

Bezirksregierung Köln

Regionalrat
<u>Sachgebiet:</u> Ergebnisprotokoll der 3. Sitzung
Drucksache Nr.: RR 50/2015
4. Sitzungsperiode

Köln, den 13.05.2015

Vorlage für die
4. Sitzung des Regionalrates
am 12. Juni 2015

TOP 3: Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 3. Sitzung des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 13. März 2015

Rechtsgrundlage: § 17 Geschäftsordnung des Regionalrates (GO)

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

Inhalt:

- Niederschrift
- Anwesenheitsliste

Beschlussvorschlag:

Der Regionalrat Köln genehmigt die Niederschrift.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	2

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Köln

Niederschrift

über das wesentliche Ergebnis der **3. Sitzung des Regionalrats** am Freitag, 13. März 2014, 10:06 Uhr bis 10:55 Uhr, im Plenarsaal der Bezirksregierung Köln

Vorsitzender:

Rainer Deppe (CDU)

Teilnehmer:

siehe beigefügte Anwesenheitsliste

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Rainer Deppe eröffnet die 3. Sitzung um 10.06 Uhr und heißt die Anwesenden – auch die Zuschauer auf der Tribüne – herzlich willkommen.

Der Regionalrat sei form- und fristgerecht geladen worden und offensichtlich beschlussfähig, da mehr als die Hälfte der Mitglieder anwesend sei.

TOP 1 Feststellung der Tagesordnung

Vorsitzender Rainer Deppe führt aus, die Tagesordnung sei mit der Einladung vom 13.02.2015 bekannt gegeben worden. Mittlerweile liege eine aktualisierte Fassung mit Datum vom 05.03.2015 vor.

Da keine Einwendungen vorgebracht würden, sei die Tagesordnung in aktualisierter Form festgestellt.

TOP 2 Benennung eines stimmberechtigten Mitglieds des Regionalrats zur Mitunterzeichnung der Niederschrift der 3. Sitzung des Regionalrats am 13. März 2015

Vorsitzender Rainer Deppe hält fest, zur Mitunterzeichnung der Niederschrift werde Martin Metz, GRÜNE, benannt.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	3

- TOP 3** **Genehmigung der Niederschrift über das wesentliche Ergebnis der 2. Sitzung des Regionalrats des Regierungsbezirks Köln am 28.11.2014**
Drucksache Nr. RR 6/2015

Der **Regionalrat** genehmigt die Niederschrift.

- TOP 4** **Stellungnahme der Bezirksregierung Köln zum Regionalplan Düsseldorf**
Drucksache Nr. RR 8/2015

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Der Regionalrat nimmt die Mitteilung zur Kenntnis und schließt sich der Stellungnahme der Regionalplanungsbehörde Köln zum Entwurf des Regionalplans Düsseldorf an.

- TOP 5** **16. Umwandlung eines Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichs (GIB) in einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB), Stadt Eschweiler**
Aufstellungsbeschluss
Drucksache Nr. RR 7/2015

Der **Regionalrat** fasst folgende Beschlüsse – die Ziffern 1 bis 3 werden getrennt aufgerufen und abgestimmt –:

1. Der Regionalrat nimmt die Niederschrift der Erörterung (vergleiche Anlage 1 dieser Beschlussvorlage) und das Ergebnis der öffentlichen Auslegung der Planung (vergleiche nachfolgende Begründung Punkt 3.3) zur Kenntnis.

Die Kenntnisnahme wird einstimmig bestätigt.

2. Der Regionalrat stellt die 16. Änderung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, gemäß § 19 Abs. 4 Landesplanungsgesetz NRW in der Fassung des Planentwurfs (vergleiche Anlage 2 dieser Beschlussvorlage – Aufzustellender Plan) auf. Über die nicht einvernehmliche Anregung des Landesbüros der Naturschutzverbände NRW entscheidet er im Sinne des Ausgleichsvorschlages der Regionalplanungsbehörde (vergleiche Anlage 1 dieser Beschlussvorlage).

Ziffer 2 wird einstimmig zugestimmt.

3. Der Regionalrat beauftragt die Regionalplanungsbehörde, die gemäß Beschluss zu Punkt 2 dieser Vorlage aufgestellte 16. Änderung des Regionalplanes der Landesplanungsbehörde NRW gemäß § 19 Abs. 6 LPIG NRW anzuzeigen.

Ziffer 3 wird einstimmig beschlossen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	4

TOP 6 Fernbusverbindungen
Drucksache Nr. RR 12/2015

Karin Rehm (Bezirksregierung Köln) führt aus, Herr Deppe habe angeregt, einmal zu berichten, wie sich der nationale Fernbusverkehr, insbesondere im Regierungsbezirk Köln, in den letzten zwei Jahren entwickelt habe. Dem sei man mit der genannten Vorlage mit drei Übersichten als Anlagen nachgekommen.

Zur Erinnerung: Der nationale Fernbusverkehr sei in der Bundesrepublik Deutschland bis Ende 2012 nicht zulässig gewesen, um den Konkurrenzschutz für den Schienenverkehr in Deutschland zu gewährleisten – mit einer Ausnahme: Historisch bedingt sei Berlin durch Fernbuslinien mit anderen Städten verbunden worden. Aber ansonsten sei dieses Bedienverbot erst mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes, die am 01.01.2013 in Kraft getreten sei, aufgehoben worden. Damit sei der Fernverkehr liberalisiert worden, sodass auch Personen über längere Strecken mit Fernbussen befördert werden könnten.

Eine Ausnahme betreffe den Regionalverkehr. Hier gelte nach wie vor der Schutz des Schienenpersonennahverkehrs, dem durch die Fernbuslinien keine Konkurrenz gemacht werden solle. Hier regle das Gesetz, dass die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen unzulässig sei, wenn der Abstand zwischen den beiden Haltestellen kleiner als 50 km sei bzw. die Reisezeit mit dem Schienenpersonennahverkehr weniger als eine Stunde betrage. Dann gälten Bedienverbote, die man in die Bescheide aufnehmen.

Das Verkehrsunternehmen, das eine Fernbuslinie betreiben wolle, brauche eine behördliche Genehmigung. In Nordrhein-Westfalen sei die sachliche Zuständigkeit bei den Bezirksregierungen angesiedelt, und örtlich zuständig seien bundesweit jeweils die Behörden, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt habe.

Wenn der Antrag eingehe, werde er auf Vollständigkeit geprüft, ob die subjektiven und objektiven Voraussetzungen erfüllt seien. Man prüfe aber wesentlich weniger als jetzt, wenn man eine Linie im Nahverkehr genehmige. Das bedeute, es werde nicht geprüft, ob der Verkehr bereits anderweitig, zum Beispiel durch den Schienenverkehr, befriedigend bedient werde.

Man brauche auch den Beförderungsbedingungen und den Beförderungsentgelten nicht zuzustimmen. Die Tarifgestaltung sei also den Verkehrsunternehmen überlassen. Ob sie am Anfang relativ günstige Tarife anböten, um sie dann anzupassen, hänge von der Entwicklung des Marktes und der Entscheidung der Verkehrsunternehmen ab.

Man führe ein vereinfachtes Anhörungsverfahren durch. Das heiße, der Antrag werde von der Bezirksregierung an die anderen Genehmigungsbehörden weitergeleitet, in deren Bezirk eine Haltestelle der Fernbuslinie vorgesehen sei. Das gelte nicht für Transitverkehre, wenn etwa Niedersachsen nur am Rand, aber ohne Halt durchfahren werde.

Sowohl die Bezirksregierung Köln als auch die anderen beteiligten Genehmigungsbehörden hörten daraufhin die jeweiligen Städte an, in deren Stadtgebiet ein Halt vorgesehen sei. Denn letztendlich entschieden die Städte, wo sie die Fernbushalte

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	5

oder Fernbusbahnhöfe anordneten, und über weitere Auflagen – etwa Nutzung bestimmter Straßen bei der Anfahrt, Dauer des Haltens –, die in die Genehmigung aufgenommen würden.

Wenn der Rücklauf der anderen angehörten Genehmigungsbehörden und der Kommunen erfolgt sei, erteile die Bezirksregierung, wenn alles in Ordnung sei, die Genehmigung. Nachdem der Genehmigungsbescheid bestandskräftig geworden sei, stelle man Genehmigungsurkunden aus, die – sehr wichtig – in den Fernbussen für Kontrollen mitgeführt werden müssten.

Die Polizei führe Kontrollen durch, zum Beispiel an Raststätten, zum Teil mit Kollegen des Arbeitsschutzes, die die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten prüften, und der Personenbeförderung der Bezirksregierung Köln. Die Mitarbeiter der Bezirksregierung prüften, ob die Fernbusunternehmen sich an die Linie hielten, also entsprechend der Genehmigung führen, oder die eine oder andere Stadt zusätzlich ansteuerten, was nicht erlaubt wäre.

Die Bezirksregierung erhalte keine Angaben zu den Fahrgastzahlen. Bei der Antragstellung müsse das Verkehrsunternehmen seine Fahrgastprognose nicht mitteilen, und die Bezirksregierung erhebe auch keine Fahrgastzahlen. Zu Fahrgastzahlen könne man also leider keine Aussagen machen.

In der Bezirksregierung Köln lägen mittlerweile 22 Genehmigungen für nationale Fernbuslinien vor, von denen allerdings momentan vier befristet eingestellt seien. Nächste Woche laufe die Frist ab. Man habe Univers gebeten mitzuteilen, ob sie den Betrieb jetzt aufnehmen oder noch einmal eine befristete Freistellung haben wolle. Das würde man ungern sehen; denn irgendwann müsse die Linie in Betrieb gehen.

Für Nordrhein-Westfalen sei der Vorlage eine Übersicht beigefügt, die zeige, dass die Rheinschiene der attraktive Bereich sei. In anderen Bezirksregierungen führen wesentlich weniger Fernbusse. An den erteilten Genehmigungen sehe man, der Schwerpunkt sei der Regierungsbezirk Köln.

Einer anderen Anlage sei zu entnehmen, inwieweit bundesweit Genehmigungen vorlägen.

Auf Bitte des Vorsitzenden Rainer Deppe habe man auch eine kleine Übersicht erstellt, welche Städte im Regierungsbezirk Köln angefahren würden. Dabei müsse nicht die Bezirksregierung selbst die Genehmigung erteilt haben. Denn eine Linie, die in Baden-Württemberg starte und für die das Regierungspräsidium Stuttgart eine entsprechende Genehmigung erteilt habe, könne in Bonn oder Köln halten. Im Regierungsbezirk Köln seien bislang die Städte Köln, Bonn, Aachen betroffen. Auch Euskirchen werde von einer Linie angefahren, aber Kerpen nicht mehr. Leider sei die Übersicht schon nicht mehr aktuell.

Denn leider sei anzumerken, die Fernbusunternehmen stellten gern und häufig Änderungsanträge, dass sie zum Beispiel nicht mehr die eine Stadt, sondern eine andere Stadt anfahren oder generell eine Stunde früher losfahren wollten. – Das müsse die Bezirksregierung Köln jeweils im Anhörungsverfahren bearbeiten. Insofern sei im Moment relativ viel Bewegung im Fernbusbereich, nicht wegen zusätzlicher Linien –

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	6

das sei mittlerweile überschaubar –, sondern wegen der Änderungsanträge, die die Bezirksregierung Köln ganz ordentlich beschäftigten.

Kerpen sei also im Gegensatz zu Euskirchen nicht mehr im Angebot. Neu dazugekommen sei Leverkusen.

Vorsitzender Rainer Deppe dankt für den Vortrag.

Stefan Götz (CDU) möchte wissen, ob es bedeutungslos sei, wenn ein Fernbusunternehmen eine Strecke zwar beantragt habe, aber von der Betriebspflicht entbunden worden sei, oder ob ein Konkurrent die gleiche Strecke nicht beantragen dürfe.

Karin Rehm (Bezirksregierung Köln) antwortet, das sei im Fernbusverkehr wegen des abgespeckten Anhörungsverfahrens bedeutungslos. Es werde nicht geprüft, ob ein Beförderungsbedürfnis bestehe. Es sei also bei entsprechenden Anträgen der Verkehrsunternehmen möglich, bundesweit 20-mal dieselbe Strecke zu genehmigen.

Univers habe die Strecken in Kooperation mit Aldi beworben, relativ schnell festgestellt, dass andere deutlich geringere Preise verlangt hätten, entschieden, dass sich die Strecken im Moment nicht rechneten und eine befristete Entbindung von der Betriebspflicht beantragt. Man sei gespannt – demnächst werde Univers mit MeinFernbus kooperieren –, ob Univers den Betrieb nun wirklich aufnehme.

Gerhard Neitzke (SPD) führt an, ein Unternehmen müsse für die Genehmigung Gebühren bezahlen. Wenn der Vorlauf bis zur Genehmigung lang sei, lohne es sich vielleicht trotzdem, eine Genehmigung zu haben, weil man bei einer Entbindung von der Betriebspflicht jederzeit – sofort, auf Knopfdruck – den Betrieb aufnehmen könnte, während ein erneuter Vorlauf vielleicht zu wirtschaftlichen Problemen führen würde.

Karin Rehm (Bezirksregierung Köln) erwidert, der Vorlauf sei die Zeit des Anhörungsverfahrens, das zwei bis drei Monate dauern könne, je nachdem, wie lang die Linie sei und wie viele Städte und Behörden beteiligt werden müssten.

Ansonsten werde die Liniengenehmigung für die Dauer von zehn Jahren ausgesprochen. Univers habe also schon zwei Jahre verloren; eine Verlängerung werde es nicht geben. Univers sei das einzige Unternehmen im Fernbusverkehr, das einen Antrag auf Befreiung von der Betriebspflicht gestellt habe.

Rolf Beu (GRÜNE) merkt an, der Fernbusverkehr sei eine zusätzliche Art des öffentlichen Verkehrs. Allerdings stelle sich die Frage, warum private Anbieter im Schienennetz sowohl Trassen- als auch Stationsentgelte zahlen müssten, aber private Busunternehmen keine Autobahnmaut. Das sei jedoch eher ein bundespolitisches Thema.

Seine erste Frage beziehe sich auf S. 4 der Vorlage, auf der eine vom BMVI beim Bundesamt für Güterverkehr in Auftrag gegebene Marktbeobachtung des Fernbuslinienverkehrs dargestellt sei: 30 bis 41 % der Fahrgäste seien vom Pkw, 30 bis 44 % von der Bahn auf den Fernbus umgestiegen, und 10 % seien Neukunden. – Selbst wenn man die maximalen Prozentzahlen addiere, komme man nicht auf 100 %. Ihn interessiere, wo die übrigen Fahrgäste herkämen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	7

Seine zweite Frage beziehe sich auf die Haltepunkte in den Städten. In seiner Kommune Bonn gebe es bereits diverse, wenn auch geringe Konflikte zwischen den Anbietern und der Kommune, wer für den Haltepunkt verantwortlich sei. Zurzeit sei der Haltepunkt eine asphaltierte Fläche am Rande der Innenstadt, wo außer ein paar Masten nichts stehe, sodass die Frage nach der Zuständigkeit für die Infrastruktur – etwa für Toilettenanlagen, die wünschenswert wären – auftrete. Die Unternehmen ließen zumindest vermuten, das wäre eine kommunale Aufgabe, während die Kommunen argumentierten, für ein rein privatwirtschaftliches Unternehmen keine Anstrengungen unternehmen zu müssen, sondern nur den Platz zur Verfügung zu stellen.

Dritte Frage: Es gebe ein Bedienungsverbot bei Haltestellen, wenn deren Abstand unter 50 km liege. Vernünftigerweise werde dann wohl niemand eine Linie mit einer Länge von 49 km beantragen. De facto gehe es wohl eher um eine Mitteilungspflicht. Er bitte um Auskunft, welche weiteren Versagungsgründe im liberalisierten Markt überhaupt möglich seien.

Karin Rehm (Bezirksregierung Köln) erläutert zur ersten Frage, die Zahlen stammen von der Internetseite des Bundesverkehrsministeriums, weil man selbst keine Fahrgastzahlen erhebe und sich auch keine Statistiken vorlegen lasse. Sie könne die Frage, warum die Addition keine 100 % ergebe, nicht beantworten, sondern lediglich die Daten, vom BVMI zur Verfügung gestellt, übernehmen.

Die zweite Frage zur Zuständigkeit für die Haltestellen sei in vielen Fällen bundesweit und auch im Regierungsbezirk Köln nicht ganz leicht zu beantworten. In der Rabinstraße in Bonn fehlten in der Tat Toiletten. Vorteilhaft sei aber, dass der Bahnhof halbwegs greifbar sei.

Anders verhalte es sich in Köln. Der Breslauer Platz sei sehr beliebt, reiche aber von der Kapazität nicht aus, sodass im Moment auf die Gummersbacher Straße ausgewichen werden müsse. Dort gebe es gar nichts: keinen Unterstand, keine Toilette und nichts in Reichweite. Die Stadt Köln plane deswegen in Kooperation mit dem Flughafen Köln/Bonn, ab dem 28.10.2015 nur noch den Flughafen als Haltestelle anzubieten. Dort hätten die Fahrgäste ein Rundumangebot mit Toiletten und der Möglichkeit, im Flughafen Getränke zu sich nehmen.

Auf die Kommunen könne kein Zwang ausgeübt werden, an den Haltestellen mehr zu tun, als den Platz zur Verfügung zu stellen. Sie müssten ihren zentralen Omnibusbahnhof oder Haltestellen für den ÖPNV im Rahmen der Daseinsvorsorge anbieten. Es sei nicht möglich, sie für den Fernbusbereich zu verpflichten.

Zur dritten Frage, welche Ablehnungsgründe die Bezirksregierung anführe: keine bezüglich der Kapazität. Es könnten, wie gesagt, auf derselben Strecke mehrere Linien beantragt werden. Es werde nicht geprüft, ob ein öffentliches Verkehrsinteresse an der Linie bestehe. Man prüfe jedoch die subjektiven Voraussetzungen, ob der Verkehrsunternehmer zum Beispiel zuverlässig sei, einen Betriebsleiter eingestellt habe und finanziell liquide sei. Nicht jeder Feld-, Wald- und Wiesenfahrer könne sich also einen Omnibus anschaffen und eine Fernbuslinie betreiben.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	8

Bettina Herlitzius (GRÜNE) vergewissert sich, dass immer – auch bei Veränderungen – Genehmigungsgebühren anfielen.

Zur Barrierefreiheit: Die Möglichkeit, Fernbuslinien zu betreiben, sei durch das Personenbeförderungsgesetz eröffnet worden, das bis 2020 auch 100 % Barrierefreiheit beinhalte, von Ausnahmen abgesehen. – Bei den bisher genehmigten Buslinien und Haltestellen sei die Barrierefreiheit laut der Behindertenverbände ein Stück zurückgerutscht, um es vorsichtig zu formulieren. Es interessiere sie – Herlitzius –, wie die Bezirksregierung Köln bis 2020 sicherstellen wolle, dass im Fernbusverkehr, der sich neu entwickle, mehr Barrierefreiheit möglich sei als bisher. Mit Barrierefreiheit meine sie nicht nur rollstuhlgerechten Zugang, sondern etwa auch taktile Elemente, Leitsysteme.

Karin Rehm (Bezirksregierung Köln) macht darauf aufmerksam, dass dafür die Kommunen zuständig seien. Die Bezirksregierung würde es prüfen, wenn der Antrag gestellt würde, und die Kommunen zu den Haltepunkten anhören. Allerdings lägen die Vorgaben, wo die Haltestellen eingerichtet und wann sie wie ausgebaut würden, in der Zuständigkeit der Kommunen. Wenn der Stichtag eingetreten sei, zu dem die Barrierefreiheit gewährleistet sein müsse, werde man sie in den Prüfkatalog aufnehmen.

Manfred Waddey (GRÜNE) gibt zu bedenken, nicht nur die stationäre Infrastruktur, sondern auch die Fahrzeuge seien barrierefrei zu gestalten, was wohl die Bezirksregierung prüfen müsste.

Durch die Liberalisierung des Personenfernverkehrs sei auf die Bezirksregierung als Behörde ein erheblicher Mehraufwand zugekommen. Seine Frage laute, ob die erhöhten Gebühren kostendeckend seien oder ob das Land draufzahle.

Karin Rehm (Bezirksregierung Köln) antwortet, im Moment reichten die Gebühren aus. Auf die Gebührensatzung habe man wenig Einfluss.

Wenn ein sauber eingereicherter Erstbewilligungsantrag abgearbeitet werde, halte sich die Arbeit im Rahmen. Momentan gebe es relativ viele Änderungsanträge. Ärgerlich sei es, wenn sich eine Änderung gerade im Anhörungsverfahren befinde, und es gingen zwei Wochen später weitere Änderungen ein: Diese Haltestelle solle doch woanders liegen, diese Stadt fahre man nicht mehr an, und generell wolle da man eine halbe Stunde früher starten.

Dagegen hätten sich die Bezirksregierung Köln und andere Genehmigungsbehörden gewehrt: Die Fernbusunternehmer müssten sich endgültig entscheiden. Es gehe nicht an, alle naselang Änderungsanträge zu stellen.

Michael Frenzel (SPD) stellt eine ergänzende Frage. Herr Neitzke habe schon die Fernbuslinien von Univers erwähnt, die mit Haltepunkten in Köln, Bonn, Montabaur, Frankfurt genehmigt worden seien. Der Abstand zwischen den Haltestellen in Köln und in Bonn betrage weniger als 50 km. Zusätzlich werde zwischen diesen Haltestellen Öffentlicher Personennahverkehr betrieben – sogar von mehreren ÖPNV-Unternehmen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	9

Er wolle gerne wissen, wie es zu einer Genehmigung gekommen sei und warum die Haltepunkte in der Form überhaupt genehmigungsfähig gewesen seien, zumal man, wenn der Fernlinienbusbahnhof am Flughafen Köln/Bonn komme, eine direkte Busverbindung der SWB vom Flughafen – Fernlinienbusbahnhof – zum Bonner Hauptbahnhof habe.

Karin Rehm (Bezirksregierung Köln) gibt zur Kenntnis, es würden auch Haltestellen genehmigt, wenn deren Abstand unter 50 km liege oder zwischen den Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit unter einer Stunde betrieben werde.

Das Bedienverbot bedeute nur Folgendes: Wenn jemand in Bonn einsteige und eine Fahrkarte bis Köln lösen wolle, dürfe das Fernbusunternehmen diese Fahrkarte wegen des Bedienverbots nicht verkaufen. Die Haltestellen würden angeboten, weil eventuell ein Kunde aus Mainz in Köln aussteigen wolle. Das Verkehrsunternehmen sei nur nicht berechtigt, bei einem Bedienverbot Fahrkarten auszustellen. Natürlich sei es möglich, eine Fahrkarte von Bonn bis Düsseldorf zu kaufen, aber in Köln auszusteigen. Dann könne man dem Verkehrsunternehmen keinen Vorwurf machen. Aber die wenigsten wären wohl bereit, den Tarif für eine längere Strecke zu zahlen, aber nur eine kürzere Strecke zu fahren.

Im Bescheid und in der Urkunde stünden die Bedienverbote. Bei Kontrollen werde auf ihre Einhaltung geachtet.

Vorsitzender Rainer Deppe dankt für den Überblick über ein wachsendes Verkehrssegment.

TOP 7 Auswirkungen der Umorganisation des Landesbetriebs Straßen NRW

Drucksache Nr. RR 13/2015

Vorsitzender Rainer Deppe weist darauf hin, Frau Walsken habe den Verkehrsmi-
nister angeschrieben und gebeten, dass ein Vertreter seines Hauses die Auswirkungen der Umorganisation des Landesbetriebs Straßenbau NRW in der heutigen Sitzung des Regionalrats darstelle. – Gestern sei ein Schreiben von Minister Groschek, datiert 11.03.2015, eingegangen, das die Umstrukturierung erläutere. Deswegen sei das Ministerium der Meinung, zur Sitzung des Regionalrats keinen Vertreter schicken zu müssen.

Stefan Götz (CDU) hält es für erwähnenswert, dass das Ministerium einen Monat gebraucht habe, um der Regierungspräsidentin zu antworten, man werde niemanden schicken.

In der Sache könne er es immer noch nicht nachvollziehen, wie die Einführung einer neuen Verwaltungsebene, der Regionalebene, zur Verschlan-
kung und Effizienzsteigerung beitragen solle. Das habe sich ihm auch beim Lesen des Briefes des Ministers nicht erschlossen.

Er bitte die Bezirksregierung beim Landesbetrieb oder beim Minister nachzuhaken, ob sich in der Region etwas ändern werde oder nicht. In der Vorlage stehe zwar pau-

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	10

schal, es werde sich nichts ändern, aber die Niederlassung Ville-Eifel habe schon seit einiger Zeit keinen Niederlassungsleiter mehr.

Er – Götz – wolle gerne wissen, ob diese Position wieder neu besetzt werde oder ob im Rahmen der Umstrukturierung vorgesehen sei, dass die Aufgaben des Leiters, wie es derzeit gehandhabt werde, von jemand anderem mit übernommen würden. Das hätte Auswirkungen auf die Region und auf die Entscheidungsstränge bzw. auf die Zusammenarbeit zwischen Regionalrat und Landesbetrieb Straßenbau. Ihn interessiere also die Planung bei der Neubesetzung, Umbesetzung – oder was auch immer – der Leitung der Niederlassungsstelle Ville-Eifel.

Vorsitzender Rainer Deppe stellt fest, heute könne niemand die Frage beantworten; sie sei erst einmal zur Kenntnis genommen worden.

Martin Metz (GRÜNE) führt an, die Vorlage so gelesen zu haben, dass beim Landesbetrieb insbesondere Querschnittsaufgaben – also innere Verwaltung – über die Ebene der Regionalniederlassungen gebündelt werden sollten, damit verstärkt Kapazitäten für Planung und Bau freiwürden. Das sei von der Zielsetzung her sinnvoll, ob es funktioniere, sei eine andere Frage. Ansätze mit dem Ziel, bei der inneren Verwaltung eine höhere Effizienz zu erzielen, um dann in der Umsetzung, im operativen Geschäft nach außen, zusätzliche Ressourcen zu haben, sollte man nicht a priori kritisch sehen, sondern eher positiv begleiten.

Gerhard Neitzke (SPD) meint, heute bleibe dem Regionalrat nichts anderes übrig, als die Informationen – Bericht des Ministeriums zur Strukturreform sowie das Schreiben des Ministers – zur Kenntnis zu nehmen.

In der Niederlassung Ville-Eifel gebe es seit Jahren einen aktiven Vertreter, der schon in Aachen Vertreter gewesen und in die neue Geschäftsstelle übernommen worden sei. Er – Neitzke – gehe also nach Durchsicht der Vorlage davon aus, dass die Ville-Eifel-Leitung innerhalb des Hauses organisatorisch geregelt sei.

Ansonsten sei es für die Mitglieder des Regionalrats wichtig, in den beiden Unterkommissionen darauf zu achten, wie sich die praktische Umsetzung gestalte. Wenn man in Euskirchen bzw. Bergisch Gladbach oder Gummersbach sei, werde man feststellen, ob es sich wirklich so verhalte, wie im Schreiben des Ministers aufgeführt, oder ob es gegebenenfalls auch in der Außenwirkung Probleme gebe. Dann müsste man das Thema neu aufgreifen.

Reinhold Müller (FDP) bedauert, dass kein Ministeriumsvertreter gekommen sei, um über das Thema zu sprechen. Denn man habe schon bei den Straßenmeistereien erlebt, dass, um Planungskapazitäten zu kreieren, die Leiter teilweise weggenommen worden seien und eine Zentrierung stattgefunden habe. So etwas Ähnliches stelle er sich bei dieser Umorganisation auch vor. Darüber hätte man diskutieren können. Man könne nur den Hinweis von Gerhard Neitzke aufnehmen, ein waches Auge darauf zu haben, ob sich tatsächlich nichts ändere. Denn eine Reform, von der keiner etwas merke, sei relativ ungewöhnlich.

Er schließe sich der Kritik von Stefan Götz an. Es sei ein etwas merkwürdiger Umgang des Ministeriums mit dem Regionalrat und mit der Regierungspräsidentin, ihren Brief erst vier Wochen liegenzulassen und einen Tag vor der Sitzung mitzuteilen, vom Ministerium werde niemand kommen. Da der Minister den Regionalrat doch als

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	11

Bündnispartner sehen müsste, halte er – Müller – den Verfahrensablauf nicht für besonders gelungen.

Vorsitzender Rainer Deppe hält fest, der Regionalrat müsse also verstärkt darauf achten, ob und wie die Umorganisation funktioniere. Er – Deppe – habe allerdings den Eindruck, in der Niederlassung selber wisse man noch nicht so richtig Bescheid.

Über das Ziel seien sich alle einig: Statt zu verwalten, müsse mehr gebaut werden. Wenn das erreicht würde, wäre das gut.

TOP 8 Anfragen

- a) **Anfrage der CDU-Fraktion „Neuer Quarzkies-Tagebau in Swisttal-Straßfeld?“**
Drucksache Nr. RR 4/2015
- b) **Anfrage der CDU-Fraktion zu Problemen im Kölner Dieselbahnnetz**
Drucksache Nr. RR 11/2015
- c) **Anfrage der Fraktion DIE LINKE zum Sachstand Legionellenausbruch im Kreis Düren sowie Kenntnisstand über Kraftwerke**
Drucksache Nr. RR 14/2015
- d) **Anfrage der Fraktion DIE LINKE zum Unfall im Atomkraftwerk Thiangen am 30.11.2014**
Drucksache Nr. RR 15/2015
- e) **Anfrage der CDU-Fraktion zum Ausbau des Godorfer Hafens**
Drucksache Nr. RR 26/2015

Zu **TOP 8 a)**:

Brigitte Donie (CDU) merkt an, man müsse erst einmal herausfinden, welcher Bodenschatz vorkomme. Denn davon hingen die behördliche Zuständigkeit und das zu wählende Genehmigungsverfahren ab.

Im Rahmen der LEP-Aufstellung sei ein Monitoring für Lockergesteine vorgesehen. Da der Prozess noch nicht abgeschlossen sei, bitte sie die Bezirksregierung, den Regionalrat weiter über den Sachstand zu informieren, damit man wisse, ob der Regionalrat zuständig sei und was ein Monitoring ergeben würde.

Die Bezirksregierung habe gerade signalisiert – so **Vorsitzender Rainer Deppe** –, der Bitte nachzukommen.

Die Landtagsfraktionen der CDU und der FDP – so **Martin Metz (GRÜNE)** – hätten nach seinen Informationen im Landtag einen Antrag gestellt, der sich unter anderem auf die im LEP-Entwurf vorgesehenen Versorgungszeiträume und Tabugebiete, die in Bezug auf Kiesabbau relativ strikt seien, beziehe. Die avisierten Versorgungszeiträume sollten gestrichen oder ausgeweitet werden, was insbesondere auch den Regierungsbezirk Köln betreffen würde.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	12

Diese Information gebe er – Metz – aus Kollegialität weiter, weil beim Quarzkies über alle Fraktionen hinweg Einigkeit geherrscht habe, und er rege an, innerhalb der eigenen Gremien in Düsseldorf auf eine differenziertere Betrachtungsweise hinzuwirken, als sie vielleicht in dem Plenarantrag zum Ausdruck komme.

Vorsitzender Rainer Deppe weist darauf hin, es gehe bei diesem Tagesordnungspunkt nur um Verständnisfragen oder Nachfragen zu den Anfragen.

Zu **TOP 8 b)**:

Vorsitzender Rainer Deppe macht auf die ausführliche Stellungnahme der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) aufmerksam.

Zu der Anfrage sei es gekommen – so **Günter Weber (CDU)** –, weil es in der Vergangenheit chaotische Zustände auf der Eifelstrecke und der Voreifelstrecke gegeben habe: Zugausfälle in Massen, Verspätungen ohne Ende. Das habe für die Bevölkerung dieser Regionen zu großen Problemlagen geführt.

Das Ganze sei in der Stellungnahme ausführlich begründet worden. Gestern hätten NVR und DB Regio eine noch detailliertere Pressemitteilung dazu herausgegeben. Für ihn – Weber – sei wichtig, den Druck vom Regionalrat aus aufrechtzuerhalten und die Angelegenheit im Auge zu behalten. Man sei auf diese Verkehrsverbindungen angewiesen, und die einzelnen Regionen im Regierungsbezirk müssten so miteinander vernetzt bleiben, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer pünktlich zu ihren Arbeitsplätzen kämen.

Darüber hinaus gebe es sicher noch weitere Bedarfe, diese Strecken vernünftig zu betreiben. Man sei aufgerufen, an alle Beteiligten zu appellieren, eine weitere Optimierung vorzunehmen. Manches sei kurz- und mittelfristig nicht zu beheben; daran solle gearbeitet werden.

Seine Fraktion werde das Thema weiter im Blick haben. Man rechne mit einer vernünftigen Gestaltung des Dieselnetzes. Mit der Vorstellung des neuen Dieselnetzvertrags vor einigen Jahren seien große Erwartungen geweckt worden. Bis heute sei vieles nicht erreicht worden, und manches werde mittelfristig nicht gelingen.

Vorsitzender Rainer Deppe macht erneut deutlich, beim Tagesordnungspunkt „Anfragen“ seien Nachfragen und weitere Verständnisfragen zu stellen, aber keine Statements abzugeben.

Rolf Beu (GRÜNE) betont, die NVR-Berichterstattung und die Schilderung seines Vorredners seien korrekt. Andererseits habe der zuständige Aufgabenträger NVR in seiner Verantwortung als kommunalverfasster Zweckverband zusammen mit seinem Vertragspartner – hier: DB Regio – dafür zu sorgen, dass diese Problem abgestellt würden.

Es treffe zu, gestern habe es einen Beitrag von einem der drei NVR-Geschäftsführer gegeben, der den aktuellen Sachstand dargelegt habe. Postwendend sei dazu eine entsprechende Pressemitteilung erschienen.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	13

Zu der Frage, ob es sinnvoll wäre, das Thema in der UK Schiene zu behandeln: Zumindest zur Infrastruktur sei der Regionalrat gefragt. Die NVR-Lösungsansätze seien alle nur im Hinblick auf die vorhandene Infrastruktur – Schiene und Elektrifizierung – umzusetzen. Es gebe zwar NVR-Beschlüsse, zumindest die S 23, aber auch die Eifelstrecke, relativ zeitnah zu elektrifizieren, aber das Ganze scheitere teilweise an der Eingleisigkeit und dem Engpass der Kölner Westspange, ehemals Westring Köln.

Solange es dort zu keinen größeren Ausbauten komme, werde alles Stückwerk bleiben, und man könne nur versuchen, die Verkehrsmengen mit der vorhandenen Infrastruktur auf der Schiene zu transportieren und den Fahrplan zu optimieren. Ohne große Infrastrukturausbauten sei das Ziel, mehr Verkehre in der Eifelregion, aber auch im Voreifelbereich auf die Schiene zu bringen, nur rudimentär erreichbar. Deshalb würde man das Thema gern in der UK Schiene behandeln.

Reinhold Müller (FDP) lenkt das Augenmerk auf die Oberbergische Bahn, die in der Anfrage auch erwähnt sei und auf die sich die Antwort ebenfalls beziehe. Bei der Oberbergischen Bahn zeige sich auch, dass man die Infrastruktur für die Vertaktung nicht in ausreichendem Maße geschaffen habe. Beim vareo seien wieder die gleichen Probleme aufgetreten wie vor Jahren beim Talent: Die Kinderkrankheiten würden zulasten der Nutzer im Probetrieb ausgetragen. Da nützten auch die Strafzahlungen nichts, die am Ende zu leisten seien.

Ein weiterer Punkt, den sich die UK Schiene möglicherweise auch einmal vornehmen sollte, sei die Ignoranz, mit der die DB Regio teilweise auf Probleme reagiere. Ein Beispiel sei Overath mit ungesicherten oder halb gesicherten Bahnübergängen. Das komme auch woanders vor, etwa in Engelskirchen. Damit sollte man etwas sensibler umgehen, und es wäre ein gutes Thema für die UK, hier einmal nachzustoßen. Das sollte nicht nur ein NVR-Thema, sondern auch eines für den Regionalrat bzw. die UK Schiene sein.

Zu **TOP 8 c):**

Peter Singer (LINKE) dankt für die Beantwortung der Anfrage, insbesondere für die Klarstellung der Begrifflichkeiten „Erlass“, „Anordnung“ und „Wunsch“ der Landesregierung.

Noch eine kurze Nachfrage: Offensichtlich seien die Kühltürme von RWE nicht die Quelle der Stämme der Legionellen, die zu den Erkrankungen in Jülich geführt hätten. Ihn interessiere, ob noch Anstrengungen unternommen würden, um zu erforschen, woher sie stammten. Das wäre sehr wichtig zu wissen; denn die Erkrankungen seien schließlich da.

Zu **TOP 8 d):**

Vorsitzender Rainer Deppe führt aus, die Anfrage sei beantwortet, und man habe im Ältestenrat schon darüber gesprochen. – Weitere Fragen würden nicht gestellt.

Zu **TOP 8 e):**

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	14

Stefan Götz (CDU) bedankt sich für die ausführliche Stellungnahme. Für heute werde man die formale Antwort zur Kenntnis nehmen. Spätestens wenn es beim LEP um die Frage gehe, welche Häfen für das Land wichtig seien, werde man inhaltlich auf das Thema zurückkommen.

TOP 9 Wahl/Berufung/Umbesetzung von stimmberechtigten und beratenden Mitgliedern
Drucksache Nr. RR 25/2015

Der **Regionalrat** fasst einstimmig folgenden Beschluss:

Der Regionalrat wählt bzw. beruft die in der Erläuterung des Beschlussvorschlags genannten Mitglieder in die Kommissionen.

TOP 10 Mitteilungen

a) der Bezirksregierung

1. **Fragen der Fraktion DIE LINKE aus der letzten Sitzung des Regionalrates zum RRX**
Drucksache Nr. 23/2015
2. **Fragen der Fraktion DIE LINKE aus der letzten Sitzung des Regionalrates zu den Kampfmitteln im Hambacher Forst**
Drucksache Nr. RR 24/2015

b) des Vorsitzenden

Zu **TOP 10 a) (1)** führt **Vorsitzender Rainer Deppe** aus, die Antworten auf die Fragen aus der letzten Sitzung lägen vor.

Außerdem sei eine Zuschrift eingegangen, den Mitgliedern des Regionalrats heute Morgen übermittelt, die sicher von großem Interesse sei.

Peter Singer (LINKE) fragt, ob jemand den scheinbaren Widerspruch zwischen den Ausführungen der Bezirksregierung und der Darlegung in der Zuschrift aufklären könne.

Heribert Hundenborn (Bezirksregierung Köln) sagt zu, den Widerspruch aufzuklären und darüber zu informieren.

Anmerkung der Geschäftsstelle: Eine Überprüfung der Angelegenheit hat ergeben, dass der 1. Planfeststellungsabschnitt 1.1 im Bereich des Güterbahnhofs Köln-Mülheim in Höhe der Schanzenstraße/Carlswerkstraße beginnt und im Bereich der Stadtgrenze zwischen Köln und Leverkusen (etwa in Höhe der Böttinger Straße in Leverkusen) endet. Der Bahnhof Mülheim ist damit nicht vom Geltungsbereich des Planfeststellungsverfahrens erfasst.

Sachgebiet:	Drucksache	Seite
Protokoll der 3. RR-Sitzung	RR 50/2015	15

Vorsitzender Rainer Deppe hält zu **TOP 10 a) (2)** fest, dass keine weiteren Nachfragen gestellt würden.

Zu **TOP 10 b)** verweist der Vorsitzende auf eine Sondersitzung der Kommission für Regionalplanung und Strukturfragen am 13. April 2015, 16 Uhr, im Dienstgebäude der Bezirksregierung Köln.

Der Vorsitzende wünscht einen angenehmen Tag und schließt die Sitzung um 10:55 Uhr.

**Regionalrat
- Anwesenheitsliste -**

Regionalrats-Sitzung am 13.03.2015

1. Stimmberechtigte Mitglieder

CDU - Fraktion

Name	anwesend
Borning, Ronald	X
De Bellis-Olinger, Teresa Elisa	X
Deppe, Rainer	X
Dohmen, Hans-Willi	
Donie, Brigitte	X
Fabian, Gerd	X
Finkeldei, Norbert	X
Götz, Stefan	X
Hebbel, Paul	entsch.
Jansen, Franz-Michael	X
Kehren, Hanno Dr.	X
Kitz, Marcus	X
Moll, Bert	X
Neisse-Hommelsheim, Carla	X
Nessler-Komp, Birgitta	entsch.
Stefer, Michael	entsch.
Weber, Günter	X

FDP

Name	anwesend
Göbbels, Ulrich	X
Müller, Reinhold	X
Westerschulze, Stefan	X

Die Linke

Name	anwesend
Hane-Knoll, Beate	entsch.
Singer, Peter	X

AfD

Name	anwesend
Spenrath, Jürgen	X

SPD - Fraktion

Name	anwesend
Frenzel, Michael	X
Geffen, Jörg van	X
Hengst, Milanie	X
Höfken, Heiner	X
Konzelmann, Thorsten	X
Krings, Hans	X
Neitzke, Gerhard	X
Noack, Horst	X
Oetjen, Hans-Friedrich	X
Schaper, Dieter	X
Schlüter, Volker	X
ten Haaf, Ralf	X
Tüttenberg, Achim	X

DIE GRÜNEN

Name	anwesend
Beu, Rolf	X
Herlitzius, Bettina	X
Lambertz, Horst	X
Metz, Martin	X
Waddey, Manfred	X
Zentis, Gudrun	X

Freie Wähler

Name	anwesend
Bornhold, Rüdiger	X

Piraten

Name	anwesend
Plum, Yvonne	X

2. Beratende Mitglieder

Name	anwesend
Landschaftsverband	X
Stadt Aachen	
Stadt Bonn	X
Stadt Köln	
Stadt Leverkusen	
Städteregion Aachen	
Kreis Düren	X
Kreis Euskirchen	
Kreis Heinsberg	
Oberbergischer Kreis	X
Rheinisch-Bergischer-Kreis	X
Rhein-Erft-Kreis	
Rhein-Sieg-Kreis	X
Kornell, Günter LWK NRW	X
Dr. Weltrich, Ortwin HWK zu	
Reichardt, Ulf	entsch.
Woelk, Ralf	X
Mährle, Jörg	X
Behlau, Stefan	entsch.
Heimann, Uli	X
Hachtel, Monika	
Fink, Brunhilde (kommunale Gleichstellungsstellen)	X

Fraktionsgeschäftsführungen

Hoffmann, Hajo	SPD	X
Knauff, Sebastian	CDU	X
Schäfer-Hendricks, Antje	GRÜNE	X
Freyneck, Jörn	FDP	X

Teilnehmer von der Bezirksregierung Köln

Frau Walsken	RPin
Herr Kotzea	AL 3
Herr Hundenborn	32
Frau Müller	32
Herr Brück	32
Frau Mudroch	32