



Verkehrsausschuss

15. Sitzung (öffentlich)

6. September 2001

Düsseldorf - Haus des Landtags

11.00 Uhr bis 11.50 Uhr (TOP 1)

13.30 Uhr bis 15.20 Uhr (TOP 2 bis TOP 8)

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenografin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

1 Gemeinsame Sitzung mit dem Haushalts- und Finanzausschuss zur Finanzierung des Projektes "Metrorapid"

- siehe APr 13/342 des Haushalts- und Finanzausschusses, TOP 1 -

2 Haushalt 2002

Vorlagen 13/820 und 13/821

1

Minister Ernst Schwanhold führt in den Verkehrsetat ein. Die Aussprache darüber findet in der nächsten Sitzung statt.

Der Ausschuss überweist die entsprechenden Ansätze des Einzelplans 08 zum Personalhaushalt an den Unterausschuss "Personal" des Haushalts- und Finanzausschusses.

3 Innovative Finanzierungsmodelle für den Landesstraßenbau nutzen - Investitionsstau bei Ortsumgehungen und Radwegen abbauen

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 13/1233

7

Der Ausschuss beschließt einstimmig, zu diesem Tagesordnungspunkt eine öffentliche Anhörung durchzuführen.

4 Eckpunkte der Luftverkehrspolitik des Landes NRW

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksachen 13/411 und 13/890

in Verbindung damit

5 NRW-Luftverkehrskonzeption 2010

Vorlage 13/350

10

Dem Bericht von Minister Ernst Schwanhold schließt sich eine Aussprache an.

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

Gesetzentwurf der Fraktion der FDP

Drucksachen 13/622 und 13/891

Beschlussfassung zur 2. Lesung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

-

TOP 6 wird auf die nächste Sitzung vertagt.

7 Integrierte Gesamtverkehrsplanung

20

Minister Ernst Schwanhold gibt seinen Bericht zu Protokoll (siehe Vorlage 13/860). Die Diskussion hierzu findet in der nächsten Sitzung statt.

8 Terminplanung 2002

21

Dem Terminplan wird einstimmig zugestimmt.

Der Ausschuss beschließt, am 26. November 2001 eine Informationsreise nach Aachen (Modellprojekt euregiobahn) durchzuführen.

Nächste Sitzung: 25. Oktober 2001

Aus der Diskussion

2 Haushalt 2002

Vorsitzender Manfred Hemmer macht auf den einführenden Bericht des Ministers zum Verkehrsetat 2002 aufmerksam, der mit Vorlage 13/820 vorliege. Die Aussprache darüber finde, wie verabredet, in der nächsten Sitzung statt.

Minister Ernst Schwanhold trägt vor:

Haushaltskonsolidierung heißt, Prioritäten setzen. Ich will daher nicht wiederholen, was ich Ihnen in der Einführung in den Entwurf des Haushaltsplans 2002 bereits schriftlich vorgelegt habe. Ich will vielmehr die Gelegenheit nutzen, einige Schwerpunktthemen darzustellen, die aus meiner Sicht die verkehrspolitische Debatte des kommenden Jahres kennzeichnen werden.

Insgesamt ist geplant, im Verkehrshaushalt des kommenden Jahres rund 2,30 Milliarden Euro einzusetzen. Das ist gegenüber dem laufenden Haushaltsjahr mit rund 2,34 Milliarden Euro ein Rückgang um 43 Millionen Euro bzw. 1,8 %. Insofern trägt der Verkehr zur Konsolidierung des Landeshaushalts bei, wenn auch in bescheidenem Umfang.

Das heißt allerdings nicht, dass uns die notwendigen Kürzungen leicht gefallen sind. Aber Haushaltspolitik ist die Kunst des Machbaren, nicht die Summe des Wünschbaren.

Ich möchte mich auf sieben Schwerpunktthemen beschränken:

1. *Ausbau des ÖPNV*

Der Ausbau der Infrastruktur hat in NRW Tradition. Im nächsten Jahr werden für den ÖPNV erneut rund 3,3 Milliarden DM - das sind rund 1,7 Milliarden Euro - zur Verfügung stehen. Der Rückgang im Rahmen der Haushaltskonsolidierung bewegt sich in diesem wichtigen Bereich in der Größenordnung von einem Prozent und ist deshalb nach meiner festen Überzeugung verkraftbar. Mit der Verabschiedung des ÖPNV-Ausbauplans haben wir im laufenden Jahr die Grundlage für weitere erhebliche Kapazitätserweiterungen gelegt.

Ziel meiner Verkehrspolitik ist es, dem Blick auf Infrastruktur und Fahrzeugtechnik den Blick auf die Kunden, ihre Bedürfnisse und Wünsche gleichberechtigt an die Seite zu stellen. Da gibt es noch eine Menge zu tun. Es reicht eben nicht, dass wir eine öffentliche Infrastruktur vorhalten. Zu einem attraktiven Verkehrsangebot gehört auch:

- zuverlässiges Funktionieren des Systems,
- jederzeit richtige Informationen über das Angebot,

- Einfachheit und Durchschaubarkeit des Systems, gerade auch bei den Tarifen,
- Pünktlichkeit,
- Funktionieren von Anschlüssen und
- Sicherheit und Sauberkeit.

Was ich mir vorstelle ist, dass wir den marktwirtschaftlichen Ansatz ernst nehmen und dass wir dem Bestellermarkt, auf den wir in der Verkehrspolitik vielfach fixiert waren, einen funktionsfähigen Kundenmarkt an die Seite stellen.

Mit der Qualitätsoffensive des Landes und mit der Zielsetzung einer weiter vereinfachten Tarifstruktur versuchen wir, genau dies zu erreichen. Das wird auch im kommenden Jahr eine zentrale Rolle spielen; denn wir wollen mehr Menschen für Busse und Bahnen gewinnen - und zwar über ein noch überzeugenderes Angebot.

In diesem Zusammenhang, Herr Wächter, habe ich mich übrigens ganz besonders über Ihre Wortschöpfung "Tarif-Tarzan" gefreut -, unterstellt sie mir doch eine sportliche Leistungsfähigkeit, die ich nicht habe. Aber die Harmonisierung der Tarife habe ich mir fest vorgenommen.

2. *Novellierung des Regionalisierungsgesetzes*

Einen Schwerpunkt der verkehrspolitischen Aktivitäten der Landesregierung wird die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes bilden. Dabei ist die Fortschreibung der SPNV-Betriebskostenfinanzierung eine zentrale Frage der anstehenden Reform.

Wir brauchen eine Anschlussregelung für die vom Land nach dem Verzehrmodell seit 1998 über die Fahrzeugförderung für den Zeitraum von fünf Jahren bei der DB eingekauften Mehrleistungen von rund 12 Millionen Zug-Kilometern für den Integralen Taktfahrplan.

Mein Ziel ist eine weitere Leistungsausweitung. Mit der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln - Rhein-Main im Dezember kommenden Jahres eröffnet sich zu einer solchen Leistungsausweitung im Rahmen einer Neuvertaktung auch die Möglichkeit. Wir müssen dazu die Betriebskostenfinanzierung des SPNV grundsätzlich neu ordnen.

Wir verfolgen das Ziel, einen Schienenpersonennahverkehrsplan (SPNV-Plan) zu entwickeln. Damit kann in Zukunft ohne aufwendige Gesetzesänderung eine bedarfsgerechte und aktuelle Betriebskostenfinanzierung sichergestellt werden.

Der SPNV-Plan soll im Übrigen künftig auch die Betriebskostenfinanzierung von Revitalisierungsstrecken sichern, wenn diese nach Überprüfung der Effizienz in das Grundangebot des Landes einbezogen werden.

Die fachliche Vorbereitung soll selbstverständlich durch mein Haus erfolgen. Die Entscheidung darüber aber werden Sie treffen müssen. Sie werden damit eine große Verantwortung dafür übernehmen, dass der SPNV-Plan nicht eine bloße Sammlung von Einzelinteressen wird.

Nordrhein-Westfalen hat sich für eine konsequente Regionalisierung durch Zusammenführung der SPNV-/ÖPNV-Trägerschaft auf kommunaler Ebene entschieden. Daran halten wir fest. Ziel ist die umfassende Koordination von SPNV und ÖPNV vor Ort.

Diese Vorteile wollen wir nutzen, dabei aber ausdrücklich nicht auf die Umsetzung landeseinheitlicher Strategien für den überregionalen Schienenpersonenverkehr verzichten. Die Praxis bei der Bestellung von Zusatzleistungen für den Integralen Taktfahrplan, die Aufgabenträgerkoordination beim Wegfall von Interregio-Verbindungen und Probleme der Tarifvereinheitlichung haben gezeigt, dass die Koordination und Organisation im Aufgabenträgerbereich zu verbessern ist. Ein wichtiges Ziel ist es deshalb, die Möglichkeiten zur Zusammenarbeit der Aufgabenträger zu optimieren.

3. *Vernetzung der Verkehrsträger*

Einer der Leitgedanken unserer Verkehrspolitik ist das Ziel der Vernetzung. Sie finden das in den Zielen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung, Sie finden das genauso in den Handlungsoptionen der Luftverkehrskonzeption 2010, die wichtigsten Flughäfen mit leistungsfähigen Straßen- und Schienenanbindungen auszustatten.

Das gilt nach zähen Verhandlungen auch für die Schienenanbindung des Kölner Flughafens, den der Verkehrsausschuss noch heute besuchen wird. Das Land hat diese Schienenanbindung deshalb immer als besonders wichtig angesehen, weil der verkehrswirtschaftliche Wert dieser Luftverkehrsinfrastruktur erst dann richtig genutzt werden kann und wird, wenn die landseitige Einbindung des Flughafens ähnlich gut ist wie beispielsweise in Düsseldorf.

Man kann übrigens über Kooperation im Sinne einer Verkehrsverlagerung auch erst dann ernsthaft reden, wenn die materiellen infrastrukturellen Voraussetzungen dafür geschaffen sind. Um das zu leisten, haben Bund, Land und Flughafen über 1 Milliarde DM in die Hand genommen. Und ich sage deshalb ganz klar an die Adresse der Bahn:

Es war nicht unsere Absicht, hier einen Zierstreifen anzulegen. Wir erwarten, dass auf dieser Schienenanbindung auch Betrieb ist. Von seiner ganzen Einbindung her bekommt der Flughafen Köln/Bonn eine der besten Schienenanbindungen in Deutschland und ich will, dass auch in diesem Bahnhof Leben ist. Sie können sich das nachher ansehen: Lediglich ein paar Meter und eine Rolltreppe liegen zwischen Bahn- und Luftverkehr. Das stelle ich mir unter einer funktionsfähigen Schnittstelle vor.

Der Bau- und Finanzierungsvertrag, den das Land mit der Bahn abgeschlossen hat, sieht eine Bedienung des Flughafens durch zwei ICE-Züge und drei S-Bahnen je Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit vor. Ich habe - gemeinsam mit der Stadt Köln und dem Bundesverkehrsminister - die Bahn bereits deutlich darauf hingewiesen, dass dieses Betriebsprogramm als Mindestanforderung zu verstehen ist, und dabei bleibt es.

4. *Metrorapid*

Das Stichwort "Vernetzung" leitet über zu einem ganz besonderen Schwerpunkt der Arbeit des kommenden Jahres: dem Metrorapid. Für mein Haus ist der Metrorapid auch *das* zentrale Leitprojekt im Rahmen der Dachmarke mobil:nrw.

Wie Sie wissen, ist für die derzeit laufende Machbarkeitsstudie eine Arbeitszeit von 13 Monaten vorgesehen; die Ergebnisse werden zu Beginn des kommenden Jahres vorliegen.

Für das gesamte Verkehrssystem in Nordrhein-Westfalen ist das eine Entscheidung von essenzieller Bedeutung. Wir reden hier über ein Verkehrsvolumen, das insbesondere auch auf den Straßen der Rhein-Ruhr-Region zu einer Entlastung und zu einer Reduzierung von Belastungen führen wird. Gleichzeitig geht es um die Investition von rund 7 Milliarden DM in NRW.

Die Kritiker des Projektes sollten sich klarmachen, dass wir eine solche Investitionschance für NRW so schnell nicht wieder bekommen. Neben allen verkehrlichen und ökologischen Gründen können wir gegenwärtig und in einem überschaubaren Zeitraum keinen besseren Anschlag für unsere Bauindustrie leisten. Ich fordere Sie deshalb auf, dass wir über alle Fraktionen hinweg eine Allianz für den Metrorapid bilden. Dann sind unsere Erfolgsaussichten in Berlin am größten.

Wir sind mit einem wohl vorbereiteten Projekt in die Machbarkeitsstudie gegangen, und ich gehe deshalb davon aus, dass die Machbarkeitsstudie die Realisierbarkeit des Metrorapid bei uns nachweisen wird. Damit stehen für das kommende Jahr Fachplanungen und Ingenieurleistungen an, für die wir im Haushaltsentwurf Vorkehrungen getroffen haben.

Ich will nun zu den Themen des Straßenbaus überleiten, die derzeit und sicher auch im kommenden Jahr im Fokus der öffentlichen Diskussion stehen werden:

5. *Infrastrukturfinanzierung und Schwerverkehrsabgabe*

Wie Sie alle wissen, hat das Bundeskabinett am 15. August 2001 den Entwurf des Autobahnmautgesetzes beschlossen. Dieses Gesetz wird Grundlage für die Erhebung der Maut bei LKWs über 12 t auf unseren Autobahnen sein. Aus diesen Mauteinnahmen soll das Anti-Stau-Programm finanziert werden. Es ist vorgesehen, hieraus den sechsstreifigen Ausbau wichtiger Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen mit einem Volumen von 1,2 Milliarden DM in den Jahren 2003 - 2007 zu finanzieren.

Selbstverständlich begrüßen wir dieses Finanzierungskonzept angesichts der dringenden Ausbaumaßnahmen auf den Autobahnen in unserem Lande. Ich bin allerdings der Auffassung, dass das Programm in der vorliegenden Form den dringenden Aufgaben vor allem hier in Nordrhein-Westfalen noch nicht gerecht wird.

Ein großer Teil der Maßnahmen, die zur Beseitigung der Engpässe in unserem Land erforderlich sind, ist bisher nicht berücksichtigt. Ich nenne hier z. B. die A 1 im Bereich Köln-Lövenich, die A 2 von Kamen bis Oelde, die B 1/A 40 im Westen von Dortmund und die A 1 im Bereich Remscheid - Wermelskirchen. Das sind Projekte,

für die wir bereits heute Baurecht haben oder bis zum Beginn des Anti-Stau-Programms haben werden.

Darüber hinaus entwickeln wir ein Programm, das die Autobahnkreuze in den nächsten Jahren in ihrer Leistungsfähigkeit deutlich steigern soll. Dazu muss ein Programmvolumen von rund 300 Millionen DM zur Verfügung gestellt werden, von denen im bisherigen Investitionsprogramm bzw. Anti-Stau-Programm aber erst rund 100 Millionen DM finanziert sind.

Das sind klare Forderungen aus Nordrhein-Westfalen; darüber werden wir weiterhin mit dem Bund reden müssen. Wir müssen auch darüber sprechen, dass alle Einnahmen aus der Maut der Infrastruktur für Bahn, Straße, Wasserstraße zur Verfügung gestellt werden und nicht zur Finanzierung des allgemeinen Haushalts genutzt werden.

Lassen Sie mich zu den markantesten Einzelprojekten noch einige Hinweise geben:

A 52 in Essen

Wir haben den Bund gebeten, der Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für ein Betreibermodell zuzustimmen. Nach Signalen aus dem BMVBW bin ich zuversichtlich, dass wir diese Zustimmung auch erhalten werden. Wir werden dann etwa Ende des Jahres den Auftrag für die Machbarkeitsstudie vergeben.

A 33

Wie Sie aus den Medien wissen, laufen derzeit an der A 33 Untersuchungen zum Thema "Bechsteinfledermaus". Wir setzen alles daran, in diesem Jahr das Planfeststellungsverfahren für dieses überaus wichtige Projekt fortzuführen. Voraussetzung ist natürlich, dass die FFH-Untersuchung uns dazu die Chance bietet.

A 30 Bad Oeynhausen

Für diesen wichtigen Lückenschluss im Zuge der Ost-West-Achse der A 30 und zur Entlastung des Kurortes läuft zurzeit die Planfeststellung. Ich erwarte, dass wir im nächsten Jahr hierzu einen Planfeststellungsbeschluss erlassen können. Wir werden uns rechtzeitig bemühen, auch für dieses Projekt eine zeitnahe Finanzierung durch den Bund zu erhalten. Die ersten Gespräche haben dazu schon stattgefunden.

Rheinquerung der A 44

Aber wir legen nicht nur Grundsteine - wir schließen auch Projekte ab. Dabei ist für mich die Rheinquerung der A 44 zwischen Meerbusch und Düsseldorf im Mai kommenden Jahres das wohl mit Abstand markanteste Beispiel. Mit diesem Schlussstein schließen wir das Autobahnviereck um die Landeshauptstadt und vollziehen einen der wichtigsten Netzschlüsse im Autobahnsystem der Rheinschiene. Dieser Lückenschluss zeigt auch prototypisch die Wirkung privater Vorfinanzierungen. Der Bau der Rheinquerung wäre noch für viele Jahre nicht möglich gewesen, wenn sich der Bund als Bauherr nicht zu einer privaten Vorfinanzierung des Projektes entschlossen hätte. Wegen der hohen wirtschaftlichen Bedeutung der Rheinquerung hat das Land diesen Schritt ausdrücklich begrüßt.

6. Landesstraßen

Ich hatte eingangs darauf hingewiesen, dass selbst bei einer vergleichsweise geringen Einsparung im Verkehrshaushalt von 1,8 % in einzelnen Bereichen durchaus schmerzhafte Folgen unausweichlich sind. Ich will nicht verhehlen, dass dies im Bereich der Landesstraßen für mich der Fall ist.

Für diese Aufgabe können nach dem vorliegenden Entwurf 122 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden.

- Einen wichtigen Schwerpunkt bilden dabei die Erhaltungsinvestitionen mit 48 Millionen Euro, und das entspricht fast genau dem Ansatz des vergangenen Jahres.
- Für den Neu- und Ausbau unseres Netzes nach dem Landesstraßenausbauplan stehen 60 Millionen Euro zur Verfügung. Vor dem Hintergrund der äußerst angespannten Finanzlage des Landes war es nicht möglich, auch diesen Ansatz auf dem Niveau des Vorjahres zu halten.

Angesichts der verkehrlichen Notwendigkeit hat die Landesregierung allerdings für zwei Landesstraßenprojekte eine private Vorfinanzierung vorgesehen:

- L 418 in Wuppertal, das größte Landesstraßenbauprojekt
Es ist vorgesehen, dass die Angebotseröffnung Ende Oktober erfolgt. Der Auftrag soll dann im laufenden Jahr vergeben werden.
- L 697 in Plettenberg
Die geschätzten Baukosten betragen rund 40 Millionen Euro. Mit dem Bau dieser wichtigen Ortsumgehung werden wir im nächsten Jahr wie geplant beginnen.

Weitere Details zu den privaten Vorfinanzierungen können Sie meinem Einführungsbericht entnehmen.

Gestartet wird auch der Bau der L 473 Rheinhausen, mit der die Anbindung des LogPort-Projektes an das überörtliche Verkehrsnetz sichergestellt wird. Hier haben wir kürzlich den Auftrag für das erste Brückenbauwerk vergeben.

Über den Antrag der CDU zur kommunalen Vorfinanzierung von Landesstraßen werden wir im nächsten Tagesordnungspunkt sprechen. Sie kennen die zurückhaltende Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände.

Ohne an dieser Stelle der endgültigen Beantwortung dieser Frage vorzugreifen, kann ich mir vorstellen, im nächsten Jahr den Kommunen in dringenden Einzelfällen den Weg über die kommunale Vorfinanzierung anzubieten. Selbstverständlich werden in die Dringlichkeitsentscheidungen die Regionalräte mit einbezogen werden.

Ich stelle mir vor, dass in diesem Modell lediglich dringende kleine Maßnahmen unter 5 Millionen DM finanziert werden können. Dazu zähle ich zum Beispiel Kreisverkehre

und weitere punktuelle Verbesserungen in den Ortslagen sowie Radwege an Landesstraßen als Lückenschlüsse im vorhandenen Netz.

7. *mobil:nrw*

Unsere Arbeit steht unter dem Leitsatz, dass ein leistungsfähiges Verkehrssystem in unserer hoch industrialisierten und arbeitsteilig organisierten Volkswirtschaft ein Schlüsselement für Wachstum und Beschäftigung ist. Wir haben deshalb jede Veranlassung, die Optimierung unseres Verkehrssystem weiter engagiert voranzutreiben; denn Mobilität ist gewollt, und deshalb müssen wir Verkehr akzeptieren.

Ich hoffe, einen Ausschnitt aus der Arbeit des kommenden Jahres verdeutlicht zu haben.

Am Schluss noch ein Gedanke: Der Ausbau der Infrastruktur ist wichtig, aber er reicht alleine nicht aus. Wir müssen die bereits vorhandenen Kapazitäten auch besser nutzen. Durch Weiterentwicklung der Telematik und die Entwicklung von Mobilitätsmanagementsystemen wird unter der Dachmarke mobil:nrw die Nutzung der Verkehrswege optimiert, werden neue Logistikkonzepte vorangetrieben und wird das Informationsangebot für die Nutzer verbessert. Das ist die notwendige Ergänzung des Infrastrukturausbaus - auch im Sinne ökologischer Nachhaltigkeit.

Zu den Personaltiteln verweist **Vorsitzender Manfred Hemmer** auf die entsprechenden Ansätze des Einzelplans 08 und die Erläuterungen zu den Stellenplanentwürfen 2002 des Einzelplans 08 Vorlage 13/821.

Abstimmungsergebnis siehe Beschlussprotokoll.

3 **Innovative Finanzierungsmodelle für den Landesstraßenbau nutzen - Investitionsstau bei Ortsumgehungen und Radwegen abbauen**

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 13/1233

Vorsitzender Manfred Hemmer führt aus, der Landtag habe den vorliegenden Antrag der Fraktion der CDU am 21. Juni 2001 federführend an den Verkehrsausschuss und mitberatend an den Ausschuss für Kommunalpolitik sowie den Haushalts- und Finanzausschuss überwiesen. Die abschließende Beratung und Abstimmung solle im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung stattfinden.

Mit Zuschrift 13/799 liege eine erste schriftliche Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände zu diesem Thema vor, die noch ergänzt werden solle.