



Verkehrsausschuss

32. Sitzung (öffentlich)

2. Oktober 2002

Düsseldorf – Haus des Landtags

11.00 Uhr bis 13.25 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)
 Günter Langen (CDU) (stellv.)

Stenograf: Thilo Rörtgen

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 Drucksache 13/2800 Vorlagen 13/1597 und 13/1598	
a) Staatssekretär Jörg Hennerkes führt in den Verkehrsetat ein. Die Aussprache darüber findet in der nächsten Sitzung statt.	1
b) Der Ausschuss überweist die entsprechenden Ansätze des Einzelplans 08 zum Personalhaushalt an den Unterausschuss "Personal" des Haushalts- und Finanzausschusses.	9

2 Mittelfristige ÖPNV-Finanzplanung 9

Dem Bericht von Staatssekretär Jörg Hennerkes schließt sich eine
Aussprache an.

**3 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen
Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV
(Regionalisierungsgesetz NRW)** 15

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 13/2706

Der Ausschuss führt die erste Beratung des Gesetzentwurfes durch.

Vor Eintritt in die Tagesordnung beglückwünscht **Vorsitzender Manfred Hemmer** den Abgeordneten Gerhard Wächter (CDU) zu dessen Wahl in den Deutschen Bundestag und wünscht für die Zukunft alles Gute.

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
Drucksache 13/2800
Vorlagen 13/1597 und 13/1598

a) Einführender Bericht des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr zum Einzelplan 08

Vorsitzender Manfred Hemmer teilt mit, dass der Staatssekretär in Vertretung des Ministers den einführenden Bericht abgeben werde, weil sich der Minister auf einer Dienstreise in Bulgarien befinde.

StS Jörg Hennerkes (MWMEV) trägt vor:

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich zunächst einmal den Glückwünschen, die der Vorsitzende ausgesprochen hat, anschließen und Ihnen nun in Vertretung des Ministers die Ansätze des Verkehrshaushalts erläutern. Ich mache das unter Hinweis auf die Vorlagen, die Ihnen zugegangen sind, nämlich die Vorlage 13/1597, die den Informationsband zum Verkehrshaushalt beinhaltet, und die Vorlage 13/1598, die Erläuterungen zu den Stellenplänen enthält.

Im Entwurf des aktuellen Haushaltsplans spiegeln sich die schwierigen finanz- und wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen wider. Der Haushaltsplan ist aber zugleich Ergebnis wirtschafts- und verkehrspolitischer Schwerpunktsetzung. Die Landesregierung hat den Entwurf des Haushaltsplans 2003 am 10. September eingebracht. Vor dem Ziel, die öffentlichen Finanzen zu konsolidieren, wurden die Ausgaben gegenüber dem Haushalt 2002 reduziert, und zwar um 1,4 Milliarden € oder um 0,9 %.

Die Gesamtausgaben 2003 im Einzelplan 08 betragen 3,2 Milliarden €. Das sind 287 Millionen € weniger als im laufenden Haushalt. Dieser Rückgang entspricht einem Minus von 8,2 %. Diese Veränderung wird von einer Reihe von Besonderheiten beeinflusst.

Erstens. Aufgrund der Novellierung des Regionalisierungsgesetzes des Bundes sind im Haushalt 2003 rund 74 Millionen € weniger Einnahmen und damit auch weniger Ausgaben zu veranschlagen als im Haushalt 2002.

Zweitens. Die durch den Landeshaushalt fließenden Bundesmittel zur Finanzierung des Anschlusses des Flughafen Köln/Bonn an die Eisenbahnneubaustrecke Köln-Rhein-Main gehen um 21 Millionen € zurück.

Drittens. Die Erstattungen zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Unternehmen des ÖPNV gehen um 10 Millionen € zurück, weil die Kostensätze für den Überlandlinienverkehr mit Bussen und für den SPNV der nicht bundeseigenen Eisenbahnen gesunken sind.

Viertens. Auch der Wirtschaftshaushalt enthält Ausgaben mindernde Sonderfaktoren, die sich auf 140 Millionen € belaufen.

Fünftens. Besonders hervorzuheben ist, dass die im Haushalt 2002 veranschlagte globale Minderausgabe von 38 Millionen € im Haushalt 2003 nicht weitergeführt wird.

Aus diesen Sonderfaktoren ergibt sich eine Reduzierung der Ausgaben 2003 gegenüber 2002 von 207 Millionen €. Der um diesen Betrag bereinigte echte Rückgang liegt somit bei 80 Millionen € oder 2,4 %.

Der Verkehrshaushalt 2003, der in den Kapiteln 08 080 bis 08 084 veranschlagt ist, beträgt 2,2 Milliarden €. Das sind 135 Millionen € weniger als die im Haushalt 2002 veranschlagten 2,3 Milliarden €.

Die Sonderfaktoren, die ich für den gesamten Haushalt als bedeutsam eingestuft habe, gelten natürlich auch für diesen Teil. Ich möchte Ihnen jetzt nicht jede einzelne Position darstellen. Sie können das in einem vollständigen Umfang dem Informationsband 2003 zum Einzelplan 08 entnehmen. Dennoch möchte ich sechs Punkte aus dem Verkehrshaushalt besonders ansprechen:

1. Die Änderung des Regionalisierungsgesetzes NW, das künftig "Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)" heißen soll, befindet sich derzeit in den parlamentarischen Beratungen. Da die Gesetzesänderung mit Wirkung ab dem 1. Januar 2003 in Kraft treten soll, ist im Kapitel 08 081 die Struktur der Titelgruppen 71 bis 76 an die mit dem Gesetzentwurf angestrebte Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung angepasst worden.
2. Wir erwarten, dass der Bund seinen Haushalt 2003 so aufstellen wird, dass die für den Metrorapid in 2003 benötigten Finanzmittel erhalten werden. Für die Metrorapid-Projektgesellschaft haben wir 8 Millionen € veranschlagt.
3. Die Reduzierung des Ansatzes für Investitionszuschüsse für nicht bundeseigene Eisenbahnen von 12 Millionen € auf 8 Millionen € ist ohne Zweifel ein schmerzlicher Beitrag zur Haushaltskonsolidierung. Ich finde das deswegen besonders schmerzlich,

weil wir unter dem Gesichtspunkt, dass wir in Nordrhein-Westfalen mit den 47 NE-Bahnen, wovon 27 die Lizenz besitzen, öffentlich zu fahren, über eine alternative Angebotsstruktur verfügen, die es uns ermöglicht, insbesondere den Schienengüterverkehr, aber auch den Personenverkehr weiter auszubauen. Die aktuelle Haushaltssperre verbietet es uns jedoch, Förderungen von NE-Bahnen durchzuführen, weil dafür keine gesetzliche Grundlage existiert. Es sollte einmal die Überlegung angestellt werden, ob man nicht die Förderung von NE-Bahnen auf eine gesetzliche Grundlage stellt, damit die von uns allen gewollte Förderung auch bei einer Haushaltssperre möglich ist.

4. Die Ausgaben für Luftfahrtangelegenheiten in Höhe von 19 Millionen € sind gegenüber 2002 um 1,3 Millionen € gestiegen; sie sind insgesamt auf das unabdingbar notwendige Maß begrenzt und beruhen fast ausschließlich auf gesetzlicher Grundlage. Die Ausgabensteigerung beruht im Wesentlichen auf Maßnahmen nach der EU-Richtlinie JAROPS 1, die die Erhöhung der Sicherheitsstandards vorschreibt und deren Umsetzung für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit der nordrhein-westfälischen Verkehrslandeplätze erforderlich ist.
5. Im Bereich Straßen- und Brückenbau werden für Investitionen in den Landesstraßenbau 128 Millionen € zur Verfügung stehen. Das sind 11 Millionen € weniger als im Vorjahr. Diese Einsparungen wurden im Wesentlichen bei den Ausgaben für den Landesstraßenausbauplan realisiert, die mit 67 Millionen € veranschlagt worden sind. Besonders betonen möchte ich, dass die Ausgaben für Erhaltungsinvestitionen und kleinere Um- und Ausbauarbeiten mit insgesamt 58 Millionen € unverändert bleiben, um den Erhalt und Bestand unserer Landesstraßen auch bei knapper Kasse zu sichern.
6. Die Fördermittel für den kommunalen Radwegebau sind mit 7,4 Millionen € veranschlagt. Das sind 5 Millionen € weniger, als im Haushalt 2002 etatisiert sind. Diese Reduzierung ist uns nicht leicht gefallen. Wir meinen aber, das verantworten zu können, weil Nordrhein-Westfalen über das größte Radwegenetz aller Bundesländer verfügt. Darüber hinaus ist seit mehr als 20 Jahren insgesamt etwa 1 Milliarde € in den Bau und Ausbau von Radwegen geflossen.

Ich meine, dass es gelungen ist, einen Verkehrshaushalt aufzustellen, der den finanzpolitischen Rahmenbedingungen einerseits und den verkehrspolitischen Notwendigkeiten andererseits gerecht wird.

Nachfolgend möchte ich Ihnen die sich hinter diesen Zahlen verbergenden verkehrspolitischen Schwerpunkte erläutern. Auch in den kommenden Jahren ist mit weiteren, teils erheblichen Verkehrszuwächsen zu rechnen. Beim Güterverkehr wird von mehr als 60 % und beim Personenverkehr von 20 % gesprochen. Dafür müssen leistungsfähige Infrastrukturen erhalten, ausgebaut und neu geschaffen werden. Mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur schaffen wir die Voraussetzung dafür, dass NRW im Wettbewerb der Regionen auch künftig eine Spitzenstellung einnimmt.

Den Ausbau der Infrastrukturen und einzelner Verkehrsträger separat zu betrachten, reicht jedoch nicht aus. Es gehört dazu, dass die vorhandenen Kapazitäten besser genutzt werden. In mobil: nrw werden dazu logistische, informative, kommunikative, telematische und technische Ansätze gebündelt, um die Nutzung der Verkehrsträger weiter zu optimieren, sicherer zu gestalten und um die Verkehrsträger besser als bisher über Schnittstellen zu vernetzen.

Die Lösung der Aufgaben im Verkehr setzt eine integrierte Verkehrspolitik voraus. Mit der integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW haben wir diese anspruchsvolle Aufgabe in Angriff genommen. Wir sind dabei, ein NRW-Szenario der Verkehrsentwicklung NRW bis zum Jahr 2015 aufzubauen, das dazu eine digitale Netzerfassung, den Aufbau eines aus dem Gesetzesauftrag abgeleiteten Zielsystems und ein daraus abzuleitendes Bewertungssystem beinhaltet. Dafür sind im Haushaltsplanentwurf 2003 die erforderlichen Haushaltsansätze aufgenommen worden. Ich bin schon jetzt auf die Diskussionen gespannt, die sich aus dieser anspruchsvollen Aufgabenstellung ergeben. Wir sind angetreten, modellhaft in Deutschland nicht nur die Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel, sondern auch der Planungsbeteiligten und der gesellschaftlichen Planungsbelange zu betreiben.

Ich komme nun auf die Schwerpunkte unserer Investitionspolitik im Straßenbau zu sprechen, nämlich die Beseitigung von Engpässen im hoch belasteten Autobahnnetz, die Entlastung von Siedlungsbereichen durch Ortsumgehungen und die Erhöhung von Effizienz, Sicherheit und Verträglichkeit. Mit unserem 12-Punkte-Programm haben wir uns vorgegeben, 17 Projekte mit einem Investitionsvolumen von rund 0,6 Milliarden € um durchschnittlich sieben Monate zu beschleunigen. Die Bauwirtschaft erhält damit zeitnah weitere Aufträge.

Daneben gehen wir unkonventionelle Wege zur Beschleunigung und Verstärkung des Infrastrukturausbaus.

Bei den Bundesfernstraßen sollen die Möglichkeiten genutzt werden, privates Kapital und partnerschaftliche Betreibermodelle zusätzlich einzusetzen. Auch das Land geht den bereits beschrittenen Weg der privaten Vorfinanzierung weiter, um dringliche Landesstraßenprojekte zu beschleunigen und die schwache Baukonjunktur zu stärken.

Für den Bereich der Bundesfernstraßen haben wir mit dem Bund ein Zukunftsprogramm vereinbart, das uns in den nächsten Jahren die Finanzierung wichtiger Projekte ermöglicht. Der Investitionsstau im Fernstraßenbereich der 90er-Jahre ist damit endgültig überwunden. Gegenüber 1997 wird der Investitionsrahmen von 215 Millionen € künftig auf mehr als 400 Millionen € jährlich anwachsen. Das Investitionsprogramm und das Zukunftsinvestitionsprogramm - beides Finanzierungs- und Maßnahmenprogramme des Bundes, die für Nordrhein-Westfalen 64 Maßnahmen mit einem Bauvolumen von 2,1 Milliarden € enthalten - werden ab 2003 um das Anti-Stau-Programm und das Programm "Bauen jetzt", die den Ausbau hoch belasteter Autobahnengpässe nach dem Betreibermodell ermöglichen, ergänzt. Die Vorentscheidungen für das Anti-Stau-Programm wurden gemeinsam mit dem Bundesverkehrsminister getroffen. Für Nordrhein-Westfalen sind 924 Millionen € vorgesehen. Aus diesem Ansatz werden wir ins-

besondere in Nordrhein-Westfalen einige wichtige Projekte beschleunigen können, nämlich den sechs- bzw. achtstreifigen Ausbau des Kölner Rings, den sechsstreifigen Ausbau der A 40 Gelsenkirchen - Essen - Bochum, den Ausbau der A 40/A 44 Bochumer Lösung - Opel-Querstange, den sechsstreifigen Ausbau der A 46 Haan-Ost - Wuppertal und den sechsstreifigen Ausbau der A 1 von der Landesgrenze bis Lotte/Osnabrück.

Darüber hinaus wurden in das Programm "Bauen jetzt" folgende Projekte mit einem Investitionsvolumen von 0,79 Milliarden € aufgenommen: der sechsstreifige Ausbau der A 57 von Meerbusch bis Köln-Nord, der sechsstreifige Ausbau der A 1 Lotte/Osnabrück bis Münster-Süd, der sechsstreifige Ausbau der A 2 von Kamen bis Beckum, der sechsstreifige Ausbau der A 4 von Düren bis Kerpen und der sechsstreifige Ausbau der A 40/A 44 von Dortmund-Ost bis Werl.

Aus der Maut fließen dem Bundesfernstraßenbau jährlich mehr als 800 Millionen € zu. Ungefähr ein Viertel dieses Ansatzes ist für Nordrhein-Westfalen vorgesehen. Das bedeutet für Nordrhein-Westfalen rund 200 Millionen €. Für das Jahr 2003 geht unsere Programmplanung von einer Anlaufrate in Höhe von 99 Millionen € aus. Insgesamt stehen damit im Jahre 2003 ungefähr 341 Millionen € für Neu- und Ausbauprojekten zur Verfügung. Hinzu kommen rund 389 Millionen € für Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen. Insgesamt beträgt damit in Nordrhein-Westfalen das Finanzvolumen für den Fernstraßenbau etwa 730 Millionen €.

Die Umsetzung der Bochumer Lösung im Jahre 2003 bedeutet, dass bestimmte Maßnahmen in diesem Zusammenhang auf neuem Wege passieren. Im Bereich Dortmund halten wir den Ausbau der A 40 durch den Ausbau der B 1 in Tunnellage für ein städtebaulich und verkehrlich überzeugendes Konzept. Bezüglich des Neubaus der A 52 in Essen ist zurzeit eine Machbarkeitsstudie für ein privat finanziertes Betreibermodell in Auftrag gegeben worden. Wir werden Mitte des Jahres 2003 Erkenntnisse darüber haben, zu welchen Bedingungen dieses Projekt privatwirtschaftlich realisierbar ist.

Neben der Vervollendung des Ausbaus des Ruhrgebietsdreiecks, des Kölner Rings, der Kapazitätsanpassung, der Autobahnknotenpunkte und der zentralen Anbindungen des Landes im Zuge der A 1, A 2 und A 3 wollen wir die überregional bedeutsamen Netzverknüpfungen mit Nachdruck voranbringen, z. B. die A 1 von Blankenheim bis Landesgrenze, A 4/B 54 Hüttentalstraße in Kreuztal, die A 30 Löhne-Rehme, die A 33 von Borgholzhausen bis Bielefeld, die A 445 von Werl bis Hamm, die A 46 von Hemer bis Menden und die B 480 von der A 46 bis A 33.

Darüber hinaus werden wir die Siedlungsentlastung und Mobilitätsverbesserung durch den Bau von Ortsumgehungen konsequent fortsetzen. Ich hoffe, dass wir im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans die notwendigen Projekte im "vordringlichen Bedarf" platzieren können. Wichtige Ortsumgehungen sind: B 55 Erwitte, B 58 Wesel, B 59 Rommerskirchen, B 62 Bad Laasphe, Erndtebrück, B 67 Bocholt, Dülmen, B 64 Münster - Rheda-Wiedenbrück, B 474 Waltrup - Dülmen.

Der dritte Schwerpunkt neben den Fernstraßen und den Ortsumgehungen sind die Landesstraßen. Hierfür stellen wir unverändert 48 Millionen € für Erhaltungsinvestitionen sowie 71,23 Millionen € für Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zur Verfügung. Für den Neu- und Ausbau unseres Landesstraßennetzes stehen im Jahre 2003 67 Millionen € zur Verfügung. Das bedeutet gegenüber dem Ansatz des Jahres 2002 ein Minus von 76 Millionen €, aber keine entsprechende Absenkung des Investitionsvolumens, denn die Landesregierung hat für die private Vorfinanzierung der L 697 in Plettenberg Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 60 Millionen € vorgesehen. Auch hierdurch werden das Bauprogramm und die Bauwirtschaft im Jahre 2003 zusätzlich gestärkt. Schwerpunkte der Investitionen im Bereich des Landesstraßenbaus sind im Jahre 2003 die L 473 Ortsumgehung Duisburg-Rheinhausen, L 639 Gelsenkirchen - Herne, L 666 Südumgehung Gevelsberg, L 418 Südumgehung Wuppertal, L 697 Ortsumgehung Plettenberg, L 33 Ortsumgehung Weilerswist und die L 614 Ortsumgehung Lügde. Darüber hinaus besteht das Angebot des Landes fort, im Jahre 2003 ebenso wie im Jahre 2002 den Kommunen die Vorfinanzierung kleinerer Landesstraßenprojekte mit Gesamtkosten bis zu 3 Millionen € zu ermöglichen. Der verfügbare Verpflichtungsrahmen von 10 Millionen € wird in diesem Jahr voll ausgeschöpft. Bisher wurden in verschiedenen Kommunen 24 Projekte berücksichtigt.

Im Jahre 2003 werden wir für die Finanzierung des kommunalen Straßenbaus 129,5 Millionen € Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung stellen. Das Land verstärkt die Bundesfinanzhilfen durch originäre Landesmittel in Höhe von 10 Millionen €. Hinzu kommen weitere Landesmittel in Höhe von 7,4 Millionen € für die Förderung des kommunalen Radwegebaus.

Ich will Ihnen nicht verschweigen, dass wir bei der Verkehrsaufklärung Abstriche machen müssen. Natürlich fördern wir weiter die Landesverkehrswacht NRW, damit sie Geld von Dritten für die Verkehrssicherheit einwerben kann. Verkehrssicherheit ist aber nicht allein eine staatliche Aufgabe, sondern geht alle an. Vor diesem Hintergrund haben wir die Erarbeitung eines neuen Verkehrssicherheitsprogramms für NRW in Auftrag gegeben, das in der ersten Jahreshälfte 2004 vorliegen wird. Es wird sich besonders der Frage zuwenden, wie wir mit weniger Mitteln möglichst viel Verkehrssicherheit erreichen können.

Der zweite, insbesondere unter internationalen und außenwirtschaftlichen Gesichtspunkten bedeutende Verkehrsbereich ist der Luftverkehr. Wir befinden uns derzeit in der Umsetzung der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010, die Sie im vergangenen Jahr beschlossen haben. Wir wollen dazu die Luftfahrtinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen so ertüchtigen, dass sie die für die Zukunft prognostizierten Verkehre bewältigen kann, und zwar das Passagieraufkommen ebenso wie das Aufkommen bei der Luftfracht. Unser Ziel ist es, das NRW-Luftverkehrsaufkommen in NRW abzuwickeln und die hierzu erforderlichen Arbeitsplätze im Land zu sichern und zu schaffen. Rückgrat der NRW-Luftfahrtinfrastruktur sind dabei die internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln-Bonn und Münster-Osnabrück sowie die Regionalflugplätze Paderborn/Lippstadt, Dortmund und Mönchengladbach.

Der Terroranschlag am 11. September 2001 hat in der Luftfahrt weltweit zu teils drastischen Einbrüchen bei den Verkehrszahlen geführt. In der Zwischenzeit ist eine Stabilisierung der Lage zu beobachten. Niemand kann jedoch sagen, wann sich die Luftfahrtbranche von diesem Schlag endgültig erholen wird. Die Planungsperspektiven und die Prognosen, die in der Luftverkehrskonzeption gestellt worden sind, halten wir auch weiterhin für richtig. Möglicherweise wird das in der Luftverkehrskonzeption genannte Wachstum nicht im ursprünglich genannten Planungszeitraum oder in der prognostizierten Höhe eintreten. Langfristig wird jedoch der Luftverkehr weiter wachsen. Für die Landesregierung ergibt sich deshalb keine Veranlassung, von den Zielen der Luftverkehrskonzeption abzuweichen.

Ein weiteres Ziel der Landesregierung angesichts des Anstiegs des Gütertransportaufkommens ist es, mehr Güter auf den Wasserstraßen zu transportieren. Hier sind wir derzeit dabei, mit einem Hafenkonzept sozusagen Förderentscheidungen der Zukunft transparenter und nachvollziehbarer zu gestalten. Ein wesentlicher Schwerpunkt bezüglich des Hafenstandortes ist der Hafen Duisburg als Logistikzentrum. Hier haben wir insbesondere aus Mitteln des EU-Programms Ziel-2 erhebliche Förderungen zur Verfügung gestellt und werden das sicherlich auch in Zukunft tun. Neben den Häfen an der Rheinschiene unterstützt die Landesregierung die Kanalhäfen in Nordrhein-Westfalen, z. B. Dortmund, Hamm und Lünen als Logistikstandorte. Für das Jahr 2003 sind für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals Landesausgaben in Höhe von rund 6,36 Millionen € vorgesehen.

Ich komme nun auf den öffentlichen Personennahverkehr zu sprechen. Das Leitprojekt der Verkehrspolitik im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs im Rhein-Ruhr-Raum ist der Metrorapid als schnelles und zugleich umweltfreundliches Nah- und Regionalverkehrsmittel zur nachhaltigen Sicherung der Mobilität.

Die Diskussion um die Anwendung in China macht deutlich, dass es eine ganze Vielzahl von Einsatz- und Anwendungsmöglichkeiten in der Welt für die Magnetschwebetechnik gibt. Wir wollen in Nordrhein-Westfalen mit diesem Angebot nicht nur die Verkehrs- und Mobilitätsprobleme lösen, sondern auch Kompetenzen, Erfahrungen und Fähigkeiten, die im Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen für diese Technologie schon heute verfügbar sind, sichern. Sie wissen, dass eine ganze Anzahl von Unternehmen aus Nordrhein-Westfalen schon heute bei dem Projekt in Shanghai tätig ist, und zwar im Fahrwegsbau und in der Leittechnik.

Wir gehen bei dem Projekt Metrorapid planmäßig voran. Die Projektgesellschaft Metrorapid wurde am 15. August 2002 gemeinsam vom Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn AG gegründet. Sie wird dieses Projekt in kooperativer Abstimmung zwischen der Bahn und dem Land voranbringen.

In diesem Zusammenhang ist immer eine Diskussion über die Frage geführt worden, wie sich das Projekt in das Gesamtangebot des SPNV und des ÖPNV in diesem Land einpasst. Hierzu möchte ich sagen, dass die Integration dieses Projektes in das Gesamtangebot die oberste Zielsetzung ist. Inzwischen haben wir den VRR beauftragt, eine umfangreiche Detailstudie vorzunehmen, wie die Integration stattfinden kann. Bevor

der Metrorapid seine Regionalverkehrsleistung wahrnehmen kann, wird das Land den geplanten integralen Taktfahrplan - ITF 2 - des SPNV wie beabsichtigt umgesetzt haben. Auf diese Weise wird deutlich, dass wir in einer ganz klaren Reihenfolge vorgehen, nämlich erst die Leistungsausweitung des SPNV und ÖPNV im gesamten Land und dann die Integration des Metrorapid, sodass der Metrorapid nicht zulasten des Gesamtangebotes geht.

Ein letzter Punkt, der auch in die Finanzierung hineingeht, ist die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes. Der Schwerpunkt der neuen Regelungen betrifft die SPNV-Betriebskostenförderung. Die bisherige Betriebskostenfinanzierung wird in eine Betriebs- und eine Fahrzeugvorhaltekostenförderung gesplittet. Ich möchte jedoch betonen - das wird in der Öffentlichkeit immer falsch dargestellt -, dass auch in Zukunft eine Fahrzeugförderung stattfinden wird. Dies wird jedoch in einer anderen Art und Weise geschehen. Die von uns allen gewünschte Leistungsausweitung auf jährlich 98,8 Millionen Zugkilometer ist durchfinanziert. Der Fahrplanwechsel wird am 15. Dezember 2002 stattfinden. Das war unser oberstes Ziel. Hierfür benötigen wir jedoch eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes, weil die bisherige Rechtsgrundlage lediglich die Finanzierung des Fahrplans 1993/1994 sicherstellt. Dabei war nur von 74 Millionen Zugkilometern ausgegangen worden. Heute sind wir bei 86 bis 87 Millionen Zugkilometern.

Vorteile, die künftig zutage treten werden, verspreche ich mir auch aus der zu gründenden gemeinsamen Managementgesellschaft. Hierzu gab es bei der Anhörung unterschiedliche Auffassungen. Ich hoffe, dass wir noch zu einer einhelligen Meinung kommen werden.

Ich habe versucht, Ihnen ein kleines Spektrum unserer politischen Positionen und der Haushaltsumsetzung darzustellen. Man spricht über die Verkehrsinfrastruktur immer dann, wenn sie einen stört und einen ärgert. Man spricht darüber, wenn die ÖPNV-Angebote nicht so sind, wie man sie braucht, oder wenn man im Stau steht. Ich möchte noch einmal betonen: Wir haben im Vergleich zu anderen Bundesländern eine hervorragende Infrastruktur, die allerdings einen erheblichen Aufwand zur Unterhaltung benötigt und in wesentlichen Teilen eine Ausweitung erfahren muss. Das ist unsere Zielsetzung.

Bernhard Schemmer (CDU) bittet um eine Übersicht über die bereits zugesagten und über die unmittelbar vor einer Zusage stehenden Vorfinanzierungen. - **StS Jörg Hennerkes (MWMEV)** sagt dies zu.

Bernhard Schemmer (CDU) erinnert an die Ausführungen des Staatssekretärs bezüglich der beabsichtigten Maßnahmen, um bestimmte Teile des Autobahnnetzes zu verbessern. Die Ursache für eine Reihe von Staus liege in der unzulänglichen Regelung von Abbiegevorgängen auf den Autobahnen, beispielsweise beim Übergang von der A 3 auf die A 52. - Auf eine Frage des Abgeordnete antwortet **StS Jörg Hennerkes (MWMEV)**, bislang seien 24 Projekte

über eine kommunale Vorfinanzierung umgesetzt worden. Eine Auflistung der Projekte werde man dem Ausschuss zur Verfügung stellen.

Die Entstehung von Staus habe etwas mit der Überlast und den herkömmlichen Strukturen von Autobahnkreuzen zu tun. Derzeit werde eine ganze Reihe von Maßnahmen an Autobahnkreuzen durchgeführt, z. B. im Autobahnkreuz Köln-West.

Günter Langen (CDU) begrüßt es, dass es nach 2002 auch im Jahr 2003 das Angebot des Landes gebe, den Kommunen die Vorfinanzierung kleinerer Landesstraßenprojekte zu ermöglichen. Dies habe seine Fraktion schon seit vielen Jahren gefordert.

b) Beschlussfassung zu den Personaltiteln
gemäß Vereinbarung der Fraktionen

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

(Vorsitz: Günter Langen (stellv.))

2 Mittelfristige ÖPNV-Finanzplanung (s. Anlage)

Bericht des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr

StS Jörg Hennerkes (MWMEV) trägt vor:

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte Ihnen einige Zahlen und Fakten zur mittelfristigen ÖPNV-Finanzierung vorlegen. Vorweg möchte ich jedoch einige Feststellungen treffen. Wesentlicher Bestimmungsfaktor für unsere ÖPNV-Finanzierung im Land sind die Regionalisierungsmittel des Bundes. Im Mai wurde der neue Regionalisierungsgesetzentwurf des Bundes verabschiedet, und zwar - entgegen unserer Erwartung - mit einem deutlich geringeren Volumen für alle Bundesländer. Im Vergleich zum Haushalt 2002 sind im Haushaltsplanentwurf 2003 73,9 Millionen € weniger veranschlagt. Das ist insofern dramatisch, als wir noch im letzten Herbst, als wir die mittelfristige Finanzplanung bis 2006 aufgestellt haben, von anderen Zahlen ausgehen konnten und durften. Bundesweit stehen uns insgesamt 223 Millionen € weniger zur Verfügung, als damals erwartet.

In dieser relativ schwierigen Situation hat es einen positiven Effekt gegeben, und zwar ist mit dem Gesetz eine Dynamisierung dieser Mittel um jährlich 1,5 % verabschiedet worden. Das heißt heute praktisch - das werde ich Ihnen gleich darstellen können -, dass wir genau



Ministerium für
Wirtschaft und
Mittelstand,
Energie und
Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

Präsentation

- Darstellung der mittelfristigen ÖPNV-Finanzplanung -



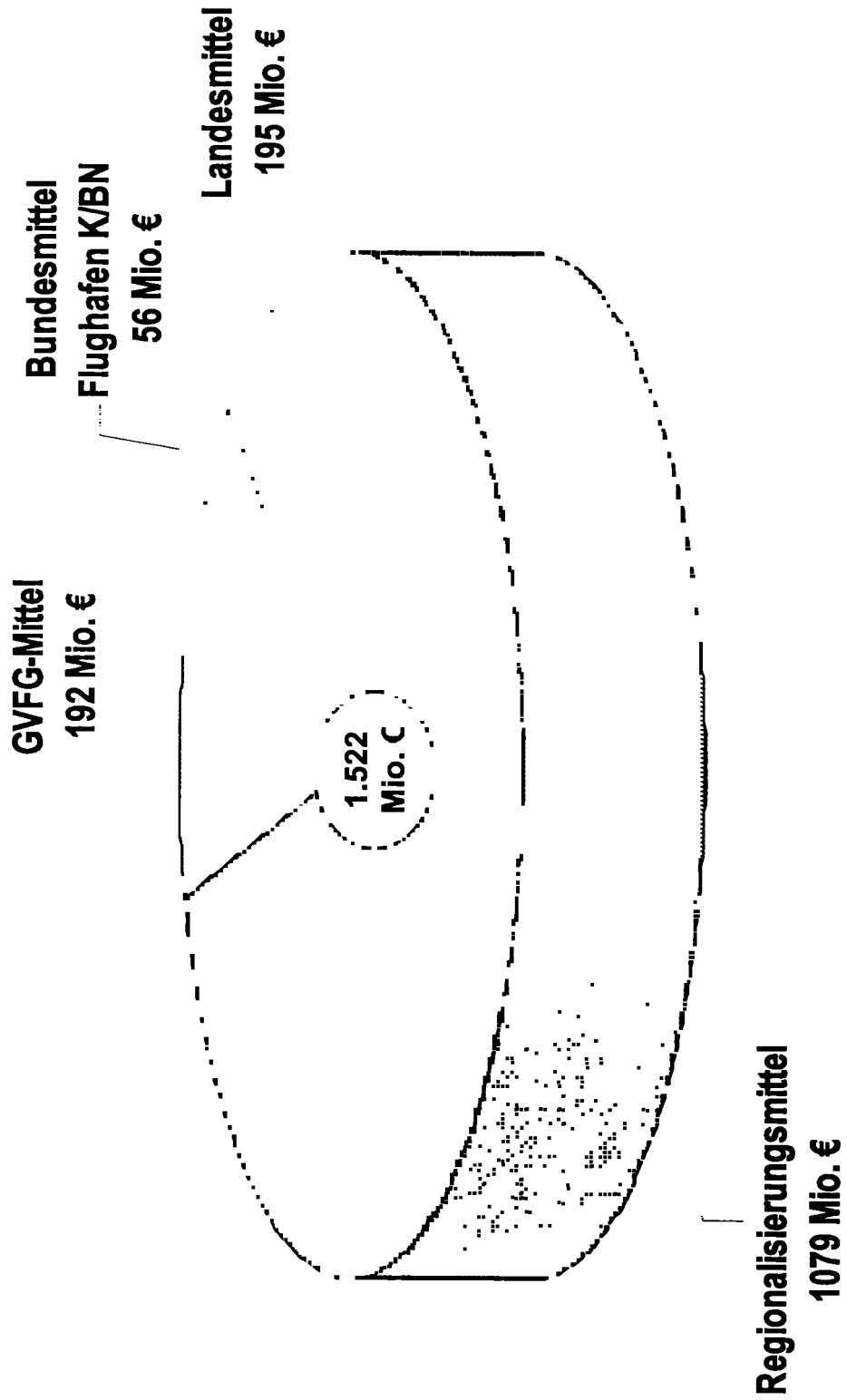
Ministerium für
Wirtschaft und
Mittelstand,
Energie und
Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

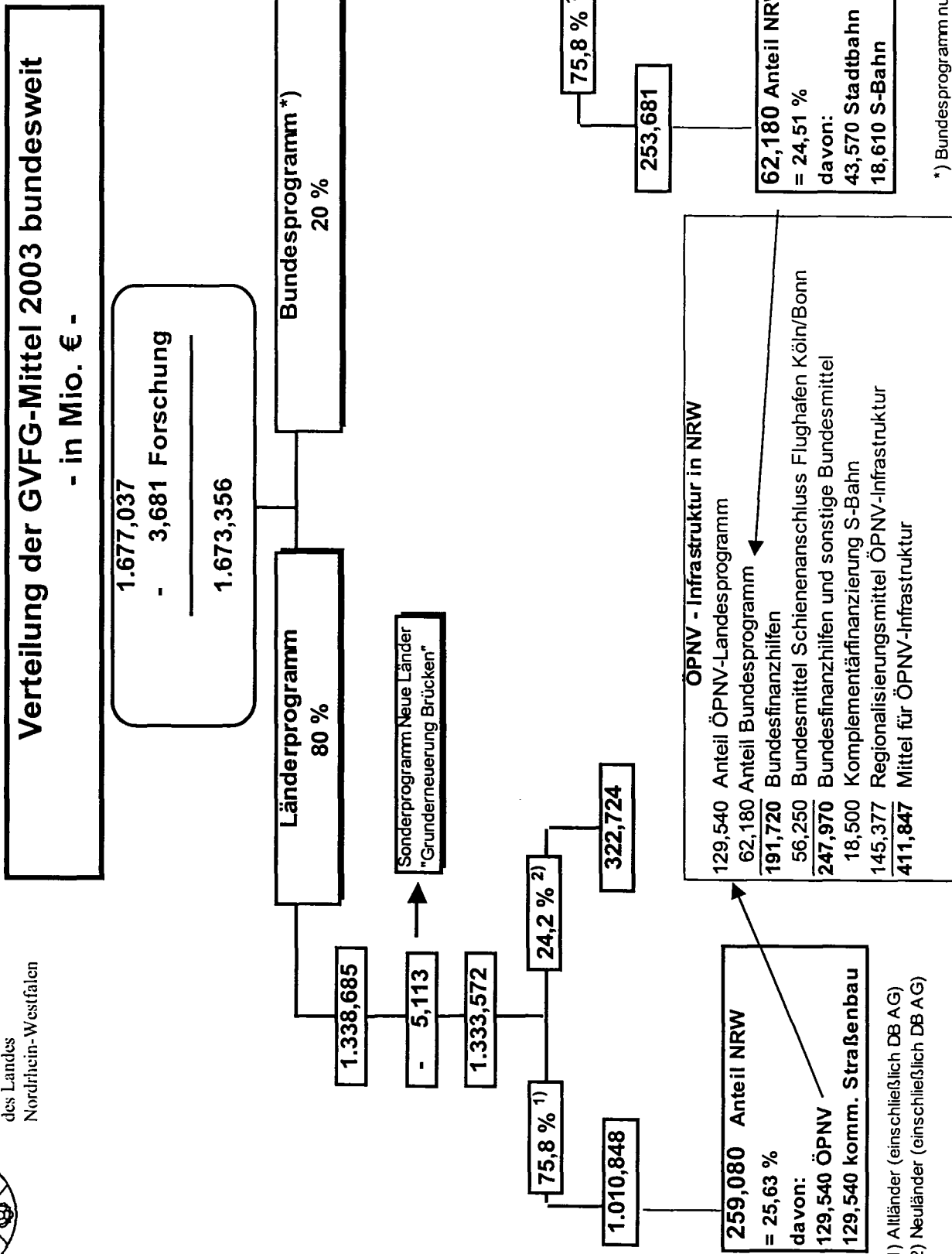
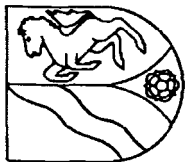
NRW.

ÖPNV-Förderung in Nordrhein-Westfalen

Finanzquellen

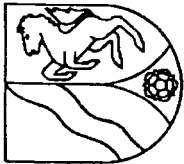
- Basis: Haushaltsentwurf 2003 -



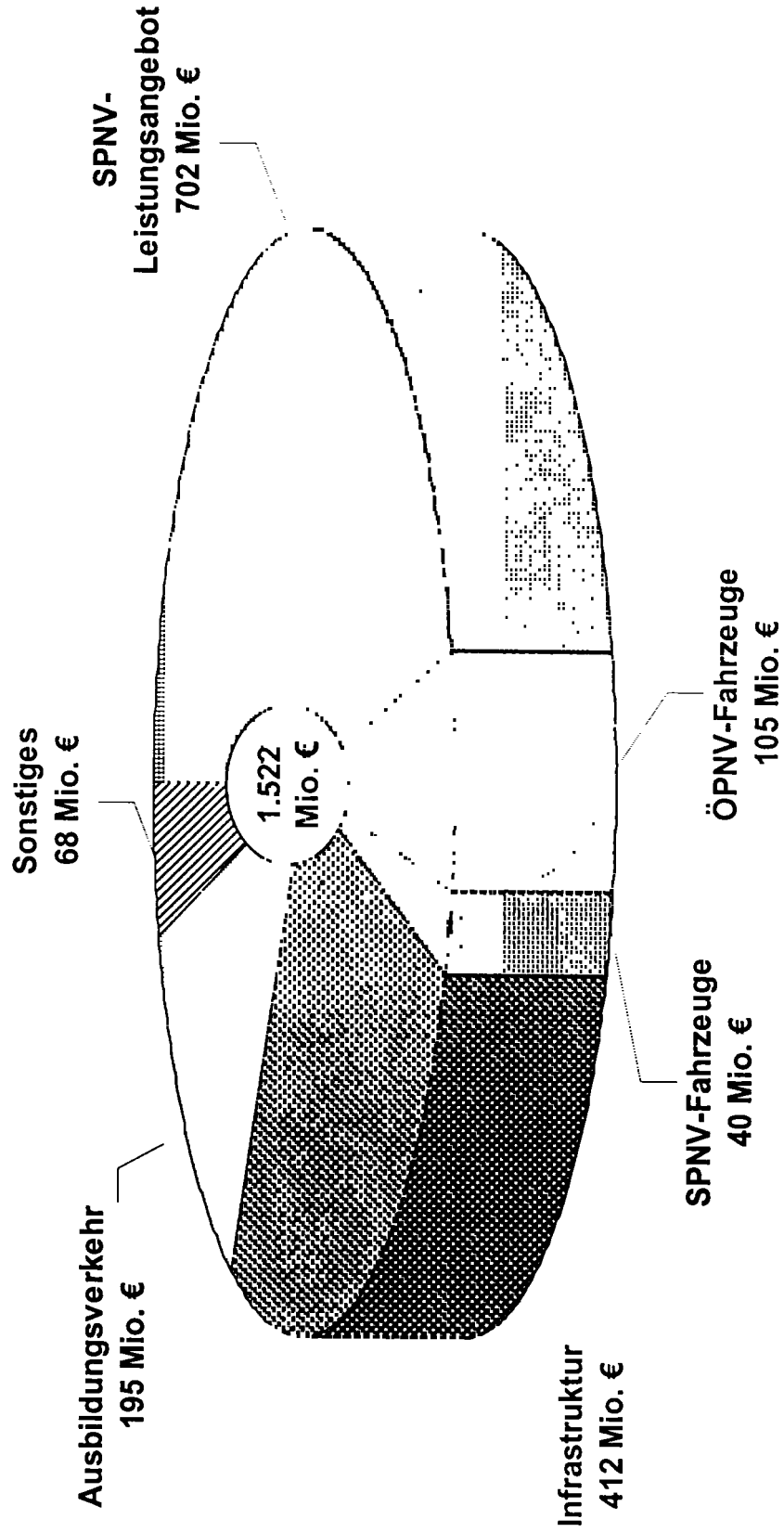


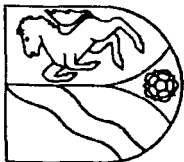
1) Altländer (einschließlich DB AG)
2) Neuländer (einschließlich DB AG)

*) Bundesprogramm nur für ÖPNV-Schienen-Vorhaben
in Verdichtungsräumen mit zu endungsfähigen Kosten
> = 51 Mio. €

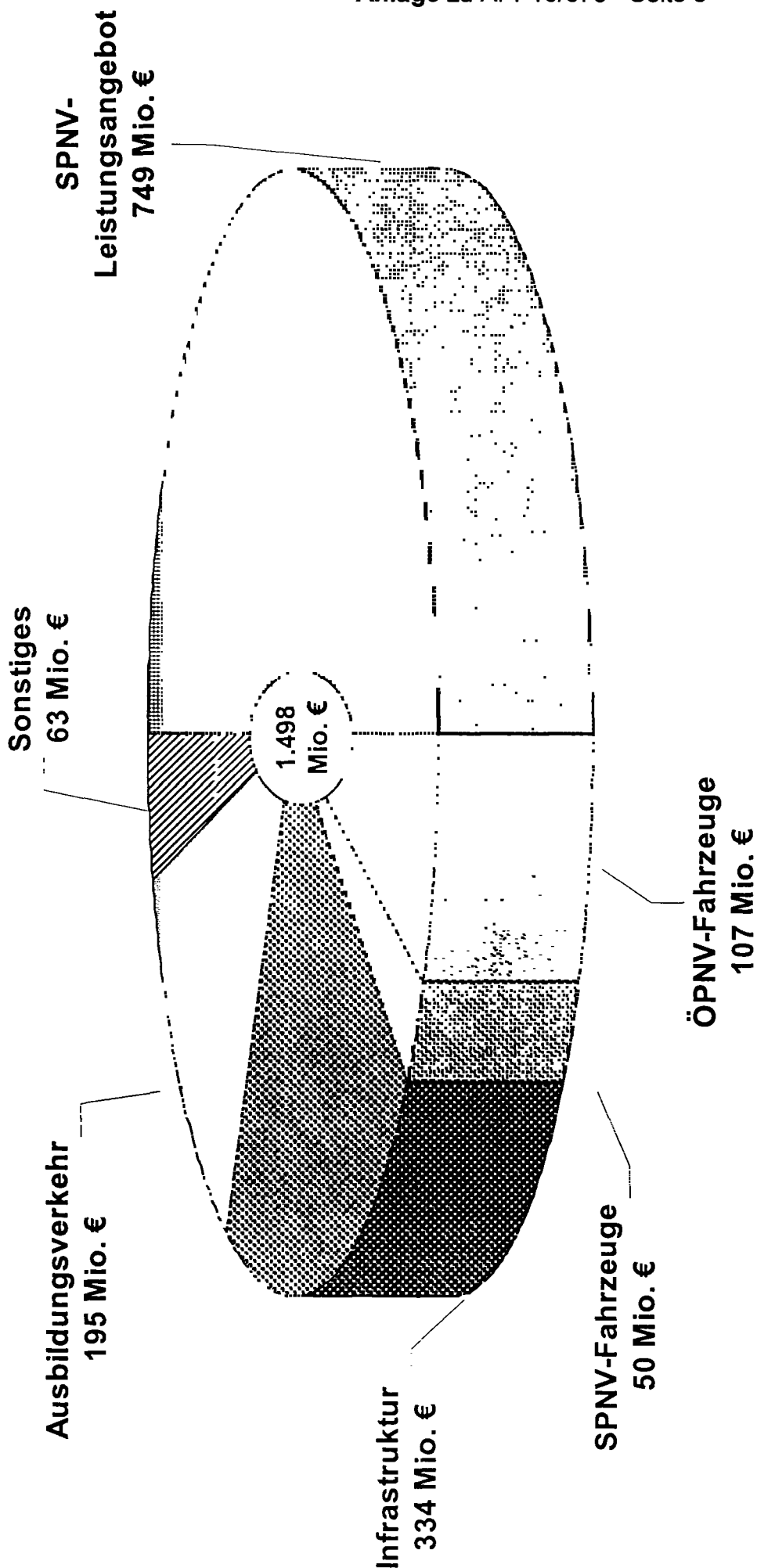


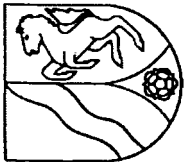
ÖPNV-Förderung in Nordrhein-Westfalen geplante Mittelverwendung 2003 - Basis: Haushaltsentwurf 2003 -



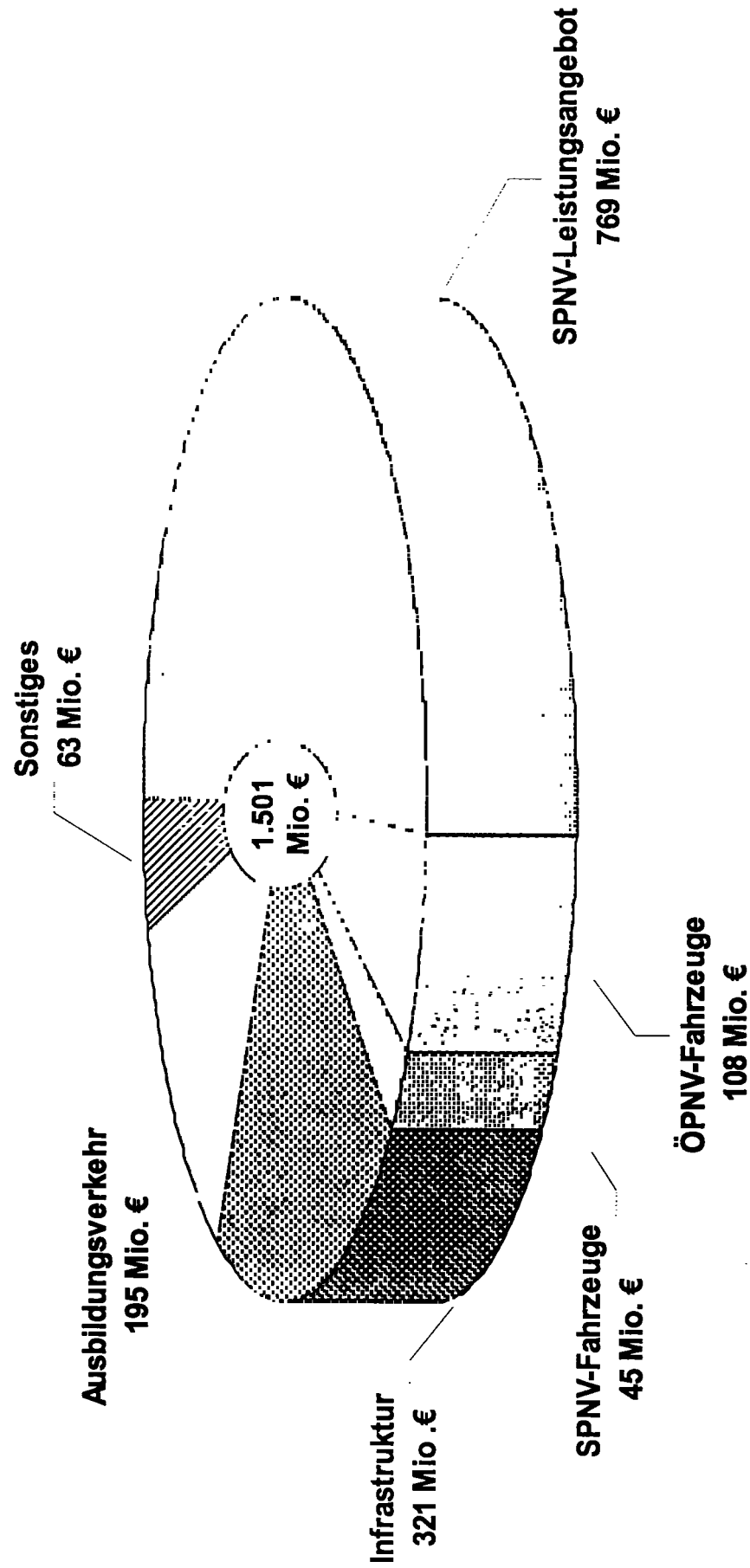


ÖPNV-Förderung in Nordrhein-Westfalen geplante Mittelverwendung 2004 - Basis: Haushaltsentwurf 2003 -





ÖPNV-Förderung in Nordrhein-Westfalen geplante Mittelverwendung 2005 - Basis: Haushaltsentwurf 2003 -

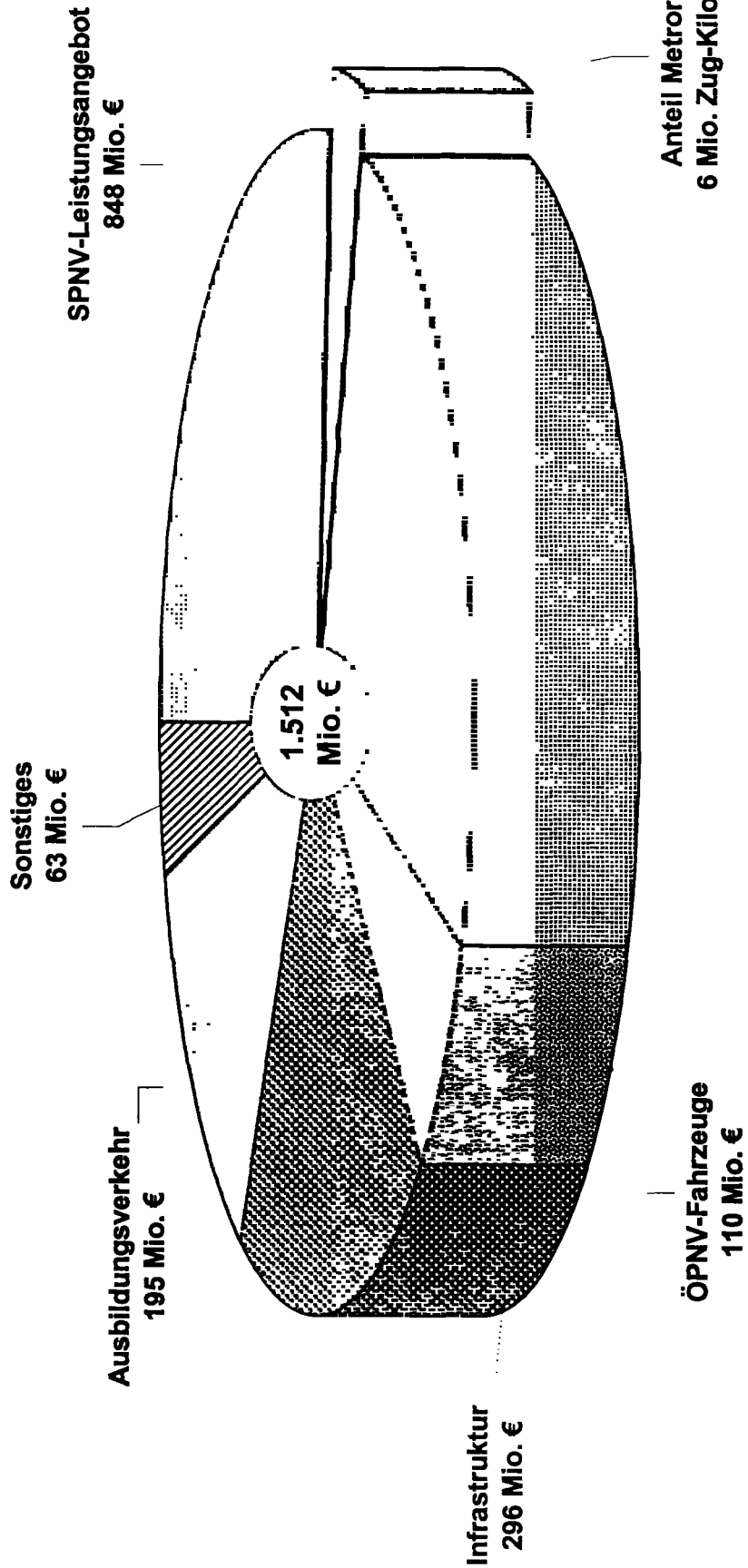


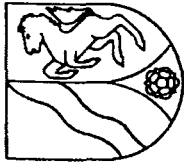


Ministerium für
Wirtschaft und
Mittelstand,
Energie und
Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

NRW.

ÖPNV-Förderung in Nordrhein-Westfalen geplante Mittelverwendung 2006 - Basis: Haushaltsentwurf 2003 -





Veränderung der finanziellen Rahmenbedingungen für die ÖPNV-Investitionsförderung bis 2006

- Absenkung der Regionalisierungsmittel nach Novellierung des Bundesregionalisierungsgesetzes;
 - Wegfall der Komplementärfinanzierung der Bundesfinanzhilfen für die Infrastrukturförderung aus Landesmitteln ab dem Jahr 2002 (Beitrag zur Konsolidierung des Landeshaushalts), nunmehr aus Regionalisierungsmitteln zu leisten;
-

- Erhöhung des SPNV-Leistungsangebotes

insbesondere durch den ITF 2 (Zunahme der Zug-km-Leistung auf 98,8 Mio. im Jahr 2003).



Finanzrahmen für die ÖPNV-Förderprogramme bis 2006 - kommunale ÖPNV- und SPNV-Infrastruktur -

- **Finanzrahmen GVFG-Bundesprogramm:**

entspricht bisherigen Planungen,

allerdings erfolgt ab dem Jahr 2002 die Komplementärfinanzierung auch der kommunalen Maßnahmen nicht mehr aus originären Landesmitteln, sondern aus Regionalisierungsmitteln.

- **Finanzrahmen ÖPNV-Landesprogramm:**

deutliche Einschnitte

wegen der Veränderungen durch die Novellierung des Bundesregionalisierungsgesetzes, den Wegfall der originären Landesmittel für die Infrastruktur und die Erhöhung des SPNV-Leistungsangebotes.



ÖPNV-Landesprogramm bis 2006

1. Stufe

(wird z.Z. von den Bezirksregierungen umgesetzt)

- bewilligte Maßnahmen
- ITF-Maßnahmen und Bahnhöfe an S 12 u. S 13
- Maßnahmen, für die ein vorzeitiger, zuschussunschädlicher Maßnahmenbeginn zugelassen wurde sowie unabweisbare Abhängigkeitsmaßnahmen

2. Stufe

(noch zu erarbeiten)

- neue Klein- und Großvorhaben