

Anlage A

Historie zum Wegfall des Haltepunktes des RE 5 in Oberwinter

01.

Anfang bis Mitte 2015 wurde den ständigen Nutzern des RE 5 bekannt, dass in naher Zukunft der Oberwinterer Haltepunkt wegfallen soll. Grund sei ein neuer Haltepunkt in NRW/Bonn/UN-Campus.

02.

In der Ortsbeiratssitzung (OBS) vom 03.06.2015 wurde durch Herrn Glaser (SPD) u.a. sinngemäß angefragt, was an der Nachricht über den zukünftigen Wegfall von Halteangeboten in Oberwinter dran sei.

03.

Daraufhin nahm ich als Ortsvorsteher fernmündlichen Kontakt mit dem Fachbereichsleiter „Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, Herrn Heiland auf, der sich auf meine Bitte hin schriftlich dazu äußerte.

Tenor: Bei Einrichtung dieser Fahrstrecke wurde zwischen den Ländern RLP und NRW feste Haltepunkte vereinbart. Ein Haltepunkt UN-Campus wurde bei der Planung bereits berücksichtigt.

Bei der Entscheidung zusätzlich den Haltepunkt Koblenz-Stadtmitte zu realisieren stimmte NRW nur zu, wenn auf RLP-Seite ein Haltepunkt entfällt.

siehe Anlage 1

04.

In der OBS am 14.10.2015 habe ich diesen Brief dem OBR zur Kenntnis gegeben, der eine Diskussion nach sich zog. Es wurden Argumente die für einen Erhalt des Haltepunktes sprechen ausgetauscht.

Herr Dr. Behnke zitierte zu dem Thema auch aus einem Schreiben des RLP-Innenministeriums an den Landtagsabgeordneten M. Hürter.

05.

In der Folgezeit wurden Gespräche meinerseits sowohl bei der Remagener Verwaltung als auch der Kreisverwaltung geführt, mit der Intention, den Wegfall noch abzuwenden. Hierzu wurden Argumente vorgetragen, die für unseren Bahnhof sprechen (Einzugsgebiet Unkelbach, Oedingen, Bandorf, sowie Zusteigezahlen, die ja dazu führten in den Genuss eines Programms der Renovierung des Bahnhofs mit behindertengerechten Zugang zu kommen –*unter finanzieller Beteiligung der Stadt*)

06.

In der OBS am 02.03.2016 wurden Verwaltung, Kreis und Landtagsabgeordnete um Unterstützung gebeten und ggfls eine Prüfung veranlassen, ob der in Bonn-Mehlem endende RB 48 nicht bis Remagen weitergeführt werden könnte.

07.

In der OBS am 06.07.2016 habe ich von einem weiteren Gespräch in der Kreisverwaltung berichtet. Hier wurde aus einer Sitzung der Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr zitiert:

- der Neubau eines Haltepunktes UN-Campus ist nicht diskutabel, er verzögert sich lediglich

Niederschrift über die 15. öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Oberwinter
Anlagenteil

- Die Weiterführung der Regionalbahn von Bonn-Mehlem über Oberwinter nach Remagen ist fahrbahn technisch nicht möglich
- Die Fahrgastzahlen in Oberwinter sind im Vergleich zu Remagen, Sinzig, Bad Breisig niedriger
- Möglich erscheint es, die Ahrtalbahn regelmäßiger in Oberwinter halten zu lassen
- Durch den Einsatz neuer und schnellerer Züge könnten Zeitvorteile entstehen, die in weitere Überlegungen eingehen.

08.

In der OBS vom 25.01.2017 berichtet der OV über ein Schreiben des Vorstandsmitgliedes des VCD an den Zweckverband Schienennahverkehr

Siehe Anlage 2

09.

Antwort an Herrn Wohlfahrt vom Zweckverband

Siehe Anlage 3

10.

VDC Mail an Landrat Dr. J. Pföhler v. 17.01.17

11.

Antwort LR v. 27.01.17

Siehe Anlage 4

12.

Antwort SPNV, Dr. Geyer

Siehe Anlage 5

Niederschrift über die 15. öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Oberwinter
Anlagenteil

Anlage B

Anlage 1

E-Mail vom 12.10.2015 an Ortsvorsteher Norbert Matthias

"Sehr geehrter Herr Matthias,

ich beziehe mich auf unser freundliches Telefonat von heute Morgen und möchte Ihnen, die zukünftige Situation des Haltepunktes Oberwinter gerne noch einmal schriftlich erläutern:

Der Fahrplan des Rhein-Ruhr-Express wird sich - nach dem derzeitigen Stand der Planungen - am heutigen Bedienungsangebot der Regionalexpresslinie RE 5 orientieren. Aufgrund der hohen Auslastung der linken Rhein-strecke mit Personennah-, Personenfern- sowie Güterverkehr steht dem RE 5 seit jeher nur eine Fahrplantrasse mit wenig Spielraum zur Verfügung, um innerhalb seines Fahrplanrasters konfliktfrei in seinem Südabschnitt von Köln Hbf nach Koblenz Hbf und zurück zu gelangen.

Als diese Linie seinerzeit gemeinsam von den rheinland-pfälzischen und nordrhein-westfälischen Aufgabenträgern eingerichtet wurde, einigte man sich grenzüberschreitend auf eine feste Anzahl von Haltepunkten, die fahrplantechnisch umsetzbar waren. Auf der nordrhein-westfälischen Seite wurde bereits damals der in Planung befindliche Halt Bonn-UN-Campus im ehem. Regierungsviertel bei dem Fahrplankonzept des RE 5 berücksichtigt (zu keinem Zeitpunkt jedoch der Bahnhof Bonn-Mehlem als zusätzlicher RE-Halt, wie Ihnen scheinbar missverständlich zugetragen wurde). Mit der Entscheidung den Haltepunkt Koblenz-Stadtmitte zu realisieren, erteilten die nordrhein-westfälischen Partner unter dem Eindruck fahrplantechnischer Zwänge ihre Zustimmung nur unter der Voraussetzung, dass nach Inbetriebnahme des vereinbarten Haltepunktes Bonn-UN-Campus auf rheinland-pfälzischer Seite ein Halt wieder aufgelassen wird. Ein abschließender Fertigstellungstermin für die Station Bonn-UN-Campus steht aufgrund von Verzögerungen derzeit noch nicht fest.

Die verkehrsgeographischen Betrachtung der Halte der RE 5 in Rheinland-Pfalz führt leider unweigerlich zu dem Ergebnis, dass dieses nur der Halt Oberwinter als zweiter RE-Halt auf dem Gebiet der verbandsfreien Stadt Remagen sein kann. Da die Stadt Remagen auch weiterhin einen wichtigen Halt im RE-System darstellen wird, glauben wir, dass sich die zweifelsfreie Verschlechterung in der Erschließungssituation noch am ehesten kompensieren lässt.

Bei der Planung des Rhein-Ruhr-Express stellte sich auch ein weiterer Grund heraus, weshalb eine Realisierung des Haltes Oberwinter spätestens nach dem Juni 2019 nicht mehr in Betracht kommt: In der neuen Konzeption werden die Züge u. a. auch aus wirtschaftlichen Gründen in Remagen gestärkt und geschwächt, wodurch der bei den neuen Fahrzeugen gegebene theoretische Fahrzeitgewinn wieder aufgezehrt wird. Dieses Stärken und Schwächen ist jedoch nicht zuletzt auch notwendig, um den Haltepunkt Koblenz Stadtmitte mit dem Rhein-Ruhr-Express zu bedienen, da dort zumindest in der Fahrt-richtung Köln der Bahnsteig nicht die erforderliche Länge besitzt, um eine Doppeltraktion des Rhein-Ruhr-Expresses halten lassen zu können.

Unabhängig davon denken wir selbstverständlich über eine angemessene Kompensation für den Halt Oberwinter nach. In diesem Zusammenhang ist sicher in Erwägung zu ziehen, dass wir beispielsweise die RE 30 Bonn – Ahrbrück künftig auch in Oberwinter an allen Verkehrstagen halten lassen. Die dazu erforderlichen Prüfungen auch durch das Verkehrsunternehmen sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit besten Grüßen

i.A. Jan Olaf Heiland

Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord)

Jan Olaf Heiland

Fachbereichsleiter Infrastruktur und Fahrzeuge

Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz"

Anlage 2

Anschreiben von Herrn Siegfried Wohlfahrt, Mitglied im Vorstand Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V., an den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord, Herrn Dr.-Ing. Thomas Geyer, Friedrich-Ebert-Ring 14-20; 56068 Koblenz

"Betrifft: Bahnverbindungen Oberwinter

Sehr geehrter Herr Dr. Geyer,

Niederschrift über die 15. öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Oberwinter Anlagenteil

seit einiger Zeit ist es uns bekannt, dass der RE 5 den Halt in Oberwinter aus fahrplantechnischen Gründen nicht mehr bedienen sollte. Unsere Hoffnung, dass das nicht eintreffen würde, wurde aus der Tatsache genährt, dass der Bahnhof so umgebaut werden soll, dass die Qualitätsanforderungen, gerade auch für die neuen RRX-Züge, erfüllt werden. Im nördlichen Rheinland-Pfalz ist die Eisenbahn das (fast) einzige öffentliche Verkehrsmittel im Rheintal, mit dem man die Stadt Remagen und Koblenz in Richtung Süden, Bonn und Köln in Richtung Norden erreichen kann. Berufspendler, die weiter als Remagen, bzw. Bonn fahren müssen, kann der extrem dünne und zudem sehr langsame Omnibusverkehr oder auch eine Fahrt mit der RB 30 (Ahrtalbahn) als Zubringer an den RE 5 (bzw. RRX) nicht annähernd eine wünschenswerte Reisequalität bieten. Faktisch ist Oberwinter dann nur noch im Stundentakt an Koblenz bzw. Köln angebunden. Wir bitten Sie alle Möglichkeiten zu prüfen, ob nicht nach Einführung des RRX die bisherigen Angebote für den Bahnhof Oberwinter kompensiert werden können, z.B. durch Verlängerung der RB 48 von Bonn-Mehlem bis Remagen; vielleicht haben die RRX-Züge bereits ein ausreichendes Beschleunigungspotential, den Halt in Oberwinter doch noch zuzulassen...

*Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V.
Siegfried Wohlfahrt, Remagen*

Wir würden uns freuen, wenn Sie sich nochmals diesen Themas annehmen könnten, vielleicht ist auch ein persönlicher Gedankenaustausch wertvoll.“

Anlage 3

Antwortschreiben SPNV vom 10.01.2017

"Sehr geehrter Herr Wohlfahrt,

danke für Ihre Anfrage vom 02.01.2017 .

Oberwinter ist einer der sieben rheinland-pfälzischen Halte der Linie RE 5. Neben dem Rhein-Express (RE 5) halten in Oberwinter die Züge der MittelrheinBahn (RB 26) und der Ahrtalbahn (RB 30).

Der Fahrplan der Linie RE 5 ist zwischen Köln und Koblenz extrem angespannt, zusätzliche Halte sind daher nicht möglich.

Aktuell wird jedoch im Stadtgebiet von Bonn eine zusätzliche Verkehrsstation gebaut (Bonn UN-Campus), die voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 in Betrieb gehen soll. Dort soll auch der RE 5 halten. Zwischen den für die RE 5 verantwortlichen Aufgabenträgern, dem Nahverkehr Rheinland (NVR) und dem SPNV-Nord, gibt es eine Vereinbarung, dass die Realisierung des RE 5-Halts Bonn UN-Campus ermöglicht wird, indem in Rheinland-Pfalz auf einen Halt verzichtet wird. Dieses Zugeständnis war der "Preis" dafür, dass die nordrhein-westfälische Seite vor Jahren der Bedienung des damals neuen Halts Koblenz-Stadtmitte durch den RE 5 zugestimmt hatte.

Unter den rheinland-pfälzischen Halten der RE 5 weist Oberwinter die geringsten Fahrgastzahlen auf (siehe Tabelle unten); zudem ist Oberwinter ein Stadtteil von Remagen, das als RE-Halt natürlich "gesetzt" ist. Zwei RE-Halte auf dem Gebiet einer relativ kleinen Stadt sind eher ungewöhnlich und lassen sich verkehrlich nur schwer begründen.

Mit den o.g. Linien behält Oberwinter eine gute SPNV-Bedienung. Der SPNV-Nord wird zudem prüfen, ob die Ahrtalbahn künftig auch am Wochenende in Oberwinter halten kann.

Eine grundsätzliche Verlängerung der RB 48 bis Remagen ist leider nicht möglich, da selbst bei einer optimalen Trassenverfügbarkeit eine Wendezeit von ca. 2 Minuten in Remagen zur Verfügung stehen würde. Dies ist mit jeweils einem Fahrzeug leider nicht möglich. Die Folge wäre ein deutlicher Fahrzeugmehrbedarf. In der Realität wird es in beiden Fahrtrichtungen jedoch bereits zu Trassenkonflikten mit dem Fernverkehr (Bonn Hbf ab Minute 14 Richtung Süden; Bonn Hbf an Minute 44 Richtung Norden) kommen.

Die neuen Siemens-Fahrzeuge werden tatsächlich deutlich spurtstärker als die jetzigen sein (vgl. <http://www.rrx.de/fahrzeug>). Die damit möglichen Fahrzeitgewinne werden jedoch für das mit der Einführung des RRX - Konzeptes verbundenen Stärken und Schwächen der Züge in Remagen benötigt.

Reisendenzahlen der aktuellen RE 5-Halte (jeweils Gesamtsumme pro Tag; Stand: 2015):

Niederschrift über die 15. öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Oberwinter Anlagenteil

- KO-Stadtmitte:	2.896
- Andernach:	4.202
- Bad Breisig:	1.591
- Sinzig (Rhein):	2.193
- Remagen:	7.859
- Oberwinter:	1.200

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 4

Schreiben Landrat Dr. Pföhler vom 27.01.2017 an Herrn Wohlfahrt

"Bahnangebot Oberwinter

Sehr geehrter Herr Wohlfahrt,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 17.01.2017.

Der Kreis Ahrweiler wird in Sachen des Schienenverkehrs gegenüber den Eisenbahnunternehmen durch den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Nord (SPNV-Nord) vertreten.

Ich habe diesen gebeten, Ihre Argumente und Anregungen zu prüfen und von dort aus zu beantworten.

Mit freundlichen Grüßen"

Anlage 5

Antwort SPNV-Nord an Herrn Wohlfahrt

"Sehr geehrter Herr Wohlfahrt,

ich beziehe mich auf Ihre Nachricht vom 16. Januar 2017 an Herrn Landrat Dr. Pföhler, der mich gebeten hat, Ihnen zu antworten.

Ich beziehe mich dabei auch auf den bereits mit Ihnen geführten Schriftwechsel in dieser Angelegenheit. Ergänzend dazu möchte ich gerne auf Ihre „fachlichen Gedanken zur Anregung für Vorschläge“ reagieren:

1. Alternative mit RB 48

Die Leistungen der RB 48 enden derzeit in Bonn-Mehlem; der Zweckverband SPNV-Nord ist an dem entsprechenden Verkehrsvertrag mit National Express (NX) nicht beteiligt. Die Umsetzung Ihres Vorschlages würde voraussetzen, dass der vorhandene Vertrag mit NX entsprechende Optionen für Mehrleistungen beinhaltet. Erfahrungsgemäß sind entsprechende Veränderungen insbesondere dann besonders schwierig, wenn dazu die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge erforderlich ist. Erschwerend kommt hinzu, dass eine derartige Ausweitung der Verkehre vergaberechtlich als höchst problematisch anzusehen ist. Unabhängig von der dafür erforderlichen Trassenverfügbarkeit würden wir daher diesen Vorschlag ungern weiter verfolgen.

2. Alternative mit der Ahrtalbahn, der RB 30

Dieser Vorschlag scheitert an der angespannten Fahrlage der RB 30 im Ahrtal genauso wie der Fahrlage des RE 5. Ein Vorziehen der RB 30 ist schon alleine deswegen nicht möglich, weil sie aufgrund der heute bereits extrem kurzen Wendezeit in Ahrbrück dort nicht früher wegfahren kann. Eine Verzögerung der RE 5 in Richtung Norden würde dazu führen, dass der für die RE 5 im Zulauf auf Köln vorhandene Slot nicht mehr erreicht wird. Gleiches gilt im Grundsatz auch für die Gegenrichtung.

3. Probelauf mit RRX

Niederschrift über die 15. öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Oberwinter Anlagenteil

Die künftigen Fahrpläne des RRX sind auch mit Blick auf die bessere Fahrdynamik der Fahrzeuge bereits ausgereizt. Die Fahrzeitgewinne werden für das künftige Stärken und Schwächen des Rhein-Ruhr-Expresses in Remagen benötigt. Letzteres war zwingend erforderlich, um den Rhein-Ruhr-Express für den Zweckverband SPNV-Nord finanzierbar zu halten.

Sehr geehrter Herr Wohlfahrt, nochmals recht herzlichen Dank für Ihre Ideen, die uns jedoch in der angesprochenen Fragestellung letztendlich nicht weiterhelfen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas Geyer+++

spnv-nord"

Anlage C

15. öffentliche Sitzung des Ortsbeirats Oberwinter, 22.03.2017

TOP 4 „Resolution zum Erhalt des RE5/RRX-Haltepunktes im Bahnhof Oberwinter [Beratung und Beschluss]“

Resolution

Mit dem RE5 und der zeitversetzt fahrenden RB26 ist für Oberwinter bislang ein halbstündiger Takt gegeben. Dies hat dazu geführt, dass im Bahnhof Oberwinter durchschnittlich 1.200 Fahrgäste täglich verkehren. Bezogen auf die Einwohnerzahl ist dies ein Wert, der z.T. deutlich über denen benachbarter Städte und Gemeinden liegt. Einen Schwerpunkt bildet hierbei der Berufsverkehr bis hin in die nördlichen Ballungszentren Bonn/Köln/Düsseldorf. Diese Verbindungsqualität war für viele Pendler bei der Wohnsitznahme in Oberwinter und den angrenzenden Orten maßgebend.

Die hohen Fahrgastzahlen waren ein Grund dafür, dass der Bahnhof Oberwinter in ein Förderprogramm aufgenommen wurde mit dem Ziel, diesen im Zuge einer Qualitätsoffensive behindertengerecht auszubauen. Dies geschieht unter finanzieller Beteiligung der Stadt Remagen, deren Umfang sich nahezu auf eine dreiviertel Millionen Euro beläuft. Zur Stärkung des Bahnhofs Oberwinter hat der Stadtrat diese nicht unerheblichen Gelder als Zukunftsinvestition gerne aufgenommen.

Mitte 2015 wurde im Ortsbeirat erstmals angefragt, ob die Verwaltung Kenntnis über den Wegfall einzelner Bahnverbindungen habe. Seitdem wurde in jeder Sitzung des Ortsbeirates der Bahnhof thematisiert und über den aktuellen Stand rund um den Bahnhof unterrichtet.

Bereits frühzeitig haben der Ortsvorsteher wie auch andere Mitglieder des Ortsbeirates mit den zuständigen Entscheidern und der Landespolitik Kontakt aufgenommen, um für den Erhalt des Linienhaltes zu werben. Der Ortsbeirat Oberwinter unterstützt diese Bemühungen ausdrücklich und bittet die Verwaltung, in dieser Angelegenheit alle Entscheider zu kontaktieren und sie dahingehend zu beeinflussen, dass der RE5 dem Bahnhof Oberwinter erhalten bleibt.

Der RE5 muss im Bahnhof Oberwinter halten, weil

- der Bahnhof auf Grund der hohen Fahrgastzahlen mit einem Betrag von mehr als 2 Mio Euro saniert und barrierefrei umgebaut wird
- er Bahnkunden einen optimalen Anschluss an die Ballungszentren bietet
- Bahnkunden ob dieses Vorteils ihren Wohnsitz in Oberwinter und Umgebung gewählt haben
- enttäuschte Bahnkunden auf weniger umweltfreundliche Verkehrsmittel umsteigen und dies zu zusätzlichen Emissionen nicht nur in Oberwinter führt.

Niederschrift über die 15. öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Oberwinter Anlagenteil

Alternativ zu dem Erhalt des RE5/RRX sind Möglichkeiten zu prüfen, die einen gleichwertigen Ersatz für den Halt in Oberwinter darstellen. Hierzu gehört insbesondere das Vorziehen der Ahrtalbahn, um in den nachfolgenden Bahnhöfen (Bonn-Bad Godesberg; Bonn Hauptbahnhof) eine Umsteigemöglichkeit in den RE5/RRX zu erhalten.

Anlage D

14. Öffentlichen Sitzung des Ortsbeirats der Kernstadt am 8.3.2017

TOP 7. „Verfassung einer Resolution zur Verkehrsberuhigung im Bereich der B9, Beschluss“

Resolution

Die Ortsbeiratsmitglieder der Kernstadt Remagen nehmen mit zunehmender Sorge zur Kenntnis, dass Kraftfahrzeugführer sowohl auf der B9 wie auch innerstädtisch, beispielsweise in der Bergstraße und im Bereich der Schulen / Kindergärten, die dort zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zum Teil deutlich überschreiten. Die Mitglieder stützen sich hierbei sowohl auf die Ergebnisse der vereinzelt polizeilich durchgeführten Radarmessungen, wie auch insbesondere auf die Auswertungen der umfassenden städtischen Seitenradarmessungen (Smileys-Display).

Die Ortsbeiratsmitglieder sind der Überzeugung, dass zunehmend fehlende Einsicht in die Regeln der Straßenverkehrsordnung die verkehrsschwachen Gruppen, wie beispielsweise Kinder und Senioren, gefährden und zu einem für Anwohner belastendem Verkehrslärm beitragen.

Die Optimierung der Verkehrssicherheit und die Reduzierung von Verkehrslärm entlang der B9, in der Bergstraße und in anderen innerstädtischen Bereichen, bedarf eines gemeinsamen und abgestimmten Vorgehens.

Der Ortsbeirat Remagen unterstützt und fordert insoweit Maßnahmen, die im Folgenden aufgelistet sind:

1. Die Verwaltung wird gebeten, mit den Verwaltungen der Rheingemeinden Bad Breisig und Sinzig die Gespräche zu intensivieren, die im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit die Anschaffung und den Betrieb einer mobilen Radaranlage zur Geschwindigkeitskontrolle zum Ziel haben. Sollte die angestrebte interkommunale Zusammenarbeit von dortiger Seite keine Unterstützung finden, wird gebeten die Überlegungen auf die alleinige Anschaffung und den Betrieb der Anlage in Remagen zu auszurichten. Ziel sollte möglichst sein, durch eine permanent verfügbare Möglichkeit der Verkehrskontrolle mit Sanktionen auf die Fahrzeugführer einzuwirken. Im Bereich der B9 und in der Bergstraße gilt dies insbesondere für die Nachtstunden.
2. Die Verwaltung wird gebeten, bei den Fachbehörden auf Landesebene mit Nachdruck konkrete bauliche Maßnahmen im Bereich der B9 zu fordern, die geeignet sind, eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erschweren. In diesem Zusammenhang ist auch die seit Jahren vom Ortsbeirat Remagen angeregte und geforderte Querungshilfe zwischen der Wohnlage Hinterhausen und dem Bahnhof Remagen (Höhe ehemals Güterbahnhof) in die Überlegungen einzubinden.
3. Die Verwaltung wird gebeten, bei dem Leiter der Polizeiinspektion Remagen darauf hinzuwirken, die Kontrolle des Durchfahrtsverbots für Fahrzeuge über 7,5 t zul. Gesamtmasse, soweit nicht für Quell- oder Zielverkehr berechtigt, regelmäßiger und insbesondere in den Nachtstunden durchzuführen (Stichwort: Mautflüch-

Niederschrift über die 15. öffentliche Sitzung des Ortsbeirates Oberwinter
Anlagenteil

tige).

4. Unter Bezug auf den v.g. Punkt wird die Verwaltung gebeten, beim Landesbetrieb Mobilität darauf hinzuwirken, das von dortiger Seite, im Benehmen mit der zuständigen Landesdienststelle NRW, die korrekte Aufstellung der Verbotsbeschilderung geprüft und ggf. angepasst wird. Somit Sanktionen bei Verbotsmisachtung auch rechtssicher erfolgen können.
5. Die Verwaltung wird gebeten, beim zuständigen Ministerium MWVLW darauf hinzuwirken, das von dortiger Seite die angekündigte Einführung der LKW-Maut für die B9 nunmehr eingeführt wird.

Anlage E

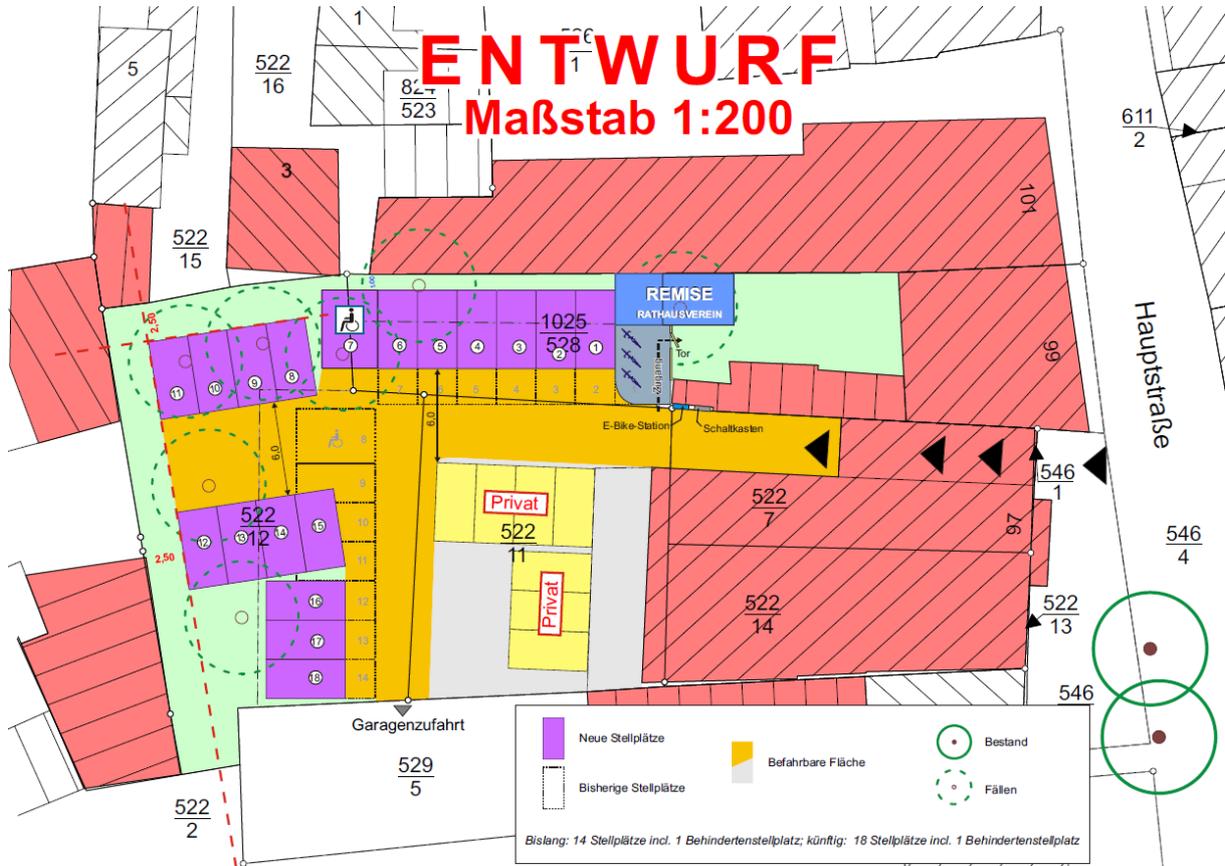


Abbildung 1: Neuplanung Rathausparkplatz (verkleinerte Darstellung)

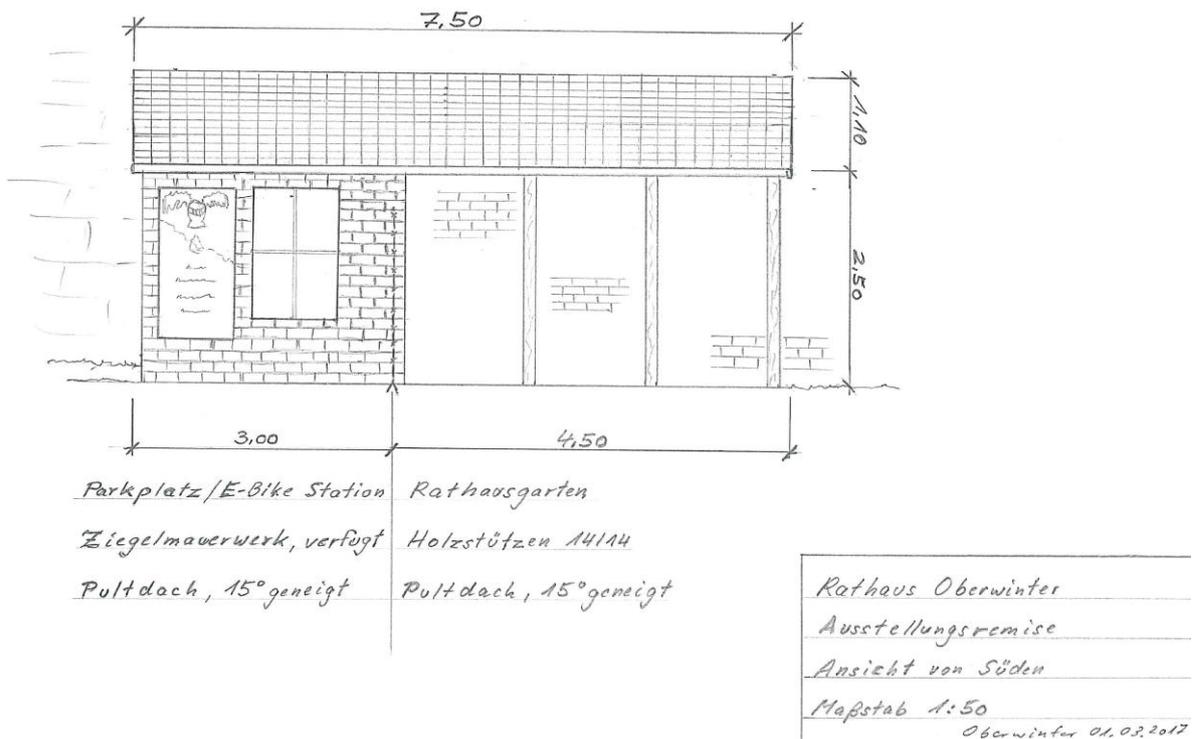


Abbildung 2: Vorplanung der Remise, Ansicht, Planung durch Rathausverein Oberwinter