



Verkehrsausschuss

30. Sitzung (öffentlich)

5. September 2002

Düsseldorf – Haus des Landtags

13.00 Uhr bis 14.30 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenografin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

1 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum CargoCap-Projekt

Bericht des Geschäftsführers der Projekt Ruhr GmbH

in Verbindung damit

2 Cargo-Cap-Trassen für das Ruhrgebiet

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 13/1866

Zuschrift 13/1339

1

TOP 1 und TOP 2 werden vertagt.

3 Güterkraftverkehr in Nordrhein-Westfalen

Antwort der Landesregierung
auf die Große Anfrage 2
der Fraktion der CDU
Drucksache 13/1052

Entschließungsantrag
der Fraktion der SPD,
der Fraktion der CDU,
der Fraktion der FDP und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 13/1553 - Neudruck -

Ausschussprotokoll 13/563

und

6 Inakzeptabler Subventionshandel zulasten des Speditionsgewerbes

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 13/2657

2

StS Hennerkes (MWMEV) berichtet.

Anschließend diskutiert der Ausschuss über die durchgeführte
Anhörung.

Der FDP-Antrag Drucksache 13/2657 wird am 28. November 2002
abschließend beraten.

4 Nur gemeinsam lässt sich die soziale Stadt verwirklichen! - Integrative Ansätze der Stadtentwicklung unterstützen und fortführen!

Antrag der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 13/2203

11

Der Änderungsantrag von SPD und GRÜNEN zum Antrag 13/2203
(siehe Anlage 2) wird bei Enthaltung von Marianne Thomann-
Stahl (FDP) einstimmig angenommen.

Der Antrag 13/2203 wird in der gerade geänderten Fassung
einstimmig angenommen.

5 Landesplanungsbericht 2001

Vorlage 13/1069

12

MDgt Pietrzeniuk (StK) erstattet Bericht.

7 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie der Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW)Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 13/2706

13

Minister Ernst Schwanhold trägt vor.

8 Verschiedenes

15

Der Ausschuss beschließt die Terminplanung 2003.

Minister Ernst Schwanhold informiert den Ausschuss über eine Pressemitteilung zur Finanzierung des Metrorapid.

Nächste Sitzung: 2. Oktober 2002

Fünftens. Inzwischen liegen zum Landesplanungsbericht Stellungnahmen aller kommunalen Spitzenverbände, aller Kammern, der Bezirksregierung, der Regionalräte und vieler anderer interessierter Einrichtungen vor.

Sechstens. Die Vorschläge zur Novellierung des Landesplanungsrechts und zur Überarbeitung der Planungsphilosophie sowie zur Verbesserung und Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sind sowohl in der Beneluxkommission für Raumordnung als auch in der deutsch-niederländischen Raumordnungskommission, bei der wir im Moment gerade den Vorsitz innehaben, behandelt worden und haben große Resonanz gefunden. Die Bereitschaft sowie das Interesse vor allem der niederländischen Staatsregierung und der Provinzen, aber auch Flanderns sind ausgeprägt. Es ist zu erwarten, dass die neue niederländische Staatsregierung ebenfalls Veränderungen des niederländischen Raumordnungsrechts vornimmt, sodass wir noch an gemeinsamen Handlungsstrategien zu arbeiten haben.

Siebtens. Die Landesplanungsbehörde ist derzeit dabei, die Ergebnisse der Diskussionsforen, die vorliegenden Stellungnahmen und Anregungen im Hinblick auf die Novelle des Landesplanungsgesetzes zu bewerten. Nach dem Zeitplan des Landesplanungsberichts soll der Entwurf des Landesplanungsgesetzes bis Ende des Jahres im Landtag eingebracht werden. Wir sind im Zeitplan.

Achtens. Die landesplanerischen Ziele des Landesentwicklungsprogramms und des Landesentwicklungsplans werden parallel dazu überprüft. Der Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans mit einem konzentrierten Zielsystem wird wahrscheinlich, wie vorgesehen, Mitte des nächsten Jahres vorgelegt.

Zusammenfassend stelle ich fest: Der diskursive Weg zur Erneuerung der Landesplanung ist sehr gut aufgenommen worden. Die Methode, alle Beteiligten frühzeitig zu informieren und eine breite Diskussion vorzunehmen, kann bei einer Novellierung komplexer Sachverhalte auch anderen Politikbereichen empfohlen werden.

7 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie der Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 13/2706

Minister Ernst Schwanhold trägt vor:

Zu diesem Thema steht nächste Woche eine vom Verkehrsausschuss anberaumte öffentliche Anhörung von Sachverständigen an. Die Landesregierung hat vor Einbringung des Gesetzentwurfs in den Landtag, wie sie wissen, selbst eine Verbändeanhörung vorgenommen. Ich gehe davon aus, dass die damals kritisierten Elemente des Gesetzentwurfs in der bevorstehenden Anhörung erneut aufgegriffen werden. Deshalb halte ich es für angemessen, Ihnen schon jetzt einige der wichtigsten Punkte kurz darzustellen.

Erstens. Die Einbindung des Metrorapid in das Nahverkehrsgesetz wird von den wenigen Gegnern dieses neuen Verkehrsträgers abgelehnt werden. Das hierzu zu erwartende Argument, der Metrorapid werde zulasten des traditionellen ÖPNV realisiert, ist unzutreffend. Die finanziellen Folgewirkungen des Metrorapid sind durch die eindeutige Formulierung des neuen § 12 Abs. 2 klar begrenzt. Die Infrastruktur des Metrorapid ist nicht Gegenstand der Infrastrukturförderung. Der Metrorapid erfährt lediglich eine dem SPNV adäquate Betriebskostenfinanzierung. Er gehört als dritte Säule des ÖPNV neben Bussen und Bahnen natürlich in das Nahverkehrsgesetz.

Zweitens. Mit gewissem Widerstand ist auch gegen die vorgesehene Gründung der gemeinsamen Managementgesellschaft zu rechnen. Die Gegner befürchten hierbei einen ersten Schritt hin zur Landesaufgabe SPNV und weg von der Zweckverbandslösung. Acht Zweckverbände haben eine Agentur Nachverkehr in NRW in der Rechtsform eines eingetragenen Vereins gegründet. Dieser Verein erfüllt als juristische Person des privaten Rechts zwar formal die in dem Gesetzentwurf enthaltenen Kriterien, meinen Vorstellungen einer Managementgesellschaft entspricht dies aber nicht. Benötigt wird eine in wichtigen Fragen zentral für alle Zweckverbände wirkende Arbeitseinheit, nicht nur ein Diskussionsforum. Wir brauchen überdies eine Managementgesellschaft, die für die Zweckverbände handelt, der DB AG und anderen Verkehrsunternehmen die Stirn bieten kann und möglicherweise regionale Eisenbahninfrastrukturen und einen Fahrzeugpool vorhalten kann. Ein Verein ist dazu nicht geeignet. Es bedarf einer Kapitalgesellschaft, wohl einer GmbH, der das Land als Gesellschafter angehört und die die Interessen aller Beteiligten, der neuen Zweckverbände und des Landes, koordiniert. Diese Gesellschaft bedroht die Existenz der neuen Zweckverbände ausdrücklich nicht. Sie ist nicht zehnter Aufgabenträger, sondern dient den neun schon heute und auch künftig vorhandenen Aufgabenträgern. Übrigens: Die Verwaltungsvorschriften zum geltenden Regionalisierungsgesetz sehen schon heute die Gründung einer solchen Managementgesellschaft vor. Der Gesetzentwurf verstärkt diesen Appell lediglich.

Drittens. Kritik wird voraussichtlich auch die in § 11 enthaltene Untergrenze der SPNV-Betriebskosten in Form des Fahrplans 2002 erfahren. In der von der Landesregierung durchgeführten Anhörung wurde stattdessen der Fahrplan zum Stichtag 16.12.2002 gefordert. Dieser Vorschlag ist aus unserer Sicht kritisch zu bewerten. Er zielt auf eine finanzielle Absicherung von Verkehrsleistungen ab, die heute im Einzelnen noch nicht bekannt sind. Diese werden zudem nicht von dem Subventionsgeber Land, sondern von den Subventionsnehmern, den Zweckverbänden, zum Fahrplan 16.12.2002 gemacht. Lassen Sie uns bei der vorgesehenen Systematik bleiben! Das Land gewährt den Zweckverbänden SPNV-Betriebskostenzuschüsse auf Grundlage des zu erstellenden SPNV-Finanzierungsplans. Dabei wird kein Zweckverband weniger als auf der Grundlage des Fahrplans 2000 erhalten.

Viertens. Ich will an dieser Stelle noch wenig zum SPNV-Finanzierungsplan sagen. Er wird zurzeit in meinem Haus aufgestellt und wird dem Verkehrsausschuss zur Herstellung des Einvernehmens noch vor Verabschiedung der Gesetzesnovelle selbst vorgelegt werden. Dies ist notwendig, um die SPNV-Betriebskostenförderung ab Anfang nächsten Jahres sicherzustellen. Somit ist eine Beschlussfassung zum ÖPNV-Gesetz auf einer soliden Grundlage möglich.

FDP-Fraktion im Landtag NRW

Axel Müller

Referent für Wirtschafts- und
Verkehrspolitik

FDP-Landtagsfraktion - Axel Müller - Postfach 10 11 43 - 40022 Düsseldorf

Sekretariat des Verkehrsausschusses
des Landtags NRW
Herrn Harald Holler

Per Fax-Nr. 0211/884-3002

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Telefon (0211) 884 - 2368
Telefax (0211) 884 - 3626

eMail axel.mueller@landtag.nrw.de
Internet www.nrwbrauchttempo.de

Düsseldorf, 4. September 2002

Sehr geehrter Herr Holler,

wie Ihnen bereits telefonisch angekündigt wurde, übersende ich Ihnen im Auftrag von Herrn Rasche einige Fragen zu den Auswirkungen der späteren Einführung der Lkw-Maut auf den Autobahnausbau in NRW.

Hintergrund:

Im Rahmen des Anti-Stau-Programms der Bundesregierung soll das Land Nordrhein-Westfalen ab 2003 zusätzliche Mittel in Höhe von insgesamt 614 Millionen Euro zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf Bundesfernstraßen in den besonders stark belasteten Bereichen um Köln und im Ruhrgebiet erhalten. Finanziert werden soll das Anti-Stau-Programm durch die ursprünglich zum 1.1.2003 vorgesehene Einführung einer streckenbezogenen Lkw-Maut. Aufgrund von Einsprüchen gegen das Verfahren zur Vergabe des Maut-Erfassungssystems, welche zur Zeit vom Bundeskartellamt überprüft werden, ist nicht auszuschließen, dass sich die Einführung der Maut und damit die Bereitstellung der Mittel aus dem Anti-Stau-Programm bis 2004 verschiebt.

Einem Bericht des Kölner Stadt-Anzeigers vom 9.8.2002 zufolge geht das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) davon aus, dass der Ausbau von Autobahnen in NRW im Rahmen des Anti-Stau-Programms der Bundesregierung durch die Verzögerung bei der Einführung der Lkw-Maut nicht gefährdet ist. Man sei fest davon überzeugt, möglicherweise entstehende Engpässe durch flexible Umsteuerung von anstehenden Projekten, notfalls auch durch finanzielle Überbrückungshilfen des Landes, meistern zu können. Die Süddeutsche Zeitung vom 10.8.2002 berichtete indessen, dass das MWMEV eine Verspätung des Programms nicht ausschließt. Allerdings versuche der Bund durch Umschichtungen im Haushalt dennoch den Ausbau wie geplant ab 2003 zu starten. Der Einsatz von Landesmitteln zur Überbrückung sei nicht vorgesehen.

Fragen:

1. Welche Terminplanungen bezüglich Planfeststellung, Baubeginn und Fertigstellung bestehen für die 16 nordrhein-westfälischen Projekte des Anti-Stau-Programms?
2. Haben sich die Terminplanungen für die einzelnen Projekte durch die Verzögerung bei der Einführung der Lkw-Maut verändert und wenn ja, wie?
3. Sind aufgrund der verspäteten Einnahmen aus der Lkw-Maut Ersatzfinanzierungen für einzelne Projekte vorgesehen?
4. Gibt es von Seiten der Bundesregierung eine verbindliche Zusage, dass die im Rahmen des Anti-Stau-Programms vorgesehenen Mittel für die 16 nordrhein-westfälischen Projekte wie ursprünglich geplant bereit stehen werden?

Mit freundlichen Grüßen



Axel Müller

Antrag

der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Verkehrsausschuss

Der von den Koalitionsfraktionen vorgelegte Antrag „Nur gemeinsam lässt sich die soziale Stadt verwirklichen! – Integrative Ansätze der Stadtentwicklung unterstützen und fortführen!“ (Drs. 13/2203) wird unter II. um folgendes Beispiel ergänzt:

- Die erhebliche Belastung benachteiligter Stadtteile durch überörtliche Strassen, überproportional viele Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung, unattraktive Wegebeziehungen und teilweise unzureichende Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr hat zur Folge, dass das integrierte Handlungsprogramm für Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf auch verkehrliche Maßnahmen umfasst. So werden in vielen Stadtteilen Verkehrsberuhigungs-, Verkehrssicherheits- und ÖPNV Beschleunigungsmaßnahmen aber auch Umgehungsstraßen wie zum Beispiel in Gelsenkirchen-Bismarck oder Duisburg-Marxloh verwirklicht.

Im Rahmen der Umsetzung der integrierten Handlungsprogramme findet die Beteiligung aller Bevölkerungsgruppen im Stadtteil statt. So können systematisch Mängel aufgezeigt und Lösungsstrategien erarbeitet werden, um somit die Ergebnisse der Verkehrsplanung in der Stadt zu optimieren.

Die Förderung von Mobilität zur Verkehrssicherheit kann im Rahmen integrierter Handlungskonzepte der Stadtteilentwicklung gezielt mit Maßnahmen im Bereich der lokalen Beschäftigungsförderung, der Wohnumfeldverbesserung oder der ökonomischen Erneuerung verbunden werden. Dadurch lassen sich neben der verbesserten Mobilität auch vielfältige Synergieeffekte in anderen Politikbereichen erzielen. Dazu gehören lokale Beschäftigungs- und Qualifizierungseffekte, die Verbesserung der öffentlichen Sicherheit und des Images eines Stadtteils.

Datum des Originals:

Die Veröffentlichungen des Landtags sind fortlaufend oder auch einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (02 11) 8 84-

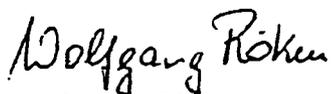
Edgar Moron



Carina Gödecke



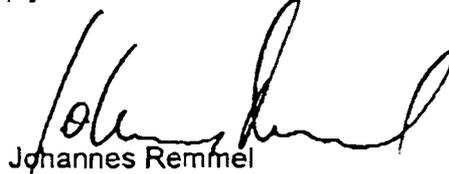
Gerd Wirth



Wolfgang Röken

und Fraktion

Sylvia Löhrmann



Johannes Remmel



~~Dr. Thomas Rommelspacher~~

Peter Eichenseher

und Fraktion