

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>17</b>

**TOP 8: Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP)  
Drucksache Nr. RR/VK 5/2006**

Vors. Lorth. bedankt sich bei der Verwaltung für die geleistete Herkulesarbeit, die unter erheblichem Zeitdruck stattgefunden habe. Sein Dank gelte auch den Kolleginnen und Kollegen der Verkehrskommission, die die Hauptarbeit geleistet hätten, sodass sich der Regionalrat heute auf Strittiges beziehungsweise auf das, worüber noch abgestimmt werden müsse, konzentrieren könne.

Der Vorsitzende verweist auf die Beschlussvorlage Drucksache Nr. RR/VK 5/2006. Dem Deckblatt sei zu entnehmen, dass die Bezirksregierung die bisherigen für die Verkehrskommission erstellten Drucksachen zur IGVP in dieser Vorlage für die Sitzung des Regionalrats im Hinblick auf den Beschlussvorschlag zusammengeführt sowie die eingegangenen Stellungnahmen der Kreise, Städte, Gemeinden und der Industrie- und Handelskammer in komprimierter Form einbezogen habe. Die Stellungnahmen seien in einem gesonderten Papier zusammengestellt: Information zu TOP 8.

Einige Hinweise für die anwesende Öffentlichkeit: Im Zusammenhang mit der Beratung des IGVP-Entwurfs seien einzelne Projekte in der Öffentlichkeit diskutiert worden, vor allem, wenn es Widerspruch dazu gegeben habe. Die heutige Priorisierung der Projekte für einen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan für die nächsten zehn Jahre - bis 2015 mit einem weiteren Planungsziel - durch den Regionalrat sei kein Ersatz für die Bürgerbeteiligung. Die Bürgerbeteiligung erfolge in den Planfeststellungsverfahren für die einzelnen Projekte. Diese Diskussion werde noch mit den Behörden, die die Planfeststellungsunterlagen erarbeiteten, zu führen sein.

Zunächst hätten die einzelnen Fraktionen Gelegenheit, grundsätzlich zur IGVP Stellung zu beziehen.

Herr Esser (SPD) übt Kritik an der IGVP. Für einen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan, der einen so langen Zeitraum umfasse, sei die Beteiligung der Kommunen und Gebietskörperschaften völlig unzureichend gewesen. Man habe versucht, das eine oder andere im Schnellverfahren abzuklären. Im Ergebnis sei das in vielen Fällen im Sinne des Projekts gelungen. Aber insgesamt sei das Verfahren kritikwürdig gewesen; so könne man in Zukunft nicht mehr miteinander umgehen.

Er danke der Bezirksregierung ausdrücklich für ihre Feststellung zu den Ergebnissen der IGVP, dass die Nutzen-Kosten-Quotienten der Straßenvorhaben grundsätzlich nicht mit denen der Schienenvorhaben vergleichbar seien. Ein Vergleich sei nur innerhalb des jeweiligen Verkehrsträgers schlüssig.

Von daher sei das Ziel der Integrierten Gesamtverkehrsplanung aus seiner Sicht nicht erreicht. Gleichwohl werde man den einzelnen Projekten zustimmen, weil es im Sinne der Regionen wichtig sei, einen Konsens zu erreichen und gegenüber dem Land mit einer Stimme zu sprechen.

Herr Becker (DIE GRÜNEN) bezieht sich auf einige Punkte, die die Grünen schon in der Verkehrskommission angesprochen hätten:

Erstens. Kritikwürdig sei, dass die entsprechenden Untersuchungen zwar im letzten Sommer im Ministerium vorgelegen hätten, aber beim weiteren Vorgehen die Systeme

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>18</b>

matik geändert worden sei: von den Nutzwertpunkten hin zum reinen Kosten-Nutzen-Quotienten. Rein fachlich genüge das den Vorgaben des Gesetzes nicht.

Zweitens. Nach wie vor seien auch die Grünen der Auffassung, dass Schienenvorhaben und Straßenvorhaben völlig ungleichgewichtig bewertet worden seien.

Zusätzlich zu dem, was Kollege Esser schon gesagt habe, sei noch wichtig - erfreulicherweise werde das heute im Regionalrat wohl einvernehmlich so gesehen -, dass wie im Straßenbereich auch bei der Schiene eine weitere Bedarfsstufe nötig sei, innerhalb der man auch Reservemaßnahmen für die Stufe 1 anmelden könne. Allein das mache deutlich, wie unvollständig und unzureichend die Vorschläge des Ministeriums gewesen seien.

Den Ansatz, die Realisierung der Schienenvorhaben daran zu koppeln, dass die Bedienung für die nächsten Jahre sichergestellt werde - es sei schon schlimm genug, dass die Kürzung der Bundesregionalisierungsmittel anstehe -, könne er nur als Willkür gegen den schienengebundenen Verkehr begreifen. Ein zusätzliches K.-o.-Kriterium seien die CO<sub>2</sub>-Belastungen, die erheblich in die IGVP-Bewertung eingeflossen seien; denn schon die standardisierte Bewertung sei beim Schienenverkehr problematisch.

Trotz allem habe man es verstanden - dafür danke er der Bezirksregierung -, sich beim Schienenverkehr intelligent und adäquat zu verhalten. Am Ende werde eine halbwegs vernünftige Liste für den Schienenverkehr stehen.

Beim Straßenverkehr sähen dies die Grünen anders. Deswegen wolle er noch einige Bemerkungen zum weiteren Vorgehen machen. Auf den Seiten 7 bis 11 der Vorlage seien die Beschlussvorschläge für den Regionalrat abgedruckt.

Die Seiten 7 bis 8 hielten die Grünen für unstrittig.

Auf S. 9 bitte man, über Punkt 2 des Beschlussvorschlags zum Bedarfsplan-Entwurf für die Landesstraßenvorhaben gesondert abzustimmen.

Auf den Seiten 10 bis 11 müsse das Wort „Verkehrskommission“ durch „Regionalrat“ ersetzt werden.

Punkt 6 auf S. 11 hielten die Grünen nach den Beschlüssen, die man bereits zur weiteren Vorgehensweise zur Trassensicherung gefasst habe, für entbehrlich und würden deshalb empfehlen, hierüber nicht mehr abzustimmen.

Des Weiteren wolle er den redaktionellen Vorschlag machen, sich im Beschlussvorschlag noch einmal ausdrücklich auf die Anlagen zu beziehen. Die Anlagen seien zwar auf S. 12 angeführt und auch bei den Tabellen selbst in der Überschrift, aber im Beschlusstext sei kein Bezug zu den Anlagen hergestellt worden.

Herr Götz (CDU) äußert, man könne an dem Verfahren sicher das eine oder andere kritisieren, aber entscheidend sei, nachdem der Landesstraßenbedarfsplan seit 1992 nicht mehr fortgeschrieben worden sei und der ÖPNV-Plan seit 1998 brach liege, heute zu Ergebnissen zu kommen.

Zum Verfahren: Den Beschlusstext zu Beginn des CDU-Antrags, der der Verkehrskommission vorgelegen habe, wolle man heute als Ergänzung zur Abstimmung stellen. Darin werde auf das verwiesen, was wirklich beschlossen werde: die Listen mit Maßnahmen bis 2015 und nach 2015. Die Maßnahmen, die nicht mehr enthalten seien, gehörten nicht dazu.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>19</b>

Darin sei auch klargestellt, warum der Regionalrat in Einzelfällen von den vorgegebenen NKQ abweiche - sowohl von der 2,2 bei der Straße als auch von der 1,0 und der 0,0 bei der Schiene.

Die Anpassung an den CDU-Text müsse nur in dem Sinne erfolgen, dass in der neuen Fassung für den Bereich Schiene konsequent von der Reservemaßnahme - Stufe 1/R - und von dem „Weiteren Bedarf nach 2015“ gesprochen werden müsse. - Das sei in der Verkehrskommission unstrittig gewesen und wohl nur untergegangen.

Heute Morgen sei bei den Straßenbaumaßnahmen unter 3 Millionen € Verwirrung entstanden. Dies wolle man auf die Tagesordnung der nächsten Verkehrskommissionssitzung setzen, die vor einer endgültigen Beschlussfassung im Landtag tage. Das reiche zeitlich aus, um gegebenenfalls ergänzende Hinweise zu erhalten oder Beschlüsse zu fassen. Der CDU sei nicht ganz klar, ob irgendetwas durch den Rost gefallen sei, weil alle davon ausgegangen seien, dass Maßnahmen unter 3 Millionen € bis auf besondere Ausnahmen nicht bedarfsplanrelevant seien.

Frau Kirchmeyer (FDP) meint ebenfalls, dass die Beteiligung der Städte und Gemeinden - es gebe zahlreiche Einwände - etwas ins Hintertreffen geraten sei, obwohl alle Fraktionen gut zusammengearbeitet und sich bemüht hätten, noch Hinweise einzubringen. Der Zeitdruck habe zum Konsens geführt; das sei positiv. Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung sei zwar noch nicht das Gelbe vom Ei, aber die stockende Verkehrsplanung im Lande werde jetzt wohl endlich in Gang kommen.

Herr Lindweiler (PDS) schließt sich der von SPD und Grünen geäußerten Kritik hinsichtlich der nach dem Regierungswechsel in Düsseldorf sichtbar gewordenen Schlechterstellung der Schiene in der IGVP inhaltlich voll an.

Die Straßenbaumaßnahmen unter 3 Millionen € seien eine wichtige Schnittstelle für die Beteiligung der Kommunen am Planungsverfahren, die bisher davon ausgegangen seien, dass alle Maßnahmen unter 3 Millionen € nicht bedarfsplanrelevant seien und sie selber zuständig seien. Er rege an, mit den Kommunen zügig bis zur nächsten Regionalratssitzung über die neuen Informationen zu Straßenmaßnahmen unter 3 Millionen € zu kommunizieren, um die erforderlichen kommunalen Stellungnahmen in der Beratung berücksichtigen zu können, wenn durch diesen Aspekt Änderungen der Bedarfsplanung nötig würden.

Vors. Lorth hält fest, dass die Straßenbaumaßnahmen unter 3 Millionen € in der nächsten Verkehrskommissionssitzung besprochen würden.

Die Anhörung zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan werde heute abgeschlossen. Wie sich die einzelnen Vertreter mit den Kommunen rückkoppelten sei deren Sache. Man habe in diesem Regionalrat abweichend von den Regelungen aller Regionalräte Unterkommissionen der Verkehrskommission, die sich ausgesprochen ortsnah mit den Dingen befassten. Man besitze ein ausgeklügeltes, sehr engmaschiges System - zum Teil zum Leidwesen der Bezirksregierung -, sodass alle intensiv mitarbeiten könnten.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>20</b>

Er komme zur Abstimmung. Zunächst habe Kollege Götz beantragt, vorab über den Beschlusstext, der in Drucksache Nr. VK 22/2006 stehe und zum Teil von der Bezirksregierung übernommen worden sei, abzustimmen:

„Der Regionalrat Köln beschließt die nachfolgenden Maßnahmen zur Aufnahme in den Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan (Landesstraße und Schiene). Dabei orientiert er sich nicht ausschließlich am Nutzen-Kosten-Quotienten (NKQ) - welche im Einzelfall nicht nachvollziehbar sind -, sondern auch an regionalen Erfordernissen.

Darüber hinaus sollten im weiteren Verfahren folgende Sachverhalte berücksichtigt werden:

#### Straße

Die Maßnahmen der Liste 2 (in der Fassung Beschluss Regionalrat Köln) sollten sowohl als weiterer Bedarf nach 2015 als auch als potenzielle Reservemaßnahmen zur Liste 1 behandelt werden. Daher ist es erforderlich, auch Maßnahmen aus Liste 2 in den nächsten 10 Jahren planerisch voranbringen zu können, um diese entweder wirklich als Reservemaßnahme in Anspruch nehmen zu können oder bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes aufgrund fortentwickelter Planungen eine vernünftige Entscheidungsgrundlage zu haben. Das Bewertungsverfahren ist grundsätzlich so zu überarbeiten, dass die Ergebnisse auch ohne Gutachterbüros nachvollziehbar und mit anderen Bewertungsmaßstäben in anderen Bundesländern (z. B. standardisierte Bewertung) vergleichbar sind.

#### Schiene

Grundsätzlich sollten die Schienenvorhaben nach der gleichen Systematik behandelt werden wie die Straßenprojekte. Daher ist hier in Ergänzung zu den Listen Anlagen 6 und 7 (DRS VK 171/2005, S. 31 - 33) eine Reserveliste als Planungsreserve und weiterer Bedarf nach 2015 einzuführen. Aufgrund des grundsätzlich anderen Bewertungsverfahrens als bei den Straßenmaßnahmen (u. a. gleiche Bewertungsfaktoren mit anderer Gewichtung, Verfahren im Planfeststellungsverfahren nicht indisponibel) und den daraus systemimmanent schlechteren Bewertungsergebnissen im direkten Vergleich Straße - Schiene ist hierbei die Untergrenze grundsätzlich der NKQ von 0,0 vorausgesetzt worden.

Im Übrigen gilt hier ebenso wie im Bereich Straße, dass das Bewertungsverfahren grundsätzlich so zu überarbeiten ist, dass die Ergebnisse auch ohne Gutachterbüros nachvollziehbar und mit anderen Bewertungsmaßstäben in anderen Bundesländern (z. B. standardisierte Bewertung) vergleichbar sind. Dies ist besonders bei solchen Maßnahmen von entscheidender Bedeutung, die für eine weitergehende Bundesförderung angemeldet werden können/sollen.

Die disponiblen Schienenvorhaben in Anlage 7 (DRS VK 171/2005, S. 33) sollten auf jeden Fall auch ohne Bestellgarantie in den Bedarfsplan aufgenommen werden, da bei der Ungewissheit der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel heute von niemandem eine seriöse Bestellgarantie abgegeben werden kann. Der Regionalrat bekräftigt in diesem Zusammenhang seinen Beschluss vom 9. Dezember 2005.“

Herr Becker (DIE GRÜNEN) führt aus, das gerade Vorgetragene sei in der Verkehrskommission am 10. Februar 2006 beschlossen worden. Darüber hinaus seien aber in der Verkehrskommission unter TOP 4a auch drei Punkte zu Schienen-

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>21</b>

vorhaben einschließlich Trassensicherung beschlossen worden, die die Grünen beantragt hätten. Wenn der Regionalrat den CDU-Antrag vorab beschließe, lege er großen Wert darauf, dass der Regionalrat auch die Punkte der Grünen übernehme.

Er sei bereit, da die Bezirksregierung das Begehren der Grünen übernommen habe, obwohl das auch für den CDU-Antrag zutrefte, lediglich Punkt 3 des Antrags der Grünen, beschlossen in der Verkehrskommission, im Regionalrat zur Abstimmung zu stellen, den die Bezirksregierung noch nicht übernommen habe:

- „3. Die Bezirksregierung Köln wird beauftragt, bis zu den Sommerferien aufzulisten, welche Schienenvorhaben der Trassensicherung unterzogen werden sollen und dazu die entsprechenden Vorschläge für eine jeweilige Festsetzung in den Gebietsentwicklungsplänen vorzustellen.“

Kollege Götz habe in der Verkehrskommission den Hinweis gegeben, das solle nach der Aufstellung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung erfolgen. So habe man das insgesamt beschlossen.

Der Regionalrat Köln fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Die dargestellten Formulierungen aus dem Antrag der CDU-Fraktion und dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, beschlossen in der Verkehrskommission, werden in die IGVP übernommen.

Vors. Lorth stellt fest, dass die Bezirksregierung diesen Beschluss des Regionalrats bei ihrer Endredaktion mit aufnehmen werde, sodass eine lesbare Vorlage zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung nach Düsseldorf gehe. (*Anmerkung: Diese Version ist im Internet als Anlage zum Protokoll einsehbar.*) Im Regionalrat finde keine Redaktionskonferenz statt.

Zu Drucksache Nr. RR/VK 5/2006, S. 7 - 11:

Der Vorsitzende schlägt auf Anregung der Grünen vor, Punkt 2 auf S. 9 erst nach der Abstimmung über die Einzelmaßnahmen in Anlage 1 aufzurufen, da Anlage 1 in Punkt 2 vorkomme.

Herr Götz (CDU) gibt zu bedenken, dass es nicht um eine Abstimmung gehe. Punkt 2 beziehe sich auf die Listen, die man nur zur Kenntnis nehme: Kreuzungsvorhaben und erhaltungsorientierte Maßnahmen. Inhaltlich gehe es um nichts. Deshalb sei der Zeitpunkt der Abstimmung gleichgültig.

Herr Fritsch (Dezernat 58) stellt klar, dass in der heutigen Tischvorlage Drucksache RR/VK 5/2006 auf S. 9 unter Punkt 2 der Beschlussvorschlag aus der Vorlage der Verkehrskommission Drucksache VK 5/2006 wiedergegeben sei. Deshalb beziehe sich der Klammervermerk „in Anlage 1“ auf die damalige Sitzung der Verkehrskommission und nicht auf die heute zur Abstimmung stehende umfangreiche Anlage 1.

Vors. Lorth hält fest, dass man Punkt 2 auf S. 9 trotzdem erst nach der Behandlung der Anlage 1 aufrufen werde.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>22</b>

Der Regionalrat Köln fasst zu Drucksache RR/VK 5/2006, S. 7 - 11, einstimmig folgende Beschlüsse:

*Zum Bedarfsplan-Entwurf bei den Schienenvorhaben des ÖPNV und SPNV*  
(von der Verkehrskommission aus Drucksache VK 5/2006 beschlossen und bereits in Anlage 1 von Drucksache RR/VK 5/2006 eingearbeitet)

1. Der Regionalrat sieht die Vorhaben der Hauptachse Herzogenrath Hbf – Aachen Hbf – Düren Hbf als SPNV-Gesamtmaßnahme.

Der Regionalrat beschließt, die im Bedarfsplan-Entwurf (Anlage 7) enthaltenen Vorhaben Aachen Hbf – Aachen Rothe Erde – Stolberg Hbf (14025, 14027) kostenneutral unter Einbeziehung der Maßnahme 14016 Aachen Hbf – Herzogenrath Hbf auf den gesamten kritischen Bereich der Hauptachse des SPNV auszuweiten. Die veranschlagten Gesamtkosten von 75,3 Mio. € bleiben bestehen. Der Anteil des Bundes für die ABS 4 Köln – Aachen ist nicht Bestandteil dieser Maßnahme; es werden lediglich Verbesserungen für den Schienenpersonennahverkehr erfasst.

Im Einzelnen werden veranschlagt:

Aachen Hbf – Herzogenrath Hbf:	13,3 Mio. €
Aachen Hbf – Langerwehe:	32,3 Mio. €
Langerwehe – Düren Hbf	29,7 Mio. €

2. Der Regionalrat nimmt zur Kenntnis, dass das Vorhaben 14052 Bonn Ramersdorf – Bonn als Teil einer Regio-Stadtbahn mit Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an Bonn Hbf aus technischen (Flughafenbahnhof, Fahrzeuge) und rechtlichen (S-Bahn-Vertrag) Gründen bis 2015 nicht realisierbar ist.

Der Regionalrat beschließt, anstelle der Regio-Stadtbahn die Stadtbahn-Unterführung des Bonner Hauptbahnhofs (Teil der Hardtbergbahn, Vorhaben 14276) zwischen Bonn, Stadthaus – Bonn, Poppeldorfer Allee mit gleichen Kosten in den Bedarfsplan aufzunehmen.

3. Der Regionalrat nimmt zur Kenntnis, dass der Aufgabenträger nur noch einen teilweisen zweigleisigen Ausbau der Gesamtstrecke der ehemaligen Vorgebirgsbahn zwischen Köln – Brühl – Bonn (Stadtbahnlinie 18) beabsichtigt. Die in die laufende Bundesmaßnahme noch aufzunehmenden Ausbaumaßnahmen grenzen nördlich und südlich an die Bedarfsplanstrecke und ermöglichen einerseits die vollständige Integration des Haltepunktes Bornheim Rathaus in den Fahrplan, andererseits den von der Stadt Brühl gewünschten 10-Minuten-Takt zwischen Köln und Schwadorf. Daher sollte der Bedarfsplan auch den gesamten Abschnitt enthalten.

Der Regionalrat beschließt, das Vorhaben unter der Bezeichnung Brühl – Alfter mit gleichen Kosten in den Bedarfsplan aufzunehmen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 5. RR-Sitzung	RR 66/2006	23

4. Der Regionalrat fordert die Landesregierung auf, Optionen zu sichern bzw. Problemlösungen insbesondere für folgende weitere (nicht im Bedarfsplan enthaltene) Vorhaben zu unterstützen:
- a) Leverkusen-Rheindorf – Leverkusen-Küppersteg (13091):  
Untersuchung einer S-Bahnmaßnahme „Köln-Nord“ im Zusammenhang mit dem Rhein-Ruhr-Express und den derzeit infrastrukturell nicht realisierbaren Haltepunkten „CFK-Gelände“ und „Berliner Straße“
  - b) Köln, Hansaring – Hürth-Kalscheuren (14180):  
Realisierung punktueller Maßnahmen auf dem Kölner Westring zur Entzerrung der Verkehre
  - c) Düren – Zülpich – Euskirchen (14073):  
Erhalt als wichtige „Übereck-Verbindung“ für Güterverkehr und damit optional auch für den SPNV

Der Regionalrat beschließt, diese Vorhaben in einen nachrichtlichen Teil unter „Strecken von strategischer Bedeutung für die Netzentwicklung des Personen- und Güterverkehrs“ aufzunehmen.

#### *Zum Bedarfsplan-Entwurf für die Landesstraßenvorhaben*

(von der Verkehrskommission aus Drucksache VK 5/2006 beschlossen und nicht in Anlage 1 von Drucksache RR/VK/2006 eingearbeitet)

1. Der Regionalrat nimmt zur Kenntnis, dass Landesstraßenvorhaben der Kategorien
  - Bestands-/erhaltungsorientierte Ausbaumaßnahmen (landesweit bis 2015: IGVP: 539,1 Mio. € bzw. rund 54 Mio. €/Jahr) und
  - Kreuzungsvorhaben (landesweit bis 2015: IGVP: 87,3 Mio. €)
 nicht Bestandteil des Bedarfsplans sind.  
 Insoweit steht bei den obigen Ausbaumaßnahmen dem Bedarf von jährlich rund 54 Mio. € ein Haushaltsansatz 2005 für Erhaltungsinvestitionen an Landstraßen von lediglich 48 Mio. € gegenüber.  
 Die Kreuzungsvorhaben müssten aus dem allgemeinen Haushaltsansatz für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans bezahlt werden. Hier steht dann einem jährlichen Bedarf von 102,8 Mio. € (das sind Kreuzungsvorhaben plus alle Stufe 1-Maßnahmen) ein jährlicher Haushaltsansatz von nur 67 Mio. €/Jahr gegenüber.  
 Der Regionalrat bittet das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) NRW die für die Realisierung der Vorhaben dieser beiden Gruppen erforderlichen Mittel vollständig in die Finanzplanung mit einzubeziehen.
2. - Beschluss erfolgt nach der Abstimmung über Anlage 1 -

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>24</b>

### *Zu Schienenvorhaben des ÖPNV und SPNV*

(von der Verkehrskommission aus Drucksache VK 17/2006 beschlossen)

- bereits in Anlage 1 von Drucksache RR/VK 5/2006 eingearbeitet:

1. Der Regionalrat beschließt, folgende zwei Schienenvorhaben als „Planungsreserve“ in den Bedarfsplan einzustellen.

a) das Stadtbahnvorhaben Köln Ollenhauerring – Köln Görlinger Zentrum [Mengenich Siedlung] (14198) mit einer oberirdischen Trassenführung bei Gesamtkosten in Höhe von rund 10 Mio. €

Eine oberirdische Lösung, auch unter Erwägung von Trassenalternativen in den Siedlungsbereich hinein, würde im Vergleich zu der bisher vorgesehenen Tunnellösung deutlich niedrigere Investitionskosten, eine bessere Sozialkontrolle und höhere Durchsetzungsfähigkeit bedeuten.

b) das SPNV-Vorhaben [Köln-Messe/Deutz –] Leverkusen-Rheindorf – Leverkusen-Küppersteg [– Langenfeld (Rhld.)] (13091; 23,8 Mio. €)

Das Vorhaben steht im Kontext mit der S-Bahn-Maßnahme „Köln-Nord“ einschließlich dem Bau der Haltepunkte Berliner Straße (Verknüpfung S-Bahn/Stadtbahn) und CFK-Gelände sowie den Planungen zum Rhein-Ruhr-Express (RRX). Das Vorhaben sollte unter der o. g. Bezeichnung, d. h. bis Köln-Messe/Deutz bzw. Langenfeld (Rhld.) geführt werden. In Bezug auf den RRX bezieht sich das Vorhaben nur auf den erforderlichen Nahverkehrsanteil. Die Maßnahme soll dazu beitragen, die auf der Nahverkehrsachse bestehenden Trassenkonflikte und Kapazitätsengpässe zu lösen. Ebenso sollen die Voraussetzungen für den Bau der o. g. neuen S-Bahn-Haltepunkte geschaffen werden.

2. Der Regionalrat fordert das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) NRW auf, die SPNV-Vorhaben zur Siegstrecke und zum Westring Köln

Siegen Hbf – Köln Hbf (14258) und

[Köln Hbf –] Hürth – Kalscheuren – Bonn Mehlem (-Remagen) [– Euskirchen] (14121)

wegen der Höhe der zu veranschlagenden Investitionskosten mittel- bis langfristig als Bundesmaßnahme einzuplanen.

Die Siegstrecke umfasst nach Angaben der DB Netz AG Investitionskosten von rund 103 Mio. € (in der IGVP noch 73 Mio. €). Die Maßnahme setzt eine Bestellgarantie für eine über die bis Au (Sieg) geplante S 19 hinausgehende Betriebsleistung für Regionalzüge zwischen Siegen Hbf und Köln Hbf voraus.

Der Westring Köln umfasst als Arbeitstitel die gesamte westliche Anbindung des Kölner Hbf nach Bonn und Euskirchen. Dabei geht es hier nicht - wie zur IGVP angemeldet - um ein durchgehend zusätzliches

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>25</b>

Gleis für die S-Bahn, sondern um Maßnahmen zur Beseitigung bestehender Infrastrukturengpässe (vgl. auch unter 4.).

3. Der Regionalrat bittet das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) NRW, den für die Realisierung der Maßnahmen zum Bahnknoten Köln (Hbf, Köln-Messe/Deutz) erforderlichen Nahverkehrsanteil in die Finanzplanung vollständig mit einzubeziehen.

- nicht in Anlage 1 von Drucksache RR/VK 5/2006 eingearbeitet:

4. Der regionale Vorschlag zur Priorisierung der Schienenvorhaben im Regierungsbezirk Köln orientiert sich zwar grundsätzlich am Nutzen-Kosten-Quotienten aus der Vorhabenbewertung und der Vermeidung nicht finanzierbarer Betriebsmehrunge, er beachtet dabei jedoch zudem die Dringlichkeit der Beseitigung akuter Infrastrukturprobleme sowie die Sicherung vorhandener Investitionen in die Infrastruktur.

Der Regionalrat fordert das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) NRW auf, diese Gesichtspunkte bei der Überarbeitung des Bedarfsplan-Entwurfs grundsätzlich mit zu berücksichtigen. Die Beseitigung akuter Infrastrukturprobleme soll dazu beitragen, insbesondere auf den Hauptachsen bestehende und absehbare Kapazitätsengpässe und Trassenkonflikte zu lösen. Im Hinblick auf die Sicherung vorhandener Investitionen sollten insbesondere Folgemaßnahmen (z. B. Netzschlüsse zur Optimierung des Betriebs) berücksichtigt werden.

5. Der Regionalrat fordert das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) NRS auf, die Erfahrungen aus dem IGVP-Verfahren (Beteiligung, Überprüfung der Indikatoren, Bewertung kombinierter Vorhaben) im Hinblick auf die nächste Fortschreibung aufzubereiten und für Verbesserungen bzw. Anpassungen der Methodik zu nutzen.

6. Der Regionalrat nimmt zur Kenntnis, dass die gesetzliche Bedarfsplanung gemäß der Präsidialverfügung des Eisenbahn-Bundesamtes zur „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (§ 23 AEG) vom 31.10.2005 bei Eisenbahnstrecken keine Trassensicherung mehr ermöglicht.

Der Erhalt von Eisenbahntrassen kann daher nur noch über die Regional- bzw. Gebietsentwicklungs- und Bauleitplanung erfolgen.

Vors. Lorth ruft Anlage 1 der Drucksache RR/VK 5/2006 auf. Er werde die Listen der Anlage 1 seitenweise aufrufen und in der Regel seitenweise abstimmen lassen, da in den meisten Fällen Einstimmigkeit gegeben sein werde. Wenn jemand zu einem konkreten Projekt einen Antrag stelle, werde die Zeilennummer aufgerufen.

(Im Folgenden werden nur die Maßnahmen mit Seitenzahl und Zeilennummer aufgeführt, zu denen sich Wortmeldungen ergeben.)

Anlage 1, S. 1:

Der Regionalrat Köln beschließt S. 1 einstimmig.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>26</b>

Anlage 1, S. 2, Zeile 16:

Herr Esser (SPD) teilt mit, die SPD ziehe ihren Änderungsantrag zurück. Damit entfalle das Durchstreichen von Zeile 16, und Zeile 101 sei bedeutungslos.

Der Regionalrat Köln fasst folgenden Beschluss:

S. 2 wird einstimmig beschlossen, wobei das Vorhaben in Zeile 16 in Stufe 1 verbleibt, weil der Antrag der SPD, das Vorhaben zurückzustufen, zurückgenommen wurde. - Damit entfällt die korrespondierende Zeile 101.

Anlage 1, S. 3:

Der Regionalrat Köln beschließt S. 3 einstimmig.

Anlage 1, S. 4, Zeile 37:

Vors. Lorth stellt fest, dass die SPD ihren Antrag zurückziehe, sodass Zeile 37 nicht mehr durchgestrichen sei.

Der Regionalrat Köln fasst folgenden Beschluss:

S. 4 wird einstimmig beschlossen, wobei die SPD ihren Antrag zu Zeile 37 zurückgezogen hat, sodass das Vorhaben in Stufe 1 verbleibt. - Damit entfällt die korrespondierende Zeile 123.

Anlage 1, S. 5, Zeile 44:

Vors. Lorth teilt mit, dass die SPD ihren Antrag zu Zeile 44 zurückgezogen habe.

Der Regionalrat Köln fasst folgenden Beschluss:

S. 5 wird einstimmig beschlossen, wobei die SPD ihren Antrag zu Zeile 44 zurückgezogen hat, sodass das Vorhaben in Stufe 1 verbleibt. - Damit entfällt die korrespondierende Zeile 135.

Anlage 1, S. 6:

Der Regionalrat Köln beschließt S. 6 einstimmig.

Anlage 1, S. 7, Zeilen 53, 54 und 55:

Zeilen 53 und 54:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt, die Vorhaben in den Zeilen 53 und 54 zu streichen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>27</b>

Zeile 55:

Herr Götz (CDU) macht zu Zeile 55 deutlich, nachdem die CDU noch einmal Gespräche mit der Stadt Köln und dem Landesbetrieb geführt habe, bleibe es dabei - wie in der Verkehrskommission vorgelegt und in Anlage 1 dargestellt, dass die Maßnahme L 82 mit einem 1. Bauabschnitt in die Liste 1 aufgenommen werden solle, um dort Planungsrecht zu erhalten. Man müsse alle aufgeführten Kosten herausstreichen. Die Realisierung sei zweitrangig. Entscheidend sei, dass im Rahmen der Planung des Ausbaus der A 59 auch der Anschluss an die Ortsumgehung Zündorf mit geplant werden könne. Wenn etwas gebaut werden sollte, dann nur in Form eines 1. Bauabschnitts bis zur Frankfurter Straße mit entsprechender Kostenreduzierung.

Herr Becker (DIE GRÜNEN) sieht das genauso.

Herr Esser (SPD) führt aus, die SPD trage den Vorschlag von Herrn Götz mit, wolle aber auch den 2. Bauabschnitt vorziehen, also in Stufe 1 einstufen.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, die Vorhaben der Zeilen 53 und 54 zu streichen, wird mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Grünen bei Enthaltung der PDS abgelehnt. - Damit sind die Zeilen 53 und 54 mehrheitlich beschlossen.

Zeile 55:

Der weitergehende Antrag der SPD, beide Bauabschnitte in Stufe 1 zu bringen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der SPD abgelehnt.

Der Antrag der CDU, den 1. Bauabschnitt in Stufe 1 aufzunehmen, wird einstimmig angenommen.

Ansonsten wird S. 7 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 8, Zeilen 57, 59 und 62:

Zeile 57:

Herr van den Berg (SPD) nimmt zu dem Antrag der SPD zu Zeile 57 Stellung, die „OU Bergheim-Oberaußem“ in die Stufe 1 zu nehmen. Die Bemerkung, dass eine kurzfristige Realisierung wegen der anlaufenden Tagebauverfüllung nicht erforderlich sei, wolle er insofern ergänzen, dass sich die eigentlich vorgesehene Trasse nicht auf dem Tagebaugelände, sondern am Rand des Tagebaus befinde. Außerdem sei, wie in der Vorlage dargestellt, ein wichtiger Zusammenhang mit der K 22n zu sehen.

Zeile 59:

Herr Tüttenberg (SPD) beantragt für Zeile 59, die OU Rheinbach/Flerzheim in Stufe 2 einzustufen und die dadurch in Stufe 1 freiwerdenden Mittel bei Zeile 72 „Ortsumgehung Niederkassel ...“ für eine Teiltieflage im Bereich der OU Mondorf einzusetzen und bei den Hinweisen die entsprechende Begründung - Verkehrskommission - zu formulieren.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>28</b>

Herr Becker (DIE GRÜNEN) spricht sich bei Zeile 59 dafür aus, bei der Einstufung 5 bleiben. Bei Ablehnung werde man hilfsweise dem Antrag der SPD zustimmen.

Herr Heuel (CDU) macht darauf aufmerksam, dass Herr Tüttenberg mit diesem Antrag bereits in der Verkehrskommission unterlegen sei. Er - Heuel - bitte, diesem Antrag auch im Regionalrat nicht stattzugeben.

Begründung: Die 2 Millionen € wolle Herr Tüttenberg für die Unterführung einer Bahnlinie im Bereich der Stadt Niederkassel einsetzen, auf der viermal am Tag ein Zug fahre. Der Landesbetrieb Straßenbau rate zum jetzigen Zeitpunkt dringend von einer Unterführung ab. Ursprünglich sei eine Überführung der Bahnlinie geplant gewesen; dann sei von der Stadt Niederkassel empfohlen worden, die Bahnlinie zu unterqueren.

Er bitte, die dringend benötigte OU Flerzheim mit den frei gewordenen Mitteln in Höhe von 3,6 Millionen € - im östlichen Rhein-Sieg-Kreis werde eine Straße nicht mehr gebraucht - zu bauen. Die Ortsdurchfahrt Flerzheim sei sehr schmal; die Umgehung werde seit langem von der betroffenen Bevölkerung, aber auch von der Kommune gefordert. Nun biete sich die erste greifbare Chance, zu einer Realisierung zu kommen. Dadurch würde die enge Ortsdurchfahrt erheblich vom Schwerlastverkehr, aber auch vom Tages- und Berufsverkehr, insbesondere in den Morgen- und Abendstunden, entlastet.

Herr Tüttenberg (SPD) hält die von Herrn Heuel vorgetragene Argumente für fachlich nicht stichhaltig. Die Position der Niederlassung Bonn des Landesbetriebs stehe unter der Maßgabe, dass das Ministerium im IGVP-Entwurf den höhengleichen Knotenpunkt vorgetragen habe. Dass die Niederlassung dann genau diese Position vertrete, könne man nicht als Gegenargument zum Votum der SPD anführen, seitens des Regionalrats eine andere Lösung zu befürworten. Die Niederlassung Bonn werde jeden Beschluss, der gefasst werde, fachlich umsetzen. Deshalb bezweifle er die Aussage nachdrücklich, dass der Landesbetrieb dringend von der Realisierung der Tieflage abrate. Es existiere auch bereits eine Planung, die Maßnahme umzusetzen.

Diese Maßnahme sei nicht deshalb notwendig, weil die Stadt Niederkassel, in der die CDU über die absolute Mehrheit verfüge, sich für die Maßnahme ausgesprochen habe, sondern der Grund liege darin: Wenn man die Tieflage nicht realisiere, sei der künftige Knoten der L 269 mit der L 332 nicht, wie geplant, mit einem Kreisverkehrsplatz möglich, sondern mit einer Ampelkreuzung. Das habe negative Auswirkungen auf die Anbindung des Gewerbegebiets und des Neubaugebiets. Von daher halte die SPD insbesondere wegen der hohen Belastung eine vernünftige Organisation dieser Umgehungsstraße für vorrangiger als die sicherlich auch sinnvolle, aber von der Bedeutung nicht so hochrangige Entlastung der Ortsdurchfahrt Rheinbach/Flerzheim.

Herr Götz (CDU) übt Kritik, dass die Diskussionen aus der Verkehrskommission zu einzelnen Maßnahmen wieder aufgerollt würden. Man habe auch in der Verkehrskommission nicht vereinbart, Zeile 59 im Regionalrat noch einmal aufzurufen.

Generell sei zu beachten - damit wende er sich an die Kollegen der SPD-Fraktion -, dass für die Stufe 1 ein finanzieller Rahmen vorgegeben sei. Bisher habe man sich daran gehalten, den Rahmen einhalten zu wollen. 1 Million € nach oben oder unten sei sicherlich kein Problem. Aber es gehe nicht an, nachdem die ursprünglichen

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>29</b>

Streichungsvorschläge der SPD zurückgezogen worden seien, neue Wünsche vorzutragen. Die SPD habe alle Anträge zurückgezogen, Maßnahmen aus Stufe 1 herunterzustufen, um die Gegenfinanzierung anderer Maßnahmen zu sichern. Wenn er die SPD zu Zeile 57 richtig verstehe, solle eine neue Maßnahme aufgenommen werden, die mehr Geld koste, ohne durch Streichungsvorschläge gegenfinanziert zu sein. Deshalb könne man den Anträgen der SPD in diesen Punkten nicht folgen. In der Verkehrskommission habe man sich strikt daran gehalten, wer etwas Neues für die Stufe 1 vorschlage, müsse auch in ähnlicher Höhe eine Einsparung vornehmen. Dem sollte auch der Regionalrat folgen. Eine Stufe 1-Wunschliste zu beschließen, für die das Geld nicht ausreiche, könne man sich sparen.

Herr Tüttenberg (SPD) weist darauf hin, dass aus S. 9 der Vorlage Drucksache RR/VK 5/2006 hervorgehe, dass die gesamte Vorlage maßlos überfinanziert sei. Denn im Landeshaushalt 2006 stünden 67 Millionen € für die Landesstraßenbedarfsmaßnahmen zur Verfügung, während 102,8 Millionen € gebraucht würden. Deshalb sollte man nicht buchhalterisch vorgehen, sondern den Willen der Region formulieren, auch wenn das an der einen oder anderen Stelle 1 Million mehr oder weniger betragen werde. Im Übrigen gingen die anderen Regionen genauso vor.

Herr van den Berg (SPD) setzt den Regionalrat davon in Kenntnis, dass der ihn entsendende Kreistag des Rhein-Erft-Kreises gestern auf Antrag der CDU-Fraktion seinen Regionalratsmitgliedern ein Abstimmungsverhalten nahe gelegt habe, das er gerade nachvollziehe. Von daher habe er die Einsparvorschläge zurückziehen müssen.

Zeile 62:

Herr Götz (CDU) teilt mit, die CDU ziehe ihren Antrag aus der Verkehrskommission zu Zeile 62 zurück.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Zu Zeile 57 wird der Antrag der SPD, die OU Bergheim-Oberaußem in Stufe 1 einzustellen, mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der SPD abgelehnt. - Damit ist die korrespondierende Zeile 98 nicht mehr durchgestrichen.

Zu Zeile 59:

Der Antrag der Grünen, das Vorhaben in Stufe 5 zu belassen, wird mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP gegen die Stimmen von Grünen und PDS abgelehnt.

Der Antrag der SPD, das Vorhaben in Stufe 2 aufzunehmen, wird mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD, Grünen und PDS abgelehnt.

Damit ist die Empfehlung der Verkehrskommission mehrheitlich bestätigt, das Vorhaben in Stufe 1 aufzunehmen.

Ansonsten wird S. 8 einstimmig beschlossen, wobei das Vorhaben in Zeile 62 in Stufe 1 verbleibt, da die CDU ihren Antrag zurückgezogen hat.

Anlage 1, S. 9, Zeilen 66 und 64a (neu):

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>30</b>

Zeile 66:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt Streichung der Maßnahme in Zeile 66.

Zeile 64a (neu):

Herr Tüttenberg (SPD) beantragt, Zeile 185 „OU Dreiborn“ als Zeile 64a einzufügen.

Auch darüber habe man in der Verkehrskommission schon gesprochen. Es gehe um die L 207 und die Panzerstraße am Rande des Naturparks Eifel. Man wolle die 0,8 Millionen € für die Anschlüsse der Panzertrasse an die bisherige L 207 einsetzen, um die Panzertrasse als Umgehung zu nutzen.

Die Begründung seien die Unklarheiten, was das UA II a-Programm angehe, dass auch Neubaumaßnahmen - das sei eine Neubaumaßnahme - unter 3 Millionen € bedarfsplanrelevant seien. Um diese kleine Maßnahme diesen Unsicherheiten nicht auszusetzen, beantrage die SPD für sie die Stufe 1, um ein klares Zeichen zu setzen, dass der Regionalrat dafür sei, diese Maßnahme sehr zeitnah zu realisieren.

Herr Götz (CDU) betont, man sei sich zwar einig, diese Maßnahme realisieren zu wollen, aber bisher davon ausgegangen, dass sie nicht bedarfsplanrelevant sei.

Herr Fritsch (Dezernat 58) antwortet, dass das Ministerium die Maßnahme als bedarfsplanrelevante Neubaumaßnahme eingestuft habe: Stufe 5, also im Bedarfsplan nicht enthalten.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, das Vorhaben in Zeile 66 zu streichen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der Grünen abgelehnt. - Damit wird Zeile 66 mehrheitlich beschlossen.

Dem Antrag der SPD, die bisherige Zeile 185 „OU Dreiborn“ als Zeile 64a als Stufe 1-Maßnahme einzufügen, wird mit den Stimmen von CDU, SPD, FDP und PDS gegen die Stimmen der Grünen zugestimmt. - Damit ist die neue Zeile 64a mehrheitlich beschlossen und die Zeile 185 entfällt.

Ansonsten wird S. 9 einstimmig angenommen.

Anlage 1, S. 10, Zeilen 75 und 76:

Zeile 76:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt Streichung der Maßnahme in Zeile 76.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>31</b>

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der SPD-Antrag, das Vorhaben aus Zeile 75 in Stufe 1 aufzunehmen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der SPD abgelehnt. - Damit wird das Durchstreichen von Zeile 124 hinfällig.

Der Antrag der Grünen, Zeile 76 zu streichen, wird mit den Stimmen von CDU, SPD, FDP und PDS gegen die Stimmen der Grünen abgelehnt. - Damit wird Zeile 76 mehrheitlich beschlossen.

Ansonsten wird S. 10 einstimmig angenommen.

Anlage 1, S. 11, Zeilen 77 und 80:

Zeile 77:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt, die Maßnahme in Zeile 77 zu streichen.

Herr Götz (CDU) macht zu Zeile 77 deutlich, die CDU werde der Aufnahme der Maßnahme in Stufe 1 zustimmen. Damit sei aber noch keine Trassenfestlegung beschlossen, sondern das werde im weiteren Verfahren zu klären sein. Es gehe lediglich darum, die Maßnahme in den Bedarfsplan aufzunehmen.

Herr Becker (DIE GRÜNEN) merkt an, er halte das Gesagte für einen Vorwand. Wer sich genauer mit der Maßnahme beschäftige, wisse, dass de facto nur eine Trasse möglich sei, gegen die sich auch Widerstand rege. Deshalb sei die Entscheidung über die Festlegung der Priorität und die Etatisierung faktisch auch eine Entscheidung in der Sache.

Zeile 80:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt, die Maßnahme in Zeile 80 zu streichen.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Maßnahme in Zeile 77 wird mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP gegen die Stimmen von Grünen und PDS zugestimmt, und damit ist der Antrag der Grünen, die Maßnahme zu streichen, mehrheitlich abgelehnt.

Den Antrag der Grünen, die Maßnahme in Zeile 80 zu streichen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der Grünen abgelehnt. - Damit ist Zeile 80 mehrheitlich beschlossen.

Ansonsten wird S. 11 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 12, Zeile 85:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt, die Maßnahme in Zeile 85 zu streichen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>32</b>

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, Zeile 85 zu streichen, wird mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Grünen bei Enthaltung der PDS abgelehnt. - Damit ist Zeile 85 mehrheitlich beschlossen.

Ansonsten wird S. 12 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 13, Zeilen 90 bis 92 sowie Zeile 93:

Zeilen 90 bis 92:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) bittet, die Zeilen 90 bis 92 zu streichen bzw. nicht in die neu vorgeschlagenen Stufen einzuordnen.

Zeile 93:

Herr Götz (CDU) weist darauf hin, dass in Zeile 93 auf dem Weg von der Verkehrscommission in den Regionalrat etwas verloren gegangen sei. Die Bezeichnung müsse lauten: Neubau L 43 zwischen AS Worringen und OU Fühlingen (zukünftige B 9).

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, die Zeilen 90 bis 92 zu streichen bzw. nicht den vorgeschlagenen Stufen zuzuordnen, wird mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP gegen die Stimmen von Grünen und PDS abgelehnt. - Damit sind die Zeilen 90 bis 92 mehrheitlich beschlossen.

In Zeile 93 wird die Bezeichnung der Maßnahme „Neubau L 43 zwischen AS Worringen und Neusser Landstraße (B 9)“ einstimmig geändert in: Neubau L 43 zwischen AS Worringen und OU Fühlingen (zukünftige B 9).

Ansonsten wird S. 13 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 14, Zeilen 96, 97 und 98:

Zeile 96:

Herr Esser (SPD) will festgehalten wissen, dass sich die SPD bei Zeile 96 enthalte, weil sie vorher mit ihrem Antrag zum 2. Bauabschnitt der OU Zündorf unterlegen sei.

Zeile 97:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt Streichung der Maßnahme in Zeile 97.

Zeile 98:

Herr Esser (SPD) verweist darauf, dass sich die SPD bei Zeile 98 enthalten wolle, da sie bei Zeile 57, diese Maßnahme in Stufe 1 einzuordnen, unterlegen sei.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>33</b>

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Aufnahme von Zeile 96 in Stufe 2 wird mit den Stimmen von CDU, Grünen, FDP und PDS bei Enthaltung der SPD einstimmig zugestimmt.

Der Antrag der Grünen, die Maßnahme in Zeile 97 zu streichen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der Grünen abgelehnt. - Damit ist Zeile 97 mehrheitlich beschlossen.

Ansonsten wird S. 14 - bei Enthaltung der SPD zu Zeile 98 - einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 15, Zeilen 100 bis 104:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt, die Zeilen 100 bis 104 zu streichen.

Herr van den Berg (SPD) macht darauf aufmerksam, dass die SPD ihren Antrag zu Zeile 16 zurückgezogen habe, sodass Zeile 16 in der ursprünglichen Form angenommen worden sei. Damit sei Zeile 101 entfallen.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, die Zeilen 100 sowie 102 bis 104 zu streichen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der Grünen abgelehnt. - Damit sind die Zeilen 100 sowie 102 bis 104 mehrheitlich beschlossen.

Ansonsten wird S. 15 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 16, Zeile 110:

Herr Becker beantragt, Zeile 110 zu streichen.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, Zeile 110 zu streichen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der Grünen abgelehnt. - Damit ist Zeile 110 mehrheitlich beschlossen.

Ansonsten wird S. 16 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 17, Zeilen 115 und 116:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt, die Zeilen 115 und 116 zu streichen.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, die Zeilen 115 und 116 zu streichen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der Grünen abgelehnt. - Damit sind die Zeilen 115 und 116 mehrheitlich beschlossen.

Ansonsten wird S. 17 einstimmig beschlossen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>34</b>

Anlage 1, S. 18, Zeile 117:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt Streichung des Vorhabens in Zeile 117.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, Zeile 117 zu streichen, wird mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Grünen bei Enthaltung der PDS abgelehnt.

Ansonsten wird S. 18 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 19, Zeile 123a (neu):

Herr van den Berg (SPD) führt aus, es gehe um eine neue Zeile 123a. Die SPD beantrage, die bislang auf S. 33, Zeile 198, für den weiteren Bedarf angemeldete Straße L 278, OU Elsdorf/Oberemпт, in Stufe 2 einzuordnen.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der SPD, eine neue Zeile 123a einzufügen, um Zeile 198 aus dem Weiteren Bedarf in Stufe 2 einzuordnen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der SPD und zwei Stimmen der CDU abgelehnt.

Ansonsten wird S. 19 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 20; Zeile 128:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt Streichung des Vorhabens in Zeile 128.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, Zeile 128 zu streichen, wird mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP gegen die Stimmen von Grünen und PDS abgelehnt. - Damit ist Zeile 128 mehrheitlich beschlossen.

Ansonsten wird S. 20 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 21:

Der Regionalrat Köln beschließt S. 21 einstimmig.

Anlage 1, S. 22; Zeile 135:

Herr van den Berg (SPD) verweist darauf, dass die SPD ihren Antrag, die Maßnahme in Zeile 135 nach Stufe 2 zurückzustufen, zurückgezogen habe (siehe korrespondierende Zeile 44), sodass Zeile 135 entfallen sei.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>35</b>

Der Regionalrat Köln fasst folgenden Beschluss:

S. 22 wird einstimmig beschlossen, wobei Zeile 135 entfallen ist.

Anlage 1, S. 23 bis 27:

Der Regionalrat Köln beschließt die Seiten 23 bis 27 einstimmig.

Anlage 1, S. 28, Zeile 166:

Herr Becker (DIE GRÜNEN) beantragt, die Maßnahme in Zeile 166 zu streichen.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, Zeile 166 zu streichen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der Grünen abgelehnt. - Damit wird Zeile 166 mehrheitlich beschlossen.

Ansonsten wird S. 28 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 29 bis 30:

Der Regionalrat Köln beschließt die Seiten 29 bis 30 einstimmig.

Anlage 1, S. 31, Zeile 185:

Herr Tüttenberg (SPD) macht darauf aufmerksam, dass Zeile 185 entfallen sei, da die Maßnahme als Zeile 64a beschlossen worden sei.

Der Regionalrat Köln fasst folgenden Beschluss:

S. 31 wird einstimmig beschlossen, wobei Zeile 185 entfallen ist.

Anlage 1, S. 32, Zeile 190:

Herr Prof. Dr. Möller (CDU) beantragt, die OU Aachen/Richterich - Zeile 190 - aus regionalen Gründen mit zusätzlichen Erläuterungen in die Stufe 2 heraufzusteufen.

Die regionalen Gründe lauteten: Es gebe im Aachener Raum zwei Vorstellungen für eine Ortsumgehung Richterich, einmal die der Stadt Aachen, eine L 231 durch den geplanten Ortsteil Richterich-Dell zu führen, und eine Vorstellung aus dem Landkreis, die die Bundesstraße 258, die nördlich von Richterich verlaufe, favorisiere.

Beide Vorhaben zu realisieren, sei unsinnig. Es müsse ein Kompromiss aus den beiden Vorstellungen gefunden werden. Bei einer Hochstufung würde er den Erläuterungen hinzufügen, dass nur eine der beiden Straßen vollends zu Ende geplant und gebaut werde, aber für die Planungen die Möglichkeit geschaffen werde, die sonst in der Stufe 2 nicht bestehe, die unterschiedlichen Vorstellungen der Stadt Aachen und des Landkreises anzugleichen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>36</b>

Herr Becker (DIE GRÜNEN) meint, richtig sei, dass die Angelegenheit mit der Bundesstraßenplanung zusammenhänge. Richtig sei auch, dass unterschiedliche Stellungnahmen der Stadt Aachen und des Kreises Aachen vorlägen. Die Mehrheit des Kreises schein sich eher auf die Bundesstraßenlösung zu fixieren, insbesondere wegen des Anschlusses des Nordkreises. Gleichwohl gebe es in diesem Zusammenhang noch eine dritte planende Ebene, die Nachbarländer, die auch eigene Autobahnringe um ihre Orte herum planten. Deswegen favorisierten die Grünen die L 231, die eigentlich 231n heißen müsste.

Die Grünen beantragten, abweichend zu Prof. Möller, die Priorisierung in Stufe 1. Es gehe nicht einmal um 1 Million €.

Herr Neitzke (SPD) schließt sich dem Vorschlag von Prof. Möller an. Die SPD lege aber Wert darauf, in den Erläuterungen klar zum Ausdruck zu bringen, dass es einen rechtsgültigen Bundesfernstraßenplan und einen Beschluss des Deutschen Bundestags gebe, die B 258n dorthin zu legen. Der Landesbetrieb Straßenbau sei derzeit dabei, die gesetzlich vorgegebenen Maßnahmen umzusetzen. Auch bei der Provinz Limburg laufe die Maßnahme. Unter diesen Gesichtspunkten sei man mit der Einordnung in Stufe 2\* einverstanden.

Herr Billmann (CDU) ergänzt die Ausführungen von Prof. Möller und geht auf die Meinung der Grünen ein. Der Sachzusammenhang sei nicht zu trennen; das müsste Kollege Becker eigentlich wissen. Der erste und teuerste Teil dieser Straße bestehe nun einmal aus der B 258n, der die Bahn - die Hauptlinie Aachen – Düsseldorf - über- oder unterqueren müsse. Zu der Frage, ob der Bund dieses Stück Eisenbahn übernehmen würde, wenn das Land anschließend mittendrin mit einer Straße anfangen oder auch nicht, müsse der Zusammenhang hergestellt werden, wie es Prof. Möller richtig beantragt habe. Daher komme auch die Idee mit dem Stern, damit eine Planung Klarheit bringe, welche Möglichkeiten mit der Stadt Aachen und vielen Bürgern, die anderer Meinung seien, gangbar seien.

Herr Becker habe einen Zusammenhang vergessen: Diese Straße solle auch Teil einer Ortsumgehung für eine Straße sein, die heute täglich von 25.000 Fahrzeugen befahren werde. Auch Herrn Beckers Darstellung der Situation in den Niederlanden treffe nicht ganz zu. Über den Kommunen stehe die Parkstad Limburg, die den Kommunen nur dann andere Lösungen gestatte, wenn sie diese selber bezahlten. Er - Billmann - bezweifle, dass die Gemeinde Kerkrade angesichts dieser Situation zu Beschlüssen kommen werde, die sie zig Millionen kosten würden.

Die Idee von Prof. Möller, die mit den Parteifreunden in Aachen abgesprochen sei, halte er - Billmann - für besser. Klarzustellen sei auch, dass man diesen Punkt in Herzogenrath im Kooperationsvertrag ausdrücklich für strittig erklärt habe. Jeder suche sich seine Mehrheiten selber.

Herr Becker (DIE GRÜNEN) weist darauf hin, dass das Begehren der Grünen, die Maßnahme in Stufe 1 einzuordnen, nichts damit zu tun habe, ob es um eine Bundes- oder eine Landesstraße gehe. Die Frage, ob das erste, etwas teurere Teilstück als Landes- oder Bundesstraße bezeichnet werde, hänge einzig und allein von der Entscheidung ab, was am Ende geplant werde. Unzweifelhaft sei, dass entweder eine Bundes- oder eine Landesstraße gebaut werde. Der Formelkompromiss Stufe 2\* bedeute doch nur, die CDU verhindere, dass die Maßnahme in den nächsten

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>37</b>

fünf Jahren vorangetrieben werden könne. Deshalb blieben die Grünen bei ihrem Antrag, die Maßnahme in Stufe 1 einzustellen.

Herr Billmann (CDU) betont, es sei schon wichtig, ob der Bund oder das Land die Kosten für diesen einen Kilometer trage, der am teuersten sei. Wer dem Land diese Kosten aufbürden wolle, müsse einen Deckungsvorschlag unterbreiten.

(Herr Becker: Bei 700.000 € nicht!)

Man rede über Millionenbeträge. Die Grünen sollten nicht versuchen, die CDU für dumm zu verkaufen. Man kenne die Bedingungen für diese Straße sehr genau. - Deswegen sei die Argumentation von Prof. Möller richtig; man brauche den Stern, damit die Planung helfe, Klarheit zu gewinnen, welche Straße von wem gebaut werde.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, die Maßnahme in Stufe 1 aufzunehmen, wird - bei Abwesenheit von Herrn Lindweiler (PDS) - mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Grünen abgelehnt.

Der Antrag der CDU, die Maßnahme mit der Eingruppierung Stufe 2\* zu versehen, wird bei Abwesenheit von Herrn Lindweiler (PDS) und Enthaltung der Grünen einstimmig angenommen.

Ansonsten wird S. 32 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 33:

Herr van den Berg (SPD) macht darauf aufmerksam, dass sich die SPD bei Zeile 198 - OU Elsdorf/Oberempt - enthalten werde, da sie mit ihrem Antrag, eine zusätzliche Zeile 123a einzufügen, um diese Ortsumgehung in Stufe 2 zu heben, unterlegen sei.

Der Regionalrat Köln fasst folgenden Beschluss:

S. 33 wird - bei Enthaltung der SPD zu Zeile 198 - einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 34 bis 39:

Der Regionalrat Köln beschließt die Seiten 34 bis 39 einstimmig.

Anlage 1, S. 40 bis 44:

Der Regionalrat Köln beschließt die Seiten 40 bis 44 einstimmig.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>38</b>

Anlage 1, S. 45, Zeile 272:

Herr Götz (CDU) legt Wert darauf, dass die bei Zeile 272 die schriftliche Begründung aus der Verkehrskommission übernommen werde. Es gehe um das Stichwort „drittes Gleis“. Weitere Erläuterungen seien überflüssig, da dies unstrittig gewesen sei.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Es wird einstimmig beschlossen, Zeile 272 durch die Begründung aus der Verkehrskommission zu ergänzen.

S. 45 wird, so ergänzt, einstimmig beschlossen.

Anlage 1, S. 46:

Der Regionalrat Köln beschließt S. 46 einstimmig.

Anlage 1, S. 47, S. 282:

Herr Waddey (DIE GRÜNEN) beantragt die Streichung des Vorhabens in Zeile 282 „Köln: Ost-West-U-Bahn“. Man sei der Meinung, dass das Tieferlegen oder Vergraben bestehender Strecken nicht hineingehöre. Wenn die Maßnahme für die Stadt Köln aus städtebaulichen Gründen erforderlich sein sollte, sei das kein Argument, sie aus Verkehrsmitteln zu bezahlen.

Frau Kirchmeyer (FDP) weist darauf hin, dass das letzte Woche schon in der Verkehrskommission diskutiert worden sei. Der Rat der Stadt Köln habe am Dienstag mit den Stimmen von SPD, CDU und FDP die Planungsaufnahme dieser Ost-West-Stadtbahn beschlossen.

Der Regionalrat Köln fasst folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Grünen, Zeile 282 zu streichen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der Grünen abgelehnt. - Damit wird Zeile 282 mehrheitlich beschlossen.

Ansonsten wird S. 47 einstimmig beschlossen.

Anlage 1, Negativlisten, S. 48 bis 56:

Herr Kuhlisch (Dezernat 58) erläutert, die Negativlisten dienten nur der Information des Regionalrats, welche Maßnahmen weggefallen seien. Das einzige, was innerhalb der Negativlisten zur Abstimmung stehe, sei, Maßnahmen wieder in Stufe 1, Stufe 2 oder in die Reserveliste zu bringen.

Anlage 1, Negativliste, S. 48 und 49, Zeile 289 bzw. 295:

Herr Götz (CDU) beantragt, die Maßnahme in Zeile 289 in Stufe 2 zu bringen. Damit würde Zeile 295 auf S. 49 mit umfasst, die man dann nicht mehr zu beantragen brauche. Man wolle aber die Idee nicht aufgeben, sondern sie als Merkposten im

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>39</b>

Weiteren Bedarf behalten, ohne im Detail festzuhalten, wie eine rechtsrheinische Verbindung letztendlich aussehen und bis wohin sie gehen könnte.

Der Regionalrat Köln fasst folgenden Beschluss:

Der CDU-Antrag, Zeile 289 auf S. 48 in Stufe 2 aufzunehmen, wird bei Enthaltung der FDP einstimmig angenommen.

Anlage 1, Negativliste, S. 49, Zeile 296:

Herr Götz (CDU) gibt zu Protokoll, die Maßnahme in Zeile 296 bleibe in der Stufe, in der sie sich jetzt befinde. Man wolle auch keine Trassensicherung im GEP oder Regionalplan; die Maßnahme solle aus örtlicher Sicht völlig gestrichen werden.

Herr Becker (DIE GRÜNEN) stellt für die Grünen klar, da jetzt schon Hinweise zur Trassensicherung zu Protokoll gegeben würden, dass die Festsetzungen wie bei allen anderen Maßnahmen auch, entsprechend dem gemeinsam gefassten Beschluss, keineswegs entfallen könnten. Vielmehr wolle man das in Ruhe prüfen.

Herr Kuhlisch (Dezernat 58) macht deutlich, zur Trassensicherung gebe es nur protokollarische Hinweise, wie man damit umgehen sollte.

Anlage 1, Negativliste, S. 50, Zeile 300:

Herr Jakob (SPD) beantragt, die Maßnahme in Zeile 300 mit der gleichen Begründung wie bei Zeile 289 in den weiteren Bedarf, Stufe 2, aufzunehmen.

Der Regionalrat Köln fasst folgenden Beschluss:

Der SPD-Antrag zu, Zeile 300 in Stufe 2 aufzunehmen, wird mehrheitlich gegen die Stimmen von SPD und Grünen abgelehnt.

Anlage 1, Negativliste, S. 51:

Herr Esser (SPD) bezieht sich auf die Erläuterung im Kopf der Seite:

„VK-Beschluss: Die Bezirksregierung Köln wird beauftragt, nach dem Beschluss des Landtags, eine Auflistung vorzulegen, welche Schienenvorhaben der Trassensicherung unterzogen werden sollen und dazu die entsprechenden Vorschläge für eine jeweilige Festsetzung in den Gebietsentwicklungsplänen vorzustellen.“

und beantragt, die Worte „nach dem Beschluss des Landtags“ durch „vor dem Beschluss des Landtags“ zu ersetzen.

<b>Sachgebiet:</b>	<b>Drucksache</b>	<b>Seite</b>
<b>Protokoll der 5. RR-Sitzung</b>	<b>RR 66/2006</b>	<b>40</b>

Der Regionalrat Köln fasst folgenden Beschluss:

Der SPD-Antrag, die Worte „nach dem Beschluss des Landtags“ durch „vor dem Beschluss des Landtags“ zu ersetzen, wird mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der SPD abgelehnt.

Anlage 1, S. 52 bis 56:

Vors. Lorth ruft die Seiten 52 bis 56 einzeln auf und stellt fest: keine Wortmeldungen.

Der Vorsitzende ruft, wie zu Beginn vereinbart, S. 9 von Drucksache RR/VK 5/2006 auf, um den noch ausstehenden Punkt 2 abzustimmen. Er lautet:

Der Regionalrat nimmt die zusätzlichen Hinweise (in Anlage 1) zu ausgewählten Landesstraßenvorhaben zur Kenntnis.

Herr Becker (DIE GRÜNEN) begehrt zu Punkt 2 Einzelabstimmung, da die Grünen das nicht so zur Kenntnis nehmen wollten.

Herr Lindweiler (PDS) fragt, ob die Verwaltung kurz ausführen könne, worüber einzeln abgestimmt werden solle.

Herr Fritsch (Dezernat 58) erläutert, der Klammervermerk (in Anlage 1) in Punkt 2 auf S. 9 beziehe sich auf die Tischvorlage aus dem Informationsgespräch mit den Fraktionen, in der die einzelnen Vorhaben noch einmal zusammengefasst dargestellt worden seien mit Bemerkungen der Niederlassungen des Landesbetriebs Straßenbau zu ausgewählten Landesstraßenvorhaben und der Bezirksregierung zu ausgewählten Schienenvorhaben. Sie sei damals als Anlage 1 bezeichnet worden. Der Klammervermerk beziehe sich nicht auf die Anlage 1, die gerade beraten worden sei.

(Zurufe: Das kann man streichen!)

Vors. Lorth hält fest, dass der Regionalrat übereingekommen sei, Punkt 2 auf S. 9 zu streichen.

Der Regionalrat Köln fasst in der Gesamtabstimmung mit großer Mehrheit gegen die Stimmen der Grünen folgenden Beschluss:

Der Regionalrat beschließt den regionalen Vorschlag zur Priorisierung der Vorhaben der IGVP für die Aufstellung des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans und des ÖPNV-Bedarfsplans) gemäß der Empfehlung der Verkehrskommission sowie der vorgelegten Ergänzungen.