



Verkehrsausschuss

5. Sitzung (nichtöffentlicher Teil)^{*)}

14. Dezember 2000

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 13.37 Uhr

13.55 Uhr bis 14.40 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenografin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

TOP 1 siehe APr 13/146

2 Haushalt 2001

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 13/400

Vorlagen 13/250 und 13/253

1

Minister Ernst Schwanhold führt in den Verkehrsetat 2001 ein.

Der Ausschuss beschließt, die entsprechenden Ansätze des Einzelplans 08 zum Personalhaushalt an den Unterausschuss "Personal" des

^{*)} öffentlicher Teil siehe APr 13/146

Haushalts- und Finanzausschusses zu überweisen.

3 Schülerticket 4

StS Hennerkes (MWMEV) erstattet Bericht.

4 NRW-Ticket 6

StS Hennerkes trägt vor.

5 Mitwirkung in den Regionalräten 9

ORR'in Kloßmann-Voß (StK) berichtet.

Nächste Sitzung: 18. Januar 2001, Flughafen Münster/Osnabrück

Aus der Diskussion

Vor Eintritt in die Tagesordnung beschließt der Ausschuss einstimmig, TOP 4 "Siegerland-Flughafen" als TOP 1 in öffentlicher Sitzung abschließend zu beraten.

2 Haushalt 2001

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 13/400

Vorlagen 13/250 und 13/253

Minister Ernst Schwanhold führt in den Verkehrsetat 2000 ein:

Ergänzend zu dem Entwurf des Einzelplans 08 habe ich Ihnen Ende November 2000 den so genannten Erläuterungsband zum Haushaltsentwurf 2001 - Vorlage 13/250 - übermittelt. Dieser Erläuterungsband gibt Ihnen in tabellarischer Form eine ausführliche und zum Teil projektbezogene Darstellung über die vorgesehene Verwendung der für das kommende Haushaltsjahr etatisierten Mittel.

Ebenfalls seit Ende November 2000 liegen Ihnen mit Vorlage 13/253 die Erläuterungen zu den Stellenplanentwürfen 2001 des Einzelplans 08 vor.

Die Erstellung des schriftlichen Einführungsberichts in den Verkehrshaushalt 2001 dagegen hat sich in diesem Jahr leider etwas verzögert. Ich gehe davon aus, dass Ihnen dieser Bericht zwar inzwischen vorliegt, Sie aber möglicherweise noch keine Gelegenheit hatten, ihn zu lesen. Ich möchte Ihnen deshalb einen kurzen Überblick über die Struktur des Verkehrshaushalts 2001 geben.

Vor wenigen Tagen hat Finanzminister Peer Steinbrück in seiner Rede zur Einbringung des Landeshaushalts 2001 die enormen Entlastungen aus der Steuerreform erläutert, die insbesondere auf die privaten Haushalte, aber auch die Unternehmen entfallen. Er hat aber auch auf die Kehrseite der Medaille hingewiesen - Entlastungen auf der einen Seite bedeuten Belastungen auf der anderen Seite -, die vor allem die Länder in beträchtlicher Höhe treffen. Ich will die Einzelheiten nicht wiederholen; ich muss aber gleichwohl noch einmal daran erinnern, weil es für die Beurteilung des Verkehrshaushaltes unrealistisch wäre, diesen Hintergrund zu ignorieren.

Wenn Sie den Haushaltsentwurf für den Einzelplan 08 insgesamt betrachten, werden Sie auf den ersten Blick feststellen, dass es hinsichtlich der Schlusssummen weder für den Gesamthaushalt noch für den Wirtschaftshaushalt, für den Verkehrshaushalt oder für den verbleibenden Teil des Haushalts nennenswerte Veränderungen im Vergleich zum Haushalt 2000 gibt.

Für 2001 liegen die Gesamtausgaben des Einzelplans 08 bei 6.624,5 Millionen DM; sie unterschreiten den Ansatz 2000 damit um lediglich 4,8 Millionen DM.

Für den Wirtschaftshaushalt betragen die Gesamtausgaben 2.256,3 Millionen DM und übersteigen damit den Ansatz 2000 um 0,84 %.

Der Verkehrshaushalt verfügt über ein Ausgabevolumen von 4.124,5 Millionen DM; es bleibt nur um ein halbes Prozent hinter den Ausgaben 2000 zurück.

Insgesamt betrachtet bleibt der Einzelplan damit zunächst einmal im Trend des Gesamthaushaltes, der ja auch keine nennenswerte Steigerungsrate aufweist. Wenn Steigerungen auftreten, handelt es sich nur um bestimmte Bereiche, in denen es etwa um Personal, Sicherheit, Schule, Forensik, Betreuung geht. Ich erwähne das, weil der Einzelplan 08 zu den so genannten Förderhaushalten gehört, die sich bei allen Einsparzwängen zuerst für Streichungen anbieten. Insofern sehe ich es als Erfolg an, dass es nicht zu weiteren Ausdünnungen gekommen ist; Angriffe gab es genug.

Eine etwas genauere Betrachtung von Wirtschafts- und Verkehrshaushalt zeigt allerdings, dass es innerhalb der genannten Bereiche deutliche Verschiebungen gibt. Ich will diese, soweit sie den Verkehrsbereich angehen, in drei Punkten kurz aufzeigen und erläutern:

Erstens. Annähernd 80 % der für den Verkehrshaushalt etatisierten Mittel werden für die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Eisenbahnen eingesetzt. Der Haushalt 2001 sieht hierfür Barmittel in Höhe von 3,25 Milliarden DM vor. Die Ausgaben für diesen Zentralbereich des Verkehrsetats steigen damit um 35,4 Millionen DM oder um 1,1 %.

Sie dienen vornehmlich dem ÖPNV, für den wir unsere Politik des Ausbaus der Infrastruktur, der Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage und der Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV fortsetzen.

In der gewaltigen Summe von 3,25 Milliarden DM für ÖPNV und Eisenbahnen versteckt sind die vergleichsweise bescheidenen 21 Millionen DM für die Investitionsförderung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Gleichwohl erwähne ich diesen Ansatz, weil die nichtbundeseigenen Eisenbahnen einen wichtigen Beitrag für die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu leisten haben. Noch wichtiger ist der Beitrag, der auf die Psychologie und damit auf Veränderung und erneute Öffnung der DB AG für den Güterverkehr hinzielt.

Leider war es nicht möglich, den Ansatz 2000 in Höhe von 25,7 Millionen DM fortzuschreiben. Dennoch wird es unter Einbeziehung der mit 20 Millionen DM veranschlagten Verpflichtungsermächtigungen möglich sein, die Förderung wichtiger Maßnahmen wie die Durchführung von Oberbauarbeiten, den Ankauf von Lokomotiven oder die Finanzierung von Güterumschlagseinrichtungen fortzuführen.

Zweitens. Für die Bereiche Luftfahrt und Schifffahrt enthält der Haushalt nahezu ausschließlich Leistungen, die auf gesetzlicher oder vertraglicher Grundlage beruhen. Entsprechend dem tatsächlichen Bedarf gehen die hierfür veranschlagten Ausgaben in der Summe um etwa 4,5 Millionen DM zurück.

Drittens. Für den Straßenbau weist der Haushaltsentwurf 2001 Barmittel in Höhe von 826 Millionen DM aus; er bleibt damit um 51 Millionen DM hinter den Ausgabeansätzen 2000 zurück.

Von den 826 Millionen DM entfallen auf

- Investitionsausgaben für den Landesstraßenbau und den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen 245 Millionen DM; das sind 43,1 Millionen DM weniger als 2000;
- die Unterhaltung der Landesstraßen 139,3 Millionen DM; dieser Ansatz entspricht dem des Jahres 2000;
- den kommunalen Straßenbau rund 299 Millionen DM; das sind 6,7 Millionen DM weniger als in 2000, wobei sich ein Minus von 1,7 Millionen DM aus den sinkenden GVFG-Mitteln des Bundes ergibt;
- die so genannten U A III-Mittel, also die Mittel für die Bauaufsicht an Bundesfernstraßen, 130 Millionen DM; dieser Ansatz entspricht dem des Jahres 2000.

Die Hauptlast der Einsparnotwendigkeiten innerhalb des Verkehrshaushaltes trägt somit zweifelsohne der Bereich der Investitionsausgaben für die Landesstraßen. An dieser Stelle und in diesem Kreise will ich weder beschönigen noch Ihnen verhehlen, dass dies einen äußerst schmerzlichen Einschnitt darstellt, der den Verkehrsminister - das werden Sie mir abnehmen - nicht froh stimmt. Auf der anderen Seite kann man sich aber der Gesamtverantwortung für den Landeshaushalt nicht entziehen.

Für die Kürzungen im Straßen- und Radwegebau sehe ich innerhalb meines Einzelplans keine Alternativen - nicht im Wirtschaftsbereich und im Verkehrsbereich schon gar nicht. Denn obwohl der Einzelplan 08 zu den so genannten Förderhaushalten gehört und mit einem Gesamtvolumen von 6,6 Milliarden DM - etwa nach Schule, Wissenschaft und Forschung, nach dem Innenministerium - an vierter Stelle liegt, darf das nicht darüber hinweg täuschen, dass faktisch der weitaus größte Teil der Ausgaben gebunden ist. Denken Sie nur an die Gemeinschaftsfinanzierungen mit Bund oder EU, an die Kohlehilfen, an die aus Regionalisierungs- und GVFG-Mitteln zu leistenden Ausgaben oder an die Vorbelastungen durch die freiwilligen Förderprogramme aus Verpflichtungsermächtigungen der Vorjahre, die wir in aller Regel gemeinsam beschlossen haben.

Sie werden es mir nicht verdenken, dass ich meinen ein wenig betrüblichen Bericht über den Straßenbau so nicht enden lassen möchte. Deshalb setze ich eine "frohe Eotschaft" an den Schluss meiner Ausführungen. Auch in dem Ihnen vorliegenden Haushaltsplanentwurf 2001 finden Sie diese gute Botschaft ganz am Schluss des Kapitels 08 084. Dort haben wir unter der neu eingerichteten Titelgruppe 80 eine Verpflichtungsermächtigung von mehr als 187 Millionen DM etatisiert, die es uns ermöglicht, im Rahmen einer privaten Vorfinanzierung mit dem Bau der Ortsumgehung Wuppertal - L 418 - zu beginnen.

Mit dieser privaten Vorfinanzierung erhält das Land den dringend notwendigen Verkehrswert erheblich früher, als das bei einer konventionellen Finanzierung möglich

wäre. Genau genommen muss auch dieses Volumen jedenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt den Investitionsmitteln insgesamt zugerechnet werden. Es bleibt abzuwarten, wenn zu einem späteren Zeitpunkt die Refinanzierung einsetzt, ob dann die Mittel noch genauso hoch sind, wie sie prognostiziert werden. Das ist eine vorgezogene Investition, die aber durchaus dem Investitionshaushalt zuzurechnen ist.

Wie von Minister Steinbrück bereits dargelegt, wird die Landesregierung Mitte Januar 2001 einen ersten Ergänzungshaushalt vorlegen, der unter anderem die Errichtung von vier Landesbetrieben enthält. Das ist in der letzten Legislaturperiode beschlossen worden.

Nachdem wir mit dem vorliegenden Haushaltsentwurf bereits die Eichverwaltung in den "Landesbetrieb Mess- und Eichwesen Nordrhein-Westfalen" umgewandelt haben, werden wir das Geologische Landesamt ebenfalls in einen Landesbetrieb überführen und darüber hinaus - das ist das Resultat der mit weitem Abstand größten Aufgabe, die uns das Zweite Modernisierungsgesetz gestellt hat - den "Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen" haushaltsmäßig abbilden. Dies wird zu einer stark veränderten Struktur des Kapitels 08 084 führen.

Ich möchte es für heute bei diesen eher generellen Ankündigungen belassen.

Vorsitzender Manfred Hemmer stellt fest, dass die Aussprache über den Bericht des Ministers am 8. Februar 2001 stattfindet.

Abstimmungsergebnis zum Personalhaushalt siehe Beschlussprotokoll.

3 Schülerticket

StS Hennerkes (MWMEV) trägt vor:

Ich möchte Ihnen einen weiteren Zwischenbericht geben. Wir hatten Ihnen schon in der September-Sitzung angekündigt, dass sich eine Arbeitsgruppe mit dem Thema "Schülerticket" und der Bewertung der unterschiedlichen Modelle, die wir Ihnen schon vorgebracht hatten, beschäftigen wird. Die Arbeitsgruppe hat im September ihre Arbeit aufgenommen und hat sich insbesondere mit den Details der unterschiedlichen Modelle zur Finanzierung und Organisation von Schülertickets befasst.

Der Arbeitskreis hat einhellig festgestellt, dass man die Vorschriften des Schulfinanzgesetzes und insbesondere § 45 a Personenbeförderungsgesetz als maßgebliche Grundlagen für das Schülerticket nicht ändern sollte. Denn alle Modelle für ein Schülerticket, die man bisher diskutiert hat, entsprechen diesen rechtlichen Vorgaben. Der Arbeitskreis ist der Auffassung, dass man das Ziel der landesweiten Einführung des Schülertickets in dem bestehenden Rechtsrahmen durch ergänzende rechtliche oder auch organisatorische Hinweise erreichen kann. Der Arbeitskreis hat Hinweise für die