



## **Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr**

### **7. Sitzung (öffentlich)**

22. November 2012

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:55 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Thilo Rörtgen

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

#### **Vor Eintritt in die Tagesordnung 5**

Der Ausschuss kommt überein, Punkt 5 der Tagesordnung „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen“, Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 16/127, in der Januar-Sitzung zu behandeln.

<b>1</b>	<b>Bahnthemen</b>	<b>6</b>
	a) <b>Entwendung von Buntmetallen</b>	<b>6</b>
	b) <b>Bahngroßprojekte – Betuwe</b>	<b>6</b>
	c) <b>Bahngroßprojekte – RRX</b>	<b>11</b>
	d) <b>Bahngroßprojekte – Eiserner Rhein</b>	<b>14</b>
	e) <b>Preisabsprachen bei Schieneninfrastruktur</b>	<b>17</b>

Der Ausschuss nimmt Berichte durch Vertreter der DB AG entgegen und führt darüber eine Aussprache.

- 2 Stromversorgung sicherstellen – welche Antworten hat die Landesregierung zur in Rede stehenden Abschaltung des Kraftwerks Datteln 1 bis 3?** 19
- Antrag  
der Fraktion der CDU  
Drucksache 16/1046
- Entschließungsantrag  
der Fraktion der CDU  
Drucksache 16/1376
- Beratung 19
- 3 Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)** 22
- Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 16/57
- Ausschussprotokoll 16/58
- Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen
- Beratung 22
- Abstimmungsergebnisse 24
- 4 Jährlich verausgabte Mittel im Bundesfernstraßenbau von 1999 bis 2011** 26
- Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
- Die Behandlung dieses Punktes wird auf die nächste Sitzung vertagt. 26
- 5 Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen** 27
- Gesetzentwurf  
der Landesregierung

Drucksache 16/127

Dieser Punkt wird von der Tagesordnung abgesetzt und auf die Januar-Sitzung verschoben.

**6 Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm 28**

Vorlage 16/302

- Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Einstimmig stellt der Ausschuss das Benehmen her.

**7 Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht 29**

Vorlage 16/347

- Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Einstimmig stellt der Ausschuss das Benehmen her.

**8 Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Feuerungsverordnung 30**

Vorlage 16/370

- Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Einstimmig stellt der Ausschuss das Benehmen her.

**9 Entwurf einer Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Arbeits- und Gefahrenschutzes 31**

Vorlage 16/303

- Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Einstimmig stellt der Ausschuss das Benehmen her.

**10 Studentischen Wohnraum fördern – flexible Lösungen gemeinsam erarbeiten** **32**

Antrag  
der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 16/1261

Mit den Stimmen von SPD und Grüne sowie gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten stimmt der Ausschuss dem Antrag zu.

**11 Berichtspflicht gemäß § 91 BauO NRW** **35**

Vorlage 16/331

– Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

Keine Wortmeldungen.

**12 Verschiedenes** **36**

Der Ausschuss beschließt eine Reise nach Antwerpen/Rotterdam am 10. und 11. April 2013 des gesamten Ausschusses in Begleitung durch Fachleute und das Ministerium.

\* \* \*

## Aus der Diskussion

### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Der **Ausschuss** kommt überein, Punkt 5 der Tagesordnung „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen“, Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 16/127, in der Januar-Sitzung zu behandeln, da der federführende Umweltausschuss eine neue Terminplanung vorgenommen habe und bis dahin auch das Protokoll über die Anhörung vorliege.

## 1 Bahnthemen

### a) Entwendung von Buntmetallen

**Reiner Latsch (DB AG)** führt aus:

Ich bedanke mich, dass wir heute auch zu diesem Thema vortragen können. Dieses Thema bereitet uns im Betrieb sehr viel Sorge. Ich möchte Ihnen zu Beginn die Diebstähle der vergangenen Woche in Nordrhein-Westfalen kurz vor Augen führen: Am 14. November wurden in Kamen ein sogenannter Festpunktanker, am 20. November in Haltern zwei Isolatoren, am 21. November in Köln Steinstraße eine Masterde, am 15. November in Köln-Mülheim Kabel, am 13. November in Bonn Güterbahnhof Kabel und am 21. November Köln Steinstraße eine Masterde gestohlen. Der Betrieb der Deutschen Bahn AG ist sehr davon betroffen, wenn an zentralen Punkten so etwas geschieht. Mehr als 1.000 Verspätungsminuten sind eher der Regelfall.

Wir haben mit Sicherheitsbehörden einige Aktionen durchgeführt. Ich bin dankbar, dass Prof. Neubeck aus Berlin mit in den nordrhein-westfälischen Landtag gekommen ist. Prof. Neubeck ist der Leiter der Konzernsicherheit der Deutschen Bahn AG. Er wird Ihnen jetzt eine Einführung zu diesem Thema geben.

**Prof. Gerd Neubeck (DB AG)** gestaltet seinen Vortrag mittels einer Powerpoint-Präsentation (**Anlage 1, zu TOP 1**).

### b) Bahngroßprojekte – Betuwe

**Joachim Nied (DB Netz AG)** gestaltet seinen Vortrag mittels einer Powerpoint-Präsentation (**Anlage 2, zu TOP 1**).

**Christof Rasche (FDP)** verweist auf den Staatsvertrag zwischen der Niederlande, Belgien und Deutschland aus dem Jahre 1992. Während in den Niederlanden die nötigen Vorarbeiten geleistet worden seien, geschehe in Nordrhein-Westfalen nichts. Dies könne niemand verstehen. Da es in dieser Zeit sowohl CDU-Bundesverkehrsminister als auch SPD-Bundesverkehrsminister gegeben habe, treffe der Vorwurf, dass nichts geschehe, alle Parteien.

Der Abgeordnete möchte wissen, wie die Landesregierung und die DB AG zu der Finanzierungsvereinbarung stünden. Es werde kolportiert, dass erst dann, wenn bei allen Bauabschnitten Baureife erreicht sei, es zu einer Finanzierungsvereinbarung kommen könne. Dies dürfe seiner Ansicht nach nicht sein. Es sollte nicht mit dem Bau gewartet werden, wenn bereits für einige Abschnitte Baurecht bestehe.

Des Weiteren bitte er um eine Aussage zum Baubeginn.

Im Falle eines Baubeginns müsse geklärt werden, wie der Transport der Güter erfolgen solle, wenn Streckenabschnitte gesperrt würden.

**Arndt Klocke (GRÜNE)** interessiert sich ebenfalls für den aktuellen Realisierungszeitplan gerade mit Blick auf eine Finanzierungsvereinbarung.

Darüber hinaus bitte er um eine Darstellung der Auswirkungen auf die EU-Förderung. Schließlich handele es sich ja um ein Projekt innerhalb der TEN-Netze.

**Reiner Latsch (DB AG)** antwortet, die Erarbeitung einer Finanzierungsvereinbarung habe auch etwas mit den Beratungen zwischen Bund und Land zu tun. Das Land habe sich ja zu einer Mitfinanzierung bereit erklärt. Sowohl der Bund als auch das Land und die DB AG hielten an dem Projekt fest. Er betone, dass man nicht ohne Weiteres ein drittes Gleis legen und Lärmschutz vorsehen könne, wenn man parallel dazu nicht die Bahnübergänge angehe. Hierüber habe man bereits in diesem Ausschuss intensiv diskutiert.

Aus Sicht der DB AG bestehe keine Notwendigkeit für eine Gesamtfinanzierungsvereinbarung. Wichtig sei jedoch, dass Baurecht vorliege, um zu wissen, was gebaut werden könne. Hieran sei intensiv gearbeitet worden. In den nächsten Monaten würden sämtliche Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Wie lange diese Planfeststellungsverfahren dauerten, hänge von den Anhörungsbehörden und der Genehmigungsbehörde Eisenbahnbundesamt ab.

**Joachim Nied (DB Netz AG)** fügt hinzu, es gebe auf EU-Ebene verschiedene Förderperioden. Die derzeitige laufe Ende 2013 aus. Seines Wissens werde derzeit an einer Nachfolgevereinbarung gearbeitet.

Mit dem Bau werde begonnen, wenn die Planfeststellung vorliege. Im Jahre 2012 seien die Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden. Derzeit rechne man mit einer Dauer von 24 bis 36 Monaten. Nach jetzigem Stand werde also nicht vor 2014 mit einem Bau begonnen werden können.

Zurzeit sei geplant, keine vollständige Streckensperrung vorzunehmen. Es werde unter rollendem Rad gebaut, sodass sämtliche Verkehre in den notwendigen Margen gefahren werden könnten.

**StS Gunther Adler (MBWSV)** unterstreicht die Ausführungen der Vertreter der DB AG. Man befinde sich derzeit in Gesprächen bezüglich Finanzierungsvereinbarungen. Nötig dafür sei ein Baurecht. Ohne gültiges Baurecht schließe der Bund keine Finanzierungsvereinbarung ab. Noch in diesem Jahr werde ein Gespräch zwischen dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG, der Ministerpräsidentin und Minister Groschek stattfinden.

**MDgt'in Karin Paulsmeyer (MBWSV)** berichtet, seit dem vergangenen Jahr befinde man sich in intensiven Gesprächen über die Modalitäten der Finanzierung. Insbesondere gehe es darum, wie die 36 % des Landes eingesetzt würden. Dies bedürfe natürlich einer haushaltsrechtlichen Absicherung. Von daher werde auch in diesem Jahr kein Vertrag mehr zustande kommen, unabhängig davon, dass natürlich auch Baurecht vorliegen müsse.

Bei diesem Projekt arbeiteten viele Seiten intensiv zusammen. Es werde versucht, das Verfahren zu beschleunigen, wo es rechtlich zulässig und möglich sei.

Die Eisenbahnkreuzungen seien ein ganz wesentlicher Aspekt für die Anwohner und das Gesamtverfahren. Auch dies habe Auswirkungen auf die einzelnen Abschnitte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. All dies müsse gerichtsfest sein.

Derzeit laufe also eine ganze Reihe von Gesprächen, um die noch anstehenden Probleme zu lösen.

**Christof Rasche (FDP)** fragt, was aus Sicht der Landesregierung und der DB AG für eine Finanzierungsvereinbarung notwendig sei und wann die Finanzierungsvereinbarung vorliegen müsse, um mit dem Bau im Jahre 2014 beginnen zu können.

Vonseiten der Landesregierung möchte er wissen, wann sie vorgesehen habe, im Landeshaushalt Mittel für das Projekt bereitzustellen.

In Mitteilungen der IHKs und in der Presse werde ausgeführt, dass Termine bestanden hätten zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung im Jahre 2012 und 2013. Der Abgeordnete fragt, ob dies der Landesregierung bekannt sei.

**Jochen Ott (SPD)** stellt fest, dass es seit der letzten Berichterstattung im Ausschuss deutliche Fortschritte gegeben habe. Er begrüße die Absicht, das Verfahren zu beschleunigen. Es sei deutlich geworden, dass sich das Land sehr engagiere. Der Bund dürfe Nordrhein-Westfalen nicht alleine lassen, und auch die Bahn müsse alles tun, um das Projekt voranzubringen. Es sei unerträglich, dass man angesichts des Staatsvertrages in Deutschland nicht weiterkomme.

**Arndt Klocke (GRÜNE)** verweist auf ein Protokoll über eine Ausschusssitzung aus November 2010, in der man bereits über dieses Thema debattiert habe. Damals habe die Bahn für den Teilabschnitt Köln-Langenberg ausgeführt, dass mit dem Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für 2012 gerechnet, dass das Baurecht aber erst im März 2013 erlangt werde. Nunmehr sei ausgeführt worden, dass es einen Kausalzusammenhang dahingehend gebe, dass zunächst Baurecht vorliegen müsse, bevor eine Finanzierungsvereinbarung getroffen werden könne. Der Abgeordnete fragt, ob es einen neuen rechtlichen Tatbestand gebe.

**Bernhard Schemmer (CDU)** erbittet einen aktuellen Sachstandsbericht zur Finanzierungsvereinbarung. Seiner Ansicht nach müsse nicht die Planfeststellung abgewartet werden, um anschließend eine Finanzierungsvereinbarung zu treffen. Was auf einen zukomme, wisse man bereits vorher.

**Joachim Nied (DB Netz AG)** lässt wissen, es gebe sowohl den Fall des Abschlusses einer Finanzierungsvereinbarung vor der Planfeststellung als auch umgekehrt. Seines Wissens habe dies etwas mit dem Verhältnis zwischen Bundesverkehrsministerium, Bundeswirtschaftsministerium und Bundesfinanzministerium zu tun. Einen Normalfall gebe es nicht.

**Reiner Latsch (DB AG)** ergänzt, dies habe auch etwas mit der Mittelbereitstellung der öffentlichen Haushalte, mit der mittelfristigen Finanzplanung sowohl des Bundes als auch des Landes zu tun. Man brauche bei so großen Projekten keine Gesamtfiananzierungsvereinbarung bei der ersten Planfeststellung, sondern es handele sich um einen iterativen Prozess.

**MDgt'in Karin Paulsmeyer (MBWSV)** erläutert, die Betuwe-Linie sei Gegenstand des Infrastrukturfinanzplans aus dem Jahre 2008 und dort auch verankert. Es sei beabsichtigt, die Maßnahme aus Mitteln des Bundesregionalisierungsgesetzes bzw. aus Entflechtungsmitteln zu finanzieren. Hierfür habe man entsprechende Vorsorge und Rückstellungen getroffen.

**StS Gunther Adler (MBWSV)** merkt an, bezüglich der 36%igen Beteiligung des Landes stelle sich die Frage, von welchem Betrag man ausgehe. Als Stichwort nenne er hier die Verteuerung des Gesamtprojektes, die natürlich aufgefangen werden müsse.

**Christof Rasche (FDP)** fragt, wann die Finanzierungsvereinbarung vorliegen müsse, wenn zum Beispiel im März 2014 mit dem Bau begonnen werden solle.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** möchte wissen, was seitens des Landtags getan werden könne, um das Projekt voranzubringen.

**Bernhard Schemmer (CDU)** ist interessiert zu erfahren, ob es in Nordrhein-Westfalen planfestgestellte Maßnahmen gebe, bei denen wegen fehlender Mittel mit dem Ausbau durch die Bahn noch nicht begonnen worden sei.

**Reiner Latsch (DB AG)** sagt, im Frühjahr 2011 habe man die ersten Planfeststellungsverfahren für die Betuwe-Linie eingeleitet. Möglicherweise lägen Anfang 2014 die ersten Planfeststellungsbeschlüsse vor. Die DB AG werde nicht der Planfeststellungsbehörde und der Anhörungsbehörde vorgreifen, was die Zeiten angehe. Er lege aufgrund der Erfahrungen in der Vergangenheit großen Wert auf die Feststellung, dass man die Dauer von Planfeststellungsverfahren nicht im Vorhinein festlegen könne. Planfeststellungsverfahren hätten in der Vergangenheit zum Teil bis zu sechs Jahre gedauert. Insofern seien die drei Jahre lediglich geschätzt. Erst wenn der Planfeststellungsbeschluss vorliege, könnten Aussagen über die Kosten gemacht werden. Auf dieser Basis sollte dann die Finanzierungsvereinbarung getroffen werden.

Seines Wissens lägen zum heutigen Zeitpunkt keine weiteren Planfeststellungsbeschlüsse vor.

**StS Gunther Adler (MBWSV)** unterstützt die Ausführungen von Herrn Latsch bezüglich der zeitlichen Dauer eines Planfeststellungsverfahrens. Nichtsdestotrotz verfolge

die Landesregierung das Ziel, im Jahre 2013 zu einer Finanzierungsvereinbarung zu kommen.

**Arndt Klocke (GRÜNE)** merkt an, Bundesverkehrsminister Ramsauer habe in der vergangenen Woche mit der Bahn eine Vereinbarung über elf konkrete Projekte abgeschlossen. In Anbetracht der dafür erforderlichen Mittel stelle man fest, dass bis 2015 keine weiteren Mittel für neue Projekte zur Verfügung stünden. Insofern stelle sich die Frage, woher die Mittel kommen sollten, um das in Rede stehende Projekt zu realisieren.

**MDgt'in Karin Paulsmeyer (MBWSV)** antwortet, dass sie nicht für den Bund sprechen könne. Woher das Land seine Mittel nehme, habe sie bereits ausgeführt.

**Christof Rasche (FDP)** erwähnt, der Staatssekretär habe ausgeführt, dass im Jahre 2013 eine Finanzierungsvereinbarung vorliegen solle. Der Abgeordnete fragt, ob die DB AG dieses Ziel unterstütze.

**Reiner Latsch (DB AG)** betont, dass die DB AG das Ziel der Landesregierung unterstütze. Er betone aber, dass ein Bau nicht unmittelbar nach Vorlage einer Finanzierungsvereinbarung möglich sein werde. Zunächst müsse anschließend die HOAI-Phase 4 abgeschlossen werden. Also das, was im Baurecht stehe, müsse ins Planungsrecht übertragen werden. Dann gebe es die Entwurfsplanung HOAI 5, 6, 7. Baubeginn liege in der HOAI-Phase 8.

**Christof Rasche (FDP)** möchte wissen, wann mit dem Bau begonnen werden könne.

**Joachim Nied (DB Netz AG)** rechnet mit einem Baubeginn 12 bis 18 Monate nach Vorlage des Baurechts.

**Holger Ellerbrock (FDP)** verweist auf die Darstellung von Herrn Latsch, dass die DB AG das Ziel der Landesregierung, 2013 zu einer Finanzierungsvereinbarung zu kommen, unterstütze. Vor dem Hintergrund frage er sich, warum nicht sämtliche Arbeiten, die sich daran anschlössen, vorher unter Vorbehalt geleistet würden, um nach Bereitstellung des Geldes direkt mit dem Bau beginnen zu können.

**Joachim Nied (DB Netz AG)** macht deutlich, man brauche eine Rechtsbasis, auf der gebaut werden könne. Diese Rechtsbasis sei der Planfeststellungsbeschluss. Erst im Planfeststellungsbeschluss werde der Umfang der Baumaßnahmen rechtlich festgelegt. Ohne diesen könne nicht mit dem Bau begonnen werden. Mit notwendigen Vorbereitungen werde selbstverständlich vorher begonnen, aber man könne erst in die Öffentlichkeit gehen, wenn ein Planfeststellungsbeschluss vorliege.

**Holger Ellerbrock (FDP)** erwidert, genau dies führe man aus, wenn etwas verzögert werden solle. Selbstverständlich könne man sehr flexibler dort herangehen. Selbst die öffentliche Bauverwaltung sei in manchen Angelegenheiten flexibler. Man wäre ein schlechter Projektleiter, wenn man erst mit dem Planfeststellungsbeschluss wisse, was gebaut werden solle.

**Vorsitzender Dieter Hilser** fragt, ob 2017 der erste Bagger stehen könne.

**Reiner Latsch (DB AG)** bittet, auf Spekulationen zu verzichten.

**MDgt'in Karin Paulsmeyer (MBWSV)** führt an, in dem vom Abgeordneten Rasche erwähnten Papier der IHK sei vermutlich nicht von der Finanzierungsvereinbarung, sondern von einer sogenannten Planungsvereinbarung die Rede. Ein solches habe es in der Tat gegeben. Alle Projektbeteiligten seien jedoch zu der Erkenntnis gekommen, dass dies nicht mehr nötig sei, sondern dass man gleich auf eine Finanzierungsvereinbarung hinarbeiten sollte.

### c) Bahngroßprojekte – RRX

**Joachim Nietsch (DB Netz AG)** gestaltet seinen Vortrag mittels einer Powerpoint-Präsentation (**Anlage 2, zu TOP 1**).

**Oliver Bayer (PIRATEN)** fragt, ob die Möglichkeit bestehe, die Verfahren zu beschleunigen, und was seitens des Landes dafür getan werden könnte.

**Arndt Klocke (GRÜNE)** fragt, wann die Finanzierungsvereinbarung vorgelegt werde. Darüber hinaus bitte er um einen aktuellen Sachstand bezüglich der Bahnknoten Köln und Dortmund, die ja für die Realisierung des RRX wichtig seien. Abschließend möchte er wissen, wann mit dem Bau begonnen werden könne.

**Henning Rehbaum (CDU)** fragt, ob bei dem Bahnsteigkonzept berücksichtigt werde, welche RRX-Züge eingesetzt würden.

Darüber hinaus möchte er wissen, ob das Stromnetz für die Motorisierung der RRX-Züge ausreiche.

**Christof Rasche (FDP)** merkt an, die „Rheinische Post“ frage, ob der Rhein-Ruhr-Express erst 2034 fahre. Hierzu erbitte er eine Stellungnahme seitens der Landesregierung und der Bahn AG.

In dem Artikel werde die Schuld für die Verzögerung der aktuellen Bundesregierung gegeben. In diesem Zusammenhang weise er darauf hin, dass die rot-grüne Landesregierung versprochen habe, dass der Metrorapid zur Fußball-WM 2006 fahre.

**Bernhard Schemmer (CDU)** merkt an, die Planfeststellungsverfahren würden im Wesentlichen erst 2014 eingeleitet. Der Abgeordnete fragt, wann diese dann abgeschlossen seien.

**Reiner Latsch (DB AG)** führt aus, zum Bahnknoten Köln gebe es eine Vorstudie. Eine komplette Planung gebe es dazu noch nicht. Derzeit werde die eisenbahnwissenschaftliche Untersuchung durchgeführt. Begleitet werde das Projekt, wofür der Nahverkehr Rheinland der Driver sei, durch das Land und der DB AG. Das Besondere sei, dass jede einzelne der 15 Maßnahmen am Bahnknoten Köln einen eigenen verkehrlichen Wert habe. Von daher sei es hier einfacher als in anderen Bereichen, verkehrliche Werte in den Betrieb hinüberzubringen.

Bezüglich der Fahrzeugkonzepte sei der VRR Handelnder. Die Anforderungen an die Fahrzeuge müsse der VRR mit der DB Netz AG klären. Diese würden somit im Rahmen der Ausschreibung vonseiten des VRR aufgearbeitet.

Die Strecke Düsseldorf – Duisburg sei beim Projekt RRX in der Tat einer der komplexesten Bereiche. Von daher könne diesbezüglich zur Dauer des Planfeststellungsverfahrens nichts gesagt werden.

**Joachim Nied (DB Netz AG)** sieht keine Möglichkeit, das Verfahren zu beschleunigen. Die genannten Termine seien zwischen dem Bund und der DB AG abgestimmt. Es gehe nun darum, diese Termine zu halten.

Im Investitionsrahmenplan des Bundes sei eine Teilfinanzierung des ersten Abschnittes eingestellt. 185 Millionen € seien in den nächsten Jahren abgesichert. Der Planfeststellungsabschnitt 1 könne separat realisiert werden. Hierdurch werde sich ein positiver Wirtschaftseffekt ergeben.

Er könne nicht sagen, wann die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen seien.

**StS Gunther Adler (MBWSV)** weist darauf hin, dass für die Landesregierung der Rhein-Ruhr-Express das wichtigste Projekt für den Personenverkehr im größten Ballungsraum Deutschlands sei.

Minister Groschek wolle die Finanzierungsvereinbarung für den RRX gemeinsam mit einer Verständigung über die Finanzierungsvereinbarung für die Betuwe-Linie abschließen.

Der Landtag könne das Projekt unterstützen. Um die Ausgestaltung des RRX gebe es vielfältige Diskussionen, zum Beispiel was die Halte angehe. Diesbezüglich habe der Bundesverkehrsminister unmissverständlich zu verstehen gegeben, dass er keinerlei Spielraum für die Einrichtung weiterer RRX-Haltestellen sehe, die den Kostenrahmen des Gesamtprojektes sprengen würden.

**Arndt Klocke (GRÜNE)** sagt, bei der letzten Berichterstattung über dieses Thema habe die Bahn für den PFB 3 das Datum Juni 2012 für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens genannt. Heute sei von Dezember 2014 die Rede. Für PFB 5 sei

damals November 2011, heute November 2013 genannt worden. Der Abgeordnete fragt, was zu der Verzögerung von über zwei Jahren geführt habe.

**Reiner Breuer (SPD)** hält die Aussagen seitens des Bundes zu den beiden Bahn-großprojekten Betuwe-Linie und RRX für unbefriedigend, unkonkret und weitgehend unverbindlich. Er bekräftige die Landesregierung darin, schnellstmöglich auf Verbindlichkeiten, auf klare Finanzierungsvereinbarungen, die festlegten, wer was mache und in welcher Zeit, hinzuwirken. Es sei hochnotpeinlich, darstellen zu müssen, warum Vereinbarungen aus dem Jahre 1992 bis heute nicht umgesetzt seien. Insofern bitte er auch die DB darum, sich nachhaltig mit dafür einzusetzen, zu klaren Vereinbarungen zu kommen.

**Henning Rehbaum (CDU)** zeigt sich überrascht, dass der VRR die Fahrzeugdefinition für den RRX durchführe. In einem bereits vorliegenden Verordnungsentwurf seien die Fahrzeugstandards dargestellt. Diese Verordnung solle seines Wissens noch in diesem Jahr umgesetzt werden. Der Abgeordnete fragt, ob die Elektrifizierung ausreiche und die Barrierefreiheit im RRX-Netz gegeben sei.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** ist enttäuscht über die Ausführungen der Vertreter der Bahn. Er hätte sich gewünscht, erläutert zu bekommen, woran es hapere. Er plädiere dafür, das Verfahren zu beschleunigen. Zweifelsohne seien die beiden Projekte Betuwe-Linie und RRX für das Land enorm wichtig. Ihm genüge es nicht, sämtliche Schuld auf die Bundesregierung zu schieben.

**Reiner Latsch (DB AG)** erläutert, derzeit werde die Ausschreibung der großen RE-Linien vorbereitet – dies betreffe auch die Fahrzeugseite –, was auch durch den VRR geschehe. Es wäre nicht sehr sinnhaft, jetzt Fahrzeuge zu beschaffen, die dem RRX-Szenario nicht entsprächen. Vor dem Hintergrund habe er gesagt, dass die Fahrzeugkomponenten seitens des VRR festgelegt würden.

Was die vom Abgeordneten Klocke und Bayer genannte Verzögerung angehe, betone er, dass alle an einem Strang ziehen müssten. Es sei intensiv daran gearbeitet worden, dass weitere Planungsmittel in Höhe von 15 Millionen € vonseiten des Bundes zur Verfügung gestellt würden. Dies sei nach anderthalbjähriger Verhandlung Ende 2011 geschehen. Einige Tage danach habe der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG in einem Schreiben an das Land Nordrhein-Westfalen deutlich gemacht, dass die Bahn weitere 25 Millionen € für den Fortgang der Planung zur Verfügung stelle, sodass die Mittel bis zur Erlangung des Baurechts zur Verfügung stünden. Von einer Verzögerung könne somit keine Rede sein.

**MDgt'in Karin Paulsmeyer (MBWSV)** führt aus, in dem Entwurf des Änderungsgesetzes zum ÖPNVG gebe es eine Regelung, wonach das Land und die jeweils zuständigen Aufgabenträger bezüglich des RRX eine gemeinsamen Zusammenwirkungspflicht hätten. Diese konkretisiere sich in der Verordnung, welche Anforderun-

gen an die RRX-Fahrzeuge zu stellen seien. Diese Anforderungen basierten auf dem Gutachten des Bundes aus dem Jahre 2006 zum RRX.

**Bernhard Schemmer (CDU)** bittet um einen Bericht der Landesregierung, woran die Verzögerungen lägen und ob es planfestgestellte Strecken gebe, wo mit dem Bau nicht begonnen werden könne.

Die Diskussion über den RRX erinnere ihn an die Diskussion über den Metrorapid. Der Abgeordnete fragt, ob die Stromversorgung aus dem bestehenden Netz heraus gesichert und das ebenerdige Einsteigen in die noch auszuschreibenden RRX-Fahrzeuge gewährleistet sei.

**Reiner Latsch (DB AG)** antwortet, die Stromversorgung sei gewährleistet. Es werde genau geprüft, welche Oberleitung für die entsprechenden Züge notwendig sei.

**Christof Rasche (FDP)** fragt Herrn Latsch, wer nach seiner Meinung Schuld an der zweieinhalbjährigen Verzögerung trage.

**Reiner Latsch (DB AG)** antwortet, er werde nicht sagen, dass es einen Schuldigen gebe. Es hätten ganz normale Verhandlungen um zusätzliche 15 Millionen € stattgefunden. Diese seien Ende 2011 zur Verfügung gestellt worden. Seitens der Bahn habe man daraufhin 25 Millionen € bereitgestellt.

**MDgt'in Karin Paulsmeyer (MBWSV)** merkt an, in der Bundesstudie sei auch etwas zur Barrierefreiheit ausgeführt worden. Dies finde sich in der Verordnung wieder.

**Bernhard Schemmer (CDU)** möchte wissen, ob ein ebenerdiges Einsteigen in die RRX-Fahrzeuge gewährleistet sei.

**MDgt'in Karin Paulsmeyer (MBWSV)** teilt mit, dass sie darauf nur eine juristische Antwort geben könne. In der Verordnung sei Entsprechendes verankert. Diese müsse aber noch vom Landtag gebilligt werden. Wenn diese Anforderungen erfüllt seien, dann sei die Barrierefreiheit eine Anforderung bei der Ausschreibung, die momentan vorbereitet werde.

#### **d) Bahngroßprojekte – Eiserner Rhein**

**Reiner Latsch (DB AG)** führt aus:

Wir haben natürlich Interesse am Ausbau der Eisenbahninfrastruktur. Wir bauen das, was bei uns bestellt wird, was finanziert wird und was nichts zulasten der Eigenmittel der Deutschen Bahn AG geht.

**Bernhard Schemmer (CDU)** merkt an, dass der Eiserne Rhein in Konkurrenz zur Betuwe stehe. Dass man nicht etwas baue, was zu etwas anderem, was man selber betreiben wolle, in Konkurrenz stehe, könne er verstehen. Dies sei die selbstverständliche Sicht eines Unternehmers. Die Bahn sei aber Monopolist und damit zuständig für das Netz im gesamten Land. Vor dem Hintergrund, dass die Bahn kein Interesse an diesem Projekt habe und die Niederlande und Belgien die historische Trasse favorisierten, stelle sich die Frage, ob dieses Projekt gestorben sei. In diesem Zusammenhang frage er, ob und, wenn ja, wann die Landesregierung versuche, mit Belgien und den Niederlanden zu einem gemeinsamen Konzept zu kommen.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** legt dar:

Der Eiserne Rhein ist ein internationales Projekt der Staaten Bundesrepublik Deutschland, Belgien und Niederlande. Noch ist Nordrhein-Westfalen kein Freistaat oder gar eine selbstständige Nation, und wir streben das auch nicht an. Es gibt eine bundesstaatliche Arbeitsteilung. Für Außenpolitik ist der Bund zuständig.

Es gibt schriftliche Äußerungen der Niederlande und des Bundesverkehrsministers, in denen gesagt wird: Wir stehen zur historischen Trasse. Es gibt den Standpunkt des belgischen Ministerpräsidenten, der sagt: Wir müssen uns eine Rechtsposition sichern, die historisch gewachsen ist und vom niederländischen Staatsgerichtshof bestätigt würde. Diese heißt: Im Zweifel haben wir immer das historische, international abgesicherte Recht, zwischen Antwerpen und Deutschland auf der historischen Trasse zu verkehren, auch wenn das nicht dem niederländischen Interesse entspricht. Diese Rechtsposition möchte der belgische Staat, vertreten durch den Ministerpräsidenten, sich natürlich sichern. Deshalb hat er gesagt: Gleichwohl bin ich bereit, jede andere Trasse mit Ihnen zu diskutieren und jede andere Trasse zu ermöglichen, wenn gegeben ist, dass zwischen dem Hafengebiet Antwerpen und der Bundesrepublik Deutschland eine funktionstüchtige, leistungsfähige Güterzugstrecke gebaut wird.

Dem Staat Belgien ist im Prinzip der Sache nach die konkrete Trassierung in Deutschland egal. Der belgische Staat möchte nur, dass diese Trasse gebaut wird, weil er genau wie das Land Nordrhein-Westfalen – gestützt auf eine ganz breite Landtagsmehrheit – an einem Logistikkorridor zwischen Antwerpen und Rhein-Ruhr interessiert ist.

Wir haben uns darauf verständigt, dass wir die A-52-Trasse favorisieren, weil die Trasse sozial- und umweltverträglich am wahrscheinlichsten zu realisieren sein wird im Vergleich zur historischen Trasse.

Was das Konferenzverhalten zur Betuwe angeht, kann man unterstellen, dass die Wettbewerbssituation beider Trassen sich aus niederländischer Sicht etwas anders darstellen würde, wenn die Betuwe endlich auch auf deutscher Seite betriebsfertig wäre. Wenn also eine leistungsfähige Güterverkehrsstraße zwischen Rotterdam und Rhein-Ruhr funktioniert, bin ich sicher, dass die Gesprächsfähigkeit auf niederländischer Seite ungleich größer ist als zum jetzigen Zeitpunkt. Auch das ist rational zu unterstellen und keine böswillige Unterstellung.

Deshalb müssen wir wie folgt vorgehen: Ich habe den werten Kollegen Ramsauer nach meinem gemeinsam mit der Ministerpräsidentin stattgefundenen Besuch bei dem Ministerpräsidenten von Belgien angeschrieben, habe ihm die neue Situation geschildert und ihn gebeten, seine Position zu überprüfen und unseren Standpunkt A 52 noch einmal im Rahmen einer diplomatischen Note auszutauschen. Wenn das zwischen den Staaten Bundesrepublik Deutschland, Königreich der Niederlande, Königreich Belgien geklärt ist, sind wir gerne bereit, alles zu tun, was in unserem Zuständigkeitsbereich notwendig ist. Wir werden überdies auch zu den Niederlanden Kontakt aufnehmen. Gleichwohl muss der erste Schritt vom Nationalstaat getan werden. Deshalb warte ich gespannt auf die Rückantwort der Bundesregierung. Bisher haben wir auf mein Schreiben noch keine Antwort erhalten. Sobald dieses Antwortschreiben vorliegt, werde ich Sie natürlich unverzüglich informieren und dann auch vorschlagen, wie wir gemeinsam weiter vorgehen.

**Bernhard Schemmer (CDU)** sagt, seines Wissens spreche sich Belgien für die historische Trasse aus. Den Ausführungen des Ministers habe er jetzt entnommen, dass sich Belgien nunmehr auch die A-52-Trasse vorstellen könne. Er bitte, den Abgeordneten schriftlich mitzuteilen, dass nunmehr auch die Belgier für die A-52-Trasse seien. Das Gleiche gelte für die Niederlande. Dies wäre dann die Voraussetzung dafür, sich beim Bund dafür einzusetzen, dieser Regelung beizutreten.

**Christof Rasche (FDP)** ist der Ansicht, dass man in persönlichen Gesprächen weiterkomme als durch einen Briefwechsel.

Belgien habe resultierend aus einem Gerichtsurteil einen Anspruch. Niemand könne erwarten, dass sich Belgien als Erster bewege und seinen Anspruch aufgebe. Im Gegenteil: Vonseiten Deutschlands müsse Belgien das Feld so vorbereitet werden, dass Belgien mitmachen könne. Wenn dies nicht gelinge, passiere nichts.

Der Abgeordnete fragt, inwieweit die DB AG die Vorstellungen der Landesregierung unterstütze.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** merkt an, auf niederländischer Seite handele es sich im Grunde um die historische Trasse. Sie müssten Roermond nicht umfahren und ein Naturschutzgebiet untertunneln.

**Arndt Klocke (GRÜNE)** begrüßt die Aktivitäten der Landesregierung. Der Abgeordnete möchte seitens der Bahn wissen, ob es bezüglich einer Realisierung irgendeinen Zeitrahmen gebe.

**Reiner Latsch (DB AG)** lässt wissen, erst nach Unterzeichnung einer Vereinbarung mit Belgien und den Niederlanden sowie der Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan könne die DB Netz AG mit weiteren konkreten Planungen beginnen. Vor dem Hintergrund lasse sich derzeit kein Zeitrahmen nennen.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** legt dar, neben Schriftwechsel fänden auch Gespräche statt.

Belgien werde seine Rechtsposition niemals aufgeben, bis eine gleichwertige Trasse rechtssicher geschaffen werde. Bislang habe die Bundesregierung die Auffassung vertreten, weil die Niederlande und Belgien sich auf etwas anderes verständigt hätten, sei es müßig, dass die Bundesrepublik Deutschland etwas anderes favorisiere. Jetzt gebe es eine neue Qualität. Belgien habe durch seinen Regierungschef geäußert, dass man den bisherigen Rechtsstandpunkt nicht aufgeben, aber wenn es gelinge, eine alternative Trassierung zu realisieren, stehe Belgien dieser Trassierung nicht im Wege. Nun müssten Gespräche zwischen Deutschland, Belgien und den Niederlanden stattfinden. Nordrhein-Westfalen könne aufgrund des Föderalismus hier nicht tätig werden. Die Anregung des belgischen Ministerpräsidenten, dass alle Beteiligten über eine alternative Trasse berieten, habe er an die Bundesregierung weitergegeben. Dies müsse natürlich schriftlich geschehen. Nun warte er auf eine schriftliche Antwort der Bundesregierung.

Was die Niederlande angehe, gebe es bislang keine neue Antwort. Das Interesse der Niederlande sei vorrangig nicht, sich mit Verve auf die Realisierung des Eisernen Rheins zu stürzen, sondern zunächst werde vonseiten Deutschlands abgefordert, die Schularbeiten zu erledigen, die seit 20 Jahren vor sich hergetragen würden. Vor dem Hintergrund, dass dies bislang nicht geschehen sei, sei die Neigung der Niederlande, neue Verträge mit Deutschland zu schließen, relativ begrenzt.

Das Problem müsse nun Schritt für Schritt gelöst werden. Deutschland müsse durch die für Außenpolitik zuständige Bundesregierung auf die Niederlande und auf Belgien zugehen und Gespräche führen. Dass es noch ein langer Weg bis zur Realisierung der A-52-Trasse sei, wisse er. Dies sei nicht nur den Planungshemmnissen, sondern auch den Finanzierungshemmnissen geschuldet. Er strebe an, dieses Projekt zum Bundesverkehrswegeplan anzumelden, um deutlich zu machen, dass dieses Projekt eine sehr hohe Priorität für die Verkehrserschließung und Logistikerschließung des Landes Nordrhein-Westfalen habe.

**Bernhard Schemmer (CDU)** möchte wissen, ob Belgien seine neue Auffassung schriftlich geäußert habe. Eine mündliche Aussage sei keine Basis, um eine Umfirmierung eines Schienenabschnittes beim Bund zu beantragen.

#### e) Preisabsprachen bei Schieneninfrastruktur

**Reiner Latsch (DB AG)** führt im Sinne des im Vorfeld der Sitzung übermittelten Sachstandsbericht aus (**Anlage 3, zu TOP 1**).

**Rolf Beu (GRÜNE)** möchte wissen, wie hoch der Schaden für das Land Nordrhein-Westfalen sei.

**Reiner Latsch (DB AG)** teilt mit, dass er dies im Detail nicht sagen könne, da eine Auflistung über den Schaden in einzelnen Regionen erst noch erarbeitet werde. An dem Verfahren würden sowohl Wirtschaftsgutachter als auch forensische Gutachter beteiligt.

**Vorsitzender Dieter Hilser** bedankt sich bei den Vertretern der Bahn für ihre Ausführungen.

**2 Stromversorgung sicherstellen – welche Antworten hat die Landesregierung zur in Rede stehenden Abschaltung des Kraftwerks Datteln 1 bis 3?**

Antrag  
der Fraktion der CDU  
Drucksache 16/1046

Entschließungsantrag  
der Fraktion der CDU  
Drucksache 16/1376

**Bernhard Schemmer (CDU)** verweist auf vermeintliche Zusagen, die Kraftwerke noch länger zu betreiben. Der Abgeordnete erbittet einen Bericht über die zukünftige Verfahrensweise, sollte das Kraftwerk Datteln 4 nicht genehmigt werden.

**Daniela Schneckenburger (GRÜNE)** äußert sich verwundert, dass die CDU ihren Antrag nicht zurückziehe, da die Angelegenheit erledigt sei. Bezüglich Datteln 4 gebe es ein ordentliches Rechtsverfahren, nachdem das vorherige Planungsverfahren fehlerhaft gewesen sei. Dies spiele aber für das Thema „Bahnstrom“ keine Rolle. Beim Bahnstrom gehe es schlicht und ergreifend darum, ob das Kraftwerk Datteln 1 bis 3 solange am Netz bleibe, bis E.ON in der Lage sei, seinen Umrichter aufzubauen und in Betrieb zu nehmen. Derzeit baue E.ON am Umrichter. Die Größenordnung eines Umrichters sei immens. Dies gelte auch für den Investitionsbedarf. Solange dieser Umrichter nicht in Betrieb sei, werde es eine Ausnahmegenehmigung für das Kraftwerk Datteln 1 bis 3 geben. Dies habe die Landesregierung bereits vor Einbringung des Antrags signalisiert. Insofern sollte die CDU ihren Antrag zurückziehen.

**Reiner Breuer (SPD)** schließt sich den Ausführungen der Abgeordneten Schneckenburger an. Die laut Antrag befürchteten drohenden Engpässe werde es nicht geben. Insofern brauche die Landesregierung kein Konzept vorzulegen. Dies sollte auch der CDU nicht verborgen geblieben sein.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** sagt, er vermute, dass die CDU deshalb den Antrag gestellt habe, um in dieser Sitzung seitens der Bahn zu erfahren, wie es zu dem Problem habe kommen können. Leider seien die Vertreter der Bahn nun nicht mehr anwesend. Die Situation sei schon lange vorhersehbar gewesen, nämlich dass das Kraftwerk Datteln 1 bis 3 abgeschaltet und das Kraftwerk Datteln 4 noch nicht in Betrieb sei. Insofern hätte man mit dem Bau des Umrichters bereits vor längerer Zeit beginnen können. Hierzu erbitte er einen Bericht der Landesregierung.

**Christof Rasche (FDP)** merkt an, dass es sehr lange gedauert habe, bis die Landesregierung zugesagt habe, das Kraftwerk Datteln 1 bis 3 weiter in Betrieb zu halten. Dies deute auf einen Diskussionsbedarf innerhalb der Koalition hin. Das sei nun geklärt, was er begrüße.

Dem Entschließungsantrag zum Thema „Datteln 4“ stimme seine Fraktion zu.

**LMR Jörg Friedrich (MKULNV)** legt dar, derzeit sei noch unklar, ob es ein Kraftwerk Datteln 4 geben werde oder nicht. Die Alternativen, sollte Datteln 4 nicht ans Netz gehen, funktionierten alle. Der bereits genannte Umrichter für den Bahnstrom sei bereits in der Realisierung. Dieser werde im Jahr 2014 fertig. Bis dahin werde der Weiterbetrieb von Datteln 1 bis 3 geduldet. Bis dahin sei auch sichergestellt, dass das Heizwerk in Datteln ertüchtigt und genehmigt werde, um die Fernwärmeversorgung sicherzustellen. Im Jahr 2014 gehe Datteln 1 bis 3 außer Betrieb. Ab dann übernehmen der Umrichter und das Heizwerk die Bahnstrom- und Fernwärmeversorgung.

In Shamrock solle die Fernwärmeversorgung Mitte des nächsten Jahres durch eine Zusammenarbeit mit der STEAG sichergestellt werden. Dann werde Shamrock außer Betrieb gehen und die STEAG die Fernwärmeversorgung übernehmen.

Zur Frage, wie es hierzu habe kommen können, sei auszuführen, dass bereits zu dem Zeitpunkt, zu dem E.ON erklärt habe, die Widerrufserklärung aus dem Jahr 2006 zu widerrufen, sofort Gespräche mit E.ON eingesetzt hätten über die zukünftige Verfahrensweise. Anschließend habe man Gutachten zu technischen Alternativen eingeholt. Die Landesregierung habe von Anfang an gesagt, soweit es für die Bahnstrom- und Fernwärmeversorgung erforderlich sei, werde es eine Duldung des Weiterbetriebs der Kraftwerke geben. Schwierigkeiten habe es nicht innerhalb der Koalition, sondern bei den Gesprächen mit E.ON gegeben bezüglich der technischen Alternativen und der Bereitschaft, diese technischen Alternativen zu realisieren. Seitens E.ON seien diese Gespräche für ein paar Monate ausgesetzt worden. Das Ganze sei in Planung seit Anfang 2001 und habe jetzt zum Abschluss gebracht werden können.

**Holger Ellerbrock (FDP)** möchte wissen, welche Bedeutung die Landesregierung dem Kraftwerk Datteln 4 zumesse.

**Vorsitzender Dieter Hilser** wirft ein, dass Datteln 4 nicht Thema des in Rede stehenden Antrags sei.

**LMR Jörg Friedrich (MKULNV)** antwortet, was die Bahnstrom- und Fernwärmeversorgung angehe, sei Datteln 4 nicht eingeplant, weil es unsicher sei, ob Datteln 4 realisiert werde. Die Bahnstrom- und Fernwärmeversorgung in Datteln funktioniere auch ohne Datteln 4.

Auf eine weitere Frage von **Holger Ellerbrock (FDP)** führt **LMR Jörg Friedrich (MKULNV)** aus, für die Sicherstellung der Bahnstromversorgung sei erforderlich, dass in Datteln Bahnstrom eingespeist werde. Dies erfolge zurzeit durch das Kraftwerk Datteln 1 bis 3. Als Alternative zu dem Kraftwerk Datteln 1 bis 3 würden zurzeit am Standort Datteln Umrichter gebaut. Wenn diese Umrichter gebaut seien, bezögen diese Umrichter ihren Strom aus dem allgemeinen Netz und speisten in das Bahn-

netz ein. Dann könne das Kraftwerk Datteln 1 bis 3 abgeschaltet werden. Datteln 4 spiele insoweit für die Bahnstromversorgung in Datteln keine Rolle.

**Vorsitzender Dieter Hilser** teilt mit, dass nach der Geschäftsordnung im mitberatenden Ausschuss lediglich über den Ursprungsantrag abgestimmt werde. Über Entschließungsanträge werde nur im federführenden Ausschuss abgestimmt.

**Bernhard Schemmer (CDU)** teilt mit, da in diesem Ausschuss nicht über den Entschließungsantrag abgestimmt werde, verzichte seine Fraktion auf eine Abstimmung. Es werde aber geprüft, ob die vom Vorsitzenden dargestellte Vorgehensweise zutreffe.

### 3 Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 16/57

Ausschussprotokoll 16/58

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

**Vorsitzender Dieter Hilser** teilt mit, dass zu dem Gesetz Änderungsanträge aller Fraktionen vorlägen (**Anlage 4, zu TOP 3**).

**Reiner Breuer (SPD)** führt aus, die Neuschlüsselung der Pauschalen solle dazu führen, eine Flexibilisierung in der Mittelvergabe zu schaffen, wodurch Effizienzmöglichkeiten ausgeschöpft würden. Dies sei Gegenstand des von der Landesregierung vorgelegten Gesetzentwurfs. Alle wüssten, dass der Finanzbedarf gestiegen sei. Da sich das Land das Geld dafür nicht aus den Rippen schneiden könne, sei man darauf angewiesen, dass der Bund für die Leistung, für die er auch verantwortlich sei, das Geld zur Verfügung stelle. Nichtsdestotrotz müsse das Geld umgeschichtet werden. Insofern müssten zur Sicherstellung des Betriebes Investitionsmittel übertragen werden.

Wenn Alternativvorschläge gemacht würden, sollten auch Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

Seine Fraktion sehe keinen großen Änderungsbedarf, was den von der Landesregierung vorgelegten Gesetzentwurf angehe. Seine Fraktion trete aber dafür ein, dass bei der Bereitstellung der Mittel auch das Parlament mitreden sollte. Eine bloße Behemmensherstellung reiche nicht aus. Darüber sollte ein Einvernehmen hergestellt werden.

Seine Fraktion trete dafür ein, Barrierefreiheit sicherzustellen. Darüber hinaus müsse die Sicherheit in den Fokus gesetzt und das Landesgleichstellungsgesetz Anwendung finden. Auch dies sei Gegenstand des Änderungsantrags.

Die Änderungsvorschläge der anderen Fraktionen könne seine Fraktion nicht mittragen.

Er bitte um Zustimmung zum Änderungsantrag seiner Fraktion.

**Christof Rasche (FDP)** legt dar, seine Fraktion befürworte eine flexible Handhabung. Insofern begrüße seine Fraktion die Verordnung. Es müsse nicht gesetzlich geregelt werden.

In Anbetracht des riesigen Investitionsstaus dürfe die Investitionspauschale nicht um 30 Millionen € reduziert werden.

Seine Fraktion unterstütze den Vorschlag der CDU-Fraktion, für einen angemessenen Flächenansatz zu sorgen.

Zu Sanktionen gegenüber Verbänden und Aufgabenträgern: Die langjährige Erfahrung zeige, dass man oftmals gescheitert sei. Insofern bedürfe es eines rechtlichen Hebels, auch eines finanziellen Reizes, um in den Verbänden für Bewegung zu sorgen. Von daher unterstütze seine Fraktion die Verankerung von Sanktionen.

Der Bund lege die Bundesregionalisierungsmittel fest. Diese seien durch das Steinbrück-Koch-Papier erheblich reduziert worden. Um mehr Mittel zu generieren, schlage seine Fraktion vor, das Sozialticket wieder abzuschaffen. So könnte man die 30 Millionen €, die nun bei der Investitionspauschale gekürzt werden sollten, wieder hereinholen.

**Henning Rehbaum (CDU)** weist darauf hin, dass seine Fraktion gerne über das Thema „investive Fahrzeugförderung“ im Laufe der nächsten Zeit diskutiere, um zu prüfen, ob es europarechtlich, beihilferechtlich möglich sei, dieses Instrument dauerhaft doch wieder zu etablieren.

Es müsse die Frage geklärt werden, ob Unternehmen, die Fördermittel erhielten, auch die regionalen Gemeinschaftstarife einhalten müssten. Dies hielte er für logisch. Wenn das Land Geld gebe und großes Interesse an Gemeinschaftstarifen habe, dann müsse es eine Verknüpfung geben. Dies sei nicht Inhalt des Gesetzentwurfs. Diesbezüglich bitte er um eine Klarstellung seitens des Ministeriums.

Seine Fraktion meine, dass drei große Gemeinschaftstarife benötigt würden, nämlich für das Rheinland, das Ruhrgebiet und den westfälischen Raum. Dazu brauche man pragmatische Überlappungslösungen für Grenzpendler.

Seine Fraktion halte Berichte durch die Zweckverbände zum 31. März eines Jahres nicht für erforderlich. Es gebe Geschäftsberichte in gedruckter Form, auf die zugegriffen werden könne. Eine neue Regelung in diesem Bereich sei nicht erforderlich.

Bezüglich der Förderprogramme wolle man weiterhin eine Aufstellung. Dies führe zu Transparenz über die geförderten Maßnahmen und über den Umgang mit Steuergeldern.

Den Flächenansatz wolle seine Fraktion erhöhen, sodass man zu folgender Quote komme: 80 % Fahrleistung, 10 % Flächenansatz, 10 % Einwohnerzahl. Damit könne man zukünftig Entwicklungen auch im demografischen Bereich gerecht werden und gleichzeitig die Nachteile, die die Fläche mit sich bringe, abdecken.

Seine Fraktion habe bereits in der ersten Lesung des Gesetzentwurfs deutlich gemacht, dass man die SPNV-Pauschale im Parlament oder letztlich im Ausschuss im Einvernehmen geregelt sehen wolle. Insofern begrüße seine Fraktion die Bewegung in diesem Bereich.

Die Kürzung der ÖPNV-Pauschale von 150 auf 120 Millionen € sei nicht hinnehmbar. Der Investitionsbedarf bei den Stadtbahnen, den U-Bahnen und Straßenbahnen sei immens, nämlich 1,1 Milliarden € bis 2016, danach 2 Milliarden € bis 2025. Die ohnehin schon geringen Mittel noch weiter zu kürzen, sei der falsche Weg. Zudem wolle seine Fraktion geregelt wissen, dass diese Mittel tatsächlich für die Sanierung von Infrastruktur und Stadtbahnwagen verwendet würden. Eine solche Regelung gebe es bislang nicht. Gegenfinanziert werden könne dies durch die Abschaffung des Sozialtickets.

**Rolf Beu (GRÜNE)** legt dar, auch seiner Ansicht nach müssten Investitionsmittel eher erhöht als gesenkt werden. Die erste Aufgabe bestehe jedoch darin, den heutigen Betrieb auch zukünftig laufen zu lassen. Alles andere wäre nicht akzeptabel.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** teilt mit, dass seine Fraktion insbesondere den Änderungsantrag der FDP begrüße. Nichtsdestotrotz habe seine Fraktion noch weitere Forderungen. Es bestehe Einigkeit darin, die Investitionsförderung bei 150 Millionen € zu belassen. In erster Linie sei es eine Aufgabe des Landes, die fehlenden 30 Millionen € zur Verfügung zu stellen. Daneben müssten aber auch die Mittel des Bundes erhöht werden.

Auch den Änderungsantrag der CDU-Fraktion begrüße er. Um die Gebiete, die bisher nicht so gut ausgestattet seien, besser zu fördern, sehe seine Fraktion aber einen anderen Schlüssel vor, nämlich 90 %, 9 %, 1 %. Zur Gegenfinanzierung das Sozialticket wieder abzuschaffen, halte er jedoch für falsch.

Der Änderungsantrag seiner Fraktion habe zwei Schwerpunkte, zum einen die Barrierefreiheit. Hier sollte in Nr. 2 b Abs. 4 Satz 3 das Wort „soll“ durch „muss“ ersetzt werden.

Darüber hinaus sollte die Bedingung für die Förderung mit Open Data verknüpft werden. Dies müsse jedoch nicht in diesem Gesetz geregelt werden. Schließlich würden staatliche Fördermittel ausgegeben, und dort würden Daten zur Auswertung des Verkehrsangebots, zum Betrieb und für die Fahrgastinformationssysteme generiert. Diese Daten sollten in Rohform der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

### **Änderungsantrag SPD und Grüne:**

Nr. 1: **einstimmig**

Nr. 2: **Zustimmung: SPD, Grüne, FDP, Piraten; Enthaltung: CDU**

Nr. 3 = Änderungsantrag CDU, Art. 1 § 7 = Änderungsantrag FDP, Nr. 1: **einstimmig**

Nr. 4 = Änderungsantrag FDP, Nr. 2 = Änderungsantrag Piraten, Nr. 6 + 8 = Änderungsantrag CDU, Art. 1 § 11 Abs. 3 S.1: **einstimmig**

### **Änderungsantrag CDU, ohne Art. 1 § 7 und § 11 Abs. 3 S. 1:**

Art. 1 § 5: **Zustimmung: CDU, FDP; dagegen: SPD, Grüne; Enthaltung: Piraten**

Art. 1 § 6: **Zustimmung: CDU; Ablehnung: SPD, Grüne, FDP; Enthaltung: Piraten**

Art. 1 § 11: **Zustimmung: CDU; Ablehnung: SPD, Grüne; Enthaltung: FDP, Piraten**

Art. 1 § 12: **Zustimmung CDU FDP; Ablehnung: SPD, Grüne; Enthaltung: Piraten**

**Änderungsantrag FDP:**

**Nr. 3: Zustimmung: FDP, CDU, Piraten; Ablehnung: SPD, Grüne**

**Änderungsantrag Piraten, ohne Nummern 6 + 8:**

**Zustimmung: Piraten; Ablehnung: SPD, Grüne, CDU und FDP**

**Gesamtabstimmung: Zustimmung: SPD, Grüne; Ablehnung: CDU, FDP; Enthaltung: Piraten**

**4 Jährlich verausgabte Mittel im Bundesfernstraßenbau von 1999 bis 2011**

- Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

**Vorsitzender Dieter Hilser** verweist auf die Vorlage 16/404.

**Bernhard Schemmer (CDU)** sagt, dass ihm keine Vorlage vorliege. Insofern bitte er darum, diesen Punkt von der Tagesordnung abzusetzen und auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** teilt mit, dass diese Vorlage im Grunde identisch sei zu der, den der Abgeordnete Schemmer auf seine Anfrage hin im Februar bekommen habe.

**Christof Rasche (FDP)** fragt, warum es nicht möglich gewesen sei, die Vorlage rechtzeitig vorzulegen, wenn es doch kaum Änderungen gebe.

**Vorsitzender Dieter Hilser** antwortet, dass dieser Tagesordnungspunkt nach Ablauf der 10-Tage-Frist beantragt worden sei. Insofern habe die Vorlage nicht eher vorgelegt werden können.

## **5 Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 16/127

Dieser Punkt wird von der Tagesordnung abgesetzt und auf die Januar-Sitzung verschoben.

**6 Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm**

Vorlage 16/302

- Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

**Klaus Vossemer (CDU)** führt aus, zunächst einmal gehe es um redaktionelle Änderungen. Diesbezüglich gebe es keine Probleme.

Mit der Aufhebung von Abs. 2 Satz 2 werde die bisher vorgegebene Befristung der Verordnung aufgegeben. Er kündige an, dies bei weiteren Vorhaben dieser Art kritisch zu hinterfragen, was die im Wege von redaktionellen Änderungen geplante Aufhebung von Befristungen angehe. Seiner Ansicht nach sollten Rechtsvorschriften regelmäßig einer Überprüfung unterzogen werden.

**Holger Ellerbrock (FDP)** unterstützt die Ausführungen des Abgeordneten Vossemer. Der Abgeordnete fragt, ob es eine grundsätzliche Haltung der Landesregierung sei, Befristungen aus Gesetzen herauszukegeln.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** antwortet, an dem breiten Konsens bezüglich Befristungen solle sich nichts ändern. Er halte die damalige Verabredung für sinnvoll.

Einstimmig stellt der **Ausschuss** das Benehmen her.

**7 Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht**

Vorlage 16/347

- Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Einstimmig stellt der **Ausschuss** das Benehmen her.

## **8 Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Feuerungsverordnung**

Vorlage 16/370

- Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

**Holger Ellerbrock (FDP)** hält es nicht für richtig, die Befristung aufzuheben.

Einstimmig stellt der **Ausschuss** das Benehmen her.

**9 Entwurf einer Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Arbeits- und Gefahrenschutzes**

Vorlage 16/303

- Benehmensherstellung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Einstimmig stellt der **Ausschuss** das Benehmen her.

**10 Studentischen Wohnraum fördern – flexible Lösungen gemeinsam erarbeiten**

Antrag  
der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 16/1261

**Vorsitzender Dieter Hilser** teilt mit, dass die antragstellenden Fraktionen beantragt hätten, entgegen dem Ausdruck in der Tagesordnung bereits heute über den Antrag abzustimmen. – Der **Ausschuss** ist damit einverstanden.

**Bernhard Schemmer (CDU)** stellt fest, dieser Antrag habe mit der realen Situation im Hinblick auf die finanzielle Förderung von Wohnraum für Singles nichts zu tun. Es sei bereits fraglich, ob es überhaupt entsprechende Grundstücke gebe. Wenn es diese Grundstücke gebe, stelle sich die Frage, wie lange man für Bauleitplanung, Objektplanung brauche. Bis das alles umgesetzt sei, sei das Jahr 2013 bereits vergangen. Insgesamt halte er diesen Antrag für eine Nullnummer.

**Holger Ellerbrock (FDP)** sagt, es bestehe in diesem Bereich ein Problem, das gelöst werden müsse. Bis 2010 sei dies auch erfolgt. Leider gebe es nunmehr die 1 Milliarde € nicht mehr. Das Gleiche gelte für den experimentellen Wohnungsbau. Daneben gebe es unterschiedliche Auffassungen zur Eigentumsförderung. Letztendlich handele es sich um eine Zweckentfremdung, was hier geschehen solle. Auch seine Fraktion lehne den Antrag ab.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** führt aus, es gebe drei Bereiche, sozialer Wohnungsbau, Studentenwohnheime und altersgerechtes Wohnen. Hierfür wolle man nun nur einmal Geld ausgeben.

Bezüglich des altersgerechten Wohnens gehe man davon aus, dass 2020 die Studentenzahlen zurückgingen. Vor dem Hintergrund, dass man mehr Studenten haben wolle, stelle sich die Frage, ob es wirklich einen Rückgang der Studentenzahlen geben werde.

Der Abgeordnete Paul von seiner Fraktion habe im Rahmen der Plenarberatung von Gentrifizierung gesprochen. Hierauf wolle er noch einmal eingehen. In dem Antrag werde mit der Aufwertung von Quartieren geworben. Es würden Impulse für brachliegende Stadtquartiere genannt, wobei auch Köln, Münster, Aachen und Bonn genannt würden. Dies widerspreche sich ein wenig. Um die Quartiere aufzuwerten, solle dort studentischer Wohnungsbau stattfinden. Dies sei genau das, was man von den ganz einfachen Gentrifizierungsmodellen kenne. Dies bitte er bei der Diskussion zu berücksichtigen. Von einer Aufwertung der Quartiere könne keine Rede sein, denn man tue nicht den Bewohnern, die dort bereits wohnten, etwas Gutes, sondern man Sorge für studentischen Wohnraum.

**Daniela Schneckenburger (GRÜNE)** lässt verlauten, es habe unter CDU und FDP 1 Milliarde € für die Wohnungsbauförderung gegeben. Von dieser 1 Milliarde € habe die CDU 600 Millionen € für die Förderung von Eigenheimen ausgegeben. Politik von CDU und FDP sei also gewesen, vorrangig Mittel in die Eigenheimförderung zu lenken. Dies habe man korrigiert durch eine vorrangige Lenkung der Mittel in die Bedarfe des Wohnungsmarktes und der Regionen. Steigende Mieten gebe es nicht nur in Hamburg, Berlin und München, sondern auch in der Rheinschiene, Köln, Bonn, Düsseldorf. Auch in Münster könne dies festgestellt werden. Insofern gebe es einen enormen Druck auf dem Wohnungsmarkt, gegen den etwas unternommen werden müsse. Nunmehr kämen auch aufgrund des doppelten Abiturjahrgangs mehr Studierende auf den Wohnungsmarkt. Wäre in den vergangenen Jahren durch preisdämpfende Wirkungen aufgrund von Neubaumaßnahmen der Druck nicht so gestiegen, gäbe es heute eine andere Situation. Das Problem entstehe ja nicht durch den doppelten Abiturjahrgang, sondern dadurch, dass es für diese keinen bezahlbaren Wohnraum gebe.

Sie habe Schwierigkeiten, sich in diesem Zusammenhang mit dem Begriff „Gentrifizierung“ auseinanderzusetzen. Ein Stadtteil in ihrer Stadt sei einer mit besonderem Erneuerungsbedarf. Seit 20 Jahren könnten dort die Probleme nicht gelöst werden. Sie halte es für sehr sinnvoll, durch einen Pakt mit der Privatwirtschaft dort studentischen Wohnraum zu schaffen, der im Hinblick auf die Zukunft auch altergerecht sei. Sie könne nicht nachvollziehen, weshalb dann dieser Stadtteil durch Gentrifizierung kippen solle. Vielleicht sollte man einmal eine Begehung der Dortmunder Nordstadt durchführen.

Insgesamt könnte durch diese Förderung die Drucksituation entschärft werden. Insofern bitte sie um Zustimmung zum Antrag.

**Jochen Ott (SPD)** sagt, der Antrag sei gut.

Den Ausführungen der Piratenfraktion widerspreche er. Er sei der festen Überzeugung, dass es in den Großstädten zumutbar sei, dass junge Leute nicht eine schicke Altbauwohnung auf Kosten des Steuerzahlers bekämen. Selbstverständlich müsse man es sich leisten können, in solchen Quartieren zu wohnen. Wenn dort Wohnungen errichtet würden, dann hätten die Menschen, die ganz normal arbeiteten, genauso wie Studierende die Möglichkeit, über geförderten Wohnraum dort hineinzukommen. Hier sollten Gruppen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wenn es gelinge, Studierende in solche Stadtteile zu bekommen, die mit dazu beitragen, Stimmungen zu verändern, dann Sorge man dafür, Segregation zu vermeiden.

Die FDP vertrete die Auffassung, dass die Eigenheimförderung im ländlichen Raum wichtig und richtig sei. Diese Positionierung führe nicht nur zu einer Fehlallokation von Mitteln, sondern auch zu einer Vernichtung von Geld. Das von der CDU und FDP aufgeblähte Eigenheimprogramm in den Jahren 2009 und 2010 habe dazu geführt, dass die Häuser, die gerade gebaut worden seien, einen Tag später nichts mehr wert seien. Neue Eigenheimmaßnahmen sollten nicht finanziert werden. Dies sei volkswirtschaftlich, betriebswirtschaftlich Quatsch.

CDU und FDP hätte für den Eintritt des doppelten Abiturjahrgangs in den Wohnungsmarkt nichts vorbereitet. Nun müsse man mit der Situation umgehen. Er hielte es für sinnvoll, dass ressortübergreifend zusammengearbeitet werde. Dies wäre modernes Regierungshandeln.

**Klaus Vossemer (CDU)** stellt fest, dass seit Mai 2010 auch von Rot-Grün nichts geliefert worden sei. Insofern sollte man etwas ruhiger sein. Auch das ständige Herumbasteln an der Wohnraumförderung sei sicherlich nicht hilfreich.

In der Tat werde in Zukunft die Anzahl an Studierenden zurückgehen. Die aktuelle Wohnungsnot in Hochschulstädten sei unbestreitbar. Vor dem Hintergrund schlage der Bundesbauminister Ramsauer vor, die Länder sollten Mittel der sozialen Wohnungsbauförderung – hierbei handele es sich um Bundesmittel – für studentischen Wohnraum verwenden und leerstehende Liegenschaften, zum Beispiel Kasernen, zu Studentenwohnungen umbauen. Zumindest sollte eine Prüfung in diesem Sinne stattfinden. Dies halte er für viel pragmatischer. Ende des Monats solle ein Gespräch mit Vertretern der Studentenschaft, Banken und der Immobilienwirtschaft stattfinden. Es wäre interessant zu hören, wie die Landesregierung zu diesen Vorschlägen stehe. Die Koalitionsfraktionen würden jedenfalls den wahren Bedürfnissen der Studenten nicht gerecht.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** erwidert, SPD und Grüne hätten im Antrag geschrieben, dass dadurch Stadtteile aufgewertet würden. Genau dies sei eine Beschreibung der ersten Stufe der Gentrifizierung. Er halte die Dortmunder Nordstadt für einen Einzelfall. Wenn man wolle, dass das studentische Leben in einem Stadtteil beibehalten werde, dann müsse dies dauerhaft geschehen. Man sollte nicht später altersgerechte Wohnungen daraus machen. Was nämlich dann passieren werde, wäre, die Wohnungen würden als Studentenwohnungen für eine bestimmte Zeit festgeschrieben und dann gingen sie in den freien Markt.

Der Antrag helfe nicht viel. Die Situation im Lande werde sich dadurch nicht verändern. Auch er halte den Antrag für überflüssig.

**Bernhard Schemmer (CDU)** teilt mit, die Leiterin des Wohnungsamtes in Münster habe ihm gegenüber ausgeführt, dass sie das Notwendige im Bereich Konversion geregelt bekomme. Insofern sei dieser Antrag überflüssig. Es funktioniere also in einer ordentlich geführten Stadt.

Mit den Stimmen von SPD und Grüne sowie gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten stimmt der **Ausschuss** dem Antrag zu.

## **11 Berichtspflicht gemäß § 91 BauO NRW**

Vorlage 16/331

- Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

Keine Wortmeldungen.

## 12 Verschiedenes

**Vorsitzender Dieter Hilser** teilt mit, am 13. Dezember 2012 finde um 9:30 Uhr eine Sondersitzung vor dem Plenum statt, um die Verordnung zum ÖPNVG zu verabschieden.

Der Sitzungstermin 11. April 2013 werde durch den Termin 23. April 2013 um 14 Uhr ersetzt.

Für den 17. April 2013 lade der Minister zum Parlamentarischen Abend in Berlin ein.

Der **Ausschuss** beschließt eine Reise nach Antwerpen/Rotterdam am 10. und 11. April 2013 des gesamten Ausschusses in Begleitung durch Fachleute und das Ministerium.

**Bernhard Schemmer (CDU)** bittet darum, den Ausschussmitgliedern sämtliche Termine aufgelistet zur Verfügung zu stellen.

**Vorsitzender Dieter Hilser** sagt dies zu.

gez. Dieter Hilser  
Vorsitzender

## 4 Anlagen

04.12.2012/17.12.2012

160

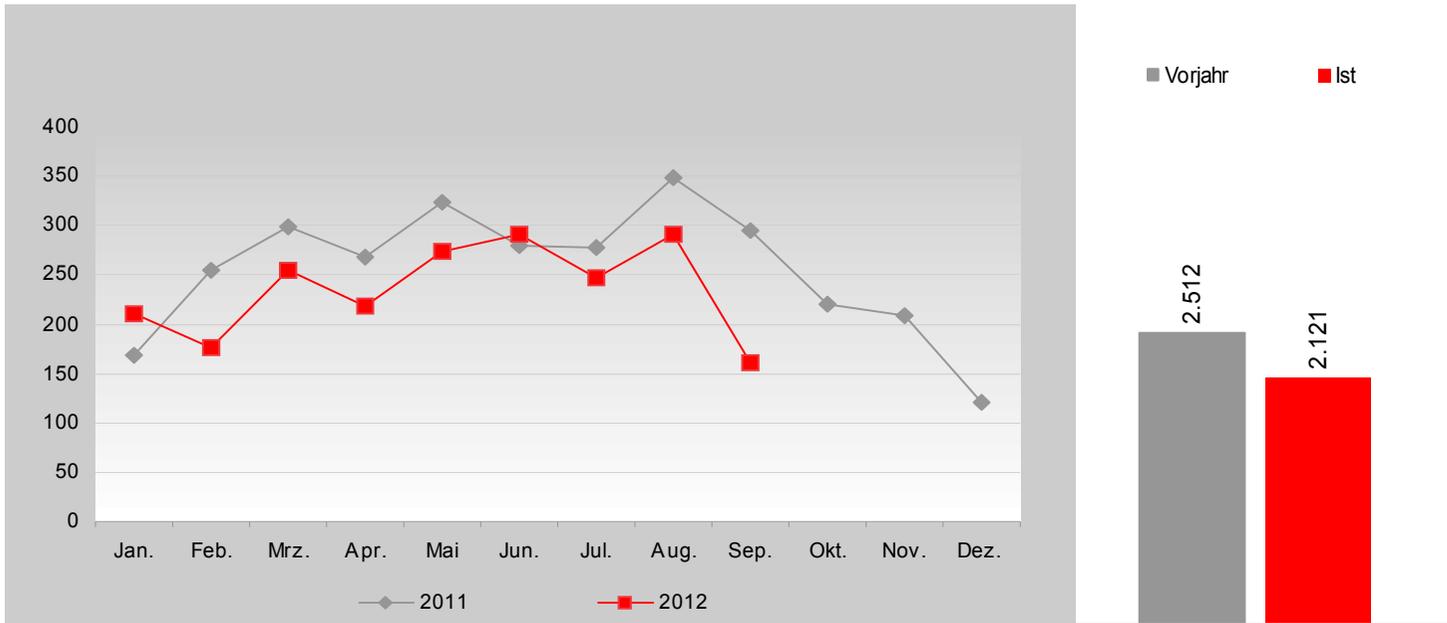


## Buntmetall Diebstahl in Nordrhein-Westfalen

### Entwicklung & Maßnahmen

(Datenquelle: EDK / Datenstand: 07.November 2012)

# Eigentumsdelikte Buntmetalldiebstahl



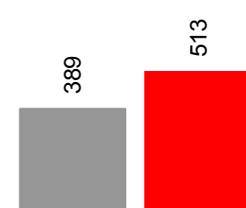
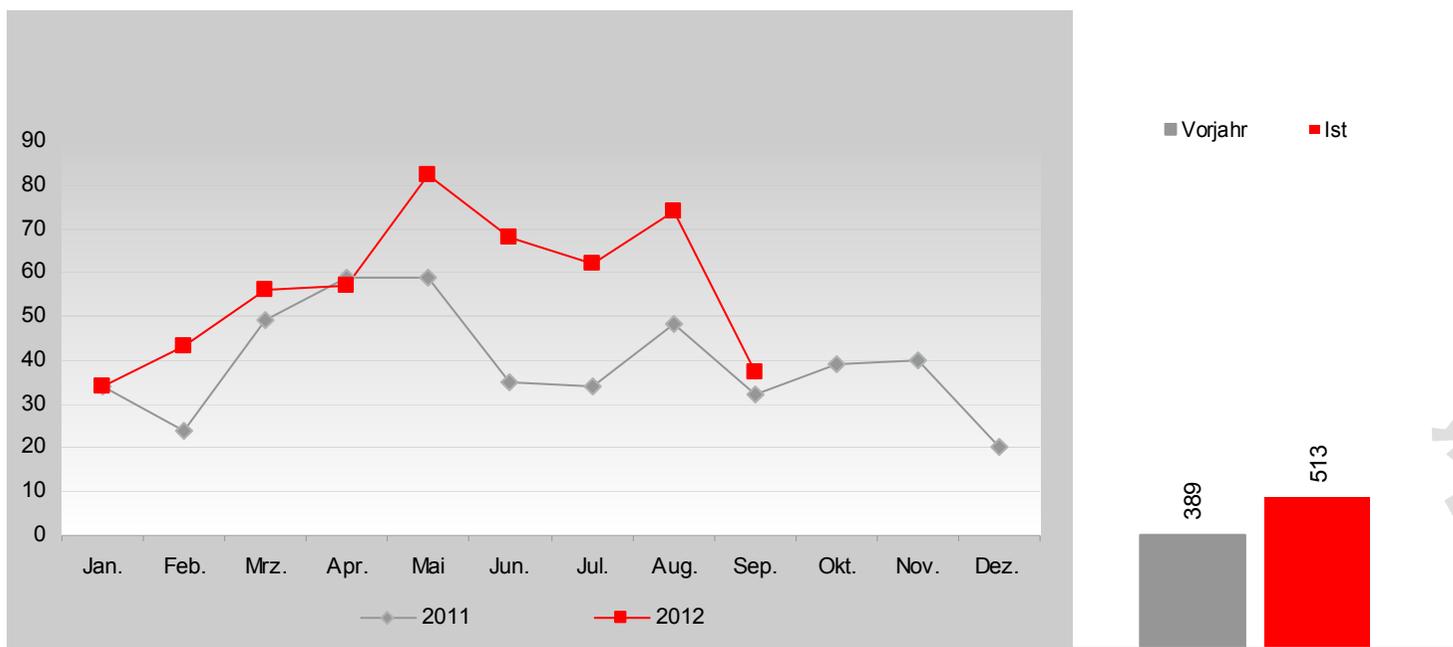
## Bundesweit kontinuierlicher Rückgang

### Rückgang bedingt durch folgende Maßnahmen der DB AG:

- Verbesserte Einsatzkonzeptionen aller Sicherheitskräfte in Abstimmung mit der Bundespolizei
- Einsatz / Erprobung von neuen Bekämpfungstechnologien (z.B. künstliche DNA, Geräuscherkennung)
- Gründung einer Sicherheitspartnerschaft mit großen deutschen Unternehmen
- Aktive Kommunikation

# Eigentumsdelikte Buntmetalldiebstahl Entwicklung in Nordrhein - Westfalen

(Quelle: Ereignisdatenbank Konzernsicherheit)



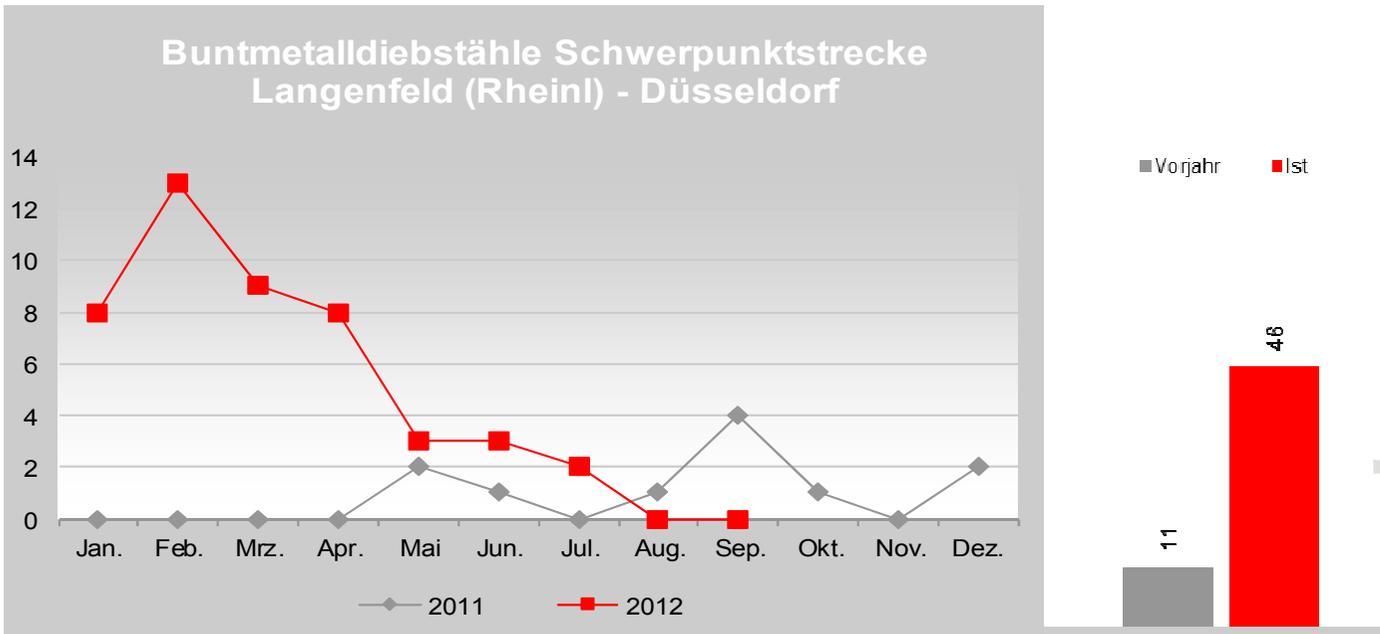
Gegenläufige Entwicklung zum Bundestrend bedingt u.a. durch:

- Anhaltend hohe Weltmarktpreise für Kupfer (ca. 8000 US Dollar je Tonne)
- Grenznähe - zumeist unkontrollierte Verbringung nach Holland möglich
- Hoher Anteil an verbauten Buntmetallen auf elektrifizierten Strecken
- Frei zugängliche Infrastruktur in hoher Dichte

■ Darstellung der Schwerpunkte

# Entwicklung der Buntmetalldiebstähle in Nordrhein-Westfalen Schwerpunktstrecke Langenfeld (Rhein) – Düsseldorf

(Quelle: Ereignisdatenbank Konzernsicherheit)



## Maßnahmen zur Bekämpfung der Buntmetalldiebstähle an der Strecke Langenfeld (Rhein) - Düsseldorf

- Konzeptionell abgestimmter Einsatz zusätzlicher Mitarbeiter
- Durchführung von zusätzlichen Überwachungsflügen durch Polizeihubschrauber
- Aufbringen von künstlicher DNA mit Beschilderung der Strecke
- Aktive Kommunikation und Sicherheitspartnerschaft mit Metallhandel
- Sensibilisierung auf regionalen Metallgipfeln

■ Darstellung der Schwerpunktstrecke in NRW

## Backup

# Deutsche Bahn in NRW

## Wussten Sie schon, dass

- .... in NRW auf einem Schienennetz von ca. 4.700 Kilometer täglich etwa 6.700 Züge fahren
- .... in NRW 691 Verkehrsstationen betrieben werden und dies etwa 13 Prozent aller Verkehrsstationen in Deutschland sind
- .... 238 Verkehrsstationen in NRW Kameraüberwacht sind, bis voraussichtlich 2016 etwa 60 weitere Verkehrsstationen mit Kamertechnik ausgestattet werden
- .... täglich etwa 2,7 Mio Reisende von Verkehrsstationen in NRW abreisen.
- .... täglich bis zu 400 Mitarbeiter für die Sicherheit der Reisenden und Güter „auf Streife“ sind
- .... jährlich in NRW auf dem etwa 19.000 km umfassenden Streckennetz der DB Regio Bus rund 115 Millionen Fahrgäste befördert werden

# Buntmetalldiebstahl

## Entwicklung bei der Deutschen Bahn

### Situation

- Im Gesamtjahr 2010 wurden 2.026 Buntmetalldiebstähle bei der DB AG registriert. Dieser Wert wurde in 2011 mit 3.049 Fällen deutlich überschritten.
- Regionale Schwerpunkte sind Sachsen-Anhalt, Sachsen, Brandenburg & Nordrhein-Westfalen.
- Im Jahr 2010 waren ca. 8.000 Züge, in 2011 ca. 11.000 Züge betroffen, wodurch ein nachhaltiger Imageschaden für die DB AG entsteht.
- 2011 rund 150.000 Verspätungsminuten.
- Die dadurch entstandenen Kosten beliefen sich 2010 auf rund 10 Millionen Euro - für 2011 wurden hier rund 15 Millionen Euro verzeichnet.

### Maßnahmen

- Verstärkter Personaleinsatz von DB Sicherheit im Rahmen des Sicherheitskonzepts der DB AG
- Kennzeichnung von Metallen - Verfahren „künstliche DNA“
- Umsetzung weiterer technischer Maßnahmen (z.B. in Kabelkanälen)
- Verwendung alternativer Werkstoffe (z.B. Stahl und Aluminium)
- Ad hoc-Lageabgleich zwischen Konzernsicherheit und dem Verband Deutscher Metallhändler e.V. bei Großdiebstählen
- Begründung einer Sicherheitspartnerschaft mit dem Verband Deutscher Metallhändler e.V. , der Deutschen Telekom AG und der RWE AG

Über 500 Täterstellungen im Jahr 2011 zeigen, dass konsequente Maßnahmen zum Erfolg führen.

# Buntmetalldiebstahl

## Maßnahmen in den Schwerpunktregionen



- CZR-W und CZR-O : 2 Pilotprojekte zur Kennzeichnung von Metallen mit künstlicher DNA .
  - Künstliche DNA wird in den Pilotregionen der Konzernsicherheit mit verschiedenen Herstellern und Markierungsmöglichkeiten getestet.
  - Diese Pilotprojekte werden zentral & regional durch Kommunikation begleitet.
  - Verband Deutscher Metallhändler (VDM) arbeitet mit der DB AG in einer Sicherheitspartnerschaft zusammen. Somit soll ein wichtiger Beitrag zur Störung in den kriminellen Absatzketten von gestohlenen Metallen geleistet werden.
  - Erste Ergebnisse über die Wirksamkeit der Maßnahmen werden bis Ende 2012 ausgewertet.
- 
- Im Bereich der **markierten Streckenabschnitte** wurde seit Aufbringung der künstlichen DNA **ein deutlicher Rückgang an Metalldiebstählen / Versuchen** registriert.

Zur aktiven Bekämpfung der Buntmetallkriminalität  
wurde am 09. Juli 2012 in Berlin eine  
**Sicherheitspartnerschaft**  
Deutscher Unternehmen unter Federführung der Deutschen Bahn AG ins Leben gerufen.



## Gründungsmitglieder

- Deutsche Bahn AG
- Verband Deutscher Metallhändler e.V.
- Deutsche Telekom AG
- RWE AG

## Ziel

- Verhinderung / Minimierung der Buntmetallkriminalität und deren Folgen für Kunden und Unternehmen

## Inhalte

- Austausch über die Entwicklung des Buntmetalldiebstahls
- Etablierung Frühwarnsystem
- Best-Practice Erfahrungen
- Gemeinsame Projekte

# Buntmetalldiebstahl

## Beispiel NRW mit erheblichen Auswirkungen

25. Mai 2012

Coesfeld (Westf)

Nach einer Störung am Elektronischen Stellwerk Coesfeld um 01:28 Uhr, stellten Mitarbeiter der DB Netz AG im Rahmen der Störfallbehebung ein durchtrenntes Lichtwellenleiterkabel sowie diverse weitere beschädigte Kabel fest.

Zur Instandsetzung mussten die Strecken Münster Hbf - Enschede (NL) und Enschede (NL) - Epe (Westf) bis 16:05 Uhr sowie die Strecke Münster Hbf - Rheda-Wiedebrück bis 14:25 Uhr gesperrt werden.

Dieser versuchte Diebstahl führte zu erheblichen Beeinträchtigungen für Reisende und erheblichen Kosten für die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Insgesamt sind 36 Züge auf den genannten Strecken ausgefallen, weitere 36 Züge waren von Teilausfällen betroffen. Reisende mussten auf den eingerichteten Schienenersatzverkehr (Busse und Taxen) ausweichen, wodurch sich ihre Reisezeiten erhöhten.

Medien berichteten ganztägig über den Diebstahl und die daraus resultierenden Beeinträchtigungen auf den betroffenen Strecken.

# Buntmetalldiebstahl

## Beispiel mit Todesfolge

09. Juni 2012

Köln

Nach einer technischen Störung auf der Strecke Köln - Düsseldorf verständigte ein Fahrdienstleiter die Bundespolizei. Die eingesetzten Beamten fanden eine männliche Leiche bei km 6,7 im Bereich Höhenhauser Ring auf. Neben der stark zerfahrenen Person lag ein ca. zwei Meter langes Stück Kupferkabel. Techniker stellten später ein Depot im Nahbereich fest, in dem weitere 40 Meter Kupferkabel zum Abtransport bereitgelegt waren. Der Kabeldieb wurde nach ersten Erkenntnissen der Bundespolizei gegen 02:55 Uhr von einer S-Bahn der Linie S 6 (Köln - Düsseldorf) während der Tatausführung überfahren. Die Streckensperrung aufgrund der polizeilichen Ermittlungsarbeiten dauerte von 05:08 Uhr bis 06:01 Uhr an. Es wurden 24 Züge mit 264 Minuten verspätet, 14 Züge fielen teilweise aus und 10 Züge mussten umgeleitet werden. Regionale Medien berichten von dem Vorfall.

# Buntmetalldiebstahl

## Beispiel mit Täterstellung

05. Oktober 2012

Hamm (Westf.)

Im Bereich des Bahnhofes Hamm (Westf.) stellten Sicherheitsmitarbeiter am 04.10.2012 gegen 18:30 Uhr an einem Lagerplatz für Kabel fest, dass Unbekannte Kabel von einer Trommel abgerollt und durch einen Zaun auf öffentliches Straßenland gezogen hatten. Bundespolizisten nahmen in der folgenden Nacht gegen 03:00 Uhr einen 36-Jährigen fest, als er das Kabel zerschnitt und auf einem Fahrradanhänger abtransportieren wollte. Der Täter war bereits am 26.07.2012 im gleichen Bereich auf frischer Tat bei einem Kabeldiebstahl angetroffen worden.



# Buntmetalldiebstahl

## Beispiel mit Täterstellung durch künstliche DNA

10. August 2012

Neunkirchen (Saar)

Ein Altmetallhändler aus Neunkirchen (Saar) informierte die Bundespolizei darüber, dass zwei Personen versuchen ihm Buntmetall anzubieten, welches vermutlich von Bahnanlagen stamme. Die Einsatzkräfte nahmen daraufhin zwei Männer im Alter von 30 und 36 Jahren fest. Bei dem angebotenen Metall handelte es sich um Masterden, welche durch die DB mit künstlicher DNA versehen waren und Buntmetalldiebstählen im Streckenabschnitt Neunkirchen (Saar) Hbf. - Neunkirchen (Saar)-Wellesweiler zugeordnet werden konnten. Im dortigen Bereich wurde im Zeitraum vom 28. Juli bis 10. August Buntmetall im Wert von ca. 32.500 Euro entwendet. Bei der Haftvorführung der Tatverdächtigen waren Pressevertreter vor Ort.







## Vorstellung der Projekte im Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

### aktueller Sachstand

- Rhein-Ruhr-Express (RRX)
- ABS Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen

---

DB Netz AG

---

Joachim Nied

---

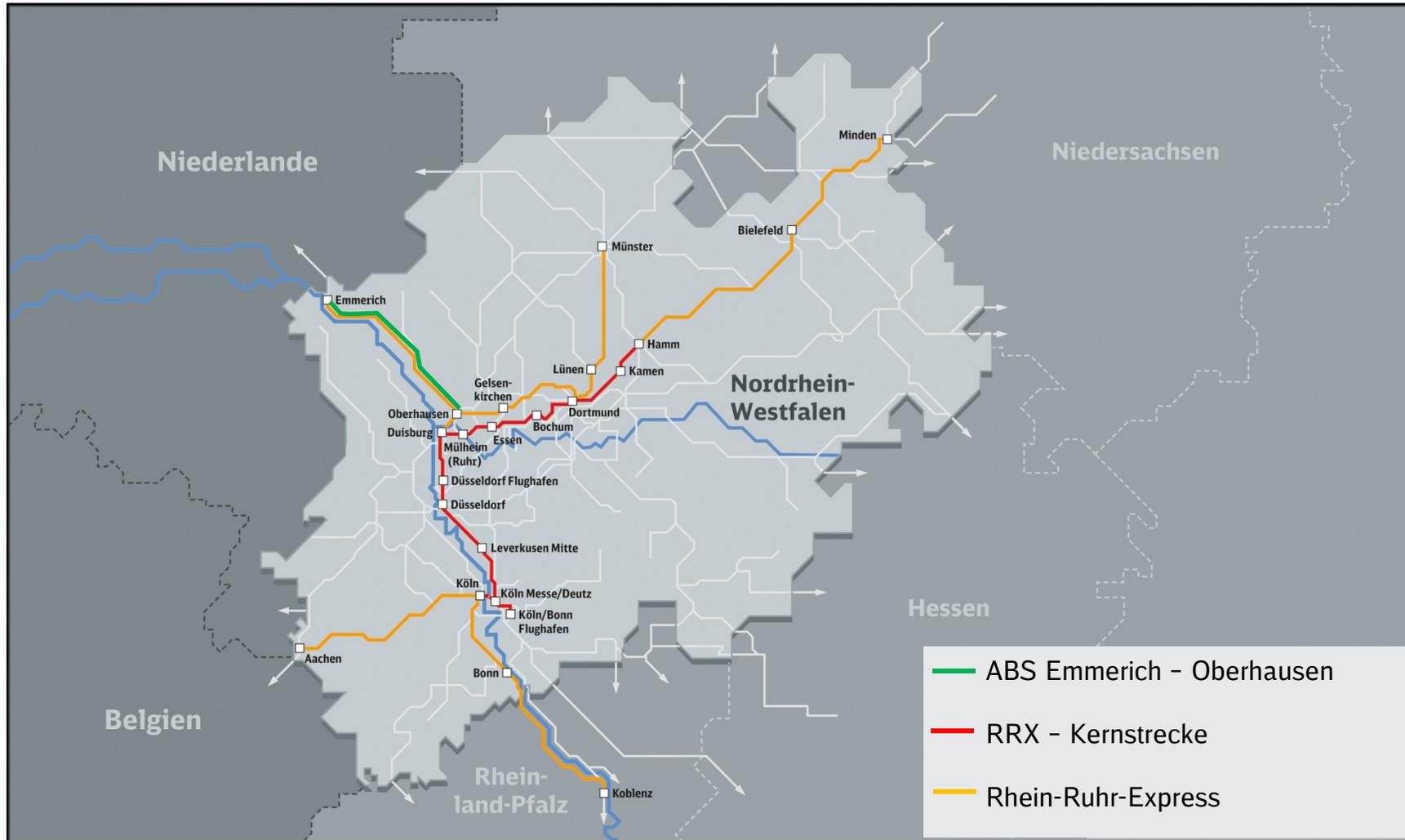
I.NPG 1

---

22.11.2012

# Lage im Netz

## Rhein-Ruhr-Express und ABS Grenze D/NL - Emmerich - Oberhausen



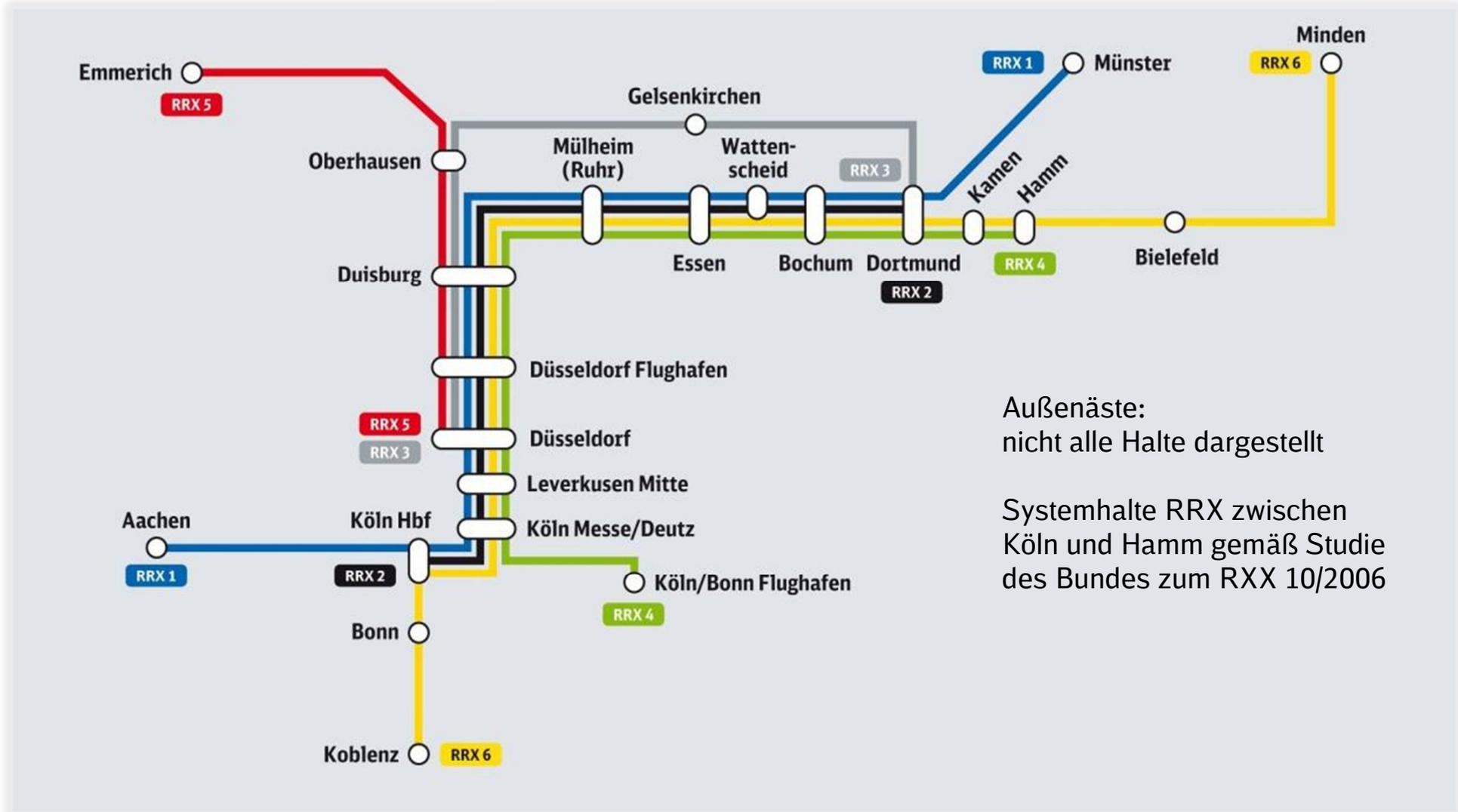
# Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

## Inhalt

**1. Rhein-Ruhr-Express**

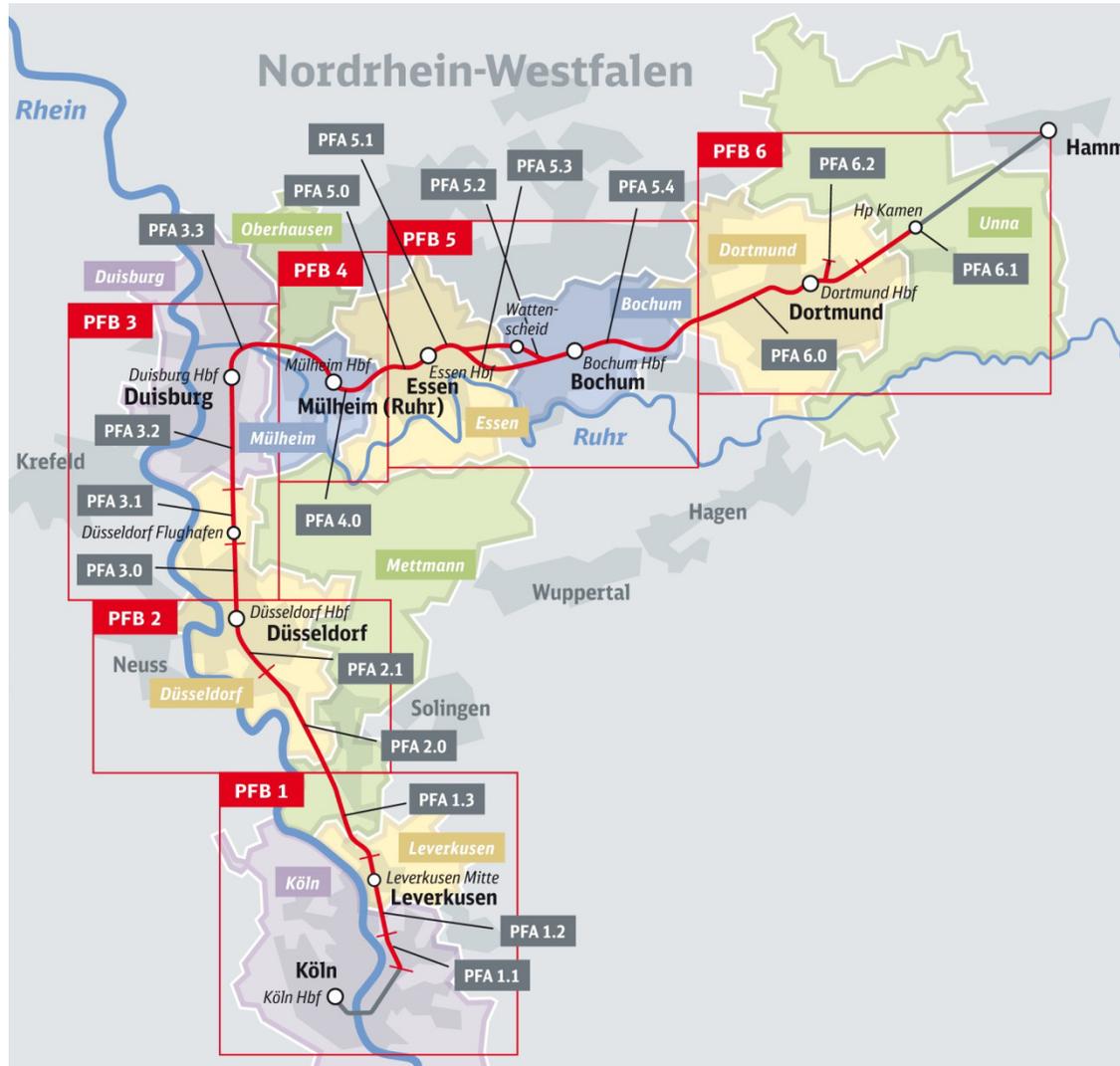
**2. ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen**

# Rhein-Ruhr-Express - Systemhalte RRX / Linien-Konzept



# Rhein-Ruhr-Express

## 6 Planfeststellungsbereiche, 18 Planfeststellungsabschnitte



### PFB 1: Köln Mülheim-Langenfeld-Berghausen

- PFA 1.1: Köln Mülheim Gbf-Köln-Stammheim
- PFA 1.2: Bayerwerk-Leverkusen-Küppersteg
- PFA 1.3: Leverkusens-Rheindorf-Langenfeld-Berghausen

### PFB 2: Düsseldorf-Hellerhof-Düsseldorf Wehrhahn

- PFA 2.0: Düsseldorf-Hellerhof-Abzweig Lierenfeld (neu)
- PFA 2.1: Düsseldorf-Oberbilk-Düsseldorf Wehrhahn

### PFB 3: Düsseldorf Zoo-Duisburg Abzweig Kaiserberg

- PFA 3.0: Düsseldorf Zoo-Düsseldorf-Unterrath
- PFA 3.1: Düsseldorf Flughafen-Angermund
- PFA 3.2: Duisburg-Rahm-Duisburg Hbf Südkopf
- PFA 3.3: Duisburg Hbf Nordkopf-Abzweig Kaiserberg

### PFB 4: Mülheim (Ruhr)-Styrum-Mülheim (Ruhr) Hbf

- PFA 4.0: Mülheim (Ruhr)-Styrum-Mülheim (Ruhr)-Heißen

### PFB 5: Essen West-Bochum-Langendreer

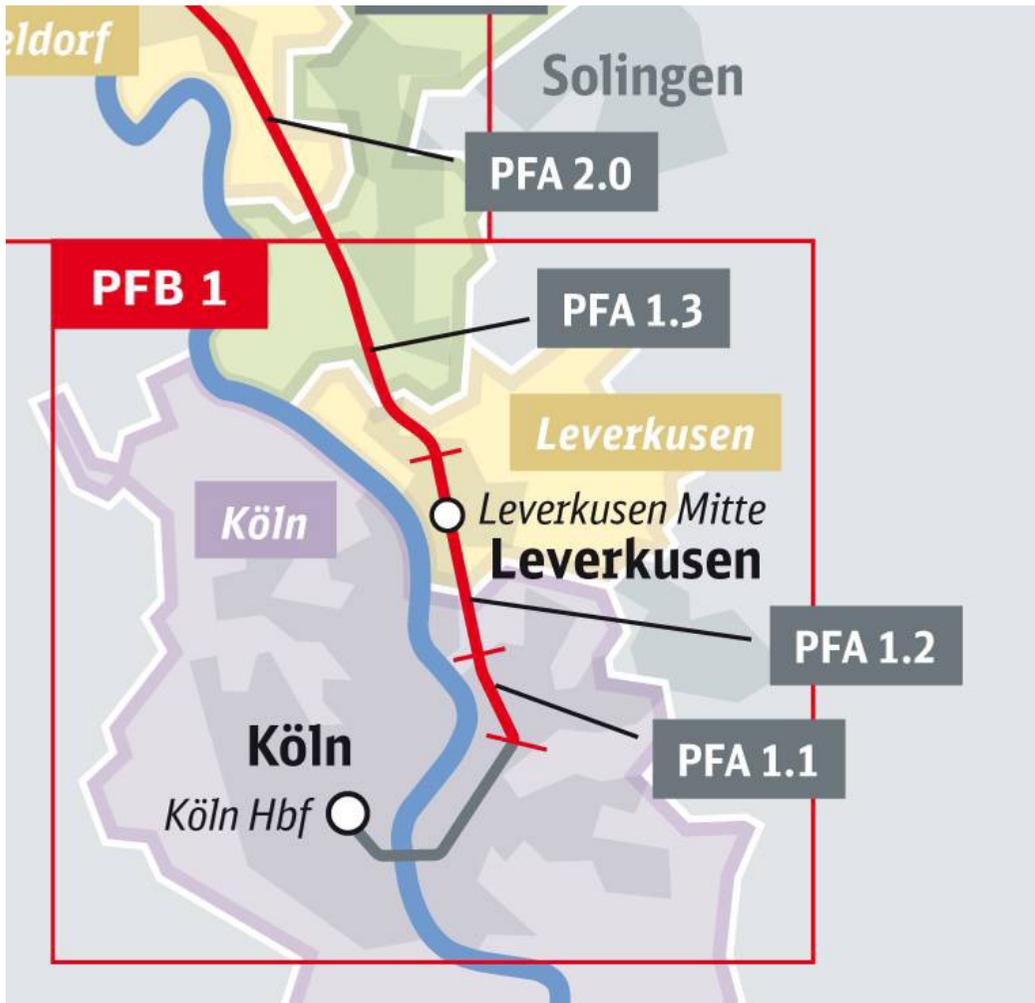
- PFA 5.0: Essen West-Essen Hbf
- PFA 5.1: Essen-Kray Süd
- PFA 5.2: Wattenscheid-Bochum-Langendreer
- PFA 5.3: Essen Hbf (Bft Ero)-Essen-Steele Ost
- PFA 5.4: Wattenscheid-Höntrop-Bochum-Langendreer

### PFB 6: Dortmund-Lütgendortmund-Dortmund-Eving

- PFA 6.0: Dortmund-Lütgendortmund-Dortmund Hbf-Dortmund Gbf
- PFA 6.1: Hp Kamen
- PFA 6.2: Dortmund-Eving Abstellanlage

# Rhein-Ruhr-Express

## Sachstand Planfeststellung Planfeststellungsbereich 1



Alle Verfahren für die Planfeststellungsabschnitte (PFA) des Planfeststellungsbereiches (PFB) 1 wurden 2011 eingeleitet.

PFA 1.3:  
Leverkusen-Rheindorf - Langenfeld Berghausen

PFA 1.2:  
Bayerwerk - Leverkusen-Küppersteg

PFA 1.1:  
Köln-Mülheim Güterbahnhof - Köln Stammheim

# Rhein-Ruhr-Express

## Sachstand Planfeststellungsbereich 1

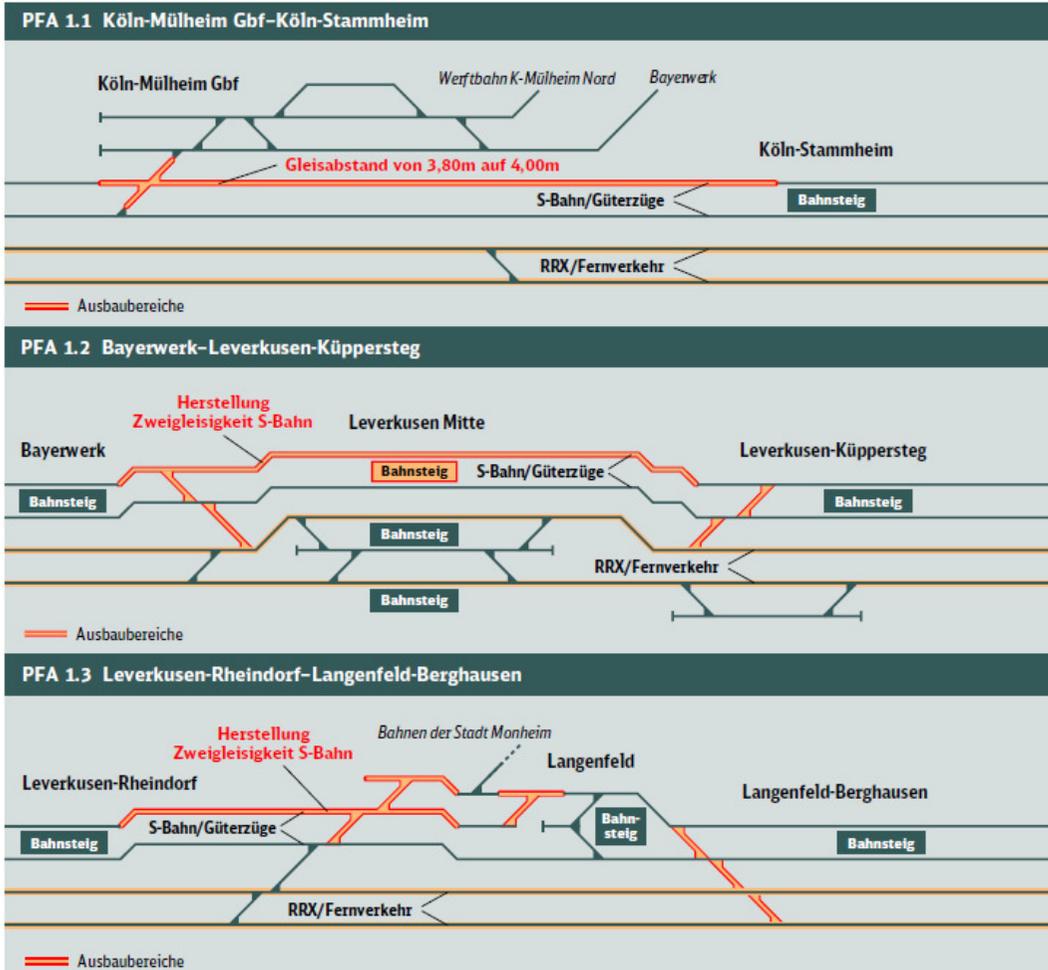


- letzte Einwendungsfrist im PFB 1 endete am 17.07.2012
- 622 Einwendungen
- derzeit: Prüfung der Einwendungen und Erstellung der Erwiderungen („Gegenäußerung“).
- Fertigstellung der Synopsen PFA 1.1, PFA 1.2 und den PFA 1.3 zur
- Durchführung der Erörterungstermine (Bezirksregierung), Ziel: Frühjahr 2013

Bereich	Köln-Mülheim	Leverkusen	Langenfeld
Planfeststellungsabschnitt	PFA 1.1	PFA 1.2	PFA 1.3
Einwendungen insgesamt: - davon i.W.	26	476	120
• Schallschutz	4	442	100

# Rhein-Ruhr-Express

## PFB 1: Köln-Mülheim – Leverkusen – Langenfeld-Berghausen



- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Streckenlänge</li> <li>■ Neues (4.) Gleis</li> <li>■ Neue Schallschutzwände</li> <li>■ Vorhandene Schallschutzwände</li> <li>■ Besonders überwachtetes Gleis</li> <li>■ Passive Schallschutzmaßnahmen</li> <li>■ Eisenbahnüberführungen</li> <li>■ Straßenüberführungen</li> </ul> | <p>ca. 4,3 km<br/>kein zusätzliches Gleis,<br/>nur Vergrößerung Gleisabstand<br/>keine erforderlich</p> <p>1,8 km (bis 3 m Höhe)</p> <p>725 m</p> <p>18 Gebäuden (54 WE)</p> <p>keine</p> <p>keine</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Streckenlänge</li> <li>■ Neues (4.) Gleis</li> <li>■ Neue Schallschutzwände</li> <li>■ Vorhandene Schallschutzwände</li> <li>■ Besonders überwachtetes Gleis</li> <li>■ Passive Schallschutzmaßnahmen</li> <li>■ Eisenbahnüberführungen</li> <li>■ Straßenüberführungen</li> </ul> | <p>ca. 7,4 km</p> <p>ca. 3,8 km</p> <p>3,7 km (bis 6 m Höhe)</p> <p>ca. 7 km (bis 3 m Höhe)</p> <p>ca. 3,5 km</p> <p>56 Gebäude (71 WE)</p> <p>kein Neubau, 9 Anpassungen</p> <p>keine</p>             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Streckenlänge</li> <li>■ Neues (4.) Gleis</li> <li>■ Neue Schallschutzwände</li> <li>■ Vorhandene Schallschutzwände</li> <li>■ Besonders überwachtetes Gleis</li> <li>■ Passive Schallschutzmaßn.</li> <li>■ Eisenbahnüberführungen</li> <li>■ Straßenüberführungen</li> </ul>     | <p>ca. 7 km</p> <p>2,3 km</p> <p>1,7 km (bis 6 m Höhe)</p> <p>1,3 km (bis 2,5 m Höhe)</p> <p>ca. 3 km</p> <p>14 Gebäuden (33 WE)</p> <p>kein Neubau, zus. Überbauten (2)</p> <p>keine</p>              |

# Rhein-Ruhr-Express

## Planfeststellungsverfahren: Abschnittsweise Einleitung

	Terminplan	
Bereich	Rhein-Ruhr-Express	Geplanter Einleitungsbeginn der Planfeststellungsverfahren
<b>PFB 1</b>	Köln Hbf - Langenfeld- Berghausen	04/2011
<b>PFB 2</b>	Düsseldorf Hellerhof - Düsseldorf Wehrhahn	10/2014
<b>PFB 3</b>	Düsseldorf-Zoo - Duisburg Abzw Kaiserberg	12/2014
<b>PFB 4</b>	Mülheim (Ruhr)-Styrum - Mülheim (Ruhr) Hbf	12/2012
<b>PFB 5</b>	Essen West - Bochum-Langendreer	11/2013
<b>PFB 6</b>	Dortmund-Lütgendortmund - Dortmund-Eving	12/2014

# Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

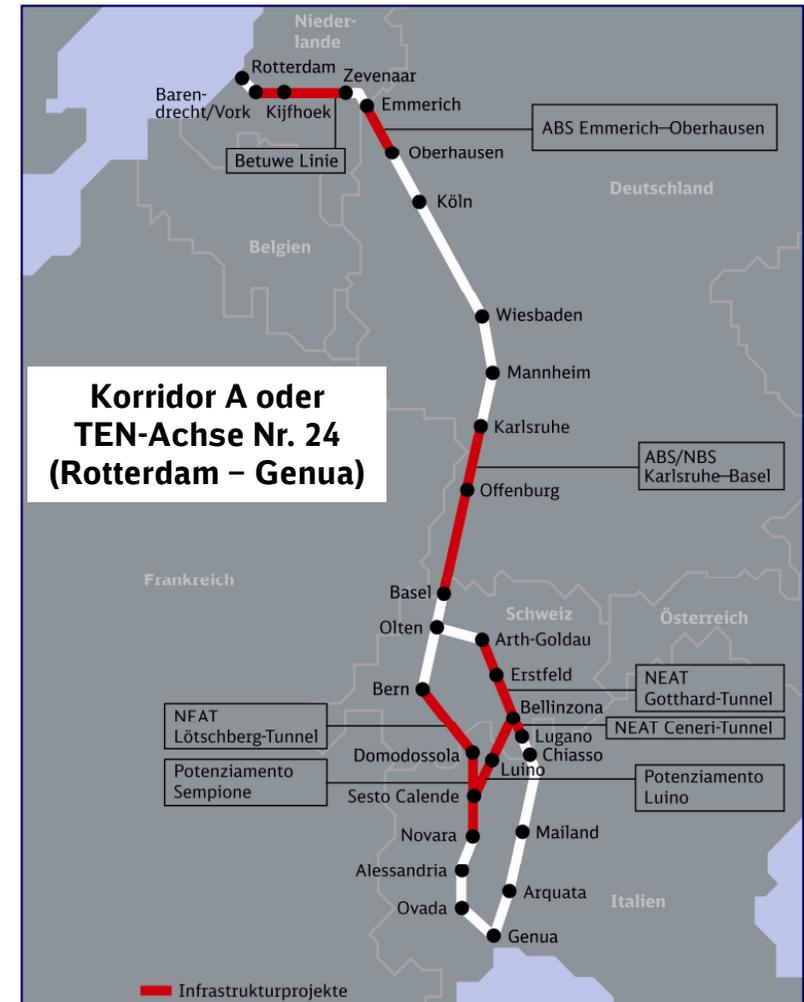
## Inhalt

1. Rhein-Ruhr-Express

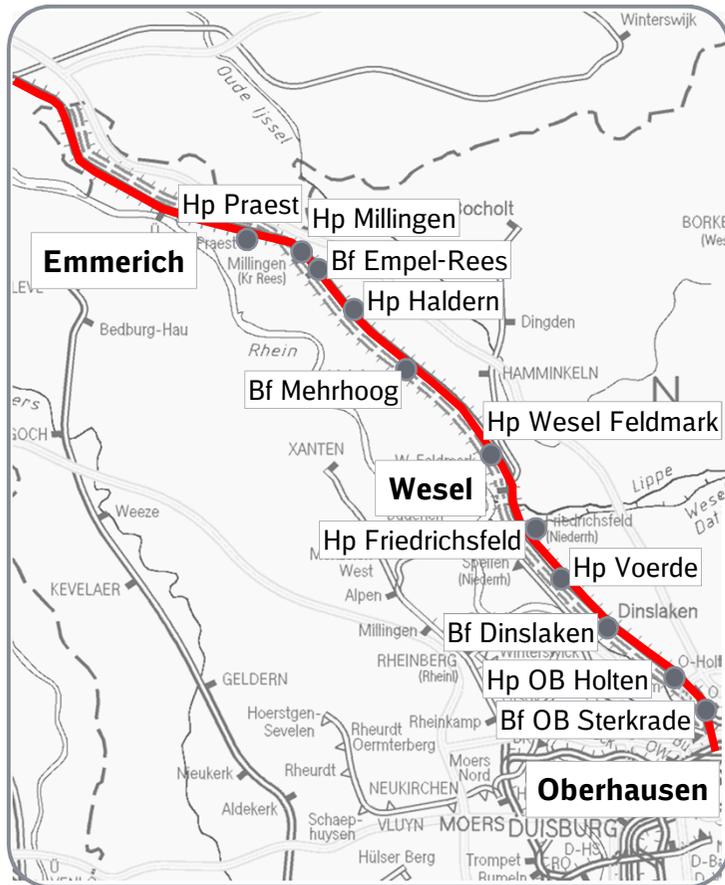
2. **ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen**

# ABS Emmerich – Oberhausen Projektübersicht

- Projektdefinition nach BVWP  
Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und -personenverkehrs (bilaterale Vereinbarung D/NL Warnemünde vom 31.08.1992).
  - Maßnahmen im Eisenbahnknoten Oberhausen
  - Erhöhung der Leistungsfähigkeit mit der signaltechnischen Erneuerung der Stellwerksanlagen in Wesel und Emmerich; ESTW Wesel–Emmerich
  - Blockverdichtung durch Nachrüstung von Blocksignalen
  - Umstellung Stromsystem in Emmerich
  - Herstellung der Dreigleisigkeit Grenze D/NL Emmerich – Oberhausen einschließlich BÜ-Beseitigungen



# ABS Emmerich – Oberhausen Ziele und Nutzen



<sup>1)</sup> Gesamtlänge Stand Vorentwurfsplanung

## Positive Wirkung auf Raumnutzung und Städtebau



- Verbesserung der Verbindungsqualität im Straßenverkehr durch Beseitigung von 55 Bahnübergängen und Realisierung von Ersatzmaßnahmen

## Verbesserung und Sicherung der Qualität des SPNV



- Schaffung Barrierefreiheit und Erneuerung von 11 Verkehrsstationen
- Sicherung Betriebsqualität und Ermöglichung Angebotsausweitung durch Kapazitätsausbau

## Verbesserung des Lärmschutzes



- Errichtung rd. 75 km<sup>1)</sup> Schallschutzwände und Einsatz passiver Schallschutzmaßnahmen
- Erprobung neuer, innovativer Schallschutzmaßnahmen

## Positive Wirkung auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung



- Stärkung des Wirtschaftsstandorts Niederrhein, insbesondere der Logistikbranche (Hub-Funktion für Seehafen hinterlandverkehre)

# ABS Emmerich – Oberhausen

## Übersicht Planfeststellungsverfahren

### 3 Planungsabschnitte (PA), 12 Planfeststellungsabschnitte (PFA)



#### PA 1: Oberhausen - Dinslaken

- PFA 1.1: Oberhausen
- PFA 1.2: Oberhausen-Sterkrade
- PFA 1.3: Dinslaken
- PFA 1.4: Voerde

#### PA 2: Voerde - Hamminkeln

- PFA 2.1: Friedrichsfeld
- PFA 2.2: Wesel
- PFA 2.3: Mehrhoog

#### PA 3: Empel-Rees - Emmerich

- PFA 3.1: Haldern
- PFA 3.2: Rees
- PFA 3.3: Emmerich-Praest
- PFA 3.4: Emmerich-Stadt
- PFA 3.5: Emmerich-Elten

# ABS Emmerich – Oberhausen

## Sachstand Planfeststellungsverfahren

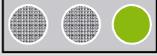
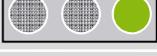
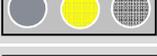
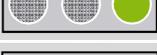
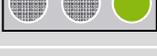
	Antrag auf Planfeststellung beim EBA	Beginn der Offenlage	Ende der Offenlage	Einwendungen privat	Einwendungen TöB	Anzahl Themen
PFA 1.1 Oberhausen	01.09.2011 ✓	08.02.2012 ✓	07.03.2012 ✓	20	33	394
PFA 1.2 Sterkrade	vs. Dez. 2012	-	-	-	-	-
PFA 1.3 Dinslaken	20.04.2011 ✓	05.11.2012 ✓	04.12.2012	-	-	-
PFA 1.4 Voerde	11.11.2011 ✓	22.10.2012 ✓	21.11.2012	-	-	-
PFA 2.1 Friedrichsfeld	30.08.2012 ✓	-	-	-	-	-
PFA 2.2 Wesel	vs. Dez. 2012	-	-	-	-	-
PFA 2.3 Mehrhoog	20.04.2012 ✓	-	-	-	-	-
PFA 3.1 Haltern	03.08.2011 ✓	10.01.2012 ✓	09.02.2012 ✓	281	34	2.600
PFA 3.2 Rees	20.12.2011 ✓	-	-	-	-	-
PFA 3.3 Emmerich-Praest	07.09.2011 ✓	19.03.2012 ✓	18.04.2012 ✓	652	31	6.411
PFA 3.4 Emmerich-Stadt	vs. 1. Q. 2013	-	-	-	-	-
PFA 3.5 Emmerich-Elten	vs. 2. Q. 2013	--	-	-	-	-

### Themenschwerpunkte in den Einwendungen

- ca. 12 %  
Befürchtung der Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit
- ca. 11 %  
Forderung nach mehr Lärmschutz
- ca. 10 %  
Befürchtung des Wertverlustes von Immobilien

# ABS Emmerich – Oberhausen Bahnübergangsbeseitigungen

## Entwicklung des Verhandlungsstandes

Verantwortung	Bahnübergänge	Dissensfälle 23.04.2012	Dissensfälle aktuell	Bemerkung	Einleitung PFV möglich	Einleitung erfolgt
Oberhausen	Hühnerstraße	0	0	Konsens erzielt		
Voerde	Schwanenstraße	1	1	Weiterhin Dissens, Klärung im PFV		✓
Hamminkeln	Bahnhofstraße	1	1	Weiterhin Dissens, Klärung im PFV		✓
Rees	Reeser Straße	1	1	Weiterhin Dissens, Klärung im PFV		✓
Rees	Millingen	2	2	Variantenuntersuchung durch Straßen.NRW, separates PFV		✓
Emmerich	Praest	3	0*	Konsens erzielt		✓
Emmerich	Stadt	2	0*	Konsens erzielt		
Emmerich	Hüthum	0	0	Konsens erzielt		
Emmerich	Elten	0	0*	Konsens erzielt		
	SUMME	10	5			

\* Gespräch zu BÜ-Dissensfällen im PFA 3.4 Emmerich-Stadt beim MBWSV mit BMVBS und Stadt Emmerich am 03.05.2012 und 06.07.2012

# ABS Emmerich – Oberhausen

## Notfallmanagement und Streckensicherheit

### Stand des Dialoges mit den Feuerwehren

- 21.07.2011: Vorstellung Notfallmanagement und Umsetzung der Sicherheitskonzeption vor den Bürgermeistern und Feuerwehren durch die DB AG
- 06.10.2011: Erörterung der Sicherheitskonzeption im Rahmen eines Expertengespräches gemäß Vereinbarung in der Informationsveranstaltung am 21.07.2011
- 02.12.2011: Übersendung der Sicherheitskonzeption für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.2, Oberhausen-Sterkrade an die Feuerwehr Oberhausen
- 08.12.2011: Stellungnahme der Feuerwehr Oberhausen zur Sicherheitskonzeption
- 17.02.2012: Antwortschreiben der DB AG zur Stellungnahme der Feuerwehr Oberhausen mit Vorschlag zur Erörterung im Rahmen einer Streckenbegehung
- 07.03.2012: Begehung des PFA 1.2 mit der Feuerwehr Oberhausen
- 23.04.2012: Auftrag aus 9. Sitzung des Projektbeirates zur Einrichtung eines Dialogforums. Auftretende Dissensfälle sind in den nächsten Projektbeiratssitzungen vorzutragen.
- seit 03.2012: Erfassung, Aufbereitung und Analyse der Stellungnahmen der Feuerwehren
- 05.11.2012: Dialogforum zur Vorab-Erörterung Planungen DB/Einwendungen Feuerwehren zur Sicherheitskonzeption PFA 1.1 und PFA 3.1, in strittigen Punkten teilweise Konsens erzielt, Ortsbegehungen zu weiterhin strittigen Punkten folgen
- 19.11.2012: Dialogforum zur Sicherheitskonzeption PFA 3.3

# ABS Emmerich – Oberhausen Kommunikationskonzept

## Informationszentrum

- Wanderausstellung durch alle Anrainerkommunen mit Ansprechpartner der DB AG vor Ort. Letzte Station: Wesel, 29.10.2012 – 07.12.2012.
- Konzept wird nach Station in allen Kommunen fortgeführt. Zukünftige Stationen jeweils in Kommunen mit anstehenden Offenlagen (Besucher vom 01.04.2010 bis zum 30.10.2012 ca. 2.100).

## Bürgerinformationsveranstaltungen

- Jeweils vor der Offenlage der Planfeststellungsunterlagen findet in jedem PFA eine Informationsveranstaltung statt.
- Erläuterung zum Ablauf der Planfeststellungsverfahren, Vorstellung des Aufbaus der Planfeststellungsunterlagen und Hinweis auf die Möglichkeiten zur Einwendung.
- Aktiver Bürgerdialog, Beantwortung von Fragen und Diskussion zu den Themen Sicherheit, Schall- und Erschütterungsschutz, Grunderwerb, etc.

## Bürgersprechstunde

- Monatliche Bürgersprechstunden durch Projektleitung seit 19.04.2012
- Fallbezogene Vorstellung und Erläuterung der Planungen vor Ort
- Hohes Interesse des Bürgers an Sprechstunden



# ABS Emmerich – Oberhausen

## Themen des Projektbeirates

### Mitglieder des Projektbeirats

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
- Sprecher der Arbeitsgruppe Betuwe
- Industrie- und Handelskammer
- Eisenbahn-Bundesamt
- Mandatsträger des Bundestages an der Strecke
- DB Netz AG

### Ort

- Räumlichkeiten der Feuerwehr Oberhausen

### Themen (Auswahl) des Projektbeirates

Situation zu den Bahnübergängen

Sachstand Dreigleisiger Ausbau

Sachstand Schallschutz

Sachstand Notfallmanagement und Streckensicherheit

Sachstand Finanzierung

Kommunikationskonzept

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**



## TOP 1 - Bahnthemen

### 1e) Preisabsprachen bei der Schieneninfrastruktur

22. November 2012

#### 1. Bußgeldentscheidung des Bundeskartellamts vom 5. Juli 2012

Das Bundeskartellamt hat am 5. Juli 2012 Bußgelder in Höhe von insgesamt 124,5 Mio. Euro gegen vier Hersteller und Lieferanten von Schienen wegen wettbewerbswidriger Absprachen zu Lasten der Deutschen Bahn AG verhängt.

Bußgeldbescheide ergingen gegen die ThyssenKrupp GfT Gleistechnik GmbH, Essen, in Höhe von 103 Mio. Euro, die seit 2010 zum Vossloh Konzern gehörende Stahlberg Roensch GmbH, Seevetal, in Höhe von insgesamt 13 Mio. Euro, sowie gegen die voestalpine Tochterunternehmen TSTG Schienen Technik GmbH & Co. KG, Duisburg, in Höhe von 4,5 Mio. Euro und voestalpine BWG GmbH & Co. KG, Butzbach, in Höhe von 4 Mio. Euro. Ermittlungen gegen weitere Unternehmen dauern an. Das Verfahren wurde ausgelöst durch einen Bonusantrag des österreichischen Unternehmens voestalpine AG.

Der DB-Konzern begrüßt, dass das Bundeskartellamt dieses komplexe Verfahren in sehr kurzer Zeit abgeschlossen hat. Da die Feststellungen des Kartellamts in den Bußgeldbescheiden auch zivilrechtlich verbindlich sind, wird die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen erheblich erleichtert.

#### 2. Vorbereitung von Schadensersatzklagen

Durch das Schienenkartell sind dem DB-Konzern und den Zuwendungsgebern erhebliche Schäden entstanden, die sich nach gegenwärtigen Schätzungen auf einen dreistelligen Millionenbetrag belaufen dürften. Der DB-Konzern verlangt von den Kartellbeteiligten nachdrücklich, dass sie diese Schäden ersetzen. Die DB wird Schadensersatzansprüche, wenn dies erforderlich ist, auch gerichtlich geltend machen.

Der DB-Konzern ist intensiv mit der Vorbereitung von Schadensersatzklagen befasst. Unmittelbar nach Bekanntwerden der Ermittlungen im Juni 2011 wurde eine Task Force „Schienenkartell“ aus Mitarbeitern der Rechtsabteilung, des Konzerneinkaufs und der Konzernsicherheit ins Leben gerufen. Diese Task Force arbeitet den Sachverhalt mit Hilfe von externen ökonomischen, forensischen und juristischen Beratern auf, bereitet die Geltendmachung von Schadensersatz gegenüber den Kartellanten vor und unterstützt die Ermittlungsbehörden. Die Task Force berichtet direkt dem Vorstand des DB-Konzerns.

Der DB-Konzern investiert jedes Jahr mehrere hundert Millionen Euro in Schienen, Weichen und anderes Oberbaumaterial. Diese Investitionen wurden und werden durch die öffentliche Hand, insbesondere durch den Bund und die Länder, gefördert. Der DB-Konzern stimmt sich daher eng mit den Zuwendungsgebern ab und nimmt deren Interessen gegenüber den Kartellanten wahr. Insbesondere hat der DB-Konzern den Landesverkehrsministerien eine Abtretung möglicher eigener Schadensersatzansprüche der Länder gegen die Kartellbeteiligten an den DB-Konzern vorgeschlagen. Von den Kartellanten geleistete Schadensersatzzahlungen würden demnach anteilig nach Förderquote an die betreffenden Zuwendungsgeber ausgekehrt. Mit dem Bund wurde eine entsprechende Vereinbarung bereits abgeschlossen. Dies entspricht auch der bereits zum Aufzugs- und Fahrtreppenkartell praktizierten Vorgehensweise.

### **3. Schließung des TSTG-Werkes in Duisburg**

Der DB-Konzern bedauert die Entscheidung der voestalpine AG, die Produktion im Werk der TSTG Schienen Technik GmbH & Co. KG („TSTG“) in Duisburg zu beenden. Als Grund für die Schließung führt der Vorstand der voestalpine AG an, dass aufgrund der mangelnden Wirtschaftlichkeit auf Dauer keine wettbewerbsfähige Fertigung von Schienen mehr möglich sei.

Die DB Netz AG hat mit der TSTG noch im Jahr 2011 nach einem wettbewerblichen Vergabeverfahren einen Rahmenvertrag über Schienenlieferungen im Wert von € 75 Mio. abgeschlossen. Der Zuschlag an voestalpine konnte erfolgen, nachdem von den Bietern umfassende Sicherungsmaßnahmen gegen künftige Wettbewerbsverstöße zugesichert und Transparenz hinsichtlich der organisatorischen Konsequenzen aus dem Schienenkartell hergestellt wurde. Damit hat der DB-Konzern bereits einen erheblichen Beitrag zur Auslastung des Werkes geleistet.

Darüber hinaus sieht der DB-Konzern sich jedoch nicht in der Lage, den Erhalt des Standorts auf andere Weise, insbesondere durch eine mögliche Übernahme, zu sichern. Die Produktion von Schienen gehört nicht zum Kerngeschäft des DB-Konzerns. Es ist auch nicht beabsichtigt, in diesen Markt einzutreten. Eine Übernahme des Werkes in Duisburg durch den DB-Konzern ist daher für die DB keine Option.

# Änderungsantrag

der SPD-Fraktion und  
der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

zum Gesetzentwurf der Landesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (Drs. 16/57):**

den Gesetzentwurf der Landesregierung (Drs. 16/57) wird wie folgt geändert:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Im Rubrum
2. Nummer 2 wird wie folgt geändert:
  - a) Nach Satz 1 wird folgender Wortlaut eingefügt:  
„a) „In Absatz 1 werden nach dem Wort „Stadtentwicklung“ die Wörter „, der Barrierefreiheit, der Sicherheit“ eingefügt.“
  - b) Vor dem danach folgenden Absatz wird der Buchstabe „b)“ eingefügt.
  - c) Folgender neuer Buchstabe c) wird angefügt:  
„c) In Absatz 8 werden nach dem Wort „Mobilität“ die Wörter „oder sensorisch“ und nach dem Wort „Bundesbehindertengleichstellungsgesetz“ die Wörter „und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW“ eingefügt.“
3. In Nummer 6 wird Buchstabe b) wie folgt gefasst:  
„b) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans“ durch das Wort „ÖPNV-Bedarfsplans“ ersetzt.“
4. Nummer 8 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 3 des Buchstaben a) wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.
  - b) In Satz 3 des Buchstaben b) wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

**Begründung:****Zu Nummer 1 (Rubrum):**

Die redaktionelle Änderung ist aus formellen Gründen erforderlich, damit ÖPNVG NRW und das Änderungsgesetz nicht dieselbe Abkürzung haben.

**Zu Nummer 2 (§ 2):**

Die Barrierefreiheit ist insbesondere vor dem Hintergrund der kürzlichen Änderung des Personenbeförderungsgesetzes in Umsetzung der UN Behindertenrechtskonvention zusätzlich zur Regelung in § 2 Absatz 8 auch in die übergreifende Zielsetzungsnorm aufzunehmen. Darüber hinaus soll durch Ergänzung des Absatzes 8 klargestellt werden, dass die Belange von Menschen mit sensorischen (d. h. Hören und Sehen) Einschränkungen besonders berücksichtigt werden sollen.

Ebenso von erheblicher Bedeutung ist es, die Sicherheit im ÖPNV weiter zu verbessern und dies durch Aufnahme in die Zielsetzungsregelungen zu bekräftigen; die Verbesserung der Sicherheit ist Gegenstand der Förderung nach § 14.

**Zu Nummer 3 (§ 7):**

Zur Sicherung einer angemessenen parlamentarischen Beteiligung ist es erforderlich, den Infrastrukturfinanzierungsplan und dessen Fortschreibung weiterhin im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags zu erlassen.

**Zu Nummer 4 (§ 11):**

Zur Sicherung einer angemessenen parlamentarischen Beteiligung ist es erforderlich, die Verordnung zur konkreten Festlegung der SPNV-Pauschale (§ 11 Absatz 1) und der ÖPNV-Pauschale (§ 11 Absatz 2) im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags zu erlassen.

# Änderungsanträge

der Fraktion der CDU

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung

## **Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)**

Drucksache 16/57

### **Artikel 1 § 5**

§ 5 Absatz 3 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschafts-tarife zu einem kooperationsraumweiten Tarif mit der Möglichkeit von sogenannten Kragenlösungen für aus- und einbrechende Verkehre in benachbarte Verkehrsräume und dem langfristigen Ziel eines zusätzlichen Tarifs für landesweite Relationen, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing.“

#### Begründung:

Es ist sinnvoll, die Übergänge zwischen den Tarifgebieten zu regeln. Aufgrund des vielschichtigen Angebots sowie der teilweise erheblichen Preisunterschiede zwischen den Regionen in Nordrhein-Westfalen erscheint die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs nur mit erheblichen wirtschaftlichen Verwerfungen möglich. Ziel sollte daher die Entwicklung kooperationsraumweiter Tarife sein, die durch Überlappungslösungen mit benachbarten Kooperationsräumen sinnvoll verknüpft werden sollen.

## Artikel 1 § 6

In § 6 Absatz 1 Satz 2 wird „oder nicht in angemessener Zeit“ gestrichen.

### Begründung:

Die Beschränkung des Zeitraums, in dem die Zweckverbände ihre Zusammenarbeit vereinbaren können, ist nicht sachdienlich. Die konkrete Entscheidung über regionale Projekte sollten die hierfür zuständigen regionalen Zweckverbände treffen. Das Ministerium verfügt dennoch über ausreichende Möglichkeiten, auf eine entsprechende Zusammenarbeit hinzuwirken.

§ 6 Absatz 5 wird gestrichen.

### Begründung:

Die Verpflichtung der Zweckverbände, periodisch bis zum 31. März eines jeden Jahres für das vorangegangene Kalenderjahr dem für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium einen Bericht über ihr Zusammenwirken vorzulegen, stellt einen unnötigen bürokratischen Aufwand dar und ist daher aufzuheben.

## Artikel 1 § 7

In § 7 Absatz 2 werden das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ und das Wort „entsprechend“ durch das Wort „einvernehmlich“ ersetzt.

### Begründung:

Die Begründung des Gesetzentwurfes der Landesregierung sieht zwar vor, dass der ÖPNV-Bedarfsplan, der nach § 7 Absatz 1 im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellt wird, Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans bleibt. Die wichtigen Fragen der Finanzierung sollen dennoch lediglich im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags und nicht im Einvernehmen festgelegt werden. Auch die Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans soll aus verfahrensökonomischen Gründen nur noch im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erfolgen. Die wichtigen Fragen der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung bedürfen allerdings auch in Zukunft einer eindeutigen parlamentarischen Willensbekundung, weshalb hier weiter das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vorzusehen ist.

§ 7 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium erstellt auf der Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans jährliche Förderprogramme, die darüber hinaus auch alle übrigen Maßnahmen beinhalten, die das Land gemäß § 13 Abs. 1 fördert.“

### Begründung:

Die Erstellung jährlicher Förderprogramme auf der Grundlage des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans dient der Transparenz der Maßnahmenplanung und soll daher beibehalten werden. Ein Mehraufwand für das zuständige Ministerium ist nicht zu erwarten, da die Erstellung aufgrund der vorgegebenen gesetzlichen Zuständigkeiten ohnehin erfolgt.

**Artikel 1 § 11**

§ 11 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Das Land gewährt den Zweckverbänden aus den Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes eine jährliche Pauschale in Höhe von mindestens 858 Millionen EUR. Dieser Betrag erhöht sich anteilig entsprechend den Anpassungs- und Revisionsregelungen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Von der Pauschale erhalten der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe a) 45,485 vom Hundert, der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe b) 22,666 vom Hundert und der Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Buchstabe c) 31,849 vom Hundert. Die Pauschale ist insbesondere zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebots an die Eisenbahnunternehmen weiterzuleiten, kann aber auch für andere Zwecke des ÖPNV verwendet oder hierfür an Eisenbahnunternehmen, öffentliche und private Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Gemeindeverbände sowie juristische Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, weitergeleitet werden. Aus der Pauschale ist das SPNV-Netz gemäß § 7 Abs. 4 zu finanzieren. Die Zweckverbände dürfen höchstens 3 vom Hundert der Pauschale für ihre allgemeinen Ausgaben verwenden.“

**Begründung:**

Die im Gesetz festgeschriebene Verteilung der Pauschalen hat sich bewährt und soll daher beibehalten werden. Die Festschreibung der Pauschalen im ÖPNV-Gesetz ist von der Mehrzahl der Sachverständigen im Rahmen der Anhörung gefordert worden.

In § 11 Absatz 2 wird in Satz 2

1. die Zahl „90“ durch die Zahl „80“,
2. die Zahl „9“ durch die Zahl „10“,
3. die Zahl „1“ durch die Zahl „10“ ersetzt

In § 11 Absatz 2 wird in Satz 3 das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

**Begründung:**

Die Förderung des straßengebundenen ÖPNV über eine gesetzliche Pauschale an die Kreise, kreisfreien Städte sowie großen und mittleren kreisangehörigen Städte als Aufgabenträger hat sich bewährt. Sie wird deshalb beibehalten. Die Festlegung der Pauschale erfolgt unter Berücksichtigung der Betriebsleistungen, der Fläche und der Einwohnerzahl. Im Vergleich zum Regierungsentwurf wurde insbesondere der Ländliche Raum stärker berücksichtigt.

Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium soll die Rechtsverordnung, mit der die Anteile der Aufgabenträger festgelegt werden im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlassen.

In § 11 Absatz 3 Satz 1 werden die Wörter „vorbehaltlich der Regelung des Absatzes 5“ gestrichen.

**Begründung:**

Redaktionelle Folgeänderung (s. u. zu Nummer 8 Buchstabe e – § 11 Absatz 5)

§ 11 Absatz 5 wird gestrichen.

Begründung:

Die im Gesetzentwurf der Landesregierung vorgesehene Vorschrift zur finanziellen Bewehrung der Pflichten der Zweckverbände, auf einen Gemeinschaftstarif hinzuwirken, ist nicht angemessen. Ziel der Regelungen des ÖPNV-Gesetzes sollte die Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife zu einem Gemeinschaftstarif je Kooperationsraum mit Kragenlösungen und flankierendem landesweit gültigen Tarif für über die Überlappungsbereiche und kooperationsraumüberschreitenden Relationen sein.

**Artikel 1 § 12**

In § 12 Absatz 1 wird die Zahl „120“ durch die Zahl „150“ ersetzt.

Begründung:

Es bestehen landesweit erhebliche Investitionsnotwendigkeiten, um die notwendigen Erneuerungsmaßnahmen der Straßenbahn-/U-Bahn-Systeme zu finanzieren und damit die Substanz der heutigen Infrastruktur dauerhaft zu erhalten. Gegen die Kürzung der pauschalierten Investitionsförderung sind daher auch in der Anhörung massive Bedenken geäußert worden. Eine Studie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) in Nordrhein-Westfalen hat ergeben, dass Kommunen und Verkehrsbetriebe in Nordrhein-Westfalen bis 2016 rund 1,1 Milliarden Euro in die Erhaltung ihrer U-Bahn- und Straßenbahn-Systeme investieren müssen. Bis 2025 sind weitere rund 2 Milliarden Euro für diese Erneuerungsinvestitionen erforderlich. Vor diesem Hintergrund ist die Kürzung der pauschalen Investitionsförderung um 30 Millionen Euro auf lediglich 120 Millionen Euro unverantwortlich. Es besteht ein nachweisbar größer werdender Bedarf für Erneuerungsinvestitionen und die Landesregierung kürzt die Finanzmittel. Die Kürzung ist daher abzulehnen. Zur Gegenfinanzierung sollte auf das nur schwach frequentierte Sozialticket, das dem Land Kosten in Höhe von 30 Millionen Euro verursacht, verzichtet werden.

In § 12 Absatz 3 wird als neuer Satz 2 eingefügt:

„Die Verwendung der Mittel für Ersatzinvestitionen in bestehende Anlagegüter ist ausdrücklich zugelassen.“

Begründung:

Der landesweit bestehende erhebliche Investitionsbedarf zum Erhalt der bestehenden Infrastruktur macht die Klarstellung im Gesetz erforderlich, dass diese Investitionen ausdrücklich erlaubt und erwünscht sind.

## Änderungsantrag

### der Fraktion der FDP

zum Gesetzentwurf der Landesregierung

### **Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)**

- Drucksache 16/57 -

Der Gesetzentwurf – Drucksache 16/57 – wird wie folgt geändert:

#### **1. Zu Nummer 6 Buchstabe b (§ 7 Absatz 2)**

Buchstabe b) wird wie folgt gefasst:

„Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans erstellt das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags einen ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan, der bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist.“

#### Begründung:

Der Gesetzentwurf der Landesregierung sieht vor, dass der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan – statt wie bisher im Einvernehmen – künftig nur noch im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellt und fortgeschrieben werden soll. Durch die vorgeschlagene Änderung bleiben die jetzigen parlamentarischen Beteiligungsmöglichkeiten erhalten.

#### **2. Zu Nummer 8 Buchstabe a und b (§ 11 Absatz 1 und 2)**

a) Buchstabe a (§ 11 Absatz 1) wird wie folgt geändert:

In Satz 3 wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

b) Buchstabe b (§ 11 Absatz 2) wird wie folgt geändert:

In Satz 3 wird das Wort „Benehmen“ durch das Wort „Einvernehmen“ ersetzt.

#### Begründung:

Nach dem Gesetzentwurf der Landesregierung sollen sowohl die Höhe der den Zweckverbänden zukommenden SPNV-Pauschale als auch die Aufteilung der ÖPNV-Pauschale auf die Aufgabenträger nicht mehr gesetzlich, sondern durch Rechtsverordnung bestimmt werden, die das für das Verkehrswesen zuständige

Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erlässt. Durch die vorgeschlagenen Änderungen werden die parlamentarischen Beteiligungsmöglichkeiten des Landtags gestärkt, ohne die mitunter notwendigen flexiblen Handlungsmöglichkeiten der Landesregierung einzuschränken.

### **3. Zu Nummer 10 Buchstabe a (§ 12 Absatz 1)**

#### a) Buchstabe a)

„In Absatz 1 wird die Zahl „150“ durch die Zahl „120“ ersetzt.“

wird gestrichen.

#### b) Die Buchstaben b), c) und d) werden zu a), b) und c).

#### Begründung:

Um die Finanzmittel für den Bereich der SPNV-Betriebskostenfinanzierung zu erhöhen, sieht der Gesetzentwurf der Landesregierung vor, den gesetzlich festgelegten Mindestbetrag der pauschalierten Investitionsförderung von jährlich 150 auf 120 Millionen Euro abzusenken. Angesichts des bereits heute bestehenden Investitionsstaus insbesondere bei der Erhaltung und Sanierung der Straßenbahn- und U-Bahn-Systeme in Nordrhein-Westfalen ist die von der Landesregierung beabsichtigte Kürzung um 30 Millionen Euro nicht zu verantworten.

## Änderungsantrag

### der PIRATEN-Fraktion

#### **zum Entwurf für ein Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) (GesEntw Drs 16/57)**

Die Piratenfraktion beantragt, den Entwurf für ein Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) (GesEntw Drs 16/57) wie folgt zu ändern:

#### **Artikel 1**

#### **Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)**

##### **1. §2 – Grundsätze – wird wie folgt geändert:**

- a) Nr. 2 GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 2 a)
- b) Nach Nr. 2 a) GesEntw Drs 16/57 wird folgender Absatz eingefügt:  
„Nr. 2 b) In Absatz 4. Satz 3 wird das Wort „soll“ durch das Wort „muss“ ersetzt.“
- c) Nach Nr. 2 b) GesEntw Drs 16/57 wird folgender Absatz eingefügt:  
„Nr. 2 c) In Absatz 8. Satz 1 werden die Wörter „zu berücksichtigen“ durch die Wörter „zu beachten“ ersetzt.
- d) Nach Nr. 2 c) GesEntw Drs 16/57 wird folgender Absatz eingefügt:  
„Nr. 2 d) Nach Absatz 8) wird ein neuer Absatz 9) mit folgendem Inhalt eingefügt: *„Grundsätzlich sind alle Maßnahmen zu ergreifen, die für eine durchgängig barrierefreie Nutzung des ÖPNV erforderlich sind. Dies betrifft sowohl den Neubau als auch den Aus- und Umbau der Stationen und der Fahrzeuge. Dabei ist auf die Ermöglichung der eigenständigen Nutzung und Nutzbarkeit zu achten.“*

##### **2. §5 – Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination – wird wie folgt geändert:**

Nr. 3 GesEntw Drs 16/57 wird um folgenden Satz ergänzt:  
"Der Absatz 3 wird um folgenden Satz ergänzt: *„Die zum Zwecke der Gestaltung der Tarifbestimmungen, zur Erstellung und Auswertung des Verkehrsangebotes, zur Erstellung und Überwachung der Qualitätsstandards und zum Betrieb von Fahrgastinformationssystemen erhobenen und verwendeten Daten, Statistiken und Berechnungen sind vollständig und in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen und gemeinfrei zur weiteren Analyse und Weiterverarbeitung zur Verfügung zu stellen.“* "

**3. §6 – Kooperationsraumübergreifendes Zusammenwirken – wird wie folgt geändert:**

- a) Nr. 5 a) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen.
- b) Nr. 5 b) GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 5 und um folgenden Satz ergänzt. *„Die durch die Zweckverbände vorgelegten Berichte sind der Öffentlichkeit gemeinfrei zur Verfügung zu stellen und in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen.“*

**4. §7 – ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse – wird wie folgt geändert:**

Nr. 6 a) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden die Wörter *„drei Millionen EUR“* durch die Wörter *„einer Million EUR“* ersetzt.
- b) Der Absatz 1 wird um folgenden Satz ergänzt: *„Die zur Erstellung und Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans verwendeten Daten, Methoden und Dokumente sind in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen. Die zur Erstellung und Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans erhobenen Daten und erstellten Dokumente sowie die im Auftrag des Ministeriums oder des Verkehrsausschusses erhobenen Daten und erstellten Dokumente sind der Öffentlichkeit gemeinfrei zur Verfügung zu stellen und in maschinenlesbarer Form zu veröffentlichen.“*

**5. §7 – ÖPNV- Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse – wird wie folgt geändert:**

Nr. 6 b) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen und durch nachfolgenden Absatz ersetzt:

*„In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans“ durch das Wort „ÖPNV-Bedarfsplans“ ersetzt. In Satz 2 wird die Formulierung „3 Millionen“ durch „einer Million“ ersetzt.“*

**6. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:**

Nr. 8 a) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 Satz 3 wird das Wort *„Benehmen“* durch das Wort *„Einvernehmen“* ersetzt.

**7. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:**

Nr. 8 b) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird *„90 vom Hundert“* gestrichen und durch *„80 vom Hundert“* ersetzt.
- b) In Absatz 2 wird *„9 vom Hundert“* gestrichen und durch *„15 vom Hundert“* ersetzt.
- c) In Absatz 2 wird *„1 vom Hundert“* gestrichen und durch *„5 vom Hundert“* ersetzt.

**8. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:**

Nr. 8 b) GesEntw Drs 16/57 wird wie folgt geändert:

In Absatz 2 wird das Wort *„Benehmen“* durch das Wort *„Einvernehmen“* ersetzt.

**9. §11 – ÖPNV-Pauschale – wird wie folgt geändert:**

Nr. 8 e) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen.

**10. §12 – Pauschalisierte Investitionsförderung – wird wie folgt geändert:**

a) Nr. 10 a) GesEntw Drs 16/57 wird gestrichen.

b) Nr. 10 b) GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 10 a)

c) Nr. 10 c) GesEntw Drs 16/57 wird in der Nummerierung geändert zu Nr. 10 b) und es wird der Satz 5 gestrichen.

**Begründung:****zu Artikel 1**

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

**zu Nummer 1 Buchstabe a:**

Die Änderung der Nummerierung ist eine redaktionell notwendige Änderung für die nachfolgenden Änderungen.

**zu Nummer 1 Buchstabe b:**

Die barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen ist Grundlage des gleichberechtigten Zuganges für viele Nutzer. Dieser muss ermöglicht werden.

**zu Nummer 1 Buchstabe c:**

Die im Bundesbehindertengleichstellungsgesetz festgeschriebenen Bedürfnisse von bewegungsbeeinträchtigten Menschen müssen beachtet werden.

**zu Nummer 1 Buchstabe d:**

Barrierefreiheit bezieht sich auch auf die eigenständige Nutzbarkeit von Anlagen und Fahrzeugen, die durch geeignete Maßnahmen ermöglicht werden muss, um einen gleichberechtigten Zugang für alle Nutzer herzustellen.

**zu Nummer 2:**

Die zur Erstellung und Verbesserung des Angebotes mit öffentlichen Mitteln erstellten Daten sind als Amtliche Werke im Sinne des Prinzips von Open Data nach Urheberrechtsgesetz, § 5 Abs. 2 zu bewerten und entsprechend gemeinfrei zu veröffentlichen.

**zu Nummer 3 Buchstabe a:**

Die vorgeschlagene Formulierung schafft keine Rechtsklarheit.

**zu Nummer 3 Buchstabe b:**

Die für das Ministerium erstellten Berichte sind als Amtliche Werke im Sinne des Prinzips von Open Data nach Urheberrechtsgesetz, § 5 Abs. 2 zu bewerten und entsprechend gemeinfrei zu veröffentlichen.

**zu Nummer 4 Buchstabe a:**

Im Sinne der Transparenz ist die für die Einbeziehung in den Bericht festgelegte Investitionssumme herabzusetzen.

**zu Nummer 4 Buchstabe b:**

Im Sinne der Transparenz sind die für das Ministerium erstellten Daten und Dokumente als Amtliche Werke im Sinne des Prinzips von Open Data nach Urheberrechtsgesetz, § 5 Abs. 2 zu bewerten und entsprechend gemeinfrei zu veröffentlichen. Die verwendeten, jedoch nicht mit öffentlichen Mitteln erstellten Daten, Methoden und Dokumente sind zumindest zu veröffentlichen.

**zu Nummer 5:**

Das Ministerium soll auch weiterhin den Bedarfsplan im Einvernehmen mit dem Ausschuss erstellen. Weiterhin ist als redaktionelle Änderung infolge 4. a) erforderlich, die Höhe der einzubeziehenden Investitionen anzupassen.

**zu Nummer 6:**

Das Ministerium soll auch weiterhin im Einvernehmen mit dem Ausschuss arbeiten.

**zu Nummer 7 Buchstabe a bis c:**

Der Verteilungsschlüssel wird zugunsten ländlicher und bisher weniger gut versorgter Regionen angepasst.

**zu Nummer 8:**

Das Ministerium soll auch weiterhin im Einvernehmen mit dem Ausschuss arbeiten.

**zu Nummer 9:**

Die Planungssicherheit der Verkehrsbetriebe würde durch die vorgeschlagene Möglichkeit der Rückforderung ausgezahlter Pauschalen aufgehoben. Der Verursacher nicht erfüllter Anforderungen lässt sich ggf. nicht eindeutig ermitteln.

**zu Nummer 10 Buchstabe a:**

Die vorgeschlagene Kürzung der Zuwendungen für Investitionsmaßnahmen hindert die Zweckverbände an der Realisierung der in §2 und §5 formulierten Ziele.

**zu Nummer 10 Buchstabe b:**

Redaktionelle Änderung.

**zu Nummer 10 Buchstabe c:**

Die Begrenzung der Verwendung der Zuwendungen für den SPNV steht dem Wirtschaftlichkeitsgebot bei der Verwendung öffentlicher Mittel entgegen.