

AI

Verkehrsausschuß

**Protokoll**

49. Sitzung (nicht öffentlich)

6. Oktober 1988

Düsseldorf - Haus des Landtages

13.30 bis 16.47 Uhr

Vorsitzender: Abg. Kröhan (SPD)

Stenograph: Pause (Nds. Landtag)

Verhandlungspunkte und Ergebnisse

- 1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1989 (Haushaltsgesetz 1989)

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 10/3500

Vorlagen 10/1742, 10/1759

Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

a) Aussprache über die Einführung durch den Minister

b) Kapitel 11 010, 11 020, 11 460, 11 470, 11 490, 11 500

Beratung und Beschlußfassung zu den Personaltiteln

Der Ausschuß führt eine allgemeine Aussprache über die Einführung durch Minister Zöpel. Im Anschluß daran berät er die in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Kapitel und Titel des Einzelplans 11 und beschließt sie, abgesehen von wenigen Titeln/Titelgruppen, die er zurückstellt.

Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

- 2 Fortschreibung des S-Bahn- und Stadtbahnbedarfsplanes aus dem Jahre 1981

Vorlage 10/1770

Der Ausschuß nimmt den Bericht über den Bearbeitungsstand zur Fortschreibung des S-Bahn- und Stadtbahnbedarfsplanes aus dem Jahre 1981 zur Kenntnis.

- 3 Förderung des Kommunalen Straßenbaus  
Mittelfristiges Programm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Vorlage 10/1709

Der Ausschuß nimmt die Vorlage zustimmend zur Kenntnis.

- 4 Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

Vorlage 10/1584

Der Ausschuß nimmt von einem Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie einen Sachstandsbericht entgegen.

- 5 Zwischenlagerung der Luftfracht nach Behandlung in der Simulationskammer auf dem Flughafen Köln/Bonn

Der Ausschuß bittet die Landesregierung, mit dem Bund in Verhandlungen dahingehend einzutreten, daß die Zwischenlagerung von Frachtgut, das mit israelischen Fluggesellschaften vom Flughafen Köln/Bonn aus transportiert wird, entweder völlig aufzuheben oder zeitlich erheblich zu verkürzen.

Verkehrsausschuß**Protokoll** - Berichtigung

49. Sitzung (nicht öffentlich)

6. Oktober 1988

Düsseldorf - Haus des Landtags

Auf Seite 14 dieses Protokolls muß es in der 6. Zeile der Ausführungen von MDgt Hilker (MSWV) richtig heißen:

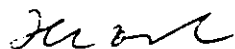
... Rad-Schiene-Verbindung zwischen den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf, ...

Auf Seite 15 des Protokolls im zweiten Absatz der Darlegungen von Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) muß es richtig lauten:

... Bau einer S-Bahn-Verbindung zwischen den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf ...

... Kooperation der Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf ...

17.01.1989



(i. V. Hezel)



Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

Aus der Diskussion

Zu 1: Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1989 (Haushaltsgesetz 1989)

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 10/3500

hier: Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung,  
Wohnen und Verkehr

- a) Aussprache über die Einführung durch den Minister
  - b) Beratung der Kapitel 11 010, 11 020, 11 460, 11 470, 11 490 und 11 500
- 

Abg. Dreyer (CDU) trägt vor, der von Staatssekretär Nehrling gegebene Einführungsbericht und die schriftliche Einführung in den Einzelplan 11 ließen eine zusammenfassende Darstellung der erheblichen Veränderungen gegenüber früheren Haushaltsjahren vermissen, obwohl sich das Volumen des Verkehrsetats 1989 gegenüber dem Jahre 1988 um immerhin rund 121 Millionen DM oder 5,2 % verringere. Dieses Minus gehe fast ausschließlich zu Lasten des Straßenbaus, wobei eingeräumt werden müsse, daß 31 Millionen DM mit der Plafondierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zusammenhingen. Der weitaus größte Teil sei auf eine weitere Verringerung der Kraftfahrzeugsteuerverbundmasse zurückzuführen. Das heiße, dieser Betrag werde nach den lapidaren Feststellungen zu § 4 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes aus der Kfz-Steuerverbundmasse herausgelöst und für die Verstärkung des allgemeinen Steuerverbundes zur Verfügung gestellt. Der ursprüngliche Sinn und Zweck des Kraftfahrzeugsteuerverbundes, nämlich den Gemeinden und den Kreisen pauschale Zuweisungen zu den Kosten, die ihnen als Straßenbaulastträger entstünden, zu gewähren, werde damit völlig ausgehöhlt. Aber auch in den vergangenen Jahren habe die Landesregierung schon etliche Manipulationen vorgenommen und den Kraftfahrzeuganteil schrittweise eingestrichen. Im Jahre 1989 werde eine Verminderung um 13,5 % eintreten. Der Landkreistag Nordrhein-Westfalen habe recht, wenn er in seiner Stellungnahme erkläre, daß die Kraftfahrzeugsteuerverbundmasse immer mehr als Reservekasse des Landes diene. In ähnlich kritischer Weise habe sich auch der Städte- tag geäußert.

Im übrigen müsse anerkannt werden, daß sich der Verkehrsminister darum bemüht habe, den Anforderungen des Straßenbaues - insbesondere im Hinblick auf die wichtigen Investitionen für Erhaltungsmaßnahmen - ein wenig gerecht zu werden. Das Mittelvolumen dafür sei um 5 Millionen DM aufgestockt worden. Diese Steigerung sei im

Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

Verhältnis zu dem Bedarf angesichts der Entwicklungen, die sich auf europäischer Ebene ergäben, aber dennoch zu gering ausgefallen.

Der Minister habe in seinem Einführungsbericht erneut betont, daß etwa zwei Drittel aller innerstädtischen Straßen verkehrsberuhigt werden könnten. Sicherlich bestehe Einigkeit in der Frage, so der Abgeordnete, daß sich das Land auf neue Anforderungen werde einstellen müssen. Er denke hier z. B. an die zunehmende Bedrohung der Umwelt sowie an die zunehmende Zerstörung gewachsener städtebaulicher und stadthistorischer Strukturen durch den Kraftfahrzeugverkehr. Um diesen Mißständen entgegenzuwirken, müßten Maßnahmen zur drastischen Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs ergriffen werden. Andererseits müsse aber bedacht werden, daß dem motorisierten Individualverkehr in Zukunft eine noch größere Bedeutung zukommen werde. Insofern werde eine autofreie Stadt unter gesamtwirtschaftlicher und auch unter gesamtgesellschaftlicher Sicht sicherlich keine Lösung darstellen. Seiner Meinung nach müsse deshalb ein ausgewogener Kompromiß erzielt werden, der den Belangen des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und der städtebaulichen Entwicklung ebenso Rechnung trage wie dem Wunsch der Bevölkerung nach Mobilität. Berücksichtigt werden müßten dabei aber auch die Interessen des Handels und des Gewerbes, wenn man nicht neue Schäden anrichten wolle. Um eine den Erfordernissen gerecht werdende Lösung zu erzielen, müßten Gesamtverkehrskonzepte erarbeitet werden; denn die Probleme des innerstädtischen Verkehrs könnten nur durch eine integrierte Verkehrsplanung und unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger einer Lösung zugeführt werden.

Der Abgeordnete bemängelt, daß für die Finanzierung für Maßnahmen im Rahmen des Landesstraßenbedarfsplanes schon seit Jahren immer nur 150 Millionen DM bereitgestellt würden. Angesichts dieser knappen Mittelbemessung sei nunmehr ein Punkt erreicht, an dem neue Maßnahmen kaum noch eingeleitet werden könnten. Dieser Zustand könne aufgrund des Straßenbedarfsplanes und des Landesstraßenausbauplanes, die im vergangenen Jahr beschlossen worden seien, nicht länger hingenommen werden. Demgegenüber könne aber festgestellt werden, daß das Volumen der Mittel, die im Jahre 1989 für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung zur Verfügung gestellt werden sollten, recht beachtlich sei. Wenn er sich recht erinnere, stünden für neue Maßnahmen mehr als 230 Millionen DM bereit.

Die Tatsache, daß für die Durchführung von Maßnahmen im Rahmen des Landesstraßenbedarfsplanes nicht genügend Mittel vorgesehen seien und daß das Programm für Maßnahmen mit einem Kostenumfang von bis zu 5 Millionen DM verhältnismäßig "schmal" dotiert sei, wirke sich insbesondere auf die Gemeinden negativ aus. Angesichts dessen sei es denkbar, daß einerseits in einem Ort eine schlechte Straßenstrecke nicht ausgebaut werden könne, weil dafür kein Geld vorhanden sei, und daß andererseits in einem Nachbarort eine Rückbaumaßnahme vorgenommen werden müsse. Dafür hätten die Bürger sicherlich kein Verständnis.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen wendet sich Abg. Dreyer den Bundesfernstraßen zu. Er erinnert daran, daß der Minister diesbezüglich auch Vorwürfe gegen den Bund gerichtet habe, der die Zeichen der Zeit noch nicht erkannt haben und noch nicht wissen solle,

Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

welche Anforderungen an die Ökologie und die Stadtverträglichkeit gestellt würden. Darüber hinaus habe der Minister - wie der Presse zu entnehmen gewesen sei - in der vergangenen Woche gesagt, daß die A 30 in Bad Oeynhausen nunmehr in Troglage gebaut werden solle, obwohl bislang eine Nordumgehung geplant sei. Zu diesem Zweck seien bereits Häuser im Wert von 15 Millionen DM aufgekauft und abgerissen worden. Jetzt aber solle nach den Worten des Ministers von der im Gesetz noch vorgesehenen Nordumgehung offensichtlich Abstand genommen werden. Würde in Bad Oeynhausen für die A 30 die Trogtrasse gewählt, hätte dies seiner, Dreyers, Einschätzung nach eine Bauzeit von etwa zehn Jahren zur Folge, was für die dortige Bevölkerung nicht zumutbar wäre. Außerdem wäre zu befürchten, daß die Kurgäste ausblieben. Von daher sollte versucht werden, zu einer Lösung zu kommen, die sowohl die ökologischen als auch die ökonomischen Belange berücksichtige.

Im Anschluß daran wendet sich Abg. Dreyer dem öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV) zu. Er weist darauf hin, daß das Ministerium unter der Leitung von Professor Zemlin eine Kommission eingesetzt habe, die sich mit der weiteren Finanzierung und Steuerung des ÖPNV auseinandersetzen solle. Der Abgeordnete bemerkt, wie zu hören gewesen sei, solle in der nächsten Woche ein weiteres Gespräch mit Vertretern des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr stattfinden. Von daher könne dieser Komplex in der heutigen Sitzung noch nicht abschließend beraten werden. Unabhängig davon bestehe sicherlich Einigkeit in der Frage, daß beim ÖPNV eine Kurskorrektur vorgenommen werden müsse und daß hier ein hohes Potential zur Verfügung stehe, das genutzt werden müsse.

Auf den S-Bahn- und den Stadtbahnbau wolle er jetzt nicht konkret eingehen; denn der Ausschuß habe die diesbezüglichen Planungen in den letzten Wochen eingehend erörtert. Im übrigen sollten dem Ausschuß in einer der nächsten Sitzungen die neuen Planungen vorgelegt werden. In diesem Zusammenhang müsse gegebenenfalls auch über die Frage nachgedacht werden, ob in diesen Bereich nicht auch neue Technologien einbezogen werden sollten.

Im Rahmen seiner Ausführungen zur Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum habe der Minister auf die Vorschläge Bezug genommen, die der Bundesverkehrsminister auf den Weg gebracht habe. Die Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum sei nach Auffassung der CDU-Fraktion eine Aufgabe, die weiter vorangetrieben werden müsse; denn die Städte in den Ballungsgebieten hätten den ÖPNV bereits als eine kommunale Aufgabe begriffen, was von den kleineren Gemeinden im ländlichen Raum noch nicht so gesehen werde. Diesbezüglich werde es sicherlich gemeinsamer Anstrengungen bedürfen, um dafür das entsprechende Bewußtsein zu schaffen, wobei allerdings die Frage der Finanzausstattung eine entscheidende Rolle spiele.

Staatssekretär Nehrling habe in seinem Einführungsvortrag des weiteren die zwischen Nordrhein-Westfalen und der Bundesbahn getroffene Rahmenvereinbarung angesprochen, aufgrund deren es nun nicht mehr zu den von der CDU-Fraktion in der Vergangenheit mehrfach geäußerten Befürchtungen kommen werde; denn diese Vereinbarung könne sich im Vergleich mit den Vereinbarungen, die die Bundesbahn mit anderen

Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

Bundesländern getroffen habe, durchaus sehen lassen. Ungeachtet dessen werde im Endeffekt aber entscheidend sein, wie viele Mittel für die Finanzierung von Investitionen zum Zweck der Verbesserung und der Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV bereitstünden.

Abg. Dreyer fährt fort, die Strecke Hamburg - Hannover halte er als Referenzstrecke für die Magnetbahn "Transrapid" für äußerst ungeeignet. Die CDU-Fraktion vertrete vielmehr den Standpunkt, daß der Strecke Essen - Bonn unter Berücksichtigung von verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten der Vorrang eingeräumt werden sollte. Dieser Streckenabschnitt könnte problemlos nach Süden und/oder Norden verlängert werden. Bei dieser Gelegenheit weist Abg. Dreyer darauf hin, daß es zu diesem Komplex inzwischen auch Vorschläge der Wirtschaft gebe. Außerdem solle in der nächsten Woche eine Arbeitsgruppe eingerichtet werden, die entsprechende Untersuchungen einleiten und bis zum Frühjahr des nächsten Jahres abschließen solle, so daß die Entscheidung über eine Referenzstrecke im Sommer des kommenden Jahres getroffen werden könne.

Abg. Frau Thomann-Stahl (F.D.P.) führt aus, es sei festzustellen, daß sich an den Zielsetzungen des Ministers in den letzten Jahren nicht allzuviel geändert habe, obwohl seine Ziele immer wieder kritisiert worden seien. So sei sie nach wie vor der Meinung, daß die Vorhaben des Ministers im Hinblick auf die Probleme der Verkehrsinfrastruktur nicht die richtigen seien. Der Minister gehe nämlich davon aus, daß die Probleme gelöst werden könnten, wenn der Individualverkehr abnehme. In Wahrheit führten die Maßnahmen des Ministers aber häufig zu einem verkehrspolitischen Desaster und einem Kollaps der Innenstädte. Sie wolle in diesem Zusammenhang nur einmal daran erinnern, daß der Minister z. B. gedenke, die Vergabe von Zuschüssen für den Bau einer Umgehungsstraße um Bad Pyrmont herum davon abhängig zu machen, daß eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Durchgangsstraße gesperrt werde. Dadurch würden die örtlichen Probleme aber nicht gelöst, sondern nur verlagert, meint die Abgeordnete.

Die Innenstädte würden aufgrund der Zielsetzungen des Ministers möglicherweise optisch ein wenig verschönert, aber niemand wolle in einem Museum leben; insbesondere dann nicht, wenn es dort zu größeren Lärm- und Geruchsbelastungen kommen werde, als dies vorher der Fall gewesen sei. Aber genau diesen Effekt werde der Minister nach Auffassung der FDP-Fraktion mit seiner Politik erreichen. Von daher sollte der Minister seine verkehrspolitischen Ziele nochmals einer gründlichen Prüfung unterziehen und nach Möglichkeiten den Realitäten, nämlich der Zunahme des Individualverkehrs, anpassen.

Die Überlegungen des Ministers zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (vgl. S. 35 der schriftlichen Einführung in den Haushalt 1989 - Einzelplan 11 - Vorlage 10/1759) seien sicherlich Überlegungen, über die in allen Parteien sowohl in die eine als auch in die andere Richtung diskutiert werde. Die Abgeordnete fragt, welche Auswirkungen der Minister auf die Verkehrspolitik und insbesondere auf den Verkehrshaushalt des Landes sehe und ob im Haushalt bereits erste Anstrengungen unternommen worden seien, um in diese Richtung zu gehen.



Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

Sodann wendet sich die Abgeordnete der Nr. 3 b auf Seite 43 der Vorlage 10/1759 zu. Sie bemerkt, die dort beschriebene Rückübertragung der Ergebnisverantwortung auf die kommunalen Verkehrsbetriebe stelle sicherlich ein Anliegen dar, das sowohl unter betriebswirtschaftlichen als auch unter verschiedenen anderen Aspekten sehr sinnvoll sei. Aufgrund des Einnahme-Aufteilungsvertrages profitierten verschiedene Unternehmen an dem Ergebnis aber stärker, als dies der Fall sein werde, wenn die vom Minister angestellten Überlegungen bezüglich der Rückübertragung der Ergebnisverantwortung auf die kommunalen Verkehrsbetriebe in die Tat umgesetzt würden. Die Abgeordnete ist interessiert zu erfahren, welche Kosten mit dieser Maßnahme verbunden sein würden.

Abg. Böse (SPD) dankt dem Minister und seinen Mitarbeitern zunächst einmal für die umfangreichen und informativen Vorlagen, die der Ausschuß erhalten habe. Bei dieser Gelegenheit bringt er, Abg. Böse, zum Ausdruck, daß die SPD-Fraktion die verkehrspolitischen Ziele der Landesregierung in vollem Umfang unterstütze.

Die Abg. Frau Thomann-Stahl habe sich im Rahmen ihrer Ausführungen wieder einmal für den Vorrang des Autos und für eine autogerechte Stadt ausgesprochen. Sie habe zum Ausdruck gebracht, daß man sich dem ständig steigenden Verkehrsaufkommen unterordnen müsse, indem man immer mehr Platz für die Autos schaffe. Diese Einstellung spiegele seiner Meinung nach eine völlige Hilflosigkeit wider; denn solche Ziele könnten möglicherweise in Paderborn oder auf dem flachen Lande noch verfolgt werden, aber in den Großstädten könne eine solche Politik nicht mehr durchgeführt werden. Die SPD-Fraktion vertrete deshalb die Auffassung, daß es gerade in den Großstädten keine Alternative zum öffentlichen Personennahverkehr gebe.

Die SPD-Fraktion sei der Meinung, daß die Wohn- und die Verkehrsbereiche in einem engen Zusammenhang stünden. Wenn die Landesregierung darauf aufmerksam mache, daß zwei Drittel aller innerörtlichen Straßen verkehrsberuhigt werden könnten, weil sie ausschließlich den Wohnbereichen zuzuordnen seien, dann mögen die Prozentsätze zwar ein wenig nach oben oder nach unten schwanken, aber grundsätzlich sei diese Aussage zutreffend. Dies sehe auch der Bürger so. Von daher unterstütze die SPD-Fraktion eine Verkehrspolitik, die da laute: Verkehrsberuhigung im innerörtlichen Bereich, Radwegbau und Straßenbau, der den Bedürfnissen und Wünschen der dort wohnenden Bürger gerecht werde.

Für außerordentlich wichtig halte die SPD-Fraktion den ÖPNV. Aus diesem Grunde habe sie den von der Landesregierung angestrebten Bau weiterer Stadtbahnstrecken und die von ihr durchgeführten Beschleunigungsmaßnahmen in der Vergangenheit stets unterstützt. Aufgrund dieser Maßnahmen habe der ÖPNV in erheblichem Umfang an Attraktivität gewonnen, was sich dadurch belegen lasse, daß die Anzahl der Fahrgäste angestiegen sei.

Der Abgeordnete erinnert daran, daß im vergangenen Jahr eine erregte Diskussion über die Binnenwasserstraßen geführt worden sei. Seinerzeit sei es auch um die Frage gegangen, ob der Dortmund-Ems-Kanal nach Fertigstellung des Schiffshebewerkes Henrichenburg ausgebaut

Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

werde, damit er von Europaschiffen befahren werden könne. Dank des Einsatzes des Ministers, so Abg. Böse, werde der Dortmund-Ems-Kanal zu gegebener Zeit ausgebaut werden.

Der Vertreter der SPD-Fraktion fährt fort, für die Durchführung von kleineren Um- und Ausbaumaßnahmen von Landesstraßen mit einem Umfang von bis zu 5 Millionen DM seien für das Haushaltsjahr 1989 rund 15 Millionen DM mehr veranschlagt als noch im Jahre 1988. Für die entsprechenden Maßnahmen mit einem Volumen von mehr als 5 Millionen DM seien im Haushaltsplanentwurf 1989 insgesamt 150 Millionen DM ausgewiesen. Er, Abg. Böse, habe Verständnis dafür, wenn diese Summe als nicht ausreichend angesehen werde; denn auch er habe in der Vergangenheit niemals bestritten, daß für diesen Zweck mehr finanzielle Mittel benötigt würden. In diesem Zusammenhang müsse aber auf den Bundesfernstraßenbedarfsplan hingewiesen werden, der in verschiedene Kategorien aufgeteilt sei. Die Kategorie 1 umfasse die dringlichen Maßnahmen, die erst abgeschlossen werden müßten, bevor der Bundesfernstraßenbedarfsplan fortgeschrieben werde. Schon jetzt sei absehbar, daß die noch anstehenden Maßnahmen erst im Jahre 2000 vollständig aufgearbeitet sein würden.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen wendet sich Abg. Böse der Verkehrssicherheit zu. Er bemerkt, die Straßenbaupolitik des Landes müsse darauf ausgerichtet sein, den Zielen der Verkehrssicherheit gerecht zu werden. Diesem Ziel diene auch die Bitte der Landesregierung an die insbesondere in den Ballungsgebieten lebenden Menschen, vom Auto auf den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen. Dieser Aspekt sollte in der Diskussion mit berücksichtigt werden.

Auf die Bemerkungen und Fragen der Abgeordneten eingehend, trägt der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Zöpel, folgendes vor:

Der Hinweis von Abg. Dreyer auf den Kraftfahrzeugsteuerverbund und darauf, daß für den Straßenbau und die Unterhaltung von Straßen im Ergebnis weniger Geld vorhanden sein werde, sei zutreffend. Eines müsse aber sehr nüchtern gesagt werden: Er vermute, daß die Verringerung des Ansatzes für Straßenbau- und Straßenunterhaltungsmaßnahmen aus der Sicht der Kommunen und im Hinblick auf die künftigen Belastungen der Gemeinschaftshaushalte sehr kurzfristig sei. Diese Kürzung sei in der vergangenen Wahlperiode unter Mitwirkung der kommunalen Spitzenverbände und der Kollegen aller Fraktionen, die sich für die kommunalen Finanzen besonders berufen gefühlt hätten, jedoch vorgeschlagen worden, weil es dadurch am ehesten möglich gewesen sei, einen Konsens herbeizuführen.

Bezüglich des Verkehrs in den Städten habe er den Eindruck, daß hinsichtlich der Notwendigkeit, den Großteil der innerörtlichen Straßen einer Verkehrsberuhigung zu unterziehen, ein bundesweiter und parteiübergreifender Konsens bestehe. Wenn er sich nur einmal die Vorschläge des Deutschen Städtetages aufgrund des Ergebnisses des Tempo 30-Versuchs im Ruhrgebiet ansehe, dann sei festzustellen, daß der Deutsche Städtetag genau das für notwendig halte, was auch die

Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

Landesregierung für erforderlich ansehe: Auf allen Nichthauptverkehrsstraßen solle nur Tempo 30 gefahren werden. - Tempo 30 werde aber nur dann eingehalten werden, wenn an bestimmten Stellen bauliche Maßnahmen ergriffen würden. Wer dieses Problem anders sehe, stehe inzwischen auf der Seite der Minderheit. Hinter diesen Vorstellungen stehe auch der Gedanke, daß ein Drittel aller Gemeindestraßen weiterhin Hauptverkehrsstraßen bleiben sollten, die aber möglicherweise noch vernünftiger gestaltet werden müßten.

Auf den von der Vertreterin der F.D.P.-Fraktion genannten Fall in Paderborn eingehend, sagt Minister Zöpel, nicht immer müsse der Bau einer neuen kommunalen Hauptverkehrsstraße dazu führen, daß eine andere Hauptverkehrsstraße gesperrt werden müsse. Insofern gehe es ihm nur um die Wahrhaftigkeit der Argumentation. Wenn nun die Notwendigkeit des Baues einer Umgehungsstraße damit begründet werde, daß der betreffende Ortskern entlastet werden solle, dann sollte auch dafür gesorgt werden, daß der Entlastungseffekt tatsächlich so früh wie möglich eintrete. Wenn etwas anderes gewollt sei, könnten andere Regelungen getroffen werden.

Der Minister legt des weiteren dar, ihm gehe es nicht um eine Verschönerung des optischen Erscheinungsbildes von Städten. Er habe zwar eine gewisse Sympathie für esthetische Formen in der Stadtbaukultur; diese stünden aber nicht im Vordergrund seiner Politik. Seine Bemühungen seien vielmehr darauf gerichtet, daß die Menschen wieder verstärkt in die Zentren von Mittelstädten zögen. Dieses Bemühen werde aber nur dann erfolgreich sein, wenn die Zentren der Mittelstädte anders gestaltet würden. Nicht selten sei zu beobachten, daß die Menschen die Zentren von Mittelstädten verließen und sich in den Außenbezirken ansiedelten, wenn keine Stadterneuerungsmaßnahmen durchgeführt würden. Um diese Städte wieder mit Leben zu erfüllen, müßten die Stadtkerne dieser Städte revitalisiert werden.

Diskutiert werden könne auch über die Frage, ob die eine oder andere zusätzliche Landesstraße überhaupt benötigt werde. Viel wichtiger als diese Frage sei aber ein anderes Problem, nämlich das Tempo, in dem Straßen gebaut würden. Seiner Meinung nach bedürfe das gesamte System einer systematischen Außenüberwachung.

Zu der Kritik daran, daß mehr Geld für verkehrsberuhigende Maßnahmen als für den Bau neuer Straßen veranschlagt worden seien, sei zu bemerken, daß die Gesamtlänge der Straßen, die noch verkehrsberuhigt werden müßten, um ein Vielfaches größer sei als die Längen der noch benötigten neuen Straßen. Von daher habe die Relation der für diese beiden Aufgabenbereiche vorgesehenen Mittelvolumen durchaus ihre Berechtigung.

Ähnliche Probleme gebe es im Hinblick auf die Bundesstraßen. Darüber müsse mit dem Bund aber noch diskutiert werden. Im übrigen habe er, Minister Zöpel, den Eindruck, daß die Landschaftsverbände nicht mehr in der Lage seien, ihre Aufgaben noch angemessen wahrzunehmen. In diesem Zusammenhang erwähnt Minister Zöpel ein Schreiben eines Abgeordneten an ihn, in dem es u. a. heiße, ein Straßenbauamtsleiter habe erklärt, daß für die Durchführung der Planfeststellung für eine

Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

Lärmschutzwand an einer Autobahn das erforderliche Personal fehle. Dazu, so Minister Zöpel, sei zu sagen, daß das Land nachträglich Mittel bewilligt habe. Außerdem habe er, Minister Zöpel, den Landschaftsverbänden zugesagt, daß die Planfeststellung für Lärmschutzwände aus Stadtbauförderungsmitteln bezuschußt werde. Dies alles führe aber nicht dazu, daß diese Institutionen in der Lage seien, ihren Aufgaben nachzukommen. Dies müsse einmal so drastisch gesagt werden. Er werde zunächst einmal UA III abwarten, und dann werde er Vorschläge dahingehend unterbreiten, wie dieses System überprüft werden könne.

Der Bund scheine in der letzten Zeit zu der Einsicht gelangt zu sein, daß der Straßenbau in Nordrhein-Westfalen anders zu betrachten sei als der Straßenbau in weniger dicht besiedelten Bundesländern. Daß bislang aber dennoch nicht viel geschehen sei, liege sicherlich daran, daß es das Land Nordrhein-Westfalen in der Vergangenheit nicht verstanden habe, Beamte in den zuständigen Bundesbehörden unterzubringen. Insgesamt gesehen, sei auf Bundesebene aber ein Lernprozeß festzustellen.

Für den Einsatz neuer Technologien beim ÖPNV sei er völlig offen, fährt Minister Zöpel fort. Neue Technologien würden aber in dem Augenblick fragwürdig, in dem sie zu einer "Ringeltaube", die etwas sehr Schönes darstelle, würden und konkrete Maßnahmen, die gewollt seien, nicht realisiert würden. So werde Nordrhein-Westfalen im Hinblick auf die Magnetbahn "Transrapid" eines Tages vor schwierigen Entscheidungen stehen. Nachdem die Diskussion über die Magnetbahn "Transrapid" einen gewissen Grad erreicht habe, habe er sich in ständiger Kooperation mit Thyssen darum bemüht, eine Lösung anzustreben, die keine Nebenprobleme schaffe. Seines Erachtens gebe es nur eine einzige Trasse im Bundesgebiet, die solche Nebenprobleme nicht zur Folge haben werde, nämlich die Flughafenverbindung mit der Verlängerung nach Süden und nach Nordosten. Dies sei Thyssen aber nicht genug. Thyssen beabsichtige nun, eine Trasse von privaten Investoren bauen zu lassen. Dadurch entstehe allerdings ein Nebenproblem, so daß auch dem größten Bundesland nichts anderes übrig bleibe, als in Bundeskategorien zu denken. Das heiße, daß zunächst einmal geklärt werden müsse, wie sich das Projekt "Transrapid" mit der Situation der Deutschen Bundesbahn langfristig vertragen werde. Unabhängig davon werde sich das Land aber weiterhin dafür einsetzen, daß die erste Referenzstrecke für die Magnetbahn "Transrapid" in Nordrhein-Westfalen gebaut werde.

Das Land strebe an, die Höhe der öffentlichen Zuschüsse für den ÖPNV zu verringern. Dieses Ziel könne aber nur dann erreicht werden, wenn den Wirtschaftsunternehmen die Chance eingeräumt werde, wirtschaftlich zu handeln. Für die im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zusammengeschlossenen Nahverkehrsunternehmen bedeute das, daß sie die Ergebnisverantwortung rückübertragen bekommen müßten. Das heiße, die bisherigen Ergebnisabführungsverträge und die Ausgleichsverträge müßten geändert werden. Ferner müsse das von den Verkehrsbetrieben eingenommene Geld bei diesen Betrieben verbleiben. Der zweite Vorschlag, nämlich eine Trennungsrechnung einzuführen, beruhe darauf, daß die Verkehrsbetriebe die Chance wohl nur dann bekommen könnten, wenn sie bestimmte feste Bestandteile des Systems bezahlt bekämen und

Verkehrsausschuß  
49. Sitzung06.10.88  
pa/th

den Rest wirtschaftlich erbringen müßten. In diesem Zusammenhang sei er im Prinzip der Auffassung, daß die Summe der Aufwendungen für das, was als Infrastruktur definiert werde, niedriger sein müsse als die bisherige Höhe der Förderung einschließlich der Verlustabdeckung; denn sonst mache das Ganze keinen Sinn. Dies wolle er so besonders herausstellen, weil es ihn störe, daß dem Bestreben, daß Ausmaß der Verwendung von Steuergeldern zu verringern, immer wieder mit der Frage entgegengetreten werde, ob das Land nicht weitere Mittel bereitstellen könne. In diesem Verhalten sehe er eine Verdorbenheit des Systems. Er wolle nicht ausschließen, daß für einen Übergangszeitraum von einem Jahr oder von zwei Jahren Übergangsgelder bereitgestellt werden müßten, indem in anderen Bereichen weniger Geld ausgegeben werde.

Abg. Mayer (Düsseldorf) (SPD) bemerkt, die Verkehrsberuhigung könne sehr unterschiedlich betrachtet werden. Dies gelte insbesondere für die Ballungszentren. Er glaube, daß die Verkehrsberuhigung die einzige Möglichkeit darstelle, um die Ballungszentren wieder lebenswert zu machen. Nun gebe es in einigen Großstädten bekanntermaßen direkte verkehrsberuhigte Zonen, in denen die Fahrbahnen mit den Gehsteigen auf einer Ebene lägen. Die Flächen, auf denen Personenkraftwagen abgestellt werden dürften, seien besonders gekennzeichnet. Ansonsten müsse der Durchgangsverkehr Tempo 30 einhalten. Ihm sei in der Vergangenheit aber häufig aufgefallen, daß Personenkraftwagen nicht selten so abgestellt worden seien, daß Kinder, Behinderte und ältere Menschen gar nicht mehr wüßten, wo sie sich bewegen sollten. Angesichts dessen ergebe sich für ihn die Frage, inwieweit die zuständigen Behörden in der Lage seien, verstärkt dafür zu sorgen, daß das, was gewollt sei, auch beachtet werde. Anderenfalls würden die Bürger noch mehr gefährdet als bisher.

Bedauerlich sei auch, daß die Zahl der Verkehrsunfälle in unmittelbarer Nähe von Schulen erheblich zugenommen habe. Von daher frage er sich, ob die Gemeinden mit diesem Problem alleingelassen werden sollten. In den Niederlanden z. B. habe er gesehen, daß quer über die Straßen Schwellen gebaut worden seien, die jeden Fahrer dazu zwängen, das Tempo zu reduzieren. Da solche Maßnahmen sehr wirksam seien, sollte gegebenenfalls auch in Nordrhein-Westfalen daran gedacht werden, solche oder ähnliche Sicherheitsvorkehrungen zu treffen.

Abg. Frau Thomann-Stahl (F.D.P.) begrüßt es, daß der Minister beabsichtige, die Höhe der Zuschüsse für den ÖPNV zu senken. Bei der Umsetzung dieser Absicht könne er sicherlich mit der Unterstützung aller Fraktionen rechnen.

Die Abgeordnete bittet den Minister, insbesondere unter Berücksichtigung der Infrastruktur noch einmal nähere Auskünfte zur künftigen Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zu geben. Ferner wolle sie wissen, ob im Hinblick auf die Rückübertragung der Ergebnisverantwortung auf die kommunalen Verkehrsbetriebe Anpassungsmaßnahmen erforderlich seien. Die Abgeordnete erinnert in diesem Zusammenhang daran, daß im letzten Jahr über dieses Thema und über Tarifanpassungsmaßnahmen diskutiert worden sei. Die Tarifanpassungsmaßnahmen seien für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg auf zehn Jahre

Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

begrenzt worden. Beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr liefen sie aber weiter, obwohl den Verkehrsunternehmen zehn Jahre lang Zeit gegeben worden sei, diese Anpassungsmaßnahmen durchzuführen und sich darauf einzurichten, daß die Landeszuschüsse wegfielen. Angesichts dessen wolle sie wissen, wie die Pläne des Ministers aussähen und wie viele Mittel für die nächsten Jahre benötigt würden.

Abg. Hardt (CDU) bemerkt, wenn beabsichtigt sei, die Höhe der Zuschüsse für den öffentlichen Personennahverkehr zu reduzieren, dann sollte man sich darauf verständigen, die Aufbauvorhaltung in den Zuständigkeitsbereich der öffentlichen Hand zu legen und den Rest über Fahrleistungen erbringen zu lassen. Die Frage sei nur, ob der Minister eine kongruente Lösung anstrebe, nämlich die eine Frage mit der anderen Frage zu verquicken; denn für die Verhandlungspartner wäre es schon interessant zu wissen, was auf sie zukommen werde, und zwar nicht nur im Hinblick auf die Vertragsgestaltung, sondern auch bezüglich des Ideenansatzes. Da die Verträge bis spätestens Ende des nächsten Jahres gekündigt sein müßten, sollte der Minister einmal sagen, ob bis dahin ein Gesamtfinanzierungskonzept erarbeitet sein werde.

Der Minister habe darauf aufmerksam gemacht, daß die Industrie die Trasse Essen - Siegburg für die Magnetbahn "Transrapid" alternativ zur Trasse Hamburg - Hannover bauen könnte, weil diese Trasse mit den im Bau befindlichen Hochgeschwindigkeitsstrecken der Deutschen Bundesbahn nicht in Berührung käme. Wenn man die Industrie korrekt zitiere und auch alle Berechnungsmodalitäten berücksichtige, müsse aber festgestellt werden, daß sich beide Trassen nicht rechneten. Vor diesem Hintergrund könne auch eine Verlängerung der Trasse in Richtung München über Köln und Frankfurt, für die sich der Ausschuß bei früherer Gelegenheit ausgesprochen habe, nur als Vision angesehen werden; denn eine solche Verlängerung wäre mit den üblichen Vorhaben der Deutschen Bundesbahn nicht berührungsfrei. Der Abgeordnete wirft die Frage auf, ob der Minister, der in den einschlägigen Gremien der Bundesbahn vertreten sei, tatsächlich der Auffassung sei, daß die Trasse Essen - Siegburg die übrigen Vorhaben der Deutschen Bundesbahn nicht berühre oder ob beabsichtigt sei, die auftretenden Berührungspunkte der Deutschen Bundesbahn eindeutig zugunsten der Deutschen Bundesbahn zu lösen. Sollte letzteres der Fall sein, würde sich die Magnetbahn "Transrapid" in Nordrhein-Westfalen absolut nicht rechnen.

Abg. Böse (SPD) bringt vor, er halte es für unerträglich, daß die Entscheidung über den Bau einer Referenzstrecke für die Magnetbahn "Transrapid" gegen das Interesse Nordrhein-Westfalens nunmehr um ein Jahr verzögert werden solle. Eine zentrale Frage, über die schon seit Jahren diskutiert werde, sei in diesem Zusammenhang die, wie das Ruhrgebiet mit dem Wirtschaftsgebiet am Main über Köln und Frankfurt verbunden werden könne. Der Abgeordnete plädiert dafür, endlich einmal eine Entscheidung zu treffen, damit für Nordrhein-Westfalen lebenswichtige Fragen einer Lösung zugeführt werden könnten. Er erachte es als notwendig, daß bis Ende 1988 festgelegt werde, wo eine Referenzstrecke für die Magnetbahn "Transrapid" gebaut werden solle. Diese Entscheidung müsse die Bundesregierung treffen.

Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

Abg. Aigner (SPD) erinnert daran, daß das System "Transrapid" bei zwei Gesuchen im Emsland nicht funktioniert habe. Möglicherweise seien die Techniker jetzt aber soweit, daß es keine Probleme mehr gebe. Sollte dies der Fall sein, müsse er dem Minister aber dennoch beipflichten, daß über einen Zeitraum von 15 Jahren diskutiert werde. Mit solch vordergründigen Diskussionen, wie sie in der heutigen Sitzung wieder "angezettelt" worden seien, werde nur die Lösung dringenderer Probleme behindert. Er denke hier z. B. an die mit den Flughäfen Köln und Düsseldorf zusammenhängenden Probleme.

Nach langem Nachdenken sei er zu der Überzeugung gelangt, daß das System "Transrapid" zwar eine hochinteressante Angelegenheit sei; für die Bundesrepublik Deutschland sei dieses System aber äußerst ungeeignet. Wenn die Bundesregierung daran interessiert sei, mit der Industrie eine Referenzstrecke zu bauen, damit dieses System weltweit vermarktet werden könne, wogegen er nichts habe, dann sollte sie dafür sorgen, daß eine Referenzstrecke z. B. in den USA errichtet werde. Die Strukturen in den USA seien für den Bau eines derartigen Systems nämlich viel geeigneter als die Strukturen in der Bundesrepublik Deutschland.

Abg. Dreyer (CDU) gibt zu verstehen, daß das, was der Abgeordnete Aigner gesagt habe, dem vom Verkehrsausschuß seinerzeit einstimmig gefaßten Beschluß entgegenstehe.

Auf diese Fragen und Bemerkungen der Abgeordneten eingehend, trägt Minister Zöpel vor, er sei der Meinung, daß im Hinblick auf das Magnetbahnsystem "Transrapid" in Kürze klare Entscheidungen getroffen werden könnten, weil inzwischen hinreichend deutlich geworden sei, was die Beteiligten wollten. Wenn tatsächlich beabsichtigt sei, als nächste Generation des spurgebundenen Personenschnellverkehrs das System "Transrapid" zu nehmen, dann sollte mit der Bundesbahn alsbald eine Verständigung über die Frage herbeigeführt werden, wo ein Bedarf für eine solche Trasse bestehe. Außerdem sollte umgehend mit den erforderlichen Planungen begonnen werden, und es sollte überlegt werden, wer die Kosten für dieses System tragen sollte. Seiner Meinung nach könnte das Schienennetz für die Magnetbahn "Transrapid" ohne weiteres auch von privaten Investoren finanziert werden.

Sodann wendet sich Minister Zöpel dem Hochgeschwindigkeitssystem ICE zu. Die Landesregierung, so der Minister, nehme dazu folgende Position ein: Aus Sicht Nordrhein-Westfalens sei es sehr vorteilhaft, den Hauptbahnhof in Bonn mit dem ICE anzufahren. Angesichts der Kooperation Nordrhein-Westfalens mit seinen Nachbarländern könne ohne weiteres nachvollzogen werden, daß Nordrhein-Westfalen die strukturellen Argumente von Rheinland-Pfalz mittrage. Der Unterschied zwischen beiden Trassen belaufe sich auf 2 Milliarden DM aus der Bundeskasse. Aus diesem Grunde erhebe Nordrhein-Westfalen nicht diese Forderung, weil er, Minister Zöpel, zur Zeit keine Deckungsmöglichkeiten kenne. Problematisch werde diese Gesamtposition allerdings dann, wenn entgegengehalten werde, daß die Strecke Dortmund - Kassel nicht gebaut werde.

Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

Der Minister fährt fort, er wie auch der Zweckverband beabsichtigten, die Realisierung der umsetzungsfähigen Teile der Zemlin-Kommission und die Änderung der Verbundverträge zeitlich miteinander zu koppeln. Er hoffe, daß ihm der Zweckverband im Laufe der nächsten Woche mitteilen werde, welche Eckpunkte abgestrebt werden könnten. Dann würden nur noch einige Untersuchungen durchgeführt werden müssen. Herr Zemlin werde dann - wenn der Zweckverband damit einverstanden sein sollte - damit beauftragt werden, die neuen Verträge auf Kosten des Landes auszuhandeln.

An die Abgeordnete Frau Thomann-Stahl gewandt, sagt Minister Zöpel, alle finanziellen Mittel, die eingesetzt werden müßten, um Anpassungsprozesse zu ermöglichen, müßten aus dem für den öffentlichen Personennahverkehr im Augenblick verfügbaren Finanzvolumen aufgebracht werden. Gewisse Umschichtungen könnten in diesem Zusammenhang aber auch noch vorgenommen werden. Das gleiche gelte für die Infrastruktur. Damit habe er zum Ausdruck bringen wollen, daß er in die Verhandlungen mit der Maßgabe eintreten werde, daß sich Hilfen für den Verbund nur im Rahmen des im Augenblick umverteilbaren Budgets für den Nahverkehr bewegen könnten.

Im Hinblick auf die Zunahme der Zahl der Unfälle vor Schulen stehe er, Minister Zöpel, mit dem Innenminister in Kontakt. Die bisher angestellten Überlegungen gingen dahin, diejenigen, die in diesem Bereich gegen die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung verstießen, erheblich schärfer zu bestrafen, als dies bislang der Fall sei. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob vor Schulen nicht auch erkennbare bauliche Barrieren errichtet werden sollten.

In der Summe, so Minister Zöpel weiter, passierten in aufgepflasterten Straßen weniger Unfälle als in Straßen, in denen der Bürgersteig gegenüber der Fahrbahn noch erhöht sei. Die Anpassungsfähigkeit der Menschen sei unterschiedlich. Aus den Berichten über begleitende Untersuchungen gehe hervor, daß ältere Menschen große Anpassungsschwierigkeiten hätten. Dies sei aber nur eine Übergangsproblematik.

Abg. Frau Thomann-Stahl (F.D.P.) bringt vor, mit dem Nachtragshaushalt 1988 seien für den Komplex UA III noch einmal 30 Millionen DM zusätzlich bereitgestellt worden. Der Minister habe aber dennoch darauf hingewiesen, daß es nach seiner Kenntnis weitere Schwierigkeiten im Planungsbereich gebe, die er aber noch nicht nachvollzogen habe. In der Beschlüßfassung heiße es u. a., daß die SPD-Fraktion klargestellt habe, daß eine Veränderung der Erläuterungen zu dem Titel 653 10 nicht beabsichtigt sei. In der Erläuterung heiße es, daß die Mittel auch an Ingenieurbüros im Planungsbereich vergeben werden könnten. Die Abgeordnete fragt, ob und inwieweit die entsprechenden Mittel dafür verwendet worden seien oder ob die Landesregierung der Meinung sei, daß diese Mittel nicht an Planungsbüros vergeben werden sollten.

Minister Zöpel antwortet, die Verwendung der Mittel sei den Landschaftsverbänden freigestellt. Darauf habe er schon immer großen Wert gelegt. Er und insbesondere der Innenminister wüßten aber, daß sich die Landschaftsverbände in finanziellen Schwierigkeiten befänden.



Verkehrsausschuß  
49. Sitzung

06.10.88  
pa/th

Wenn sie nun effizient arbeiten wollten, müßten sie Umorganisationen in Erwägung ziehen; denn wenn die Landschaftsverbände nach einer Umorganisation das an Planungsleistungen erbringen könnten, was sie bisher nicht erbracht hätten, dann sei ihm, Minister Zöpel, dies nur recht. Wenn sie dies durch Umorganisation aber nicht schaffen sollten, müßten sie Ingenieurbüros beauftragen.

Minister Zöpel kündigt an, daß das Ministerium von den Landschaftsverbänden noch einen Bericht anfordern werde. Der Ausschuß werde zu gegebener Zeit entsprechend unterrichtet werden.

Nach der Aussprache über die Einführung durch Staatssekretär Nehrling tritt der Ausschuß in die Beratung der in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Kapitel und Titel des Einzelplans 11 ein.

Der Ausschuß beschließt zunächst die Personaltitel.

Kap. 11 020 - Allgemeine Bewilligungen

Abg. Dreyer (CDU) fragt, aus welchen Gründen es bei den Titeln 531 10 und 531 20 zwischen dem Ist 1987 und den Ansätzen für 1989 jeweils eine solch große Differenz gebe.

Ltd. Ministerialrat Kahler (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) legt dar, bei diesen beiden Titeln seien innerhalb der Ansätze für das Haushaltsjahr 1989 gegenüber dem Haushaltsjahr 1988 Umschichtungen vorgenommen worden. In der Summe ergäben sich aber keine Veränderungen.

Der Ausschuß beschließt die Titel 531 10, 531 20, 534 00, 541 00 und 685 10.

Kap. 11 460 - Allgemeine Bewilligungen - Verkehr

Der Ausschuß beschließt die Titel 111 10, 119 10 und 685 15.

Abg. Hardt (CDU) möchte wissen, ob der Ansatz bei Titel 537 00 in Höhe von 2 Millionen DM ausreiche, um die Aufgaben der Landesverkehrsplanung den Erfordernissen entsprechend zu erfüllen.

Ministerialdirigent Hilker (MSWV) erinnert daran, daß bei diesem Titel in den vergangenen Jahren immer recht unterschiedliche Beträge veranschlagt worden seien. Im übrigen sei dieser Titel mit der Titelgruppe 60 deckungsfähig.

Abg. Hardt (CDU) erkundigt sich danach, ob der Gesamtverkehrsplan die Bereiche Straße, ÖPNV, Schifffahrt und Luftfahrt enthalte.

Staatssekretär Nehrling (MSWV) antwortet, der Gesamtverkehrsplan schließe den Güterverkehr und die Luftfahrt mit ein. Er, Staatssekretär Nehrling, müsse aber einräumen, daß sich das Land hier in einem finanziellen Engpaß befinde.