

Rhein-Erft-Kreis

Der Landrat

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Drucksache 18/2006

Antragsteller:	
Aktenzeichen:	
Zuständige Organisationseinheit:	66/1 Amt für Straßenbau und Verkehr

Beratungsfolge	Termin	Bemerkungen
Verkehrsausschuss	01.02.2006	
Kreisausschuss	02.02.2006	TOP 16.1
Kreistag	16.02.2006	

Ergebnis der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) NRW;

1. Straßenbauvorhaben (Vergleich des VEP (Verkehrsentwicklungsplan) des Kreises mit der IGVP)
2. Schienenvorhaben

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Basis dieser Vorlage und den hieraus resultierenden Erörterungsergebnissen eine Stellungnahme des Rhein-Erft-Kreises an die Bezirksregierung Köln abzugeben.
2. Die Regionalratsmitglieder des Rhein-Erft-Kreises werden gebeten, das Ergebnis der Erörterungen zu diesem Themenkomplex in die Beratungen des Regionalrates einzubringen.

Sachdarstellung:

Problem:

Der Landesstraßenbedarfsplan und der ÖPNV- Bedarfsplan werden derzeit unter Beachtung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) fortgeschrieben. Hierzu hat eine Gutachtergruppe im Auftrag des Landes eine Methodik entwickelt, bei der bedarfsplanrelevante Verkehrsinfrastrukturvorhaben der Straße und der Schiene einer weitestgehend einheitlichen, standardisierten und verkehrsmittelübergreifenden gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen werden.

Die Ergebnisse des IGVP wurden in der 50. Kalenderwoche des Jahres 2005 im Internet veröffentlicht (www.igvp.nrw.de).

Der Regionalrat nimmt eine Prioritätenreihung vor und beschließt über die Vorschläge der Region für die Verkehrsinfrastrukturplanung. Am 28.12.2005 wurden der Verwaltung vom Landesbetrieb Straßenbau NRW zwei Vorlagen für die 6. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates am 10.02.2006 übersandt. Diese Vorlagen (Drucksachen Nr. 171 und 172/2005) sind den Kreistagsfraktionen zur Verfügung gestellt worden. Das Ministerium erwartet die Priorisierungsvorschläge der Regionalräte bis zum 01.03.2006.

Die Verwaltung hat zwischenzeitlich die Ergebnisse der Verkehrsentwicklungsplanung (Drucksache 396/ 2005) mit den Ergebnissen der IGVP verglichen. Aus Sicht der Verwaltung ergeben sich durch die IGVP für die Verkehrsentwicklungsplanung keine Änderungen.

Für jedes bewertete Vorhaben haben die Gutachter ein Dossier mit einer Vorhabenbeschreibung, einer Karte und den Bewertungsergebnissen erstellt. Die Bewertungsmethodik der IGVP setzt sich aus der für die Aufnahme der Vorhaben in den Bedarfsplan maßgeblichen Nutzen-Kosten-Analyse sowie einer Nutzwertanalyse zusammen. Es handelt sich somit um eine gesamt- bzw. volkswirtschaftliche Bewertung.

Als wesentliches Ergebnis der IGVP sind zwei Kenngrößen zu betrachten:

- NKQ (Nutzen-Kosten-Quotient)
- NWP (Nutzwertpunkt)

Ist der NKQ größer als 1, so ist die jeweilige Maßnahme aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich sinnvoll. In den Nutzwertpunkt gehen neben der rein verkehrlichen Betrachtung auch andere Faktoren, insbesondere die Natur- und Umweltbelange, in die Bewertung ein. Maßnahmen mit negativen (-) NWP werden negativ, NWP ohne Vorzeichen positiv bewertet. Je höher der NWP liegt, desto positiver wird eine Maßnahme beurteilt.

Der künftige Landesstraßenbedarfsplan besteht (wie der bisherige Bedarfsplan) aus den Dringlichkeitsstufen 1 und 2:

- Maßnahmen der Stufe 1

Stufe 1 enthält alle Maßnahmen, deren Realisierung bis zum Jahre 2015 abgeschlossen bzw. eingeleitet sein soll. Hinzu kommt eine Planungsreserve, um bei Planungsschwierigkeiten ein kontinuierliches Bauvolumen sicher zu stellen. Die Maßnahmen lassen sich ferner unterteilen in Vorhaben, die auf Grund ihres fortgeschrittenen Planungs- und Baustandes nicht erneut bewertet werden (so genannte indisponible Maßnahmen) und solche, die im Rahmen der IGVP bewertet wurden (so genannte disponible Maßnahmen). Letztere umfassen sowohl neu zu bewertende Maßnahmen des bestehenden Bedarfsplanes als auch Neuanmeldungen aus der Region.

- Maßnahmen der Stufe 2

Die Stufe 2 enthält ausschließlich disponible Maßnahmen, für die auch nach dem Jahre 2015 noch ein Bedarf gesehen wird.

Die Vorlage Drucksache 171/ 2005 enthält bereits einen Einstufungsvorschlag des Landes für die jeweiligen Maßnahmen.

Lösung:

Die Listen der Regionalratsvorlagen enthalten die Maßnahmen des gesamten Regierungsbezirkes. Die Verwaltung hat deshalb die Maßnahmen, die auf dem Gebiet des Rhein-Erft-Kreises liegen, mit einem Dreieckspfeil gekennzeichnet.

1. Straßenvorhaben

Im Folgenden werden die Ergebnisse der IGVP mit den Ergebnissen des Kreis- VEP verglichen und in Bezug auf die Abstimmungen im Regionalrat eine Empfehlung gegeben. Die Maßnahmen sind analog zur Reihenfolge im VEP und nach Kommunen gegliedert aufgeführt. Zum leichteren Vergleich der IGVP mit dem VEP ist in den Regionalratsvorlagen, die nach anderen Kriterien gegliedert sind, jeweils ein Verweis auf die entsprechende Seite dieser Vorlage handschriftlich eingetragen.

1.1 Bedburg

- L 279n, Umgehung Rath

In der IGVP wird die Maßnahme für sich allein betrachtet. Der NKQ beträgt 3,3. Die Maßnahme hat – 122 NWP. Die negative Beurteilung des Landes (Stufe 2) resultiert im Wesentlichen aus der Zerschneidung von Flächen mit Bedeutung für den landesweiten Biotopverbund sowie der Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden. Im Zusammenhang mit der L 93n (Umgehung Büsdorf/ Fliesteden) ist die Maßnahme aus Sicht des Kreises besonders wünschenswert und sollte in Stufe 1 eingestuft werden. Würde man den Zusammenhang mit der L 93n betrachten, würde auch die IGVP voraussichtlich zu einer anderen Bewertung kommen.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 2
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 1

- L 279n, Umgehung Kirchherten

Die IGVP beurteilt die Maßnahme positiv (NKQ 2,1; NWP 95). Auch aus dem VEP wird deutlich, dass die Maßnahme einen guten Verkehrswert hat, den Ort aber nur geringfügig entlastet. Der hohe Verkehrswert resultiert unter anderem aus Verdrängungsverkehr von der BAB A 61/ A 44, die tagesbaubedingt zusammengelegt wurden. Wegen der geringen Entlastungswirkung für Kirchherten kann die Maßnahme vom Gutachter/ der Verwaltung nicht empfohlen werden. Die Maßnahme wird vom Land zur Einstufung in Stufe 2 vorgeschlagen.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 2
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Nicht realisierungswürdig

- L 48n

In der IGVP wird die Maßnahme mit einem NKQ von 3,5 und einem NWP von –90 bewertet. Die negative Bewertung ergibt sich aus Gründen der Flächenzerschneidung und der Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden. Trotz dieser negativen Bewertung gilt die Maßnahme auf Grund der bergbaulichen Ersatzverpflichtung als indisponibel und wird zur Einstufung in Stufe 1 vorgeschlagen. Statt der Ersatzverpflichtung sollte eine Entschädigungsleistung gewählt werden, um mit Hilfe dieser Entschädigung den Ausbau der L 279 incl. Anlegung eines Radweges beschleunigt umzusetzen.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 1
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	

Auf die Wiederherstellung der Straßenverbindung kann unter der Voraussetzung, dass die L 279 ausgebaut und mit einem Radweg ausgestattet wird, verzichtet werden. Die Entschädigungsleistung ist vom Bergbautreibenden umgehend einzufordern und zweckgebunden für den zeitnahen Ausbau der L 279 zwischen Kirchherten und der A 61 zu verwenden.

1.2 Elsdorf

- L 277, Tagebaurandstraße, in der IGVP „Ortsumgehung Elsdorf, Bandanlage bis L 276“ genannt

Die IGVP beurteilt die Maßnahme mit einem NKQ von 2,68 und einem NWP von – 188,67 sehr negativ. Die negative Bewertung resultiert hauptsächlich aus den Lärmimmissionen in großräumigen Ruhegebieten, der Flächeninanspruchnahme und der Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden. Wegen der hohen Entlastungswirkung wird im VEP die Weiterführung der Tagebaurandstraße bis

zur K 34 empfohlen. Das Vorhaben wird in den Regionalratsvorlagen nicht mehr aufgeführt. Dies ist auch unproblematisch, weil der Bergbautreibende die Straße als Betriebsstraße realisieren wird.

- L 278n, Umgehung Oberembt

In der IGVP wird die Maßnahme mit einem NKQ von 0,6 und einem NWP von – 80 negativ bewertet. Das Land schlägt vor, diese Maßnahme nicht einzuplanen. Im VEP wird empfohlen, die kurze Umgehung zur Entlastung des Wohngebietes zu realisieren, obwohl sie regionalplanerisch in der Tat unerheblich ist.

Beschlussempfehlung Land:	Entfällt (keine Einplanung)
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 2

1.3 Bergheim

- L 93n, Umgehung Fliesteden-Büsdorf

In der IGVP wird die Maßnahme durchweg positiv bewertet. Diese Einschätzung entspricht auch der Empfehlung des Gutachters/ der Verwaltung im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 1
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 1

- L 361, K 22 bis BM- Nord

In der IGVP wird die Maßnahme durchweg positiv bewertet. Das Land schlägt eine Einstufung in Stufe 1 vor. Diese Einschätzung entspricht auch der Empfehlung des Gutachters/ der Verwaltung im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 1
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 1

- L 361n, Oberaußem bis Königsdorf

Die IGVP beurteilt die Maßnahme mit einem NKQ von 3,4 und einem NWP von –357 sehr negativ. Die negative Einschätzung ergibt sich hauptsächlich aus der Zerschneidung und Inanspruchnahme besonders empfindlicher Landschaftsräume. In einer Bemerkung wird folgendes ausgeführt: „Durch Verschwenken der Trasse auf die westliche Seite der Bahntrasse kann eine direkte Inanspruchnahme der mehrfach schutzwürdigen Bereiche vermieden werden; unter den genannten Voraussetzungen ist das Vorhaben umweltverträglicher zu realisieren als die rein rechnerische Bewertung der herangezogenen Indikatoren nahe legt.“ Deshalb wird vom Land eine Einstufung in Stufe 1 vorgeschlagen. Aus Sicht des Gutachters/ der Verwaltung sind andere Projekte (z.B. L 93n, Umgehung Oberaußem) dringlicher, eine Einstufung in Stufe 2 wäre ausreichend.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 1
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 2

- L 279n, Umgehung Rath

Siehe Bedburg

- L 93n, Umgehung Oberaußem

In der IGVP wird die Maßnahme mit einem NKQ von 7,2 und einem NWP von 195 sehr positiv bewertet. Diese Einschätzung entspricht auch der Empfehlung des Gutachters/ der Verwaltung im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung. Das Land schlägt mit dem Hinweis „kurzfristige Realisierung wegen anlaufender Tagebauverfüllung nicht erforderlich“ lediglich eine Einstufung in Stufe 2 vor. Wegen der fortgeschrittenen Tagebauverfüllung und dem Zusammenhang mit der K 22n sollte das Vorhaben unbedingt in Stufe 1 eingeplant werden. Die benötigten Flächen für die L 93n liegen überdies neben dem eigentlichen Abbaufeld.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 2
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 1

- L 213, Umgehung Glessen

Die Maßnahme wird mit einem NKQ von 3,0 und einem NWP von – 151 negativ bewertet. Die negative Bewertung resultiert im Wesentlichen aus der Inanspruchnahme schutzwürdiger Böden. Das Land schlägt vor, die Maßnahme auszuplanen. In der untersuchten Form ist die L 213n auch aus Sicht der Verwaltung/ des Gutachters problematisch. Deshalb sollte unbedingt eine Sonderuntersuchung im Zusammenhang mit der K 10n (Ostumgehung Brauweiler) durchgeführt werden.

Beschlussempfehlung Land:	Entfällt (keine Einplanung)
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	

Der Regionalrat teilt die Einschätzung des Landes, dass die L 213 in der untersuchten Form nicht realisierungswürdig ist. Da die Entlastung des Bergheimer Ortsteiles Glessen unbedingt erforderlich ist, fordert der Regionalrat die Landesregierung auf, alternative Netzvarianten unter Berücksichtigung der K 10n (Ostumgehung Brauweiler) gesondert zu untersuchen. Dabei soll auch untersucht werden, wie die Situation ggf. durch innerörtliche Maßnahmen (z.B. Kreisverkehr am Knoten L 91/ L 213) verbessert werden könnte.

1.4 Pulheim

- L 183n, Westumgehung Sinnersdorf/ Ostumgehung Pulheim

In der IGVP wurden beide Bauabschnitte zusammengefasst bewertet. Diese Zusammenfassung ist sehr zu begrüßen; das Vorhaben sollte unbedingt als eine Gesamtmaßnahme geplant und realisiert werden. Der NKQ beträgt 2,3; der NWP 305 (sehr positiv). Das Land schlägt eine Einstufung in Stufe 1 vor. Diese Bewertung deckt sich mit der Empfehlung des Gutachters/ der Verwaltung.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 1
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 1

- L 213n, Umgehung Glessen

siehe Bergheim

1.5 Kerpen

- L 122, Ausbau bei Kerpen- Sindorf, Anschlussstelle A4 bis Südkreisel

In der IGVP ist zeichnerisch keine Direktrampe sondern ein Ausbau der L 122 dargestellt. Der NKQ beträgt 3,1 (positiv), der NWP – 120 (negativ). Die negative Bewertung ergibt sich hauptsächlich aus der Zerschneidung und Inanspruchnahme schutzwürdiger Flächen und Böden. In einer Bemerkung wird folgendes ausgeführt:

„Aus-/ Neubau ggf. umweltverträglicher realisierbar als die rein rechnerische Bewertung der hier verwendeten Indikatoren nahe legt.“

Das Land schlägt vor, die Maßnahme in Stufe 1 einzuplanen. Diese Einschätzung entspricht der Empfehlung des Gutachters/ der Verwaltung. Die Direktrampe sollte aus regionalplanerischer Sicht unbedingt weiter verfolgt werden.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 1
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 1

- L 163n, Umgehung Türnich, Brüggen, Balkhausen

Die IGVP bewertet die Maßnahme mit einem NKQ von 3,4 und einem NWP von – 212 sehr negativ. Das Land schlägt eine Ausplanung vor. Die negative Bewertung resultiert aus der geringen Entlastungswirkung. Die Einschätzung deckt sich mit der Empfehlung des Gutachters/ der Kreisverwaltung.

Beschlussempfehlung Land:	Entfällt (keine Einplanung)
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Entfällt (keine Einplanung)

1.6 Frechen

- L 361n, B 55 bis BAB A 4

In der IGVP wird die Maßnahme durchweg positiv bewertet. Das Land schlägt eine Einplanung in Stufe 1 vor. Diese Einschätzung deckt sich mit der Empfehlung des Gutachters/ der Verwaltung.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 1
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 1

- L 361, BAB A4 bis B 264

Die Maßnahme ist in der IGVP nicht enthalten. Der Gutachter/ die Kreisverwaltung hält die Maßnahme wegen der geringen Entlastungswirkung für nicht realisierungswürdig.

- L 361n, Königsdorf bis Oberaußem

siehe Bergheim

1.7 Hürth

- L 103n, L 103 alt (Hürth-Knapsack) bis B 265

Entgegen dem VEP, der eine K 25n (Umgehung Knapsack) als Alternative zu diesem Abschnitt der L 103n enthält, wurde die Maßnahme in der IGVP untersucht. Der NKQ beträgt 0,7 (sehr negativ), der NWP – 56 (negativ). Da dieses negative Ergebnis zu erwarten war, ist im Kreis- VEP bereits die K 25n dargestellt. Das Land hält die Maßnahme für indisponibel, weil eine bergbauliche Ersatzverpflichtung besteht und schlägt eine Einstufung in Stufe 1 vor. Eigentlich müsste die Maßnahme ausgeplant werden. Der Gutachter/ die Verwaltung schlägt eine Einstufung in Stufe 2 vor, damit die

Maßnahme als solche im Bedarfsplan bleibt. Möglicherweise könnte es so gelingen, eine Entschädigungsleistung für die Finanzierung der K 25n mit zu nutzen!

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 1
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 2

- L 361n, B 264 bis A 1

Die Maßnahme ist in der IGVP nicht enthalten. Der Gutachter/ die Kreisverwaltung hält die Maßnahme wegen der geringen Entlastungswirkung für nicht realisierungswürdig.

- L 103n, Umgehung Fischenich

In der IGVP beträgt der NKQ 0.8 (negativ), der NWP 298 (sehr positiv). Es ist nicht erkennbar, ob beim NKQ die Zubringerfunktion zu einer neuen Rheinbrücke bei Wesseling berücksichtigt worden ist. Trotz der negativen Bewertung hinsichtlich der Naturschutzgüter ist die Bewertung des NWP wegen der besseren Schadstoffsituation und der besseren Anbindung des Godorfer Hafens positiv. Wegen der Ersatzverpflichtung des Bergbautreibenden schlägt das Land eine Einplanung in Stufe 1 vor. Diese Einschätzung deckt sich mit den Empfehlungen des Gutachters/ der Verwaltung, da die K 25 unbedingt eine Weiterführung in Richtung Brühl/ Wesseling/ Rheinbrücke erhalten sollte.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 1
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 1

1.8 Erftstadt

- L 163n, Umgehung Kierdorf/ Köttingen

Die IGVP bewertet den NKQ mit 14 (sehr positiv); den NWP mit 187 (sehr positiv). Das Land schlägt eine Einstufung in Stufe 2 vor. Die Entlastungswirkung für die Orte ist auch in der IGVP sehr gering. Die Maßnahme entlastet die B 265 sowie die L 495. Da diese Straßen sehr leistungsfähig sind, sieht der Gutachter/ die Kreisverwaltung in der Maßnahme keinen Nutzen für die Region. Die positive Einschätzung in der IGVP resultiert aus der Auslagerung des LKW- Verkehrs, insbesondere des LKW- Quell- und Zielverkehrs zu den May- Werken. Dieses Problem könnte aber ggf. auch anderweitig (ohne Ortsumgehung) gelöst werden.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 2
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	

Der Regionalrat teilt die Einschätzung des Landes, dass die Erftstädter Ortsteile Kierdorf und Köttingen dringend vom Durchgangsverkehr entlastet werden müssen. Wegen der relativ geringen Entlastungswirkung der untersuchten Streckenführung fordert der Regionalrat die Landesregierung auf, alternative Streckenführungen gesondert zu untersuchen. Hierbei sind auch Möglichkeiten für eine bessere Anbindung eines Großbetriebes in Köttingen zu berücksichtigen, damit insbesondere der LKW- Quell- und Zielverkehr aus der Ortslage ausgelagert werden kann.

1.9 Brühl

- L 103n, Brühl-Nord

siehe Hürth

- L 150, Ausbau von Brühl bis Godorf

In der IGVP wird die Maßnahme mit einem NKQ von 6.6 (sehr positiv) und einem NWP von 6 bewertet. Das Land schlägt eine Einstufung in Stufe 1 vor. Im VEP ist der 4-streifige Ausbau berücksichtigt, als eigenständige Maßnahme wegen der fortgeschrittenen Planungsüberlegungen aber nicht mehr als Maßnahme aufgeführt, da der hohe Nutzen außer Frage steht.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 1
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 1

1.10 Wesseling

- L 184n, Umgehung Berzdorf

Die IGVP bewertet die Maßnahme eigentlich positiv. Das Land schlägt allerdings mit dem Hinweis „Netzkonzept nicht schlüssig“ eine Ausplanung vor. Im VEP hat sich gezeigt, dass die Maßnahme sinnvoll wäre. Dies liegt daran, dass der VEP den Zusammenhang mit der L 103n und der zusätzlichen Rheinquerung betrachtet. Die IGVP selbst kommt zu dem Ergebnis, dass eine neue Rheinquerung bei Godorf sinnvoll wäre und schlägt für die rechtsrheinische Zubringerstraße eine Einstufung in Stufe 2 vor (vergl. zu Sonstiges). Der Gutachter/ die Kreisverwaltung empfiehlt eine Einstufung der L 184n in Stufe 2, weil linksrheinisch neben der L 103/ L 150 auch eine Zubringerstraße von Wesseling aus sinnvoll wäre.

Beschlussempfehlung Land:	Keine Einplanung
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 2

1.11 Sonstiges

- L 276, Wiederherstellung zwischen Elsdorf und Niederzier

Das Land schlägt eine Einstufung in Stufe 1 vor. Da davon auszugehen ist, dass auf eine Wiederherstellung verzichtet werden kann, würde eine Einstufung in Stufe 2 genügen.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 1
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 2

- L 274, OU Lülsdorf und Langel mit Rheinquerung bei Godorf

Die rechtsrheinische Maßnahme wird mit einem NKQ von 7,4 (sehr positiv) und einem NWP von 803 (sehr positiv) bewertet. Das Land schlägt mit dem Hinweis „Künftige Netzkonzeption im Zuge von Bundesfernstraßenverbindungen (Aufstufung zur B), daher neutrale Führung des Kostenanteils Land“ eine Einplanung in Stufe 2 vor. Dies entspricht der Einschätzung des Gutachters/ der Kreisverwaltung.

Beschlussempfehlung Land:	Stufe 2
Beschlussempfehlung Gutachter/ Verwaltung:	Stufe 2

2. Schienenvorhaben

Die den Rhein-Erft-Kreis im IGVP betreffenden Schienenvorhaben konnten im Rahmen der Abstimmungsgespräche beim VEP noch nicht mit den jeweiligen Kommunen, bzw. dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg (ZV VRS)(=Aufgabenträger) besprochen werden. Somit kann noch keine Wertung seitens des Rhein-Erft-Kreises vorgenommen werden. In dieser Vorlage wird demnach nur eine Auflistung der Schienenvorhaben vorgenommen.

Maßnahmen, die zusätzliche Betriebskostenzuschüsse erfordern (z.B. Steigerung von 30 min – Takt auf 20 min – Takt) werden im Infrastrukturbedarfsplan nicht berücksichtigt.

Bei den o.a. Maßnahmen handelt es sich um

- drei Maßnahmen, die die Stadtbahn betreffen und somit in die Zuständigkeit der Aufgabenträger der jeweiligen Stadtbusgesellschaft, bzw. des Rhein-Erft-Kreises fallen:

a) KVB – Linie 18 (Aufgabenträger ist die Stadt Brühl)

Bau eines zweiten Gleises zwischen Brühl-Schwadorf und Bornheim

Durch den Bau des zweiten Gleises wird die Kapazität stark erhöht und Betriebsbehinderungen auf ein Minimum reduziert

Bewertung in der IGVP: 2,27 NKQ

b) KVB – Linie 19 (Aufgabenträger ist die Stadt Hürth)

Verlängerung der KVB-Linie 19 von Köln-Klettenberg nach Hürth, Einkaufszentrum

Die Stadtbahn-Gesellschaft Rhein-Sieg mbH beabsichtigt, in Zusammenarbeit mit der Stadt Hürth und der HGK AG die Stadtbahn-Strecke der Linie 19 bis Hürth Zentrum zu verlängern. Die Trasse verläuft hinter der Haltestelle Hermülheim in Fahrtrichtung Brühl und verschwenkt nach zirka 300 m auf das vorhandene Industriegleis Richtung Knapsack. Dabei wird die Bonnstraße (L 183) ebenerdig und die Luxemburger Straße (B 265) niveaufrei gekreuzt. Hinter der Luxemburger Straße beginnt der Neubaubereich des Boulevards. Die neue Gleisanlage wendet sich nach Nordwest und erreicht über eine Rampe die Mitellage der geplanten Straße. Die neue Endstelle der Linie 19 liegt unmittelbar hinter der Friedrich-Ebert-Straße am Einkaufszentrum Hürth.

Bewertung in der IGVP: 2,79 NKQ

c) KVB – Linie 7 (Aufgabenträger ist der Rhein-Erft-Kreis)

Verlängerung der KVB-Linie 7 von der bisherigen Endhaltestelle Frechen-Benzelrath bis ins Neubaugebiet Frechen West (Grube Carl)

Bewertung in der IGVP: -0,47 NKQ

- drei Maßnahmen, die den Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn, Regionalbahn sowie RegionalExpress) betreffen und somit in die Zuständigkeit des Zweckverbandes Verkehrsverbund Rhein-Sieg (ZV VRS) fallen:

a) Strecke Köln, Hansaring nach Hürth-Kalscheuren

Ausbau auf S-Bahn-Standard durch Bau von 2 zusätzlichen S-Bahngleisen sowie Anpassung der Bahnhöfe an S-Bahn-Standard, Anlage neuer Bahnhöfe

- zusätzlicher Einsatz der S 14 im 20 min – Takt
- zusätzlicher Einsatz der S 6 im 20 min – Takt
- dadurch Wegfall der RB 24 im 60 min – Takt

- Verbleib von RE 5, RE 12, RB 26 und RB 48

Bewertung in der IGVP: - 0,24 NKQ

b) Strecke Hürth-Kalscheuren nach Bonn, Mehlem (-Remagen)

In Kalscheuren ist eine höhere Ein-/Ausfädelung zu planen.

Ausbau auf S-Bahn-Standard durch Bau von 2 zusätzlichen S-Bahngleisen sowie Anpassung der Bahnhöfe an S-Bahn-Standard, Anlage neuer Bahnhöfe

- zusätzlicher Einsatz einer S-Bahn im 20 min – Takt (HVZ)
30 min – Takt (NVZ)
- dadurch Wegfall der RB 26 und der RB 48 im 60 min – Takt
- Verbleib von RE 5 und RB 30

Bewertung in der IGVP: 0,61 NKQ

c) Strecke Düsseldorf Hbf nach Kerpen-Horrem

Neuer Bahnsteig in Kerpen-Horem; Geschwindigkeitserhöhung im gesamten Streckenverlauf. Neubau und Verlegung von Bahnhöfen, Umwandlung einer RB in eine S-Bahnstrecke

- Einsatz der S 18 im 20 min – Takt
- dadurch Wegfall der RB 38 im 30 min - Takt (HVZ)
60 min – Takt (NVZ)

Bewertung in der IGVP: 2,75 NKQ

Auswirkungen auf die Haushaltswirtschaft

Keine

Im Auftrag

Kohlmann