



---

## Verkehrsausschuss

18. Sitzung (öffentlich)

25. Oktober 2001

Düsseldorf - Haus des Landtags

12.30 Uhr bis 15.30 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenografin: Dr. Hildegard Müller

### Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

**1 "NRW-Luftverkehrskonzeption 2010" bedarf der Zustimmung des Parlaments**

Antrag der Fraktion der FDP  
Drucksache 13/1541

Vorlage 13/350

Entschließungsantrag der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 13/1566

1

SPD und GRÜNE ziehen ihren Entschließungsantrag 13/1566 zurück.

Der Antrag der FDP wird mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen von CDU und FDP abgelehnt.

Der Entschließungsantrag von SPD, CDU und GRÜNEN - die FDP beabsichtigt, dem Antrag nach Rücksprache mit der Fraktion noch beizutreten - wird mit den Stimmen von SPD, CDU und GRÜNEN bei

Enthaltung der FDP angenommen (siehe Drucksache 13/1719 vom 09.11.2001)

## 2 **Eckpunkte der Luftverkehrspolitik des Landes NRW**

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 13/411

Vorlage 13/852

Ausschussprotokoll 13/313

1

Dem Wunsch der CDU, ihren Antrag Drucksache 13/411 im Sinne des weiteren Verfahrens, dargestellt unter TOP 1, für erledigt zu erklären, wird einstimmig entsprochen.

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

Gesetzentwurf der Fraktion der FDP

Drucksache 13/622

2

Der Gesetzentwurf wird mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen von CDU und FDP abgelehnt.

## 4 **Erteilung der Betriebserlaubnis und Ausstellung eines neuen Fahrzeugscheins durch die Technische Prüfstelle bei Änderungen an Fahrzeugen - Pilotversuch**

Antrag der Fraktion der FDP

Drucksache 13/1302

2

Der Ausschuss empfiehlt dem federführenden Wirtschaftsausschuss einstimmig, den Antrag der FDP für erledigt zu erklären.

**5 Gesetz über die Freiheit des Zugangs zu Informationen für das Land Nordrhein-Westfalen (Informationsfreiheitsgesetz Nordrhein-Westfalen - IFG NRW -)**

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 13/1311

4

Der Gesetzentwurf wird mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen von CDU und FDP angenommen.

**6 Reformpläne für Wasser- und Schifffahrtsverwaltung offen legen**

Antrag der Fraktion der FDP  
Drucksache 13/1518

4

Der Antrag wird mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen von CDU und FDP abgelehnt.

**7 Neue Kundenorientierung durch Weiterentwicklung und Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs - Novellierung des Landesregionalisierungsgesetzes -**

Antrag der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 13/1534

6

Im Antrag 13/1534 wird auf S. 2, vorletzter Absatz, letzter Satz, das Wort "vorbehalten" durch "vorgehalten" ersetzt.

Der Antrag wird in der geänderten Fassung mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen von CDU und FDP angenommen.

**8 Haushalt 2002**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 13/1400

Vorlagen 13/818, 13/820 und 13/821

Ausschussprotokoll 13/344

Einzelplan 08 - Bereich Verkehr 13

Es findet eine Aussprache zum Einführungsbericht des Ministers in den Verkehrshaushalt statt.

Zu Artikel II Abs. 5 des Haushaltsgesetzes wird keine Beratung gewünscht.

Alle Fraktionen verzichten auf eine Einzelberatung der Haushaltsansätze des Verkehrshaushalts.

**9 Anpassung der Kostensätze**

Vorlagen 13/781 und 13/885 21

Minister Ernst Schwanhold trägt vor.

**10 Eiserner Rhein 22**

Dem Bericht von StS Hennerkes schließt sich eine Aussprache an.

**11 Schülerticket**

StS Hennerkes unterrichtet den Ausschuss 27

- 12 Lückenschluss und Weiterbau der A 46** 28

StS Hennerkes schildert die gegenwärtige Situation.

- 13 Privatfinanzierung bei der A 52** 29

StS erläutert den Sachverhalt.

- 14 Bundesverkehrswegeplan - Stand und weiteres Verfahren** 30

StS Hennerkes berichtet.

- 15 Integrierte Gesamtverkehrsplanung - Stand des Verfahrens**  
Vorlagen 13/851 und 13/860  
Ausschussprotokoll 13/344 31

StS Hennerkes nimmt zum Hafenkonzert als Bestandteil der integrier-  
ten Verkehrsplanung Stellung.

**Nächste Sitzung:** 26. November 2001

\*\*\*\*\*



die Situation Sachsens kommen, wo jeder bestellte Kilometer mit 22 DM subventioniert werden müsse, während Nordrhein-Westfalen, wenn er die Zahl richtig in Erinnerung habe, mit 15,30 DM auskomme.

## 8 Haushalt 2002

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 13/1400

Vorlagen 13/818, 13/820 und 13/821

Ausschussprotokoll 13/344

Einzelplan 08 - Bereich Verkehr

**Vorsitzender Manfred Hemmer** eröffnet die Aussprache zum Einführungsbericht des Ministers.

**Gerhard Wirth (SPD)** bittet, heute keine Einzelberatung durchzuführen. Die SPD-Fraktion werte den Einführungsbericht des Ministers positiv. Man werde noch einige Änderungsanträge einbringen, die aber noch in der Fraktion zu beraten seien. Deshalb könne er sie noch nicht vorstellen.

**Gerhard Wächter (CDU)** äußert, dass er nicht so positiv gestimmt sei. Einige Etatansätze seien enttäuschend und stimmten noch nicht einmal mit den Koalitionsvereinbarungen überein. Wenn er feststelle, dass die Investitionen im Landesstraßenausbauplan auf 117 Millionen DM heruntergefahren würden, dann nähere man sich schon wieder der Grenze von 100 Millionen DM, die man schon einmal erreicht habe. Vor dem Hintergrund, dass allein ein Rückstau in Höhe von 2 Milliarden DM vorliege, könne er das überhaupt nicht verstehen. Er könne sich nicht vorstellen, dass die SPD das mittragen könne, wenn nicht zumindest der Ansatz der Koalitionsvereinbarung in Höhe von 150 Millionen DM als unterste Marge genommen werde.

Nebenbei bemerkt seien die Auftragsbücher in der Bauwirtschaft leer. - **Peter Eichenseher (GRÜNE)** widerspricht. - **Gerhard Wächter (CDU)** fährt fort, wenn man gleichzeitig die hohe Arbeitslosigkeit in Nordrhein-Westfalen betrachte, sei es auch im Ländervergleich nötig, ein Zeichen im investiven Bereich zu setzen. Das gelte sowohl für den Landesstraßenbau als auch für den Bundesfernstraßenbau.

Aus den genannten Gründen - konjunkturpolitisch, arbeitsmarktpolitisch und straßenverkehrsinfrastrukturell - bestehe Handlungsbedarf, sodass eine Nachbesserung über die im Haushalt vorgesehenen 117 Millionen DM hinaus unverzichtbar sei. Deshalb werde die CDU werde mit ihren Anträgen sehr stark auf den investiven Bereich setzen. Er habe den leisen Verdacht,

dass die Koalition mit 117 Millionen DM beginne und schließlich doch wieder bei 150 Millionen DM lande.

Es sei also in erster Linie angesagt zu investieren. Es müssten aber auch die planungsrechtlichen und die kapazitätsmäßigen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, um tatsächlich Baureife zu erlangen. Er habe im Augenblick vor allem wegen der Personalsituation seine Zweifel, ob es nicht zu Engpässen komme. Besonders fatal wäre es, wenn Bundesmittel nicht abfließen könnten. Deshalb interessiere sich die CDU dafür, ob Bundesmittel nicht abgeflossen seien oder ob das Gegenteil eingetreten sei und durch den so genannten Restverteilungsplan mehr investiert worden sei als ursprünglich eingeplant.

**Peter Eichenseher (GRÜNE)** bemängelt, dass die CDU für ihre Vorschläge keine Deckung anbiete. Der Minister habe deutlich gemacht, dass man ein sehr schwieriges Haushaltsjahr vor sich habe. In einer Situation mit einer gewollten Verringerung der Steuereinnahmen, weil man eine Steuerreform habe durchführen wollen, müsse es Einschnitte geben - auch schmerzhaft. Dazu stünden die Grünen. Es mache keinen Sinn, die Ausgaben steigern zu wollen, wenn keine Deckung vorliege.

Er stimme der Anregung von Gerhard Wirth zu, heute nicht die einzelnen Haushaltstitel durchzugehen.

Er habe nur folgende Bitte: Die Planungsmittel für Bundesstraßen hätten im Haushalt 2001 130 Millionen DM betragen. Größenordnungsmäßig liege dieser Titel nun bei 65 Millionen EUR, tauche aber in der Auflistung des Haushalts nicht mehr auf, weil der Landesstraßenbaubetrieb nun pauschal bezuschusst werde. Ein wesentlicher Grund für die Verwaltungsmodernisierung sei gewesen, Finanz- und Planungsverantwortung enger zusammenzuführen und die Transparenz zu erhöhen. Dieser Haushalt genüge dieser Transparenzforderung noch nicht ganz. Deshalb bitte er noch einmal um eine Auflistung der Planungsmittel für Bundesfernstraßen. Der Verkehrsausschuss müsse den Haushalts- bzw. Wirtschaftsplan des Landesstraßenbaubetriebs im Detail erhalten. Die als Anlage beigefügten zwei Seiten reichten für die erforderliche Transparenz nicht aus.

**Christof Rasche (FDP)** zeigt sich ebenfalls einverstanden, heute keine Einzelberatung durchzuführen.

Vor dem Hintergrund reduzierter Steuereinnahmen müsse man diesen Verkehrshaushalt nicht nur unter dem Aspekt der Verkehrspolitik, sondern auch unter dem der Wirtschaftspolitik sehen. So verstehe er auch das 12-Punkte-Programm des Ministerpräsidenten, das auch die Wirtschaft fördern solle. Er kenne Bereiche in der Bauindustrie, die innerhalb von drei Jahren einen Absatzrückgang von 40 % zu verzeichnen gehabt hätten. Es müsse also wirtschaftspolitisch gerade auch in diesem Bereich etwas getan werden; das sage auch der Ministerpräsident. Dann sei es nur logisch, dies nicht nur auf Bundes-, sondern auch auf Landesmittel zu beziehen. Wenn man Forderungen nach Berlin richte, müsse man auch die Landesmittel erheblich aufstocken.

Die Mittel im Landesstraßenausbauplan müssten erhöht werden. Er gehe davon aus, dass die Koalition die Mittel auch in diesem Jahr genau wie im letzten Jahr doch noch im letzten Augenblick auf die im Koalitionsvertrag festgelegten 150 Millionen DM erhöhen werde. In diesem Jahr werde es nicht mehr gelingen, das als Erfolg zu verkaufen.

Die FDP sage sehr deutlich, in diesem Bereich müsse aus verkehrs- und wirtschaftspolitischen Gründen wesentlich mehr getan werden. Die FDP werde Deckungsvorschläge auf den Tisch legen. Man werde diesen Verkehrshaushalt nach effizientem Einsatz der Mittel bewerten, die verkehrs- und wirtschaftspolitische Bedeutung hätten. Diese Diskussion werde in der Antragsberatung erfolgen.

**Bernhard Schemmer (CDU)** nennt einige Zahlen. Die Beschäftigung im Bauhauptgewerbe sei seit 1995 von 210.000 jedes Jahr um 10.000 gesunken und liege heute bei etwa 150.000 Beschäftigten.

Er fragt, welche Ergänzungsvorlagen zum Verkehrshaushalt man noch bekommen werde auch unter dem Gesichtspunkt der noch folgenden Steuerschätzung.

Ministerpräsident Clement habe sein 12-Punkte-Programm vorgestellt, und Herr Bodewig habe sein Programm zu den Bundesautobahnen in einer Presseerklärung präsentiert. Clement habe auch einiges zu Bundesstraßen gesagt. Bei Landesstraßen habe er sogar Vorschläge der CDU übernommen. Bei der Frage privater und kommunaler Vorfinanzierung sei er - Schemmer - auf das Gehampel von Rot-Grün gespannt, nachdem Clement bei der CDU abgeschrieben habe. Aber das wolle er außen vor lassen.

Ihm gehe es beispielsweise um folgende Frage: Der Ministerpräsident habe eine Reihe von Bundesstraßen erwähnt. Unter anderem habe er zur Bundesstraße 474, Ortsumgehung Lette, gesagt, sie werde noch 2002 gebaut. Zwei Tage später habe er - Schemmer - der Zeitung entnommen, dass der zuständige Landesbetrieb erklärt habe, diese Straße werde zurzeit noch beklagt und könne definitiv vor 2003 nicht gebaut werden. - Nun stelle sich die Frage, was zähle: das, was rechtlich vorgegeben sei, oder das, was Herr Clement gesagt habe, oder ob entscheidend sei, dass Herr Bodewig dazu nichts gesagt habe.

**Gerhard Wächter (CDU)** bittet den Minister darzustellen, in welcher Höhe Pensionsrückstellungen für den Landesbetrieb angesetzt seien.

**Minister Ernst Schwanhold** antwortet, die zweite Ergänzung mit dem Ergebnis der Steuerschätzung werde Ende November vorliegen. Hierzu könne er noch keine Ausführungen machen. Die erste Ergänzung, die nächsten Dienstag vorgelegt werde, wolle er in einigen Grundzügen darstellen, weil sie mit anderen Fragen, die gestellt worden seien, in Zusammenhang stehe. Die Landesregierung wolle den Baubeginn für Bau- und Ausbaumaßnahmen aus dem Zukunftsinvestitionsprogramm - ZIP - des Bundes und aus dem Anti-Stau-Programm des Bundes mit einem Bauvolumen von 562,4 Millionen EUR, also rund 1,1 Milliarden DM, auf die Jahre 2002 und 2003 vorziehen. - **Gerhard Wächter (CDU)** wirft ein, woher das Geld

kommen solle. - Der **Minister** erwidert, das Einverständnis des Bundes für den vorzuziehenden Bau aus dem Anti-Stau-Programm liege zwischenzeitlich vor. Damit sei dieser Teil abgesichert.

Voraussetzung für das zeitliche Vorziehen von Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaus sei allerdings, dass man dem Landesbetrieb Straßenbau für die Finanzierung und Durchführung der Planung - die Planfeststellung liege bereits vor - in diesem Haushalt Barmittel zur Verfügung stelle. Diese Mittel dienen dazu, ohne sie jetzt genau zu quantifizieren, Aufträge für Planung, Vorbereitung bzw. Baudurchführung an Ingenieurbüros zu vergeben. Das müsse nicht alles mit eigenen Personal geschehen, weil die Vergabe nach außen billiger sei und nicht zu Pensionsrückstellungen führe, nach denen eben gefragt worden sei. Der Landesbetrieb Straßenbau sei ohne diese Mittelverstärkung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in der Lage, diese Aufgaben aus eigenen Kapazitäten zu bewältigen.

Er wolle hier mitteilen, dass der Landesbetrieb Straßenbau für Planungsvorbereitungen und Planfeststellungsverfahren personell aufgrund der sich abzeichnenden deutlich höheren Mittel im investiven Bereich aus Berlin im Rahmen der Planstellen aufgestockt werde. Dazu würden in beträchtlicher Zahl Ingenieure eingestellt, um vorhandene Stellen zu besetzen. Da arbeite man auch etwas ab, was beim Übergang von den Landschaftsverbänden zum Landesbetrieb liegen geblieben sei.

Der Ministerpräsident habe nicht gesagt, dass es eine private Vorfinanzierung des Landesstraßenbaus über die schon beschlossenen Projekte hinaus geben solle, sondern er habe von einem Vorziehen im Bereich des Landesstraßenbaus gesprochen.

Darüber hinaus habe man im Haushalt für die Ansiedlung einer European Aviation Safety Agency (EASA) Vorsorge getroffen, um diese 200 Arbeitsplätze möglichst nach Köln zu bekommen. Dabei stehe man allerdings im Wettbewerb mit anderen Regionen außerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Es handele sich nicht um einen großen Betrag.

In der Ergänzungsvorlage werde auch eine Aussage zur Luftsicherheit getroffen. Das neue Sicherheitskonzept und die Auflagen wegen der Ereignisse am 11. September verlangten dem Haushalt 3 Millionen EUR ab. Dieses Geld müsse angesichts der Bedrohungssituation zur Verfügung gestellt werden.

Ob er den Haushaltsplan des Landesbetriebs differenziert nach Personal- und Sachausgaben zur Verfügung stellen könne, damit der Ausschuss die Zahlen erhalte, für die er sich interessiere, könne er im Moment nicht sagen. Auch seine Fachleute könnten ihm keine Auskunft über die rechtlichen Beschränkungen geben, denen er dabei unterliegen könne. Natürlich sei er zur Vorlage bereit, wenn sich herausstelle, dass keine Beschränkungen vorlägen. Das werde man prüfen. Das Verhältnis der Personalkosten zu den Sachkosten sei in etwa 195 Millionen DM zu 25 Millionen DM. In diesen Beträgen seien die zusätzlichen Maßnahmen untergebracht.

Die Frage, ob die 60 Millionen EUR für den Landesstraßenbau aufgestockt würden, müsse das Parlament beantworten. Angesichts der Herausforderungen, die er gerade genannt habe, sehe er keine Deckungsmöglichkeiten. Im Übrigen lasse er sich ungern bescheinigen, sein Haushaltsentwurf sei angesichts der in der Ausgangslage zur Verfügung stehenden Mittel nicht sachgerecht.

Ein Punkt sei ihm besonders wichtig. Die Lage der Bauwirtschaft unterscheide sich im Hoch- und im Tiefbau. Der dramatische Arbeitsplatzabbau im Bauhauptgewerbe beziehe sich auf den Hochbau. Auch im Tiefbau würden Arbeitsplätze abgebaut, aber nicht in so dramatischer Höhe wie im Hochbau. Das hänge mit zwei Dingen zusammen. Die prognostizierte Delle bei den Investitionen auf Bundesseite sei nicht erst heute, sondern schon vor etwa einem Jahr aufgelöst worden. Das habe zu einer deutlichen Abflachung geführt; der Status von 2000 sei nicht mehr unterschritten worden, und 2001 befinde man sich schon in einer aufsteigenden Phase. Jetzt kämen für die nächsten Jahre noch zusätzliche Mittel in erheblicher Höhe hinzu, auch durch die Umschichtung, die der Bundesverkehrsminister durch die zurückfließenden Mittel aus dem Eisenbahnbereich dargestellt habe. Diese Beträge könnten aufgrund der mangelnden Planungskapazitäten der Eisenbahn nicht ausgegeben werden.

Man bemühe sich mit dem Bundesverkehrsminister darum, in NRW Maßnahmen entsprechend der Verkehrssituation finanziert zu bekommen. Man sei in ernsthaften Gesprächen darüber, dass auch im kommenden Jahr in erheblichem Maße zusätzliche schon planfestgestellte Maßnahmen mit dem Baubeginn versehen werden könnten, damit sich die Situation entkrampfe. Den Betrag könne er gegenwärtig noch nicht quantifizieren. Ohne die Schiene zu vernachlässigen - das Geld müsse ja dort auch einmal abfließen; die Umschichtung könne angesichts der sich jetzt aufbauenden Planungskapazitäten bei der DB AG nur eine einmalige sein -, komme man mit der Gesamtinvestition in das System Straße im Jahre 2003 wieder in die Situation wie 1995/96. Wenn er sich richtig erinnere, zeige der Kurvenverlauf einen deutlichen Anstieg. Auch das Geld, das aus der Maut erwartet werde, solle langfristig abgesichert in den Ausbau der Infrastruktur gehen. Dies stelle eine deutliche Verbesserung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen dar und habe somit eine wirtschafts- und eine verkehrspolitische Komponente.

Hier und im Landesstraßenbau bestehe ein zusätzlicher Bedarf. Er verhehle nicht, dass er gerne einen höheren Ansatz hätte. Man bemühe sich, das Geld, das jetzt zur Verfügung stehe, sinnvoll unterzubringen und alle Projekte schnell planungsreif zu machen.

Schubladenprojekte für mögliche rücklaufende Mittel des Bundes seien in ausreichender Menge vorhanden, sodass man alle Mittel, die der Bund zur Verfügung stelle, schnell realisieren und in Bauleistungen umsetzen könne. In diesem Jahr sei aber aufgrund der Gespräche mit dem Bundesverkehrsminister auf Arbeitsebene nicht damit zu rechnen, dass in anderen Ländern Mittel in der Größenordnung der vergangenen Jahre nicht abgerufen würden. In diesem Jahr werde es sich, wenn überhaupt etwas zurückkomme, um minimale Restbestände handeln. Ende der Vergabe werde Mitte bis Ende November sein.

**MR Kröger (MWMEV)** ergänzt, dass hinsichtlich der Pensionen beim Land und bei den Landesbetrieben in gleicher Weise verfahren werde: Die Pensionen würden aus dem laufenden Haushalt finanziert. Allerdings habe man sich dafür entschieden, alle Landesbetriebe mit einem so genannten Versorgungszuschlag zu belasten, um sie in betriebswirtschaftlicher Hinsicht mit Betrieben der freien Wirtschaft vergleichbar zu machen. Dieser Versorgungszuschlag betrage für alle Landesbetriebe gleichmäßig 30 % der Ausgaben für die im aktiven Dienst tätigen Beamten. Im Einzelplan 08 sei auf S. 407 im Wirtschaftsplan des Landesbetriebes Straßenbau ein Versorgungszuschlag in Höhe von 15,6 Millionen EUR ausgewiesen, der

in genau derselben Höhe im Versorgungskapitel auf S. 344 bei Titel 232 13 auch wieder vereinnahmt werde.

**Bernhard Schemmer (CDU)** kommt noch einmal auf den Versorgungszuschlag zurück. Ansonsten lägen die Lohnnebenkosten, die sich etwa auf Krankheit und Altersversorgung bezögen, nirgendwo bei einem Prozentsatz von rund 30 %, sondern deutlich darüber. Deshalb empfehle er, über die Höhe des Versorgungszuschlages noch einmal in angemessener Form nachzudenken.

Zu den fehlenden Planungskapazitäten wolle er noch einmal ausdrücklich darauf hinweisen, dass freie Potenziale in den Ingenieurberufen und in den freien Berufen genutzt werden könnten und nicht immer zwingend Neueinstellungen vorgenommen werden müssten.

Seine Frage zu den Bundesstraßen sei unbeantwortet geblieben: ob das zähle, was vor Ort festgestellt worden sei, dass die Planungsreife nicht gegeben sei, oder das, was Bodewig dazu gesagt habe, nämlich nichts - im Manuskript Bodewigs sei keine einzige Bundesstraße aufgeführt -, oder das, was der Ministerpräsident gesagt habe.

**Christof Rasche (FDP)** bezieht sich auf das Zukunftsinvestitionsprogramm und das Anti-Stau-Programm. Der Minister habe betont, dass Vorziehen und Vorfinanzierung zwei verschiedene Dinge seien, aber nichts zur Vorfinanzierung gesagt. Er frage, ob das bedeute, dass in Verbindung mit der Erhöhung der Planungsmittel im Jahre 2002 nur geplant werde, sodass das Vorziehen im Jahr 2003 beginne. Das bringe wirtschaftspolitisch nicht allzuviel. Er könne sich nicht vorstellen, dass die Firmen 2002 mit dem Bau anfangen, ohne Geld zu erhalten.

Außerdem habe er noch eine Frage zu den Maßnahmen unter 3 Millionen EUR. Vielleicht könne das Ministerium eine Aussage darüber treffen, wie viel von diesen Mitteln tatsächlich noch frei seien.

**Minister Ernst Schwanhold** nimmt noch einmal zum Vorziehen und zur privaten Vorfinanzierung Stellung. Was den Bund angehe, so habe man mit Essen, der A 52, die Zusage, dass eine Machbarkeitsstudie zur privaten Finanzierung erstellt werde. Es handele sich um ein Betreibermodell.

Was den Landesstraßenbau angehe, habe er ganz bewusst auf das Vorziehen hingewiesen und nicht auf die private Vorfinanzierung, weil das der Ministerpräsident nicht gesagt habe. Zwei Maßnahmen seien beschlossen und würden abgewickelt. Die eine sei im Bau, und die andere werde im kommenden Jahr ausgeschrieben. Es werde auch im kommenden Jahr losgehen.

**LMR Ketteniß (MWMEV)** führt aus, die Frage von Herrn Schemmer zum Verhältnis der verschiedenen Programme und die Irritationen über die Presseerklärung von Herrn Bodewig vom vergangenen Freitag könne er wohl auflösen. Das Betreibermodell für den sechsstreifigen Ausbau, das Herr Bodewig vergangenen Freitag bekannt gegeben habe, beziehe sich nur

auf den Autobahnbau. Es könne sich auch nur auf den Autobahnbau beziehen, weil die Maut, die zur Finanzierung dieser Strecke mit herangezogen werden solle, nur auf Autobahnen erhoben werde.

Wenn Herr Schemmer eine Aussage des Bundes zu den Ortsumgehungen vermisste, müsse er auf das ZIP verweisen. ZIP habe bis auf eine Maßnahme im Bereich der A 4 nur Ortsumgehungen zum Gegenstand. Durch das Anti-Stau-Programm würden die Autobahnen finanziert. Es sei also eine ausgewogene verkehrspolitische Handlungsrichtung des Bundes zu erkennen.

Zu Coesfeld-Lette: Die Aussagen des Landesbetriebs kenne er nicht. Er habe gestern ein Gespräch mit dem Landesbetrieb über die Maßnahmen gehabt, die im 12-Punkte-Programm enthalten seien und auf das Jahr 2002 vorgezogen werden sollten. Für all diese Maßnahmen werde man, wie angekündigt, im nächsten Jahr zu unterschiedlichen Zeiten mit dem Bau beginnen. Dazu werde auch Coesfeld-Lette gehören. Dort habe man einen Planfeststellungsbeschluss. Es sei richtig, dass dieser beklagt sei, aber mit dem Planfeststellungsbeschluss sei die sofortige Vollziehungsanordnung verbunden. Man habe also praktisch Baurecht. Ob schon im nächsten Jahr in dem Bereich, wo der Private betroffen sei, gebaut werden könne, würden die Verhandlungen ergeben: Man wolle aber mit dem Bau dieser Maßnahme anfangen.

Zum Vorziehen und Vorfinanzieren: Das Vorziehen sei mit dem Bund abgestimmt. Eine Vorfinanzierung über die Baufirmen werde selbstverständlich nicht erfolgen, sondern die Maßnahmen würden aus dem Bundesfernstraßenhaushalt finanziert. Im 12-Punkte-Programm seien drei Maßnahmen des Anti-Stau-Programms enthalten. Die erste, die A 1, sei sogar im ZIP-Programm; sie sei also etwa halbe halbe ausgewiesen. Investitionen zur Verstärkung der Erhaltung, diese Mittel könne man bereits im nächsten Jahr für diese Anti-Stau-Programm-Maßnahmen einsetzen. Auch für die beiden anderen Maßnahmen werde Geld zur Verfügung gestellt. Die übrigen Projekte des 12-Punkte-Programms seien im ZIP finanziert. Man habe also kein Defizit.

Zu Vorbelastungen bei den Maßnahmen unter 3 Millionen EUR: Der Ansatz betrage 10 Millionen EUR. Zurzeit seien durch eingegangene Verpflichtungen 6,6 Millionen EUR gebunden. Die Differenz stehe also für neue Projekte zur Verfügung.

**Peter Eichenseher (GRÜNE)** kommt noch einmal auf den Wirtschaftsplan des Landesbetriebs Straßenbau zurück. Er sehe keine rechtlichen Schwierigkeiten, weil das Land der Geldgeber sei. - Der **Minister** wirft ein, er wolle dies prüfen. - **Peter Eichenseher (GRÜNE)** fährt fort, bisher habe man 130 Millionen DM Planungsmittel für Bundesstraßen zur Verfügung gestellt. Im Wirtschaftsplan des Landesbetriebes auf S. 407 von Einzelplan 08 stünden für Kosten der Planung, Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht - UA III - 25 Millionen EUR. Diese große Differenz zu dem bisherigen Betrag müsse aufgeklärt werden. Deshalb bitte man um die Gesamtvorlage.

**MR Kröger** weist darauf hin, dass man den beiden Landschaftsverbänden früher aus Haushaltsmitteln einen bestimmten Betrag für die UA-III-Mittel gegeben habe, der durch den

Haushalt festgelegt und begrenzt gewesen sei. Durch die Gründung des Landesbetriebes Straßenbau habe man nun ein anderes System. Man habe in der angesprochenen Aufwandsgruppe I des Wirtschaftsplans eine Position, „Kosten der Planung, Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (UA III), die eben genannt worden und mit 25 Millionen EUR ausgewiesen sei. Dieser Ansatz beinhalte aber lediglich die Sachausgaben für diesen Bereich. Die Personalausgaben, die in diesem Bereich anfielen, seien in der ersten Position der Aufwandsgruppe I, Personalausgaben, ausgewiesen mit 193,7 Millionen EUR, enthalten. Er glaube nicht, dass der Landesbetrieb im Moment in der Lage sein werde, genau zu differenzieren, in welchem Umfang das Personal speziell für UA-III-Zwecke tätig werde. Man könne das abfragen. Wenn es möglich sei, werde man das nachliefern (siehe Vorlage 13/1068).

**Peter Eichenseher (GRÜNE)** betont, dass es nicht nur um eine Auskunft des Landesbetriebes zu dieser Frage gehe, sondern man sei an dem kompletten Haushaltsplan des Landesbetriebs interessiert. Dies sei man dem Ausschuss insbesondere in den ersten Jahren schuldig. Um die Auswirkungen der Verwaltungsmodernisierung, die man als Landesgesetzgeber durchgeführt habe, beurteilen zu können, müsse man sehen, was mit dem Geld geschehe.

**LMR Ketteniß** verweist darauf, dass die Darstellung auf S. 407 von Einzelplan 08 den Wirtschaftsplan des Landesbetriebs darstelle.

**Peter Eichenseher (GRÜNE)** ist der Auffassung, dass es detaillierte Kostenaufstellungen über die verschiedensten Sachverhalte geben müsse. Wenn es sich dort um den gesamten Wirtschaftsplan des Landesbetriebs handeln sollte, müsse man gründlicher nachforschen. Damit gebe man sich nicht zufrieden. Er bitte um eine detaillierte Auflistung, was maßnahmenbezogen für Planung ausgegeben werde.

**Minister Ernst Schwanhold** wiederholt sein Angebot, prüfen zu wollen, ob seitens des Landesbetriebes mehr Informationen zur Verfügung gestellt werden könnten, damit Herr Eichenseher einen Vergleich zu den bisherigen 130 Millionen DM herstellen könne.

**Christof Rasche (FDP)** bittet um eine Auflistung jeder Maßnahme des 12-Punkte-Programms nach Planungs- und Genehmigungsstand.

**Minister Ernst Schwanhold** sagt dies zu (siehe Vorlage 13/1068). Die Planungsreife könne dargestellt werden. Gegenwärtig könne man aber noch nicht sagen, wann exakt mit welchem Projekt begonnen werde. Es müssten noch Planungen und Ausschreibungen erfolgen. Diesen zeitlichen Vorlauf könne man im Augenblick nicht in allen Details abschätzen. Man könne aber aufschlüsseln, welche Maßnahmen für 2002 und welche für 2003 vorgesehen seien. Diese Information sei allerdings auch schon im 12-Punkte-Programm enthalten gewesen.

**Vorsitzender Manfred Hemmer** schließt die Aussprache zum Einführungsbericht des Ministers. - Er ruft Artikel II Abs. 5 des Haushaltsgesetzes auf. Hierbei gehe es um eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes. - Da keine Wortmeldungen vorlägen, sei dieser Punkt für heute erledigt.

Da alle Fraktionen heute nicht in die Einzelberatungen eintreten wollten, werde man dies am 29. November 2001 in der Antragssitzung tun.

## 9 Anpassung der Kostensätze

Vorlagen 13/781 und 13/885

**Minister Ernst Schwanhold** berichtet:

Die Erstattung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr wird auf der Grundlage von Bundesgesetzen - Personenbeförderungsgesetz/Allgemeines Eisenbahngesetz - und den dazu erlassenen Ausgleichsverordnungen gewährt. Die Länder haben danach die Kosten der Verkehrsunternehmen im Ausbildungsverkehr, soweit sie nicht durch Einnahmen gedeckt sind, zur Hälfte auszugleichen. Es handelt sich deshalb um die Erfüllung eines gesetzlich definierten, tatbestandlich objektivierten Ausgleichsanspruchs für Mindererlöse im Ausbildungsverkehr, der insoweit nicht beliebig gestaltbar ist.

Maßgebend für den Anspruch der Verkehrsunternehmen sind die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten. Das sind die Kosten pro Personenkilometer, die von der Landesregierung durch Rechtsverordnung nach Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmer, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, pauschal festgelegt werden.

Die spezifischen Kosten der einzelnen Unternehmen hat die Landesregierung im Jahr 2000 durch ein Gutachten untersuchen und aktualisieren lassen. Die Kriterien für die Auswahl der repräsentativen Unternehmen sind gegenüber der letzten Erhebung im Jahr 1995 unverändert geblieben. Zwischenzeitlich hatte sich jedoch herausgestellt, dass ein Kostenbestandteil vom Gutachter irrtümlich nicht berücksichtigt worden war.

Das Gutachten kommt nach Korrektur dieses Fehlers zu dem Ergebnis, dass die Kostensätze in drei der insgesamt fünf Gruppen gestiegen und in zwei Gruppen - Überlandlinienverkehr und Eisenbahnverkehr - gesunken sind. Einzelheiten finden sich in der Ihnen übersandten Vorlage.

Ich beabsichtige, die Kostensätze entsprechend dem korrigierten Ergebnis des Gutachters neu festzulegen, und zwar

- für die Gruppen 1, 2 und 3 wegen der gestiegenen Kostensätze rückwirkend ab dem Kalenderjahr 2000 und