

Öffentliche Sitzung

Nichtöffentliche Sitzung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr	06.04.2016
Kreisausschuss	06.04.2016
Kreistag	20.04.2016

Bundesverkehrswegeplan 2030

Am 16.03.2016 wurde der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 durch das Bundesverkehrsministerium veröffentlicht.

Ab 21.03.2016 bis einschließlich zum 02.05.2016 besteht nun für die Öffentlichkeit sowie für Behörden die Möglichkeit, schriftlich zum Bundesverkehrswegeplan Stellung zu nehmen.

In Anbetracht der Kürze der Zeit soll mit dieser Info eine erste Einschätzung zur vorläufigen Beratung gegeben werden. Nach erfolgter Diskussion auf den politischen und fachlichen Ebenen beabsichtigt die Verwaltung, dem Kreistag eine abschließende Stellungnahme zur Weiterleitung an das Bundesverkehrsministerium zum Beschluss vorzulegen.

Mit Beschluss zu D 70/2012 beauftragte der Kreistag die Verwaltung, ausgewählte Straßenbaumaßnahmen für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans an die Straßenbaubehörde des Landes zu melden. Der Katalog mit Maßnahmenvorschlägen der kreisangehörigen Kommunen und der Kreisverwaltung wurde dementsprechend an die Straßenbaubehörde weitergeleitet.

„Ab 2012 erfolgte die Bewertungsphase mit der Prüfung und Bewertung der [...] angemeldeten Projekte.“ (Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 45)

Die Neubewertung der Maßnahmen gliedert sich in folgende Dringlichkeitsstufen:

Vordringlicher Bedarf (VB) / Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)

Wichtigstes Kriterium für die Einstufung der Vorhaben in die Dringlichkeitskategorie VB/VB-E ist das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Innerhalb dieser vordringlichen Projekte sind Vorhaben mit VB-E gekennzeichnet, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe verkehrliche Bedeutung haben und deshalb frühzeitig umgesetzt werden sollen. Voraussetzung dafür ist ein in der Regel hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis und ein hoher Beitrag des Vorhabens zur Minderung bzw. Beseitigung von Engpässen.

Projekte werden zudem nur dann in den VB-E eingestuft, wenn sie keine hohe Umweltbetroffenheit aufweisen bzw. wenn naturschutzfachliche Probleme bereits umfassend in Planfeststellungsverfahren abgearbeitet wurden. Dies soll dazu beitragen, dass die Vorhaben des VB-E zu einem möglichst

frühen Zeitpunkt des Geltungszeitraums des BVWP 2030 begonnen bzw. umgesetzt werden können.
[...]

Weiterer Bedarf / Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB/WB*)

In die Dringlichkeitskategorie WB/WB* werden Vorhaben eingestuft, denen ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben wird, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet. Beim Verkehrsträger Straße sind innerhalb des Weiteren Bedarfs Vorhaben mit Planungsrecht als WB*-Projekte gekennzeichnet. Die Auftragsverwaltungen der Länder können die Projektplanung für Maßnahmen des WB* aufnehmen.“ (Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 11f.)

Für das Kreisgebiet finden in den Projektlisten des Bundesverkehrswegeplans folgende Maßnahmen Berücksichtigung:

	Maßnahme	Invest (Mio. €)	Dringlichkeitskategorie	
			BVWP 2030	BVWP 2003
1	A 1, AS Adenau bis AS Lommersdorf (NW)	126,9	VB	VB
2	A 1, AS Lommersdorf bis AS Blankenheim	49,6	VB	VB
3	B 266, OU Roggendorf	6,6	VB	VB
5	B 265, OU Weiler i.d. Ebene	4	WB	-
4	B 56, OU Euskirchen	33,8	WB*	VB
6	B 265, OU Schleiden / Gemünd	45	WB	-

Unberücksichtigt aus der o.g. Stellungnahme blieben folgende Projektanmeldungen:

aus den Kreisvorschlägen

- AS Satzvey

aus den Vorschlägen kreisangehöriger Kommunen

- Anbindung der L 162 im Bereich der Ortschaft Lüssem an die B 56n
- Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der A 1 für die Ortschaften Pesch, Zingsheim und Engalgau

Zur Nachvollziehbarkeit der Einordnung in die jeweiligen Dringlichkeitsstufen stellt das Bundesverkehrsministerium die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung zur Einsicht im Projektinformationssystem PRINS (<http://www.bvwp-projekte.de>) zur Verfügung.

Die folgenden Bewertungsergebnisse und die Begründung der Dringlichkeit für die Einzelprojekte wurden dem Projektinformationssystem PRINS entnommen:

**A 1, AS Adenau bis AS Lommersdorf (NW) und
A 1, AS Lommersdorf bis AS Blankenheim**

Die Bewertung der Einzelabschnitte in Bezug auf das Gesamtprojekt A 1, AS Kehlberg bis AS Blankenheim wurde bei der Dringlichkeitsbewertung zusammenhängend vorgenommen. Bei den Einzelabschnitten erfolgt jeweils der Verweis auf das Hauptprojekt.

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
-----------------------------	-------------------------

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	5,4
Umweltbetroffenheit (Modul B)	hoch
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	gering
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	nicht bewertungsrelevant

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf.

Vorläufige Stellungnahme aus Sicht der Fachabteilung

Aufgrund des bereits laufenden Planfeststellungsverfahrens und des fortgeschrittenen Umsetzungs- und Abstimmungsstandes ist aus Sicht der Fachabteilung durch das Bundesministerium zu prüfen, ob für den Abschnitt AS Lommersdorf bis AS Blankenheim eine vom Gesamtprojekt abweichende höhere Einstufung in die Dringlichkeitsstufe VB-E erfolgen kann.

B 266, OU Roggendorf

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	5,5
Umweltbetroffenheit (Modul B)	mittel
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	gering
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	hoch

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist aufgrund des hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses vordringlich. Es erfolgt eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf.

Vorläufige Stellungnahme aus Sicht der Fachabteilung

Die Einordnung des Projektes in den Vordringlichen Bedarf ist aus Sicht des Kreises Euskirchen angemessen.

B 265, Weiler der Ebene

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	2,5
Umweltbetroffenheit (Modul B)	gering
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	unbedeutend

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Wegen des vergleichsweise hohen Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt wirtschaftlich. Aufgrund des noch frühen Planungsstandes mit Blick auf die verfügbaren Investitionsmittel erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf.

Vorläufige Stellungnahme aus Sicht der Fachabteilung

Aus Sicht der Fachabteilung kann die Bewertung der städtebaulichen Bedeutung mit Hinblick auf die vorhandene hohe Anwohnerbelastung nicht nachvollzogen werden. Nur durch die Umgehung können die anlastenden Schwerlastverkehre aus der Ortslage abgezogen werden. Ein bereits erfolgter Versuch, durch verkehrlenkende Maßnahmen Milderungen herbei zu führen, ist an der Klage eines Speditions-Unternehmers bereits gescheitert.

Entsprechend der vorliegenden Begründung wird auf das vergleichsweise hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis verwiesen. Die Investitionskosten liegen mit 4,0 Mio. € im niedrigem Niveau der

Bedarfsplanung. Mit Hinblick auf die fünfjährige Bedarfsplanüberprüfung und der damit verbundenen Möglichkeit, eventuell frei werdende Mittel für die Ortsumgehung Weiler einsetzen zu können, besteht für die Maßnahme nur eine Realisierungschance, wenn der Straßenbauverwaltung die Möglichkeit gegeben wird, die begonnenen Planungen weiterführen zu können. Vor diesem Hintergrund wird es für notwendig erachtet, eine Einstufung zumindest in die Dringlichkeitsstufe WB* zu fordern, damit bei zukünftigen Bedarfsplanungen die Voraussetzungen für eine weiterführende Einstufung geschaffen werden können.

B 56, OU Euskirchen

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	3,4
Umweltbetroffenheit (Modul B)	mittel
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	nicht bewertungsrelevant
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	gering

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Das Projekt ist wirtschaftlich und wird dem Weiterem Bedarf mit Planungsrecht zugewiesen, damit mit der Planung unmittelbar begonnen werden kann.

Vorläufige Stellungnahme aus Sicht der Fachabteilung

Entgegen der Begründung sind die Planungen nach Kenntnisstand des Kreises bereits begonnen. Somit handelt es sich planerisch um eine Fortsetzungsmaßnahme, mit dem Ziel des Einstiegs in das Planfeststellungsverfahren. Vor dem Hintergrund der ausgewiesenen Wirtschaftlichkeit und in Anbetracht des im vordringlichen Bedarf eingeordneten Teilprojektes B 56 OU Swisttal/Miel sowie der unter den laufenden Projekten eingegliederten OU-Düren, wird die Einstufung wegen des Netzzusammenhangs als zu gering eingeschätzt. Die Einordnung in den vordringlichen Bedarf erscheint aus Sicht des Kreises insoweit adäquater.

B 265, OU Schleiden

Bewertungsergebnisse	Projektbewertung
Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) (Modul A)	2,2
Umweltbetroffenheit (Modul B)	mittel
Raumordnerische Bedeutung (Modul C)	gering
Städtebauliche Bedeutung (Modul D)	gering

Begründung der Dringlichkeitseinstufung

Aufgrund des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist das Projekt ausreichend wirtschaftlich. Gleichwohl erfolgt eine Einstufung in den Weiteren Bedarf.

Vorläufige Stellungnahme aus Sicht der Fachabteilung

Aufgrund der Ergebnisse der Integrierten Verkehrsplanung des Kreises, wird seitens der Fachabteilung vorgeschlagen, bei der Straßenbaubehörde anzuregen, für zukünftige Bewertungen der Maßnahme eine Untersuchung der Tunnelvariante zur Entlastung der Ortslage Gemünd in die Betrachtungen mit einzubeziehen. Die derzeitige Einstufung des Projektes in den Weiteren Bedarf wird als angemessen angesehen.

Weitere angemeldete Vorhaben

Eine Bewertung der AS Satzvey sowie der o.g. kommunalen Vorschläge wurde nicht vorgenommen. Eine Begründung hierzu liegt nicht vor. Diese ist aus Sicht der Fachabteilung einzufordern.

Seitens der Fachabteilung wird vorgeschlagen, die dargestellten Stellungnahmen zu den Einzelmaßnahmen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Bundesverkehrswegeplan für den Kreis Euskirchen vorzubringen sowie eine Begründung für die Nichtbetrachtung der übrigen gemeldeten Maßnahmen einzufordern.

Generelles

„Auf Grundlage des BVWP werden die Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger entworfen. Diese werden als Anlage der jeweiligen Ausbaugesetze in den Deutschen Bundestag eingebracht und von diesem verbindlich beschlossen. Alle fünf Jahre werden aufgrund gesetzlicher Regelungen Bedarfsplanüberprüfungen durchgeführt.

Auf den nachfolgenden Planungsstufen werden die einzelnen Projekte des BVWP bzw. der Bedarfspläne von den jeweiligen Vorhabenträgern vertieft. Hierbei werden je nach Erfordernis Raumordnungsverfahren, Linien- bzw. Trassenbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren durchlaufen.

Zeitpunkt und Reihenfolge der Projektumsetzungen hängen letztlich von dessen Priorisierung im VB/VB-E, dem Planungsstand sowie den verfügbaren Finanzmitteln ab.“ (Bundesverkehrswegeplan 2030, S. VI)

Wie dem vorangestellten Text des Bundesverkehrswegeplans zu entnehmen ist, stellt die Weiterentwicklung der Planung und der damit verbundenen Abstimmungsstände eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Beibehaltung der Dringlichkeit bei der Bedarfsplanüberprüfung dar. Es ist damit zu rechnen, dass unreife Projekte bei Bedarfsplanüberprüfungen zugunsten anderer Projekte zurückgestellt werden und die Gelder gegebenenfalls auch in andere Bundesländer abfließen.

Insofern wird es für wichtig gehalten, einen Appell an die Landesregierung NRW zu richten, dass die Planungskapazitäten und somit die personellen Ressourcen dem hohen Bedarf an Straßenbaumaßnahmen angepasst werden. Letztendlich können nur fertig geplante Maßnahmen realisiert bzw. bei einer Weiterentwicklung des Bedarfsplanes berücksichtigt werden.

Bereich Schiene

Nachfolgend sind Auszüge aus dem Entwurf des BVWP wiedergegeben, die den Gegenstand und die Grenzen des BVWP aufzeigen sowie den Untersuchungsumfang darstellen. Hierdurch wird die Einstufung der Schienenprojekte nachvollziehbar:

„Der Bundesverkehrswegeplan gilt für den Planungshorizont von 2016 bis 2030 und umfasst sowohl anfallende Erhaltungs- bzw. Ersatzinvestitionen als auch Aus- und Neubauprojekte auf den Verkehrsnetzen der ... Schiene in der Zuständigkeit des Bundes. Bei Aus- und Neubaumaßnahmen konzentriert sich der BVWP auf die Bewertung von Vorhaben, die großräumig wirksam sind sowie eine wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung entfalten.

Beim Verkehrsträger Schiene wurden Projektvorschläge für den BVWP 2030 durch das BMVI gesammelt. Die DB Netz AG, die Bundesländer, Verbände, Initiativen, weitere Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie Bürger haben von der Möglichkeit, dem BMVI Projekte zum Aus- und Neubau von Schienenstrecken zu empfehlen, intensiv Gebrauch gemacht.

Rund 1.100 Vorschläge für Aus- und Neubauvorhaben im Bereich der Schiene wurden dem BMVI im Anmeldezeitraum zum BVWP 2030 übermittelt – davon blieben nach der Bereinigung von Dubletten rd. 400 Projekte übrig. Aus diesen wurden in einer Vorprüfung zunächst diejenigen Projekte identifiziert, die grundsätzlich für die Aufnahme in den BVWP 2030 geeignet waren. Für sämtliche Vorhaben wurde daher eine gutachterliche Erstbewertung durchgeführt, je nach individuellen Erfordernissen in unterschiedlicher Untersuchungstiefe. Wenn ein Projektvorschlag nach gutachterlicher Einschätzung eindeutig unwirtschaftlich war, wurde dieser weniger intensiv untersucht als im Falle einer schwer einschätzbaren Wirtschaftlichkeit. Nicht in den Plan aufgenommen wurden

Projekte aus dem Bereich des Nahverkehrs, da diese Maßnahmen in die Zuständigkeit der Länder fallen.

Nach Abschluss der Erstbewertungen sind ca. 60 Projektvorschläge für Schienenstrecken verblieben, welche die Grundanforderungen zur Aufnahme in den BVWP erfüllten. Aus diesen wurden wiederum 20 Vorhaben aus den Kernbereichen des Schienennetzes ausgewählt, in denen höhere Kapazitäten (abgeleitet aus Engpassanalysen) bzw. kürzere Fahrzeiten am dringendsten erforderlich sind. Diese Projekte wurden in einer 1. Phase für den Entwurf des BVWP 2030 in Form von Nutzen-Kosten-Analysen, umwelt- und naturschutzfachlichen sowie raumordnerischen Beurteilungen vollständig bewertet.

Die verbliebenen Streckenprojekte werden nach derzeitiger gutachterlicher Einschätzung deutlich geringere Wirkungen insbesondere zur Engpassauflösung in den Kernbereichen des Schienennetzes erzielen. Für sie erfolgt die Detailbewertung in einer 2. Phase der Projektbewertungen im Nachgang des BVWP. Im Vordringlichen Bedarf ist ein Budget als Platzhalter für die Projekte vorgesehen, die sich bei den Bewertungen der 2. Phase als sinnvolle Ergänzung des Schienennetzes herausstellen. In der Gesamtschau aller Projekte des Vordringlichen Bedarfs der 1. Phase haben sich die Verkehrsströme so verändert, dass zwar der Großteil der im Bezugsfall identifizierten Engpässe beseitigt wird, zum Teil aber andere kleinere Engpässe auftreten. Für diese Engpässe wurden durch den Bewertungsgutachter bereits Ideen zu deren Beseitigung entwickelt. Die abschließende Untersuchung der verbliebenen Engpässe wird zusammen mit den Projekten der Phase 2 durchgeführt.

Ebenfalls werden die zentralen Großknoten im deutschen Schienennetz erst in der 2. Phase untersucht. Diese Knotenprojekte können voraussichtlich einen wichtigen Beitrag zur Engpassauflösung im Schienennetz leisten. Aufgrund der verkehrlichen Komplexität werden diese Knoten im Nachgang des BVWP detailliert untersucht, um die notwendigen konkreten Maßnahmen in den Knoten zu identifizieren und deren Wirtschaftlichkeit nachzuweisen. Für beide Bereiche ist im Vordringlichen Bedarf ein Budget vorgesehen.“

Der Kreis Euskirchen hatte auf Grundlage der Beschlussfassung zur o.a. D 70/ 2012 lediglich Maßnahmen aus dem Bereich Straße gemeldet. Der NVR hat stellvertretend für die zugehörigen Kreise die Ausbaumaßnahmen zum Knoten Köln in den Regionalrat eingebracht. Die vom NVR und von Dritten gemeldeten Maßnahmen beinhalten auch solche, die das Gebiet des Kreises Euskirchen tangieren:

a) Reaktivierung der Schienenstrecke Euskirchen – Düren

Diese Maßnahme wurde nicht in den BVWP aufgenommen. Ausweislich der gutachterlichen Begründung „würde die Strecke nach dem Bau nicht elektrifiziert und würde damit nicht durch den SPfV (Schienenpersonenfernverkehr) und den SGV (Schienengüterverkehr) genutzt werden. Da es sich daher um eine Maßnahme des SPNV (Schienenpersonennahverkehr) handele, sei der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen.

Vorläufige Stellungnahme aus Sicht der Fachabteilung

Für die Strecke Euskirchen – Düren besteht, zumindest nach derzeitigem Planungsstand, keine fernverkehrliche Relevanz.

Zwar wurde eine Elektrifizierung der Bördebahn für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet. Dies vor dem Hintergrund der vorgesehenen Elektrifizierung der angrenzenden Strecken (Euregiobahn und Nordost RTB im Norden und Eifelbahn und Voreifelbahn im Süden). Hierdurch ergäben sich günstigere Betriebs- bzw. Fahrzeugkosten durch Durchbindungskonzepte.

In Anbetracht vordringlicher Elektrifizierungen an anderer Stelle (Voreifelbahn und Eifelstrecke bis Kall) werden die zeitnahen Umsetzungschancen aber als eher gering eingeschätzt. Die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Bördebahn zur Bewertung des Kosten- Nutzen-Faktors ist derzeit vom NVR nicht geplant.

b) 2-gleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Eifelstrecke zwischen Hürth-Kalscheuren und Ehrang

Auch diese Maßnahme wurde nicht in den BVWP aufgenommen. Gutachterlich begründet wird dies damit, dass „ein Ausbau der Eifelstrecke lediglich zu Entlastungen der Moselstrecke, nicht aber der Strecken entlang des Rheines führen würde und aufgrund der engen Tunnelprofile eine güterverkehrstaugliche Elektrifizierung der Strecke inklusive Tunnelausweitungen sehr kostenintensiv sei. Wegen nicht vorliegender Wirtschaftlichkeit sei das Projekt nicht in den BVWP aufzunehmen.“

Vorläufige Stellungnahme aus Sicht der Fachabteilung

Eine Nutzung der Eifelstrecke im Schienengüterverkehr liegt nicht im Interesse des Kreises Euskirchen, da damit die Betriebsstabilität im SPNV in Frage gestellt und auch eine Lärmbelastung zu befürchten wäre.

Eine Elektrifizierung des Abschnittes zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall wird aber seitens des Kreises Euskirchen nach wie vor als erforderlich angesehen, um Fahrleistungsausweitungen im SPNV zu ermöglichen. Sie gilt als eine Teilmaßnahme des Bahnknotens Köln. Dementsprechend wurde diese Maßnahme auch für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet.

c) Knoten Köln

Die Maßnahme „Knoten Köln“ umfasst mehrere Maßnahmen und wird im Entwurf des BVWP zweimal geführt. Zum einen als "Knoten Köln" (Projektnummer: K - 003 -V01, Vorhaben des Potentiellen Bedarfs) und zum anderen als „Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, ...)“ mit der Projektnummer K-001-V99 als Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung.

Vorläufige Stellungnahme aus Sicht der Fachabteilung

Bei Betrachtung der zugrundeliegenden PRINS ergeben sich Unklarheiten: Das unter der Projektnummer: K - 003 -V01 geführte Projekt enthält in der Beschreibung u.a. die Maßnahme „Überwerfungsbauwerk Hürth-Kalscheuren“ und wird als „Vordringlicher Bedarf“ geführt. Als „betroffen“ wird lediglich die Stadt Köln, und nicht der Rhein-Erft-Kreis sowie mittelbar der Kreis Euskirchen und das Land Rheinland-Pfalz angeführt.

Die Maßnahme mit der Projektnummer K- 001-V99 wird hingegen als Potentieller Bedarf geführt.

Bei Unklarheiten zwischen dem Entwurfstext und den PRINS soll lt. Entwurf des BVWP dieser gelten. Aus Sicht des NVR ist dies auch richtig; die Einstufung „Vordringlicher Bedarf“ im PRINS für die Maßnahme K - 003 -V01 sei falsch. Die Maßnahme sei zunächst einmal in den Potentiellen Weiteren Bedarf eingestuft. Hier werde der NVR zusammen mit DB Netz darauf hinarbeiten, dass der Stufenaufstieg geschafft wird.

Bezüglich der Maßnahme K- 001-V99 sei es als ein erster Erfolg zu werten, für den Knoten Köln erstmalig unter den Großknoten als Vordringlicher Bedarf genannt zu werden.

Der NVR wird als zuständiger Aufgabenträger des SPNV eine Beschlussfassung vorbereiten. Hier sollten die Belange des Kreises Euskirchen berücksichtigt finden. So ist aus Sicht des Kreises Euskirchen auf die Relevanz der Errichtung des Überwerfungsbauwerkes Hürth-Kalscheuren für die Betriebsstabilität der Eifelstrecke hinzuweisen. Die Maßnahme wurde aus diesen Gründen auch seitens des Kreises Euskirchen für den ÖPNV-Bedarfsplan angemeldet.

Herr Dr. Reinkober als Geschäftsführer der NVR GmbH wird gebeten, im Rahmen der Sondersitzung des Fachausschusses am 06.04.2016 eine erste Einschätzung des NVR zu dem Entwurf des BVWP abzugeben und über die weitere Vorgehensweise zu informieren.

gez. i.V. Poth

Landrat

Geschäftsbereichsleiter/in: _____ (Unterschrift)	Abteilungsleiter/in: _____ (Unterschrift)	Sachbearbeiter/in: _____ (Unterschrift)	Kreistagsbüro: _____ (Unterschrift)
--	---	---	---