

Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Der Minister

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

An den
Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn Eckhard Uhlenberg MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf



13. Oktober 2010
Seite 1 von 1

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
VI A 1-135-19

Telefon 0211 3843-2231

Dienstgebäude
Jürgensplatz 1

**Vorlage an den Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr;
Rhein-Ruhr-Express; Betuwe**

Anlagen: -2- (120-fach)

Sehr geehrter Herr Präsident,

in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr wurde
seitens der Landesregierung zugesagt, einen Sachstandsbericht zu den
Infrastrukturprojekten Rhein-Ruhr-Express und Betuwe vorzulegen.

Die beigefügten Berichte übersende ich mit der Bitte um Weiterleitung an
die Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr.

Je 120 Überdrucke sind beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Harry K. Voigtsberger

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:

Abteilungen Bauen, Wohnen
und Verkehr

Jürgensplatz 1

40219 Düsseldorf

Telefon 0211 3843-0

Telefax 0211 3843-9110

poststelle@mwebwv.nrw.de

www.mbv.nrw.de

Abteilungen Wirtschaft und
Energie

Haroldstr. 4

40213 Düsseldorf

Telefon 0211 837-02

Telefax 0211 837-2200

poststelle@mwrme.nrw.de

www.wirtschaft.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:

Straßenbahnlinien 704, 709, 719

bis Haltestelle Poststraße bzw.

Landtag/Kniebrücke

Bericht zum „Sachstand Betuwe“

**in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr (ABWV) am
28. Oktober 2010**

I. Planung

Die Niederlande haben ihren Abschnitt der sog. Betuwe-Linie zwischen Rotterdam und deutscher Grenze bereits in Betrieb genommen. Mit weiter wachsendem Güterverkehrsaufkommen ist zu rechnen.

Bei der dringend benötigten 73 km langen Ausbaustrecke Emmerich - Oberhausen auf deutscher Seite handelt es sich um ein Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans. Die Strecke bildet die Hauptschlagader des Schienengüterverkehrs von und nach Rotterdam, dem für Nordrhein-Westfalen wichtigsten Überseehafen. Im Mittelpunkt des Projekts stehen der Ausbau auf drei Gleise - wodurch zeitgemäßer und wirksamer Lärmschutz entlang der Bestandsstrecke überhaupt erst ermöglicht wird - sowie die Beseitigung von Bahnübergängen.

Aufbauend auf dem Warnemünder Vertrag zwischen Deutschland und den Niederlanden (1992) wurden am 6.6.2002 die Finanzierungsanteile (64% Bund, 36% Land) und die Bauabfolge für den Streckenausbau zwischen Bund, Land und Bahn festgelegt. Darin ist zu Planung und Bau das folgende stufige Vorgehen vereinbart:

1. **Planung** für Blockverdichtung (Verkürzung der Signalabstände und damit dichtere Zugfolgen) und Dreigleisigkeit,
2. **Vor** endgültiger Entscheidung über den Zeitpunkt der Realisierung der Ausbaumaßnahme realisiert DB **Lärmschutzmaßnahmen an der Strecke** (einvernehmlich)
3. In der **nachfolgenden Stufe** kommt die **Blockverdichtung**
4. **durchgehende Dreigleisigkeit.**

Der Bund hat am 17. Oktober 2005 dem damaligen MBV mitgeteilt, dass - nach einer Absprache mit der Bahn - die Blockverdichtung auf der Ausbaustrecke vorgezogen wird. MBV hat auf den Vertrag vom 6.6.2002 verwiesen und gefordert, dass parallel zu den Planungen an der Blockverdichtung die Ausbauplanung zum dritten Gleis zügig weiter betrieben wird.

Die beiden Maßnahmen (Blockverdichtung und Bau des 3. Gleises) werden nach einer Anordnung des Eisenbahnbundesamt durch eigenständige Planfeststellungsverfahren geführt. Für die Blockverdichtung erfolgt ein derartiges Verfahren zum ersten Mal in Deutschland.

Die Entwurfsplanung zum Gesamtprojekt ist abgeschlossen. Derzeit wird die Ausführungsplanung durch die Deutsche Bahn AG im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeitet.

Für drei von insgesamt zwölf Streckenabschnitten wurde das Planfeststellungsverfahren für den Endausbau (3. Gleis) eingeleitet. Die restlichen Abschnitte **sollen** in Kürze folgen.

Für vier von insgesamt neun Streckenabschnitten wurde das Planfeststellungsverfahren zur Blockverdichtung eingeleitet. Die restlichen **folgen** in Kürze. Als Lärmschutzmaßnahme ist hier das „besonders überwachte Gleis (BÜG)“ vorgesehen, das eine Verkürzung von Ausbesserungsintervallen vorsieht.

Hinsichtlich der Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen (BÜ's) wird derzeit vom MWEBWV ein Moratorium organisiert, in dem gemeinsam mit Bund, Bahn, Eisenbahnbundesamt und den betroffenen Kommunen Konsens zu den verbliebenen 15 Dissensfällen bei den BÜ's erreicht werden soll. Von insgesamt 55 BÜ's besteht bei 40 bereits Konsens.

Das MWEBWV ist bestrebt, dass die Strecke so schnell wie möglich realisiert wird und dabei das zu bauende dritte Gleis zur Kapazitätssteigerung sowie die sogenannte Blockverdichtung möglichst zeitgleich realisiert werden. Nur durch den Streckenausbau des 3. Gleises kann der für die Anwohner notwendige Lärmschutz realisiert werden.

II. Finanzierung

Die Bahn schätzt die Gesamtkosten derzeit auf 1,2 Mrd. €. Nach dem gemeinsamen Vertrag aus 2002 müsste davon das Land einen Betrag von rd. 430 Mio. € (36%) aufbringen.

Der Bund hat mit der DB AG eine Finanzierungsvereinbarung in Höhe von 86,5 Mio. € zum Bau des Eisenbahnstellwerkes Emmerich einschließlich Blockverdichtung auf der Strecke abgeschlossen.

In der Zeitschrift Bahn-Report vom August 2010 wird erstmalig darauf hingewiesen, dass in einer Liste des Netzbeirates der DB AG für die Strecke Emmerich – Oberhausen kein nennenswerter Ausbau bis zum Jahr 2020 benannt wird. Dies lässt befürchten, dass die Bahn den Bau des 3. Gleises zugunsten der Blockverdichtung zumindest zurückstellt. Deshalb drängt das Land darauf, dass der Vertrag vom 6.6.2002 durch Bund und Bahn unbedingt eingehalten wird. Das Vorziehen der Blockverdichtung gegenüber dem Ausbau des dritten Gleises ist nicht vertragskonform und daher abzulehnen.

Bisher hat die Bundesregierung für den Ausbau des dritten Gleises keine ausreichenden Mittel für den Bau mit konkreten Jahreszahlen zugesagt! In Anbetracht der Verteuerung diverser Großprojekte (z. B. Ulm – Wendlingen) ist damit zu rechnen, dass der Bund solche Zusagen erst nach Vorliegen des Baurechts machen wird.

Die Finanzierung der BÜ's ist im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelt. Das Kostenvolumen der planfestgestellten BÜ's wird - soweit die Kommunen Straßenbaulastträger sind - je zu einem Drittel von der Bahn, dem Bund und den Kommunen finanziert. In der Regel erhalten die Kommunen einen 70%igen Zuschuss vom Land. Aufgrund des überaus speziellen Fördertatbestandes wurde von dieser Regel abgewichen und eine Beteiligung des Landes von 75% in Aussicht gestellt. Dieser Anteil einschließlich einer „freien Kostenspitze“ in Höhe von 60 Mio. € wurde im Haushalt eingeplant. Da der Ausbau der Strecke von herausragendem verkehrlichen und wirtschaftlichen Wert für das Land ist aber der unmittelbare Nutzen der Strecke für

die Anrainerkommunen lediglich eine untergeordnete Rolle spielt, wird nach aktueller Entscheidung, auch im Hinblick auf eine zügige Realisierung des Vorhabens, eine 100%ige Förderung des kommunalen Drittels durch das Land angestrebt.

Bericht zum „Sachstand RRX“

**in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr (ABWV) am
28. Oktober 2010**

I. Planung

Nach dem Ende des Metrorapid hatten die rot/grüne Landes- und Bundesregierung einvernehmlich festgestellt, dass Nordrhein-Westfalen auf der Kernachse zwischen Dortmund und Köln dringend eine verbesserte Schieneninfrastruktur zur Bewältigung der gegenwärtigen und zukünftigen Fahrgastströme benötigt. Mit dem geplanten Rhein-Ruhr-Express (RRX) wird diese Verkehrsinfrastruktur realisiert.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mit der Vorlage der Realisierungsstudie im Jahr 2006 anerkannt, dass es sich beim RRX nicht um Nahverkehrsstrecken in der finanziellen Zuständigkeit des Landes handelt, sondern dass in der Hauptsache Verkehrsinfrastruktur in der Finanzverantwortung des Bundes gebaut werden muss. Der RRX ist somit eine Bedarfsplanmaßnahme des Bundes.

Dieses Infrastrukturprojekt umfasst den Ausbau einzelner Eisenbahnknoten, die Verbesserung der technischen Effizienz, Netzergänzungen und den Bau von einzelnen Ausweich- und Überholungsstrecken. Hierdurch können zukünftig Verlagerungen vom Individualverkehr mittels Pkw hin zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Höhe von 31.200 Personenfahrten pro Werktag realisiert werden.

Mit der am 13. Januar 2005 abgeschlossenen Rahmenvereinbarung ist der nach deutschem Planungsrecht erforderliche Prozess für den RRX angelaufen, der in den dann verbindlich vorgesehenen Leistungsphasen abläuft.

Die Leistungsphasen 1-2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) wurden im vergangenen Jahr abgeschlossen. Diese sog. Vorentwurfsplanung wurde durch die Deut-

sche Bahn AG am 27. November 2008 (Abschnitt zwischen Köln und Duisburg) und am 18. Juni 2009 (Abschnitt zwischen Duisburg und Dortmund) im Ausschuss für Bauen und Verkehr präsentiert.

Derzeit erstellt die Bahn mit der Leistungsphase 3 die Entwurfsplanung, einschließlich der Verhandlungen über die Genehmigungsfähigkeit und der zeichnerischen Darstellung des Gesamtentwurfs.

Mit der nachfolgenden Genehmigungsplanung (Planfeststellungsverfahren zur Erlangung von Baurecht) der Leistungsphase 4 erfolgen das Einreichen des Baugesuches und die Begleitung des Genehmigungsverfahrens.

Für die anstehenden Verfahren wurden insgesamt 6 Planfeststellungsbereiche (PFB) gebildet:

PFB 1: Köln Hbf – Langenfeld-Berghausen

PFB 2: Düsseldorf Hellerhof – Düsseldorf Wehrhahn

PFB 3 Düsseldorf Zoo – Duisburg Abzw. Kaiserberg

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

PFB 5: Essen West – Bochum-Langedreer

PFB 6: Dortmund-Lüttgendortmund – Dortmund Eving

Die Deutsche Bahn AG hat, wie von der alten Landesregierung gefordert, zugesichert, alle Planfeststellungsverfahren zwischen 2011 und 2013 einzuleiten. Auf dem Bahngipfel am 31. März 2010 wurde zwischen Bund, Land und Bahn festgelegt: „Begonnen wird Anfang 2011 mit den Planfeststellungsverfahren für den Teilabschnitt Köln-Leverkusen. Danach folgen Dortmund-Bochum und Bochum-Essen. Die weiteren Verfahren folgen unverzüglich“

Die neue Landesregierung will diese Verfahren möglichst beschleunigen und wird zumindest auf die Einhaltung und Umsetzung der Zusagen drängen, damit durch jeden Einzelabschnitt ein wirksamer Beitrag zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Schieneninfrastrukturnetzes realisiert wird und eine Leistungssteigerung für die Fahrgäste erreicht werden kann.

II. Finanzierung

Bisher hat die Bundesregierung keine ausreichenden Mittel für den Bau mit konkreten Jahreszahlen zugesagt! In Anbetracht der Verteuerung diverser Großprojekte (z. B. Ulm – Wendlingen) ist damit zu rechnen, dass der Bund solche Zusagen erst nach Vorliegen des Baurechts macht.

Ziel ist deshalb die schnellstmögliche Erlangung von Baurecht. Danach können konkretere Finanzierungszusagen hinsichtlich Zeitpunkt und Höhe durch den Bund gemacht und Finanzierungsvereinbarungen zum Bau des RRX geschlossen werden.

Der Planungsfortschritt liegt allerdings nicht in der Verantwortung des Landes. Im Hinblick auf die hohe verkehrliche Bedeutung des RRX drängt die Landesregierung auf eine abschnittsweise und zügige Umsetzung auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen zwischen Bund, Land und Bahn.
