



Verkehrsausschuss

7. Sitzung (öffentlich)

8. Februar 2001

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 16.20 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenografin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

1 Konzept der ehemaligen "Regierungskommission Bahn" zur Strukturreform der Bahn zügig umsetzen - Trennung von Netz und Betrieb

Antrag der Fraktion der F.D.P.

Drucksache 13/319

Ausschussprotokoll 13/120

1

Franz-Josef Kniola (Staatsminister a. D.) berichtet.

Der Antrag wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und F.D.P. abgelehnt.

2 Haushalt 2001

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksachen 13/400 und 13/620

Vorlagen 13/250, 13/252 und 13/253

Ausschussprotokoll 13/145

8

Minister Ernst Schwanhold führt in die Ergänzungsvorlage ein; es schließt sich eine Aussprache an.

3 Integrierte Gesamtverkehrsplanung in NRW endlich entschlossen vorantreiben

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 13/607

14

Der Antrag wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und F.D.P. abgelehnt.

4 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW)

Gesetzentwurf der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 13/622

18

Der Ausschuss beschließt, zum Thema des Gesetzentwurfs - Einsatz von Regionalisierungsmitteln für Schienenersatzverkehre in Schwachlastzeiten - eine schriftliche Expertenanhörung durchzuführen. Die Einzelheiten werden noch im Sprecherkreis festgelegt.

5	NRW-Luftverkehrskonzeption 2010	
	Vorlage 13/350	19

Minister Ernst Schwanhold berichtet und beantwortet Fragen.

6	Umsetzung des NRW-Tickets	25
----------	----------------------------------	----

Minister Ernst Schwanhold trägt vor.

7	Auswärtige Termine	27
----------	---------------------------	----

Der Ausschuss beschließt Folgendes:

Die Verkehrsausschusssitzung am 5. April 2001 wird in Krefeld bei der Firma Siemens durchgeführt.

Die Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen werden vom 6. bis 8. Juni 2001 besucht.

Am 20. Juni 2001 wird sich der Ausschuss nach der Plenarsitzung über den nächtlichen Frachtverkehr in Köln/Bonn informieren.

Nächste Sitzung: 8. März 2001

ob dies ein Staatsbetrieb oder ein Betrieb mit unterschiedlichen Trägerschaften übernehmen solle.

Natürlich könne man solche Anträge ohne Neuigkeitswert beschließen; er wolle aber auch aus Sicht des Verkehrsministers sagen, dass sie in der Diskussion nicht hilfreich seien. Wenn ein solcher Antrag angenommen werde, werde von ihm ein Lösungsvorschlag verlangt. Dieser sei jedoch nicht im Antrag enthalten.

Abstimmungsergebnis siehe Beschlussprotokoll.

2 Haushalt 2001

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksachen 13/400 und 13/620

Vorlagen 13/250, 13/252 und 13/253

Ausschussprotokoll 13/145

Minister Ernst Schwanhold führt in die erste Ergänzungsvorlage ein:

Die Landesregierung hat am 9. Januar 2001 eine Ergänzung des Haushaltsentwurfs 2001 beschlossen, die Ihnen als Drucksache 13/620 vorliegt und heute Gegenstand der Beratungen des Verkehrshaushaltes ist. Die Ergänzungsvorlage beinhaltet insbesondere die sich aus dem Zweiten Modernisierungsgesetz vom 09.05.2000 ergebenden Änderungen. Das Wirtschafts- und Verkehrsministerium ist von diesem Gesetz und damit auch von der Ergänzungsvorlage in einer Vielzahl von Punkten betroffen:

Die Aufgaben des Landesoberbergamtes wurden der Bezirksregierung Arnberg übertragen.

Die Aufgaben der Seemannsämler werden seit Beginn des Jahres 2001 von der Bezirksregierung Düsseldorf wahrgenommen.

Das Geologische Landesamt und die Eichverwaltung wurden in Landesbetriebe umgewandelt.

Die bislang im Einzelplan des Innenministeriums veranschlagten Stellen der Fachbeamten wurden in die Einzelpläne der Fachressorts überführt.

Schließlich - das war sicherlich die anspruchvollste Aufgabe - sind die bislang von den Landschaftsverbänden im Bereich der Straßenbauverwaltung wahrgenommenen Aufgaben in die Trägerschaft des Landes übergeleitet worden. - Der Ordnung halber will ich darauf hinweisen, dass da noch ein Verfahren anhängig ist.

Der Verkehrshaushalt ist von den Veränderungen durch die Ergänzungsvorlage in zwei Punkten betroffen:

1. durch die Verlagerung der Aufgaben der Seemannsämtler auf die Bezirksregierung Düsseldorf,
2. durch die haushaltsmäßigen Konsequenzen aus der Gründung des Landesbetriebes Straßenbau, die mit Abstand bedeutendste Veränderung des Haushaltsentwurfs 2001.

Zu 1: Ich erwähne diesen eher unbedeutenden Punkt nur der Vollständigkeit halber. Die bislang im Kapitel 08 083 veranschlagten Erstattungen von Verwaltungsausgaben in Höhe von 40.000 DM an die Stellen, die bislang die Aufgaben der Seemannsämtler wahrgenommen haben, entfallen ersatzlos.

Zu 2: Ich möchte Ihnen dies kurz erläutern und darf Ihnen zu diesem Zweck zunächst die Rahmenbedingungen und die Systematik der Veranschlagung im Haushalt darstellen.

Für den Landesbetrieb Straßenbau ist, wie es § 26 Landeshaushaltsordnung für Landesbetriebe grundsätzlich vorsieht, ein Wirtschaftsplan aufgestellt worden. Dieser Wirtschaftsplan besteht aus einem Erfolgsplan, einem Finanzplan und einer Stellenübersicht.

Während im Erfolgsplan die im laufenden Jahr voraussichtlich anfallenden Aufwendungen und Erträge nach Art einer Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen sind, enthält der Finanzplan den für Verwaltung und Betrieb notwendigen Investitionsbedarf.

In der zum Wirtschaftsplan gehörenden Stellenübersicht sind sowohl die Planstellen für die Beamten als auch die Stellen für Angestellte, Arbeiter und Auszubildende aufgeführt. Darüber hinaus sind die Planstellen für die Beamten, weil § 26 Landeshaushaltsordnung das so vorschreibt, noch einmal im Kapitel 08 084 unter Titel 422 10 nachgewiesen.

Der Wirtschaftsplan ist als Beilage 5 zum Einzelplan 08 auf den Seiten 364 bis 374 der Ergänzungsvorlage abgedruckt.

Nicht im Wirtschaftsplan enthalten sind die investiven Ausgaben für den Landesstraßenbau und für den Radwegebau, also für

- die Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen,
- den Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Millionen DM Gesamtkosten,
- die Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans und
- den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen.

Diese Ausgaben sind nach wie vor separat und in unveränderter Höhe im Straßenbaukapitel des Einzelplans 08 veranschlagt. Sie werden dem Landesbetrieb als so genannte Drittmittel zur Verfügung gestellt.

In die Ergänzungsvorlage sind diese Ausgaben nur deshalb noch einmal aufgenommen worden, weil sie aus haushaltssystematischen Gründen als eigene Baumaßnahmen des

Landes bei anderen Titelnummern, und zwar bei den Titeln 777 11 bis 777 14 veranschlagt werden müssen.

Zahlenmäßig ergibt sich für den Landesbetrieb Straßenbau das folgende Bild:

Der Erfolgsplan des Landesbetriebes weist für Verwaltung und Betrieb einen Aufwand von rund 572,9 Millionen DM und für die Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesfernstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen einen Aufwand von rund 331,3 Millionen DM nach. Der Gesamtaufwand liegt somit bei 904,2 Millionen DM.

Diesem Aufwand stehen Erträge insbesondere aus Erstattungen des Bundes in Höhe von insgesamt rund 247,9 Millionen DM gegenüber.

Aus der Differenz zwischen Aufwand und Ertrag ergibt sich der Fehlbetrag im Erfolgsplan, der bei 656,3 Millionen DM liegt und den das Land im Haushaltsplan als Zuführung veranschlagt hat.

Der Finanzplan weist einen Investitionsbedarf in Höhe von 52,7 Millionen DM aus, der in Höhe von rund 8,8 Millionen DM aus Zuweisungen des Bundes und der Kommunen und in Höhe von 20 Millionen DM aus Abschreibungen finanziert wird.

Der verbleibende Betrag von 23,9 Millionen DM wird ebenfalls aus Zuführungen finanziert, die im Haushaltsplan des Landes veranschlagt sind.

Für die Zuführungen zum Finanzplan und zum Erfolgsplan ist in der Ergänzungsvorlage die neue Titelgruppe 90 eingerichtet worden. Die Zuführungen betragen insgesamt rund 680,2 Millionen DM.

Enthalten sind in diesen Zuführungen

- die bislang in Kapitel 08 084 Titel 653 10 mit 130 Millionen DM veranschlagten Ausgaben für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen,
- die bislang in Kapitel 08 084 Titel 653 20 mit rund 139,3 Millionen DM veranschlagten Ausgaben für die betriebliche Unterhaltung der Landesstraßen und
- die bislang in Kapitel 08 080 Titelgruppe 80 mit rund 1,1 Millionen DM veranschlagten Ausgaben für die Referendarausbildung.

Unter Berücksichtigung dieser Positionen ergeben sich für den Verkehrshaushalt somit zunächst einmal Mehrausgaben in Höhe von 409,8 Millionen DM. Diese Mehrausgaben entsprechen dem Saldo der Minderausgaben bei Kapitel 08 080 in Höhe von 1,1 Millionen DM und der Mehrausgaben bei Kapitel 08 084 in Höhe von 410,9 Millionen DM.

Bei der Bewertung der Mehrausgaben im Verkehrshaushalt ist zu berücksichtigen, dass der Erfolgsplan des Landesbetriebes einige Positionen enthält, die haushaltsneutral sind, die also im Erfolgsplan als Aufwand berücksichtigt worden sind und die sich deshalb auch auf die Höhe der Zuführungen aus dem Landeshaushalt auswirken, aber an anderer Stelle des Landeshaushalts wieder vereinnahmt werden.

Diese Positionen, die insbesondere aus kalkulatorischen Gründen zu berücksichtigen sind, machen insgesamt rund 31,2 Millionen DM aus. Davon entfallen allein 28,8 Millionen DM auf den pauschal mit 30 % der Bezüge der Beamten veranschlagten Versorgungszuschlag.

Die echten Mehrausgaben des Verkehrshaushalts betragen demnach 378,6 Millionen DM.

Ich will der Vollständigkeit halber noch zwei Bemerkungen anfügen:

Erstens. Aus der Verstaatlichung der Straßenbauverwaltung ergeben sich auch in anderen Einzelplänen Mehrausgaben, die sich auf insgesamt rund 20 Millionen DM belaufen. Den Mehrausgaben gegenüber steht die Befrachtung des GFG in Höhe von 310 Millionen DM.

Zweitens. Wir sollten den Landesbetrieb Straßenbau, in dem die sehr unterschiedlichen Strukturen der beiden bisherigen kommunalen Straßenbauverwaltungen aufeinander treffen, nicht überfordern, auch nicht in finanzieller Hinsicht. Dennoch - auch das muss deutlich gesagt werden - erwartet die Landesregierung, dass auf Dauer eine Reduzierung der Zuführungen eintritt.

Abschließend möchte ich Sie noch darüber unterrichten, dass die Landesregierung am 6. Februar 2001 eine zweite Ergänzung des Haushaltsgesetzes beschlossen hat - nur etwa halb so dick wie die erste. Diese zweite Ergänzung beinhaltet vor allem die haushaltsmäßige Umsetzung der Errichtung des Bau- und Liegenschaftsbetriebs. Der Verkehrshaushalt - das wird diesen Ausschuss besonders interessieren - ist von dieser zweiten Ergänzung nicht betroffen.

Günter Langen (CDU) führt aus, ihm sei aufgefallen, dass in der Ergänzungsvorlage 410 Millionen DM mehr für Kapitel 08 084 veranschlagt worden seien; vorher seien es 310 Millionen DM gewesen. Er bittet um Auskunft, ob dieser Unterschied von 100 Millionen DM mit der Umwandlung in den Landesbetrieb Straßenbau zusammenhänge.

Peter Eichenseher (GRÜNE) bezieht sich ebenfalls auf den Landesbetrieb Straßenbau, da dort die größten Verschiebungen und Haushaltsauswirkungen stattfänden. Der Landesbetrieb habe einen Mehrbedarf von 70 bis 80 Millionen DM. Er fragt, ob es nach der Verwaltungsstrukturreform, die zu Kostenreduzierungen und Effizienzsteigerungen hätte führen sollen, sinnvoll sei, dem neuen Betrieb im ersten Jahr seines Bestehens eine Superausstattung von 70 Millionen DM zusätzlich zu geben. Vielleicht wäre es angemessener, einem startenden Betrieb aufzugeben, dass er sparen und Leistung erbringen müsse. Er glaube nicht, dass es gelinge, zukünftig die Zuführungen zu senken. Er selbst halte es für besser, dem Betrieb im ersten Jahr eine deutliche Unterausstattung zuzumuten - der Liegenschaftsbetrieb mache im ersten Jahr angeblich auch 400 Millionen DM Minus -, um bei Bedarf über eine höhere Ausstattung zu sprechen.

Kürzungsfähig erscheine ihm die Überausstattung bei der Entwurfsbearbeitung für Bundesfernstraßen. 130 Millionen DM der Planungskosten würden vom Land getragen. Man lasse zu viele Schubladenplanungen produzieren, die in den nächsten 10 bis 20 Jahren nie zu finanzieren seien.

Gerhard Lorth (CDU) legt dar, er habe die Ausführungen des Ministers so verstanden, dass unter dem Strich, gesund gerechnet, lediglich Mehrkosten von 20 Millionen DM entstünden. Nach Schätzungen der CDU komme auf das Land ein Mehrbetrag von rund 100 Millionen DM zu. Die volle Wahrheit werde man aber erst durch weiteres Nachfragen hier im Ausschuss und in den Regionalräten erfahren. Allein die Schnittstellenerhöhung von zwei auf fünf Regierungspräsidien führe zu mehr Abstimmungs- und Koordinierungsbedarf und damit zu mehr Personal, aber nicht zur Einstellung von mehr Ingenieuren. Er könne sich nicht vorstellen, dass das mit 30 Stellen bewältigt werden könne. Dies sei auch für das Prinzip der schlankeren Verwaltung vor allem in den Ministerien kontraproduktiv, wenn sich ein Ministerium Aufgaben suche und sie von den Landschaftsverbänden nach oben verlagere anstatt dezentral zu arbeiten.

Deswegen wünsche man sich, dass die Landesregierung dezidiert darstelle, welche Stellenauswirkungen in den fünf Regierungspräsidien und im Ministerium aufträten. Eine allgemeine Stellenübersicht genüge nicht; denn mehr Aufgaben bedeuteten auch mehr Personal. Er frage, ob es zutreffe, dass ganze Abteilungen zu den Regierungspräsidenten verlagert worden seien und ob das bedeute, dass etwa die ÖPNV-Förderung nicht mehr an einer, sondern an fünf Stellen angesiedelt sei.

Alle Bemühungen, die bei der Reform des Straßenbaus bei den Landschaftsverbänden in den letzten Jahren zwecks Stellenabbau und Effizienzsteigerung erfolgt seien, würden nun durch dieses Gesetz konterkariert. Unter dem Strich werde der Steuerzahler mehr belastet. Die Synergieeffekte, über die die Landesregierung ständig spreche, träfen nicht zu. An dieser Stelle werde deutlich, was die kommunale Familie in den letzten Jahren zur Entlastung des Landesstraßenbaus beigetragen habe, der bei den so genannten U-A-III-Mitteln chronisch unterfinanziert gewesen sei. Dieser Ansatz sei immer wieder zulasten der Kommunen nach unten verschoben worden. Die Unterdeckung habe immer in der Größenordnung von 100 Millionen DM gelegen. Für den Bundesverkehrswegeausbauplan seien zwar auch nicht genügend Mittel geflossen, aber immerhin sei mehr für die Unterhaltung bezahlt worden.

Als Fazit sei festzuhalten, dass man sich in dieser Zeit, in der Rot-Grün für die Unterhaltung der maroden Landesstraßen nicht genügend Geld zur Verfügung stelle, aber den Luxus leiste, 100 Millionen DM mehr auszugeben, ohne dass auch nur eine Straße mehr erneuert werde.

Minister Ernst Schwanhold bittet, nicht Zahlen miteinander zu vergleichen, die nicht vergleichbar seien. Zahlen mit politischer Gewichtung dürften nicht mit tatsächlichen Kostenstellen und Aufwendungen in Beziehung gesetzt werden, um aus der Differenz die Mehrkosten zu errechnen. So einfach gehe das nicht. Die Debatte um das Zweite Modernisierungsgesetz sei noch nicht so lange her. Der Betrag von 310 Millionen DM aus GVFG-Mitteln sei den rund 400 Millionen DM gegenzurechnen. Die 400 Millionen DM seien eine politische

Zahl, die gegriffen worden sei, ohne den von den Landschaftsverbänden, die diese Aufgabe bisher wahrgenommen hätten, aufgewendeten Betrag auf Heller und Pfennig nachzurechnen. Das heiße aber nicht, dass diese politische Zahl auch den tatsächlichen Ausgaben entspreche.

Die Ausgaben und die Aufwendungen seien bei den Landesbetrieben in der Höhe gewesen, wie man sie jetzt auszuweisen habe. Es gebe keine zusätzlichen Stellen, keine zusätzlichen Aufwendungen außer relativ bescheidenen Ausstattungen im Bereich von EDV und anderen Dienstleistungen, die notwendig seien.

Er warne vor einer Debatte, die Planungsmittel für Bundes- und Landesstraßen zurückzufahren. Man hoffe, vonseiten des Bundes für den Ausbau der Bundesstraßen in Zukunft mehr Geld zu bekommen. Mehr Gelder erhalte man nur für durchfhrungsreife Projekte. Sonst flssen die Gelder in andere Bundesländer.

In seiner ersten abschließenden Bemerkung habe er gesagt, dass sich aus der Verstaatlichung der Straßenbauverwaltung auch in anderen Einzelplänen Mehrausgaben von rund 20 Millionen DM ergäben. Er habe darauf hingewiesen, dass dies Ausgaben seien, die zu den rund 90 Millionen DM Differenz, die er eben versucht habe zu erläutern, noch in anderen Positionen haushaltswirksam würden. Auch hier gehe es nicht um zusätzliche Kosten, sondern um gegriffene Zahlen.

Nachdem das Modernisierungsgesetz beschlossen worden sei, müsse nun wenigstens auch die Zeit gewährt werden, um die notwendigen Umstrukturierungen, die sich daraus ergäben, zu organisieren. Die Landesbetriebe arbeiteten erst seit dem 1. Januar 2001, also seit anderthalb Monaten. In so kurzer Zeit Einsparungen und Stellenabbau zu verlangen, entspreche nicht der Realität und auch nicht der Praxis in privatwirtschaftlichen Unternehmungen. Auch in privaten Unternehmen würden Umstrukturierungen vorgenommen, die zunächst mit höheren Aufwendungen verbunden seien, denen dann eine schnelle Amortisationsphase folge. Das könne auch der Landtag erwarten; er wage aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Prognose darüber, ob man diese Erwartung erfüllen könne. Manches spreche dafür, dass es gelinge.

Die Stellenpläne und die zusätzlichen Aufwendungen, die bei den Bezirksregierungen aufgelaufen seien, wolle man gerne detailliert darstellen. Es gehe aber nicht um fünf Abteilungen bei fünf Bezirksregierungen; das finde nicht statt. Mittelfristig würden Stellen abgebaut.

Vorsitzender Manfred Hemmer ersucht die Fraktionen, die Anträge für die abschließenden Haushaltsberatungen rechtzeitig vorzulegen.