

Bezirksregierung Köln



Regionalrat des Regierungsbezirks Köln

4. Sitzungsperiode

Drucksache Nr. RR 64/2018

Sitzungsvorlage
für die 18. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln
am 28. September 2018

TOP 3 **Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 17. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 22. Juni 2018**

Rechtsgrundlage: § 18 Geschäftsordnung des Regionalrates (GO)

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

Inhalt: Niederschrift

- Anlagen:
1. Vortrag zu TOP 6
 2. Vortrag zu TOP 11
 3. Anwesenheitsliste

Beschlussvorschlag:

Der Regionalrat Köln genehmigt die Niederschrift.

Stand: 26. Juli 2018

Niederschrift

über das wesentliche Ergebnis der

17. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirks Köln

am Freitag, 22. Juni 2018,

10:00 Uhr bis 12:02 Uhr,

im Plenarsaal der Bezirksregierung Köln

Vorsitzender:

Rainer Deppe (CDU)

Teilnehmer:

siehe beigefügte Anwesenheitsliste

Drucksache Nr.: RR 64/2018	
TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 3 -

Tagesordnung

TOP 1	Feststellung der Tagesordnung	6
TOP 2	Benennung eines stimmberechtigten Mitglieds des Regionalrates zur Mitunterzeichnung der Niederschrift der 17. Sitzung des Regionalrates am 22.06.2018	6
TOP 3	Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 16. Sitzung des Regionalrates am 16.03.2018 Drucksache Nr.: RR 35/2018	6
	Der Regionalrat genehmigt die Niederschrift.	6
TOP 4	Nachbesetzungen – keine Nachbesetzungen –	7
TOP 5	Sachstand zur Metropolregion Rheinland e. V. Regierungspräsidentin Gisela Walsken	7
TOP 6	Vorstellung der Landesinitiative Wohnbauflächen entlang von Schienenhaltepunkten Vortrag Thomas Lennertz (BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH)	8
TOP 7	Änderungsverfahren für den LEP NRW Drucksache Nr. RR 44/2018 (TV)	19

Drucksache Nr.: RR 64/2018	
TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 4 -

TOP 8	23. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln, Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB) Esch und Auweiler, Stadt Köln hier: Aufstellungsbeschluss (Verweis auf Drucksache Nr.: RR 5/2018, RR vom 16.03.2018)	20
	Der Regionalrat stimmt dem Beschlussvorschlag mit den Stimmen von CDU, SPD, FDP, Die Linke, Freie Wähler und PIRATEN gegen die Stimmen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und AfD zu.	24
TOP 9	Regionalplanüberarbeitung Teilplan Nichtenergetische Rohstoffe Drucksache Nr.: RR 43/2018 Der Regionalrat stimmt dem Beschlussvorschlag einstimmig zu.	25
TOP 10	Gesamtüberarbeitung Regionalplan Köln Sachstand Kommunalgespräche und Reserveflächenermittlung (Kreis Euskirchen, Stadt Bonn, Kreis Düren) Drucksache Nr.: RR 42/2018 (Kreis Düren im NV) Der Regionalrat nimmt die Berichte zur Kenntnis.	26
TOP 11	Realisierung von LEADER-Projekten im Regierungsbezirk Köln, Vortrag Guido Forst und Hermann Immer (Bezirksregierung Köln)	26
TOP 12	Fraktionsübergreifender Antrag aus der VK vom 13.04.2018 Elektrifizierung der S-Bahn-Linie 23 Drucksache Nr.: RR 45/2018 Der Regionalrat lehnt den ursprünglichen Antrag vom 9.04.2018 mit den Stimmen von CDU, SPD, FDP, Freie Wähler und AfD gegen die Stimmen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Die LINKE und PIRATEN ab. Der Regionalrat stimmt dem Beschlussvorschlag mit den Stimmen von CDU, SPD, FDP, Freie Wähler und AfD gegen die Stimmen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Die LINKE und PIRATEN zu.	34

Drucksache Nr.: RR 64/2018	
TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 5 -

TOP 13 Freistellung von Bahnbetriebsflächen	34
a) Freistellung von Bahnbetriebsflächen betreffend Flurstücke in Köln-Deutz hier: Bestätigung des Dringlichkeitsbeschlusses	34
Drucksache Nr.: RR 46/2018	
Der Regionalrat bestätigt den Dringlichkeitsbeschluss einstimmig.	34
b) Freistellung von Bahnbetriebsflächen betreffend Flurstücke in Köln-Müngersdorf hier: Bestätigung des Dringlichkeitsbeschlusses	34
Drucksache Nr.: RR 47/2018	
Der Regionalrat bestätigt den Dringlichkeitsbeschluss einstimmig.	35
c) Freistellung von Bahnbetriebsflächen betreffend Flurstücke in Hückelhoven-Ratheim (aktualisiert)	35
Drucksache Nr.: RR 48/2018 (NV)	
Der Regionalrat stimmt dem Beschlussvorschlag einstimmig zu.	35
d) Freistellung von Bahnbetriebsflächen betreffend Flurstücke in Köln-Deutz	35
Drucksache Nr.: RR 59/2018 (NV)	
e) Freistellung von Bahnbetriebsflächen betreffend Flurstücke in Engelskirchen	35
Drucksache Nr.: RR 60/2018 (TV)	
 TOP 14 Anträge	 35
 TOP 15 Anfragen	 35
 TOP 16 Mitteilungen	 36
a) Mitteilung der Bezirksregierung	36
aa) Neuer Windenergieerlass NRW Gemeinsamer Runderlass vom 08.05.2018	36
Drucksache Nr.: RR 56/2018 (NV)	
b) Mitteilung des Vorsitzenden	36

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 6 -

TOP 1 Feststellung der Tagesordnung

Vorsitzender Rainer Deppe stellt die frist- und formgerechte Einladung sowie die Beschlussfähigkeit fest; gegen die Tagesordnung vom 23. Mai 2018 in der aktuellen Fassung vom 20. Juni 2018 ergeben sich keine Einwendungen.

TOP 2 Benennung eines stimmberechtigten Mitglieds des Regionalrates zur Mitunterzeichnung der Niederschrift der 17. Sitzung des Regionalrates am 22.06.2018

Vorsitzender Rainer Deppe teilt mit, als Mitunterzeichner der Niederschrift werde Gerhard Neitzke (SPD) benannt.

TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 16. Sitzung des Regionalrates am 16.03.2018

Drucksache Nr.: RR 35/2018

Vorsitzender Rainer Deppe dankt dem Führer des Stenografisches Protokolls, Stefan Welter, im Namen des Regionalrates, man sei mit den neuen Protokollen sehr zufrieden. Häufig halte man die Protokollerstellung für eine Selbstverständlichkeit, aber wer die Protokolle lesen und freigeben müsse, wisse durchaus um die Unterschiede.

Der **Regionalrat** genehmigt die Niederschrift.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 7 -

TOP 4 Nachbesetzungen

– keine Nachbesetzungen –

TOP 5 Sachstand zur Metropolregion Rheinland e. V. – Regierungspräsidentin Gisela Walsken –

Regierungspräsidentin Gisela Walsken berichtet von der Vorstandssitzung vor wenigen Wochen und hebt einige aus ihrer Sicht entscheidende Punkte heraus.

Zum einen werde sich die Metropolregion Rheinland auf das Projekt „Rheinland Digital“ konzentrieren und im Rahmen des Regio.NRW-Calls einen Projektauftrag starten. Man werde eine Online-Plattform zur digitalen Vermarktung des Rheinlandes mit der Darstellung von Investitionsmöglichkeiten in Verbindung mit dem Metropolraum und dem Kompetenzzentrum Rheinland entwickeln. Es handele sich um ein nennenswertes zweistelliges Fördervolumen, was ihr Haus mit einem externen Partner derzeit vorbereite. Dies stelle einen greifbaren, sichtbaren und wichtigen Baustein der Entwicklung der Metropolregion dar.

Zum anderen werde am 26. September 2018 in der Landesvertretung Nordrhein-Westfalens in Berlin ein Parlamentarischer Abend stattfinden, für den bereits der Landesverkehrsminister Hendrik Wüst sowie der Vorstand der DB AG Ronald Pofalla zugesagt hätten. Dies halte sie für ein gutes Signal, weil es um die Themen Verkehr, Verkehrsinfrastruktur und insbesondere um den Knoten Köln gehen werde. Neben dem Regionalrat seien auch die Vertreterinnen und Vertreter der Kommunalpolitik wichtig.

Sie berichtet von einer gemeinsamen Mobilitätskonferenz zur Zukunft des ÖPNV in der Metropolregion Rheinland am 27. Juni 2018 in Zusammenarbeit mit der IHK Köln. Dabei handele es sich um eine bereits seit längerem bestehende Initiative der IHK Rheinland. Man wolle drei Fragestellungen bearbeiten, nämlich wie sich der ÖPNV künftig wettbewerbsfähig aufstellen könne, welche Rolle in diesem Zusammenhang einzelne Konzepte spielten und welche Rolle der ÖPNV bei städtebaulichen Entwicklungen insbesondere mit Blick auf die Bevölkerungsverdichtung und den Bevölkerungszug spiele. In diesem Zusammenhang werfe man auch einen Blick auf die S-Bahn- und Stadtbahnssysteme der Zukunft. Sie hoffe auf entsprechendes mediales Interesse, um die Metropolregion weiter zu platzieren.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 8 -

Vorsitzender Rainer Deppe weist die Zuschauer auf der Tribüne darauf hin, Beifallskundgebungen sowie Foto- oder Filmaufnahmen hätten zu unterbleiben.

Sodann setzt **Regierungspräsidentin Gisela Walsken** fort, beim noch nicht etablierten Kuratorium gebe es nunmehr einen Besetzungsvorschlag, um Damen und Herren aus dem Rheinland aufgrund ihrer Amtsfunktion sowie wichtige Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens und der Gesellschaft zu berufen. Nach ihrer Einschätzung werde man die Berufungsliste zur nächsten Sitzung des Regionalrates vorlegen können. Derzeit frage man die Bereitschaft zur Teilnahme im Kuratorium ab.

Am 28. September 2018 finde um 16:00 Uhr die nächste Mitgliederversammlung statt, und zwar verabredungsgemäß in Ratingen im Regierungsbezirk Düsseldorf, zu der man noch einladen werde.

Vorsitzender Rainer Deppe dankt der Regierungspräsidentin für ihren Bericht. Er begrüße es, dass das Ganze nun allmählich Formen annehme.

**TOP 6 Vorstellung der Landesinitiative Wohnbauflächen entlang von Schienenhaltepunkten
Vortrag Thomas Lennertz (BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH)**

Thomas Lennertz (BEG NRW) trägt vor¹:

Ich würde Ihnen gerne die Landesinitiative vorstellen, die erst etwas später veröffentlicht wird. Ich denke aber, dass es wichtig ist, Sie frühzeitig zu informieren, was beabsichtigt ist.

Die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft ist eine Tochter des Landes und der Deutschen Bahn AG. Uns gibt es seit 16 Jahren. Wir arbeiten bisher vollständig in 240 Kommunen, sind aber mittlerweile in allen Kommunen des Landes gemeinsam mit den Töchtern der Deutschen Bahn beratend tätig. Wir versuchen seit 16 Jahren, an vielen Stellen Entwicklungen anzustoßen, nachdem es immer wieder Konflikte mit dem Grundstückseigentümer Bahn gab.

Wir bearbeiten alles rund um die Themen Bahnflächen, Bahnstrecken und Bahnhöfe. Wir haben mittlerweile 340 km Radwege auf den Weg gebracht und kümmern uns um Empfangsgebäude, von denen 106 zu 75 % an Kommunen

¹ Die Präsentation findet sich als Anlage zu diesem Protokoll.

veräußert worden sind, damit sie instand gesetzt und erhalten werden können. Wir machen auch sehr viele Infrastrukturprojekte: Busbahnhöfe, P+R-Anlagen und Personenunterführungen. All das initiieren wir. Wir haben eigene Planungsmittel, eigene Finanzmittel aus dem Haushalt des Landes und können für die Kommunen kostenlos diese Untersuchungen und Planungen bewegen.

An vielen Stellen ist es so, dass die Bahn auch eine Barriere darstellt. Wenn Sie überlegen, eine Flächenentwicklung durchzuführen, haben Sie oft damit zu tun, dass die Personenunterführung leider nicht die andere Seite erreicht, sondern auf einem Mittelbahnsteig endet und Sie an die Flächen nicht herankommen. Natürlich gibt es auf den Flächen Probleme: Bodenbelastungen, Artenschutz – wobei die Zauneidechse sehr beliebt ist – und andere Themen. Diese lösen wir dann.

Ich habe Ihnen Beispiele mitgebracht, was das Ziel beim Thema Bauland ist. Ein Beispiel ist Geldern. Geldern ist ein Projekt, bei dem wir es geschafft haben, eine Anbindung der Innenstadt über einen kreativen Weg einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme an eine Flächenentwicklung zu erreichen, ohne eine Verbindung zum Bahnhof aufzubauen. Der ganz einfache Grund dafür ist, dass es sein kann, dass der Bestandsschutz erlischt, wenn Sie bestimmte Einrichtungen des Bahnhofes berühren und Sie dann nicht nur ein Flächenprojekt und eine Eisenbahnkreuzung haben, sondern auch noch die Instandsetzung des Bahnhofes. Damit muss man sehr vorsichtig und kreativ umgehen.

Diese Dinge lösen wir. Wir sind sehr stolz darauf, dass wir es zum Beispiel geschafft haben, ein neu geplantes Finanzamt aus dem Gewerbegebiet am Rand der Stadt zurück in die Innenstadt zu holen. Dort steht es jetzt richtig und ist an der Stelle wunderbar in Funktion. Sie sehen es hier.

Mit den ganzen Themen, die darum liegen, mit den ganzen Prozessen klarzukommen, nicht nur mit der Bauleitplanung, sondern auch den eisenbahnrechtlichen Verfahren – das ergibt die Komplexität, vor der wir stehen. Die Prozesse sind alle langläufig.

Ein anderes Beispiel ist Soest, wo wir direkt am Bahnhof auch eine große Entwicklung haben. Dort gibt es einen neu sanierten Bahnhof, der der Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Stadt gehört. Die gesamte Flächenentwicklung auf der Bahn ist abgeschlossen: Es gibt eine neue Personenunterführung, die verlängert worden ist, und neu entstandene P+R-Einrichtungen. Wir haben an vielen Stellen eine Planung, die über die Bahnfläche hinausgeht, weil es das Ziel ist, Bauland zu aktivieren.

Jetzt kommen wir zur eigentlichen Initiative, weil sie an einem Punkt anfängt, an dem ein Problem besteht. Ich möchte Ihnen das am, glaube ich, aktuell

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 10 -

größten Bauprojekt deutlich machen, das wir seit zweieinhalb Jahren in Duisburg-Wedau machen. Es sind 90 ha, davon 60 ha Wohnen in 3.000 Wohneinheiten. Das Projekt ist lange bekannt, und es haben viele daran gearbeitet. Es ist aber schwierig, weil es eine Ratinger Weststrecke gibt.

Die Reaktivierung dieser Eisenbahnstrecke ist seit 20 Jahren in der Diskussion. Sie ist in der Landeshauptstadt und in Ratingen immer wieder forciert worden. Trotzdem stellt man bei Beginn der Planung plötzlich fest: Ups, an der Stelle des Gleises, das man braucht – was letztlich da durchführt, um eine Verbindung herzustellen –, baut ein Netzbeteiligter Masten für die Verlegung einer 110 kV-Leitung mitten auf die einzig mögliche Stelle. Wir haben uns gefragt, wie es sein kann, dass 20 Jahre Diskussion und Planungsprozesse nicht dazu führen, dass wir zu Lösungen kommen.

Ein zweites Beispiel, das noch gar nicht so lange her ist, liegt in Gelsenkirchen und Herten, wo wir vor einigen Monaten an einem anderen Projekt festgestellt haben, dass ein Haltepunkt einer Eisenbahnstrecke, die im Jahr 2019 ans Netz geht, jetzt noch geplant wird. Alle Planungen sehen so aus, dass die einzige große Flächenentwicklung, die in Nordrhein-Westfalen im nächsten Jahr mit EU-Mitteln gefördert wird und 40 ha umfasst, gar nicht angebunden wird.

Das heißt, es gibt bei denen, die den Verkehr planen, keine Kenntnisse darüber, was an Siedlungsentwicklungen abläuft. Daneben legt man gerade noch eine Lärmschutzwand, für die das Planfeststellungsverfahren läuft, mitten über die mögliche Haltepunktfläche, und der Radweg des RVR wird den Bahnhof nicht mehr erreichen, weil kein Platz mehr da ist.

Es ist wirklich so, dass man sich wundert. Es hat aber damit zu tun, dass die Verfahren so langläufig und so komplex sind, dass anscheinend irgendeine Ebene fehlt, die das koordiniert.

Ein letztes Beispiel ist wieder einmal die Ratinger Weststrecke in Ratingen-Lintorf. Dort gibt es eigentlich wunderbares Baupotenzial, wenn jetzt nicht gerade wieder eine zehn Jahre laufende Planung einer Kreisstraße mit Planfeststellung wäre, die eine Brücke vorsieht, unter die ein drittes Gleis wieder nicht durchpasst, sodass die Möglichkeit einer Verbindung oder erst recht die Einrichtung eines Haltepunktes gar nicht bestünde, wenn das weiterläufe.

Wir haben das zum Anlass genommen, das Ministerium aufzufordern – nicht aufzufordern, sondern wir haben es überzeugen können –, an diesem Thema etwas zu tun. Das Ministerium hat daraufhin eine wunderbare Initiative aufgelegt, mit der es sich darum kümmert, Bauland an Haltepunkten zu aktivieren. Im Koalitionsvertrag der Landesregierung finden Sie dazu deutliche Hinweise.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 11 -

Für die Initiative haben wir vier Ziele formuliert. Wir wollen gemeinsam schauen, wo wir Baulandpotenziale haben. Der nächste Schritt ist zu schauen, was wir an der Infrastruktur tun müssen, wenn wir diese Potenziale nutzen wollen. Denn es nutzt nichts, Siedlungsentwicklung zu machen, wenn die Infrastruktur nicht verzahnt ist. Wir brauchen dann auch verlässliche Mobilitätsangebote. Wenn man vom Haltepunkt etwas weiter weg geht, muss man dort auch hinkommen. Wir hätten es auch gerne, dass die Umsetzung konkret vereinbart werden kann. Das ist der Schwerpunkt dieser Initiative.

Den Prozess mache ich erneut am Beispiel Ratingen-Lintorf deutlich, wo schon vieles nicht so gut funktioniert. Legte man den Haltepunkt, wenn er bei der Reaktivierung neu geplant würde, an diesen Standort, hätte man diese Flächenpotenziale, stieße aber auf Grenzen, wo im Regionalplan an bestimmten Stellen Dinge wie Landschaftsschutz, regionaler Grünzug etc. stehen, und wir können in einem Radius von nur 600 m eigentlich nichts tun.

Zurzeit ist der Haltepunkt an dieser Stelle geplant. Dann stellen Sie fest, dass die Frage, wie viel Bauland geschaffen werden kann, ganz anders aussieht, weil Sie viel weniger Chancen haben. Auch dort gilt, dass wir eigentlich die Verkehrsplanung und die Siedlungsplanung an dieser Stelle zusammen denken müssten. Das will die Initiative erreichen.

Wir haben uns vorgenommen, uns alle Haltepunkte anzuschauen. Wir denken auch über andere Entfernungen nach, weil wir schon glauben, dass der enge Blick auf einen Radius von 300 m oder 600 m nicht funktioniert, weil wir auf die Mobilitätsanbindungen schauen müssen. Wenn eine gute Anbindung mit einer hervorragenden Fahrrad-Anbindung da ist oder kommt – ich will jetzt keinen Radschnellweg nennen, aber es gibt natürlich viele hervorragende Anbindungen –, kann eine Siedlungsentwicklung sehr sinnvoll sein. Das heißt, wenn ich das tue, muss ich den Weg zum Bahnhof mitdenken. Das will die Initiative auf jeden Fall tun, und wir denken an solche Entfernungen. Das sind auch die Dinge, die die Kollegen im Regierungsbezirk Düsseldorf gerade als Maßstab nehmen.

Wir müssen dann schauen, wie wir im Umfeld des Bahnhofs diese Siedlungsflächen erreichen. Was müssen wir am Bahnhof tun? Was ist an Abstellanlagen für den Rad- und Pkw-Verkehr erforderlich? Wie muss die Attraktivität des Haltepunkts gesteigert werden, damit das funktionieren kann? Wie wird Mobilität gedacht? Gibt es Formen von Mobilitätsstationen? Welche Angebote sind im Raum, und wer kann das unterstützen?

Jetzt stellen Sie natürlich fest, dass das sehr anspruchsvoll ist, weil das alles Themen sind, bei denen Sie sagen: Prima, das wollten wir schon immer machen. – Der große Unterschied ist, dass, wenn wir zur Verbindlichkeit kommen

wollen, es also vereinbaren wollen, wir auch die Akteure an den Tisch holen müssen. Dazu kann ich sagen, dass es uns gelungen ist.

Wir haben in der Initiative erreicht, dass wir nicht nur das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung mit den Förderreferaten am Tisch haben, sondern auch das Verkehrsministerium. Sie wissen, dass es auch dort Veränderungen gibt: Es gibt eine neue Abteilung, die gerade die Nahmobilität anders denken will, auch mit Mobilitätskonzepten, die einbezogen ist. Wir haben schon alle Dezernate 35 am Tisch gehabt, und wir haben besprochen, das gemeinsam zu tun. Die Verkehrsverbünde sind bei der Initiative dabei. Die DB Station&Service AG, die die Haltepunkte zum Teil über die Stationsoffensive finanziert, aber auch sozusagen die Herrin des Haltepunktes ist, ist beteiligt, sogar in Form des Leiters aus Düsseldorf. Wir haben DB Immobilien über die Flächen am Tisch sowie die Akteure der Region, die wir einbeziehen wollen.

In den Gesprächen wollen wir schauen, wie wir die Förderangebote, die es gibt, einbeziehen können, wenn wir eine Fläche und dort bestimmte Themen haben. Wir können also unsere Möglichkeiten auf den Bahnflächen einbringen, weil wir Mittel zum Planen und Untersuchen haben. Wir haben die Möglichkeit, über unsere Schwester NRW.URBAN zum Beispiel den „Standortcheck Wohnen“ oder andere Förderinstrumente zu benutzen, um zu schauen, ob der infrage kommende Standort aktiviert werden kann. Wir haben die Möglichkeit, den Flächenpool NRW für die Brachflächen einzubeziehen, sofern es kommunales Interesse an der Fläche gibt. Wir können also frühzeitig schauen, ob man die Fläche über so ein Verfahren aktivieren kann.

Ich will auf das von uns erstellte Baulandportal NRW hinweisen, weil es das erst seit wenigen Wochen gibt. Dort finden Sie mittlerweile alle Förderinstrumente, die zur Flächenaktivierung vom Land angeboten werden. Sie werden dort erläutert und vertieft, und Sie finden dort die Ansprechpartner. Ganz wichtig ist, dass Sie auch anrufen können und es immer jemanden gibt, der Sie am Telefon berät, wenn Sie sich fragen, wie man etwas aktiviert.

Die Zeitschiene sieht folgendermaßen aus: Zurzeit wird eine Kabinettsentscheidung vorbereitet. Der Ausschuss des Landtags wird informiert. Das wird sehr zeitnah kommen, sodass wir im Juli/August mit den Gesprächen beginnen wollen. Wir würden die Gespräche mit der Rheinschiene im Bereich der Regierungsbezirke Düsseldorf und Köln beginnen, weil wir dort die Neuaufstellung des Regionalplans haben sowie die Ergänzung des Regionalplans für mehr Wohnbauland, die von der Landesregierung erbeten worden ist. Das verzahnen wir. Der Anspruch ist, in anderthalb bis zwei Jahren 700 Haltepunkte in Einzelterminen mit den Kommunen besprochen zu haben, um zu schau-

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 13 -

en, ob es Chancen gibt, das zu entwickeln, und an der Stelle einen Schritt weiterzukommen.

Michael Frenzel (SPD) dankt für den Vortrag und zeigt sich vom Vorhaben beeindruckt. Das Problem liege seiner Erfahrung nach nicht nur in der nicht hinreichenden Abstimmung der Planungsprozesse, sondern auch darin, dass die Bahn aufgrund der finanziellen Lage beispielsweise kommunale Vorschläge zur zweiseitigen Anbindung von Schienenhaltepunkten in der Vergangenheit abgelehnt habe. Er fragt nach den Einwirkungsmöglichkeiten der BEG auf die DB, um solche Situationen zu verhindern.

Darüber hinaus möchte er wissen, ob es sich bei der BEG NRW um eine Bahntochter oder um eine Tochter des Landes handele, denn davon hänge ab, wie ernst die Bahn die sicherlich sinnvollen Vorschläge der BEG nehme.

Er fragt nach den Beziehungen zur ursprünglich als Entwicklungsgesellschaft des Landes gegründeten Gesellschaft NRW.URBAN. Unter der neuen Landesregierung stelle sie ihre Entwicklungstätigkeit allerdings mehr oder weniger ein und bringe die vorhandenen Entwicklungsflächen auf den Markt.

Thomas Lennertz (BEG NRW) antwortet, er sei Beamter des Landesministeriums. Es handele sich um eine vom Ministerium gegründete Initiative. Land und Bahn säßen gemeinsam als Gesellschafter an einem Tisch. Man handele im Sinne der Kommunen, um die Hürden von vor 16 Jahren zu überwinden. Vor drei bis vier Jahren hätten 85 % der Kommunen auf Nachfrage mitgeteilt, sie hielten die Arbeit der BEG für gut oder sogar sehr gut. Daher sei er davon überzeugt, man könne viel erreichen.

Wenn er auch nicht von einem Paradigmenwechsel sprechen wolle, so gebe es doch einen Wechsel im Denkprozess. Dies zeige sich vor allem bei den Themen Siedlungsentwicklung und Haltepunkte. Der Leiter der Düsseldorfer Niederlassung wolle sich diese Punkte anschauen und werde sie auch persönlich begleiten.

Bei der Siedlungsentwicklung handele es sich nicht um eine ÖPNV-Maßnahme im eigentlichen Sinne. In der Vergangenheit habe man bei zu erreichenden Haltepunkten sehr viele Kombinationsfördermaßnahmen mit Städtebaufördermitteln und mit Mitteln zur Verkehrsförderung durchgeführt, um Stadtteilverbindungen und Haltepunkteanbindungen zu schaffen. Auf der Homepage finde man dazu sehr viele Referenzprojekte. Diese Verzahnung stelle gerade das Ziel dar.

Dies könne man nicht von heute auf Morgen umsetzen, denn Siedlungsentwicklung brauche ihre Zeit. Parallel gehe man aber frühzeitig auch die Infrastrukturentwicklung mit entsprechenden Fördermitteln an. Es gehe also darum, frühzeitig gemeinsam zu denken und die einzelnen Wege zu planen, um sie am Ende zusammenführen zu können.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 14 -

Mit NRW.URBAN arbeite man Hand in Hand zusammen. Dies gelte beispielsweise auch für den Flächenpool und vieles andere. Es stünden gar nicht mehr so viele Grundstücksfondsflächen zum Verkauf, aber alle anderen Fördermaßnahmen führe man gemeinsam durch. So habe NRW.URBAN auf Initiative des Landes sehr viele Förderangebote für die Kommunen aufgelegt, sodass man mitnichten aus der Unterstützung der Kommunen aussteige.

Stefan Götz (CDU) weist darauf hin, zwar spreche Thomas Lennertz vom ÖPNV, seine Beispiele zeigten allerdings den SPNV. Insofern fragt er nach dem Schwerpunkt der BEG.

Zudem handele es sich ausschließlich um Beispiele aus dem Ruhrgebiet. Thomas Lennertz habe ausgeführt, demnächst wolle man sich auf die Rheinschiene konzentrieren. Daher wolle er wissen, ob Verbindungen wie zum Beispiel Köln–Aachen eine Rolle spielten bzw. wo man auch hier den Schwerpunkt setze.

Thomas Lennertz (BEG NRW) betont, ÖPNV und SPNV nenne er stets in einem Atemzuge, weil man eben nicht nur an die Schiene denke, sondern an die Verzahnung der Schiene mit den ÖPNV-Anbindungen. So gebe es viele Projekte etwa zur Attraktivierung von Bussen am Bahnhof und Ähnlichem. Er stimmt Stefan Götz zu, es gehe um SPNV- und nicht um ÖPNV-Haltepunkte, bei denen es sich eben um 900 handele.

Die Aussage laute: Man komme zu jedem, wolle aber die Reihenfolge etwas verändern, weil man mit den Kollegen der Regionalplanung Hand in Hand zusammenarbeiten wolle und nicht erst dann, wenn der Regionalplanungsprozess weit fortgeschritten sei. Weil die Düsseldorfer Kollegen bis zum Ende des Jahres nachlegen müssten, hätten sie darum gebeten, die Gespräche gemeinsam zu führen, um Flächen identifizieren und gemeinsam überlegen zu können.

Zur Konzentration auf die Rheinschiene führt er aus, es handele sich um eine große Herausforderung, 15 Beteiligte an einen Tisch zu bekommen. Man werde die Kommunen anschreiben und anbieten, im Internet Termine zu buchen. Den Zeitrahmen werde man nach Haltepunkten differenziert festlegen. Zunächst wolle man die Kommunen an den Hauptverkehrsachsen mit Fahrzeitenentfernungen zu den Ballungsräumen von rund einer halben Stunde einladen.

Der ländliche Raum werde genauso mit betrachtet, komme eben nur in einem zweiten Schritt. Dabei handele es sich lediglich um eine Organisationsfrage, denn 700 Haltepunkte bedeuteten sehr viele Gespräche, für die man anderthalb bis zwei Jahre Zeit brauchen werde.

Rolf Beu (GRÜNE) hält die Vernetzung der Gesellschafter Land und Bahn für sinnvoll, denn in vergangenen Zeiten habe beinahe jeder fünfte Deutsche bei der Bahn gearbeitet, und die Bahn habe deutlich mehr Flächen besessen, als sie heute tatsächlich benötige. Die Anpassung an das 21. Jahrhundert dürfe nun aber auch nicht dazu führen, dass man alles verkaufe, denn auch die Bahn brauche nach wie vor Flächenpotenziale für die Zukunft.

Für sinnvoll halte er es allerdings, einzelne nicht mehr benötigte Bahnliegenschaften in zentralen Ortslagen wie beispielsweise in Engelskirchen weiterzuentwickeln, anstatt Beinahe-Ruinen stehen zu lassen, die Fahrgäste und die anliegende Bevölkerung verärgerten.

Reinhold Müller (FDP) zeigt sich über die Dynamik des Vortrags sehr erfreut. Beispiele für Fehlplanungen kennten alle Beteiligten, bei denen es sich bedauerlicherweise nicht um Einzelfälle handele.

Er betont, es gebe nicht „die Bahn“, sondern vielmehr einzelne Segmente im Unternehmen, was es sehr schwer mache, überhaupt einen kompetenten Ansprechpartner für eine konkrete Maßnahme an einem Bahnhof zu finden, und wenn man ihn gefunden habe, sei er nach einem halben Jahr nicht mehr zuständig. In Engelskirchen habe man mit den Unternehmensteilen DB Liegenschaften, DB Immobilien usw. hinreichende Erfahrungen gesammelt.

Insofern habe die BEG eine wichtige Aufgabe übernommen, von der er hoffe, man werde erfolgreich sein, um Nutzungen zu finden, den Innenstädten wieder zu mehr Attraktivität zu verhelfen. Denn heutzutage wollten im Gegensatz zu früher nun alle wieder zentrumsnah wohnen. Man scheue sich nicht, die BEG auch in Anspruch zu nehmen.

Manfred Waddey (GRÜNE) möchte wissen, ob es auch im Regierungsbezirk Köln Projekte gebe, die man kurzfristig oder mittelfristig auf die Agenda setze. Ein negatives Beispiel stelle der Haltepunkt Ertfstadt-Liblar dar, wo man bei der Sanierung des Bahnhofes den Vorplatz zu einem riesigen ebenerdigen Park-and-Ride-Platz umgewandelt habe, der auch Raum für eine Vielzahl an Wohnungen geboten hätte. Er wisse nicht, ob die Stadt Ertfstadt dies nicht gewollt habe oder wem die Flächen ursprünglich gehört hätten. Daher wolle er wissen, ob die BEG in solchen Fällen darauf hinwirken könne, dass so etwas nicht noch einmal geschehe.

Thomas Lennertz (BEG NRW) führt aus, im Jahr der Gründung habe man mit 100 Kommunen angefangen und diese um 105 sowie um weitere 35 Kommunen erweitert. Mit der Immobilienspitze in Berlin habe man zum Sondermodell in Nordrhein-Westfalen mit der gemeinsamen Tochter stets Verhandlungen geführt, weil es zu Anfang große Skepsis gegeben habe. Man habe wohl darauf spekuliert, dass die Ge-

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 16 -

sellschaft untergehen würde. Nach dem zwischenzeitlichen großen Erfolg gebe es nun aber die entsprechende Überzeugung.

In den in 16 Jahren betreuten 240 Kommunen sei heute alles erledigt. 79 % der betreuten Flächen hätten Kommunen oder kommunale Töchter erworben. Auch Bahnstrecken würden nicht privatisiert, um nicht getrennt zu werden.

Mit Blick auf die Größe der Kommunen und der Dynamik auf dem Baulandmarkt im Regierungsbezirk Köln habe die Bahn durch ihre Tochter abwickeln lassen wollen. Vor zehn Jahren noch habe es eine große Nachfrage gegenüber der Bahn als zweitgrößtem Grundstückseigentümer in Deutschland an Flächen gegeben. Nun komme man zu den Flächen, an denen es immer schwieriger werde.

Deshalb habe man vor anderthalb Jahren beschlossen zu kooperieren. Nun gebe es 15 Standorte. In Köln betreue man zum Beispiel drei schwierige Standorte, denn die BEG könne mit öffentlichen Mitteln Planungsprozesse anstoßen, wenn es beispielsweise um Grundstücke an einer sechsspurigen Straße mit der Auflage gehe, die Feinstaubproblematik zu lösen. Für so etwas habe die Bahn kein Geld und verkaufe deshalb an einen Investor, der es nach einem Jahr wieder zurückgebe. Deshalb lege man nun lieber Prozesse darauf und handele nun entsprechend. Für den von Manfred Waddey genannten Standort sei man hingegen nicht zuständig gewesen.

Verkehr am Haltepunkte werde zum Thema. Die Chance für mehrgeschossige Parkierungseinrichtungen habe schon immer bestanden; sie hänge allerdings mit den Fördervolumina zusammen, sodass man entsprechend begründen müsse. Wenn ein Eigentümer für Stellplätze gefördert werde, baue er sie eben. Er, Lennertz, halte dies städtebaulich für nicht richtig, weil man soziale Kontrolle und Leben vor Ort brauche.

Deshalb plane und finanziere man mit den Kommunen an vielen Stellen mehrgeschossige Parkierungseinrichtungen und entwickle die Flächen. Es gehe also um die Frage der Nachverdichtung. Dabei gehe es aber auch um die Rückforderung von Fördermitteln, Zweckbindungsfristen usw., wofür man Lösungen finden müsse. Es bestehe aber das große Anliegen, dass solche Standorte anders aussehen sollten. Niemand, der den ÖPNV und SPNV nutze, wolle dort im Winter um 16:00 Uhr weit und breit niemanden mehr sehen.

Bettina Herlitzius (GRÜNE) dankt für den interessanten Vortrag und erinnert an ein Wohnraumförderprogramm eines Bauministers mit genau dieser Zielsetzung, weshalb sie davon ausgehe, dass man diese Initiative auch mit anderen Landesprogrammen verknüpfe.

Die vorgestellten Beispiele verdeutlichten das Dilemma, dass die Strukturen und Planungsebenen genau zu solchen Problemen führten. So stelle man etwa derzeit den Regionalplan auf, aber die Verkehrsflächen würden nur nachrichtlich erwähnt.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 17 -

Somit fehle die ganzheitliche Verknüpfung in einer Hand. Die Landesebene hingegen könne so kleinteilig wiederum nicht planen. Deshalb appelliert sie an das Verkehrsministerium, die Planungsstrukturen in NRW nachzuschärfen und gegebenenfalls Kompetenzen zu verändern.

Für Menschen mit Behinderungen, mit chronischen Erkrankungen, für Familien und älter werdende Menschen stelle eine öffentliche Toilette die Voraussetzung für ihre Mobilität dar. Beim Verkauf von Bahnhofsgebäuden auch an Kommunen stelle sie häufiger fest, dass die bislang bestehende öffentliche Toilette wegfallt. Beim Verkauf oder der Vermietung von Bahnhofsobjekten möge man dies daher vertraglich festschreiben.

Thomas Lennertz (BEG NRW) erläutert, von den über 100 durch die BEG betreuten Gebäuden seien 23 % privatisiert worden. In diesem Fall hätten weder die Kommune noch die Region dem eine Bedeutung beigemessen, was man ehrlicherweise feststellen müsse. Vor 18 Jahren seien bundesweit über 1.000 Empfangsgebäude an einen überregionalen Investor verkauft worden. In Nordrhein-Westfalen habe man mit einem speziellen Modell dagegegenthalten und deshalb nur zwei solcher Gebäude. Bayern hingegen habe gegenwärtig 200 Empfangsgebäude in der Insolvenzmasse.

Vor ungefähr einem Jahr habe man eine Umfrage unter den Bürgermeistern gemacht, die einen der über 80 Bahnhöfe gekauft hätten, und nach Überlegungen gefragt, die Bahnhöfe wieder zu verkaufen. Im Ergebnis wollten 95 % die Gebäude behalten. Gerade bei den kleineren Gebäuden sei der Akteurswechsel im bestehenden System zwingend. Mit Paderborn und Wuppertal betreue man gegenwärtig zwei große Bahnhöfe, bei denen ebenfalls Verkauf als Lösung gesehen werde, denn anders funktioniere es nicht, wenn man einen attraktiven Bahnhof haben wolle.

Zu Anfang seines Vortrages habe Thomas Lennertz ausgeführt, so **Vorsitzender Rainer Deppe**, man bewege sich unterhalb der Regionalplanungsebene, aber oberhalb der Bauleitplanung. Auf der letzten Folie lese man von der Anpassung der Regionalplanung. Insofern möchte er wissen, ob es Fälle oder Situationen gebe, bei denen die BEG die Hilfe des Regionalrates brauche, der stark an der regionalen Entwicklung des Regierungsbezirkes interessiert sei. Möglicherweise auf unterschiedlichen Wegen wollten doch alle gemeinsam weiterkommen, die Mobilität erhalten sowie die weiteren Herausforderungen wie beispielsweise Wohnen und Gewerbe gut voranbringen.

Thomas Lennertz (BEG NRW) antwortet, momentan führe man in enger Verzahnung Gespräche mit der Regionalplanungsbehörde. Wo man gemeinsam die Meinung vertrete, dass es sinnvoll sei, vereinbare man bestimmte Dinge. Es werde aber

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 18 -

auch Fälle geben, in denen es keine gemeinsame Meinung gebe, was man erfassen wolle.

Er nehme an vielen Stellen einen Faktor wahr, der momentan noch nicht im Blick sei, dass nämlich zwar die Verwaltung ein Problem einer größeren Kommune regional lösen wolle, allerdings die Politik in einer Kommune nicht mehr. Dies werde zu einer Grundsatzdiskussion führen, denn man werde Ergebniskarten entwerfen, durch die sichtbar werde, warum Entwicklungen an einer bestimmten Stelle möglich seien oder eben auch nicht. Dies könne zu der Frage nach regionalem Denken führen und ob es zusammen nicht besser funktioniere.

Er stoße nämlich häufig auf das Phänomen, dass man eine vernünftige Dichte haben wolle, wenn es einen Haltepunkt gebe. Dabei spreche er nicht von komplett mehrgeschossige Bebauung, wohl aber von kompakterer Bauweise auf kleineren Grundstücken, weil möglichst viele Menschen nutzen sollten. Er erlebe an vielen Stellen, dass man nicht mehr wolle, weil man durch sei.

Vorsitzender Rainer Deppe betont, auch vor einer negativen Entscheidung könne Thomas Lennertz gerne wieder auf den Regionalrat zukommen.

Paul Hebbel (CDU) greift die mehrstöckigen Parkierungseinrichtungen an Bahnhöfen auf, die vor dem Hintergrund der gegenwärtig allenthalben geführten Mobilitätsdiskussion von weiten Teilen der Politik generell infrage gestellt würden, um die Menschen dazu zu bewegen, mit dem Bus zum Bahnhof zu fahren. Er fordert Thomas Lennertz auf, ruhig ein bisschen stärker auf die örtliche Politik zuzugehen.

Thomas Lennertz (BEG NRW) meint, zunächst müsse man sich streckenbezogen die Arbeitsteilung bei den Haltepunkten anschauen, denn an manchen könne man aus verkehrlicher Sicht nicht guten Gewissens weitere Parkierungseinrichtungen errichten. Andererseits erlebe man dort unheimlichen Parkdruck, wo es in einem Zweckverband eine Preisstufenschwelle gebe. Dort baue man immer mehr riesige Parkierungseinrichtungen. Dabei handele es sich um Grundsatzfragen, die man mit der Politik diskutieren müsse. Ein Haltepunkt brauche gewisse Stellplatzzahlen – zwar nicht in der absoluten Innenstadt, wohl aber am Rand.

Natürlich wolle man die Menschen dazu bewegen umzusteigen und ihren Weg in den Ballungsraum über die Schiene zu finden, anstatt ihnen kein Angebot zu machen. Dies müsse genau untersucht und austariert sein. Ein hartes Nein funktioniere an dieser Stelle nicht.

Rolf Beu (GRÜNE) regt an, Thomas Lennertz möge seinen Vortrag auch im NVR halten, von dem man viele Anregungen übernehme, um auch dort eine entsprechende Diskussion zu ermöglichen.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 19 -

Vorsitzender Rainer Deppe meint, diese Anregung falle gewiss auf fruchtbaren Boden, und dankt Thomas Lennertz für den Bericht. Er wünscht ihm viel Erfolg für seine Arbeit und wiederholt sein Angebot, auf den Regionalrat zuzukommen, wenn man helfen und unterstützen könne, weil es ein großes und gemeinsames Interesse gebe.

TOP 7 **Änderungsverfahren für den LEP NRW**

Drucksache Nr. RR 44/2018 (TV)

Vorsitzender Rainer Deppe weist auf die Möglichkeit aller Beteiligten hin, bis zum 15. Juli 2018 Stellungnahmen abzugeben. Dass die Bezirksregierung ihre Stellungnahme, die nun allen vorliegen dürfte, unabhängig vom Regionalrat abgebe, sei so besprochen gewesen.

Rolf Beu (GRÜNE) möchte wissen, ob es wie ursprünglich geplant eine gemeinsame Stellungnahme der Bezirksregierungen geben werde.

ABtDir Udo Kotzea (Bezirksregierung) teilt mit, die gemeinsame Stellungnahme der Bezirksregierungen befinde sich gegenwärtig in der Schlussabstimmung, für die die Bezirksregierung Köln die Federführung innehat. Zu Detailfragen könne jede Bezirksregierung darüber hinaus ihre eigene Sichtweise als Anlage beifügen, um dem Ministerium ein komplettes Bild der Sicht der Verwaltung zu übermitteln.

Vorsitzender Rainer Deppe teilt auf Nachfrage von **Rolf Beu (GRÜNE)** mit, beide würden zeitgleich zur Verfügung gestellt.

Bettina Herlitzius (GRÜNE) möchte wissen, ob der Regionalrat darüber informiert werde, inwieweit die kritischen Anregungen und rechtlichen Hinweise aufgegriffen würden.

Vorsitzender Rainer Deppe meint, dies liege im Wesen des Beteiligungsverfahrens. Weil es sich nur um Änderungen handele, sei das Ergebnis nicht so umfangreich wie der aktuelle LEP. Wenn man das Ergebnis nicht selbst ermitteln könne, werde man sicherlich Fragen an die Bezirksregierung richten können.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 20 -

**TOP 8 23. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln,
Teilabschnitt Region Köln, Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)
Esch und Auweiler, Stadt Köln
hier: Aufstellungsbeschluss**

(Verweis auf Drucksache Nr.: RR 5/2018, RR vom 16.03.2018)

Stefan Götz (CDU) meint, sicherlich seien alle von den Betroffenen vor Ort mit der Bitte angeschrieben worden, heute keine Entscheidung zu treffen. Im Ergebnis wollten die Menschen immer von Anfang an wissen, wo der Verkehr entlang fließe und wie hoch die Bebauung werde. Dass man dies nicht in einem Regionalplan regeln könne, sei manchem nur schwer zu vermitteln, und manche wollten es auch nicht erklärt bekommen.

Diese Fragen werde im Anschluss nach dem Beschluss des Regionalrates die Stadt Köln alle beantworten. Zudem hätten die politischen Gremien eine Machbarkeitsstudie zur ÖPNV-Anbindung vor der konkreten Planung beschlossen. Auch dies müsse man berücksichtigen, bevor man mit der konkreten Planung darüber beginne, wo wie viele Häuser mit welcher Höhe sowie weitere Infrastruktureinrichtungen gebaut würden.

Am Ende des Prozesses werde man wissen, was herauskomme, was man zu Beginn des Prozesses schlichtweg noch nicht wissen könne. Fasste man den Beschluss heute nicht, ginge die Diskussion zwar weiter, man käme aber zu keinen Ergebnissen.

Michael Frenzel (SPD) schließt sich Stefan Götz an, die Stadt Köln müsse diese Fragen beantworten. Der Regionalrat prüfe lediglich die Gesetzeskonformität des Antrags der Kommune, wozu die Bezirksregierung Stellung nehmen möge. Seine Fraktion könne gegenwärtig keinen Gesetzesverstoß erkennen.

Die Planungshoheit der Kommune genieße Verfassungsrang, sodass der Regionalrat sie nicht unterbrechen könne, wenn sie rechtmäßig erfolge. Die Stadt Köln sei Herrin des Verfahrens und könne die Regionalplanänderung fortführen oder aufhalten und eigene Planungen durchführen. Seines Wissens nach befänden sich auch die Grundstücke weitgehend im Eigentum der Stadt und stünden somit unter dem Einfluss der Kommune.

Manfred Waddey (GRÜNE) stimmt Michael Frenzel zu, auch er könne keinen Rechtsverstoß erkennen. Der Regionalrat als politisches Gremium dürfe und solle im Rahmen des Rechts politische Entscheidungen treffen, denn andernfalls brauche man kein demokratisch legitimes Gremium.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 21 -

Er halte die Vorlage auch aus regionalplanerischer Sicht für nachvollziehbar. Allerdings hätten die Regionalplanungsbehörde und der politisch dazu befugte Regionalrat keine Möglichkeit für eine integrierte Verkehrsplanung. Der in Rede stehende Ort sei aktuell nicht an den SPNV angebunden und solle dies nach den gegenwärtigen Plänen sowohl der Stadt Köln als auch des NVR auch nicht werden. Zwar habe die Stadt Köln ein Paket für den ÖPNV-Bedarfsplan in Höhe von 3 Milliarden € angemeldet, der allerdings einen Anschluss von Esch und Auweiler nicht vorsehe.

Da auch die Stadt Köln noch vorbereitende Arbeiten erledigen müsse, auf die Stefan Götz hingewiesen habe, bestehe kein zeitlicher Druck. Parallel stelle man den Regionalplan insgesamt neu auf. Deshalb spricht er sich dafür aus, dieses Verfahren an dieser Stelle nicht zu Ende zu führen, sondern im Rahmen der Gesamtaufstellung in den nächsten drei bis vier Jahren zu behandeln.

Er weist darauf hin, die Kartendarstellungen des aktuellen Regionalplans seien in der Vorlage mit falschen Farben versehen worden, sodass man nichts erkennen könne.

In der Vorlage zum Bearbeitungsbeschluss werde von vornehmlicher Einfamilienhausbebauung gesprochen. In dieser Vorlage lese man nun von Geschoss- und Einfamilienwohnungsbau. Er möchte wissen, ob diese Aussagen überhaupt rechtlich relevant seien, denn nach seinem Verständnis habe die Kommune bei einem Aufstellungsbeschluss weitgehendes Planungs- und Entscheidungsrecht und könne mit der Fläche mehr oder weniger machen, was sie wolle, insbesondere den Wohnungsbau beliebig dicht oder weniger dicht gestalten. Ihm gehe es also um die Frage, ob man aufgrund der Aussagen am Ende rechtlich vorgehen könnte.

Reinhold Müller (FDP) begrüßt, dass man heute beschließen werde. Die Bürger vor Ort hätten ursprünglich geglaubt, über den Regionalrat die Pläne der Stadt Köln beeinflussen zu können. Tatsächlich müsse man die kommunale Planungshoheit respektieren.

Die Stadt Köln müsse nun ihre Möglichkeiten ausschöpfen, um der Bevölkerungsentwicklung gerecht zu werden. Dabei müsse sie der Regionalrat unterstützen. Der geprüfte Antrag der Stadt sei auch aus seiner Sicht in Ordnung, sodass der Regionalrat gehalten sei zuzustimmen, auch wenn es der eine oder andere Bürger nicht verstehe. Diese Bedenken könnten dann im Rahmen der Bauleitplanung der Stadt Köln vorgetragen und abgewogen werden. Aufgabe des Regionalrates sei es, einen allgemeinen Siedlungsbereich einzubringen, was man heute tue.

Peter Singer (Die LINKE) betont, mit Blick auf die beim Erarbeitungsbeschluss genannten Bedenken habe man sich zwischenzeitlich insbesondere durch die Aussagen zum Geschosswohnungsbau und zur Verkehrsanbindung von der Sinnhaftigkeit der Regionalplanänderung überzeugen lassen.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 22 -

Jacob Risch (Naturschutzverbände) stellt fest, man wolle offensichtlich nicht frühzeitig Siedlungsplanung und Verkehrsplanung zusammen denken, wie es Thomas Lennertz vorhin gefordert habe, was man kritisiere. Die eben erst veröffentlichte Verkehrsstatistik der Stadt Köln zeige den Anstieg des Pkw-Bestandes um 11 % seit 2010, sodass die Bemühungen, den Individualverkehr durch zusätzliche Angebote zurückzudrängen, bislang nicht erfolgreich seien. Auch die neuen Bewohner in Esch und Auweiler blieben auf absehbare Zeit auf das Auto angewiesen.

Ebenfalls kritisiere man die sehr starke Verengung der grünen Korridore durch die Arrondierung der Ortsteile, was ihre ökologische Wertigkeit in diesen sensiblen Bereichen sehr stark verringere. Die Naturschutzverbände hätten sich gewünscht, aufgrund der Belange des Artenschutzes von der maximalen Ausgestaltung der Planungen zurückzutreten und zu korrigieren. Tatsächlich aber seien keine Anregungen und Hinweise bei der Planung berücksichtigt worden.

RBr Holger Schilling (Bezirksregierung) erläutert, die im Verfahren vorgebrachten artenschutzrechtlichen und naturschutzrechtlichen Hürden seien für die Ebene des Regionalplans hinreichend abgearbeitet worden. Hier gehe es um Stufe I der artenschutzrechtlichen Prüfung, sodass man nach artenschutzrechtlichen und naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten im Rahmen der Vorprüfung die grundsätzliche Möglichkeit prüfe, Siedlungsentwicklung zu betreiben.

Mit Blick auf die Planungsstufe könne dies exakt und im Detail nur durch die Kommune erfolgen inklusive entsprechender artenschutzrechtlicher und naturschutzrechtlicher spezifischer Ausgleichsmaßnahmen.

Die landesplanerischen Zielvorgaben enthielten den Hinweis, dass neue Siedlungsentwicklungen grundsätzlich an Haltepunkten stattzufinden hätten. Gleichwohl gebe es Möglichkeiten ohne die Voraussetzung eines schienengebundenen Haltepunktes. Nähme man einen solchen Haltepunkt als Voraussetzung für Siedlungsentwicklungen, wären diese im Regierungsbezirk zum einen stark eingeschränkt. Zum anderen ergebe sich ein Planungszeitraum von rund 20 Jahren, sodass eine Siedlungsentwicklung heute an vielen Stellen kaum noch möglich wäre.

Die Bezirksregierung sehe durchaus die Möglichkeit, dass die Stadt Köln ihre Planungen nachbessern könne, um diesen Ortsteil etwa durch Buslinien an den ÖPNV anzuschließen.

Bei der Neuaufstellung des Regionalplans werde man selbstverständlich verstärkt darauf achten, die Siedlungsentwicklung an den vorhandenen Haltepunkten umzusetzen. Dieses Ziel verliere man nicht aus den Augen und könne sich darüber in der AG Regionalrat explizit austauschen.

Die Regionalplaner könnten selbstverständlich im Einzelnen nicht die Bebauungsdichte vorgeben, weil es sich ganz klar um kommunale Planungshoheit handele, ob Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser oder Geschosswohnungsbau geplant werde.

Allerdings müsse die Stadt Köln mit einer gewissen Siedlungsflächenreserve für ihre Neuplanung auskommen, denn die Siedlungsflächen seien eben begrenzt. Die Siedlungsflächenreserve enthalte einen gewissen Dichtefaktor, sodass es nicht gelingen könne, die notwendige Bebauung zu schaffen, wenn man nicht einen gewissen Dichtefaktor einhalte. Auch diese Beurteilung liege allerdings in der kommunalen Planungshoheit.

Nach Auffassung der Bezirksregierung habe man ordnungsgemäß abgearbeitet.

Michael Frenzel (SPD) widerspricht Manfred Waddey, nach dem Landesplanungsgesetz handele es sich beim Regionalrat gerade nicht um ein politisches Gremium, sondern um einen Teil der Verwaltung. Politisches Gremium sei der Rat der Stadt Köln, der den Antrag einstimmig auf den Weg gebracht habe. Mit einer kurzen Unterbrechung säßen die Grünen dort seit 20 Jahren an den Hebeln der Macht und könnten die Planung und den Antrag daher auch dort zurücknehmen. Deshalb halte er die Ausführungen von Manfred Waddey auch gegenüber den Menschen vor Ort für doppelzünftig und unehrlich.

Er stimmt Manfred Waddey hingegen zu, auch bei der Siedlungsentwicklung den ÖPNV und die Anschlüsse an den ÖPNV zu beachten. Der Rat habe im vierten Quartal 2017 die Verwaltung aufgefordert, eine ÖPNV-Bedarfsanalyse vorzulegen. Dieses Problem müsse die Stadt Köln allerdings selbst lösen.

Dass man die gestellten offenen Fragen beantworten müsse, halte er für völlig richtig; dies müsse allerdings in Stufe II der artenschutzrechtlichen Prüfung durch die Stadt Köln erfolgen und nicht hier im Regionalrat.

Vorsitzender Rainer Deppe appelliert, sich in den Wortbeiträgen auf das Wesentliche zu konzentrieren, auch wenn selbstverständlich jeder sagen dürfe, was er wolle.

Rolf Beu (GRÜNE) meint, für die Kommunalpolitik und die Planungspolitik der Stadt Köln sei der Regionalrat nicht zuständig; das traue er sich auch nicht zu.

Natürlich habe die Anbindung an den SPNV allerdings eine sehr große Bedeutung. Wenn Holger Schilling davon spreche, dass man darauf erst einmal 20 Jahre warten müsse, weil man andernfalls gar keine Siedlungsgebiete mehr ausweisen könne, widerspreche dies den Aussagen des Staatssekretärs im Bundesverkehrsministerium aus der letzten Woche, wonach man für Neubauprojekte im SPNV bereits Ideen im

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 24 -

Kabinetts berate, Planfeststellungsverfahren zu vereinfachen oder sogar auf Plangenehmigungsverfahren umzusteigen.

Dadurch würden Planungszeiten auch im Schienennetz drastisch reduziert, was seine Fraktion begrüßte, denn die Beteiligungsverfahren im Schienenbau, aber auch im Straßenbau dauerten unendlich lange. Allerdings stelle sich dann die Frage, ob man Schienentrassen nicht im Vorfeld planen müsste.

Er berichtet von einem Neubaugebiet aus seiner Heimatkommune aus den 70er-Jahren, für die die Stadt immer eine Schienenverbindung angestrebt habe, auf die man aber heute noch warte. Insofern könne man auf solche Versprechungen nun wirklich nicht bauen.

Vorsitzender Rainer Deppe fordert alle Beteiligten auf, ihre Möglichkeiten auf Bundesebene zu nutzen, um zu Veränderungen bei der Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu kommen. Denn man komme gar nicht erst in die beschleunigende Planungsphase, wenn man das Kosten-Nutzen-Verhältnis immer erst dann berechne, wenn die Einwohner bereits vor Ort seien. Dann sei es aber zu spät.

Jacob Risch (Naturschutzverbände) betont, man habe nicht nur mit Blick auf den ÖPNV, sondern auf die gesamte graue Infrastruktur Kritik geübt, denn sie habe einen großen Einfluss auf die Artenschutzsituation. Dass diese Auswirkungen auf Ebene des Regionalplans nicht in Summe betrachtet würden, halte man für problematisch, weil man insofern befürchte, dass die graue Infrastruktur die grüne Infrastruktur noch weiter zurückdränge.

Der **Regionalrat** stimmt dem Beschlussvorschlag mit den Stimmen von CDU, SPD, FDP, Die Linke, Freie Wähler und PIRATEN gegen die Stimmen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und AfD zu.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 25 -

**TOP 9 Regionalplanüberarbeitung
Teilplan Nichtenergetische Rohstoffe**

Drucksache Nr.: RR 43/2018

Vorsitzender Rainer Deppe erinnert an die ausführliche Beratung dieses Themas in der letzten Sitzung, aus denen der Beschlussvorschlag resultiere.

Brigitte Donie (CDU) bedankt sich bei der Bezirksregierung für den intensiven Prozess im Vorfeld. Auch im Beteiligungsprozess zum LEP habe man sich um die Vorranggebiete mit Eignungswirkung beschäftigt. In der Sitzung der KRS habe man beschlossen, dass der hochreinweiße Quarzkies zur Gruppe der präquartären Kiese gehöre und damit auch in diesem Verfahren behandelt werde. Man befinde sich auf einem guten Weg, auch in diesem Bereich Vorranggebiete mit Wirkung von Eignungsgebieten festzulegen. In der Aufarbeitung und den Stellungnahmen zum Tagesordnungspunkt werde nicht ganz deutlich, wie wichtig es sei, sich mit dem Bedarf zu beschäftigen.

Gerhard Neitzke (SPD) schließt sich Brigitte Donie an, man habe sich sehr intensiv mit dem Thema beschäftigt. Er dankt der Bezirksregierung für die seiner Meinung nach exzellent chronologisch aufgebaute, sehr gut begründete, stichhaltige und in sich schlüssige Vorlage, sodass man sich jedem gegebenenfalls erforderlichen gerichtlichen Verfahren stellen könne. Damit sei man auch für diesen für den Regierungsbezirk wichtigen Bereich für die Zukunft sehr gut aufgestellt.

Michael Frenzel (SPD) bitte darum, die Karte auf Seite 13 Anhang 1 der Vorlage in höherer Auflösung zu bekommen, weil sie in der Vergrößerung nicht wirklich lesbar sei.

RBr Holger Schilling (Bezirksregierung) sag zu, dies sei problemlos möglich. Man werde die Karte in einer höheren Einstellung ins Internet einstellen.

Der **Regionalrat** stimmt dem Beschlussvorschlag einstimmig zu.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 26 -

**TOP 10 Gesamtüberarbeitung Regionalplan Köln
Sachstand Kommunalgespräche und Reserveflächenermittlung
(Kreis Euskirchen, Stadt Bonn, Kreis Düren)**

Drucksache Nr.: RR 42/2018 (Kreis Düren im NV)

Vorsitzender Rainer Deppe weist darauf hin, die Bezirksregierung berichte regelmäßig über die Auswertung der Kommunalgespräche.

Der **Regionalrat** nimmt die Berichte zur Kenntnis.

**TOP 11 Realisierung von LEADER-Projekten im Regierungsbezirk Köln,
Vortrag Guido Forst und Hermann Immer (Bezirksregierung Köln)**

Vorsitzender Rainer Deppe weist darauf hin, die FDP-Fraktion habe einen Bericht der Bezirksregierung für die heutige Sitzung beantragt.

FD Guido Forst (Bezirksregierung): Ich bin hier im Haus als Dezernent für die Durchführung des Förderprogramms LEADER zuständig. In dieser Eigenschaft freue ich mich, Ihnen heute über den Stand der Umsetzung berichten zu können. Wenn man einem Programmfremden den Stand der Umsetzung nahebringt, ist es zum Einstieg besonders leicht, das Zahlenwerk zu verdeutlichen².

Ich möchte Ihnen meinen Kollegen Herrn Immer vorstellen, der bei uns für die Zahlen zuständig ist. Herr Immer führt die Haushaltslisten sowohl für die Regionen als auch den gesamten Regierungsbezirk, berichtet dem Ministerium und sorgt dafür, dass wir rechtzeitig erforderliche Mittel bekommen.

Hermann Immer (Bezirksregierung): Wir sehen hier das Gesamtbudget für alle von uns betreuten LEADER-Regionen, wobei wir vier große und eine kleine haben. Auf dem nächsten Diagramm sehen wir bereits gebundene Mittel in Höhe von 38 % und ca. 6,1 Millionen €.

Es relativiert sich dadurch, dass wir durch die Bewilligung der Mittel für die LAGs, die in jeder Region eingerichtet sind, 28 % gebunden haben. 10 % entfallen auf Projekte.

² Die Präsentation findet sich als Anlage zu diesem Protokoll.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 27 -

Hier sehen wir noch einmal einen Gesamtüberblick. Das Grüne betrifft die LAGs, das Rote die Projekte, und das Blaue sind die noch zu bindenden freien Mittel. Wir sehen hier auch, dass eine Region klein ist und die anderen größer sind.

Wenn diese Sachstände zunächst dem einen oder anderen von Ihnen Anlass zur Sorge geben, ob es denn überhaupt gelingen kann, im Förderzeitraum die Mittel zu verausgaben, so möchte ich auf folgende Besonderheiten hinweisen: Der Zeitraum, in dem diese Projekte durchgeführt werden können, wird erst im Jahr 2023 auslaufen. Die Bewilligungen müssen aber bis Ende des Jahres 2020 erfolgen. Wir haben also noch zweieinhalb Jahre Zeit, um das umzusetzen. In den Regionen passiert gerade sehr viel, damit diese Ziele erreicht werden.

Jetzt werden wir gleich den Blick auf die Anzahl der bereits bewilligten Projekte sowie auf diejenigen richten, die bereits ausgewählt sind, was auch sehr wichtig ist. Es gibt Projektbewerbungen, die dann ausgewählt werden. Anschließend erfolgt die Antragstellung bei uns.

FD Guido Forst (Bezirksregierung): Wir wollten damit verdeutlichen, dass dieser Blick rein visualisiert die Sorge entstehen lässt, dass so viele Projekte ausgewählt sind. Das ist die Höhe der blauen Säule. Daneben sehen wir in manchen Regionen die eher bescheidene Anzahl der Projekte, die bereits von uns bewilligt werden konnten.

Hermann Immer (Bezirksregierung): Wir können zum Beispiel an der Region E sehen, dass sie in der Bewilligung weit voraus ist. Das liegt aber daran, dass diese Region bereits in der alten Förderphase dabei war und alles aufgestellt war. Bei den anderen mussten erst die LAGs mit Satzung usw. gegründet werden.

FD Guido Forst (Bezirksregierung): Im Übrigen wollten wir die Anonymisierung aufrechterhalten. Für die Insider unter Ihnen ist jetzt schon deutlich, welche Region das sein könnte.

Kurz plakativ für Sie zur Erinnerung: Der potenzielle Projektbewerber wendet sich an die örtlich zuständige LAG. Diese sammelt zu bestimmten Projektauftrufterminen die eingehenden Bewerbungen und wählt sie sorgfältig und verantwortungsbewusst aus. Es ist wichtig und von der EU für dieses Fördersegment vorgegeben, dass die LAG eine transparente, diskriminierungsfreie und den Gleichbehandlungsgrundsatz beachtende Auswahl vornimmt.

Manchmal gibt es Situationen, in denen schon alle wissen, was sie wollen – was menschlich verständlich ist –, sie sich aber trotzdem an diesen Ablaufschritten orientieren müssen. Eigens zu diesem Zwecke mussten alle Regionen eine sogenannte

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 28 -

Projektbewertungsmatrix entwickeln, die dann unter unserem Genehmigungsvorbehalt stand, weil wir die Einhaltung dieser Dinge zu überwachen haben.

Wenn das soweit erfolgt ist, erfolgt die Vorlage eines Antrags zunächst bei der hiesigen Bewilligungsbehörde. Das heißt, es gibt einen gewissen Vorlauf. Dazu müssen Sie wissen, dass alle Akteure einer LEADER-Region von der Geschäftsstelle der LAG, dem sogenannten Regionalmanagement, beraten werden. Zu diesem Zweck wurden alle lokalen Aktionsgruppen verpflichtet, mindestens 1,5 Vollzeitstellen einzurichten und mit qualifiziertem Personal zu besetzen. Diese Stellen werden – wie Sie wissen – ebenfalls aus dem Förderprogramm nach den dortigen Modalitäten finanziert. Deshalb die Säulen, die Herr Kollege Immer Ihnen vorhin erläutert hat.

Nun lenken wir den Blick auf die konkreten Verhältnisse in einer exemplarisch ausgewählten LEADER-Region.

Hermann Immer (Bezirksregierung): Das Regionalmanagement ist Bestandteil der LAG. Die LAG hat aber auch noch andere Gremien: den engeren Vorstand und den sogenannten erweiterten Vorstand, der das Auswahlgremium bildet, das dann die Projekte anhand der Matrix auswählt.

FD Guido Forst (Bezirksregierung): Glücklicherweise erzeugt unser Programm mediale Aufmerksamkeit. Deshalb möchte ich erklären, dass zur Bewertung der Qualität von Berichten über die Umsetzung von LEADER – insbesondere Berichte in Zeitungsartikeln – ein Blick auf die kausalen Zusammenhänge und die prozessualen Abläufe erforderlich ist. Dazu nehme ich das Beispiel einer LEADER-Region, in der einige Akteure bezüglich der medialen Darstellungen ihrer Sichtweise besondere Aufmerksamkeit errungen haben.

Wir haben gesagt, dass es 1,5 Vollzeitstellen gibt, also praktisch zwei Personen. Sie haben die Arbeit am 1. Juni 2016 aufgenommen. Die erste Sitzung des Projektauswahlgremiums der Lokalen Aktionsgruppe fand am 6. Februar 2017 statt. Der erste Antrag auf Förderung ist bei uns als Bewilligungsbehörde am 22. November 2017 eingegangen. Dieser erste Antrag ist hier am 21. Dezember 2017, also einen Monat später, bewilligt worden. Diese beispielhafte Chronologie der Ablaufschritte in dieser LEADER-Region lässt erkennen, dass die Ursache für bestimmte Zeitabläufe nicht in einem dilatorischen Verwaltungshandeln unserer Bewilligungsbehörde zu suchen ist.

Betrachtet man weiter die Zahl der Projektbewerbungen und die Anzahl der von der LAG für eine Förderung ausgewählten Projekte, zeigt sich folgendes Bild: Seit Beginn haben insgesamt vier Projektaufträge stattgefunden. Den Aufträgen folgten Termine. Es war teilweise mehr als ein Termin notwendig, weil die Anzahl der Projekte so groß war, dass man sie nicht sinnvoll und vollständig in drei Stunden oder so beraten konnte.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 29 -

Von den 23 Projektbewerbungen sind bislang 15 ausgewählt worden. An der Stelle möchte ich erwähnen, dass die beiden Personen im Regionalmanagement großen Anteil an der inzwischen doch großen Anzahl von Projektbewerbungen haben. Es ist auch ihr Verdienst, so viele Akteure beraten und motiviert zu haben, dass sie sich dann letztlich als Projektträger zur Verfügung stellen.

Bemerkenswert ist, dass von den bis Ende 2017 ausgewählten neun Projektbewerbungen – Sie können die Einzelheiten später nachlesen, wenn Sie die Folien zur Verfügung gestellt bekommen – bis zum Jahresende 2017 nur eine in Form eines konkreten Antrags auf Förderung hier eingegangen ist. Zur Vervollständigung, damit Sie keinen Schreck kriegen: In diesem Jahr waren es dann bis zum 15. Juni – also letzte Woche – weitere fünf Anträge.

Wenn wir uns um eine Optimierung der Situation bemühen wollen, ist für uns wichtig zu schauen, wie eigentlich der Zeitbedarf zwischen der Projektauswahl und der Antragstellung hier im Haus ist. Wir haben festgestellt, dass bei der hier betrachteten Region im Durchschnitt etwas mehr als acht Monate vergehen, bis die Anträge hier vorgelegt werden können. Die Spanne lag bei den einzelnen Projekten konkret zwischen fünf und zehn Monaten. Es handelt sich um eine Beispielregion, die sinnvoll ausgewählt wurde. Die hier beschriebenen Zahlen sind also kein Alleinstellungsmerkmal für diese Region, sondern sie ist auch bezüglich der Zeitbedarfe repräsentativ für andere Regionen.

Seit wir festgestellt haben, dass die Erstellung des eigentlichen Förderantrags bei vielen Antragstellern offenbar einen längeren Zeitraum erfordert, haben wir durch die Einführung geeigneter Maßnahmen daran gearbeitet, die Effizienz der Beratungsarbeit der Personen im Regionalmanagement weiter zu steigern.

Neben der Durchführung monatlicher Besprechungen der Regionalbetreuer aus der Bezirksregierung – wir haben ja spezielle Personen benannt, die spezielle Regionen betreuen, damit sich Erfahrungen, Kenntnisse und Zusammenarbeitsformen verbessern – haben wir den Regionalmanagern die regelmäßige Kontaktaufnahme zu den Antragstellern empfohlen und die Devise ausgegeben, dort zu helfen.

Wenn wir jetzt aber feststellen, dass die Zeitabläufe, die bislang von der positiven Auswahl in der LAG bis zum Eingang des Antrags bei uns auftreten, weiter verkürzt werden sollen, muss das Regionalmanagement im Sinne – wie soll ich sagen – einer aufsuchenden Jugendhilfe agieren. Sie müssen initiativ werden, auf die Leute zugehen und nicht da sitzen: Ihr habt meine Telefonnummer. Wenn es ein Problem gibt, hättet ihr mich ja anrufen können. – Das reicht manchmal nicht.

Auf diesem Gebiet können wir gemeinsam noch besser werden. Es wäre auch für uns als Bewilligungsbehörde eine große Unterstützung im Interesse einer erfolgreichen Umsetzung des LEADER-Programms, wenn die Lokalen Aktionsgruppen hier-

bei mitwirken würden. Ich denke hierbei konkret an die Eigenschaft der LAG als Arbeitgeber der Regionalmanager. Möglicherweise ist heute sogar der eine oder andere hier im Raum, der selbst Mitglied in der LAG oder im Vorstand ist.

Um einer derartigen von mir aus gewünschten gemeinsamen Strategie Schwung zu geben, könnte man sich vorstellen, dass das jeweilige Regionalmanagement in regelmäßigen Abständen dem Vorstand darüber berichtet, was der aktuelle Entwicklungsstand der Antragserstellung der bereits ausgewählten Projekte ist und welche etwaigen Hinderungsgründe für die Fortführung der Arbeiten am Antrag bestehen.

Diese genaue und stets aktuelle Übersicht über die Entwicklungsstände aller Anträge ebenso wie die Übersicht über bereits bewilligte Projekte ist im Übrigen ein zwingendes Erfordernis für jede LAG, um der ihr obliegenden Budgetverantwortung gerecht zu werden. Nur, wer die tatsächlichen Sachstände eines Antrags oder Projekts und die jeweils anstehenden Schritte auf Basis eines realistischen Zeitplans genau kennt, kann absehen, welche Kassenmittel und welche Verpflichtungsermächtigungen zu welchem Zeitpunkt benötigt werden.

ABtDir Udo Kotzea (Bezirksregierung): Bitte beziehen Sie sich mehr auf die Ergebnisse der Verfahren und nicht so sehr auf die Verfahrensabläufe. Der Wunsch war, unsere Ergebnisse und den aktuellen Stand mitzubekommen, und nicht, das Verfahren im Detail zu beschreiben. Es wäre mir sehr lieb, wenn wir es darauf konzentrieren könnten. Die zehn Minuten sind auch um.

Hermann Immer (Bezirksregierung): Wir hatten bereits in den Übersichten gezeigt, wie viele Projekte pro Region ausgewählt worden sind. Wir haben die Mittelsituation dargestellt. Andere Zahlen haben wir jetzt auch nicht. Wir können vielleicht, mit Einverständnis von Frau Walsken und dem Gremium, den Rest unseres Konzeptes als Anhang den Übersichten beifügen, sodass wir jetzt Zeit sparen und weiterkommen.

Regierungspräsidentin Gisela Walsken zeigt sich mit dem Vorschlag einverstanden.

Reinhold Müller (FDP) fasst zusammen, der Bericht zeige, dass die Verfahren sehr kompliziert und für Laien kaum lösbar seien. Selbst bei einer grundsätzlichen Förderbarkeit könnten sie die Projekte offensichtlich nicht umsetzen. Nach dem Vortrag sei ein einziges Projekt genehmigt worden. Dies frustriere die Menschen, was seine Fraktion wiederum mit Sorge erfülle, weil man sie auch für die Regionale 2025 brauche.

Deshalb wünsche man sich professionelle Hilfe vor Ort, um diese Projekte zum Erfolg zu führen und mehr europäische Mittel abschöpfen zu können, denn darin liege

ja gerade der Sinn. Er hielte es für sehr wünschenswert, wenn die Bezirksregierung noch stärker behilflich sein könnte.

Bettina Herlitzius (GRÜNE) schließt sich Reinhold Müller an. Sie möchte wissen, warum die Daten nur anonymisiert wiedergegeben würden, denn es gebe eine Reihe von Förderprogrammen, bei denen man wisse, welche Kommune und welche Region Anträge stellten. Dies biete die Gelegenheit, vor Ort nachzufragen, warum etwas nicht klappe, oder zu loben, wenn etwas gut gelungen sei. Sie spricht sich dafür aus, die Anträge dem Protokoll nicht anonymisiert beizulegen.

Jürgen Spenrath (AfD) hält den Vortrag für durchaus erhellend, den er wie folgt zusammenfasst: „Willkommen im real existierenden Europa.“

Hermann Immer (Bezirksregierung) erläutert, man müsse unbedingt den Zeitraum zwischen Auswahl und Antrag verkürzen, wie sich auch aus den diesem Protokoll anzuhängen Verbesserungsvorschlägen zeigen werde.

Dazu müsse man die Regionalmanager noch fitter machen, um schon vor der Beantragung zu unterstützen, was sie zum Teil schon täten. Es handele sich aber fast durchweg um Geografen, die über wenig Erfahrung im Zuwendungsrecht verfügten. Darin liege ein großes Manko, weil dann bei der Antragstellung vieles im Argen liege.

So gebe es beispielsweise die Vorgabe der Plausibilisierung, also der Vergleichbarkeit von Angeboten. Dies spiele im Bergischen und im Oberbergischen Kreis eine große Rolle und führe zu erheblichen Verzögerungen, weil die Angebote nicht vergleichbar seien. Insbesondere kleine Vereine könnten dies alleine nicht leisten.

Daher müsse man die Regionalmanager, die schon Lehrgänge besuchten und die man etwa mit Rundmails zu Grundsatzfragen stärken, noch stärker befähigen. Es gehe nicht darum, dass der Antrag völlig in Ordnung sei, wohl aber darum, dass man etwa auf die Vollständigkeit und andere Dinge achte.

FD Guido Forst (Bezirksregierung) berichtet davon, meistens werde er mit dem Vorwurf konfrontiert, die EU sei für das sehr komplexe und aufwendige Verfahren verantwortlich. Dies halte er mit Blick auf die vielen zu beachtenden nationalen Vorschriften für nicht richtig, weshalb es sich auch um kein neues Element in diesem Fördersegment handele.

Allerdings gebe es häufiger Prüfinstanzen im Hause, die darauf achteten, ob man auch alle diese Bestimmungen einhalte. Dies könne möglicherweise durch die europäische Komponente in größerem Umfang der Fall sein. Seine Verantwortung liege darin, wasserdichte Bewilligungen zu erlassen, sodass es nicht zu Rückforderungen

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 32 -

gegenüber dem Zuwendungsempfänger komme, insbesondere weil man private Zuwendungsempfänger habe.

Insofern bitte er darum, das, was manche als „Knüppel zwischen die Beine werfen“ verstünden, als notwendige Hilfestellung zu begreifen, um sie vor noch unangenehmeren Dingen zu bewahren. Er habe kein Interesse daran, Verfahren in die Länge zu ziehen oder zu verkomplizieren.

Vorsitzender Rainer Deppe meint, vielleicht könne Guido Forst die erforderliche Hilfestellung geben, um die Anträge zu stellen, da er in den entsprechenden Gremien sei. Er könne sich nämlich nicht vorstellen, dass die Anträge mutwillig zurückgehalten würden.

Stefan Götz (CDU) fasst zusammen, man könne deutlich erkennen, dass irgendetwas nicht ganz richtig laufe, wenn die Organisationskosten höher seien als die bewilligten Mittel. Zwar gebe es die erste Runde der Projektauswahl, aber dann komme es nicht zum konkreten Antrag, sodass ganz offensichtlich ein Kommunikationsproblem zwischen der Bezirksregierung, den Regionalmanagern und den Antragstellern bestehe.

Nach der Auswahl müsse es Beratung und Betreuung geben, die tatsächlich zu einem Antrag führten. Anscheinend fehlten Fachverstand und Sachverstand. Seiner Einschätzung nach fühlten sich die Betroffenen alleingelassen. Er regt an, sich mit allen Beteiligten unabhängig von konkreten Anträgen an einen Tisch zu setzen.

ABtDir Udo Kotzea (Bezirksregierung) resümiert, bei LEADER handele es sich um ein besonderes Verfahren, was man deutlich von anderen Verfahren unterscheiden müsse, zum Beispiel vom Verfahren zur Regionale 2025, weil sich jenes Verfahren eher an den gewohnten Formen orientiere, die alle kennten. Insofern werde man dort nicht ähnliche Erfahrungen machen wie bei LEADER.

Am Anfang habe die gute Idee der Selbstinitiative der Region gestanden. Dabei habe man sicherlich den hohen Beratungsbedarf unterschätzt, weil die Menschen, die solche Projekte auf lokaler Ebene initiierten, schlichtweg nicht das erforderliche Know-how besäßen. Gerade deshalb gebe es die Manager vor Ort als Beratungsinstanzen, was bis heute allerdings auch suboptimal laufe; daran gebe es nichts zu beschönigen.

Die Bezirksregierung werde darüber nachdenken, eine neue Runde einzuführen: entweder beim Training der Manager oder indem man von sich aus aktiver werde, um in die Regionen mehr Sachverstand und mehr Know-how für die Verfahrensführung zu bringen, um die Menschen vor Ort, die solche Projekte initiierten, besser zu unterstützen.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 33 -

Regierungspräsidentin Gisela Walsken hält den Vorschlag von Udo Kotzea für richtig. Man dürfe nicht den Antragstellern vorwerfen, dass sie die rechtlichen Rahmenbedingungen nicht kennten, sondern müsse dafür sorgen, dass man mit ihnen gemeinsam auf den Weg komme.

Man befinde sich in enger Zusammenarbeit mit dem Europaausschuss des Landtages, weil das gesamte Thema LEADER mit der Kommission vor dem Hintergrund der Frage diskutiert werde, ob die eigentliche Zielrichtung des Projektes an verschiedenen Stellen zu überdenken und zu diskutieren sei. Der Ausschuss beabsichtige einen Bericht zusammen mit einem entsprechenden Antrag. Man befinde sich in einer engen Abstimmung, um die praktischen Erfahrungen unabhängig von den Verbesserungsmöglichkeiten in der Bezirksregierung in eine mögliche Revision für die nächsten Projektphasen einzubringen.

Dieses Vorgehen hebe den gesamten Bereich auf eine andere Ebene und schaffe die Möglichkeit, Erfahrungen aus anderen Bezirksregierungen zu bündeln, die man über den Europaausschuss transportieren könne.

FD Guido Forst (Bezirksregierung) erläutert, die bisher gebundenen Mittel für die Kosten der LAGs seien in der Tat höher als die Mittel für konkrete Projekte, was aber nicht generell für das Förderprogramm gelte. Vielmehr würden die Kosten der LAGs zu Anfang bewilligt für den gesamten Förderzeitraum, wohingegen die anderen Projekte laufend beantragt würden. Die Mittel für die Projekte überholten also die Kosten für die LAG sukzessive.

Er antwortet Bettina Herlitzius, man habe mit Blick auf den Datenschutz anonymisiert. Einzelne Antragsteller stellten sich nicht in einer besonderen Kompetenz dar, obwohl sie sie aufgrund ihrer beruflichen Profession haben müssten. Wenn jemand komme, der überhaupt nichts mit dem Thema zu tun habe, würde man dies keinesfalls negativ kritisieren. Anders sehe es bei offiziellen Stellen auch der öffentlichen Verwaltung aus, denn dann dürfe man in der Regel von gewissen Kenntnissen ausgehen, was leider nicht immer der Fall sei. Dies zu thematisieren, um die Probleme zu beschreiben, hielte er für unglücklich.

Hermann Immer (Bezirksregierung) schlägt vor, mit dem Einverständnis der Regierungspräsidentin werde man die Anonymisierung zumindest mit Blick auf allgemeine Dinge wie Antragszahlen usw. aufheben.

Damit zeigt sich **Regierungspräsidentin Gisela Walsken** einverstanden.

Vorsitzender Rainer Deppe verleiht der Erwartung des Regionalrates Ausdruck, dass die Mittel bis zum Ende der Förderperiode ausgegeben würden.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 34 -

TOP 12 Fraktionsübergreifender Antrag aus der VK vom 13.04.2018 Elektrifizierung der S-Bahn-Linie 23

Drucksache Nr.: RR 45/2018

Rolf Beu (GRÜNE) kritisiert, der Kompromiss der Fraktionen sei im Beschlussvorschlag der Verkehrskommission geändert worden, sodass es sich nunmehr um einen „Nullsatz“ handle, wonach alle Maßnahmen für den Knoten Köln zu priorisieren seien. Wenn man anderen Landesteilen und anderen Bundesländern mit solchen Sätzen gegenüber trete, stelle die Priorisierung aller Maßnahmen im Knoten Köln als vorrangig eine Nullpriorisierung dar.

Daher beantragt er, den ursprünglichen Text ab Seite 3 abzustimmen. Wenn dies keine Mehrheit finde, stimme man der Vorlage nach wie vor nicht zu.

Der **Regionalrat** lehnt den ursprünglichen Antrag vom 9.04.2018 mit den Stimmen von CDU, SPD, FDP, Freie Wähler und AfD gegen die Stimmen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Die LINKE und PIRATEN ab.

Der **Regionalrat** stimmt sodann dem Beschlussvorschlag mit den Stimmen von CDU, SPD, FDP, Freie Wähler und AfD gegen die Stimmen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Die LINKE und PIRATEN zu.

TOP 13 Freistellung von Bahnbetriebsflächen

- a) **Freistellung von Bahnbetriebsflächen betreffend Flurstücke
in Köln-Deutz
hier: Bestätigung des Dringlichkeitsbeschlusses**

Drucksache Nr.: RR 46/2018

Der **Regionalrat** bestätigt den Dringlichkeitsbeschluss einstimmig.

- b) **Freistellung von Bahnbetriebsflächen betreffend Flurstücke
in Köln-Müngersdorf
hier: Bestätigung des Dringlichkeitsbeschlusses**

Drucksache Nr.: RR 47/2018

Drucksache Nr.: RR 64/2018	
TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 35 -

Der **Regionalrat** bestätigt den Dringlichkeitsbeschluss einstimmig.

c) Freistellung von Bahnbetriebsflächen betreffend Flurstücke in Hückelhoven-Ratheim (aktualisiert)

Drucksache Nr.: RR 48/2018 (NV)

Der **Regionalrat** stimmt dem Beschlussvorschlag einstimmig zu.

d) Freistellung von Bahnbetriebsflächen betreffend Flurstücke in Köln-Deutz

Drucksache Nr.: RR 59/2018 (NV)

e) Freistellung von Bahnbetriebsflächen betreffend Flurstücke in Engelskirchen

Drucksache Nr.: RR 60/2018 (TV)

Vorsitzender Rainer Deppe teilt mit, zu den Punkten d) und e) liege noch keine Stellungnahme des NVR vor, die man aber absprachegemäß berücksichtigen wolle. Dies werde man mit den Fraktionen besprechen und im bekannten Verfahren über eine Dringlichkeitsentscheidung vorgehen.

Auf die Frage von **Manfred Waddey (GRÜNE)**, ob die Gleise gleich mitentwidmet würden, wie sich aus den Plänen ergebe, teilt **Reinhold Müller (FDP)** mit, es handle sich um die Darstellung des Ist-Zustandes.

TOP 14 Anträge

Vorsitzender Rainer Deppe teilt mit, ihm lägen keine Anträge vor.

TOP 15 Anfragen

Vorsitzender Rainer Deppe teilt mit, ihm lägen keine Anfragen vor.

TOP 3	Seite
Protokoll der 17. Sitzung	- 36 -

TOP 16 Mitteilungen

a) Mitteilung der Bezirksregierung

**aa) Neuer Windenergieerlass NRW
 Gemeinsamer Runderlass vom 08.05.2018**

Drucksache Nr.: RR 56/2018 (NV)

(keine Wortmeldungen)

b) Mitteilung des Vorsitzenden

Vorsitzender Rainer Deppe hat keine Mitteilungen zu machen.

gez. Rainer Deppe

(Vorsitzender des Regionalrates Köln)

gez. Gerhard Neitzke

(Mitglied des Regionalrates Köln)