



## **Verkehrsausschuss**

43. Sitzung (öffentlich)

24. Juni 2003

Düsseldorf - Haus des Landtags

14.00 Uhr bis 15.35 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenografin: Dr. Hildegard Müller

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

Seite

#### **1 Wegfall von zwölf ICE-Verbindungen in Köln**

1

Ingulf Leuschel (DB AG, Leiter Fahrplan im Personenverkehr) und Walter Reinartz (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Geschäftsführer) tragen vor. Es schließt sich eine Diskussion an.

StS Hennerkes (MVEL) erstattet Bericht.

#### **2 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Überleitung der bisher von den Landschaftsverbänden wahrgenommenen Aufgaben im Bereich der Straßenbauverwaltung**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 13/3818

Vorlage 13/2227

Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

11

StS Hennerkes nimmt Stellung und beantwortet Fragen.

Dem Gesetzentwurf wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP zugestimmt.

**Nächste Sitzung:** 26. Juni 2003

\*\*\*\*\*

sen zu der Frage: Welche infrastrukturellen Voraussetzungen schaffen wir in unserem Raum für die Fußballweltmeisterschaft 2006? Wir müssen so weit kommen, dass die dann erforderlichen Kapazitäten auch zur Verfügung stehen.

Wir haben, als Anzeichen darauf hindeuteten, dass das Leistungsangebot für die Flughafenbindung zumindest am Anfang reduziert werden könnte, einen sehr kritischen Brief - keinen freundlichen, Herr Lorth - an den Vorstandsvorsitzenden Herrn Mehdorn geschickt, um darauf hinzuweisen, dass wir den Vertrag, den wir eingegangen sind, auch eingehalten sehen wollen. Das Land und der Bund haben sich da finanziell erheblich engagiert, um die infrastrukturelle Nachrüstung des Flughafens auf der Schiene zu erreichen. Wir wollen uns in Zukunft gemeinsam ansehen - das haben wir auch mit der Bahn abgesprochen -, was da passiert. Infrastruktur muss dem Angebot folgen. Wir bestehen zunächst einmal darauf, dass das vertraglich Vereinbarte realisiert wird und hoffen, dass anschließend deutlich darüber hinausgegangen werden kann, weil der Bedarf da ist.

**Vorsitzender Manfred Hemmer** bedankt sich bei den Gästen für ihr Kommen.

## **2 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Überleitung der bisher von den Landschaftsverbänden wahrgenommenen Aufgaben im Bereich der Straßenbauverwaltung**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 13/3818

Vorlage 13/2227

Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

**StS Hennerkes** trägt vor:

Die Landesregierung, aber auch der Landtag in seiner Mehrheit sind der Auffassung, dass die Zusammenlegung der Betriebssitze des Landesbetriebs Straßenbau sowohl aus organisatorischen als auch aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich ist. Wir haben bei der Auswahl des künftigen Sitzes auch strukturpolitische Aspekte in den Vordergrund gerückt. Die Zielregion für diesen Betriebssitz lautete Ruhrgebiet; das war von Anfang an unstrittig. Die Wahl ist dann innerhalb dieser Suchregion auf die Stadt Gelsenkirchen gefallen.

Eine Entscheidung für den Betriebssitz Gelsenkirchen steht unter dem Vorbehalt, dass die bisherige gesetzliche Standortregelung aufgehoben wird. Ich erinnere daran, im Zweiten Modernisierungsgesetz stehen die beiden Standorte Münster und Köln. Das ist der Kernpunkt des von der Landesregierung eingebrachten Entwurf eines Änderungsgesetzes, der Ihnen zur Mitberatung überwiesen worden ist; federführend ist der Haushalts- und Finanzausschuss.

Der Schwerpunkt bei der Diskussion lag in der Frage der Sinnhaftigkeit der Zusammenlegung. Das haben wir auch hier im Verkehrsausschuss schon diskutiert; ich möchte jetzt nicht noch einmal im Einzelnen darauf eingehen.

Ich möchte darauf hinweisen, dass insbesondere aus der FDP-Fraktion sehr umfangreiche schriftliche Fragen formuliert wurden, die insbesondere die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens betrafen und die wir ausführlich beantwortet haben (siehe Vorlage 13/2227). Bei der ökonomischen Betrachtung gehen wir davon aus, dass nach etwa vier bis fünf Jahren deutliche Einsparungen aus der Zusammenführung zweier Verwaltungsspitzenitze zu einem Betriebssitz für die Verwaltung des Landesbetriebs Straßenbau zu erwarten sind. Vor diesem Hintergrund sehen wir die Zweckmäßigkeit dieser Maßnahme auch unter ökonomischen Gesichtspunkten als gegeben an.

Eine andere Kategorie der Kritik in der Diskussion um die Betriebszusammenlegung der Betriebssitze betraf die persönliche Situation der Beschäftigten, die ja von den bisherigen Standorten Münster und Köln nach Gelsenkirchen wechseln müssen. Mir ist wichtig, Ihnen mitzuteilen, dass es eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung der Personalvertretungen gibt, die ein Personalentwicklungskonzept für diesen Vorgang unter dem Gesichtspunkt der Sozialverträglichkeit erarbeitet. Dieser Prozess ist im Gange. Die Ergebnisse sind noch nicht da. Wir sind aber guten Mutes, dass es hier zu sozialverträglichen Lösungen kommt. Ich glaube auch, dass die Zahl derer, die davon tatsächlich negativ betroffen sind, deutlich reduziert werden kann und dass insbesondere viele anfängliche Bedenken grundsätzlicher Art, was die persönliche Betroffenheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angeht, entkräftet werden können. Es wird also Lösungen geben, die mit den Personalvertretungen abgestimmt sind und die am Schluss dazu führen, dass die Beschäftigten und ihre Vertretungen dieses Konzept mittragen können.

Wir sind fest davon überzeugt, dass das Zusammenlegen der Verwaltungsspitzen einen ganz erheblichen positiven Effekt hat, der nicht nur ökonomischer Natur ist, sondern auch arbeitstechnisch notwendig ist, um diesen großen Landesbetrieb zu führen. Denn wir wollen nicht nur Planung, Bau und Unterhaltung des Straßennetzes nach modernen Gesichtspunkten praktizieren, sondern auch die Verwaltungsseite. Die Maßnahme, die beiden Betriebssitze zu einem Betriebssitz im Ruhrgebiet in Gelsenkirchen zu integrieren, wird zu dem Ziel beitragen, in Nordrhein-Westfalen eine moderne Straßenbauverwaltung zu schaffen und ihre Arbeit weiterhin zu verbessern, vor allem unter dem Gesichtspunkt der in Zukunft noch weiter verschärften Haushaltssituation. Diese Zusammenlegung wird Effekte hervorrufen, die uns weiterhelfen und uns zumindest Linderung verschaffen. Es darf nicht passieren, dass wir die Straßenbaumittel, die wir für den Bau und den Unterhalt der Straßen brauchen, anknabbern müssen, um einen ordentlichen Betrieb der Verwaltung des Straßenbaus in Nordrhein-Westfalen zu gewährleisten.

**Heinz Hardt (CDU)** erinnert daran, dass damals Ministerpräsident Clement für die Landesregierung hoch und heilig versprochen habe, den Straßenbau beim Übergang von den Landschaftsverbänden zum Landesbetrieb Straßenbau optimal zu reformieren und

Verkehrsausschuss

24.06.2003

43. Sitzung (öffentlich)

mr-be

neu zu organisieren. Nun müssten wieder Änderungen vorgenommen werden, und die CDU habe großes Verständnis, dass sich Mitarbeiter brüskiert fühlten.

In Vorlage 13/2227 seien Fragen von Angela Freimuth und Christof Rasche beantwortet worden. In dieser Vorlage werde auf S. 2, Absatz 2 deutlich, dass die Umorganisation rund 50 Millionen € - die Differenz zwischen 310 Millionen DM und 410 Millionen DM - teurer geworden sei. Das mit Mietkosten zu kompensieren, wie auf S. 3, Absatz 4, dargestellt, halte er für eine Milchmädchenrechnung. Er wage es zu bezweifeln, dass die Zusammenlegung große Synergieeffekte bringen werde. Denn in § 1, der unberührt bleibe, stehe, dass z. B. jeder Bezirksregierung für ihre Bezirke die Linienbestimmung für Landesstraßenplanungen sowie die Planfeststellung oblägen. Die Abstimmungsprozesse mit demnächst fünf Regierungspräsidenten blieben also bestehen; die Schnittstellen hätten sich nicht verringert.

Die Landschaftsverbände hielten einiges an Know-how vor. Er frage sich nun, ob das komplette Know-how, das für die Straßenplanung erforderlich sei, inzwischen bei der Straßenbauverwaltung liege oder ob man bei den Landschaftsverbänden noch Know-how einkaufe. Wichtig sei auch, ob die gesamte Elektronik nach Gelsenkirchen gebracht werde oder ob dezentrale Rechner eingesetzt würden. Vielleicht müsse auch Rechenleistung eingekauft werden.

**Christof Rasche (FDP)** äußert, StS Hennerkes habe von einer gesetzlichen Standortregelung gesprochen. - Die betroffenen Beschäftigten hätten sich bei ihrer persönlichen Planung auf dieses Gesetz und die Versprechungen der Landesregierung verlassen. Wenn man jetzt nur einige Jahre später von diesem Gesetz abrücke, müsse es dafür deutlich erkennbare Gründe geben.

Zum Zweiten habe der Staatssekretär betont, dass die persönliche Situation der Bediensteten wichtig sei. - Teilweise sei die Aufgabe der Standorte bedrückend für die Betroffenen. Das werde sicher Auswirkungen auf Arbeitsmotivation und Effizienz haben - im negativen Sinne. Entscheidend für die Standortänderung müsse eine ökonomische Betrachtungsweise sein.

Außerdem sei gesagt worden, dass im Parlament für diese Standortveränderung eine deutliche Mehrheit vorhanden sei. - Laut Plenarprotokoll vom 14. Mai 2003 mache der Sprecher der Grünen die Zustimmung seiner Fraktion von der Akzeptanz des Betriebsesitzes durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter abhängig. Er - Rasche - sei also nicht sicher, ob es diese Mehrheit wirklich gebe.

Zur ökonomischen Betrachtung: In der Antwort zum Fragenkatalog der FDP stehe, dass die Arbeit effizienter und kostengünstiger werden solle. Aber im BSL-Gutachten stehe doch schon, wo und wie alles effizienter und kostengünstiger werde. Dies habe also mit der Standortzusammenführung nur wenig oder gar nichts zu tun. Die Landesregierung schreibe von Effizienzgewinnen z. B. durch Optimierung von Verfahrensabläufen. Auch dies sei im Gutachten schon erwähnt und teilweise schon umgesetzt. Im Antwortschreiben der Landesregierung würden die Effizienzgewinne leider überhaupt nicht spezifiziert.

Verkehrsausschuss  
43. Sitzung (öffentlich)

24.06.2003  
mr-be

Einsparung durch geringere Mieten: Die Antwort sei nicht genau genug. Es interessierten die Quadratmeter und der Mietpreis in Münster, Köln, Gelsenkirchen, damit man nachvollziehen könne, dass 250.000 € eingespart werden könnten.

Personalkosteneinsparungen: Es werde nicht angegeben, wo sie erfolgen sollten. Man höre des Öfteren von Problemen innerhalb des sechsköpfigen Vorstands. Vielleicht solle die Summe dort eingespart werden. Dann brauche man aber die Betriebssitze nicht zu verändern, sondern könne es bei den jetzigen belassen und zwei Stellen streichen. Dann hätte man das Geld auch eingespart. Auch hier fehle in der Antwort die Begründung, warum die Zusammenlegung nötig sei.

StS Hennerkes habe eben von einer Arbeitsgruppe des Landes mit den Personalvertretungen gesprochen. Ihn interessiere nun, ob es dort rein um Arbeitsrecht gehe oder ob auch Belange der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wie z. B. eine Fahrtkostenregelung berücksichtigt würden.

**StS Hennerkes** macht deutlich, dass er nicht über Synergieeffekte aus Planungsprozessen spreche. Im Augenblick rede er ausschließlich über Synergieeffekte, die sich aus der Führung des Landesbetriebs ergäben, aus internen Abläufen. Man versuche einen Landesbetrieb aufzubauen, der nach neuesten Gesichtspunkten geführt werde. Die jeweils dreiköpfigen Vorstände in Münster und Köln zeigten, dass dies keine optimale Führung sein könne. Bei der Zusammenführung würden sich Synergieeffekte aus der Optimierung interner Abläufe ergeben.

Das Know-how der Straßenbauverwaltung liege zu 100 % im Landesbetrieb. Es gebe kein ausgelagertes Know-how mehr, das zusätzlich eingekauft werden müsse. Eingekauft würden, wie dies jeder andere gute Betrieb auch tue, IT-Leistungen, die vorher ausgeschrieben würden. Sie würden in diesem Fall zufällig von einem Landschaftsverband angeboten. Das könne morgen ein anderes Unternehmen sein, das diese Serviceleistungen biete.

Wenn man die Leistung des Landesbetriebs in den letzten beiden Jahren Revue passieren lasse, stelle man fest, dass ein hervorragendes Know-how verfügbar sei. Er habe in der letzten Sitzung im Zusammenhang mit dem Haushalt dargelegt, dass der größte Teil der globalen Minderausgabe beim Landesbetrieb erwirtschaftet werden solle. Wenn man nicht die Hoffnung hätte, dass dieser die Last unter Effizienzsteigerungsgesichtspunkten auch tragen könne, hätte man ihm diese Bürde nicht aufladen dürfen.

Er habe vorhin von einer Mehrheit im Landtag und nicht von einer deutlichen Mehrheit gesprochen.

Man müsse eine ökonomische Betrachtungsweise anlegen. Denn man führe eine betriebswirtschaftliche Optimierung eines Unternehmens durch, das Landesbetrieb heiße. Nicht das Gutachten bringe Effizienzgewinne, sondern die Maßnahmen, die man aus dem Gutachten ableite.

Er bitte um Verständnis, dass er nicht in allen Punkten ins Detail gehen können, z. B. nicht in der exakten Darstellung der Gegenüberstellung der Mietkosten. Denn man befinde sich in Gelsenkirchen gerade in Verhandlungen.

Verkehrsausschuss  
43. Sitzung (öffentlich)

24.06.2003  
mr-be

In der Arbeitsgruppe würden die Fragen detailliert beantwortet, die von Mitarbeiterseite gestellt worden seien. Es gehe um Trennungsgeld und verschiedene andere Formen der Hilfe, um diesen Zusammenlegungsprozess sozialverträglich abzuwickeln. Es würden auch Möglichkeiten erörtert, dass Mitarbeiter, die eigentlich mitgehen müssten, in den Niederlassungen verbleiben könnten. Der Landesbetrieb habe an beiden Standorten immer noch mehr Mitarbeiter, als er durch die Zusammenführung verliere.

**Bernhard Schemmer (CDU)** erkundigt sich, ob sein Eindruck richtig sei, wenn nach nur zwei Jahren ein neuer Gesetzentwurf komme, dass gegenüber dem ursprünglichen Zustand eine Verschlechterung eingetreten sei, die man nun korrigieren wolle. Denn sonst hätte man doch sofort anders entscheiden können.

Man müsse überlegen, ob es nicht eine Gesamtentscheidung über Mittelinstanzen, Landschaftsverbände, staatliche Sonderbehörden, Landesbetriebe geben müsse und keine gesonderte Entscheidung über den Landesbetrieb Straßenbau. Dieser müsse vielmehr in irgendeiner Form in die Gesamtentscheidung eingebunden sein.

Es werde immer von Effizienzvorteilen und Kosteneinsparungen gesprochen. Wenn dann gleichzeitig gesagt werde, dass über Synergieeffekte bei Planungsprozessen nicht geredet werde, heiße das für ihn, dass dort die größten Effizienzgewinne zu erzielen seien.

Die Fragen würden nur dürftig beantwortet. Das könne man daran erkennen, dass nicht präzise gesagt werde, was die Gebäude in Münster und Köln derzeit kosteten. Das habe nichts mit den laufenden Verhandlungen in Gelsenkirchen zu tun. Dass dem Ausschuss diese Information vorenthalten werde, zeige wie dünn und brüchig die Argumentation sei.

Wenn das Know-how beim Landesbetrieb liege, erschließe sich ihm - Schemmer - nicht, warum die Landschaftsverbände die Programmpflege für das Straßenbauprogramm VESTRA nach wie vor vornähmen und eine Kostenerstattung dafür erhielten.

**Christof Rasche (FDP)** möchte wissen, ob in der Arbeitsgruppe von Land und Personalvertretungen nur gesetzlich festgeschriebene Bereiche wie etwa das Trennungsgeld behandelt würden.

In der Antwort zu den Mietkosten stehe, dass es in Gelsenkirchen um rund 11.000 m<sup>2</sup> gehe. Es fehle aber eine Angabe über die Quadratmeterzahlen in Köln und Münster.

Der Abgeordnete fragt, ob es Doppelstrukturen gebe und irgendwo 30 Mitarbeiter nicht mehr benötigt würden.

**StS Hennerkes** weist darauf hin, dass er in seiner Antwort die Programmpflege unter IT-Leistungen subsumiert habe. Das Know-how liege hundertprozentig beim Landesbetrieb, aber einzelne technische Aufgaben aus dem IT-Bereich seien ausgeschrieben und dann beim Landschaftsverband eingekauft worden.

Er habe erklärt, dass er ausschließlich über Synergieeffekte gesprochen habe, die durch interne Arbeitsablaufoptimierung innerhalb des Landesbetriebs zu erreichen sei-

Verkehrsausschuss  
43. Sitzung (öffentlich)

24.06.2003  
mr-be

en. Man habe hier keine Grundsatzentscheidung zu treffen; diese sei durch das Zweite Modernisierungsgesetz erfolgt. Man habe in diesem Rahmen eine Spezialaufgabe zu vollziehen, nämlich einen modernen Landesbetrieb Straßenbau aufzustellen. Die Bewertung auch anderer Bundesländer des Landesbetrieb und seiner Leistungen seien ausgesprochen positiv.

Es sei keine Verschlechterung eingetreten, sondern man habe fortlaufend einen Optimierungsprozess durchzuführen. Die Optimierung der Arbeitsabläufe des Landesbetriebs sei eine Daueraufgabe. Hierbei sei der nächste Schritt die Zusammenführung der beiden Betriebssitze des Landesbetriebs. Das Overhead dieses Landesbetriebs mit seinen 19 Niederlassungen werde in der Zusammenführung auf einen Betriebssitz optimiert.

In der Arbeitsgruppe würden nicht nur gesetzliche Regelungen diskutiert, sondern sämtliche Fragen, die von Mitarbeiterseite aufgeworfen würden.

**MDgt Krell (MVEL)** ergänzt, man habe im Augenblick insgesamt ca. 12.500 bis 13.000 m<sup>2</sup> Mietfläche in Köln und in Münster angemietet. Dies sei deshalb etwas vage, weil zumindest am Standort Köln fallbezogen Sitzungsräume zusätzlich angemietet würden. Künftig brauche man insgesamt 11.100 m<sup>2</sup>. Allein dadurch ergebe sich eine erhebliche Einsparung. Über den Mietpreis könne man im Augenblick nicht reden, da man in Verhandlungen stehe. Den alten Mietpreis könne er aus dem Stegreif nicht nennen. Für Münster sei das auch verhältnismäßig uninteressant, weil das Mietverhältnis in Münster ende. Man müsse eine Anschließenmietung vorzunehmen, die höher liegen würde, weil sich der Mietpreis in den letzten zehn Jahren erheblich verändert habe. Die Frage, eine Neuanmietung vorzunehmen, habe sich nicht gestellt, weil das Ende des Mietverhältnisses zum Anlass genommen worden sei, die Frage zu ventilieren, die beiden Standorte zu einem zusammenzulegen.

Bei zwei Verwaltungen mit derselben Aufgabe habe man in bestimmten Strukturen zwangsläufig eine Doppelauslegung. Zentrale Einrichtungen wie Schreibdienste, Telefondienste seien doppelt vorhanden. In diesem Zusammenhang habe er in einem Ausschuss gesagt, ohne eine Konkretisierung vorzunehmen, dass insgesamt etwa 30 Stellen eingespart werden könnten. Diese Größenordnung werde wahrscheinlich unter dem Strich herauskommen, nach allem, was man bisher wisse. Im Plenum sei missverständlich dargestellt worden, es könnten 30 Schreibkräfte eingespart werden, obwohl nur 28 vorhanden seien.

Zu den Synergieeffekten hält **Horst Westkämper (CDU)** die Bezifferung von Einsparungen bei den Mietkosten in Vorlage 13/2227, S. 3, in Höhe von 250.000 € für Schönrederei. Nach dem bisher Dargelegten hätte man auf Zahlen verzichten sollen.

**Gerhard Wirth (SPD)** teilt mit, die SPD habe sich an der Diskussion nicht beteiligt, weil dieser Ausschuss nicht zuständig sei. Zuständig sei der Haushalts- und Finanzausschuss sowie der Unterausschuss BLB. Deshalb schlage er vor, den Gesetzentwurf ohne Votum an den federführenden Ausschuss weiterzuleiten.

Verkehrsausschuss  
43. Sitzung (öffentlich)

24.06.2003  
mr-be

**Christof Rasche (FDP)** stellt richtig, der Verkehrsausschuss sei durch Beschluss des Plenums offiziell beteiligt. Deshalb trete er dafür ein, ein Votum abzugeben. Die ökonomische Sinnhaftigkeit der Zusammenlegung sei nicht belegt worden.

Nach kurzer Diskussion besteht **Heinz Hardt (CDU)** darauf, über den Gesetzentwurf abzustimmen.

**Abstimmungsergebnis siehe Beschlussprotokoll.**

gez. M. Hemmer

Vorsitzender

be/27.10.2003/04.11.2003

312