LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
16. Wahlperiode

Drucksache **16/9600**

31.08.2015

Mündliche Anfragen

für die 90. Sitzung des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 2. September 2015

Geschäftsbereich der Ministerpräsidentin und der Staatskanzlei

67 Abgeordneter
Josef Hovenjürgen CDU

Welche landesplanerische Bedeutung hat das newPark-Areal aus Sicht der Staatskanzlei als Landesplanungsbehörde?

Der Landesentwicklungsplan (LEP) legt das sogenannte newPark-Areal in Datteln/Waltrop in Ziel 6.4-1 als Standort für landesbedeutsame flächenintensive Großvorhaben fest. Dennoch hat das Umweltministerium versucht, den Verkauf der Fläche an den Kreis Recklinghausen und damit eine Realisierung des newPark zu verhindern.

In der vergangenen Woche hat es zwar eine Einigung zwischen Umweltministerium, Wirtschaftsministerium und Staatskanzlei gegeben, die den Verkauf der Fläche und die Realisierung des Projekts ermöglichen soll. Mehreren Presseberichten zu Folge hält das Umweltministerium die Realisierung des newParks jedoch nach wie vor für überflüssig.

Ich frage daher die Landesregierung:

Welche landesplanerische Bedeutung hat das newPark-Areal aus Sicht der Staatskanzlei als Landesplanungsbehörde?

Datum des Originals: 31.08.2015/Ausgegeben: 31.08.2015

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Geschäftsbereich des Finanzministeriums

68 Abgeordneter
Dirk Wedel FDP

Strategieänderung des Finanzministers bei der WestLB-Abwicklung – Welche einzelnen Hintergründe und Begleitumstände sind der Landesregierung zur offenbar völlig neuen Entscheidungslage auf Seiten der EU-Kommission bekannt?

Die Landesregierung hat sich mit ihrem Gesetz zur Restrukturierung der WestLB AG vom 1. Juni 2012 (LT-DS 16/16), das so von der Mehrheit im Landtag beschlossen worden ist, für nachfolgenden Abwicklungsweg entschieden, der im Wortlaut des benannten Gesetzentwurfes dokumentiert ist:

„Das Land Nordrhein-Westfalen übernimmt die alleinige Eigentümerverantwortung für die Service- und Portfoliomanagement-Bank. Das Servicinggeschäft muss bis Ende 2016 verkauft werden. Sollte dies nicht möglich sein, ist es bis Ende 2017 einzustellen.“

In der Folgezeit, verstärkt seit Herbst 2013, haben die Landesregierung und alle Vorstände der Portigon AG dem Landtag gegenüber immer wieder beteuert, dass diese Privatisierung mit durchaus guten Erfolgsaussichten beherzt in Angriff genommen werde.

So hat der Finanzminister beispielsweise bereits am 20. März 2014 ausweislich des HFA-Protokolls 16/507 wörtlich erklärt:

„Der Fahrplan ist der: Wir haben die PFS ausgegliedert, und jetzt geht der Verkaufsprozess los. Also nicht irgendwann, sondern jetzt!“

Später ist mehrfach kommuniziert worden, dass der Verkaufsprozess doch noch auf einen immer späteren Zeitpunkt verschoben werden soll.

Interessant ist in diesem Zusammenhang der nachfolgende Umstand: Die Landesregierung und alle Vorstandsvorsitzenden der Portigon AG haben verständlicherweise betont, dass eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Privatisierung der PFS die Verlängerung des Kooperationsvertrages mit der Ersten Abwicklungsanstalt ist, damit so ein potentieller Investor

bei Übernahme der Fixkostenstrukturen zumindest eine geschäftliche Grundauslastung übernimmt.

So führte zum Beispiel Staatssekretär Dr. Messal gegenüber dem HFA am 3. April 2014 ausweislich Protokoll 16/521 wörtlich aus:

„Auch nach einer Privatisierung der PFS soll aus dieser PFS heraus die Dienstleistung für die EAA erbracht werden. Insofern gehen wir davon aus, dass es auch danach einen Vertrag zwischen dieser PFS bzw. dem neuen Investor und der EAA geben wird. Ein solcher Vertrag wird gegenwärtig besprochen, der dann Grundlage für genau diese Privatisierung sein soll. (…)

Diese Konditionen werden ausgehandelt zwischen den Vorständen der EAA und der Portigon/PFS. Hier ist man auf gutem Wege, aber die Gespräche dauern noch an. Ich bin zuversichtlich, dass sie sehr kurzfristig abgeschlossen werden können. An der Zeitplanung, dass die Privatisierung im zweiten Quartal starten soll, hat sich nichts geändert.“

Dieser sogenannte Kooperationsvertrag III ist jedoch bis zum heutigen Tage entgegen immer neuer Ankündigungen über die Dauer von über einem Jahr gar nicht unterschrieben worden.

Die FDP-Landtagsfraktion hat die Ernsthaftigkeit der Privatisierungsbemühungen seit längerem ebenso kritisch hinterfragt wie das tatsächliche Interesse der EAA an der Vertragsverlängerung.

Seit dem 19. August 2015 verweist der Finanzminister nun gegenüber dem Landtag und der Öffentlichkeit erstmals auf den nachfolgenden völlig neuen Sachverhalt: Durch eine E-Mail der EU-Kommission vom 27. Juli 2015 hätten sich die bisherigen Rahmenbedingungen fundamental geändert. Auf Nachfrage des Treuhänders für die WestLB-Abwicklung sei es plötzlich für einen Investor nicht mehr möglich, den Kooperationsvertrag mit der EAA zu übernehmen. Dafür gebe es aber eine neue Option, nämlich eine Übertragung der PFS auf die EAA.

Diese Verlautbarung auf Seiten der EU wirft zahlreiche Fragen auf, zum Beispiel warum der Handlungsrahmen für den Verkauf der PFS von den Verantwortlichen nicht früher abgeklärt worden ist oder durch welchen neuen Umstand es so unerwartet zu dieser Position bei der EU gekommen ist.

Nach Auskunft des Finanzministers hat Staatssekretär Dr. Messal bereits am 19. August 2015 ein Gespräch mit dem Trustee der EU-Kommission zur Klärung der Angelegenheit geführt.

Der Finanzminister muss den Landtag deshalb im Detail über alle vorliegenden Erkenntnisse des neuen Handlungsrahmens für eine PFS-Privatisierung transparent aufklären.

Welche einzelnen Hintergründe und Begleitumstände sind der Landesregierung zur offenbar völlig neuen Entscheidungslage auf Seiten der EU-Kommission bekannt?

Geschäftsbereich des Finanzministeriums

69 Abgeordneter
Ralf Witzel FDP

Folgekosten durch die Strategieänderung bei der WestLB-Abwicklung – Welche bislang nicht vorgesehenen Aufwendungen für das Land will der Finanzminister als Konsequenz aus der abgesagten PFS-Privatisierung nun zahlen?

Finanzminister Dr. Norbert Walter-Borjans hat dem Parlament am 19. August 2015 mitgeteilt, dass er im Hinblick auf die Interessen der WestLB-Bad Bank Erste Abwicklungsanstalt (EAA) von der seit Jahren fest vorgesehenen Privatisierung der Portigon Financial Services (PFS) absehen möchte. Der Verkauf hätte einen Erlös zugunsten der EAA eingespielt, der in der Zwischenzeit mit 300 Millionen Euro bilanziell angesetzt worden ist. Die EAA bevorzugt es aber offenbar dennoch, lieber die PFS selbst in die eigenen Strukturen einzugliedern als eine Veräußerung durchzuführen.

Der Finanzminister weist in diesem Kontext auf den Umstand hin, dass wohl Vereinbarungen existieren, aufgrund des unterlassenen Verkaufs der PFS nun der EAA eine kompensatorische Zahlung aus Mitteln des Landes zu leisten.

In der HFA-Sitzung vom 19. August 2015 hat der Finanzminister ausweislich des Protokolls 16/951 unter anderem folgendes ausgeführt:

„… es reicht bis hin zu der protokollarisch festgelegten Äußerung: Sofern sich keine Zuführungen durch die – zustande gekommene oder nicht zustande gekommene – Veräußerung an die EAA ergeben, werden sich die Träger auf Basis der eingeführten Instrumente auf zusätzliche Maßnahmen verständigen.“

Zu diesem Sachverhalt sind der Börsenzeitung bereits am 13. August 2015 die nachfolgenden Informationen zu entnehmen:

„Darüber hinaus muss die EAA den in den Abwicklungsplan eingearbeiteten Verkaufserlös für PFS von bis zu 300 Millionen Euro wieder ausbuchen. Wie Walter-Borjans ausführte, sind sich die Träger der EAA in der Sache einig. Noch nicht festgelegt sei allerdings der Betrag, den das Land PFS mit auf den Weg geben müsse.“

Für Parlament und Öffentlichkeit ist aber unklar, auf welcher Rechtsgrundlage Zahlungen des Landes an die EAA für einen unterlassenen Verkauf der PFS fußen sollen und welche dazu bereits getroffenen Vereinbarungen unter der Beteiligung des Landes existieren.

Die Ausführungen des Finanzministers im HFA sind so allgemeiner Natur, dass diese gerade auch im Hinblick auf die Zahlungshöhe und die Modalitäten einer Bewertung einen immensen Handlungsspielraum lassen.

Ebenso gibt es bislang keinen Hinweis dieser Landesregierung darauf, in welchem Verfahren der Landtag vor Festlegung von Entscheidungen noch in die Beratung einbezogen wird.

Es ist außerdem nicht sachlogisch ersichtlich, warum das Land Zahlungen an die EAA leisten soll, wenn aufgrund von deren Interessenlage die lange Zeit fest angekündigte Privatisierung

der PFS und damit auch deren Erlös ausbleiben soll.

Da die Kosten der WestLB-Abwicklung immer auch zumindest indirekt den Landeshaushalt tangieren, ist eine frühzeitige Information des Parlaments über die Pläne und Absichten der Landesregierung angezeigt.

Welche bislang nicht vorgesehenen Aufwendungen für das Land will der Finanzminister als Konsequenz aus der abgesagten PFS-Privatisierung nun zahlen?

Geschäftsbereich des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

70 Abgeordneten
Nicolaus Kern (PIRATEN)

Welche im Rahmen der Durchführung nicht vorhersehbaren Gründe sind dafür verantwortlich, dass im Zusammenhang mit der Erstellung des Gutachtens zur Beförderung von E-Scootern in öffentlichen Verkehrsmitteln so massive terminliche Verzögerungen auftreten, dass mobilitätseingeschränkte Menschen nun seit Monaten von der Nutzung von Bussen in NRW ausgeschlossen sind, obwohl gerade sie besonders auf die Nutzung des ÖPNV in ihrem Alltagsleben angewiesen sind?

In der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 05.03.2015 wurde durch die Vertreterin des MBWSV mitgeteilt, der Gutachter habe als Vorlage für das Gutachten zur Beförderungsfähigkeit von E-Scootern in Bussen als Zeitpunkt „Ende März angepeilt“. Im Anschluss solle am sogenannten „runden Tisch“ über das Gutachten gesprochen und Lösungen erarbeitet werden. Alle Beteiligten waren sich darüber einig, dass die Angelegenheit zwar sorgfältig, aber doch mit höchster Priorität bearbeitet werden solle.
Der genannte Termin wurde nicht eingehalten. Statt dessen wurde intern Ende Mai angegeben, man wolle noch die Erkenntnisse einer separaten Studie der Kölner Verkehrsbetriebe in das Gutachten mit einfließen lassen, wodurch sich die Fertigstellung des Gutachtens noch etwas

verzögern würde.

In seiner letzten Sitzung vom 27.August – also mittlerweile fünf Monate nach dem ursprünglich angepeilten Termin – wird dem Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr nun mitgeteilt, man warte zum Abschluss des Gutachtens noch auf den Abschluss anderweitiger Untersuchungen. Während dessen sind die Nutzer von E-Scootern seit Monaten vom Transport durch Busse in NRW ausgeschlossen.

Da weder der beauftragte Gutachter, noch das Land NRW zum ersten Mal mit technischen Gutachten beschäftigt sind, ist diese Verzögerung und die damit einhergehende Kommunikation von Zeiträumen mittlerweile nicht mehr nachvollziehbar.

Mit einer schriftlichen Beantwortung dieser Anfrage bin ich nicht einverstanden.