



Verkehrsausschuß

29. Sitzung (nicht öffentlich)

9. Oktober 1997

Hansesaal des Rathauses
Oberstraße 28 - 30
59964 Medebach

15.00 Uhr bis 16.45 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenograph: Uwe Scheidel

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

- 1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1998 (Haushaltsgesetz 1998)**

2

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/2400
Vorlagen 12/1491 und 12/1502

Der Ausschuß nimmt den schriftlichen Einführungsbericht des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport zur Kenntnis und verständigt sich darauf, in der übernächsten Sitzung in die Detailberatung einzusteigen. Die personalrelevanten Titel werden zur weiteren Beratung an den Haushalts- und Finanzausschuß überwiesen.

- 2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1998 (Haushaltsgesetz 1998) 3**

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/2400
Vorlagen 12/1460, 12/1462 und 12/1463

Der Ausschuß nimmt den schriftlichen Einführungsbericht in den Verkehrshaushalt 1998 zur Kenntnis und verständigt sich darauf, die Detailberatung in der übernächsten Sitzung des Ausschusses zu führen. Die personalrelevanten Aspekte des Einzelplans 08 werden zur weiteren Beratung in den Haushalts- und Finanzausschuß überwiesen.

- 3 Struktur der Frachtzentren in Nordrhein-Westfalen 3**

Der Ausschuß nimmt einen Bericht entgegen, dem sich eine Diskussion anschließt.

- 4 Fahrzeugförderung für Busse 6**

Der Ausschuß nimmt einen Bericht entgegen, dem sich eine Diskussion anschließt.

- 5 Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans 9**

Der Ausschuß nimmt einen Bericht entgegen, dem sich eine Diskussion anschließt.

6 Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans

10

Der Vorsitzende weist auf das zu diesem Tagesordnungspunkt verteilte Papier hin.

ÖPNV trage zu dieser positiven Entwicklung zusätzlich bei. Im übrigen dürften die Besucher des Ferienparks mit ihrem Fahrzeug nur zum Be- und Entladen in den Park fahren. Der gesamte Park werde über ein zentrales Heizsystem mit Erdgas versorgt. Weitere Aspekte, die die Umweltverträglichkeit nur noch untermauern würden, wolle er hier aus Zeitgründen nicht erwähnen.

Welche Schwerpunkte habe sich die Stadt in ihrer Arbeit gesetzt? - Die gesamte Stadt solle nach der einschlägigen Vogelschutzrichtlinie der Europäischen Union als Vogelschutzgebiet ausgewiesen werden. Darüber werde in der Stadt lebhaft diskutiert. Niemand habe etwas gegen den Vogelschutz, so Stadtdirektor Nolte. Allerdings werde das Ziel insofern erheblich verfehlt, als die entsprechenden Gebietsgrenzen bis an die Grenzen der Bebauung gezogen worden seien. Das würde - da auch das gesamte Stadtgebiet darunter fallen solle - eine weitere Ausweisung an Wohn- und Gewerbegebiet nur in sehr stark eingeschränktem Umfang zulassen. Man hoffe, ein für alle Beteiligten erträgliches Maß zu finden.

Vor Behandlung des Tagesordnungspunktes 1 wählt der Ausschuß sodann auf Vorschlag der CDU-Fraktion den Abgeordneten Theo Schulte zum Mitglied der Baukommission.

Anschließend wendet sich der Ausschuß der Beratung seiner offiziellen Tagesordnung zu:

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1998 (Haushaltsgesetz 1998)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/2400

Vorlagen 12/1491 und 12/1502

Der Ausschuß verständigt sich darauf, den schriftlich vorgelegten Einführungsbericht zur Kenntnis zu nehmen und in der übernächsten Sitzung in die Diskussion einzusteigen. - Die personalrelevanten Titel des Einzelplans 15 werden zur weiteren Beratung in den Haushalts- und Finanzausschuß überwiesen.

623

Düsseldorf, den 7.10.1997

RL und EV: MR Wever, Tel. 4544

Sprechzettel

TOP 3:

Betr.: "Struktur der Frachtzentren in Nordrhein-Westfalen"

In der Bahntrans GmbH wurden 1995 die Stückgutaktivitäten der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der EURO- Stückgut-Bereich der Thyssen Haniel Logistik GmbH zusammengefasst.

Bahntrans wird im Laufe des Jahres 1997/98 den sogenannten "Reststückgut der Bahn" komplett übernehmen.

Vorrangiges Ziel dieser Kooperation ist die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Den Knotenpunkt der umweltfreundlichen Beförderung auf der Schiene mit den Vorzügen des LKW's beim Sammeln und Verteilen der Güter bilden die Frachtzentren. Ziel ist es, künftig 70 % der Transporte zwischen den Frachtzentren per Schiene zu befördern.

In Nordrhein-Westfalen bestehen bereits die Frachtzentren Duisburg und Köln; zu diesen bestehenden Frachtzentren wird

1998 mit den Neubauten in Hagen und Herne begonnen. Ein weiterer Neubau kommt voraussichtlich 1998/99 in Bielefeld. Aufgrund der Veränderung der gesamtwirtschaftlichen Rahmendaten und Güterverkehrsströme sowie dem längeren Verlauf für das Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Neubauten, wurde von der ehemaligen Konzeption, 41 Frachtzentren bundesweit einzurichten, abgegangen und auf die vorhandenen Infrastrukturen zurückgegriffen, da die meisten dieser Anlagen in der Nähe der KLV-Terminals der DB AG liegen. NRW wird zunächst nur die oben genannten Frachtzentren als Neubauten erhalten. Es fallen die übrigen

vorgesehenen Standorte wie Bönen und Wuppertal-Vohwinkel weg.

Heute werden ca. 50 % der Güter auf der Schiene transportiert.

Ein umfassendes Konzept der DB Cargo für die Güterverkehrsströme gibt es nach Auskunft der DB AG nicht. Die DB AG muß auf die Bedürfnisse des Marktes reagieren. Dieser schreibt vor, wie die Güterverkehrsströme verlaufen. Das gleiche gilt für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Die Landesregierung hat zur Unterstützung und zur Erfassung der Güterverkehrsströme in Nordrhein-Westfalen 1996 eine

landesweite Untersuchung "Integriertes Schienengüterverkehrs-konzept" in Auftrag gegeben.

Das Gutachten wird eine Bestandsaufnahme der Güterverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen enthalten, desweiteren werden die derzeitigen und zukünftigen Transporte auf den Schienenwegen aufgezeigt. Dazu sind die Konzepte des Bundes, des Landes NRW, der Deutschen Bahn AG(soweit vorhanden), der nichtbundeseigenen Bahnen, der Binnenschifffahrt und der Flughäfen aufzubereiten. Aus diesen Daten soll eine Konzeption für ein integriertes Güterzug-Streckennetz entwickelt und dargestellt werden.

Durch das Gutachten soll den betroffenen Kommunen und anderen in Betracht kommenden Interessenten (z.B. Verkehrsunternehmen) eine Entscheidungshilfe geliefert werden, ob und inwieweit die vom Stilllegungsverfahren betroffenen DB-Strecken übernommen werden können.

634-49-43
RL + EV:
MR Oberlinger/4201

Düsseldorf, den 1. Okt. 1997
Ob10ki18

Sprechzettel

TOP 4: "Fahrzeugförderung für Busse"

Bis einschließlich 1996 gewährte das Land Nordrhein-Westfalen den Verkehrsunternehmen unmittelbar Zuschüsse für die Beschaffung von Bussen und Schienenfahrzeugen des ÖPNV; den

Förderanträgen der Verkehrsunternehmen konnte - die Erfüllung der Bedingungen vorausgesetzt - entsprochen werden.

Im Zuge der Regionalisierung wurde die Fahrzeugförderung - auch letztlich auf Wunsch der kommunalen Spitzenverbände - auf die kommunalen Aufgabenträger übertragen. Nach § 13 des Regionalisierungsgesetzes Nordrhein-Westfalen wird die gesetzlich garantierte Mindestsumme in Höhe von 200 Mio. DM nach einem kapazitäts- und leistungsbezogenen Schlüssel auf die Aufgabenträger aufgeteilt, die dann diese Mittel vorrangig für die Fahrzeugförderung zu verwenden haben.

Da die beiden Systeme - Busse einerseits und leitungsgebundene Fahrzeuge, also Straßenbahnen, Stadtbahnen und Oberleitungsbusse, andererseits - im Hinblick auf das Fördervolumen nicht vergleichbar sind, wurde die Wibera Wirtschaftsberatung AG beauftragt, einen gerechten Verteilungsschlüssel zwischen beiden Systemen zu finden. Eine Ist-Kosten-Erhebung aus dem Jahre 1989 ergab eine Aufteilung der Mittel auf der Basis der Betriebsleistungen in Höhe von 35,5 % für die leitungsgebundenen Fahrzeuge und 64,5 % für die Omnibusse.

In der Arbeitsgruppe, die zur Ermittlung des Verteilungsschlüssels eingerichtet wurde, wurde diese Aufteilung einvernehmlich

verabschiedet und in die Verwaltungsvorschriften zu § 13 des Regionalisierungsgesetzes Nordrhein-Westfalen festgeschrieben; in der Arbeitsgruppe haben die kommunalen Spitzenverbände und die Unternehmensverbände mitgearbeitet.

Von den insgesamt in 1997 nach § 13 des Regionalisierungsgesetzes Nordrhein-Westfalen bereitgestellten Mitteln in Höhe von etwas mehr als 200 Mio. DM entfallen demnach rd. 129 Mio. DM auf die Förderung von Bussen und 71 Mio. DM auf die Förderung von leitungsgebundenen Fahrzeugen.

Ein Vergleich mit den im Zeitraum von 1993 bis 1996 einschließlich bewilligten Zuschüssen des Landes für Busse hat ergeben, daß dem Bus im Durchschnitt lediglich rd. 111 Mio. DM an Zuschüssen bewilligt worden war. Daher liegt in dem neuen Verteilungsschlüssel eher eine Bevorzugung des Busses gegenüber der Schiene.

Anlage

**Vergleich der Fahrzeugförderung 1993
bis 1996 mit der Förderung nach
§ 13 Regionalisierungsgesetz NW**

Jahr	Maßnahme	Mittel gesamt
1993	Bus	146.990.000 DM
1994	Bus	87.824.000 DM
1995	Bus	111.398.000 DM
1996	Bus	100.578.200 DM
	Bus gesamt:	446.790.200 DM
	Durchschnitt	111.697.550 DM
1993	Strab	130.433.440 DM
1994	Strab	104.022.080 DM
1995	Strab	131.140.180 DM
1996	Strab	52.407.820 DM
	Strab. gesamt:	418.003.520 DM
	Durchschnitt	104.500.880 DM
	Gesamt:	864.793.720 DM
	Gesamt durchschnitt:	216.198.430 DM

§13 1997:	Bus Rkm	64.801.904,58 DM
	Bus RStd	64.500.000,02 DM
	Bus gesamt:	129.301.904,60 DM
	Strab. Rkm	35.500.000,01 DM
	Strab. RStd	35.499.999,99 DM
	Strab. gesamt:	71.000.000,00 DM
	Gesamt:	200.301.904,60 DM

Vergleich:	Bus §13-IHP	17.604.354,60 DM
	Strab. §13-IHP	- 33.500.880,00 DM
	Gesamt §13-IHP	- 15.896.525,40 DM

636-23-24.B5

Düsseldorf, 02. Okt. 1997
Ueb5ki18

Betr.: Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags am
09./10.10.1997;
hier: TOP 6 "Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans"
(Bericht über den Bearbeitungsstand)

Anlage: Ablaufdiagramm

Vorbemerkung

Der ÖPNV-Bedarfsplan umfaßt die langfristigen Planungen des Landes NRW für den Neu- und Ausbau der Nahverkehrs-Schieneninfrastruktur und anderer bedeutsamer

Investitionsmaßnahmen des ÖPNV. Er ist somit Grundlage für ein mittel- und langfristiges Handlungsprogramm des Landes zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur. Erhaltungsmaßnahmen und kleinere Um- und Ausbauvorhaben sind nicht Bestandteil des ÖPNV-Bedarfsplans.

Der Inhalt des ÖPNV-Bedarfsplans erstreckt sich auf generelle Angaben zu den Planungen, beispielsweise über ungefähre Streckenverläufe, bedeutende Verknüpfungspunkte, erforderliche Kapazitäten und beabsichtigte Bedienungsqualitäten. Eine Konkretisierung und Detaillierung der nach Ausbaudringlichkeit eingestuften Bedarfsplanvorgaben bleibt daher dem

nachfolgenden ÖPNV-Ausbauplan und den Förderprogrammen vorbehalten.

1. Anhörung der Aufgabenträger des ÖPNV

Im Herbst 1995 wurde das Anhörungsverfahren der Aufgabenträger eingeleitet. Die Aufgabenträger wurden vom MWMTV gemäß § 7(1) Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen aufgefordert, ihre Vorstellungen über langfristig durchzuführende Investitionen in Schienenverkehrsprojekte (Kosten über 5 Mio. DM) und andere bedeutsame Projekte für den ÖPNV mitzuteilen und zu begründen.

2. Aufbereitung der Anmeldungen

Aus den von den Aufgabenträgern eingereichten Unterlagen wurde ein Liniennetz gebildet, in dem die im Jahre 1995 vorhandene Bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel um die gewünschten künftigen Linienbedienungen ergänzt wurde. In diesem sog. "Maximalnetz" (Antragsnetz) wäre das derzeitige Schienennetz in Nordrhein-Westfalen mit einer Streckenlänge von 4.636 km auf 6.774 km erweitert (+ 46 %). Die werktägliche Betriebsleistung würde sich im sog. Maximalnetz auf 48.700 Zug-

km/Std. gegenüber dem "Analysenetz 1995" um 83 % (26.600 Zug-km/Std.) erhöhen.

Die im "Maximalnetz" (Antragsnetz) festgelegten Linienbedienungen wurden den Aufgabenträgern im Rahmen der Anhörung zur Überprüfung zugeleitet. Mögliche Verbesserungen wurden berücksichtigt.

Aufgrund der angemeldeten Maßnahmen durch die Aufgabenträger ergeben sich im DB-Schienennetz (SPNV)

- 168 Neu- und Ausbauprojekte**
- 51 Projekte für Beschleunigungen/Leistungssteigerungen**

- **59 neue, zusätzliche Haltepunkte im vorhandenen Schienennetz,**

die in einer Einzelbewertung zu beurteilen waren.

Im kommunalen Schienennetz (incl. Zweisystembahn) mußten

- **142 Neu- und Ausbauprojekte**
 - **45 Projekte für Beschleunigungen/Leistungssteigerungen**
- bewertet werden. Vier Großstädte (Aachen, Hagen, Hamm, Paderborn) planen den Betrieb einer Zweisystembahn, die innerstädtisch im Straßennetz verkehren und im Umland teilweise DB-Gleise nutzen soll.**

Folgende Großstädte beantragten, die Stadtbahn aus zwingenden verkehrlichen und städtebaulichen Gründen abschnittsweise in Tunnellage zu führen, und zwar:

- **Bochum (Höntrop - Stadtgrenze GE, Weserstraße - Ruhrstation, Rathaus - Hauptbahnhof)**
- **Düsseldorf (Wehrhahnlinie, Messe)**
- **Duisburg (Meiderich Süd - Rhein-Ruhr-Halle)**
- **Köln (Hauptbahnhof - Südstadt).**

Darüber hinaus plant die Stadt Bottrop einen S-Bahn-Tunnel zwischen Stadtmitte und Hauptbahnhof.

Insgesamt waren 465 Schienenprojekte zu beurteilen.

3. Projektbewertung

Die verkehrliche und wirtschaftliche Bewertung der gemeldeten Schienenprojekte erfolgte - in Anlehnung an die sog. "Standardisierte Bewertung für Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV" des Bundes - nach einem landesweit einheitlichen Verfahren. Die verkehrliche Bedeutung der Einzelprojekte wurde auf der Grundlage einer verkehrszweigübergreifenden Prognose für das Jahr 2010 geprüft. Das "Maximalnetz" wurde mit den Prognose-Verkehrsströmen belastet und die dabei erzeugten Belastungen mit den entsprechenden Belastungen im "Analysenetz

1995" verglichen. Dabei wurden Strecken mit äußerst geringem Fahrgastaufkommen und relativ hohen Investitionskosten nach einem vereinfachten Verfahren bewertet.

Für alle anderen Vorhaben wurde für eine differenzierte Bewertung das sog. "Bewertungsnetz" gebildet, das mit der im Jahr 2010 voraussichtlich zu erwartenden Verkehrsnachfrage belastet wurde und Grundlage für die vereinfachte "Standardisierte Bewertung" war. Für jedes Einzelprojekt des "Bewertungsnetzes" wurden folgende Daten ermittelt:

- Verkehrsmengen (Fahrgäste) an Werktagen**

- **Belastungsveränderungen gegenüber 1995 (nur bei Projekten auf vorhandenen Strecken)**
- **Fahrleistung auf den Projektstrecken (Pkm) einschl. Veränderung gegenüber 1995**
- **Verkehrsverlagerungen von den im Jahr 1995 vorhandenen ÖPNV-Angeboten**
- **Verkehrsverlagerungen vom vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz**
- **Überschlägiger Nutzen/Kosten-Indikator.**

Die Ergebnisse zu jedem Einzel-Projekt wurden in einem Beurteilungsbogen festgehalten.

Da die Aufgabenträger überwiegend keine oder nur sehr unvollständige Angaben über die Investitionskosten der gemeldeten Projekte gemacht hatten, mußten für die Berechnung vergleichbarer Kosten-Nutzen-Verhältnisse Einheitswerte für die einzelnen Maßnahmetypen (z.B. Neubau, Reaktivierung, zusätzliches Gleis, Elektrifizierung) herangezogen werden.

Auf der Grundlage der überprüften Kosten ergab sich, daß alle gemeldeten, in das "Maximalnetz" (Antragsnetz) aufgenommenen Projekte ein Investitionsvolumen von ca. 34,6 Mrd. DM erfordern würden. Für die im "Bewertungsnetz"

enthaltenen Maßnahmen wurde ein Investitionsvolumen von ca. 26,3 Mrd. DM ermittelt.

4. Erörterung der Bewertungsergebnisse mit den Aufgabenträgern

Die gutachterlichen Bewertungsergebnisse werden zur Zeit mit den Aufgabenträgern erörtert, die Schienenprojekte zur Aufnahme in den Bedarfsplan gemeldet haben. Dabei werden nochmals die gewünschten Maßnahmen erläutert, die Ausgangsdaten für die Bewertung verglichen und das Bewertungsergebnis besprochen. Hinterfragt werden dabei auch die verkehrli-

che, regionalplanerische und städtebauliche Bedeutung, die Dringlichkeit - auch in bezug zu anderen Projekten - und die derzeitigen Chancen für eine baldige Realisierung des Projektes. Diese aus lokaler Sicht gegebenen Hinweise sind für die Dringlichkeitseinstufung von Bedeutung. Die Aufgabenträger haben Gelegenheit, anhand der übergebenen Projektdossiers innerhalb von 2 - 3 Wochen noch eine schriftliche Stellungnahme nachzureichen.

Falls zwischen den dem Bewertungsverfahren zugrundegelegten Daten und den Angaben der Aufgabenträger Diskrepanzen bestehen und falls gewählte Projektzuschnitte möglicherweise zu

entscheidungsrelevanten abweichenden Bewertungsergebnissen führen könnten, werden Nachbewertungen durchgeführt.

5. Referentenentwurf mit Einstufung der Projekte nach Dringlichkeit

Auf der Grundlage der gutachterlichen Bewertungsergebnisse und der mit den Aufgabenträgern geführten Gespräche wird der ÖPNV-Bedarfsplan-Entwurf aufgestellt. Der Bedarfsplan-Inhalt wurde zuvor erläutert. Danach müssen die im Bedarfsplan ausgewiesenen Maßnahmen auch eine Dringlichkeit bzw. Priorität ausweisen.

Es wird vorgeschlagen, im ÖPNV-Bedarfsplan drei Dringlichkeitsstufen vorzusehen:

- **Vordringlicher Bedarf**
- **Weiterer Bedarf**
- **Möglicher späterer Bedarf.**

Für die meisten von den Aufgabenträgern zur Bewertung gemeldeten Projekte wurde eine vordringliche Einstufung gefordert. Es ist daher zu empfehlen, den zeitlichen Rahmen für die prioritär zu realisierenden Projekte nicht zu eng zu setzen, zumal in den nächsten vier Jahren ein hoher Anteil der

Investitionsmittel noch in sog. Überhangmaßnahmen des gegenwärtigen Ausbauplanes fließen. Unter Berücksichtigung, daß die Planungs- und Genehmigungsverfahren für viele Großprojekte mehr als ein halbes Jahrzehnt erfordern, ist selbst bei vordringlich eingestuften Großprojekten mit einer Realisierungsphase bis zum Jahr 2010 zu rechnen.

Entsprechend sollte sich der Realisierungszeitraum der in den "Vordringlichen Bedarf" eingestuften Projekte bis zum Jahre 2010 erstrecken. Dabei sollten die in den "Vordringlichen Bedarf" aufgenommenen Projekte zwei Ausbaustufen zugeordnet werden, wobei die Stufe I die Projekte des Ausbauplanes enthält.

Damit erstreckt sich der Ausbauplan über einen Zeitraum von 8 Jahren bis zum Jahr 2005. Die Stufe II des "Vordringlichen Bedarfs" würde dann die Jahre 2006 bis 2010 einschließen.

Projekte mit geringerer Dringlichkeit sollten dem "Weiteren Bedarf" zugeordnet werden, der den Zeitraum von 2010 bis 2015 umfaßt. Alle restlichen Projekte der "Differenzierten Bewertung" und einzelne Projekte, die ggf. aufgrund örtlicher Maßnahmen in späteren Jahren bessere Ergebnisse erwarten lassen, die aber in der Vorbewertung wegen sehr niedriger Prognosebelastungen zurückgestellt werden mußten, sollten in der Gruppe "Möglicher späterer Bedarf" aufgenommen werden. Für die Realisierung

dieser Projekte können vor dem Jahr 2015 keine Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Es ist vorgesehen, bei der nächsten Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans die Projekte des "Weiteren Bedarfs" und des "Möglichen späteren Bedarfs" erneut zu bewerten.

Für die Finanzierung der Vorhaben des Bedarfsplanes werden nach den heutigen Finanzierungsgrundlagen voraussichtlich bis zum Jahr 2005 ca. 4 Mrd., bis 2010 weitere rd. 5 Mrd. und danach jährlich eine weitere Mrd. DM für neue Vorhaben der ÖPNV-Infrastrukturförderung zur Verfügung stehen.

6. + 7. Weitere Arbeitsschritte

Nach der gegenwärtigen Terminplanung können die Gespräche mit den Aufgabenträgern einschließlich der erforderlichen Nachbewertung im November abgeschlossen werden. Danach wird der Referentenentwurf für die Ressortabstimmung aufgestellt werden. Soweit die Ressortabstimmung zügig verläuft, kann die Vorlage für die Beratungen im Verkehrsausschuß Anfang 1998 erfolgen.

**Arbeitsschritte für die
Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans NRW
gemäß §7(1) Regionalisierungsgesetz NRW**

