



Ministerium für
Verkehr, Energie
und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Dr. Axel Horstmann

Minister für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen



zur Einbringung

- **des Haushalts 2004/2005 und**
- **des Haushaltsbegleitgesetzes 2004/2005**

– Bereich Verkehr des Einzelplans 08 –

in den Verkehrsausschuss

Anrede,

ich möchte Ihnen auch in diesem Jahr zu Beginn der parlamentarischen Beratungen des Doppelhaushalts 2004/2005 einen kurzen Überblick über den Verkehrshaushalt geben.

Gestatten Sie mir bitte wegen des engen Sachzusammenhangs, die Ausführungen zu den Tagesordnungspunkten 2 und 3, also zum Doppelhaushalt 2004/2005 und zum Haushaltsbegleitgesetz 2004/2005, zu verbinden.

In Vorbereitung auf die heutige Sitzung wurde Ihnen bereits mit der Vorlage 13/2363 der Informationsband zum Entwurf des Einzelplans 08 für die Haushaltsjahre 2004/2005 übermittelt.

Der Entwurf dieses Doppelhaushaltes orientiert sich an den – Ihnen allen bekannten – extrem knappen finanziellen Ressourcen.

Die Landesregierung hat am 12. November 2003 den Haushaltsentwurf eingebracht und durch meinen Kollegen Dieckmann vor dem Plenum ausführlich Stellung genommen.

Ich konzentriere mich im folgenden ausschließlich auf den Verkehrshaushalt.

Die für diesen Bereich etatisierten Gesamtausgaben betragen

für das Jahr 2004 rund 2,14 Milliarden Euro und für das Jahr 2005 rund 2,16 Milliarden Euro.

Damit ist es gelungen, das diesjährige Niveau der Gesamtausgaben nahezu zu halten (2,15 Mrd. Euro).

Anrede,

NRW verfügt über eines der leistungsfähigsten Infrastrukturnetze der Welt. Als Transitland

Nummer 1 in einem zusammen wachsenden Europa kommen neue Anforderungen auf uns zu, die sich im Haushaltsplan widerspiegeln.

Nahverkehrspolitik

Die Kundinnen und Kunden des Nahverkehrs haben einen Anspruch darauf, schnell und sicher in attraktiven Fahrzeugen und von sauberen Bahnhöfen bzw. Haltestellen aus ihr Ziel zu erreichen. Darum geht es bei der aktuellen politischen Debatte mit der DB AG und den Forderungen vom Land sowie Verkehrsverbänden, das Herbstchaos schnellstmöglich abzustellen.

Darum geht es auch bei dem Ziel, den Bürgerinnen und Bürgern Nordrhein-Westfalens abgestimmte und einfache Fahrpläne mit sicheren Anschlüssen anzubieten. Eine umfassende Kundeninformation muss dabei ebenso eine Selbstverständlichkeit werden.

Ein besonders bedeutsamer Schritt ist daher die Einführung des NRW-Tickets Anfang 2005. Es ist ein Meilenstein unserer Initiativen, die Verbesserung der Qualität im ÖPNV weiter voranzutreiben.

Um die nachhaltige Verbesserung des Schienenverkehrs geht es schließlich auch beim Projekt „Metro-Express“. Ein solcher ICE plus für alle soll mit entsprechender Qualität die großen Städte in der Metropolregion Rhein-Ruhr verbinden. Zur Lösung der Verkehrsprobleme in diesem verdichteten Raum zwischen Köln und Dortmund brauchen wir ein Verkehrsmittel, das die Menschen sicher, pünktlich und zuverlässig in bequemen Zügen an ihre Ziele bringt.

Dabei sind wir auf die Hilfe des Bundes angewiesen, der den Metro-Express zu einer nationalen Aufgabe erklärt hat. Und wir sind darauf

angewiesen, dieses Projekt in NRW möglichst fraktionsübergreifend ebenfalls gemeinsam zu wollen. Der Verkehrsausschuss wird dabei in den kommenden Jahren eine wichtige Rolle spielen. Hier wird sich beweisen müssen, ob kleinliche Traktierereien hinter der Lösung einer großen Aufgabe zurückstehen können. Ich würde mir das wünschen – und lade Sie alle herzlich ein, den nun beginnenden Planungsprozess konstruktiv zu begleiten.

NRW erhält vom Bund für die Jahre 2004 und 2005 Regionalisierungsmittel in Höhe von rund 1,1 Milliarden EURO.

Fast Dreiviertel dieser Mittel werden für die Förderung des Leistungsangebots im SPNV verwandt.

In diesem Zusammenhang muss ich auf die im Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes enthaltene Anpassung des § 11 Abs. 2 des ÖPNVG NRW hinweisen.

Vor den Hintergrund der finanzpolitischen Gesamtsituation ist eine Belastung aller Politikfelder notwendig.

Zur Konsolidierung des Landeshaushalts ist es deshalb erforderlich, einen Betrag von 30 Millionen EURO bei den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr aus Regionalisierungsmitteln zu finanzieren und so die Landesmittel in gleicher Höhe zu entlasten.

Zur Gegenfinanzierung sind Kürzungen bei den aus Regionalisierungsmitteln finanzierten konsumtiven ÖPNV-Förderungen erforderlich.

Die Landesregierung hat entschieden, die Gegenfinanzierung durch Kürzungen bei der Förderung des SPNV-Leistungsangebots zu realisieren. Dies erfordert eine Absenkung des förderbaren Leistungsangebots in 2004 auf landesweit 97,3 und in 2005 auf 98,0 Millionen Zug-Kilometer und damit die Änderung des § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW.

Diese Entscheidung ist nicht leicht gefallen. Vor dem Hintergrund der Gesamtlage des Haushalts sind die durch die teilweise Finanzierung der Ausgleichsleistungen aus Regionalisierungsmitteln erreichten Einsparungen bei den Landesmitteln unumgänglich.

Die Einsparung der 30 Millionen EURO hätte auch bei den Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr selbst durch Berücksichtigung nur der ausbildungsnotwendigen Tage erzielt werden können. Wir sind jedoch zu dem Er-

gebnis gekommen, dass die Ausgleichskürzungen

- **zu einer Mehrbelastung der Kommunalhaushalte in erheblichem Umfang geführt hätten,**
- **den Bestand eines Mindestangebots des ÖPNV im ländlichen Raum massiv gefährdet hätten und**
- **die weitere Verbreitung von Schülertickets in NRW unmöglich gemacht hätten.**

Daher haben wir die Finanzierung der Ausgleichsleistungen aus Regionalisierungsmitteln trotz der notwendigen Kürzungen beim SPNV für den verträglicheren und damit den richtigen Weg gehalten.

Die Zweckbestimmung der Bundesmittel lässt die Finanzierung der Ausgleichsleistungen aus diesen Mitteln zu.

Anrede,

die Regionalisierungsmittel dienen neben der Finanzierung des SPNV im Wesentlichen der Verbesserung des ÖPNV durch Förderung

- **von Infrastrukturmaßnahmen,**
- **der Beschaffung von ÖPNV-Fahrzeugen,**
- **von Maßnahmen der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, wie z.B. der Bildung und Umsetzung von Gemeinschaftstarifen,**
- **der Koordinierung von SPNV und ÖPNV und**
- **von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Services.**

Diesen Zielen dient auch die in dieser Woche gegründete Managementgesellschaft, über die wir gleich noch gesondert beraten werden.

Für die Förderung der ÖPNV-Infrastruktur stehen aus dem ÖPNV-Landes- und Bundesprogramm Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Regionalisierungsgesetz

- **für 2004 in Höhe von 308,8 Millionen EURO und**
- **für 2005 in Höhe von 328 Millionen EURO bereit.**

Aus diesen Mitteln wird eine Vielzahl von Maßnahmen finanziert; beispielhaft nenne ich

- **den Ausbau der Stadtbahnen,**
- **Beschleunigungsmaßnahmen für oberirdische Schienenstrecken,**
- **Zentrale Omnibusbahnhöfe,**
- **die Qualitätssteigerung von Bahnhöfen und Haltestellen im Rahmen der Bahnhofsmodernisierungsoffensive,**

- die Förderung von S-Bahn-Vorhaben oder
- den Ausbau und die Revitalisierung von SPNV-Strecken.

Weitere Förderbereiche sind

- die Finanzierung der Aufgabenträgerpauschale und der Verbundförderung,
- die Förderung von Bussen, Stadtbahnwagen und Straßenbahnen oder
- Sicherheits- und Servicemaßnahmen im ÖPNV.

Bevor ich zum Bereich Straßenbau komme, möchte ich noch zwei Punkte aus dem Kapitel 08 081 gesondert erwähnen:

Erstens:

Die für das Haushaltsjahr 2004 für den Metro-rapid eingestellten Mittel dienen ausschließlich der Ausfinanzierung der Projektgesellschaft Metrorapid sowie der Abwicklung des Projektes, soweit hierfür in 2004 noch Restzahlungen anfallen und soweit diese durch Bundesmittel nicht abgedeckt werden können.

Zweitens:

Bei dem Programm zur Finanzierung von Investitionen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen waren – wie bei nahezu allen freiwilligen Förderprogrammen – Mittelkürzungen unvermeidbar. Hier werden künftig nur noch Maßnahmen mit besonderer Priorität gefördert werden können.

Straßenbau

Im Straßenbau konzentrieren wir uns beim Ausbau der Landesstraßen angesichts der vorhandenen hohen Netzdichte auf wenige größere prioritäre Vorhaben, wie z.B. die Südtangente Wuppertal, die Umgehung Plettenberg, die Ortsumgehung Lüdge und Meinerzhagen.

Insgesamt liegen die Ansätze für die Jahre 2004 und 2005 mit jährlich rund 114 Millionen EURO um etwa 10 % unter dem Ansatz des Jahres 2003.

Damit die volkswirtschaftlich wichtige Infrastruktur trotz dieser Mittelkürzungen uneingeschränkt nutzbar bleibt, werden wir ein modernes Erhaltungsmanagement schaffen.

Im Kapitel "Straßen- und Brückenbau" sind darüber hinaus die Ausgaben für den Landesbetrieb Straßenbau veranschlagt.

Die Landesregierung hat sich darauf verständigt, die Zuführungen an die Landesbetriebe gegenüber dem Haushalt 2003 um 2 % abzusenken. Damit gehen die Zuführungen an den Landesbetrieb Straßenbau von 352,8 Millionen EURO in 2003 auf jeweils rund 346 Millionen EURO in 2004 und 2005 zurück.

Der relativ geringe Prozentsatz, um den die Ausgaben abgesenkt werden, darf nicht darüber hinweg täuschen, dass hier nach den Konsolidierungsmaßnahmen der letzten Jahre ein weiterer gravierender Einschnitt stattfindet. Denn die Landesbetriebe müssen nicht nur die allgemeinen Kostensteigerungen im Bereich der Sachausgaben auffangen, sondern darüber

hinaus auch die notwendigen Mittel für die tariflichen Steigerungen der Personalausgaben.

Aufgefangen werden kann das im Wesentlichen nur dadurch, dass - nachdem bereits in 2003 ein Abbau von 160 Stellen stattgefunden hat - nun ein weiterer Abbau von 212 Stellen vorgenommen wird.

Die Förderung des kommunalen Straßen- und Radwegebaus zeichnet sich weiterhin durch hohe Kontinuität aus. Sie erlaubt es den Kommunen, die notwendigen Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse zeitnah anzugehen. Dazu stellen wir in den nächsten Jahren wie in 2003 Finanzhilfen von jährlich etwa 145 Millionen EURO zur Verfügung.

Schwerpunkte des kommunalen Straßenbaus sind insbesondere

- die Entlastung der Ortslagen durch den Bau von Ortsumgehungen,
- die Modernisierung des vorhandenen Straßennetzes und
- der Bau von Radwegen.

Hinzu kommen Maßnahmen der Verkehrstelematik und zur Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger.

Luftfahrt

Ein weiteres wichtiges Feld der Verkehrspolitik ist die Luftfahrt. Die Anbindung aller Regionen Nordrhein-Westfalens an das internationale Luftverkehrsnetz ist grundlegend für die strukturpolitische Entwicklung des Landes. Deshalb setzt die Landesregierung auf ein dezentrales Konzept für die Luftfahrtinfrastruktur; das in

der Luftverkehrskonzeption NRW 2010 dargestellt ist.

Die Zunahme des Luftverkehrs geht mit wirtschaftlichen Chancen und mit handfesten Vorteilen einher. Zugleich verursacht der Flugverkehr für viele Menschen Belastungen. Flughäfen bedeuten einerseits Arbeitsplätze und Gewerbesteuerereinnahmen, andererseits Lärm und Umweltbelastung. Vor diesem Hintergrund kommt es darauf an, nach einem Ausgleich zu suchen, der den berechtigten Interessen aller Beteiligten in der jeweiligen Region Rechnung trägt.

Voraussetzung dafür ist Gesprächsbereitschaft. Dies gilt in besonderer Weise für den größten internationalen Airport in NRW, den Düsseldorfer Flughafen. In den kommenden Monaten und Jahren wird es darum gehen, im

Wege eines Ausgleichs sein Potenzial auszubauen ohne dabei die Interessen der Anwohner aus dem Auge zu verlieren. Gleiches gilt für die Weiterentwicklung des gegenwärtig überaus erfolgreichen Flughafens Köln/Bonn sowie die Zusammenarbeit zwischen beiden Airports, die wir verstärkt fördern wollen.

Eine besondere Aufgabe im Bereich der Luftfahrt ist darüber hinaus die Verbesserung der Sicherheit, insbesondere auf den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen für den Geschäftsreiseluftverkehr. Hier gilt es die EU-Richtlinie JAR-OPS-1 umzusetzen und zu diesem Zweck auch Start- und Landebahnen zu verlängern.

Auch wenn Sie alle wissen, dass die Verlängerung von Start- und Landebahnen nicht der Ausweitung der Flugbewegungen, sondern ausschließlich der Erhöhung der Sicherheit

dient, möchte ich auf diesen Aspekt noch einmal ausdrücklich hinweisen.

Das für die Umsetzung der Projekte JAR-OPS-1 vom Landtag geforderte Gutachten wird – wie ich bereits angekündigt habe – Anfang 2004 vorgelegt.

Für 2004 sind Barmittel von 2 Millionen EURO veranschlagt und für 2005 ist eine weitere Rate von 5 Millionen EURO vorgesehen.

Die für den Bereich Luftfahrt veranschlagten weiteren Ausgaben dienen im Wesentlichen der Finanzierung von Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Flugbetriebes und der Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs. Sie beruhen ganz überwiegend auf gesetzlicher Grundlage und werden durch Gebühren refinanziert.

Darüber hinaus stehen Mittel zur Verfügung, um die Ansiedlung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit in Köln zu ermöglichen.

Wasserstraßen

Ich möchte abschließend noch auf die Mitfinanzierung des Landes bei den Investitionen in die Wasserstraßen hinweisen.

Angesichts der für die Entwicklung des Güterverkehrs prognostizierten Zuwächse müssen alle Potenziale – und dazu gehören auch die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt – für die Bewältigung dieser Anforderung genutzt werden.

Wesentliche Baumaßnahmen in den kommenden Jahren sind im Bereich der rheinisch-westfälischen Kanäle

- **die Weiterführung der Streckenausbauarbeiten am Datteln-Hamm-Kanal,**
- **am Rhein-Herne-Kanal und**
- **am Dortmund-Ems-Kanal.**

An der Weststrecke des Mittelland-Kanals stehen im Vordergrund

- **weitere Streckenausbauarbeiten**
- **und der Ausbau der Stichkanäle Osnabrück und Miesburg.**

Anrede,

trotz der im Haushaltsentwurf notwendig gewordenen Lasten bleiben wir in der Lage, die Verkehrsinfrastruktur des Landes nicht nur zu pflegen, sondern weiterentwickeln zu können. Damit bleibt NRW auch in Zukunft mobil.