



Unterausschuss "Metrorapid in NRW" des Verkehrsausschusses

4. Sitzung (öffentlich)

25. September 2001

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.00 Uhr bis 15.50 Uhr

Vorsitz: Gerhard Wirth (SPD)

Stenografin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

1 Metrorapid

Vorlagen 13/645, 13/713, 13/733 und 13/813

Zuschriften 13/702 und 13/800

Ausschuss-Protokolle 13/285 und 13/312

1

Minister Ernst Schwanhold berichtet über die Präferenztrasse und beantwortet Fragen.

2 Haushalt 2002

Drucksache 13/1400

Vorlagen 13/818 und 13/820

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie
und Verkehr

3

Der Minister führt in den den Metrorapid betreffenden Verkehrshaushalt ein.

3 Präsentation der Kurzstudie zur Finanzierung des Metrorapid-Projektes durch die Deutsche Bank AG

Vorlage 13/911

5

Dr. Heiner Leberling (Deutsche Bank AG) und Bernd Fislage (Deutsche Bank AG) präsentieren ihre Modellrechnung zur Finanzierung des Metrorapid-Projektes (siehe Vorlage 13/980).

Minister Ernst Schwanhold nimmt zur Studie der Deutschen Bank Stellung.

Nächste Sitzung: 6. November 2001

Minister Ernst Schwanhold weist darauf hin, dass das Ministerium im Vorfeld der Sitzungen der Regionalräte für Fragen zur Verfügung stehe. Für Düsseldorf sei dies schon geschehen. Man werde auch bei den Regionalratssitzungen anwesend sein, um auftretende Fragen solide und zufriedenstellend zu beantworten. Im Übrigen beschäftige er sich ungern mit hypothetischen Fragen.

Vorsitzender Gerhard Wirth bittet um Auskunft, ob den angesprochenen Regierungspräsidenten die Finanzierungsinformationen, die der Unterausschuss heute erhalte, auch so schnell wie möglich zuzugingen, damit sie in die Beratung einfließen könnten.

Minister Ernst Schwanhold antwortet, dies sei selbstverständlich. Die Regionalräte stellten allerdings planungsrechtliche Fragestellungen in den Vordergrund. Im Vorfeld habe man mit beiden Regierungspräsidenten gesprochen und die Mitglieder der Regionalräte nach Lathen eingeladen. Man habe eine sehr intensive Diskussion zu diesen Themen geführt. Er glaube, dass der eine oder andere Vorbehalt schon dort ausgeräumt worden sei. Insofern habe man die Grundlagen für eine sachgerechte Entscheidung gelegt.

Vorsitzender Gerhard Wirth macht deutlich, dass man an einem transparenten Verfahren interessiert sein müsse, um Erfolg zu haben.

StS Hennerkes (MWMEV) macht darauf aufmerksam, dass man in der letzten Sitzung des Regionalrates Düsseldorf 29 Fragen, die tags zuvor gestellt worden seien, beantwortet habe. Anschließend habe man die Antworten schriftlich zur Verfügung gestellt und sie auch an die anderen Regionalräte weitergeleitet, um einen gleichen Informationsstand zu gewährleisten. Morgen werde er beim Regionalrat in Düsseldorf anwesend sein. Hierbei werde auch die Finanzierung angesprochen.

2 Haushalt 2002

Drucksache 13/1400

Vorlagen 13/818 und 13/820

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr

Minister Ernst Schwanhold trägt vor:

In der gemeinsamen Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses sowie des Verkehrsausschusses am 6. September 2001 habe ich bereits erwähnt, dass wir im Haus-

haltsentwurf 2002 beim Kapitel 08 081 eine neue Titelgruppe 77 - Metrorapid - eingerichtet haben. Unter dieser Zweckbestimmung sind für 2002 ein Baransatz von rund 7 Millionen Euro und eine Verpflichtungsermächtigung von 5 Millionen Euro veranschlagt worden.

Der Vollständigkeit halber darf ich darauf aufmerksam machen, dass die Titelgruppe 77 in den Deckungskreis der aus Regionalisierungsmitteln des Bundes zu finanzierenden Ausgaben integriert ist. Der dort veranschlagte Baransatz in Höhe von rund 1 Million Euro ist für die Finanzierung des Anteils des Landes NRW an den Kosten der Machbarkeitsstudie des Bundes vorgesehen. Die darüber hinaus veranschlagten Mittel dienen der Finanzierung von Werkverträgen, Gutachteraufträgen und Aufträgen im Zusammenhang mit der weiteren Begleitung und Vorbereitung der Planungen für den Metrorapid.

Bereits in der erwähnten gemeinsamen Ausschusssitzung am 6. September 2001 hatte ich beispielhaft die notwendigen Gutachten und Vorbereitungsmaßnahmen genannt und angeboten, allen Mitgliedern der beteiligten Ausschüsse eine detaillierte Aufstellung an die Hand zu geben, diese fortzuschreiben und kontinuierlich vorzulegen. Ich wiederhole mein Angebot und will noch einmal deutlich machen, dass ich Ihnen gegenüber jederzeit für die notwendige Transparenz auch in dieser Frage sorgen werde. Wenn Sie es wünschen, werde ich Ihnen die Übersicht gerne zusenden.

Ich möchte Sie bei dieser Gelegenheit auch darüber informieren - daran werden Sie erkennen, dass es mir mit der Transparenz ernst ist -, dass ich es für notwendig halte, im Haushaltsentwurf 2002 noch einige Veränderungen vorzunehmen. Wenn die Machbarkeitsstudie Anfang nächsten Jahres zu dem Ergebnis kommt, dass der Metrorapid in Nordrhein-Westfalen realisiert wird - ich bin fest davon überzeugt, dass sie zu diesem Ergebnis kommen wird -, werden wir, um den ehrgeizigen Terminplan einhalten zu können, unverzüglich mit den notwendigen Schritten beginnen müssen - aber erst nach der Entscheidung des Landtags und nicht vorher, also nach Vorlage der Machbarkeitsstudie. Dazu gehört, dass die noch zu gründende Metrorapidträgergesellschaft funktionsfähig ist und ihr Finanzbedarf haushaltsmäßig abgesichert ist, dass Mittel für die Information der Öffentlichkeit bereitstehen und dass Mittel verfügbar sind, um unverzüglich mit den eigentlichen Planungen beginnen zu können.

All diese Maßnahmen werden nicht zu einer finanziellen Ausweitung des Haushaltsentwurfs 2002 führen. Sie werden genauso wie die bereits jetzt anfallenden Ausgaben zur Begleitung und Vorbereitung der Planungen aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes entweder finanziert oder, soweit es sich um eigentliche Planungskosten handelt - das ist der größere Brocken -, vorfinanziert. Details - das werden Sie verstehen - kann ich Ihnen dazu heute nicht nennen, zumal darüber zunächst, wie Sie wissen, die Landesregierung im Rahmen der Ergänzung des Haushaltsentwurfs 2002 beschließen muss. Selbstverständlich sind all diese Planungen hinfällig, wenn ein nicht erwartetes Ergebnis am Ende der Machbarkeitsstudie steht.

Die Frage von **Gerhard Wächter (CDU)**, ob man die erforderlichen zusätzlichen Summen aus Regionalisierungsmitteln oder über Vorfinanzierungen ungefähr beziffern könne, verneint **Minister Ernst Schwanhold**. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt könne er keine Zahlen nennen.

Vorsitzender Gerhard Wirth weist darauf hin, dass man diese Zahlen vor der Sitzung am 6. November 2001 benötige. - Der **Minister** geht davon aus, dass die Zahlen nach der Herbstpause zur Verfügung gestellt werden könnten. - Der **Vorsitzende** bittet, die Zahlen vor dem 3. November 2001 vorzulegen.

3 Präsentation der Kurzstudie zur Finanzierung des Metrorapid-Projektes durch die Deutsche Bank AG

Vorsitzender Gerhard Wirth begrüßt die Herren Dr. Heiner Leberling, Dr. Bernd Fislage, Dr. Ansgar Tietmeyer und Ralph Roller von der Deutschen Bank.

Dr. Heiner Leberling (Deutsche Bank AG) führt aus:

Lassen Sie mich vor der Präsentation einige Vorbemerkungen machen. Dazu gehört, unter welchen Voraussetzungen wir an das Thema herangegangen sind. Wir haben vom Wirtschaftsministerium im März dieses Jahres den Auftrag erhalten, eine Vorstudie zur grundsätzlichen Finanzierbarkeit des Projektes Metrorapid zu erarbeiten. Dabei sind folgende projektbezogenen Informationen bei uns eingegangen: Bericht zur Magnetschnellbahn, Streckenauswahlvorstudie mit entsprechenden Anlagen, erste Trassenvorschläge über den Fahrweg des Metrorapid, erste Zwischenergebnisse aus der Machbarkeitsstudie des Bundes und jetzt im August neue Erkenntnisse zur Verbesserung der Datenbasis.

Das sind die wesentlichen Einflussfaktoren, damit Sie sehen, welche Komplexität dieses Modell für uns in der Berechnung beinhaltet hat. Zum einen sind das die Investitionskosten, das andere Thema ist die Zeitplanung, die Frage nach dem Fahrgastaufkommen und in Verbindung damit die unterschiedliche Tarifausgestaltung, aus der sich ja die Szenarien für die Einnahmen ergeben. Wichtig sind selbstverständlich auch die Betriebskosten, die Zuschusshöhe des Bundes, die Fragen nach den Bestellerentgelten und den Regionalisierungsmitteln des Landes, und von unserer Seite sind die makroökonomischen Parameter, die in dieses Modell einzubinden sind, beizusteuern. Daraus hat sich für uns ein Finanzierungspotenzial ergeben als Ergebnis einer Netto-Cash-Flow-Analyse und der Frage, wie die Aufnahmefähigkeit des Marktes für eine solche Finanzierung ist.