



Verkehrsausschuss

54. Sitzung (öffentlich)

8. Januar 2004

Düsseldorf - Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:35 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenografin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:	Seite
1 Qualitätspakt Nahverkehr/Winterfahrplan 2003/2004	1
Burkhard Bastisch (Agentur Nahverkehr GmbH) trägt vor und beantwortet Fragen.	
2 a Gesetz über die Feststellung der Haushaltspläne des Landes Nordrhein-Westfalen für die Haushaltsjahre 2004/2005 (Haushaltsgesetz 2004/2005) und Gesetz zur Änderung des Landesbesoldungsgesetzes (Landesbesoldungsgesetz - LBesG NRW)	
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksachen 13/4500 (Neudruck) und 13/4660 Vorlagen 13/2363 und 13/2451 Einzelplan 08 - Bereich Verkehr Beschlussfassung gemäß Vereinbarung der Fraktionen	

2 b Gesetz über die Entlastung des Haushalts und über die Erhebung eines Entgeltes für die Entnahme von Wasser aus Gewässern - Wasserentnahmentgeltgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen - (Haushaltsbegleitgesetz 2004/2005)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 13/4528 (Neudruck)

Vorlage 13/2383

Beschlussfassung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

10

Zu TOP 2 a stimmt der Ausschuss gemäß Vereinbarung der Fraktionen wie folgt ab:

Die Änderungsanträge zum Einzelplan 08 - Bereich Verkehr - (s. Vorlage 13/2615) werden gemäß folgender Tabelle abgestimmt. Die Anträge der CDU, die für erledigt erklärt wurden, sind ebenfalls aufgeführt und Anlage 1 zu entnehmen.

Anträge	Abstimmung	Ergebnis
Nr. 1 (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	angenommen
Nr. 2 a (CDU)	wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	abgelehnt
Nr. 2 ba) (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	abgelehnt
Nr. 2 bb) (SPD/GRÜNE)	wird einstimmig (mit abgestimmt wurde ein gleich lautender Antrag der CDU)	angenommen

Anträge	Abstimmung	Ergebnis
Nr. 3 (FDP)	wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der FDP bei Enthaltung der CDU	abgelehnt
Nr. 4 (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	angenommen
Nr. 5 (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD, CDU, FDP und Grünen einstimmig	angenommen
Nr. 5 a) (CDU) (siehe Anlage 1)	wird	für erledigt erklärt
Nr. 6 a) (CDU)	wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung der FDP	abgelehnt
Nr. 6 b) (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	angenommen
Nr. 7 (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung der FDP	angenommen
Nr. 8 (SPD/GRÜNE)	wird einstimmig	angenommen
Nr. 9 (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	angenommen

Anträge	Abstimmung	Ergebnis
Nr. 10 (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der FDP	angenommen
Nr. 11 a) (FDP)	wird mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der FDP	abgelehnt
Nr. 11 b) (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der FDP	angenommen
Nr. 11 c) (CDU)	wird	für erledigt erklärt
Nr.12 a) (FDP)	wird mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der FDP	abgelehnt
Nr. 12 b) (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der FDP	angenommen
Nr. 12 c) (CDU)	wird	für erledigt erklärt
Nr. 13 a) (FDP)	wird mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der FDP	abgelehnt
Nr. 13 b) (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der FDP	angenommen

Anträge	Abstimmung	Ergebnis
Nr. 13 c) (CDU) (siehe Anlage 1)	wird	für erledigt erklärt
Nr. 14 a) (CDU)	wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	abgelehnt
Nr. 14 b) (SPD/GRÜNE)	wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der FDP bei Enthaltung der CDU	angenommen

Der Ausschuss stimmt in der Gesamtabstimmung den in seiner Zuständigkeit liegenden Kapiteln des Entwurfs des Einzelplans 08 in der vom Ausschuss beschlossenen Fassung mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP zu.

Zu TOP 2 b wird der Antrag von SPD und Grünen zu Art. 8 Wasserentnahmeentgeltgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (Haushaltsbegleitgesetz 2004/2005), betreffend das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen, mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP angenommen.

In der Gesamtabstimmung wird dem Wasserentnahmeentgeltgesetz - Zuständigkeitsbereich des Ausschusses: Art. 8 - in der soeben beschlossenen Fassung mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP zugestimmt.

3 MetroExpress

24

StS Hennerkes (MVEL) berichtet.

**4 Notkonzept gegen Stau und Stillstand
NRW braucht Klarheit über die Folgen des Maut-Desasters**

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 13/4743

27

TOP 4 wird vertagt.

5 Modernisierung der Bahnhöfe

28

StS Hennerkes trägt vor.

Nächste Sitzung: 21. Januar 2004

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

2 a Gesetz über die Feststellung der Haushaltspläne des Landes Nordrhein-Westfalen für die Haushaltsjahre 2004/2005 (Haushaltsgesetz 2004/2005) und Gesetz zur Änderung des Landesbesoldungsgesetzes (Landesbesoldungsgesetz - LBesG NRW)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksachen 13/4500 (Neudruck) und 13/4660

Vorlagen 13/2363 und 13/2451

Einzelplan 08 - Bereich Verkehr

Beschlussfassung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

2 b Gesetz über die Entlastung des Haushalts und über die Erhebung eines Entgeltes für die Entnahme von Wasser aus Gewässern - Wasserentnahmeentgeltgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen - (Haushaltsbegleitgesetz 2004/2005)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 13/4528 (Neudruck)

Vorlage 13/2383

Beschlussfassung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Vorsitzender Manfred Hemmer teilt mit, man komme heute zur Abschlussberatung über die Haushaltsansätze der einzelnen Verkehrsbereiche. In die Beratung beziehe er die Erste Ergänzungsvorlage mit ein, die seit langem vorliege.

Bestandteil des Haushalts sei auch das Landesstraßenbauprogramm, das man heute noch nicht beraten könne. Er schlage vor, dies in einer Sondersitzung am 21. Januar 2004 zu tun.

Zunächst stehe die Beratung der Änderungsanträge der einzelnen Fraktionen an.

Gerhard Wirth (SPD) bittet, vor der Antragsberatung die grundsätzliche Haltung der SPD zu diesem Haushalt darstellen zu dürfen. Das verkürze die Erläuterungen zu den einzelnen Anträgen. Trotz der knappen Mittel habe man auch im Haushalt 2004/2005 Schwerpunkte der SPD-Politik deutlich machen wollen. Sie lägen zum einen im investiven Bereich; denn gerade jetzt seien die Wirtschaft und insbesondere die Bauwirtschaft auf Zeichen angewiesen, dass die öffentliche Hand nach wie vor investieren werde. Der zweite Schwerpunkt der Anträge liege im Bahnbereich. Das bisherige Leistungsangebot der Bahn solle bestehen bleiben, um die Bahnkunden nicht zu bestrafen. Deshalb wolle man die Anreize aufrechterhalten, damit mehr Menschen mit der Bahn führen.

Im investiven Bereich habe man beantragt, dass insbesondere der Landesstraßenneubautitel aus dem letzten Jahr überrollt werde. Gerne würde man noch mehr Geld in diesen Bereich stecken. Aber man wisse, dass man die Notwendigkeiten mit der Realität in Einklang bringen müsse.

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

Das Gleiche gelte für die Straßenunterhaltung. Man wolle den Titel in derselben Höhe wie 2003 fahren. Auch hier könnte man das drei- bis vierfache an Mitteln brauchen.

Bei der Kürzung in Höhe von 30 Millionen € im Regionalisierungsbereich weiche man vom Regierungsentwurf ab. Zwei Aspekte hätten zu Änderungsanträgen geführt:

Erstens. Man halte es für ein falsches Zeichen und für rechtlich nicht unbedenklich, wenn man zweckgebundene Mittel des Bundes wie die Regionalisierungsmittel anders verwende als vom Bund vorgesehen.

Zweitens. Das Leistungsangebot des SPNV in NRW solle so erhalten bleiben, wie man es im letzten Jahr mit dem ITF 2 und dem Zugkilometerangebot von mindestens 97 Millionen beschlossen habe. In der Tat würden mehr Zugkilometer gefahren; über die Qualität habe man sich gerade unterhalten.

Diese Anträge habe man im Einvernehmen mit dem Koalitionspartner gestellt.

Er - Wirth - freue sich ausdrücklich darüber, dass sich die CDU nicht, wie angekündigt, aus der Diskussion verabschiedet habe, sondern heute ebenfalls Anträge vorgelegt habe, die allerdings zu einem großen Teil von den Koalitionsfraktionen abgeschrieben seien.

Oliver Keymis (GRÜNE) weist aus Sicht der Grünen auf einige Punkte hin. Die Zeiten seien in finanzieller Hinsicht schlecht. Die Kürzung der Aufgabenträgerpauschale sei den Grünen schwer gefallen. Deshalb sei es umso wichtiger, dass man sich darauf verständigt habe, einen neuen Titel mit dem Ziel einzurichten, die Umsetzung innovativer ÖPNV-Vorhaben zu fördern. Er sei zunächst mit 1 Million € angesetzt und mit einem Verstärkungsvermerk bis zur Höhe von 15 Millionen € versehen worden.

Zum Zweiten sei es ein Anliegen der Grünen gewesen, die NE-Bahnen besser zu fördern. Es sei wichtig zu zeigen, wie bedeutsam der Verkehr auf der Schiene - auch der Güterverkehr - sei.

Der Ansatz für den Radwegebau sei ebenfalls auf den Ansatz von 2003 gebracht worden. Im Entwurf sei fast eine Halbierung des Ansatzes vorgesehen gewesen.

Insofern habe man als Koalition einen guten Kompromiss vereinbart.

Heinz Hardt (CDU) führt aus, er habe in der letzten Sitzung die grundsätzliche Position der CDU deutlich gemacht. Diesmal sei es für die Opposition sehr schwierig gewesen, eine ordnungsgemäße Haushaltsberatung stattfinden zu lassen. Bis zur Stunde fehle die Zweite Ergänzungsvorlage. Die CDU habe sich darauf verständigt, dass die Investitionen mindestens auf der Höhe von 2003 bleiben müssten. Das zeigten auch die Anträge der CDU. Durch Investitionen würden Arbeitsplätze stabilisiert oder vielleicht neue geschaffen. Auch die CDU hätte gerne wesentlich höhere Investitionen vorgenommen, aber auch sie sei nicht in der Lage, zusätzliche Finanzquellen zu erschließen.

Die Verantwortung für die finanziell schlechten Zeiten trage allein die Regierungskoalition.

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

Den Überlegungen der Koalition in Antrag Nr. 6 zu Kapitel 08 081 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Personennahverkehrs - Titelgruppe 76 - Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV nach § 14 Abs. 2 ÖPNVG NRW - folge man nicht ganz. Denn die Mittel der Kreise und kreisfreien Städte aus der Aufgabenträgerpauschale, die drastisch reduziert worden sei, würden auf 150.000 € zurückgeführt. Auch die CDU kürze die Pauschale in ihrem Antrag Nr. 6 a), wolle jedoch nicht unter 85 % gehen und belasse den Kreisen und Gemeinden mehr als 400.000 €. Alles andere halte man für gemeindefeindlich. Deshalb werde die CDU auch der erwähnten Million für Kapitel 08 081 Titelgruppe 61 (neu) - Umsetzung innovativer ÖPNV-Vorhaben - nicht zustimmen; denn es handele sich um eine Feigenblattangelegenheit. Vermutlich wolle man vor der Kommunalwahl SPD-regierten Städten im Ruhrgebiet unter die Arme greifen, die nur noch 150.000 € zur Verfügung hätten, um einen Ausgleich zu schaffen.

Christof Rasche (FDP) macht deutlich, die FDP-Anträge seien unter Vorbehalt zu sehen, weil die Zweite Ergänzungsvorlage noch ausstehe, zu der er folgende Fragen habe:

Ihn interessiere, ob die Zweite Ergänzungsvorlage den Verkehrshaushalt beeinflussen werde.

Außerdem bitte er um Auskunft, ob die Ergebnisse des Vermittlungsausschusses - die Kürzung der 45 a-Mittel um 4 % in 2004 und um weitere 4 % in 2005 sowie die Kürzung der Regionalisierungsmittel - schon in der Zweiten Ergänzungsvorlage berücksichtigt seien.

Die Regierungsfractionen hätten in ihren Begründungen den Zusammenhang zwischen Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur hergestellt. Diese Argumentation verfolge die FDP schon seit Jahren: Eine positive Wirtschaftsentwicklung in Nordrhein-Westfalen sei abhängig von einer sachgerechten Verkehrsinfrastruktur, die nach Auffassung der FDP in Nordrhein-Westfalen wegen des starken Verkehrsaufkommens nicht gegeben sei. Obwohl 2004 nach den Prognosen ein leichter Wirtschaftsaufschwung kommen solle, sei Nordrhein-Westfalen nach wie vor das Schlusslicht in der wirtschaftlichen Entwicklung vergleichbarer Industriestaaten in der EU und auf der Welt. Damit Nordrhein-Westfalen nicht Schlusslicht bleibe, schließe die FDP aus dem Zusammenhang zwischen Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur, dass man die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erhöhen müsse. Um die notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vornehmen zu können, müsse in anderen Einzelplänen gekürzt werden. Vorschläge hierzu werde man unterbreiten, wenn der Haushalt im Plenum diskutiert werde.

Der erste Schwerpunkt der FDP liege im Landesstraßenbau. Auch aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens müsse mehr in die Landesstraßen investiert werden. Es müsse aufgrund eines gravierenden Investitionsstaus auch in die Sanierung von Landesstraßen mehr investiert werden. Deswegen bleibe die FDP bei den Ansätzen, die sie bereits im letzten und vorletzten Jahr vorgeschlagen habe, weil diese notwendig seien.

Zum Zweiten seien die Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseluftverkehr wesentlich. Dort müsse - Stichtag: 31.12.2004 - investiert werden. Ansonsten könnten diese Flugplätze ihren Luftverkehr nur noch unter großen Hemmnissen fortset-

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

zen. In der Luftverkehrskonzeption habe man festgelegt, diese Flughäfen dort, wo es sinnvoll und machbar sei, finanziell zu unterstützen. Die Genehmigungsverfahren, die bei jeder Startbahnverlängerung vorgesehen seien, hätten die Kriterien, die in der Luftverkehrskonzeption - durch alle vier Fraktionen - gesetzt worden seien, ausreichend beachtet und bewertet, und ein Genehmigungsverfahren wäre dann zu dem Schluss gekommen, ob eine Startbahnverlängerung möglich sei oder nicht.

Die Gutachten, die in die Wege geleitet worden seien, seien nicht nur sehr teuer, sondern verzögerten das Verfahren und die Entwicklung auf diesen Flughäfen. Wenn jetzt entgegen dem Regierungsentwurf eine weitere Blockade eingebaut werde und sämtliche Maßnahmen und Verpflichtungsermächtigungen bis auf jeweils 100.000 € gesperrt würden, werde die Politik in Bezug auf die Luftverkehrskonzeption nicht nur eine Blockade, sondern eine Aufkündigung des gemeinsamen Beschlusses bedeuten. Denn hier werde der Weg gegangen - das liege wohl mehr an den Grünen -, dass die Flughäfen für den Geschäftsreiseverkehr gar nicht mehr ausgebaut werden sollten. Man wolle vielmehr eine Entwicklung, dass zumindest die meisten für den Geschäftsreiseverkehr geschlossen würden. Anders sei diese Politik nicht zu verstehen.

Der dritte Schwerpunkt liege bei der Zahl der Zugkilometer in Nordrhein-Westfalen in Verbindung mit Infrastruktur und Aufgabenträgerpauschale. Die Regierung habe den Ansatz gewählt, die Aufgabenträgerpauschale zu belassen und die Zugkilometer zu reduzieren - vielleicht, um einen verlässlichen Zugverkehr zu erreichen. Die FDP halte den Ansatz der Regierung für richtig und den Ansatz der Regierungskoalition, die Aufgabenträgerpauschale dermaßen zu kürzen, für falsch. Denn dort werde vernünftige Arbeit geleistet, die damit nicht nur infrage gestellt, sondern kaputtgemacht werde.

NE-Bahnen und Radwegebau mehr zu fördern, sei in Ordnung.

Nordrhein-Westfalen brauche eine andere Verkehrspolitik und die notwendigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Auf keinen Fall dürfe man eine ideologisch bedingte Blockade in der Luftverkehrspolitik hinnehmen.

Gerhard Wirth (SPD) wendet sich dagegen, von einer Blockadepolitik im Luftverkehr zu sprechen. In den Anträgen habe man eine Sperre für die so genannten JAR-OPS-Mittel vorgesehen. Bevor diese Mittel freigegeben würden, wolle man zuerst das vom Minister angekündigte Gutachten lesen, das in den nächsten Wochen zur Verfügung gestellt werde, und Schlüsse daraus ziehen. Man wolle die Luftverkehrspolitik des Landes nicht blockieren, sondern mitgestalten und mitentscheiden und keinen Freibrief geben. Man nehme die Luftverkehrspolitik sehr ernst.

Dietmar Brockes (FDP) fragt, wie Kollege Wirth den gestrigen Beschluss des Wirtschaftsausschusses bewerte, in dem die Investitionsmittel für den Flughafen Niederrhein in Weeze-Laarbruch von 3,5 Millionen € in diesem Jahr um 2,25 Millionen € gekürzt werden sollten. Er - Brockes - meine, das verdeutliche die Blockadehaltung.

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

Bernhard Schemmer (CDU) möchte im Zusammenhang mit der Blockadepolitik beim Luftverkehr wissen, ob die Landesregierung den Einstieg in den Ausstieg für verantwortlich halte.

Der Abgeordnete fragt, ob die Kürzung der Aufgabenträgerpauschale von 500.000 € auf 150.000 €, die die Koalitionsfraktionen zugunsten der 98 Millionen Zugkilometer beantragen wollten, nicht zu einer Ausdünnung des ÖPNV-Systems im ländlichen Raum führen werde.

Johannes Rimmel (GRÜNE) macht deutlich, dass es sich bei der Sperrung der JAR-OPS-Mitteln um pragmatische Überlegungen handele. Wenn die EU-Richtlinie gewisse Umsetzungen verlange, müssten sie erfolgen. Dazu sei man rechtlich verpflichtet. Da es sich um erhebliche Mittel handele, müsse der Ausschuss informiert werden. Dies werde mit dem von den Koalitionsfraktionen beantragten Vermerk vollzogen.

Der von Herrn Brockes angesprochenen Mittel für den Flughafen Weeze-Laarbruch hätten damit nichts zu tun. Bei dem zitierten Beispiel gehe es ausschließlich um Wirtschaftsförderungsmittel.

Christof Rasche (FDP) äußert, in der Luftverkehrskonzeption, die alle vier Fraktionen beschlossen hätten, seien die Flughäfen aufgezählt, um die es gehe. Dort heiße es:

"Erhöhung des Sicherheitsstandards und Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Verkehrslandeplätze ... durch Verlängerung ihrer Start- und Landebahn entsprechend den JAR-OPS-1, soweit dieses flugplatztechnisch möglich und luftrechtlich genehmigungsfähig ist."

Dies seien die einzigen Einschränkungen. "Flugplatztechnisch möglich" ergebe sich aus den eingereichten Plänen, und "luftrechtlich genehmigungsfähig" ergebe sich aus dem Genehmigungsverfahren.

Das Gutachten, das darüber hinaus in Auftrag gegeben worden sei, untersuche anscheinend etwas ganz anders, das mit dieser Luftverkehrskonzeption nicht zusammenhänge. Die Zielsetzung der Grünen sei doch bekannt; sie wollten die Verlängerung dieser Startbahnen nicht. Die FDP wolle dies sehr wohl. Wenn die Grünen genau wissen wollten, welche Maßnahmen hinter den Ansätzen stünden, müsse man den gesamten Verkehrshaushalt sperren, bis man ganz genau wisse, welche Summe für welche Straße bestimmt sei. Bei der Bahn gelte Entsprechendes für die Zugkilometer.

Johannes Rimmel (GRÜNE) verweist auf das Landesstraßenbauprogramm, in dem die Maßnahmen festgelegt würden und das Bestandteil des Haushalts sei. Das könne bei der Maßnahmenliste zu JAR-OPS nicht stattfinden, weil das Gutachten noch nicht vorliege. Der Ausschuss müsse sich auch mit Einzelmaßnahmen beschäftigen, um eine gewisse Priorität herzustellen.

Gerhard Wirth (SPD) macht darauf aufmerksam, dass man auch in Antrag Nr. 8 zu Kapitel 08 081 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs - Titelgruppe 80 - Zuweisungen zur Förderung der Qualität, der Sicherheit und des Service im

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

öffentlichen Personennahverkehr - die Mittel gesperrt habe. Vor der Freigabe wolle man sich über die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen berichten lassen, um zu erfahren, was mit den Mitteln passiere. Damit nehme man die Aufgabe des Parlaments ernst.

Minister Dr. Axel Horstmann bittet um Verständnis, dass er über die Zweite Ergänzungsvorlage nicht berichten könne, da sie erst heute Nachmittag im Kabinett beschlossen werde. Es handele sich um ein unglückliches zeitliches Zusammentreffen. Gleichwohl dürfe er so weit gehen zu sagen, dass die Zweite Ergänzungsvorlage zum Inhalt haben werde, die Ergebnisse des Vermittlungsausschusses, die beträchtliche Auswirkungen auf den Landeshaushalt haben würden, umzusetzen. Da weiterhin bekannt sei, dass der Verkehrsbereich, was Bundesmittel angehe, in drei Fällen von dem Vermittlungsergebnis betroffen sei, liege es auf der Hand, dass es bei Regionalisierungsmitteln, GVFG-Mitteln und 45 a-Mitteln zu Veränderungen kommen müsse.

Zur Frage, ob die Sperrung der JAR-OPS-Mittel problematisch sei: Es sei bekannt, dass sich die Koalition und die Landesregierung, sein Ministerium, im letzten Jahr darauf verständigt hätten, sich einer unabhängigen Begutachtung der Maßnahmen zu unterwerfen. Das mache auch Sinn. Denn natürlich wolle man, wenn es um zehn mögliche Projekte gehe, das Ganze in eine sinnstiftende und überlegte Ordnung bringen. Wenn man sich einer solchen Begutachtung unterwerfen wolle, sei es selbstverständlich, dass Entscheidungen dann getroffen würden, wenn eine Auswertung mit dem Parlament stattgefunden habe.

Zur Frage, ob die Koalitionsanträge zu einer Ausdünnung des ÖPNV im ländlichen Raum führten: Die Anträge der Koalitionsfraktionen sorgten im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs dafür, einen bestimmten notwendigen Konsolidierungsbeitrag für den Landeshaushalt zu leisten. Die Maßnahmen hätten ihre Auswirkungen im städtischen und im ländlichen Raum. Man könne sicher nicht sagen, dass das Gefüge der Verteilung der Mittel zwischen ländlichem und städtischem Raum durch die Änderung des Modus, wie diese Kürzungen aufgebracht würden, erkennbar berührt sei. Es gehe um die Art der Mittelkürzungen, nicht um den Ort.

Auf die Frage von **Heinz Hardt (CDU)**, wieso die 45 a-Mittel, die doch Landesmittel seien, von dem Ergebnis des Vermittlungsausschusses tangiert würden, entgegnet **Minister Dr. Axel Horstmann**, die 45 a-Mittel bezögen sich auf das Personenbeförderungsgesetz, ein Bundesgesetz. Wie alle anderen Länder sei auch Nordrhein-Westfalen verpflichtet, Bundesgesetze zu befolgen.

Heinz Hardt (CDU) bittet um Auskunft, in welchem Punkt das Personenbeförderungsgesetz geändert worden sei.

Minister Dr. Axel Horstmann erwidert, es handele sich um die gesetzlich geregelten Erstattungsleistungen für Verkehrsunternehmen für die Beförderung von Auszubildenden. Jede Verwaltung, die diese Mittel auszahle, müsse die Berechnung nach bundesgesetzlichen Vorschriften vornehmen. Weil das Personenbeförderungsgesetz auch Lan-

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

desleistungen mit regle, sei es ein zustimmungspflichtiges Gesetz. Da es im Vermittlungsausschuss wirksam geändert worden sei, griffen neue gesetzliche Regelungen Platz, an die sich das Land Nordrhein-Westfalen halten müsse.

Heinz Hardt (CDU) ist der Auffassung, dass diese Änderungen für die Haushaltsberatungen der Fraktionen hätten vorliegen müssen.

Bernhard Schemmer (CDU) meint, über eine gesetzliche Neuregelung mit konkreten finanziellen Ergebnissen könne der Ausschuss auch vor der Kabinettsentscheidung informiert werden.

Minister Dr. Axel Horstmann bekräftigt, dass er nicht über das Ergebnis von Kabinettsberatungen berichten könne, die noch nicht stattgefunden hätten. Dass § 45 a Personenbeförderungsgesetz und die darauf aufbauenden Leistungen Bestandteil des Subventionskürzungskatalogs der Beratungen im Vermittlungsausschuss gewesen seien, sei der Presse zu entnehmen gewesen. Auch die zugehörigen Zahlen seien veröffentlicht worden: Kürzungen in dem Rhythmus 4 %, 8 %, 12 %.

Auf die Frage von **Bernhard Schemmer (CDU)**, ob der Minister in der Lage sei, heute den Betrag der Kürzung zu nennen, der durch bundesgesetzliche Daten festgelegt worden sei, führt **Minister Dr. Axel Horstmann** aus, es handele sich um das gleiche Thema in unterschiedlichen Rechtszusammenhängen. Die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes sei erfolgt, und damit seien bestimmte Leistungskürzungen verbunden. Die Haushaltsgesetzgebung des Landes Nordrhein-Westfalen und die ihm vorausgehende Beschlussfassung des Kabinetts über eine Ergänzungsvorlage zum Haushalt sei eine davon unabhängige Vorbereitung einer Rechtssetzung und damit eine eigenständige politische Entscheidung, wenngleich sie in ihrem materiellen Spielraum stärkeren Einschränkungen durch das Bundesrecht unterliegen dürfte.

Deswegen müsse der Abgeordnete seine - Horstmans - Hinweise auf die Änderung des Bundesrechts und die Quantifizierung der vorgesehenen Kürzungen in diesem Bereich als ausreichend ansehen. Eine Kabinettsentscheidung, wie sich das im Haushalt Nordrhein-Westfalen darstellen werde, sei bisher nicht ergangen. Diese Entscheidung werde heute Nachmittag im Kabinett getroffen werden.

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

Vorsitzender Manfred Hemmer ruft die Einzelberatung der Änderungsanträge auf.

(Die Anträge sind in Vorlage 13/2615 aufgelistet. Die Anträge der CDU, die für erledigt erklärt bzw. dem Verkehrsausschuss lediglich zur Kenntnisnahme vorgelegt wurden, sind Anlage 1 zu entnehmen. Die Abstimmungsergebnisse zu den einzelnen Anträgen erscheinen ausschließlich im Beschlussprotokoll.)

Antrag Nr. 1 (SPD/GRÜNE)

Kapitel 08 081 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs

Es wird folgende Titelgruppe neu eingerichtet:

Titelgruppe 61 - Umsetzung innovativer ÖPNV-Vorhaben

Haushaltsvermerk:

Siehe Haushaltsvermerke Nr. 1 bis 6 zu den Ausgaben dieses Kapitels.

(Der Haushaltsvermerk Nr. 1 zu den Aufgaben des Kapitels 08 081 ist entsprechend anzupassen.)

Titel 633 61 - Sonstige Zuweisungen an Gemeinden und Gemeindeverbände

Baransatz 2004: Erhöhung von null auf 1 Million €

Baransatz 2005: -

Titel 883 61 - Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände

Baransätze 2004 und 2005: -

Christof Rasche (FDP) macht auf die Erläuterung aufmerksam, in der folgender Satz stehe:

"Die Ausgaben können verstärkt werden durch Rückflüsse aus Regionalisierungsmitteln bis zu einer Höhe von 15 Millionen €."

Ihn interessiere, weil man gerade von Kürzungen der Regionalisierungsmittel gesprochen habe, ob überhaupt Rückflüsse zu erwarten seien und in welcher Höhe es in den letzten Jahren Rückflüsse gegeben habe.

Im letzten Satz der Begründung heiße es:

"Nicht verausgabte Mittel aus der SPNV-Förderung und der Fahrzeugförderung werden gezielt zur ÖPNV-Verbesserung genutzt."

Der Abgeordnete fragt, ob für die Fahrzeugförderung - bis auf zwei Ausnahmen würden Fahrzeuge gar nicht mehr gefördert - noch große Summen ausgegeben würden und ob wirklich nicht verausgabte Mittel zu erwarten seien.

Gerhard Wirth (SPD) geht davon aus - dies habe die Landesregierung mitgeteilt -, dass die Regionalisierungsmittel nicht alle abgeflossen seien.

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

Oliver Keymis (GRÜNE) ergänzt, da man nicht wisse, um welche Summe es bei den Rückflüssen gehe, habe man gesagt: "Die Ausgaben *können* verstärkt werden ... bis zu einer Höhe von 15 Millionen €."

MDgt Busch (MVEL) erläutert, die Summe hänge davon ab, ob die Zweckverbände die ersparten Regionalisierungsmittel selbst an die Aufgabenträger weitergäben - dazu seien sie heute schon ermächtigt - oder sie zurückführten.

Wenn die Zweckverbände das Geld zurückgäben, könne diese Summe unmittelbar in die Verstärkung dieses Titels gehen.

Die Zweckverbände könnten auch auf die Rückgabe verzichten. Er werde gleich sagen, wie das am Beispiel des Aachener Verkehrsverbundes gelaufen sei. Die Zweckverbände könnten, völlig unabhängig von der Festlegung der Garantiegrenze von mindestens 98 Millionen Zugkilometern, mit der Bahn zu einem Vertrag - Umgestaltung des ITF-Vertrags, Gestaltung des Verkehrsangebots - kommen und hätten dafür eine Ressource.

Der Titel ergebe also Sinn. Da das Ministerium in der Agentur Nahverkehr einvernehmlich mit den Zweckverbänden zusammenarbeite, werde das Verfahren so funktionieren: Entweder werde das Geld an das Land zurückgegeben und den Zweckverbänden für solche Zwecke zur Verfügung gestellt oder im Rahmen der gemeinsamen Arbeit mit den Zweckverbänden werde es direkt von den Aufgabenträgern, den Zweckverbänden, an die Kommunen gegeben.

Es habe immer Rückflüsse gegeben. Die Zweckverbände könnten - Herr Bastisch habe die Zahl genannt - 6 bis 7 Millionen € zurückgeben. Man werde ihnen das Geld belassen. In Abstimmung mit der Agentur Nahverkehr werde man ca. 7 Millionen € Pönale einbehalten und sie gemeinsam für Zwecke des SPNV/ÖPNV zu verwenden.

Der AVV habe aus nicht verausgabten SPNV-Mitteln 4,4 Millionen € allein in 2003 zurückgegeben. Dieses Geld gehe man dem AVV über die Bezirksregierung zurück, damit er diese Mittel investiv in den Ausbau der Eschweiler Talbahn einsetzen könne. Das Geld werde also in den Ausbau der Infrastruktur investiert.

Antrag Nr. 4 (SPD/GRÜNE)

Kapitel 08 081 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs
Titelgruppe 71 - Zuweisungen zur Förderung der Eisenbahnunternehmen im Schienenpersonennahverkehr nach § 11 ÖPNVG NRW

Titel 637 71 - Sonstige Zuweisungen an Zweckverbände

Erhöhung des Baransatzes in 2004 von 533,754 Millionen € auf 550,629 Millionen €

Erhöhung des Baransatzes 2005 von 550,019 Millionen € auf 570,269 Millionen €

Christof Rasche (FDP) bezieht sich auf die Begründung des Antrags. Dort heiße es im ersten Absatz, dass es mit den Ansätzen der Regierung zu einer 30 %igen Verringerung des Zugkilometerangebots gekommen wäre. Ihn interessiere, ob das zutreffe.

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

StS Hennerkes (MVEL) stellt klar, die Zahl 30 % komme nicht aus seinem Ministerium. Seines Erachtens handele es sich um 3,0 %.

Gerhard Wirth (SPD) verweist darauf, dass es sich um einen Antrag von SPD und Grünen handele. Das Risiko dieser Kürzung sei eine bis zu 30 %ige Verringerung des Zugkilometerangebots. Denn wenn man die bisher vertraglich vereinbarten Zugkilometer reduziere, sei der Vertrag mit der DB AG, der eine Rabattierung enthalte, null und nichtig. Ein Wegfall der Rabattierung hätte zu einer Kürzung bis zu 30 % führen können.

Christof Rasche (FDP) meint, die Regierung habe wohl einen solchen Vorschlag gemacht, weil sie dann mit der DB AG neue Rabatte ausgehandelt hätte.

Antrag Nr. 5 (SPD/GRÜNE)

Kapitel 08 081 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs
Titelgruppe 71 - Zuweisungen zur Förderung der Eisenbahnunternehmen im Schienenpersonennahverkehr nach § 11 ÖPNVG NRW
Titel 887 71 - Zuweisungen für Investitionen an Zweckverbände
Erhöhung des Baransatzes 2004 von 196,91 Millionen € auf 197,91 Millionen €

und

Antrag Nr. 5 a) (CDU)

deckungsgleich mit Antrag Nr. 5 (SPD/GRÜNE)

Auf die Frage von **Christof Rasche (FDP)**, warum eine so minimale Erhöhung durchgeführt worden sei, verweist **Gerhard Wirth (SPD)** auf die Begründung. Die Summe von 1 Million € stamme aus dem Titel - Metrorapid -, den es nicht mehr gebe. Man wolle kein Geld im Haushalt stehen lassen, sondern es sinnvoll investieren.

Antrag Nr. 7 (SPD/GRÜNE)

Kapitel 08 081 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs
Titelgruppe 77 - Metrorapid
Titel 682 77 - Zuschüsse für laufende Zwecke an öffentliche Unternehmen
Reduzierung des Baransatzes 2004 von 3 Millionen € auf 1 Million €

Heinz Hardt (CDU) möchte wissen, ob 1 Million € für die Metrorapid-Abwicklung ausreiche, da die Regierung mitgeteilt habe, dass eine Abrechnung erst 2004 erfolgen könne.

StS Hennerkes antwortet, das Ministerium beabsichtige die Schlussbilanzierung des Projekts in der nächsten Ausschusssitzung vorzulegen. Nach dem momentanen Kenntnisstand gehe man davon aus, dass der hier für das Jahr 2004 vorgesehene Ansatz ausreiche.

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

Antrag Nr. 8 (SPD/GRÜNE)

Kapitel 08 081 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs

Titelgruppe 80 - Zuweisungen zur Förderung der Qualität, Sicherheit und des Service im öffentlichen Personennahverkehr

Zu dieser Titelgruppe wird folgender qualifizierter Sperrvermerk aufgenommen:

"Ausgaben im Haushaltsjahr 2004 sind in Höhe von 2,3 Millionen € und im Haushaltsjahr 2005 in Höhe von 5 Millionen € gesperrt. Die Verpflichtungsermächtigungen werden in vollem Umfang gesperrt. Die Inanspruchnahme der gesperrten Ausgaben und Verpflichtungsermächtigungen bedarf der Einwilligung des Landtages."

Auf die Frage von **Christof Rasche (FDP)**, warum es zu dieser Sperrung gekommen sei, ob unsachgemäße oder unwirtschaftliche Ausgaben dazu Anlass gegeben hätten, antwortet **Gerhard Wirth (SPD)**, man wolle genau wissen, wo das Geld im 3-S-Bereich ausgegeben werde.

Antrag Nr. 9 (SPD/GRÜNE)

Kapitel 08 082 - Angelegenheiten der Luftfahrt

Titel 526 12 - Kosten für Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren

In den Erläuterungen zu Titel 526 12 wird der Satz "Mehr wegen Genehmigungsverfahren Flughafen Düsseldorf" durch den Satz "Mehr entsprechend dem voraussichtlichen Bedarf" ersetzt.

Heinz Hardt (CDU) bittet um eine Erklärung, warum der Regierungsentwurf so geändert werden solle. Es gehe um das Genehmigungsverfahren Flughafen Düsseldorf. In der Begründung werde gesagt, dass der Titel - Kosten für Genehmigungsverfahren - grundsätzlich für alle Ausbauten an Flughäfen des Landes zur Verfügung stehe.

Christof Rasche (FDP) führt aus, dass er vorhin von einer Blockade gesprochen habe, nun wolle er es Widersprüche in der Luftverkehrskonzeption bzw. in der Politik, die verfolgt werde, nennen. Drei Fraktionen wollten den Flughafen Düsseldorf nach Bedarf ausbauen. Eine Fraktion wolle das nicht. Sie äußere sich auch vor Ort eindeutig und deutlich. Im Ansatz der Regierung werde der Flughafen Düsseldorf ausdrücklich genannt. Dies scheine eine Regierungsfraktion nicht zu wollen. Das halte die FDP für schwach. Man müsse zum Flughafen Düsseldorf, zum Minister und zur Luftverkehrskonzeption stehen. Die FDP wolle es bei der ursprünglichen Formulierung belassen.

Oliver Keymis (GRÜNE) merkt an, es solle nur deutlich gemacht werden, dass der Titel - Kosten für Genehmigungsverfahren - grundsätzlich für alle Ausbauten an Flughäfen des Landes zur Verfügung stehe und nicht nur für einen. Man habe also etwas genauer als die Regierung formuliert.

Nachdem der Antrag Nr. 9 mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP angenommen wurde, fragt **Gerhard Wirth (SPD)**, ob CDU und FDP

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

den Antrag abgelehnt hätten, weil ihnen die Begründung nicht passe oder ob ihnen die Höhe der durch den Antrag nicht geänderten Haushaltsmittel nicht zusage.

Heinz Hardt (CDU) macht deutlich, dass man auch mit Begründungen Politik machen könne. Mit dieser Änderung werde der Flughafen Düsseldorf diskreditiert, und für den Ausbau - auch der Hauptstart- und -landebahn - des Flughafens Düsseldorf werde ein Stoppsignal aufgestellt. Dagegen wende sich die CDU.

Christof Rasche (FDP) betont, dass die FDP mit dem Haushaltsansatz einverstanden sei. Die Regierung habe den Mehrbedarf mit dem Flughafen Düsseldorf begründet. Das unterstütze die FDP. Der Antrag von SPD und Grünen sage nichts aus. Das Geld könne nach wie vor für Düsseldorf ausgegeben werden. Überflüssigen Anträgen stimme die FDP nicht zu. Zudem führe dieser Antrag zur Verunsicherung der Flughäfen; das wolle die FDP verhindern.

Antrag Nr. 14 b) (SPD/GRÜNE)

Kapitel 08 084 - Straßen- und Brückenbau

Titel 777 14 - Radwegebau an bestehenden Landesstraßen

Erhöhung des Baransatzes 2004 und 2005 von 1,629 Millionen € auf 3,4 Millionen €

Die Erläuterungen werden wie folgt ergänzt:

Von den Mitteln können 1 Million € für das Modellprojekt "Kostengünstiger Radwegebau" eingesetzt werden.

und

Antrag Nr. 14 a) (CDU)

in der ursprünglichen Form bezüglich der Haushaltsansätze deckungsgleich mit Antrag Nr. 14 b) (SPD/GRÜNE), allerdings ohne Ergänzung der Erläuterungen

Ein Modellprojekt "Kostengünstiger Radwegebau" - so **Christof Rasche (FDP)** - sei der FDP nicht bekannt.

Gerhard Wirth (SPD) erläutert, man habe in diesem Ausschuss über den Radwegebau diskutiert. Es habe auch einen Bericht der Landesregierung zu diesem Thema gegeben. Damals seien auch Möglichkeiten kostenreduzierter Lösungen im Radwegebau vorgestellt worden. Dabei spiele etwa die Beschaffenheit der Fahrbahndecke, ob geteert oder wassergebunden, eine Rolle, die auch Auswirkungen auf die Unterhaltungskosten habe. Man habe den politischen Entschluss gefasst, ein solches Projekt in diesem Jahr einzustudieren.

Christof Rasche (FDP) äußert, er habe das so verstanden, dass diese kostengünstigen Möglichkeiten schon umgesetzt würden. Dieser Antrag bedeute nach seinem Verständnis eine Beschränkung, dass lediglich 1 Million € für kostengünstigen Radwegebau verwendet werden dürfe.

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

Gerhard Wirth (SPD) antwortet, im Laufe des Jahres werde man die Ausschreibungsergebnisse kennen, sodass man wisse, ob man 1 Million € oder nur 800.000 € brauche.

Heinz Hardt (CDU) macht deutlich, dass es der CDU darauf ankomme, den Haushaltsansatz von 2003 wieder zu erreichen, damit investiert werde.

Gerhard Wirth (SPD) stellt klar, Ziel sei, mehr für den Radwegebau erreichen. Zum einen habe man den Ansatz erhöht und zusätzlich wolle man durch kostengünstigen Radwegebau auf mehr Radwegekilometer kommen.

Christof Rasche (FDP) schlägt vor, auf die Summenangabe zu verzichten, um einen einstimmigen Beschluss zu ermöglichen, und den Satz "Von den Mitteln können 1 Million € für das Modellprojekt 'Kostengünstiger Radwegebau' eingesetzt werden" durch folgenden Satz zu ersetzen:

"Die Mittel können für das Modellprojekt 'Kostengünstiger Radwegebau' eingesetzt werden".

Oliver Keymis (GRÜNE) ist der Auffassung, dass man für ein Modellprojekt, von dem man noch nicht wisse, ob es funktionieren werde, nicht die gesamten Mittel einsetzen könne. Vielleicht sei das im nächsten Jahr möglich. Der Antrag bleibe unverändert.

Heinz Hardt (CDU) bittet, den von Christof Rasche vorgeschlagenen Satz in den Antrag 14 a) der CDU aufzunehmen.

Vorsitzender Manfred Hemmer teilt nach der Abstimmung über die Anträge Nr. 14 a) und Nr. 14 b) mit, damit sei die Beratung und Abstimmung der Änderungsanträge abgeschlossen.

Die CDU habe noch die Anträge Nr. 9 und Nr. 10 vorgelegt, die nach seiner Ansicht im Unterausschuss "Landesbetriebe und Sondervermögen" abgestimmt werden müssten.

Heinz Hardt (CDU) führt aus, der Unterausschuss tage parallel. Die CDU habe diese Anträge nur zur Kenntnis geben wollen.

Vorsitzender Manfred Hemmer ruft TOP 2 b auf, um zunächst über den Änderungsantrag von SPD und Grünen zu Art. 8 (siehe Anlage 2) zu beraten.

Christof Rasche (FDP) bezieht sich auf die Neufassung von Art. 8 Nr. 2. Der Regierungsentwurf sehe vor, das bedarfsgerechte SPNV-Angebot "darf den Umfang von landesweit 97 Millionen Zugkilometern" nicht unterschreiten. Er verstehe nicht, warum die Zahl der Zugkilometer im Antrag der Koalitionsfraktionen nicht in 98,8 geändert worden sei, obwohl diese Zahl in der Begründung stehe.

Verkehrsausschuss
54. Sitzung (öffentlich)

08.01.2004
mr-ke

MDgt Busch (MVEL) erläutert, die Regierung sei davon ausgegangen, dass die Befrachtung der Regionalisierungsmittel mit 30 Millionen € für die 45 a-Finanzierung die Konsequenz hätte, die Zugkilometer auf 97 Millionen abzusenken. Deshalb habe die Regierung einen Gesetzesvorschlag unterbreitet, dass 97 Millionen garantiert würden. Da sich die Koalitionsfraktionen aber auf das geltende ÖPNV-Gesetz, das den Schienenpersonennahverkehr zum 15.12.2002 zum Maßstab der Garantieleistung für die Zweckverbände mache, bezogen hätten und dort in dem ersten SPNV-Finanzierungsplan 98,85 Millionen Zugkilometer stünden, brauchten die Regierungsfaktionen keinen Gesetzesänderungsvorschlag zu dem Punkte zu machen. Denn sie nähmen den Änderungsvorschlag der Regierung nicht an; sie verhielten sich dazu nicht. Sie beschlössen etwas anderes, und damit bleibe der bisherige Text des ÖPNV-Gesetzes in dem Punkt unverändert.

Abstimmungsergebnis siehe Beschlussprotokoll.

3 MetroExpress

StS Hennerkes berichtet:

Ich kann aus der "laufenden Welle" der Beratung um das Projekt MetroExpress bzw. Rhein-Ruhr-Express berichten. Ich betone "laufende Welle", weil wir im Augenblick tagtäglich mit der Bundesregierung im Gespräch sind. Ich will nur kurz an die Schritte bis zum heutigen Tag erinnern.

Ende September letzten Jahres war zwischen Bundesverkehrsminister Dr. Stolpe und unserem Ministerpräsidenten Einvernehmen hergestellt worden über die Anforderungen, die man an das schienegebundene Projekt MetroExpress zu stellen sind. Dabei hat Bundesverkehrsminister Stolpe deutlich gemacht, dass er das Projekt als eine Gesamtbemühung im Rahmen der Verbesserung des Schienennetzes von Deutschland sieht, also nicht als reines Landesprojekt, sondern als eines von überregionaler Bedeutung.

Wir hatten abgesprochen, dass die Deutsche Bahn AG dazu ein Konzept vorstellt. Es lag uns im Oktober vor und wurde einvernehmlich zwischen Bundesregierung und Landesregierung als nicht tragfähig bewertet. Daraus hat der Bundesverkehrsminister die Konsequenz gezogen, dass die Bundesregierung eine umfassende integrierte Planung für das Produkt Rhein-Ruhr-Express erstellen lassen wird. In meiner Sprache ausgedrückt: eine Machbarkeitsstudie. Die Federführung wird bei der Bundesregierung liegen, und neben uns wird die Deutsche Bahn in diesen Prozess eng eingebunden werden.

Im Augenblick läuft eine europaweite Ausschreibung für diese von der Bundesregierung finanzierte Studie. Die Ausschreibung wird voraussichtlich im März dieses Jahres abgeschlossen sein. Relativ bald danach werden wir wissen, wer Auftragnehmer der Studie sein wird und wie die Erarbeitungsschritte und der Fertigstellungsprozess sein werden. In einer Projektgemeinschaft zwischen Bundesver-

Änderungsanträge der Fraktionen zum Einzelplan 08
im Verkehrsausschuss
zum Haushaltsgesetz 2004/2005

Sachhaushalt

Lfd. Nr. des Antrags	Antragsteller (Fraktion/en)	Antrag (evtl. Begründung)	Abstimmungsergebnis																								
5a (CDU3)	CDU	<p>Kapitel 08 081 Titelgruppe 71 Titel 887 71</p> <p>Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs Zuwelungen zur Förderung der Eisenbahnunternehmen im Schienenpersonennahverkehr nach § 11 ÖPNVG NRW Zuwelungen für Investitionen an Zweckverbände</p> <p><u>Erhöhung des Ansatzes</u></p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: center;">2005</td> <td style="width: 30%; text-align: center;">2004</td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">Ansatz lt. HH 2003</td> <td></td> </tr> <tr> <td>von</td> <td>Euro</td> <td>von</td> <td>196.910.000 Euro</td> </tr> <tr> <td>um</td> <td>Euro</td> <td>um</td> <td>1.000.000 Euro</td> </tr> <tr> <td>auf</td> <td>Euro</td> <td>auf</td> <td>197.910.000 Euro</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">200.000.000 Euro</td> </tr> </table> <p>Begründung: Auch im Verkehrshaushalt muss ein Beitrag zur Haushaltskonsolidierung geleistet werden. Schädlich ist es indessen, im investiven Bereich zu kürzen, da so nur der Investitionsstau fortgeschrieben würde. Wir brauchen Zukunftsinvestitionen im Verkehrsbereich. Deswegen müssen die Haushaltsansätze des Jahres 2003 beibehalten werden bzw. eine angemessene Erhöhung erfolgen.</p>		2005	2004				Ansatz lt. HH 2003		von	Euro	von	196.910.000 Euro	um	Euro	um	1.000.000 Euro	auf	Euro	auf	197.910.000 Euro				200.000.000 Euro	<p>SPD CDU FDP GRÜNE</p>
	2005	2004																									
		Ansatz lt. HH 2003																									
von	Euro	von	196.910.000 Euro																								
um	Euro	um	1.000.000 Euro																								
auf	Euro	auf	197.910.000 Euro																								
			200.000.000 Euro																								

Änderungsanträge der Fraktionen zum Einzelplan 08
im Verkehrsausschuss
zum Haushaltgesetz 2004/2005

Sachhaushalt

Lfd. Nr. des Antrags	Antragsteller (Fraktion/en)	Antrag (evtl. Begründung)	Abstimmungsergebnis																				
11c (CDU5)	CDU	<p>Kapitel 08 084 Straßen- und Brückenbau Titel 777 11 Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen</p> <p><u>Erhöhung des Ansatzes</u></p> <table border="0" data-bbox="798 501 1021 1794"> <tr> <td></td> <td>2005</td> <td></td> <td>2004</td> <td>Ansatz lt. HH 2003</td> </tr> <tr> <td>von</td> <td>43.200.000 Euro</td> <td>von</td> <td>43.200.000 Euro</td> <td></td> </tr> <tr> <td>um</td> <td>4.800.000 Euro</td> <td>um</td> <td>4.800.000 Euro</td> <td></td> </tr> <tr> <td>auf</td> <td>48.000.000 Euro</td> <td>auf</td> <td>48.000.000 Euro</td> <td>48.000.000 Euro</td> </tr> </table> <p><u>Begründung:</u> Beibehaltung der Haushaltsansätze 2003</p>		2005		2004	Ansatz lt. HH 2003	von	43.200.000 Euro	von	43.200.000 Euro		um	4.800.000 Euro	um	4.800.000 Euro		auf	48.000.000 Euro	auf	48.000.000 Euro	48.000.000 Euro	SPD CDU FDP GRÜNE
	2005		2004	Ansatz lt. HH 2003																			
von	43.200.000 Euro	von	43.200.000 Euro																				
um	4.800.000 Euro	um	4.800.000 Euro																				
auf	48.000.000 Euro	auf	48.000.000 Euro	48.000.000 Euro																			

Änderungsanträge der Fraktionen zum Einzelplan 08
im Verkehrsausschuss
zum Haushaltsgesetz 2004/2005

Sachhaushalt

Lfd. Nr. des Antrags	Antragsteller (Fraktion/en)	Antrag (evtl. Begründung)	Abstimmungsergebnis																								
12c (CDU6)	CDU	<p>Kapitel 08 084 Titel 777 12 Straßen- und Brückenbau Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. EUR Gesamtkosten je Maßnahme</p> <p><u>Erhöhung des Ansatzes</u></p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%; text-align: center;">2005</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%; text-align: center;">2004</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%; text-align: center;">Ansatz lt. HH 2003</td> </tr> <tr> <td>von</td> <td>9.000.000 Euro</td> <td>von</td> <td>9.000.000 Euro</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>um</td> <td>1.000.000 Euro</td> <td>um</td> <td>1.000.000 Euro</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>auf</td> <td>10.000.000 Euro</td> <td>auf</td> <td>10.000.000 Euro</td> <td></td> <td>10.000.000 Euro</td> </tr> </table> <p><u>Begründung:</u> Beibehaltung der Haushaltsansätze 2003</p>		2005		2004		Ansatz lt. HH 2003	von	9.000.000 Euro	von	9.000.000 Euro			um	1.000.000 Euro	um	1.000.000 Euro			auf	10.000.000 Euro	auf	10.000.000 Euro		10.000.000 Euro	SPD CDU FDP GRÜNE
	2005		2004		Ansatz lt. HH 2003																						
von	9.000.000 Euro	von	9.000.000 Euro																								
um	1.000.000 Euro	um	1.000.000 Euro																								
auf	10.000.000 Euro	auf	10.000.000 Euro		10.000.000 Euro																						

Änderungsanträge der Fraktionen zum Einzelplan 08
im Verkehrsausschuss
zum Haushaltsgesetz 2004/2005

Sachhaushalt

Lfd. Nr. des Antrags	Antragsteller (Fraktionen)	Antrag (evtl. Begründung)	Abstimmungsergebnis																
13c (CDU7)	CDU	<p>Kapitel 08 084 Straßen- und Brückenbau Titel 777 13 Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans</p> <p><u>Erhöhung des Ansatzes</u></p> <table data-bbox="790 526 997 1780"> <tr> <td></td> <td>2005</td> <td>2004</td> <td>Ansatz lt. HH 2003</td> </tr> <tr> <td>von</td> <td>60.300.000 Euro</td> <td>von</td> <td>60.300.000 Euro</td> </tr> <tr> <td>um</td> <td>6.700.000 Euro</td> <td>um</td> <td>6.700.000 Euro</td> </tr> <tr> <td>auf</td> <td>67.000.000 Euro</td> <td>auf</td> <td>67.000.000 Euro</td> </tr> </table> <p><u>Begründung:</u> Beibehaltung der Haushaltsansätze 2003</p>		2005	2004	Ansatz lt. HH 2003	von	60.300.000 Euro	von	60.300.000 Euro	um	6.700.000 Euro	um	6.700.000 Euro	auf	67.000.000 Euro	auf	67.000.000 Euro	SPD CDU FDP GRÜNE
	2005	2004	Ansatz lt. HH 2003																
von	60.300.000 Euro	von	60.300.000 Euro																
um	6.700.000 Euro	um	6.700.000 Euro																
auf	67.000.000 Euro	auf	67.000.000 Euro																

Änderungsanträge der Fraktionen zum Einzelplan 08
im Verkehrsausschuss
zum Haushaltsgesetz 2004/2005

Sachhaushalt

Lfd. Nr. des Antrags	Antragsteller (Fraktion/en)	Antrag (evtl. Begründung)	Abstimmungsergebnis																								
9	CDU	<p>Kapitel 08 084 Straßen- und Brückenbau Titel 682 90 Zuführungen zum laufenden Betrieb des Landesbetriebs „Straßenbau“</p> <p><u>Reduzierung des Ansatzes</u></p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">2005</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">2004</td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;">Ansatz lt. HH 2003</td> </tr> <tr> <td>von</td> <td>263.851.400 Euro</td> <td>von</td> <td></td> <td>263.938.600 Euro</td> <td></td> </tr> <tr> <td>um</td> <td>11.721.000 Euro</td> <td>um</td> <td></td> <td>13.871.000 Euro</td> <td></td> </tr> <tr> <td>auf</td> <td>252.130.400 Euro</td> <td>auf</td> <td></td> <td>250.067.600 Euro</td> <td>273.456.000 Euro</td> </tr> </table> <p><u>Begründung:</u> Deckung der Erhöhungsvorschläge im Kapitel 08 084</p>		2005		2004		Ansatz lt. HH 2003	von	263.851.400 Euro	von		263.938.600 Euro		um	11.721.000 Euro	um		13.871.000 Euro		auf	252.130.400 Euro	auf		250.067.600 Euro	273.456.000 Euro	SPD CDU FDP GRÜNE
	2005		2004		Ansatz lt. HH 2003																						
von	263.851.400 Euro	von		263.938.600 Euro																							
um	11.721.000 Euro	um		13.871.000 Euro																							
auf	252.130.400 Euro	auf		250.067.600 Euro	273.456.000 Euro																						

Änderungsanträge der Fraktionen zum Einzelplan 08
im Verkehrsausschuss
zum Haushaltsgesetz 2004/2005

Sachhaushalt

Lfd. Nr. des Antrags	Antragsteller (Fraktion/en)	Antrag (evtl. Begründung)	Abstimmungsergebnis																
10	CDU	<p>Kapitel 08 084 Straßen- und Brückenbau Titel 881 90 Zuführungen zu betrieblichen Investitionen des Landesbetriebs „Straßenbau“</p> <p><u>Reduzierung des Ansatzes</u></p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: center;">2005</td> <td style="width: 30%; text-align: center;">2004</td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td>von</td> <td>12.220.000 Euro</td> <td>12.220.000 Euro</td> <td></td> </tr> <tr> <td>um</td> <td>2.550.000 Euro</td> <td>400.000 Euro</td> <td></td> </tr> <tr> <td>auf</td> <td>9.670.000 Euro</td> <td>11.820.000 Euro</td> <td>12.219.900 Euro</td> </tr> </table> <p><u>Begründung:</u> Deckung der Erhöhungsvorschläge im Kapitel 08 084</p>		2005	2004		von	12.220.000 Euro	12.220.000 Euro		um	2.550.000 Euro	400.000 Euro		auf	9.670.000 Euro	11.820.000 Euro	12.219.900 Euro	<p>SPD CDU FDP GRÜNE</p> <p style="text-align: right;">Ansatz lt. HH 2003</p>
	2005	2004																	
von	12.220.000 Euro	12.220.000 Euro																	
um	2.550.000 Euro	400.000 Euro																	
auf	9.670.000 Euro	11.820.000 Euro	12.219.900 Euro																

ANTRÄGE ZU ART. 8

Änderungsanträge der Fraktionen zum Einzelplan 08
im Verkehrsausschuss
zum Haushaltsbegleitgesetz 2004/2005

Lfd. Nr. des Antrags	Antragsteller (Fraktion/en)	Antrag (evtl. Begründung)	Abstimmungsergebnis
	SPD / Bündnis 90/Die Grünen	<p>Im Haushaltsbegleitgesetz 2004/2005 wird</p> <p>Artikel 8 -</p> <p>Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen</p> <p>wie folgt geändert:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nummer 2 erhält folgende Fassung: 2. In § 11 Abs. 2 Satz 4 werden die Wörter „je Kooperationsraum“ gestrichen. 	SPD CDU FDP GRÜNE

Lfd. Nr. des Antrags	Antragsteller (Fraktion/en)	Antrag (evtl. Begründung)	Abstimmungsergebnis
		<p>2. Es wird folgende neue Nummer 3 eingefügt:</p> <p>3. § 14 Abs. 2 Satz 1 wird wie folgt neu gefasst:</p> <p>„Kreise und kreisfreie Städte erhalten jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von 150.000 EUR, Zweckverbände jeweils eine jährliche Pauschale in Höhe von 350.000 EUR als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifs sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen.“</p> <p>3. Nummer 3 (alt) wird zu Nummer 4 (neu).</p>	

Lfd. Nr. des Antrags	Antragsteller (Fraktion/en)	Antrag (evtl. Begründung)	Abstimmungsergebnis
		<p>Begründung:</p> <p>Zu 1. und 2.:</p> <p>Die Reduzierung der Pauschale ist zur Konsolidierung des Haushaltes notwendig. Der gesetzlich kodifizierte Mindestumfang der vom Land zu finanzierenden SPNV-Leistungen (Stand 2003: 98,8 Mio. Zug-Kilometer) bleibt hingegen unangetastet. Um die Einsparungsziele der Landesregierung aber in Gänze realisieren zu können, ist die künftige Ausweitung dieses SPNV-Angebotes nur beschränkt möglich. Dies erfordert vor dem Hintergrund des Ziels der Sicherung eines bedarfsgerechten SPNV-Angebotes eine Flexibilisierung des Finanzmitteleinsatzes, die eine kooperativ-anspruchsbereichende Beurteilung der Bedarfsgerechtigkeit voraussetzt. Diese Notwendigkeit besteht insbesondere im Jahr 2004, da die mit der Pauschalenkürzung verbundenen Einsparungen erst nach Inkrafttreten des Gesetzes eintreten; vor Inkrafttreten steht den kommunalen Gebietskörperschaften eine zeitadäquate, sich an der Geltung der unterschiedlichen Rechtslagen bemessende Pauschale zu.</p> <p>Zu 3.:</p> <p>Redaktionelle Folge der Aufnahme von Nummer 2.</p>	