

Verkehrsausschuß  
56. Sitzung

02.03.1989  
t-g

Aus der Diskussion

Zu 1: Verkehrliche Auswirkungen einer möglichen Ansiedlung der Firma Triple Five Corporation in Oberhausen

Ltd. Ministerialrat Arning (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) trägt vor, zur Zeit sei noch nicht hinreichend bekannt, welche Nutzungen und welches Betriebskonzept in welchen Größenordnungen das Unternehmen Triple Five in Oberhausen verwirklichen wolle. Bisherige Gespräche mit dem Investor legten die Vermutung nahe, daß auch das Unternehmen selber hierüber noch keine hinreichend klaren Vorstellungen entwickelt habe, sondern bisher wohl nur der Markt und die Akzeptanz für die vagen Ideen getestet werden sollten. Das Unternehmen beabsichtige jedoch, ein detailliertes Unternehmenskonzept im April vorzulegen.

Die Landesregierung habe beschlossen, auf der Grundlage des zu erwartenden detaillierten Unternehmenskonzepts durch unabhängige Gutachter die Verträglichkeit des Unternehmenskonzepts unter Einbeziehung der Organisationen, der Wirtschaft und der Städte an Rhein und Ruhr prüfen zu lassen. Gutachten über die Auswirkungen des Projekts würden zur Zeit vorbereitet, und zwar zum einen bezogen auf die Auswirkungen auf Zentrenstruktur, Stadtentwicklung, Versorgung durch Einzelhandel und Verkehrsinfrastruktur. Bei letzterem werde es um diese Themen gehen: Autobahn, Autobahnanschlüsse, Belastung der Stadtstraßen in Oberhausen und in den umliegenden Städten, Anbindung an das Schienennetz und möglicherweise Einbindung in das S-Bahn-Netz. Zum anderen sollten die Gutachten zu den Auswirkungen auf Freizeit- und Kultureinrichtungen sowie auf den Stadttourismus Stellung nehmen.

Die Gutachten sollten in Abstimmung mit einer interministeriellen Arbeitsgruppe der Landesregierung, den betroffenen Städten, Organisationen und der Wirtschaft in Auftrag gegeben werden.

Aus einem Schreiben der Firma Triple Five vom November 1988 gehe hervor, daß das geplante Investitionsvolumen zwischen 2 und 3 Milliarden DM liegen werde. Die Gesamtnutzfläche werde ca. 600 000 qm betragen, wovon 350 000 qm Verkaufsfläche für den Einzelhandel zur Verfügung stehen solle. Es sollten Hotels unterschiedlicher Standards mit Bettenzahlen zwischen 1 000 und 5 000 und ca. 20 000 Parkplätze gebaut werden. Es werde mit jährlich etwa 15 Millionen Besuchern gerechnet. Bei Fertigstellung des Projekts würden hierdurch bis zu 15 000 Dauerarbeitsplätze geschaffen.

In dem gleichen Schreiben habe sich die Firma auch zu den erwarteten öffentlichen Subventionen geäußert. In diesem Zusammenhang habe die Firma folgende Vorstellungen entwickelt:

Verkehrsausschuß  
56. Sitzung

02.03.1989  
t-g

Beschaffung des Grundstücks in Oberhausen, Beseitigung etwaiger Wohnverunreinigungen, Herstellung der gesamten erforderlichen Infrastruktur - z. B. Straßen, Zufahrten, Anschlüsse - durch die öffentliche Hand; Verlängerung der Öffnungs- und Betriebszeiten für das gesamte Projekt einschließlich Shoppingcenter; Reduzierung des Zinssatzes für die Finanzierung des Projekts für einen Zeitraum von 35 Jahren auf jährlich 4 %; Erlass der Grundsteuer für denselben Zeitraum; Bau einer Eisenbahnstation innerhalb des Projekts sowie Anbindung an das vorhandene S-Bahn-Netz - hierbei würden auch modernste verkehrstechnische Einrichtungen wie die Magnetschwebbahn erwogen -; Anmietung des zu errichtenden Kongreßzentrums durch die Stadt Oberhausen für einen Zeitraum von 35 Jahren.

Zum jetzigen Zeitpunkt könne das Ministerium schon auf folgende Bewertungsmaßstäbe hinweisen:

1. Es könnten keine Subventionen gewährt werden, die nicht jedes andere Unternehmen in Nordrhein-Westfalen ebenfalls erhalten würde.
2. Eine rechtliche Sonderbehandlung sei nicht möglich, insbesondere bezüglich der angestrebten Ausnahmen vom Ladenschlußgesetz.
3. Es sollte vermieden werden, daß in nennenswertem Umfang Kaufkraft aus den Stadtzentren der Städte der Umgebung abgezogen werde.
4. Es dürfe keine Besucherspitzen geben, die das bereits hochbelastete Straßennetz des Bereichs Duisburg-Oberhausen-Essen zusätzlich regelmäßig belasten würden.
5. Es sollte eine Bauform gewählt werden, die der abendländischen Baukultur und dem Wesen der abendländischen Stadt entspreche.

Auf der Grundlage der bisher bekannt gewordenen Investitionsabsichten stehe die Landesregierung dem Projekt mit erheblichen Bedenken bezüglich der von ihr vertretenen strukturpolitischen Ziele und der von ihr vertretenen Stadterneuerungsstrategie gegenüber. Eine abschließende Bewertung hänge von dem Vorliegen eines detaillierten Unternehmenskonzepts und von der Auswertung der erwähnten Gutachten ab.

Abg. Dreyer (CDU) äußert, auch er habe große Bedenken gegen das Projekt, wolle sein Urteil aber ebenfalls von den zu erwartenden konkreten Angaben abhängig machen.

Verkehrsausschuß  
56. Sitzung

02.03.1989  
t-g

Zu 2: Steuerung und Finanzierung des ÖPNV im Bereich des  
Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr

Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr Dr. Zöpel weist darauf hin, daß sich der neueste Stand aus der Vorlage 10/2083 ergebe.

Nachdem sich der Ausschuß zuletzt damit befaßt habe, habe ein weiteres Gespräch mit der Deutschen Bundesbahn und dem Bund stattgefunden, an dem auch Vertreter des Zweckverbandes teilgenommen hätten. Gespräche würden in dieser Angelegenheit auch mit der ÖTV geführt.

Abg. Dreyer (CDU) erinnert daran, daß der Verdacht aufgekommen sei, die Verträge hätten teilweise Beherrschungscharakter.

Minister Dr. Zöpel bemerkt hierzu, daß dieser Verdacht inzwischen ausgeräumt sei.

Abg. Dreyer (CDU) fragt, ob das erforderliche Okay des Finanzministers schon gegeben sei.

Ministerialdirigent Zemlin (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) bestätigt zunächst, daß die Verträge keinen Beherrschungscharakter hätten, und führt sodann aus, daß die Frage der steuerlichen Unschädlichkeit der Verträge ebenfalls geklärt sei. Der Finanzminister werde seine Auffassung von der Steuerunschädlichkeit schriftlich bestätigen.

Abg. Hardt (CDU) möchte wissen, welche Folgen es für das Vertragswerk haben würden, wenn eine Einigung mit der Bundesbahn nicht erzielt werden könne.

MDgt Zemlin (MSWV) stellt klar, daß die Bundesbahn nicht Verhandlungspartner sei, sondern statt dessen der Bund als Eigentümer auftrete.

Das Vertragswerk sei ziemlich ausgehandelt, bis auf die Frage, wieviel Geld der Bundesbahn zuzuwenden sei. Der Bund habe für die Bundesbahn zwar zunächst Maximalforderungen aufgestellt, habe aber die Bereitschaft erkennen lassen, diese zu reduzieren, wenn man ihm dabei entsprechend helfe.

Verkehrsausschuß  
56. Sitzung

02.03.1989  
t-g

Es sei zu hoffen, daß das Vertragswerk an diesen Forderungen nicht scheitern werde.

Falls wegen der Bundesbahn dennoch keine Einigkeit erzielt werden sollte, müßte die Vertragskonzeption relativ stark geändert werden.

Das Vertragswerk befinde sich zur Zeit bei den Unternehmen, den Kommunen und der ÖTV, die gebeten worden seien, eventuelle Änderungswünsche bis zum 20. März beim Zweckverband anzumelden. Der Zweckverband beabsichtige, die Änderungswünsche bis Ende April zu sichten und zu verarbeiten. Etwa Anfang Mai hoffe man die endgültige Fassung den Vertragspartnern zukommen lassen zu können, die dann nur noch akzeptiert oder abgelehnt, aber nicht mehr geändert werden könne. Die Kommunen hätten dann Gelegenheit, das Vertragswerk vor der Sommerpause zu verabschieden.

Abg. Hardt (CDU) hält es für erforderlich, textliche Änderungen, die auf Grund der Verhandlungen wegen der Bundesbahn noch notwendig würden, den Kommunen mitzuteilen und diesen Gelegenheit zu geben, ihre Stellungnahmen und Wünsche auch hierzu vorzubringen.

Minister Dr. Zöpel teilt mit, daß er den Bundesverkehrsminister schriftlich gebeten habe, die für die Bundesbahn angemeldete Forderung von 19,5 Millionen DM zu reduzieren angesichts der Tatsache, daß das Land 21 Millionen DM zur Verfügung stelle, um das Vorhaben in Gang zu bringen. Er hoffe, daß es darüber keine öffentliche Kontroverse geben werde.

Zu 3: Steigerung und Verbesserung der Qualität des gewerblichen Angebots und der öffentlichen Infrastruktur für Tourismus in Nordrhein-Westfalen

in Verbindung damit

Fremdenverkehrswirtschaft in Nordrhein-Westfalen für die 90er Jahre

Der Vorsitzende verweist auf das Vorliegen von zwei Beschlußempfehlungen der CDU und der SPD vom 02.03.1989 für die vom Ausschuß zu treffende Beschlußfassung: Die Beschlußempfehlung der CDU ist diesem Protokoll als Anlage 1, die der SPD als Anlage 2 beigefügt.

Abg. Böse (SPD) teilt mit, er sei sich mit Abg. Dreyer einig, daß sich beide Beschlußempfehlungen miteinander verbinden ließen.