



Verkehrsausschuss

32. Sitzung (öffentlich)

2. Oktober 2002

Düsseldorf – Haus des Landtags

11.00 Uhr bis 13.25 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)
 Günter Langen (CDU) (stellv.)

Stenograf: Thilo Rörtgen

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:	Seite
1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2003 (Haushaltsgesetz 2003) und Gesetz zur Änderung der Verordnung über die Gewährung von Beihilfen in Krankheits-, Geburts- und Todesfällen (Beihilfenverordnung - BVO)	1
 Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 13/2800 Vorlagen 13/1597 und 13/1598	
a) Staatssekretär Jörg Hennerkes führt in den Verkehrsetat ein. Die Aussprache darüber findet in der nächsten Sitzung statt.	1
b) Der Ausschuss überweist die entsprechenden Ansätze des Einzelplans 08 zum Personalhaushalt an den Unterausschuss "Personal" des Haushalts- und Finanzausschusses.	9

2 Mittelfristige ÖPNV-Finanzplanung 9

Dem Bericht von Staatssekretär Jörg Hennerkes schließt sich eine
Aussprache an.

**3 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen
Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV
(Regionalisierungsgesetz NRW)** 15

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 13/2706

Der Ausschuss führt die erste Beratung des Gesetzentwurfes durch.

Bezüglich der Fragen des Abgeordneten Rommelspacher bittet er darum, die Antworten allen Fraktionen zur Verfügung zu stellen.

Auf eine Anmerkung des **Gerhard Wächter (CDU)** teilt **MR Wille (MWMEV)** mit, das Verfahren für die zweite Stufe solle in Kürze in Angriff genommen werden. Von den Bezirksregierungen werde es in Abstimmung mit den Regionalräten und den Verkehrsunternehmen dazu Vorschläge geben. Die Auswahl der Maßnahmen solle vor Ort stattfinden. Es sei geplant, im Jahre 2002 Bewilligungen für die zweite Stufe auszusprechen, und zwar in einer Größenordnung von 10 Millionen €.

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

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 13/2706

- erster Beratungsdurchgang -

Gerhard Wächter (CDU) führt aus, man müsse alles daran setzen, einen leistungs- und kundenorientierten öffentlichen Personennahverkehr zu bekommen. Er wolle konzentrieren, dass mit der Einführung des Regionalisierungsgesetzes, was den ÖPNV und SPNV betreffe, viel erreicht worden sei. Im Wesentlichen gehe es mit der Novellierung des Gesetzes darum, die Strukturen zu optimieren. Geklärt werden müsse jedoch der zukünftige Stellenwert des Metrorapids. Es sei bekannt, dass sich die CDU-Fraktion gegen den Metrorapid ausgesprochen habe, und zwar nicht zuletzt vor dem Hintergrund der dramatischen Finanzsituation, die sich nicht nur für das Jahr 2003, sondern auch für die nachfolgenden Jahre darstelle. Von daher sei er gespannt, wie sich in diesem Bereich die Grünen im Rahmen der Koalitionsvereinbarung positionieren würden. Seiner Ansicht nach wäre es sinnvoll gewesen, ein Metrorapidgesetz einzubringen, damit die Transparenz der gesamten Finanzierung offenkundig werde. Dies sei seinerzeit auf Bundesebene geschehen, wodurch klare Strukturen hätten geschaffen werden können.

Bezüglich der Managementgesellschaft stelle sich die Frage, ob dies eine Landesgesellschaft sein solle, oder ob es unter dem Stichwort "regionalisierte Verantwortung" nicht besser wäre, wenn sich das Land an dieser Gesellschaft nur beteilige, aber nicht sozusagen eine Vorherrschaft ausübe. Darüber hinaus sei er interessiert zu erfahren, wofür die 12 Milliarden €, die für die Managementgesellschaft vorgesehen seien, verwendet werden sollten.

In § 11 Abs. 2 des Gesetzentwurfs der Landesregierung werde ausgeführt, dass das bedarfsgerechte SPNV-Angebot je Kooperationsraum die im Jahr 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen nicht unterschreiten dürfe. Bei der Anhörung hätten insbesondere die Ver-

Verkehrsausschuss
32. Sitzung (öffentlich)

02.10.2002
rt-be

kehrverbände deutlich gemacht, dass es seitens des Landes keine verlässliche Finanzierung gebe. Diese Auffassung werde von seiner Fraktion unterstützt. Seiner Ansicht nach müsse in dem Regionalisierungsgesetz aufgeführt sein, wie die Finanzierung sichergestellt werden solle.

Es gebe also einige Punkte, die seine Fraktion nicht mittragen könne. Dies gelte insbesondere für das Großprojekt Metrorapid. Die entscheidende Frage sei, ob eine solche Integration möglich sei und - wenn ja - zu welchen Konditionen und zu wessen Lasten. Die Integration des Metrorapid werde sehr wichtig sein, um die notwendige Akzeptanz bei den Verkehrsverbänden zu erreichen. Für ihn, der aus dem ländlichen Raum komme, bestehe nach wie vor die Befürchtung, dass der Metrorapid trotz aller Beteuerung in Bezug auf ÖPNV und SPNV zu Lasten des ländlichen Raumes gehen werde.

Gerhard Wirth (SPD) legt dar, seine Fraktion befinde sich derzeit in der Auswertung der zu diesem Thema durchgeführten Anhörungen und in Abstimmung mit dem Koalitionspartner. Seine Fraktion wolle in dem Regionalisierungsgesetz die Managementgesellschaft noch stärker manifestieren, als das in dem Gesetzentwurf vorgeschlagen worden sei. Es bestehe keinen Zweifel daran, dass man mit der Managementgesellschaft zu Zielen kommen, die im ÖPNV und SPNV schon seit vielen Jahren verfolgt würden, nämlich z. B. eine einheitliche Tarifierung.

In den 12 Millionen € Finanzmittel, die der Managementgesellschaft zur Verfügung gestellt werden sollten, seien die Verbundmittel für die Zweckverbände, nämlich pro Zweckverband 1 Million €, enthalten. Es werde also lediglich von 9 Millionen € auf 12 Millionen € aufgestockt, was seiner Ansicht nach auch richtig sei. Die Managementgesellschaft werde die Aufgabe haben, die Gelder zu verteilen.

Vor dem Hintergrund, dass sich die CDU-Fraktion gegen den Metrorapid ausgesprochen habe, erstaune es ihn, dass nun die CDU-Fraktion die Einbringung eines Gesetzentwurfes zum Metrorapid fordere.

Die Ausführung, dass sich das Land beim Metrorapid finanziell übernehme, weise er zurück, und zwar vor dem Hintergrund, dass ab dem 15. Dezember 2002 die Anzahl der Zugkilometer auf 98,8 Millionen Zugkilometer erhöht werde. Darüber hinaus sei in dem gemeinsamen Antrag zum Thema Metrorapid deutlich ausgewiesen worden, wo es im ÖPNV-Bereich und im SPNV-Bereich Steigerungen geben werde, nämlich insbesondere im ländlichen Raum.

Christof Rasche (FDP) lässt verlauten, die Aufnahme des Metrorapid in das Regionalisierungsgesetz sei eine logische Konsequenz aus der bisherigen Politik und werde von seiner Fraktion unterstützt. Begrüßt werde auch der § 11, und zwar im Hinblick darauf, dass nunmehr wieder der Schienenersatzverkehr aufgenommen werden solle, der in Teilbereichen und zu gewissen Stunden effektiver und günstiger fahre als reine Schienenpersonennahverkehre. Im Gesetzentwurf werde jedoch nicht die konkrete Vergabe von Verkehrsleistungen verbunden mit landesweiten Ausschreibungsstandards geregelt. Der Abgeordnete ist interessiert zu erfahren, warum dies nicht geschehen sei.

Hinsichtlich der Fahrzeugpools stelle sich die Frage, ob nicht eine private Gesellschaft den Bereich Fahrzeugpool besser abdecken könne als eine staatliche, wie das andere Bundesländer geregelt hätten. Seiner Auffassung nach müsse es auch bei den Fahrzeugen einheitliche Standards geben, damit die Fahrzeuge regionalübergreifend eingesetzt werden könnten.

Bezüglich der Managementgesellschaft müsse es eine konkrete Aufgabenbeschreibung geben. Es gebe derzeit neun Zweckverbände, deren Zusammenarbeit jedoch nicht den Wünschen entspreche. Vor diesem Hintergrund sei es zu begrüßen, dass eine Managementgesellschaft eingerichtet werden solle, die die Aufgabe habe, die Zusammenarbeit zwischen den neun Zweckverbänden zu verbessern. Der Abgeordnete möchte wissen, ob die Landesregierung die Zusammenlegung einzelner Zweckverbände in Erwägung gezogen habe.

Dr. Thomas Rommelpacher (GRÜNE) teilt mit, bezüglich des Regionalisierungsgesetzes könne er sich den Ausführungen des Abgeordneten Wirth voll anschließen.

Die Einrichtung einer Managementgesellschaft begrüße seine Fraktion sehr. Bei aller Leistungsfähigkeit nach innen gebe es gerade bei dem Übergang von Region von Region erhebliche Schwierigkeiten.

Seine Fraktion begrüße auch, dass der Metrorapid in das Regionalisierungsgesetz aufgenommen und damit dem übrigen SPNV gleichgestellt worden sei.

Gerhard Wächter (CDU) bemerkt, seines Wissens habe es zwischen den Verbänden sehr gute Kooperationen gegeben, und zwar z. B. im Bereich einheitliche Tarifierung und Standardisierung. Darüber hinaus sei zu bedenken, dass nach bisherigen Informationen die Agentur der Zweckverbände die gleiche Zielrichtung habe, wie sie die Managementgesellschaft haben solle. Von daher meine er, dass es einer Managementgesellschaft nicht bedürfe.

StS Jörg Hennerkes (MWMEV) führt aus, in dem Gesetzentwurf werde ausgeführt, dass die Zweckverbände und das Land gemeinsam eine Managementgesellschaft gründen sollten. Insofern werde die Managementgesellschaft keine Landesgesellschaft sein.

Von den 12 Millionen €, die die Managementgesellschaft erhalten solle, würden 9 Millionen € an die Verbände weitergegeben werden. Diesen Betrag erhielten die Verbände bereits heute. Von daher werde diese Gesellschaft lediglich über ein Handlungsvolumen von 3 Millionen € verfügen.

In seinen Ausführungen habe er darauf hingewiesen, dass unterschiedliche Optimierungsmaßnahmen ergriffen werden müssten, um mit den zur Verfügung stehenden Mitteln einen größeren Nutzen zu erzielen. Dies gelte auch für Organisationsangelegenheiten. Es gebe eine ganze Reihe von Aufgaben, z. B. koordinierte Planung, Organisation und Ausgestaltung des überregionalen SPNV, die effektiver und wirkungsvoller von einer Managementgesellschaft geleistet werden könne.

Verkehrsausschuss
32. Sitzung (öffentlich)

02.10.2002
rt-be

Hinsichtlich des Fahrzeugpools sei dem Gesetzentwurf zu entnehmen, dass es ein staatlicher Fahrzeugpool sein könne. Er könne sich jedoch genauso gut vorstellen, dass ein Fahrzeugpool privat vorgehalten werde. Es gehe darum, die Hemmnisse beim Zugang zum Wettbewerb auf der Schiene, die u. a. darin bestünden, dass die Verfügbarkeit von Fahrzeugen nicht überall gewährleistet sei, zu überwinden.

Das Regionalisierungsgesetz könne seiner Ansicht nach nicht konkrete Randbedingungen für Ausschreibungen und technische Standards beinhalten. Dafür gebe es Fachgesetze. Dies sei auch auf Bundesebene so geregelt.

Bei der Frage, ob die Agentur der Zweckverbände nicht das Gleiche leisten könne wie eine Managementgesellschaft, sei zu bedenken, dass ein eingetragener Verein aus seiner Sicht im wirtschaftlichen Bereich nicht tätig werden könne. Insofern halte er die Einrichtung einer Managementgesellschaft für notwendig.

Gerhard Wirth (SPD) teilt mit, SPD- und Grüne-Fraktion hätten in Vorbereitung des Gesetzentwurfes im Landtag einen Beschluss gefasst, wie das Gesetz strukturell gefasst werden solle. Natürlich habe man sich bereits damals Gedanken darüber gemacht, ob eine Managementgesellschaft eingerichtet werden solle. In diesem Zusammenhang sei auf die Verwaltungsvorschrift zum Gesetz der Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV aus dem Jahre 1996 hinzuweisen, der zu entnehmen sei, dass die Zweckverbände z. B. kommunale Arbeitsgemeinschaften bilden könnten. Ferner werde dort ausgeführt, dass die Zweckverbände zum Zwecke der Zusammenarbeit nach § 6 einen gemeinsamen Zweckverband sowie gemeinsame Managementeinheiten gründen könnten. Dies sei jedoch bislang nicht geschehen. Vor diesem Hintergrund lege seine Fraktion großen Wert darauf, dass eine Managementgesellschaft eingerichtet werde.

Weitere Wortmeldungen ergaben sich nicht.

Gerhard Wächter (CDU) bedankt sich für die gute, kollegiale und freundschaftliche Zusammenarbeit und gibt seiner Hoffnung Ausdruck, dass der Kontakt auch nach seinem Wechsel zum Deutschen Bundestag bestehen bleibe.

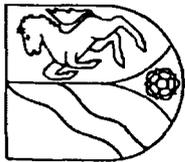
gez. Hemmer
Vorsitzender

gez. Langen
stellvertretender Vorsitzender

Anlage

beh/18.10.2002/29.10.2002

400



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

NRW.

Präsentation

- Darstellung der mittelfristigen ÖPNV-Finanzplanung -



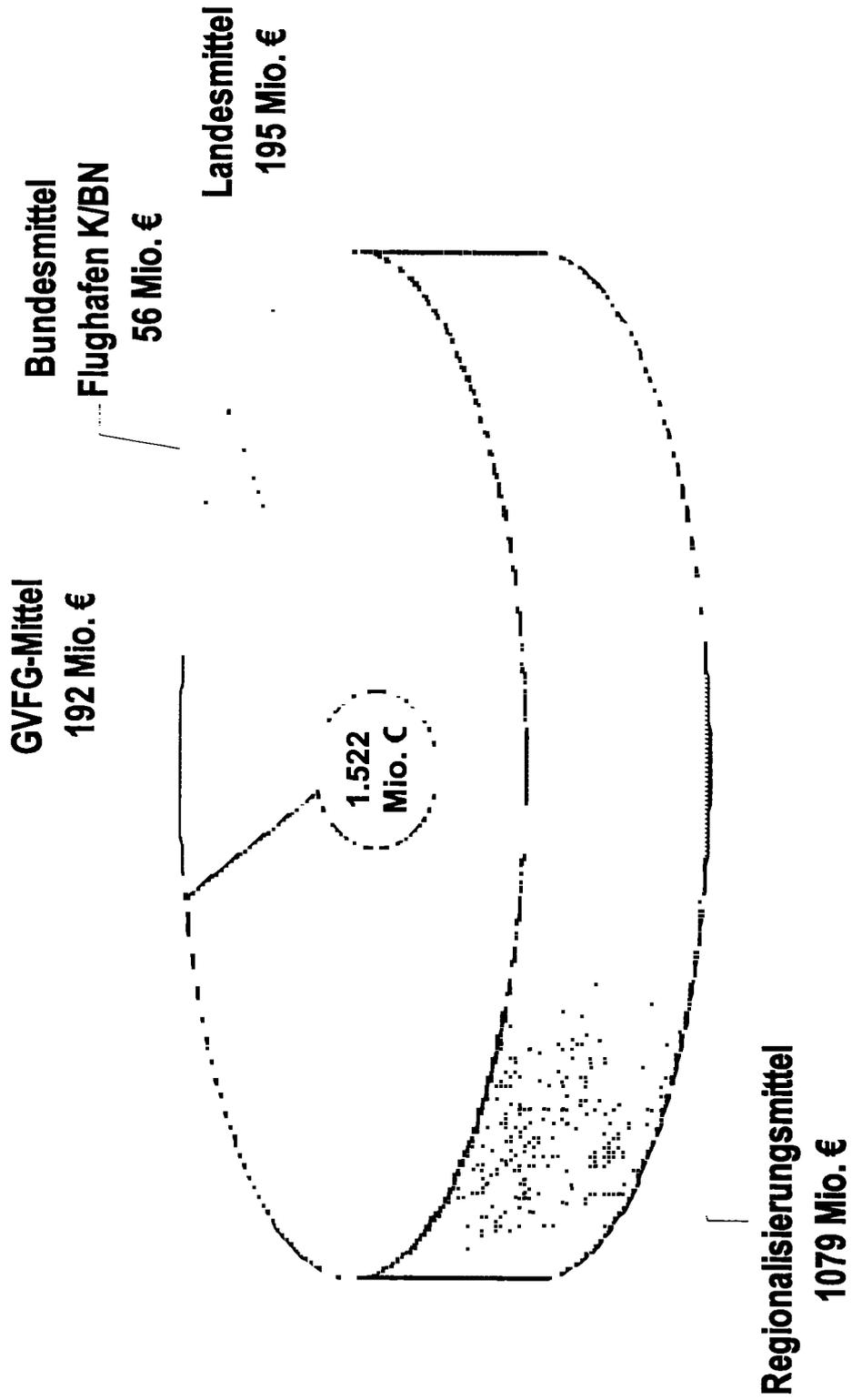
Ministerium für
Wirtschaft und
Mittelstand,
Energie und
Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

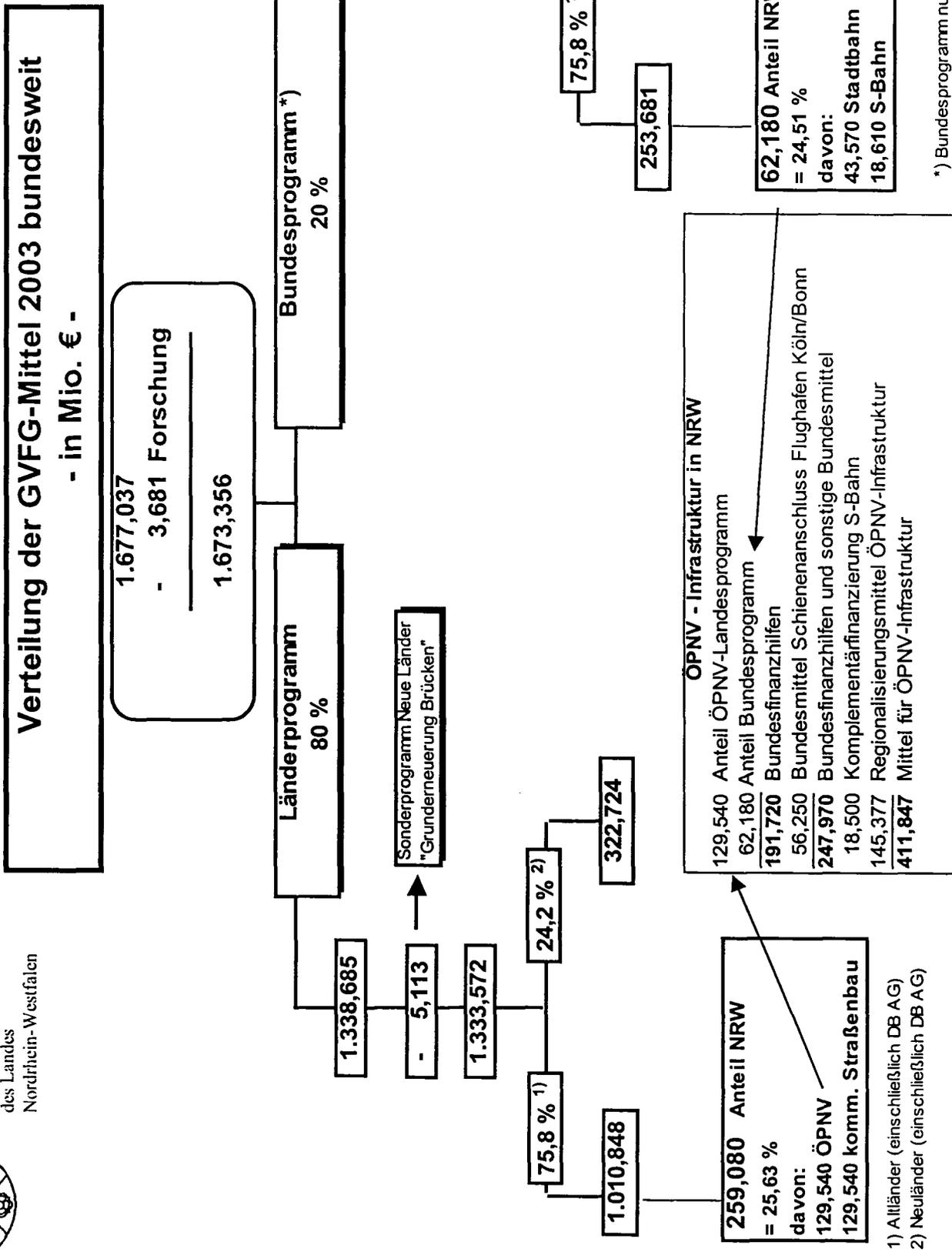
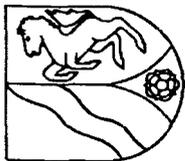
NRW.

ÖPNV-Förderung in Nordrhein-Westfalen

Finanzquellen

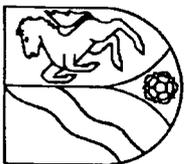
- Basis: Haushaltsentwurf 2003 -



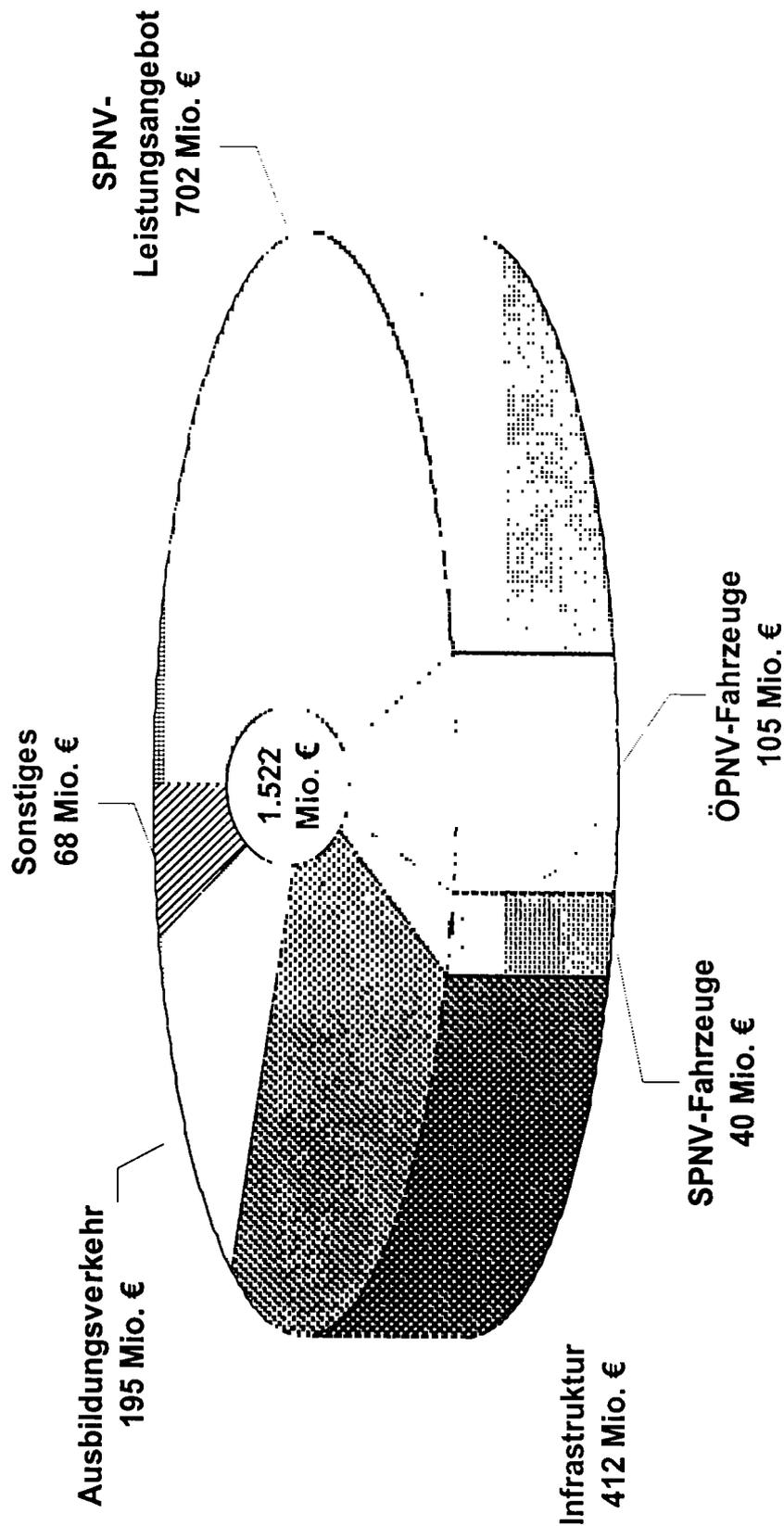


1) Allländer (einschließlich DB AG)
2) Neuländer (einschließlich DB AG)

*) Bundesprogramm nur für ÖPNV-Schienen-Vorhaben
in Verdichtungsräumen mit zu endungsfähigen Kosten
> = 51 Mio. €

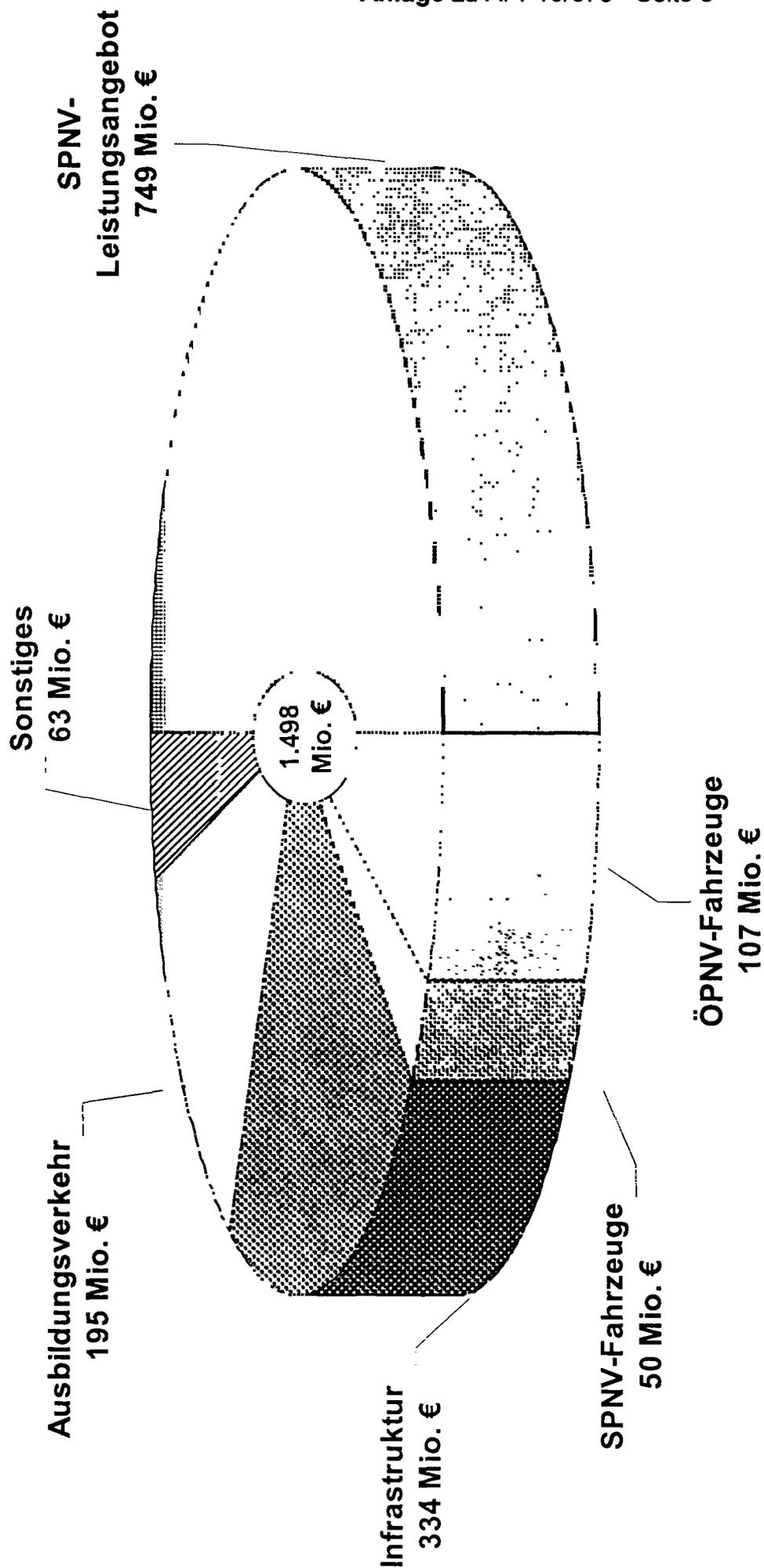


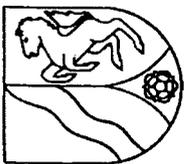
ÖPNV-Förderung in Nordrhein-Westfalen geplante Mittelverwendung 2003 - Basis: Haushaltsentwurf 2003 -



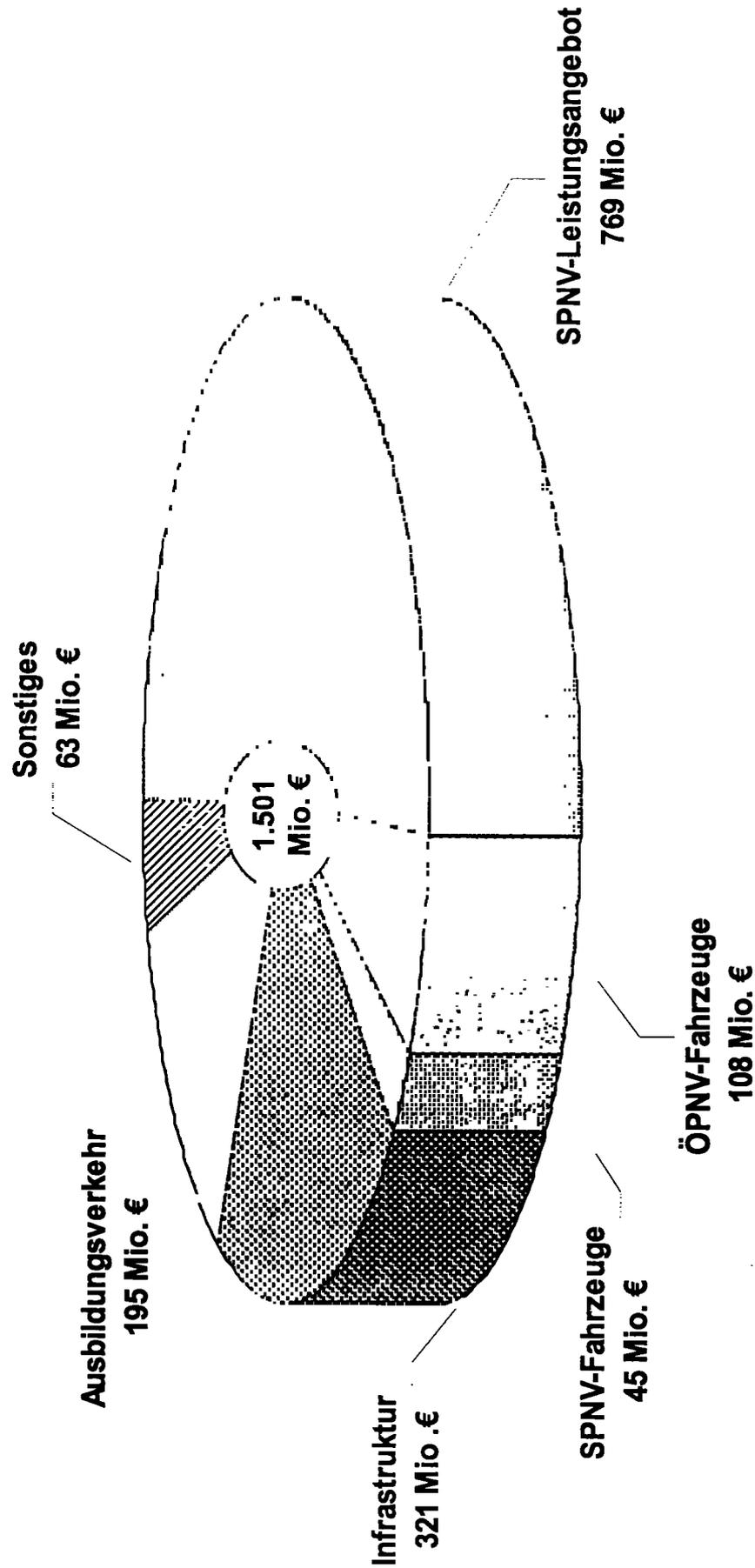


ÖPNV-Förderung in Nordrhein-Westfalen geplante Mittelverwendung 2004 - Basis: Haushaltsentwurf 2003 -





ÖPNV-Förderung in Nordrhein-Westfalen geplante Mittelverwendung 2005 - Basis: Haushaltsentwurf 2003 -

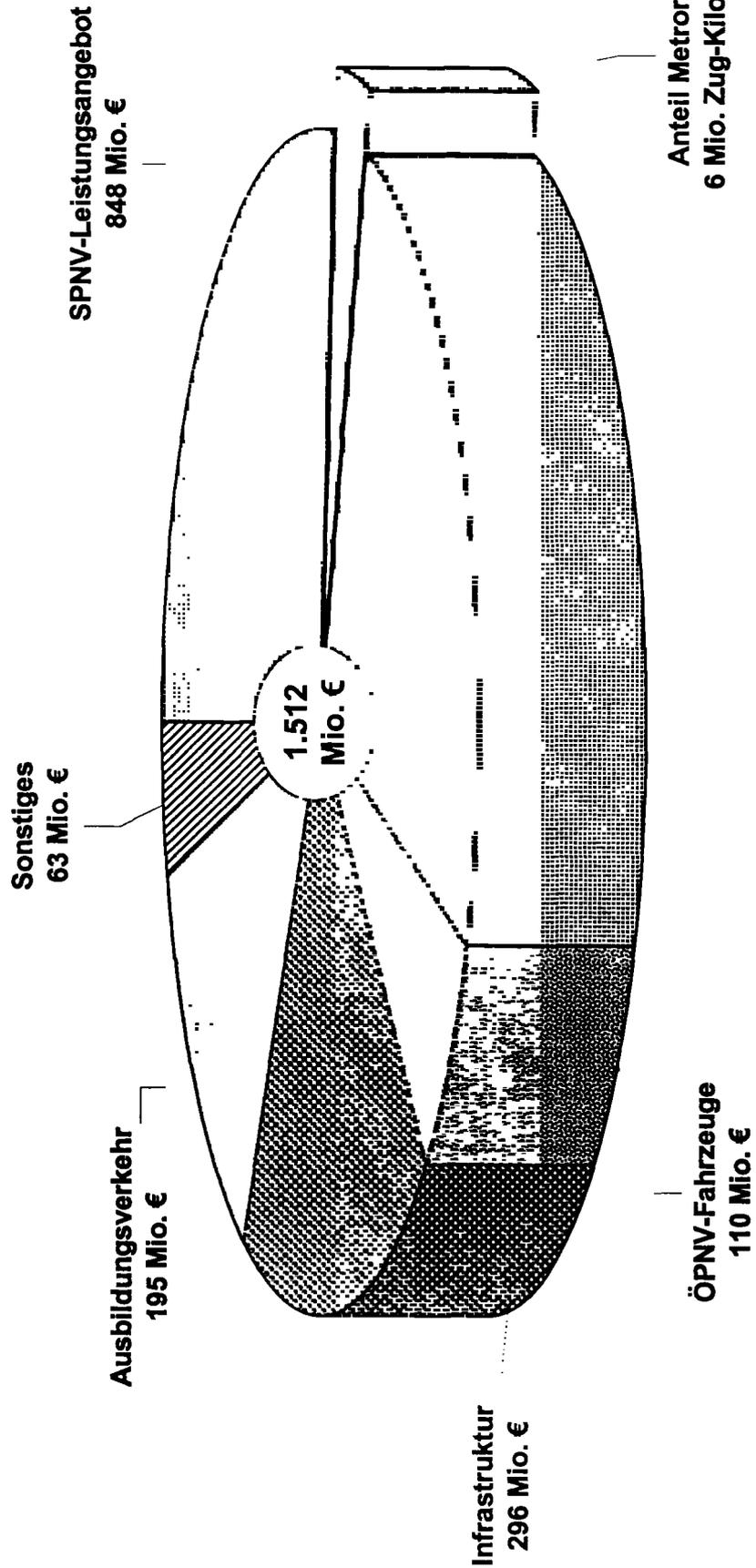


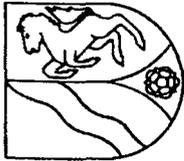


Ministerium für
Wirtschaft und
Mittelstand,
Energie und
Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

ÖPNV-Förderung in Nordrhein-Westfalen geplante Mittelverwendung 2006 - Basis: Haushaltsentwurf 2003 -





Veränderung der finanziellen Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Investitionsförderung bis 2006

- Absenkung der Regionalisierungsmittel nach Novellierung des Bundesregionalisierungsgesetzes;
 - Wegfall der Komplementärfinanzierung der Bundesfinanzhilfen für die Infrastrukturförderung aus Landesmitteln ab dem Jahr 2002 (Beitrag zur Konsolidierung des Landeshaushalts), nunmehr aus Regionalisierungsmitteln zu leisten;
-

- Erhöhung des SPNV-Leistungsangebotes

insbesondere durch den ITF 2 (Zunahme der Zug-km-Leistung auf 98,8 Mio. im Jahr 2003).



Finanzrahmen für die ÖPNV-Förderprogramme bis 2006 - kommunale ÖPNV- und SPNV-Infrastruktur -

- **Finanzrahmen GVFG-Bundesprogramm:**

- entspricht bisherigen Planungen,**

- allerdings erfolgt ab dem Jahr 2002 die Komplementärfinanzierung auch der kommunalen Maßnahmen nicht mehr aus originären Landesmitteln, sondern aus Regionalisierungsmitteln.

- **Finanzrahmen ÖPNV-Landesprogramm:**

- deutliche Einschnitte**

- wegen der Veränderungen durch die Novellierung des Bundesregionalisierungsgesetzes, den Wegfall der originären Landesmittel für die Infrastruktur und die Erhöhung des SPNV-Leistungsangebotes.



ÖPNV-Landesprogramm bis 2006

1. Stufe

(wird z.Z. von den Bezirksregierungen umgesetzt)

- bewilligte Maßnahmen
- ITF-Maßnahmen und Bahnhöfe an S 12 u. S 13
- Maßnahmen, für die ein vorzeitiger, zuschussunschädlicher Maßnahmenbeginn zugelassen wurde sowie unabweisbare Abhängigkeitsmaßnahmen

2. Stufe

(noch zu erarbeiten)

- neue Klein- und Großvorhaben