutiert werde, geplant sei. Eben seien nur Stolberg und Düren erwähnt worden.

So erfreulich es sei, insbesondere den Schwerlastverkehr auf die Schiene zu bekommen – so **Rüdiger Bornhold (FW)** –, sodass ein Schienennetz entstehe, das auch für den Personennahverkehr eine zusätzliche Verbesserung bedeute, sehe er folgende Problematik: Wenn man bestehende Kreuzungen auszubauen habe – möglicherweise sogar zusätzliche brauchen werde –, würde auch der Straßenverkehr beeinträchtigt werden. – Er bitte um Auskunft, ob bei dem Konzept ebenfalls vorgesehen sei, die eine oder andere Querung von Schiene und Straße zu verbessern.

Michael F. Bayer (IHK Aachen) beginnt mit den Fragen von Gerhard Neitzke und Ulrich Göbbels, inwiefern auf der Strecke noch Wertschöpfung entstehen könnte, um nicht ein reines Gütertransitland zu sein. Er – Bayer – wolle sich nicht festlegen, ob das in Stolberg oder im Industriekreuz Eschweiler-Weisweiler geschehen könnte; aber es sei der klare Wunsch der Region, die Güterverkehre bewusst zu brechen, um Wertschöpfungsanteile in der Region zu behalten. In welcher Art, das erfolgen solle, wisse man noch nicht. Dazu sei im Rahmen der IRR eine zweite Machbarkeitsstudie unterwegs, wie so etwas aussehen könne, für welche Güterverkehre es überhaupt sinnvoll sei, hier gebrochen zu werden und eine Wertschöpfungsstufe zu erfahren, um in irgendeiner Art weiterzureisen.

Trotzdem gehe es um ein Anliegen der Region, weil der Personenverkehr auch vom Güterverkehr abhängig sei. Insofern habe man mehrere sinnvolle Pakete, die Region nicht zuzumachen, sondern zu öffnen. Das vorgestellte Maßnahmenbündel diene dazu, das auch technisch möglich zu machen und Wertschöpfung zu erzielen.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	32

Zum Überholgleis Stolberg: Im Bahnhof selber solle es ein zusätzliches Gleis geben. Darüber hinaus sei im Moment in dem Maßnahmenbündel noch kein weiteres in der Planung.

Zu der Frage von Franz-Michael Jansen zu den Bahnübergängen in Heinsberg: Natürlich sei die Finanzierung zu einem nicht unerheblichen Teil durch die Anrainer- bzw. Belegenheitskommunen notwendig. Zweierlei sei zu berücksichtigen:

Erstens. Das Anliegen, die Bahnübergänge zu berücksichtigen, sei aus Heinsberg gekommen. Wenn man etwas fordere, müsse man auch in irgendeiner Art aktiv werden.

Zweitens. Es gebe schon jetzt erhebliche Probleme zu verkehrsreichen Zeiten, zum Beispiel im Berufsverkehr, mit langen Wartezeiten. Zumindest für Geilenkirchen könne er die Situation einschätzen, da er – Bayer – aus der Gegend komme. Zum Teil seien mehrere Schrankenschließungen bzw. -öffnungen abzuwarten. Insofern gebe es bereits Handlungsbedarf – unabhängig davon, ob noch mehr Züge fahren sollten. Man müsste also beides berücksichtigen.

Es sei also sinnvoll, bei den Bahnübergängen etwas zu tun und nach einer Finanzierung Ausschau zu halten.

Im Rahmen der heutigen Beratungen habe es mehrere Punkte gegeben – so **Dr. Norbert Reinkober (NVR)** –, bei denen man sich Gedanken über die Art der regionalen Zusammenarbeit gemacht habe. Die Metropolregion Rheinland sollte es sich zur Aufgabe machen, nicht nur über eine Wertschöpfungskette im Aachener Raum zu reden – da sei er sich mit Dr. Ulrich S. Soénius einig –, sondern auch zu überlegen, wie es möglich sei, die Verkehre für das gesamte Rheinland zu organisieren. Zukünftig sollte ein gemeinsames Logistikkonzept unter Beachtung der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturbetreiber – Schiene, Nahverkehr, die in direkter Konkurrenz stünden – entwickelt werden. Das wäre eine hervorragende Aufgabe, um sie nachher im Regionalplan als zukünftige Entwicklung für die Region niederzulegen.

Bei dem Projekt gebe es einen weiteren Knackpunkt. Die Regierungspräsidentin Gisela Walsken habe gesagt, dass das Thema „Tarif“ eines der wichtigsten Themen sei. Für ihn – Reinkober – seien andere Themen viel wichtiger. Wenn man über Infrastrukturausbau rede, spreche man über Maßnahmen, die über zwei Regierungsbezirke gingen: Köln und Düsseldorf. Die Rheydter Kurve und die Viersener Kurve würden keine einfachen Projekte sein. Insofern müsse man auch dort die Region mitnehmen und gemeinsam zur Abstimmung kommen. Das wären hervorragende Projekte, um sie in einen Arbeitskreis Verkehr bei der Metropolregion einzubringen.

Manfred Waddey (GRÜNE) erkundigt sich, ob die Strecke Rheydt – Köln für Güterverkehre, die über die Rheydter Kurve kämen, leistungsfähig genug sei. Die Strecke sei zwar durchgängig zweigleisig, aber sie solle ja auch mehr Personenverkehr aufnehmen: beispielsweise eine S-Bahn Richtung Mönchengladbach, möglicherweise eine Direktverbindung in die Niederlande. Es sei auch wichtig, auf Bahnübergänge zu achten.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	33

Dr. Norbert Reinkober (NVR) antwortet, sie sei nicht leistungsfähig genug, wenn all diese Nahverkehrsprojekte noch dazu kämen. Deshalb sei es Teil des Maßnahmenbündels, sich diese Strecke genau anzuschauen.

Vorsitzender Rainer Deppe bedankt sich für die beiden Vorträge und die weiteren Auskünfte.

TOP 12 Stadtverkehrsförderung – Kommunalen Straßenbau 2017
Drucksache Nr. RR 17/2017

Vorsitzender Rainer Deppe erinnert an die letzte Sitzung im Dezember 2016, in der man eine gemeinsame Resolution verabschiedet habe. Jetzt liege der regionale Vorschlag für das Programm „Stadtverkehrsförderung – Kommunalen Straßenbau 2017“ vor.

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Der Regionalrat beschließt den regionalen Vorschlag für das Programm „Stadtverkehrsförderung – Kommunalen Straßenbau 2017“ und nimmt die Übersichtsliste der bisher angemeldeten Fördermaßnahmen des kommunalen Straßenbaus ab 2018 zur Kenntnis.

TOP 13 Stadtverkehrsförderung – Nahmobilität 2017
Drucksache Nr. RR 18/2017

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Der Regionalrat beschließt den regionalen Vorschlag für das Programm „Stadtverkehrsförderung – Nahmobilität 2017“ und nimmt die Übersichtsliste der bisher angemeldeten Fördermaßnahmen der Nahmobilität ab 2018 zur Kenntnis.

TOP 14 Anträge

Vorsitzender Rainer Deppe teilt mit, Anträge lägen nicht vor.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	34

TOP 15 **Anfragen**

**a) Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
„Freistellung von Bahnbetriebsflächen und
Regionalplanung“**

Drucksache Nr. RR 10/2017

**b) Anfrage der SPD-Fraktion
„Neubau bzw. Sanierung der Deichanlage an der Rur in der
Stadt Wassenberg, Ortslage Ophoven“**

Drucksache Nr. RR 16/2017

**c) Anfrage der Fraktion DIE LINKE
„Feinstaubsituation in Köln“**

Drucksache Nr. RR 19/2017

Vorsitzender Rainer Deppe macht zu **TOP 15 a)** darauf aufmerksam, die Antwort auf die Anfrage sei am 29. März 2017 ergänzt worden.

Manfred Waddey (GRÜNE) bedankt sich für die Ergänzung – im Ältestenrat habe man schon einmal über das Thema gesprochen –, die er jedoch noch immer nicht für völlig befriedigend halte.

Gerade habe man bei TOP 11 noch einmal mitbekommen, dass die DB in der Vergangenheit oft voreilig Bahnflächen aufgegeben und Entwidmungen und Veräußerungen vorgenommen habe, bei denen jetzt festgestellt werde, dass die Flächen eigentlich noch gebraucht würden. Es wäre für den Regionalrat wichtig, rechtzeitig auf Entwidmungen aufmerksam gemacht zu werden, um in der Lage zu sein, unmittelbar zu intervenieren.

Zur Erinnerung: Die Nordbrücke in Düren habe einmal habe entwidmet werden sollen, was unter anderem durch Interventionen aus dem Regionalrat verhindert worden sei. Jetzt sei die Brücke wieder in der Planung enthalten, um sie zu nutzen. – Beim Viadukt Burtscheid gebe es ebenfalls solche Probleme, wie man von Michael F. Bayer gehört habe, und möglicherweise noch sonst wo.

Außerdem sollten nicht nur um Miniflächen, sondern gerade im Bereich von Güterbahnhöfen auch größere, sicherlich regionalplanrelevante Flächen freigestellt werden. Hierüber sollte der Regionalrat ebenfalls unterrichtet werden. Denn im Gesetz stehe, die Träger der Regionalplanung und der Landesplanung seien zu unterrichten. – Das erfolge über den elektronischen Bundesanzeiger. Er könne sich

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	35

nicht vorstellen, dass es für die Regionalplanungsbehörde ein sehr großer Aufwand wäre, täglich mit der Suchfunktion „Entwidmung“ in den Bundesanzeiger zu schauen, um über Entwidmungen informiert zu sein, danach festzustellen, ob sie für die Planung relevant seien, und den Regionalrat zu unterrichten.

Franz-Michael Jansen (CDU) merkt an, die CDU-Fraktion teile die Bedenken von Manfred Waddey. Aber auch die Entwidmung kleinerer Grundstücke könne für die Entwidmung ganzen Linien sorgen. Deshalb sei es erforderlich, eine Lösung zu suchen, die der raumordnerischen Relevanz einzelner Grundstücksgeschäfte in irgendeiner Form Rechnung trage.

Eben habe Michael F. Bayer zum Viadukt Burtscheid klargemacht, dass es auch da Probleme gegeben habe. Deshalb sei die CDU der Meinung, dass der Regionalrat bei den Freistellungsverfahren beteiligt bleiben müsste.

Udo Kotzea (Bezirksregierung Köln) macht deutlich, hier habe man eine kleine Sichtlücke, die es möglicherweise zu schließen gelte. Das Risiko sei nicht sonderlich hoch. Denn wenn es um bedeutende oder größere Flächen gehe, bekomme man das auch über andere Stellen mit.

Sein Vorschlag, die Informationslücke technisch zu schließen, laute wie folgt: Man werde sich mit der Agentur, die den Bundesanzeiger veröffentliche, in Verbindung setzen, ob es technisch möglich sei, einen Filter einzubauen, um die hiesige Region einzugeben, oder einen sektoralen Bericht zu bekommen, der einmal pro Tag per Mail zugeschickt werde. In der nächsten Sitzung des Regionalrats werde man über das Ergebnis berichten.

Vorsitzender Rainer Deppe hält diesen Vorschlag für zielführend. Man habe im Ältestenrat bereits über das Thema gesprochen und den Wunsch bzw. die gesetzlich zugewiesene Aufgabe wiederholt. In der ergänzenden Vorlage werde nun dargestellt, dass sich der Regionalrat im Nachhinein bei der Regionalplanänderung einbringen könne. – Das komme zu spät, weil die Strecke dann schon entwidmet sei. Das Gesetz sehe ausdrücklich vor – man habe Fälle aus der Vergangenheit erwähnt –, dass der Träger der Regionalplanung bei der Entwidmung, also im Verfahren, zu beteiligen sei und nicht erst im Nachhinein, wenn es darum gehe, eine neue Nutzung für diese Fläche zu finden.

Von daher falle der Vorschlag von Udo Kotzea auf fruchtbaren Boden, um einen Weg zu finden, eine frühere Information sicherzustellen. Dann dürfe es auch nicht auf die Darstellungsschwelle von 10 ha im Regionalplan ankommen. Denn manchmal könnten auch kleinere Flächen – siehe Burtscheider Brücke – eine regionale Entwicklung beeinflussen oder sogar unmöglich machen. Vielleicht könnte man das Verfahren noch einmal im Ältestenrat absprechen.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	36

Zu **TOP 15 b)** liege eine Beantwortung der Anfrage der SPD-Fraktion vor, die von der Verwaltung noch mündlich ergänzt werde.

Rudolf Wergen (Bezirksregierung Köln) berichtet über eine Neuentwicklung. Der Wasserverband Eifel-Rur habe gegenüber der Bezirksregierung Köln mit Schreiben vom 21. März 2017 eine Antragstellung binnen vier Wochen angekündigt. Man rechne also in der zweiten Aprilhälfte mit einem Antrag.

Man sei zwar dabei, noch eine Rechtsfrage bezüglich Ausgleichsmaßnahmen zu klären, gehe aber davon aus, das Verfahren parallel zur Klärung der Rechtsfrage fortzuführen. Die Entwicklung sei also positiv.

Gerhard Neitzke (SPD) bittet, den Regionalrat auf dem Laufenden zu halten.

Zu **TOP 15 c)** teilt **Vorsitzender Rainer Deppe** mit, eine Anfrage der Linken zur Feinstaubsituation in Köln sei ebenfalls beantwortet worden.

Peter Singer (LINKE) dankt für die umfangreiche Beantwortung der Anfrage, in der er allerdings Folgendes vermisse: In Frage 5 habe man nach den ultrafeinen Feinstäuben gefragt. Nach der Definition, die auch das Bundesumweltamt verwende, seien das Fraktionen mit einem Partikeldurchmesser von weniger als 0,1 µg. Dazu, wie das bewertet werde, finde er in der Beantwortung nicht einen Satz.

Dr. Ute Bellahn (Bezirksregierung Köln) antwortet, die gesamte Messkampagne laufe in der Verantwortung des LANUV auf der Grundlage der 39. BImSchV, in der als kleinste Partikel PM 2,5 aufgeführt seien.

Peter Singer (LINKE) verweist auf die ultrafeinen, noch kleineren Partikel.

Dr. Ute Bellahn (Bezirksregierung Köln) entgegnet, für diese Partikel gebe es keinen gesetzlichen Auftrag.

TOP 16 Mitteilungen

- a) der Bezirksregierung**
- b) des Vorsitzenden**

Zu **TOP 16 a)** stellt **Vorsitzender Rainer Deppe** fest, Mitteilungen der Bezirksregierung lägen nicht vor.

Drucksache Nr. RR 41/2017	
TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	37

Zu **TOP 16 b)** habe es in dieser Woche von Minister Michael Groschek eine erste Information zum Thema „Rheinquerung“ gegeben. – Der Regionalrat habe sich mit der Rheinquerung zwischen Wesseling und Köln-Porz schon beschäftigt. In der Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan habe man vorgesehen, Straße, Schiene und Nahverkehr über den Rhein zu führen.

Paul Hebbel, der Vorsitzende der Verkehrskommission, werde den Punkt „Rheinquerung“ auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Verkehrskommission setzen. Für die heutige Behandlung im Regionalrat habe die Zeit nicht ausgereicht.

Der Vorsitzende bedankt sich für die gute Arbeit, wünscht eine schöne Osterpause und schließt die Sitzung um 12 Uhr.

gez. Rainer Deppe

(Vorsitzender des Regionalrates Köln)

gez. Gerhard Neitzke

(Mitglied des Regionalrates Köln)

Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

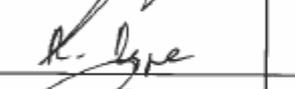
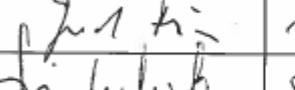
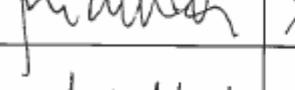
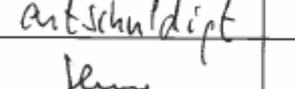
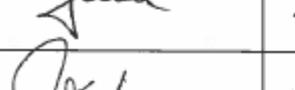
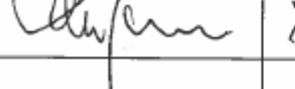
CDU-Fraktion

12. Sitzung des Regionalrates

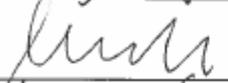
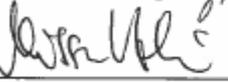
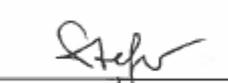
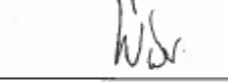
des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 31.03.2017

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				
Borning, Ronald	Städteregion Aachen		X		
Deppe, Rainer - MdL -	Rhein.-Berg.-Kreis		X		
Dohmen, Hans-Willi	Kreis Düren		X		
Donic, Brigitte	Rhein-Sieg-Kreis		X		
Fabian, Gerd	Rhein-Erft-Kreis		X		
Finkeldei, Norbert	Stadt Aachen		X		
Götz, Stefan	Reserveliste				
Hebbel, Paul	Stadt Leverkusen		X	ohne FK	
Jansen, Franz-Michael	Kreis Heinsberg		X		

TOP 3	Seite
Protokoll der 12. Sitzung	39

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

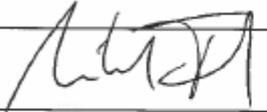
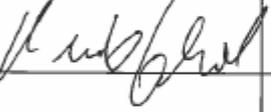
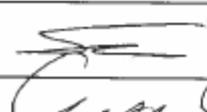
Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

SPD-Fraktion12. Sitzung des Regionalrates
des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 31.03.2017

Ort.: Bezirksregierung Köln - Plenarsaal

Beginn: 10:00		Uhr	Ende:		Uhr
stimmberechtigte Mitglieder	Mitglied der Vertretung	Unterschrift	Abrechnung		
			Standard	gem. Formular	
Frenzel, Michael	Stadt Köln		X		
Geffen, Jörg van	Stadt Köln		X		
Jakob, Bodo	Rhein-Berg-Kreis		X		
Hengst, Milanie	Stadt Leverkusen (Reserveliste)				
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				
Schlüter, Volker	Kreis Heinsberg		X		
Tüttenberg, Achim - MdL -	Rhein Sieg Kreis		X		

Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

FDP-Fraktion

12. Sitzung des Regionalrates

des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 31.03.2017

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)	entschuldigt					
Westerschulze, Stefan	Rhein-Erfi-Kreis (Reserveliste)		X				

Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

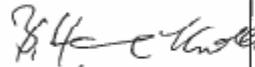
12. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 31.03.2017

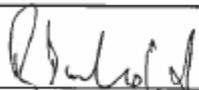
Ort.: Bezirksregierung Köln - Plenarsaal

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

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

Piraten

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

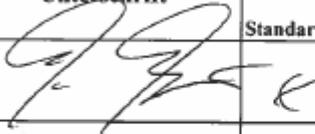
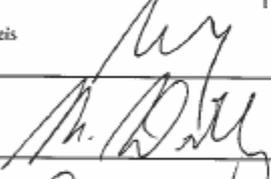
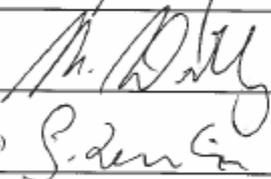
Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

Bündnis 90/DIE GRÜNEN12. Sitzung des Regionalrates
des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 31.03.2017

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)	entschuldig			
Lambertz, Horst	Rhein-Erf-Kreis	entschuldig			
Windhuis, Wilhelm	Rhein-Sieg-Kreis			X	
Waddey, Manfred	Stadt Köln			X	
Zentis, Gudrun - MdL -	Kreis Düren (Reserveliste)			X	

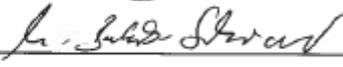
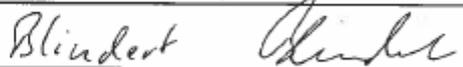
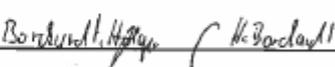
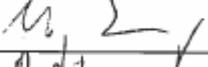
Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

12. Sitzung des Regionalrates
des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 31.03.2017

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		<input checked="" type="checkbox"/>		
Stadt Aachen					
Stadt Bonn					
Stadt Leverkusen					
Stadt Köln					
Städteregion Aachen					
Kreis Düren					
Rhein-Erft-Kreis					
Kreis Euskirchen					
Kreis Heinsberg					
Oberbergischer Kreis					
Rheinisch-Bergischer-Kreis					
Rhein-Sieg-Kreis					

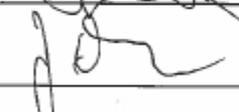
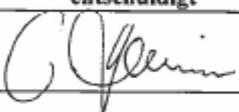
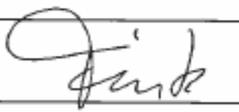
Regionalrat des Regierungsbezirkes Köln

- Anwesenheitsliste -

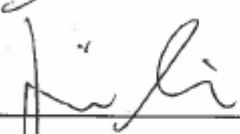
12. Sitzung des Regionalrates
des Regierungsbezirkes Köln

am Freitag, den 31.03.2017

Ort.: Bezirksregierung Köln - Plenarsaal

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

- Fraktionsgeschäftsführung -

Name (Bitte in Großbuchstaben)	Vertreter/in der/des (Bitte in Großbuchstaben)	Unterschrift
Schumacher, Miriam	CDU	
Hoffmann, Hajo	SPD	
Schäfer-Hendricks, Antje	GRÜNE	
Freynick, Jörn	FDP	
Christiane Katin	Grüne	
FELDER ANDRE	FDP	

- Bezirksregierung Köln -

Name (Bitte in Großbuchstaben)	Dezernat	Unterschrift
Frau Walsken	RPin	
Herr Kotzea	AL 3	
Herr Hundenborn	32	
Frau Müller	32	
Frau Klein	54	
Herr Wergen	54	
Herr Elsiepen	25	
Frau Dr. Bellahn	53	
Frau Hoff	32	
Herr Schlaeger	32	
Herr Ulmen	32	
Herr Krause	32	
Frau Örs	32	
Frau Kelz	32	

Teilnehmerliste**- G ä s t e -**

Name (Bitte in Großbuchstaben)	Vertreter/in der/des (Bitte in Großbuchstaben)	Unterschrift
Dr. Ulrich Soénius	IHK Köln	
Michael F. Bayer	Hauptgeschäftsführer IHK Aachen	
Dr. Norbert Reinkober	NVR GmbH	N. R.

Die Niederschrift mit Anlagen (Vorträge) ist unter der 13. Regionalratssitzung unter TOP 3 abrufbar. Die Anlage ist nur in der elektronischen Fassung beigefügt.

Die Anlagen (Vorträge) sind ebenfalls unter der 12. Regionalratssitzung unter TOP 8 und TOP 11 auf der Homepage der Bezirksregierung und auf dem BSCW-Server abrufbar.

Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan im Regierungsbezirk Köln

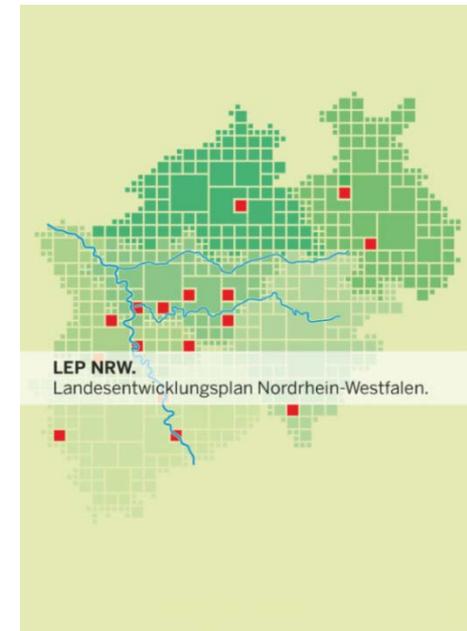


Neuer LEP NRW erfordert Überarbeitung des Regionalplans

Neuer LEP NRW ist am **8. Februar 2017** in Kraft getreten.

Für die Wirtschaft wichtige Teilbereiche enthalten.

1. Räumliche Struktur des Landes
2. Erhaltende Kulturlandschaftsentwicklung
3. Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel
4. Regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit
- 5. Siedlungsraum** (Siedlung, Gewerbe, Industrie, Handel)
6. Freiraum
- 7. Verkehr und technische Infrastruktur**
- 8. Rohstoffversorgung**
- 9. Energieversorgung**



IHK-Stellungnahmen und weitere Details unter www.ihk-koeln.de, Dok-Nr: 109400

Vorarbeiten für den Regionalplan laufen

Oktober 2015 Bezirksregierung startete informelles Verfahren mit dem Papier „[Regionale Perspektiven](#)“.

Für die Wirtschaft wichtige Themen enthalten.

- **Siedlungsflächen** (Siedlung, Gewerbe, Industrie, Handel)
- Freiraum
- Wasser
- **Verkehr und Entsorgung**
- **Nichtenergetische Rohstoffe**
- **Erneuerbare Energien**
- **Braunkohle**



IHKs legen Fachbeitrag zum Regionalplan vor

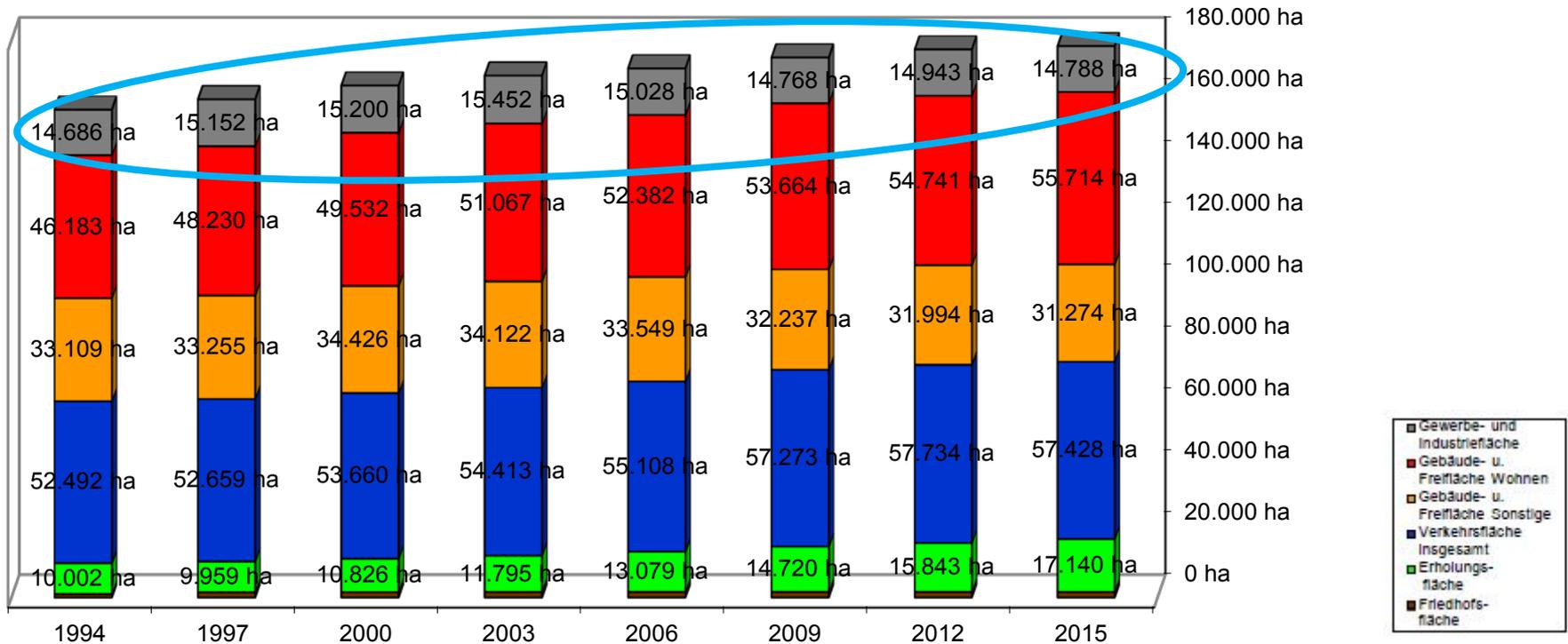
Gemeinsamer Fachbeitrag der IHKs Aachen, Bonn/Rhein-Sieg und Köln zu den Anforderungen an einen wirtschaftsfreundlichen Regionalplan.

www.ihk-koeln.de, Dok.Nr: 1139



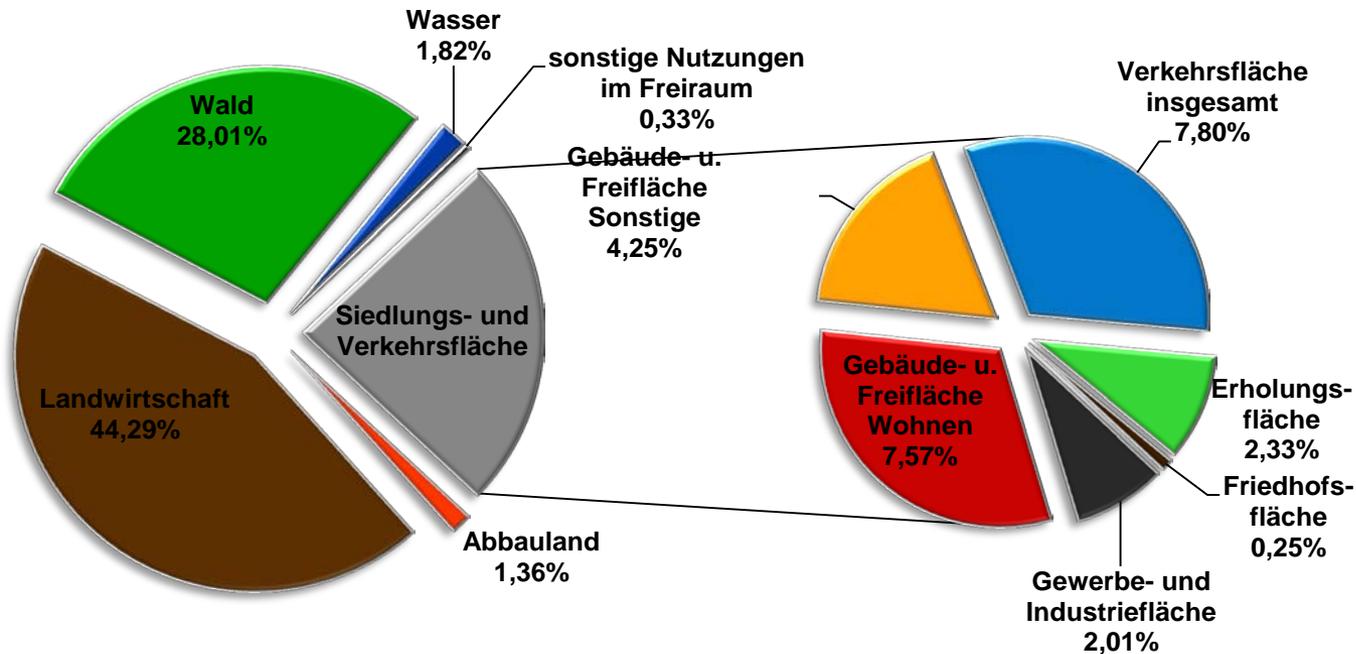
Gewerbe und Industrie geben Flächen an andere Nutzungen ab

Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsflächen im Regierungsbezirk Köln



Gewerbe und Industrie haben geringen Flächenanteil

Flächennutzung im Regierungsbezirk Köln 2015



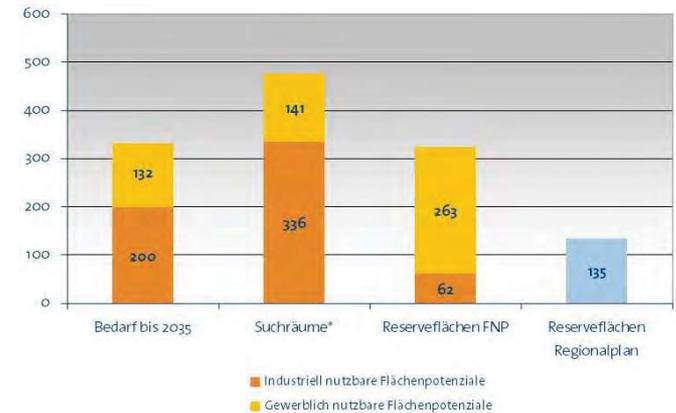
Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen und eigene Berechnungen der IHK NRW.

Mit **2,01 %** haben Gewerbe- und Industrie mit den geringsten Anteil an der Flächennutzung.

Ausreichend Wirtschaftsflächen vorhalten

Gewerbe- und Industrieflächenkonzepte zeigen Mangel an Wirtschaftsflächen.

- **Oberbergischer Kreis:** Dem Flächenbedarf von 332 ha stehen im Regionalplan 135 ha Reserveflächen gegenüber.
- **Rhein-Erft-Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis:** Kleinflächen vorhanden aber Mangel an großen Flächen.
- **Köln:** Erstellung eines Gewerbe- und Industrieflächengutachtens in 2017.



Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Gewerbe- und Industrieflächenkonzept Oberbergischer Kreis

Ausreichend Wirtschaftsflächen vorhalten

Ein besonderes Problem in den wachsenden Städten ist die hohe Nachfrage an Wohnbauflächen.

Neue Flächen für den Wohnungsbau ...

- ... verschärfen Flächenkonkurrenzen/Nutzungskonflikte in der verdichteten Stadt.
- Gewerbe- und Industrieflächen geraten unter Druck.

Wer wohnt, will auch arbeiten!



Clouth-Quartier: Auf dem ehemaligen Industrieareal entsteht ein Wohnquartier.



Mülheimer Süden: Auf Gewerbe- und Industriefläche entstehen Wohnungen und Büros.



Deutzer Hafen: Gewerbe- und Industriefläche wird zugunsten eines innerstädtischen Quartiers für Wohnen und Arbeiten aufgegeben.

Differenziertes Flächenangebot bereitstellen

Seitens der Wirtschaft werden folgende Flächenkategorien nachgefragt:

- kleinteilige innerörtliche Gewerbeflächen – in der Regel ASB
- standortbezogene Erweiterungsflächen als Ergänzung vorhandener Gewerbe- und Industriestandorte – in der Regel GIB
- große Industrieflächen vorrangig für verkehrsintensive und emittierende Betriebe – GIB



Industriegebiet Klause in Lindlar: Die letzten freien Flächen werden bebaut.

Marktfähige Gewerbe- und Industrieflächen anbieten

Gründe für fehlende Marktgängigkeit:

- bestehende Restriktionen (Topographie, unzureichende Anbindung, Hochwasser)
- veränderte Umfeldbedingungen (Artenschutz, herangerückte Wohnbebauung)
- entgegenstehende Eigentümerinteressen / mangelnde Verkaufsbereitschaft
- geringe Größe der nutzbaren Flächen

Flächen, die keine Interessenten finden (sog. Planungsleichen) können zurückgenommen und neu ausgewiesen werden, wo sie nachgefragt werden.

Marktfähige Gewerbe- und Industrieflächen anbieten

Umgebungsschutz / Abstandsflächen

Deutliches Bekenntnis zum Trennungsgrundsatz

GIB an Hauptverkehrsachsen ermöglichen

Synergiepotentiale realisieren

Ausbau moderner Glasfaserinfrastrukturen



Claudia Schwokowski

Nicht nur den Status Quo, sondern auch notwendige Entwicklungsspielräume berücksichtigen.



Jochen L. E. - Fotolia.com

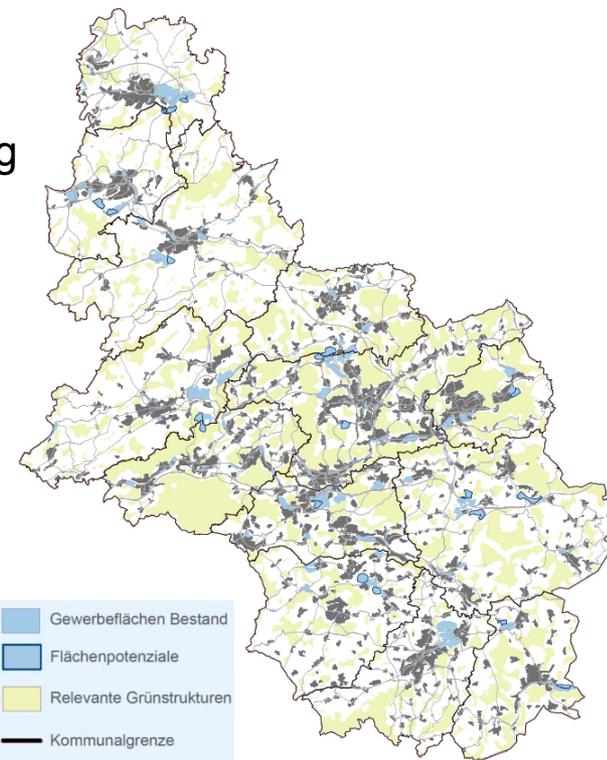
Glasfaserausbau: Flächendeckende Breitbandverbindung mit mind. 50 Mbit/s ist für Unternehmen unverzichtbar.



Regionale Besonderheiten berücksichtigen

Kommunen bei interkommunalen Planungsprozessen unterstützen.

z. B. Gewerbe- und Industrieflächenkonzepte: Berücksichtigung der von den Kommunen eingebrachten Suchräume



Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Gewerbe- und Industrieflächenkonzept Oberbergischer Kreis

Innovationsregion Rheinisches Revier voranbringen

Energiewende und Klimawandel stellen die Region vor eine Herausforderung. Ein gleitender Strukturwandel im Braunkohlerevier ist nur durch gleichzeitigen Aufbau einer neuen Wirtschaftsstruktur möglich.

- Neues Flächenangebot erforderlich.
Regionomica-Studie: zusätzlicher gewerblicher Flächenbedarf von ca. 500 Hektar

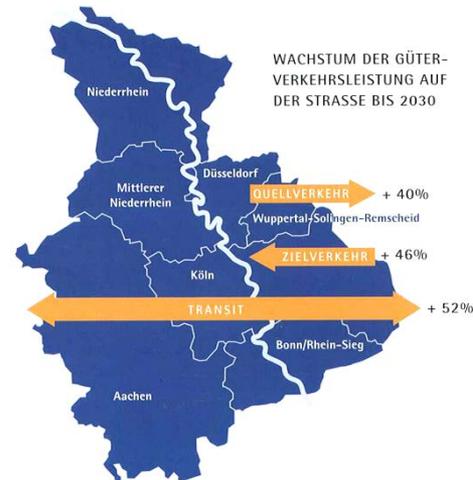
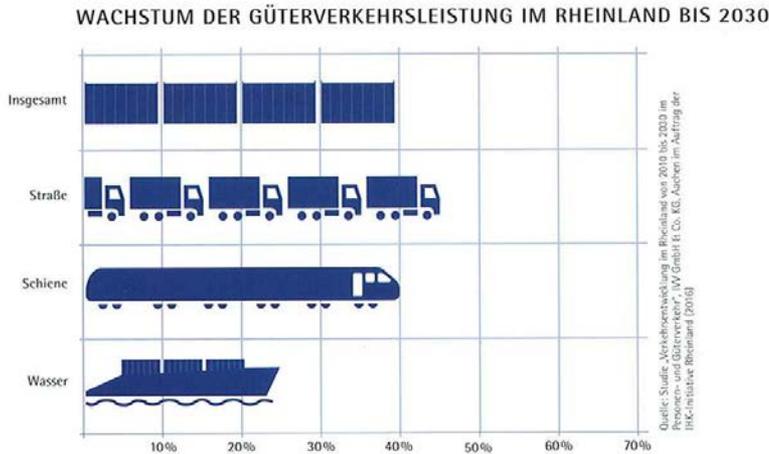


Tagebaukante Hambach: Ziel des Projektes :terra nova ist die Entwicklung einer Zukunftslandschaft für Energie im nördlichen Rhein-Erft-Kreis.

Attraktive Verkehrs- und Logistikbedingungen gewährleisten

Die Zukunft für den Industrie- und Gewerbestandort ist eng mit der Attraktivität des Verkehrs- und Logistikstandorts verknüpft.

Bis 2030 ist im Güterverkehr ein Wachstum von rund 40 Prozent zu erwarten.



Verkehrsentwicklung im Rheinland von 2010 bis 2030 im Personen- und Güterverkehr, IVV GmbH & Co. KG, Aachen im Auftrag der IHK-Initiative Rheinland (2016)

Attraktive Verkehrs- und Logistikbedingungen gewährleisten

Bedarfsgerechten Ausbau aller Verkehrsträger sicherstellen

Ausbau, Neubau, Sanierung

Vorranggebiete für Häfen ausweisen

Niehl und Godorf werden in Ziel 8.1-9 LEP als landesbedeutsam eingestuft.

Verkehrsprojekte realisieren

Projekte aus den Bedarfsplänen berücksichtigen, z. B. Bau einer neuen Rheinquerung im Kölner Süden

Vernetzung von Pipelines realisieren



Freie Fahrt auf der Autobahn: Ausbau, Neubau und Sanierung um dies künftig sicherzustellen



ÖPNV im Rheinland: Gewährleistung leistungsfähiger Pendelverbindungen



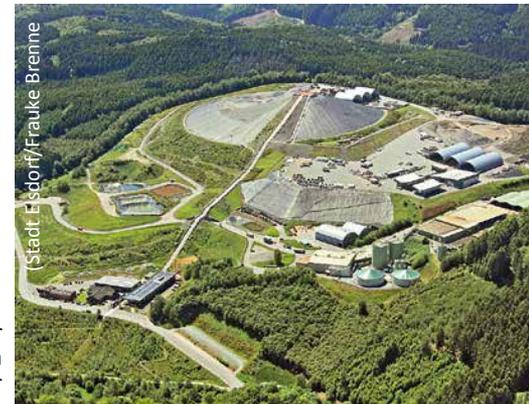
Godorfer Hafen: Ohne Hafenausbau Mehrbelastung auf der Straße.

Zuverlässige Energieversorgung sicherstellen

Die Anforderungen der Wirtschaft an die Energieversorgung sind hoch.

Balance zwischen Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit schaffen:
Wenngleich sich der Prozess der Energiewende sich in den vergangenen Jahren massiv beschleunigt hat, muss der Regionalplan den **Anforderungen aller Energieträger gerecht** werden.

:metabolon-Areal: Internationales Kompetenzzentrum für
Ressourcenmanagement und erneuerbare Energien
Leppe-Deponie, Lindlar



Zuverlässige Energieversorgung sicherstellen

Kraftwerkstandorte sichern und ausweisen

Windenergie / Solarenergie mit Augenmaß

Im Regierungsbezirk ist geplant, 14.500 ha Vorranggebiete für Windenergie auszuweisen (G 10.2-3. LEP). Flächenkonkurrenz!

Versorgungstrassen

Netzinfrastruktur für Strom und Gas anpassen. Neue Strom- und Rohrleitungen möglichst entlang vorhandener Trassen.

Braunkohletagebau Garzweiler II

Neue gewerbliche Flächen können Ausgangspunkt für Belebung der erhaltenen Ortschaften sein.



Solar- und Windenergie: Ausweisung von Flächen mit Augenmaß



Versorgungstrassen: Anpassungen bei Strom- und Gas erforderlich, damit die Energiewende gelingt.



Energie für heute, Potenziale für morgen: Der Tagebau Garzweiler bietet nach seinem Ende zahlreiche Entwicklungschancen.

Abbaugelände sichern

Abbaugelände für Locker- und Festgestein sichern



Kies- und Sandabbau: Zusätzliche Potenziale durch regenerative Energiegewinnung als Zwischennutzung.

Danke!





12. Sitzung des Regionalrates Köln

Vorstellung der Studie zur Ertüchtigung Aachener
Bahnknoten

Hauptgeschäftsführer Michael F. Bayer
Industrie- und Handelskammer Aachen

Gemeinsame Interessenvertretung in Sachen Aachener Schienenkorridor

Frühjahr 2015

- Fachleute: Finanzierung und Planung 3. zusätzliches Gleis Aachen – Düren unrealistisch

Dezember 2015

- Machbarkeitsstudie „Ertüchtigung Aachener Schienenkorridor“ beauftragt durch: Industrie- und Handelskammern des Rheinlandes, Zweckverband Nahverkehr Rheinland, Kreis Düren, Rhein-Erft-Kreis, Logistikregion Rheinland e.V., Antwerp Port Authority

Gemeinsame Interessenvertretung in Sachen Aachener Schienenkorridor

2016

- Lobbying damit Ergebnisse im Bewertungsverfahren Schiene des BVWP berücksichtigt werden

Dezember 2016

- Fertigstellung Studie und Versand an Bundesverkehrsministerium

Gemeinsame Interessenvertretung in Sachen Aachener Schienenkorridor

2017

- Studie wird berücksichtigt im Rahmen der BVWP-Bewertung des Schienenprojektes Ausbaustrecke zwischen Aachen – Köln. Bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit Aufnahme in „Vordringlichen Bedarf“.

Maßnahmenbündel - Vorgehen

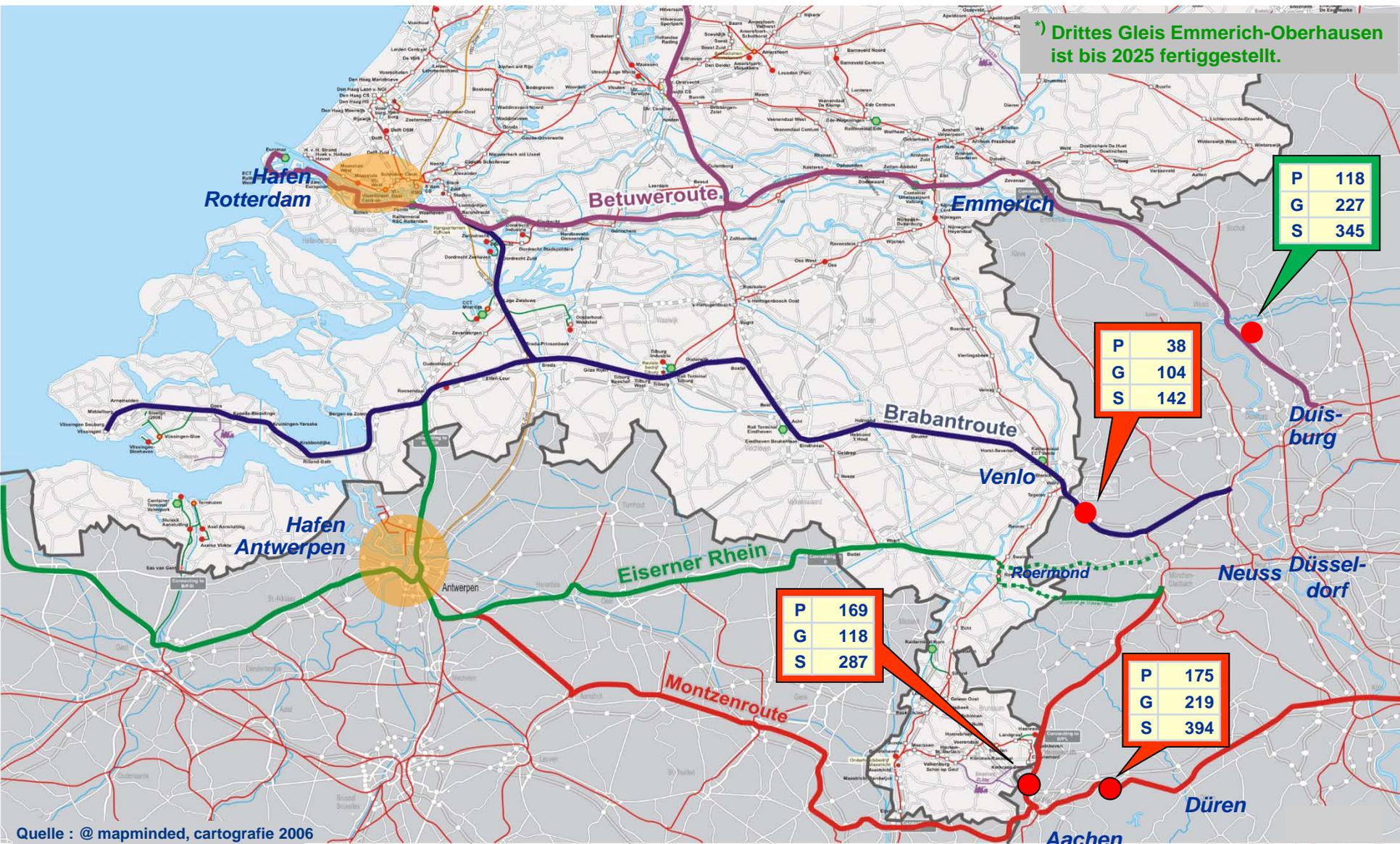
- Beispiele für Angebotsmehrungen im Schienenpersonenverkehr bis 2030 ermittelt
 - Beschleunigung Aachen – Düsseldorf
 - 30 Minutentakt Aachen – Niederlande durchgehend, zurzeit kein Angebot
 - Zusätzlich stündliche Verbindung Aachen – Köln
 - aktuell 2 Verbindungen, zukünftig 3 geplant
 - Ggf. zweistündliche Leistung Aachen – Ruhrgebiet
 - neues IC Angebot



Zugbelastungen bis 2030 [Züge/Tag]

Quelle: Studie Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG Aachen (IVV)

Darstellung: IVV



Quelle : @ mapminded, cartografie 2006

Maßnahmenbündel - Vorgehen

Sind Angebotsmehrung über vorhandene Schieneninfrastruktur abzuwickeln ?

Maßnahmenbündel - Ergebnisse

Verkehrszuwächse nicht über vorhandene Infrastruktur realisierbar

Kapazitätsengpässe schrittweise beheben durch Maßnahmenbündel (Infrastruktur und Fahrplananpassungen)

Maßnahmenbündel - Ergebnisse

Beispiele:

- Düren Hauptbahnhof: Wiederaanbindung Nordseite
- Aachen West – Aachen – Hauptbahnhof: Blockverdichtung
- Heerlen – Landgraaf: Zweigleisigkeit für 2. Leistungsangebot, Elektrifizierung erfolgt zurzeit
- Übach-Palenberg: Blockverdichtung und Überholgleis in Nähe von Übach-Palenberg, wenn Rheydter Kurve realisiert wird

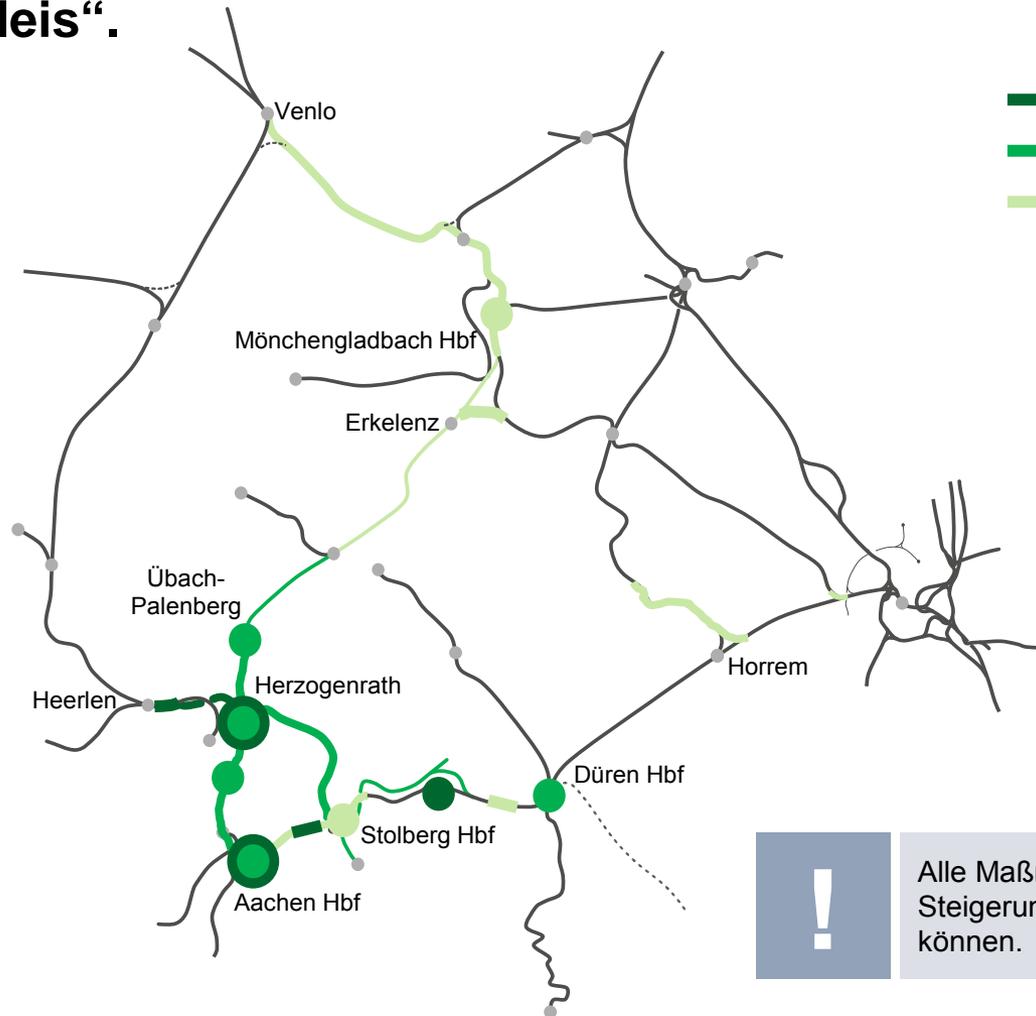
Maßnahmenbündel - Ergebnisse

Beispiele:

- Rheydter Kurve (Bestandteil Kölner Knoten)
- Stolberg Hauptbahnhof : Überholgleis auf Nordseite
- 3. Gleis Burtscheider Viadukt
- Herzogenrath – Aachen West: Blockverdichtungen

Kapazitätsengpässe sind schrittweise zu beheben.

Ein etappiertes Maßnahmenbündel zeigt mehr Wirkung als das „Dritte Gleis“.



— (dark green)	Umsetzung bis 2018:	-
— (medium green)	Umsetzung bis 2023:	79,- Mio. €
— (light green)	Umsetzung bis 2030:	480,- Mio. €

Hält das Wachstum im Güterverkehr weiter an, so ist nach 2030 eine große Lösung zur Anbindung der ZARA-Häfen notwendig.

! Alle Maßnahmen sind so definiert, dass sie zur Steigerung der Betriebsqualität auch vorgezogen werden können.

Maßnahmenbündel - Zusätzliche Ergebnisse

- Im Maßnahmenbündel werden Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen im Kreis Heinsberg für 100 Mio. Euro eingeplant.
 - 12 Bahnübergänge im Kreis Heinsberg, 3 weitere darüber hinaus von Erkelenz bis Rheydt

- Über einen geänderten Bebauungsplan soll langfristig sichergestellt werden, dass drittes Gleis am Burtscheider Viadukt vollumfänglich gesichert wird.

Maßnahmenbündel - Bewertung

Maßnahmenbündel zeigt mehr Wirkung als „3. Gleis“

- Wirkung zielt auf Schienenkorridore: Aachen - Köln, Kölner Knoten, Aachen West – Herzogenrath - Mönchengladbach

Güter-, Personennah und -fernverkehr profitieren gleichermaßen

Maßnahmenbündel - Bewertung

Weitere Schritte:

Verschiede Handlungsstränge für Lobbying, Planung und Finanzierung koordinieren

- NVR übernimmt Aufgabe und lädt zu „Rundem Tisch“ ein
- Partner: VRS, VRR, Zweckverband Region Aachen, IHK, Provinz Limburg ect.

Mischkonzept zur Finanzierung entwickeln

- Finanzmittel: BVWP, GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), TEN-T (Transeuropäische Netze), Sonderprogramme