



Verkehrsausschuss

34. Sitzung (öffentlich)

31. Oktober 2002

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 16.25 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenografin: Eva-Maria Bartylla

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
Drucksachen 13/2800 und 13/3150
Vorlagen 13/1597 und 13/1598

Zunächst findet eine Aussprache zum Einführungsbericht statt.

Dann macht Minister Schwanhold Ausführungen zur Ergänzungsvorlage Drucksache 13/3150.

Zur Einzelberatung der Haushaltsansätze im Einzelplan 08 - Bereich Verkehr - ergeben sich keine Wortmeldungen.

2 Moderne Zahlungssysteme in der Straßenverkehrsordnung zulassen 9

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksachen 13/1844 und 13/2494

StS Hennerkes (MWMEV) berichtet.

3 Inakzeptabler Subventionshandel zulasten des Speditionsgewerbes 9

Antrag der Fraktion der FDP

Drucksache 13/2657

Vorlagen 13/1688 und 13/1692

Der Ausschuss lehnt den FDP-Antrag mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der FDP bei Enthaltung der CDU ab.

4 Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan 11

StS Hennerkes erstattet Bericht.

5 Auswirkungen des Urteils zum Angerlandvergleich für den Flughafen Düsseldorf 12

- Bericht von StS Hennerkes

- Diskussion

Aus der Diskussion

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)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksachen 13/2800 und 13/3150
Vorlagen 13/1597 und 13/1598

a) Aussprache zum Einführungsbericht

Heinz Hardt (CDU) führt aus, mit der noch kommenden Zweiten Ergänzungsvorlage werde sich zeigen, ob das jetzt bekannte Zahlenwerk überhaupt noch Bestand habe.

Der Bund lasse die Länder hängen. Bedauerlicherweise bekomme das Land vom Bund 74 Millionen € weniger an Regionalisierungsmitteln.

Die unverhältnismäßig hohe Kürzung bei der Eisenbahnschleife Köln/Bonn finde er schlimm. Die Ausbaumittel des Bundes würden um 27 % gekürzt. Die damalige Zukunftsvision sei jetzt nicht mehr erkennbar.

Zur Titelgruppe 60 - Einnahmen zur Finanzierung des Metrorapids -: Man werde sehen, welchen Ansatz der neue Bundeshaushalt aufweise. Interessant sei die Formulierung im Erläuterungsband: Der Bund beabsichtige, dem Land Nordrhein-Westfalen einen Zuschuss in Höhe von 1,75 Millionen € zu gewähren. Diese Formulierung bedeute keine Sicherheit.

Zur Titelgruppe 90: Schon früher habe man die betriebliche Unterhaltung mit umgerechnet 70 Millionen € bezahlt. Den großen Rest hätten aber die Landschaftsverbände doch fast ausschließlich selbst finanziert. Bei diesem Titel in Höhe von 353 Millionen € koste die Reform jetzt jährlich 270 Millionen €. Diese Summe wäre heute für Investitionen im Bereich Verkehrsinfrastruktur wesentlich sinnvoller.

Zu den Schwerpunkten im Straßenbau gehörten laut Bericht der Landesregierung die Beseitigung von Engpässen im Autobahnnetz, die Entlastung von Siedlungsbereichen durch Ortsumgehungen und die Erhöhung von Effizienz, Sicherheit und Verträglichkeit. Im Bereich der Bundesfernstraßen sollten die Möglichkeiten privaten Kapitals und partnerschaftlicher Betreibermodelle zusätzlich einzusetzen sein. So stehe es im Bericht. Angesichts der genannten Schwerpunkte interessiere ihn schon, welche Projekte außer der A 52 das im Jahr 2003 überhaupt seien.

Er begrüße, dass das Programm für Ortsumgehungen laufe und die Zinsersparnis UMTS einige Möglichkeiten eröffne.

Natürlich sehe er die finanzielle Enge. Die Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen von 55 Millionen € auf 48 Millionen € zurückzufahren, halte er aber im Interesse des Substanzerhalts für nicht gerechtfertigt. Es müsse darüber nachgedacht werden, statt in Richtung Neubau stärker in Richtung Substanzerhalt zu gehen. Das sei auch eine volkswirtschaftliche Frage. Die Erhaltungsinvestitionen seien seiner Meinung nach zukünftig wichtiger denn je.

Verkehrsausschuss

31.10.2002

34. Sitzung (öffentlich)

bar-beh

Dass die Baumaßnahmen im Landesstraßenbereich um 12,6 % auf 67 Millionen € zurückgingen, sei schon öfter beklagt worden. Beklagenswert sei, dass in diesem Jahr keine einzige Neubaumaßnahme begonnen worden sei. Das bedeute Stillstand. Wenn dann trotz der kaputten Straßen auch noch die Erhaltungsmaßnahmen reduziert würden, bezweifle er, dass die aufgrund der Haushaltssituation notwendigen Einsparungen an der richtigen Stelle stattfänden. Die Kürzung bei Investitionen halte er für bedenklich.

Die starke Reduzierung beim Radwegebau an bestehenden Landesstraßen finde er nicht angemessen. Der Radwegebau spiele für die Naherholung und für die Fremdenverkehrswerbung eine entscheidende Rolle.

Zur kommunalen Vorfinanzierung: Das werde hier ausschließlich über Verpflichtungsermächtigungen finanziert. Die Kommunen würden nur beruhigt.

Im Bereich Straßen- und Brückenbau stelle er nur eine Flucht fest. Bei den Verpflichtungsermächtigungen habe man eine Steigerung von 171 %. Mit diesem Verschieben auf die folgenden Jahre lege man sich zu starke Fesseln an. Ihm sei unerklärlich, weshalb Streichungen bis zu 40 % vorgenommen würden, aber bei den Verpflichtungsermächtigungen eine Steigerung um 171 % statfinde.

Die Landesregierung habe gesagt, die Haushaltssperre und die globale Minderausgabe müssten im Verkehrshaushalt mit 18,9 Millionen € quantifiziert werden. Wenn man genau hinschaue, betreffe das ausschließlich Investitionen. Investitionen im Verkehrsbereich leisteten aber doch auch einen Beitrag zur Arbeitsplatzsicherung in der Bauindustrie.

Für die Kürzung der Investitionszuschüsse für nicht bundeseigene Eisenbahnen um 35 % habe er kein Verständnis.

Ihn interessiere, warum bei den Zuschüssen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz eine Reduzierung um mehr als 25 % statfinde. Wenn die Unfallhäufigkeit gesunken sei, hielte er das ja für erfreulich.

Zur Titelgruppe 74: Er wolle gern wissen, was mit den vorgesehenen 40 Millionen € finanziert werde.

Diesem Haushalt fehle es an Wahrheit und Klarheit. Vieles werde auf die Zukunft verschoben. VE-Steigerungen in der Höhe habe er noch in keinem Haushalt lesen müssen. Da sei eine Klärung erforderlich.

Im Bereich Luftfahrt seien sicher einige Investitionen zu tätigen. Die Infrastruktur sei auszubauen. Es mache ja keinen Sinn, alles auf ein oder zwei Flughäfen zu konzentrieren. Es müsse ein dezentralisiertes System aufgebaut werden.

Die CDU wolle gern wissen, wie die Position der Landesregierung zum Fluglärmsgesetz aussehe.

In dieser Sitzung könne eine erste Diskussion stattfinden. Eine vertiefte Beratung könne dann erfolgen, wenn die Zweite Ergänzungsvorlage vorliege.

Christof Rasche (FDP) hält den Verkehrshaushalt insgesamt für mehr als bescheiden. Er gehe zum großen Teil völlig am Bedarf vorbei, z. B. bei den Landesstraßenbaumaßnahmen, bei den Erhaltungsinvestitionen, im Bereich Luftverkehr und im Bereich NE-Bahnen.

Angesichts der bestehenden Finanzprobleme müssten die richtigen Prioritäten gesetzt werden. Und die Verkehrspolitik müsse den Mut haben, ihre Prioritätensetzung transparent zu machen. Ihn interessiere, wie sich der Minister die Vorgehensweise bei verminderten Einnahmen vorstel-

Verkehrsausschuss

31.10.2002

34. Sitzung (öffentlich)

bar-beh

le und ob es zu einer globalen Minderausgabe und später zur Haushaltssperre komme. Er wolle gern wissen, wie es mit dem Landesstraßenbau aussehe - Neubau und Erhaltungsinvestitionen -, und ob sichergestellt sei, dass zumindest dieser schon jetzt am Bedarf vorbeigehende Ansatz noch erhalten bleibe.

Gerhard Wirth (SPD) meint, mit diesem Haushaltsentwurf könne sicher niemand glücklich sein. Wenn man keine Verantwortung trage, könne man natürlich alles kritisieren und fordern, ohne Finanzierungsvorschläge zu machen. Auch in diesem Jahr habe man im Verkehrshaushalt zumindest noch die finanziellen Mittel zur Verfügung, um "das Notwendigste" zu machen.

Dass Herr Hardt die Erhaltungsinvestitionen für wichtiger halte als den Neubau von Straßen könne er nicht ganz nachvollziehen.

Die im Bereich der Schienenverkehrswege und der NE-Bahnen vorgeschlagenen Kürzungen bedauere die SPD außerordentlich.

Vielleicht gebe sich der eine oder andere doch noch einen Ruck, dem größten Investitionsprojekt in Nordrhein-Westfalen, nämlich dem Metrorapid, zuzustimmen, um auch Arbeitsplätze zu schaffen.

Peter Eichenseher (GRÜNE) erinnert an die in der letzten Sitzung von den Grünen gestellten Fragen. Die Beantwortung dieser Fragen sei für die Grünen unverzichtbar. § 34 der Geschäftsordnung des Landtags sehe vor, dass die Ausschüsse von den Ministerien Auskünfte auf ihre Fragen bekommen müssten. Es könne nicht sein, dass die Beantwortung dieser Fragen auf eine Sitzung vertagt werde, von der gar nicht feststehe, dass sie in diesem Jahr überhaupt noch stattfinde. Er bitte darum, dass möglichst bald eine schriftliche Beantwortung dieser Fragen erfolge.

Angesichts der Haushaltszahlen und des veränderten Verteilungsschlüssels bei den Regionalisierungsmitteln könne nicht mehr so weitergemacht werden wie bisher. Für mindestens zwei Drittel der für dieses Jahr, nächstes Jahr und übernächstes Jahr fest zugesagten Projekte lägen die Finanzierungszusagen zurzeit auf Eis.

Hintergrund für die Fragen zum Metrorapid sei die allerorten geäußerte Befürchtung, der Metrorapid fresse das Geld auf, das dringend für die ÖPNV-Investitionen, für den ÖPNV-Betrieb und für das bedarfsgerechte Angebot gebraucht werde.

Wer Fragen dieser Art nicht beantworte - es handele sich ja um Fragen einfachster Art zum Haushaltsvollzug -, setze sich doppelt dem Vorwurf aus, dass etwas verschleiert werde.

Auch die Grünen hätten noch nicht das System verstanden, nach dem die Verpflichtungsermächtigungen teilweise um einen Faktor 6 oder Faktor 8 anstiegen.

Im Dezember letzten Jahres habe der Ausschuss vom Ministerium eine Prognose über die mittelfristige ÖPNV-Finanzierung bekommen. Das Ministerium habe dargelegt, dass der Metrorapid, der ÖPNV-Bedarfsplan und ITF 2 und ITF 3 zusammen finanzierbar seien. Diese Prognose habe auch noch im März und April dieses Jahres bestanden. Inzwischen habe man Abweichungen für die nächsten Jahre von über 100 Millionen € zwischen der Prognose des Ministeriums und der Einnahme der Regionalisierungsmittel. Der Minister müsse dem Ausschuss also erklären, wie diese Prognose und die Abweichungen von der Prognose zusammengingen.

Für eine weitere Diskussion des Haushaltsentwurfs warte er die Zweite Ergänzungsvorlage ab.

Verkehrsausschuss

31.10.2002

34. Sitzung (öffentlich)

bar-beh

Minister Schwanhold trägt vor, Herr Hardt habe zu Recht darauf hingewiesen, dass fast 80 Millionen € aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes nicht zur Verfügung stünden. Im Rahmen des Haushaltsvollzugs der Jahre 2001 und 2002 seien aus dem Verkehrshaushalt auch 40 Millionen € Mittel des Landes abgebaut worden. Die 80 Millionen € seien die Ausgangsbasis für die Prognose der Landesregierung gewesen, was die Finanzierung zukünftiger Aufgaben des ITF 2 und sämtlicher Investitionen angehe. Im Mai sei das Regionalisierungsgesetz des Bundes mit den reduzierten Ansätzen für das Jahr 2003 beschlossen worden. Er rate, sich die zeitlichen Abläufe noch einmal anzuschauen.

Wer z. B. im Radwegebau mehr fordere, müsse irgendwann auch Deckungsvorschläge machen. Die Haushalte bestünden zu 96 oder 97 % aus Personalausgaben. Da lasse sich kurzfristig nichts einsparen. Deshalb erfolgten alle notwendigen Einsparungen bei freiwilligen Programmen und Maßnahmen des Landes. Wenn Kürzungen vonseiten des Bundes hinzukämen, ließen sich auch Prognosen nicht durchhalten.

Zum Anschluss des Kölner Flughafens: Laut Prognose seien für das Jahr 2002 77 Millionen € vorgesehen gewesen. Tatsächlich würden 21 Millionen € weniger benötigt. Das führe aber nicht zu haushaltsbedingten Verzögerungen. Der auf 2004 festgelegte Inbetriebnahmetermin werde eingehalten.

Bundesminister Stolpe habe ein eindeutiges Bekenntnis zum Metrorapid abgegeben. Man befinde sich im Zeitplan.

Zum Landesbetrieb Straßenbau: Hier würden ein paar Punkte in Relation gesetzt, die zwar ausgewiesen seien, aber früher auch vom Land bezahlt worden seien, und zwar durch allgemeine Zuschüsse an die Landschaftsverbände. Insofern sei die Reduktion von Mitteln im Haushaltsvollzug längst realisiert. Man sei dabei, die Effizienz des Landesbetriebs Straßenbau deutlich zu erhöhen. Die geprüften Betriebsergebnisse des Jahres 2001 zeigten, dass im laufenden Haushalt abweichend von der Haushaltsplanung ein kleiner Überschuss erwirtschaftet worden sei, der sogar die Eigenkapitaldecke erhöhe, sodass man erfreulicherweise mit einer ausgeglichenen Bilanz operieren könne. Er sei nicht sicher, ob schon alle Synergien gehoben seien. Insgesamt befinde man sich auf einem guten Weg.

Das echte Betreibermodell A 52 Essen befinde sich in der Prüfung. In einem so ausgefeilten und auch sehr ausgeprägten Angebot von Bundesstraßen und Autobahnen sei es ausgesprochen schwierig, noch ein zusätzliches Betreibermodell zu implementieren, das sich über Benutzergebühren finanziere. Es gebe viele Ausweichmöglichkeiten, auch innerstädtische. Er verstehe, dass der CDU-Oberbürgermeister von Essen erst geprüft haben wolle, ob die Menschen nicht dann diese Straße mieden.

Die Landesregierung plane die Betreibermodelle A 57, A 1 und A 44. Das seien keine echten Betreibermodelle im klassischen Sinne, sondern die Erweiterung von vier auf sechs Streifen. Dafür seien Investitionsmittel notwendig. Vonseiten des Bundes gebe es dafür einen Zuschuss. Es bleibe eine Deckungslücke, die aus der Maut auf dieser Strecke finanziert werden müsse. Davon müsse auch die Unterhaltung finanziert werden. Dafür gebe es einen langfristigen Vertrag. Das habe tiefe Einschnitte für den Landesbetrieb Straßenbau zur Folge. Er müsse sich plötzlich auch im Wettbewerb bewähren.

7.300 Beschäftigte beim Landesbetrieb Straßenbau seien auch für ihn kein Dauerzustand. Man müsse sich anschauen, was sinnvollerweise der Staat oder Private machten und wie mit berechtigten Interessen der Mitarbeiter umgegangen werde.

Zu den Erhaltungsinvestitionen: 2002 habe man 48 Millionen € ausgegeben. 2003 seien 48 Millionen € vorgesehen. Nur 2001 seien es tatsächlich 55 Millionen € gewesen.

Verkehrsausschuss

31.10.2002

34. Sitzung (öffentlich)

bar-beh

Im Neubau sei einiges geschehen. Er nenne z. B. Plettenberg. Er könne eine entsprechende Liste zur Verfügung stellen. Es sei gelungen, für Investitionen auch im Rahmen der Haushalts-sperre Geld herauszuholen.

Der Radwegebau sei überproportional gekürzt worden, weil die einzusparenden Maßnahmen natürlich nur in vom Land finanzierten Titeln zu erbringen seien. Man könne nicht aus den durchgeleiteten Mitteln des Bundes die Einsparmaßnahmen für das Land erbringen. Diese Mittel müssten durchgeleitet werden. Deshalb sei er ja auch ziemlich gelassen, was die eventuellen zukünftigen Einsparnotwendigkeiten nach der für den 13. November zu erwartenden Schätzung angehe. Der Verkehrshaushalt biete nicht mehr viele Spielräume - es sei denn, der Landtag entscheide, dass z. B. im Straßenbau ein wesentlicher Teil erbracht werde.

Er wünsche sich natürlich auch mehr Lärmschutz. Es ließen sich aber nicht alle Wünsche erfüllen.

Beim Eisenbahnkreuzungsgesetz werde strikt bedarfsorientiert gearbeitet. Der Bedarf werde dort angemeldet, wo sich die unterschiedlichen Gebietskörperschaften mit dem Aufgabenträger geeinigt hätten. Dann werde das Geld bereitgestellt. Mehr sei nicht abverlangt worden.

Bei den Fahrzeugen handle es sich bei den 40 Millionen € um eine Ausfinanzierung für die nach dem alten Modell bestellten Fahrzeuge. Bei den neuen Fahrzeugen werde der Kauf nur noch durch die zur Verfügung gestellte Pauschale ausgeglichen werden.

Richtig sei, dass Prioritäten gesetzt werden müssten. Er sei auch gespannt darauf, wie die Diskussion um Kernaufgaben im Landtag ausgehe, wenn unterschiedliche Landesaufgaben gegeneinander gestellt würden: Bildung, Wissenschaft, innere Sicherheit, Straßenbau. Diese Arbeitsfelder buhlten ja um die knapper werdenden Mittel des Bundes und der Länder. Da sähen Fachpolitiker unterschiedliche Schwerpunkte.

Zu den Verpflichtungsermächtigungen habe die Landesregierung Herrn Eichenseher am 21. Oktober 2002 schriftlich geantwortet:

Bis Ende 2000 waren die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe für die Landeszuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem GVFG und dem Regionalisierungsgesetz NW zuständig. Mit dem zweiten Gesetz zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung in Nordrhein-Westfalen wurde das Bewilligungsverfahren ab dem Jahr 2001 den Bezirksregierungen übertragen. Nach der bisher von den Landschaftsverbänden durchgeführten Bewilligungspraxis wurde der Gesamtzuwendungsbetrag nur zum Teil aus vorhandenen Barmitteln und Verpflichtungsermächtigungen finanziert. Haushaltsrechtlich ist es jedoch erforderlich, dass die gesamte Finanzierung aus Barmitteln und Verpflichtungsermächtigungen sichergestellt wird.

Vor diesem Hintergrund und im Interesse der Planungssicherheit der Zuwendungsempfänger werde ich daher das Bewilligungsverfahren ab dem Haushaltsjahr 2003 umstellen. Diese Umstellung gilt nicht nur für Neubewilligungen, sondern auch für bereits erteilte Zuwendungsbescheide. Das bedeutet, dass die bislang nicht aus Barmitteln und VE abgedeckten Beträge im Haushaltsjahr 2003 nachträglich in voller Höhe in Verpflichtungsermächtigungen umgewandelt werden. Hierdurch wird die tatsächliche Höhe der durch bereits ausgesprochene Bewilligungen eingegangenen Verpflichtungen dokumentiert, was früher in dem alten Verfahren Landschaftsverbände nicht der Fall gewesen ist. Die Höhe der umzuwandelnden Beträge beläuft sich insgesamt auf rund 1,6 Milliarden €. Eine zusätzliche Belastung des Landeshaushalts ergibt sich durch die daraus resultierende Erhöhung der Verpflichtungsermächtigungen jedoch nicht, da sich die Fälligkeiten der zu ersetzenden Beträge in die jeweils vorgesehenen Finanzplanungen einfügen.

Verkehrsausschuss

31.10.2002

34. Sitzung (öffentlich)

bar-beh

Dieser Brief liege Herrn Eichenseher vor. Die Beantwortung der Fragen sei im Rahmen der zeitlichen Vorgaben erfolgt.

Zu dem Fragenkatalog von Dr. Rommelspacher in der Verkehrsausschusssitzung am 2. Oktober 2002 entsprechen die Ausführungen des Ministers *Anlage 1*.

Auf Nachfragen von **Peter Eichenseher (GRÜNE)** nach den Kosten der Mehrleistungen im Rahmen des ITF 2 und zum zwischen § 8.1 und § 8.2 veränderten Verteilungsschlüssel erläutert der **Minister**, wenn man über den Verteilungsschlüssel rede, rede man im Zusammenhang mit den Regionalisierungsmitteln immer über den Königsteiner Schlüssel. Und der sei unverändert. Zwischen den Mitteln nach § 8.1 und § 8.2 gebe es aufgrund der höheren Flexibilität notwendige Verschiebungen. Diese Verschiebungen beträfen aber nicht den Königsteiner Schlüssel und den Anteil des Landes Nordrhein-Westfalen. Insgesamt finde eine Reduktion der Mittel statt, sodass Nordrhein-Westfalen auch weniger bekomme.

StS Hennerkes verweist auf die Präsentation der mittelfristigen ÖPNV-Finanzplanung in der letzten Verkehrsausschusssitzung. Dort seien die Fragen ausführlich beantwortet worden.

Zum Volumen der Mehrleistungen: Wenn man die etwa 11 Millionen Zugkilometer mit 7,90 multipliziere, ergebe sich bereits die Antwort.

Mit dem Bild, das Rot-Grün in dieser Sitzung abgebe, so **Christof Rasche (FDP)**, sei eine vernünftige Verkehrspolitik für und in NRW absolut unmöglich. Herr Wirth habe zur Unterstützung des Projektes Metrorapid aufgerufen. Mit Hinweis auf die Geschäftsordnung bekomme Herr Eichenseher Antworten auf seinen Fragenkatalog. Es sei schon bemerkenswert, wenn die Koalition selbst mit Hinweis auf die Geschäftsordnung um die Beantwortung von Fragen bitte. Dieser Umgang miteinander sei bezeichnend. Er habe Zweifel, dass es sich dabei um die Unterstützung handle, die sich Herr Wirth insbesondere von seinem Koalitionspartner für den Metrorapid vorgestellt habe. Genau das Gegenteil laufe innerhalb der Koalition. Dass in der Regierung eine Fraktion bereits die Oppositionsrolle übernehme, führe in der Verkehrspolitik zum absoluten Stillstand für Nordrhein-Westfalen.

Folgende entscheidende Fragen müssten beantwortet werden, wenn man das Projekt Metrorapid wolle: Wie hoch ist der Zuschuss aus Berlin? Wie finanziert Nordrhein-Westfalen den Restbetrag? Wie geht man mit dem Vorgehen der Regionalräte um? Macht man ein Metrorapidgesetz oder etwas anderes? Bleibt es bei dem Beschluss vom 1. März, dass kein Risiko übernommen wird?

ITF 2 sei ein kaum zu schulternder finanzieller Kraftakt.

Zum 90-Milliarden-Zukunftsprogramm: Er erinnere sich an eine Aussage, auf manchen Landesstraßen in NRW laufe mehr Verkehr als auf manchen Autobahnen in den östlichen Bundesländern. Durch die personelle Besetzung des Ministeriums an der Spitze und auch in weiteren Positionen könnten sich andere Prioritätensetzungen ergeben: Weg von Maßnahmen in den westdeutschen Bundesländern hin zu erhöhten Maßnahmen in den ostdeutschen Bundesländern. Deshalb frage er konkret nach, ob solche Änderungen in der Prioritätensetzung zu erkennen seien.

Marianne Thomann-Stahl (FDP) bedauert, dass der Minister offensichtlich nur die Briefe der Koalitionsfraktionen ausführlich beantworte. Der Minister habe Herrn Eichenseher wunderbar geantwortet. Sie habe dem Minister am 5. September ein Schreiben zum Thema Nordwestbahn

Verkehrsausschuss

31.10.2002

34. Sitzung (öffentlich)

bar-beh

und deren Diskriminierung durch die Bahn geschickt und um eine Bewertung gebeten und um die Beantwortung der Frage, welche Möglichkeiten der Einflussnahme das Ministerium sehe. Vier Tage vor der Wahl habe sie dann in der Zeitung gelesen, wie das Ministerium das bewerte und welche Möglichkeiten der Einflussnahme es sehe. Natürlich habe sie es nicht nett gefunden, keine Antwort zu bekommen, bevor das in der Zeitung stehe. Sie habe auch bis heute kein Antwortschreiben erhalten, obwohl sie am 16. Oktober nachgefragt habe. Sie bitte darum, in Zukunft auch Briefe nicht so bedeutender Abgeordneter des Landtags zu beantworten.

Nach Auffassung von **Günter Langen (CDU)** habe der Minister Herrn Hardt nicht richtig verstanden. Herr Hardt habe nicht von Forderungen und auch nicht von einem Wunschkatalog gesprochen, sondern die Liste der Reduzierungen durch die Landesregierung vorgetragen. Über Forderungen werde man sich in der nächsten Sitzung unterhalten.

Minister Schwanhold entgegnet, natürlich sei es das gute Recht der Opposition, auf Kürzungsvorschläge der Landesregierung hinzuweisen. Herr Hardt habe das alles korrekt aufgezählt. Er gehe davon aus, im weiteren Verlauf der Beratungen dann noch einen Forderungskatalog zu bekommen.

Dass Frau Thomann-Stahl einen Brief vom 5. September und eine Nachfrage noch nicht beantwortet bekommen habe, sei nicht korrekt. Es gebe keine Briefe von wichtigen und unwichtigen Abgeordneten, sondern nur wichtige Briefe. Er könne sich an beide Briefe erinnern. Vor weniger als 36 Stunden habe er mit den Betreibern der Nordwestbahn ein sehr intensives Gespräch geführt. Frau Thomann-Stahl bekomme also sehr schnell eine Antwort.

Herr Rasche habe die Frage aufgeworfen, wie sich dieses 90-Milliarden-Zukunftsprogramm in der regionalen Zuteilung verändern werde. Er habe die Sorge wahrgenommen, dass sich vielleicht die Gewichtungen im Bundesverkehrsministerium regional verschieben könnten. Er füge den Ausführungen von Bundesminister Stolpe am Vortag im Parlament hinzu, dass die westlichen Bundesländer und auch Nordrhein-Westfalen dabei sehr auf der Hut sein müssten, dass sie auch entsprechend ihres erwirtschafteten Anteils der Wirtschaftsstruktur in diesem Land bedient würden. Er habe den Kollegen Stolpe um einen sehr zeitnahen Gesprächstermin gebeten. Er kenne die handelnden Personen, die neu ins Ministerium gekommen seien, als parlamentarische und beamtete Staatssekretäre aus seiner Tätigkeit in Bonn und Berlin ganz gut.

Zu den Fragen, die Herr Rasche zum Metrorapid genannt habe: Der Zuschuss - das habe Herr Stolpe auch in seiner Rede formuliert - solle 2,3 Milliarden € betragen. So stehe es auch in der Koalitionsvereinbarung. Der Aufteilungsschlüssel werde nicht verändert. 1,75 sei der Aufteilungsschlüssel für Nordrhein-Westfalen.

Die entscheidende Frage werde sein, wann welcher Betrag im Bundeshaushalt stehe. Für 2003 brauche man einen Betrag, der sich nicht auf höchstens 50 Millionen € beschränke. Die Verhandlungen liefen. Die Gespräche müssten noch kräftig intensiviert werden. Angemeldet sei dieses seit langer Zeit. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt könne er nicht über den Ausgang philosophieren. Wenn das nicht im Haushalt stehe, komme auf diejenigen, die das wollten, ein zusätzliches Problem der Zwischenfinanzierung für diesen Betrag zu. Der zukünftige Ministerpräsident werde am Projekt Metrorapid festhalten.

Zu der Frage, wie mit den Regionalräten umgegangen werde: Landesplanung und Raumordnung seien in der Staatskanzlei angesiedelt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt habe er nichts hinzuzufügen, was die Aufgaben und die Aufgabenverteilung angehe. Mit den Fachbeamten, die diese Arbeit innerhalb der Staatskanzlei mit hoher Kontinuität und hohem Sachverstand erledigten, werde natürlich gesprochen. Es gebe unterschiedliche Wege. Er gehe davon aus, in den

Verkehrsausschuss

31.10.2002

34. Sitzung (öffentlich)

bar-beh

nächsten zwei Wochen Klarheit über das Verfahren zu haben. Das befinde sich zwischenzeitlich im Abstimmungsprozess der Häuser. Der Ausschuss werde so schnell wie möglich darüber informiert.

Der Beschluss vom 1. März sei für die Landesregierung bindend. Der neue Ministerpräsident werde - davon sei er fest überzeugt - in seiner Regierungserklärung auch zum Metrorapid Ausführungen machen. Nach wie vor habe man die gute Hoffnung und Überzeugung, dass Investoren von außen hinzukämen.

Auf entsprechende Nachfragen von **Peter Eichenseher (GRÜNE)** gibt **MR Kröger (MWMEV)** Auskunft: Bisher hätten die Landschaftsverbände diese Bewilligungsverfahren durchgeführt. Dort seien Anträge eingegangen. Auf der Basis dieser Anträge seien Bewilligungen erteilt worden. Aber die zur Durchführung der Maßnahme erforderliche Gesamtzuwendung sei nicht in voller Höhe bewilligt worden, sondern nur zu einem Teil. Der Teil, der nicht auf der Basis veranschlagter Ausgabemittel oder auf der Basis veranschlagter Verpflichtungsermächtigungen in den Bewilligungsbescheid Eingang gefunden habe, sei dann als ein so genannter vorbehaltener Betrag deklariert worden. Die Landschaftsverbände hätten sich bei der Erteilung der Bewilligungsbescheide schon am Haushalt orientiert. Aber sie hätten keinen - was ein weiteres haushaltsrechtliches Erfordernis sei - konkreten rechtlich verpflichtenden Bewilligungsbescheid über den Gesamtbetrag der Zuwendung ausgesprochen.

Dieses von den Landschaftsverbänden bislang durchgeführte Verfahren, das den Vorschriften der Landeshaushaltsordnung nicht entspreche, sei dem Ministerium so vorgetragen worden, nachdem die Bezirksregierungen dieses Bewilligungsverfahren übernommen hätten. Das sei bei einer Bezirksregierung entdeckt und dem Ministerium mitgeteilt worden. Daraufhin habe das Ministerium gesagt, es müssten die notwendigen Konsequenzen gezogen und die Bewilligungen auf eine haushaltsrechtlich korrekte Basis gestellt werden.

Vor diesem Hintergrund habe das Ministerium dann ermittelt, in welchem Umfang bislang Zuwendungsbescheide erteilt worden seien, aber die Zuwendungen eben nicht in vollem Umfang durch Barmittel und Verpflichtungsermächtigungen abgedeckt gewesen seien. Dieser Betrag belaufe sich auf insgesamt 1,6 Milliarden €. Das betreffe allerdings fast ausschließlich Maßnahmen, die aus GVFG-Mitteln des Bundes und aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert würden. Das, was bislang haushaltsrechtlich nicht korrekt abgewickelt worden sei, sei nun in Verpflichtungsermächtigungen umgewandelt worden. Er räume ein, dass "umwandeln" vielleicht etwas irreführend sei. Für diese Fälle seien erstmalig Verpflichtungsermächtigungen eingestellt worden. Diese Verpflichtungsermächtigungen passten sich ein in die Finanzplanung sowohl der GVFG- als auch der Regionalisierungsmittel, sodass auf den Landeshaushalt dadurch keine zusätzlichen Belastungen zukämen.

b) Ergänzungsvorlage Drucksache 13/3150

Minister Schwanhold trägt entsprechend *Anlage 2* vor.

c) Einzelberatung der Haushaltsansätze im Einzelplan 08 - Bereich Verkehr

- keine Wortmeldungen -

Düsseldorf, 30. Oktober 2002

Beantwortung der Fragen Dr. Rommelspacher, MdL im Verkehrsausschuss am 02.10.2002

Herr Abgeordneter Dr. Rommelspacher hat in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 02.10.2002 einen umfangreichen Fragenkatalog vorgetragen, den ich Ihnen hiermit gerne beantworte.

1. ITF 2, Integraler Taktfahrplan

Frage a) Wie hoch sind die jährlichen Kosten des ITF 2 pro Jahr?

Die Angaben sind bereits in der Präsentation der ÖPNV-Finanzierung im Verkehrsausschuss am 02. Oktober 2002 von Herrn Staatssekretär Hennerkes gegeben worden. Gleichwohl will ich die Angaben hier noch einmal wiederholen.

Antwort a) Im Haushaltsplan 2003 sind insgesamt 701,5 Mio. € veranschlagt.

Frage b) Wie hoch sind die Kosten pro Zug-km?

Antwort b) im Durchschnitt 7,90 € /Zugkm.

2. ÖPNV

Frage a) Wie viel wurde im Jahr 2002 für die Verbundförderung ausgegeben?

Antwort a) 4,5 Mio. € Verbundförderung.

Dieser Betrag ist bereits jetzt ausgezahlt.

Frage b) Wie viel wurde im Jahr 2002 für die Fahrzeugförderung ausgegeben?

Antwort b) Fahrzeugförderung 2002 :

ÖPNV (§ 13 RegGNW): 103 Mio. €

SPNV: 63,6 Mio.€

Bei der ÖPNV-Fahrzeugförderung handelt es sich um bewilligte Beträge. 75 % der Zuschüsse hierfür sind ausgezahlt; 25 % werden im November angewiesen.

Bei der SPNV-Fahrzeugförderung handelt es sich um Planzahlen. Die tatsächliche Ausgabe steht erst fest, wenn die Jahresnachweisungen nach Ablauf des Haushaltsjahres 2002 erstellt worden sind.

Frage c) Wie viel wurde im Jahr 2002 für die Infrastrukturförderung ausgegeben?

Antwort c) Infrastrukturförderung 2002: 487 Mio. €

Die tatsächliche Ausgabe steht erst fest, wenn die Jahresnachweisungen nach Ablauf des Haushaltsjahres 2002 erstellt worden sind.

Frage: Welcher Betrag steht im Jahr 2003 für a) Bahninfrastruktur und b) ÖPNV-Infrastruktur zur Verfügung?

Antwort: Betrag 2003 für a) Bahninfrastruktur, b) ÖPNV-Infrastruktur: 412 Mio. €

Auch hier kann erst eine spezifische Aufteilung vorgenommen werden, wenn die entsprechenden Jahresnachweisungen der Bewilligungsbehörde vorliegen.

3. METRORAPID

3.1 Kostenübersicht

Frage a) Welche Kosten sind im Jahr 2001 insgesamt für das Projekt METROARPID angefallen?

Antwort a) Kosten im Jahr 2001 (In Euro)

Machbarkeitsstudie: 4.018.010,01

Planungskosten: 546.579,99

GEP-Verfahren: 9.822,94

Öffentlichkeitsarbeit: 493.631,56

Sonstige Kosten: 484.779,73 (u.a. Rechtsberatung, Finanzierungsberatung, Prozeßsteuerung)

Frage b) Welche Leistungen davon wurden bereits vergeben, welche Kosten und VE's stehen bis Ende des Jahres 2002 an?

Antwort b) Kosten und VE bis Ende des Jahres (in Euro)

(Stand 11.10.02)

(Hinweis: Frage interpretiert als Fälligkeiten in 2002)

Machbarkeitsstudie: 1.446.242,32

Planungskosten: 5,136.143,11

GEP-Verfahren: 73.929,60

Öffentlichkeitsarbeit: 1.897.377,00

Sonstige Kosten: 7.110.391,88 (u.a. Rechtsberatung, Finanzierungsberatung, Prozesssteuerung, Projektgesellschaft, VRR-Studie)

Frage c) Welche Aufträge im Zusammenhang mit dem METRO-RAPID wurden im Jahr 2002 vergeben?

Frage d) Welche Aufträge im Zusammenhang mit dem METRO-RAPID wurden im Jahr 2002 bezahlt?

Antwort c) und d) Zusammenstellung der im Jahr 2002 vergebenen und bezahlten Aufträge (Stand 11.10.02)

Machbarkeitsstudie: 15.114,25

Planungskosten: 4.377.975,48

GEP-Verfahren: 73.929,60

Öffentlichkeitsarbeit: 1.027.820,26

Sonstige Kosten: 3.258.216,00 (Bei Rückfragen nach Differenz zu sonstige Kosten 3.1 b) : hier sind nur die bereits in 2002 bezahlten Rechnungen aufgeführt; unter 3.1 b) die veranschlagten Kosten)

3.2 Dienstleistungsvertrag

Frage a) Welche Kosten sind bisher aus dem Dienstleistungsvertrag entstanden?

Antwort a) keine (Stand 11.10.02)

Frage b) Ist der Vertrag inzwischen beendet?

Antwort b) nein

Frage c) Welche weiteren Verpflichtungen bestehen aus dem Vertrag?

Antwort c) keine weiteren Verpflichtungen

3.3 Planungskosten

Frage a) Welche Planungskosten wurden bereits finanziert?

Antwort a) siehe Antwort 3.1 a) und b)

Frage b) Welche Verpflichtungsermächtigungen wurden/werden für künftige Jahre eingegangen?

Antwort b) siehe Antwort 3.1 c) und d)

3.4 Gutachten

Frage a) Welche Kosten sind im Jahr 2002 aus der Vertiefung der Machbarkeitsstudie entstanden, welche Verpflichtungen wurden für 2003 eingegangen?

Antwort a) Aus der Vertiefung der Machbarkeitsstudie sind im Haushaltsjahr 2002 698.859,01 Euro zu zahlen. Bislang wurden davon im Haushaltsjahr 2002 475.815,77 Euro ausgezahlt. Für das Haushaltsjahr 2003 bestehen keine Verpflichtungen.

Frage b) Welche Gutachten (gemeint sind auch Rechtsgutachten und steuerliche Gutachten) wurden im Zusammenhang mit dem METRORAPID bisher vergeben, mit welchen Kosten im Einzelnen?

Antwort b) Die Aufträge aus dem Haushaltsjahr 2001 liegen dem Unterausschuss METRORAPID vor. Mit der Antwort auf Frage 3.1 c) und d) liegt auch für das laufende Haushaltsjahr eine Übersicht vor.

Frage c) Wie hoch sind die Kosten für das Gutachten über die Verlängerung Düsseldorf-Köln-Bonn?

Antwort c) Die Kosten der Studie zur Anbindung der Rheinschiene betragen 1.276.000 Euro und sind unter Antwort 3.1 c) und d) bei den sonstigen Kosten enthalten.

Frage d) Wann wird dieses Gutachten vorgelegt? Wie ist der derzeitige Bearbeitungsstand?

Antwort d) Am 1. August 2002 wurde die Vorstudie zur Verlängerung des METRORAPID von Düsseldorf über Leverkusen, Köln bis Bonn in Auftrag gegeben.

Es werden zzt. drei Streckenabschnitte **einzeln** untersucht und bewertet:

Die **Ergebnisse** der Untersuchung werden voraussichtlich **Anfang Dezember 2002** vorliegen.

3.5 Beraterverträge

Fragen:

- a) Wie viele – ggf. welche – Beraterverträge wurden im Rahmen des Projekts abgeschlossen?**
- b) Welche Kosten und Verpflichtungen sind daraus entstanden?**

Antwort:

Die Aufträge aus dem Haushaltsjahr 2001 liegen dem Unterausschuss METRORAPID vor. Mit der Antwort auf Frage 3.1 c) und d) liegt auch für das laufende Haushaltsjahr eine Übersicht vor.

3.6 Infrastruktur bzw. sog. Sowieso-Maßnahmen**Frage:**

Besteht inzwischen eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund über die Bschwag-Mittel im Zusammenhang mit dem METRORAPID-Projekt?

Antwort:

Nein, die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen. Ziel ist eine E-tatisierung im Bundeshaushalt 2003.

3.7 Projektgesellschaft

Frage a) Wie viele Arbeitnehmer wurden bzw. werden durch das Land im Rahmen von Personal-Überlassungsverträgen bezahlt? (Höhe der Kosten, Dauer der Verträge)?

Antwort a) Durch das MWMEV wird 1 Arbeitnehmer über einen Überlassungsvertrag beschäftigt. Der Vertrag läuft bis 30. April 2003; er wird bei vollständiger Arbeitsaufnahme der Projektgesellschaft dorthin übergeleitet. Im Haushaltsjahr 2001 wurden 50.038,20 Euro gezahlt. Für das Haushaltsjahr 2002 wurden bislang 50.069,68 Euro angewiesen.

Frage b) Aus welchen Mitteln wird die Projektgesellschaft finanziert?

Antwort b) Aus Mitteln des Landes (Kapitel 08081 Titelgruppe 77) und Mitteln der DB AG zu jeweils 50%. Der Ansatz in Höhe von 3.282.000 Euro ist noch nicht detailliert zu differenzieren, da

die Gesellschaft ihre volle Arbeitsfähigkeit noch nicht aufgenommen hat.

Frage c) Wie hoch ist der Anteil der DB AG?

Antwort c)s. Antwort zu b)

Frage d) In welcher Höhe wurden bereits Kredite von der Projektgesellschaft aufgenommen?

Antwort d)keine

Frage e) Welche weiteren Kreditaufnahmen sind geplant?

Antwort e)derzeit keine

Frage f) Welche Beteiligungen an Vorfinanzierungen wurden durch DB AG erbracht?

Antwort f) keine

Anrede,

die Landesregierung hat den Haushaltsplanentwurf 2003 mit einer Ergänzungsvorlage, der Drucksache 13/3150, aktualisiert. Von den vorgenommenen Änderungen ist auch der Einzelplan 08 betroffen, wie Sie auf den Seiten 202 bis 215 der Drucksache nachlesen können.

Ich möchte Sie kurz über die Ergänzungen im Einzelplan 08 informieren:

1. Verkehrspolitisch relevante Veränderungen sind in der Ergänzungsvorlage nicht enthalten.

Erwähnen möchte ich jedoch eine Änderung im Bereich der Stellenpläne, weil sie im Zusammenhang mit der Realisierung des Projektes Metrorapid steht: Um das Projekt planmäßig realisieren zu können, soll die Möglichkeit geschaffen werden, vorübergehend zwei Bedienstete der Bezirksregierungen in das Ministerium abzuordnen. Deshalb werden mit der Ergänzungsvorlage

- im Kapitel 08 020 unter Titel 422 67 zwei Planstellen ohne Besoldungsaufwand und
- im Kapitel 08 010 unter Titel 422 01 entsprechend zwei Stellen für beamtete Hilfskräfte

ausgewiesen und die entsprechenden Personalausgaben umgeschichtet.

2. Die Mietausgaben an den Bau- und Liegenschaftsbetrieb, kurz BLB, werden kapitelgerecht zugeordnet.

Ein Teil der Mieten, die von den Verwaltungen und Einrichtungen an den BLB zu zahlen sind, waren bisher noch zentral im Einzelplan 20 veranschlagt. Mit der Ergänzungsvorlage wird die zentrale Veranschlagung aufgelöst und kapitelgerecht veranschlagt. Für den Gesamthaushalt ist diese Umschichtungen ausgabenneutral; die Ausgaben des Einzelplans 08 erhöhen sich dadurch um rund 6,3 Mio. € bei entsprechender Einsparung im Einzelplan 12.

3. Der bisher im Einzelplan 03 etatisierte Betriebskostenzuschuss für den Landesbetrieb „Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik“ wird nutzergerecht kapitelgenau aufgeteilt.

Mit dieser, im Gesamthaushalt ausgabenneutralen Umschichtung wird transparenter dargestellt, welche Bereiche der Ressorts in Auftragsbeziehungen mit dem Landesbetrieb LDS stehen. Mein Geschäftsbereich erhält Leistungen vom LDS

- zur Unterstützung in DV-technischen Fragen,
- für die Erhebung und Auswertung statistischer Daten und
- für die Entwicklung eines Probeninformations- und Managementsystems für den Landesbetrieb Geologischer Dienst.

Die Ausgaben des Einzelplans 08 erhöhen sich dadurch insgesamt um rund 0,4 Mio. € bei entsprechender Einsparung im Einzelplan 03.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.