

AI

Verkehrsausschuß

Protokoll

62. Sitzung (nicht öffentlich)

5. Oktober 1989

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 bis 15.50 Uhr

Vorsitzender: Abg. Kröhan (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkt und Beschlüsse:

Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes
Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1990
(Haushaltsgesetz 1990)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 10/4600

Vorlagen 10/2230, 10/2231, 10/2321, 10/2335, 10/2336, 10/2338

a) Einzelplan 08 - Minister für Wirtschaft, Mittelstand und
Technologie

Kapitel 08 080 - Förderung der Luftfahrt

b) Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und
Verkehr

Zu a): - Einführungsrede des Ministers Dr. Jochimsen

- Aussprache

- Mitteilung des Ministers betreffend Zuschuß-
antrag der Flugbetriebsgesellschaft Pader-
born-Lippstadt mbH - FTS - vom 7. August 1989

- Beschluß: Den Personaltiteln des Einzel-
plans 08 Kap. 08 080 wird einvernehmlich zu-
gestimmt.

Verkehrsausschuß
62. Sitzung

05.10.1989

Zu b): - Aussprache mit Minister Dr. Zöpel

- Beschluß: Den Personaltiteln des Einzelplans 11 wird einvernehmlich zugestimmt.

Nächste Sitzung: 26. Oktober 1989

Verkehrsausschuß
62. Sitzung

5.10.1989
zi-mm

Aus der Diskussion

Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes
Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1990
(Haushaltsgesetz 1990)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 10/4600

Vorlagen 10/2230, 10/2231, 10/2321, 10/2335, 10/2336, 10/2338

Zu a) Einzelplan 08 - Minister für Wirtschaft, Mittelstand und
Technologie

Kapitel 08 080 - Förderung der Luftfahrt

Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie,
Dr. Jochimsen, hält die diesem Protokoll als Anlage beigefügte
Rede zur Einführung in den Haushaltsentwurf 1990 - Förderung der
Luftfahrt - Einzelplan 08 Kap. 08 080.

Abg. Böse (SPD) erinnert an die einstimmige EntschlieÙung des
Landtags vom Januar 1989, die Luftfahrtinfrastruktur des Landes
zu erhalten und auszubauen, bittet den Minister, über die zu
fördernden Maßnahmen und die jeweiligen Fördertöpfe eine Liste
zu erstellen und diese den Abgeordneten zukommen zu lassen, er-
kundigt sich, wie die besonderen Kosten, die durch Sicherheits-
auflagen des Bundes entstünden, unter dem Bund, dem Land und den
Flughafengesellschaften verteilt würden, und merkt an, daß die
Frage, ob die Liegezeit der Luftfracht in den Simulationskammern
verkürzt werden sollte, bereits Gegenstand der Diskussion im
Ausschuß gewesen sei. Da der Bund dies abgelehnt habe, müÙte er
auch für die erhöhten Kosten aufkommen.

Abg. Dreyer (CDU) hebt hervor, daß es hinsichtlich des Luftver-
kehrskonzepts zwischen den im Landtag vertretenen Parteien
keinen Dissens gebe, hält es für erfreulich, daß die eingestell-
ten Mittel ausreichen, um die Flugplätze des Landes weiter aus-
bauen zu können, und fragt, ob bezüglich der Gründung einer
"Geschäftsleitenden Holding" der Flughäfen Düsseldorf und Köln/
Bonn eine Betriebsführungs-GmbH ins Auge gefaÙt werde, oder ob
die Eigentumsfragen sofort mitgeregelt würden. Ferner möchte er
wissen, welche Entwicklungen sich beim Flughafen Essen-Mülheim
abzeichneten und ob die in den Haushalt für das Verbindungsbüro
der Landesregierung in Brüssel eingestellten zwei Stellen des
höheren Dienstes nur für den Bereich Wirtschaft oder auch für
Verkehr gedacht seien.

Verkehrsausschuß
62. Sitzung5.10.1989
zi-mm

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) gibt zu bedenken, daß die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft des Landes mit einem erhöhten Luftverkehrsaufkommen einhergehe, und vermutet, daß aufgrund der Zunahme des Lärms die Zahl der Bürgerinitiativen steigen werde. Diese wendeten sich oft nicht gegen die Tatsache, daß ein Flughafen gebaut werde, sondern kämpften gegen einen Flughafen, weil die Piloten die Luftverkehrsvorschriften nicht einhielten und so unnötig Fluglärm verursachten. Es sei deshalb zu fragen, ob die Landesregierung eine Möglichkeit habe, auf Unternehmer, die besonders geräuschvolle Maschinen einsetzten, einzuwirken, künftig mit leiseren Maschinen zu fliegen. Falls dem Übel durch eine Verstärkung des Luftaufsichtspersonals abgeholfen werden könnte, sollte dargelegt werden, welche Kosten dadurch entstünden und wer sie tragen müßte.

Dem Vernehmen nach suchten Teile des Rates der Stadt Essen zu erreichen, daß die Stadt den Pachtvertrag für den Flughafen Essen-Mülheim nicht verlängere. Es sei zu fragen, ob dies möglich sei und welche Auswirkungen sich für den Flughafen ergäben.

Minister Dr. Jochimsen sagt Abg. Böse zu, über die für den Ausbau und die Erneuerung von Flugplätzen zur Verfügung stehenden 31,3 Millionen DM Ansatzmittel einschließlich Verpflichtungsermächtigungen eine Gesamtübersicht erstellen zu lassen. Er unterstreicht, daß die Entschließung des Landtags zur Förderung der Luftverkehrsbasis Nordrhein-Westfalen eine exzellente Grundlage sei. Ohne die planerischen Vorarbeiten auch der Flughafengesellschaften hätte die Landesregierung ihre Chance aber nicht nutzen können.

Gemäß Artikel 104 a Absatz 2 des Grundgesetzes trage der Bund die Ausgaben, die entstünden, wenn das Land in dessen Auftrag handle. Für die Flugsicherheitsmaßnahmen, z. B. die Errichtung einer neuen Simulationskammer, auf dem Flughafen Köln/Bonn müsse folglich der Bund aufkommen. Angesichts der Sicherheitsmaßnahmen, die aufgrund der deutsch-israelischen Frachtverkehrsregelung auf dem Flughafen Köln/Bonn erforderlich würden, müsse in der Tat der Frage nachgegangen werden, ob dieser Flughafen in der Kostenabrechnungsmöglichkeit dem Land gegenüber so gestellt sei wie die anderen Flughäfen, die pauschal entschädigt würden.

Bezüglich der Zusammenführung der Flughafengesellschaften Düsseldorf und Köln/Bonn hätten sowohl die Städte Düsseldorf, Köln und Bonn als auch der Rhein-Sieg-Kreis und der Rheinisch-Bergische Kreis im Frühjahr 1989 Beschlüsse gefaßt, die auf eine "Geschäftsleitende Holding" hinzielten. Dies sei ein großer Schritt nach vorne. Die Landesregierung habe zunächst erwogen, die Eigentumsfragen auszuklammern und die Bewertung abzuwarten, sei aber davon abgekommen und sei nun in erster Linie bestrebt, noch im laufenden Jahr eine "Vorab-Gesellschaft" zustande zu bringen, die das regle, was zunächst erreichbar sei. Die Zahl derjenigen, die sich für eine handlungsfähige Holding aussprächen, um die beiden Großflughäfen zusammen zu entwickeln, nehme jedenfalls zu.

Verkehrausschuß
62. Sitzung5.10.1989
zi-mm

Bezüglich des Flughafens Essen-Mülheim seien drei Problemebenen zu sehen - alle machten der Landesregierung sehr zu schaffen:

Zum ersten sei die rechtliche Situation unbefriedigend. Die Anhörung im Planfeststellungsverfahren habe stattgefunden, der RP Düsseldorf sei dabei, den Abschlußbericht auszuarbeiten. Die Landesregierung müsse dann in einer "Operation Heilung" eine Lücke schließen: Die Lizenz sei nämlich unauffindbar, wahrscheinlich im Krieg verbrannt. Der außerordentlich große Arbeitsaufwand, der erforderlich sei, um die Lücke zu schließen, gebe immer wieder Anlaß zu Verdächtigungen, daß in Essen-Mülheim ein großer Ausbau geplant sei und eine völlig neue Welt entstehen solle.

Ein Unterthema davon sei die Frage, ob über die bisher vorhandene Genehmigung hinaus Düsenmaschinen landen dürften. Er, Dr. Jochimsen, habe dies für den Fall, daß sich die Lärmsituation verschlechtere, verneint.

Zum zweiten sei problematisch, daß die Gesellschafter bezüglich der Nutzung des Flughafens nicht voll übereinstimmten. Unter ihnen müßte Einigkeit über ein Betriebskonzept herzustellen sein, das davon ausgehe, daß a) der Flughafen bleibe und b) durch eine vernünftige Beeinflussung der Geschäftsführung besonders lärmintensive Kräfte ferngehalten würden. Als Voraussetzung müßten sich die Gesellschafter bereit erklären, die daraus resultierenden Verluste für eine Übergangszeit zu tragen. Falls die Geschäftsführung jedoch dazu verpflichtet werde, die Verluste zu minimieren oder voll auszugleichen, sei dies selbstverständlich nicht möglich. Zuallererst müsse aber zwischen den Gesellschaftern ein Konsens über die Zukunft des Flughafens und sein Betriebskonzept herbeigeführt werden.

Zum dritten müsse der Flughafen Essen-Mülheim, wie in der Landtagsresolution ausdrücklich gefordert worden sei, in die Kooperation zwischen Düsseldorf und Köln/Bonn einbezogen werden.

Die beiden für das Verbindungsbüro des Landes in Brüssel ausgebrachten Stellen seien für das Wirtschaftsressort, Aufgabenfeld "Energiepolitik", vorgesehen. Für den Bereich "Luftverkehrspolitik" sei noch keine Stelle eingestellt, diese Aufgaben müßte von den für die Energiepolitik zuständigen Personen mit abgedeckt werden. Das Verbindungsbüro müsse aber künftig weiter verstärkt werden; bislang seien schon Personen abgeordnet worden.

Die Landesregierung verfolge nach wie vor den Grundsatz, daß Flugbewegungen nur dann zugelassen werden dürften, wenn sie lärmäßig verkräftet werden könnten. Dazu könnten aktive Lärmschutzmaßnahmen - Verbot jedweder Flugbewegungen - und passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden. Für diese seien bereits unter Wirtschaftsminister Dr. Riemer eine Menge Instrumente entwickelt worden, z. B. die Differenzierung der Gebühren. Die Start- und Landgebühren machten zwischen 20 und 40 % der Flugoperationskosten

Verkehrsausschuß
62. Sitzung

5.10.1989
zi-mm

aus. Während seiner, Dr. Jochimsens, Amtszeit seien alle Möglichkeiten, die Gebühren weiter zu differenzieren, genutzt worden mit dem Erfolg, daß die schlimmsten Krachmacher weg seien. Es gelte nun, weiterhin dafür zu sorgen, daß Flugzeuge mit einer Lärmzulassung nach Chapter 2 ICAO durch Chapter 3 ICAO abgelöst würden.

Tagflugbelastungen seien für die Bevölkerung bekanntlich weniger gravierend als Nachtflugbelastungen. Die Differenzierung bei den Nachtflugbeschränkungen müsse generell zum Thema gemacht werden. Die CDU im Landtag und im Bundestag könne nicht sagen, sie wolle zwar mehr Flieger auf dem Flughafen Köln/Bonn, nicht aber den Lärm.

Bezüglich des Flughafens Köln/Bonn habe die Landesregierung auf eine schriftliche Anfrage des Abg. Dr. Pohl am 7. September 1989 ausführlich geantwortet. Besonderes Augenmerk müsse im Köln/Bonner Umland und auch in Düsseldorf der Einhaltung der zugelassenen Flugwege geschenkt werden. Die Überprüfung der Einhaltung müsse verbessert werden, allerdings hätten sich diese Aufgabe der Bundesminister für Verkehr und das Bundesamt für Flugsicherung vorbehalten. Er, Dr. Jochimsen, werde die Flughafengesellschaften auffordern, diese Informationsquellen zu nutzen, um das tatsächliche Flugverhalten mit dem vorgeschriebenen zu vergleichen. Auf dem Flughafen Köln/Bonn verliefen die Abflugschneisen z. B. in einer bestimmten Richtung, so daß die Flugzeuge um 90° drehen müßten. Nach der Vorschrift müßte die Kurve scharf geflogen werden, häufig werde sie aber schon vorher angeschnitten, was in angrenzenden Gemeinden eine große Lärmbelastung zur Folge habe. Mit dem bisherigen Monitoring-System habe nicht datenverarbeitungsartig überprüft werden können; mit dem neuen Flight Track and Aircraft Noise Monitoring System - FANOMOS - sei dies nun aber möglich. Die neuen Geräte würden bisher nur beim Bundesamt für Flugsicherung in Frankfurt verwendet, die Flughafengesellschaften Köln/Bonn und Düsseldorf sollten sie nun auch nutzen lernen, denn auch sie müßten daran interessiert sein zu verhindern, daß einzelne Carrier und einzelne Piloten ausbüxen könnten. Als Mitglied im Aufsichtsrat der Lufthansa müsse die Landesregierung ferner ein Interesse daran haben, daß der "national carrier" das beste Fluggerät kaufe, das verfügbar sei.

Noch Kopfschmerzen bereite der Landesregierung die Entwicklung bei den Propellerflugzeugen. Diese seien gegenüber Düsenflugzeugen nicht leiser und könnten somit nachts ebenfalls eine sehr starke Belastung sein.

Der weiteren Vermeidung und Verringerung des nächtlichen Fluglärms würden weiterhin höchste Priorität eingeräumt. Da auf diesem Gebiet leider einige Jahre verschlafen worden seien und die Defizite im Personalbestand am 15. und 16. September des laufenden Jahres auf dem Flughafen Düsseldorf besonders kraß zutage getreten seien, wäre es zu begrüßen, wenn der Verkehrsausschuß noch einmal an die Bundesregierung, insbesondere an den Minister

Verkehrsausschuß
62. Sitzung5.10.1989
zi-mm

für Verkehr, appellierte, alle möglichen Flugsicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Flugaufsicht sei reine Bundesangelegenheit; der Bund müsse im Hinblick auf die Messungen für eine gute Datengrundlage sorgen. Dabei müsse auch darauf geachtet werden, daß die Meßpunkte im Meßstellennetz richtig lägen.

Die unsachgemäße Attacke des ehemaligen Abteilungsleiters des Bundesverkehrsministers Dr. Winter auf die Luftaufsichtsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen in der "Rheinischen Post" im Zusammenhang mit den Geschehnissen auf dem Flughafen Düsseldorf am 15. und 16. September 1989 seien im übrigen scharf zurückgewiesen worden. Der betreffende Abteilungsleiter sei inzwischen in der Flughafenleitung Frankfurt beschäftigt.

Der Vorsitzende teilt die Ansicht des Ministers, daß der Ausschuß einen Beitrag zur Verbesserung der Luftaufsicht leisten müsse. Dieser könne sich aber direkt nur an die Landesregierung wenden, nicht an den Bundesminister für Verkehr.

Abg. Mayer (Düsseldorf) (SPD) fragt nach, ob richtig sei, daß für die sofortige Vollziehung des Baues der Parallelbahn auf dem Flughafen Düsseldorf von den 10 Millionen in den Haushalt eingestellten DM nichts abfalle.

Des weiteren bittet er den Minister, auf das Interview des ehemaligen Abteilungsleiters des Bundesverkehrsministers mit der "Rheinischen Post" am 20. September 1989 einzugehen, nach dem für eine "Geschäftsleitende Holding" der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn gegenwärtig keine Aussicht bestehe, da sich der Bund, das Land und die betroffenen Städte über die Höhe der Beteiligungen noch stritten; nach dem niemand bereit sei, die für den Ausbau des Flughafens Köln/Bonn erforderlichen 600 Millionen DM zu investieren; und nach dem am 15. und 16. September 1989 über die Lage auf dem Rhein-Ruhr-Flughafen kein Verantwortlicher in Düsseldorf eine Entscheidung habe treffen wollen, so daß 1 500 Fluggäste die Nacht auf dem Flughafen hätten verbringen müssen.

Die Umstrukturierung der Flugzeugflotte auf die vergleichsweise umweltverträglichen Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Kapitel 3, werde von vielen als frommer Wunsch bezeichnet, rechtlich sei sie gegenwärtig angeblich aber nicht durchzusetzen. Auch dazu solle der Minister etwas sagen.

Abg. Moritz (SPD) hält es für erfreulich, daß das Ministerium voll hinter dem Wunsch der Region Siegen und Wittgenstein stehe, auf dem Flugplatz Siegerland eine Kontrollzone einzurichten. Er berichtet, daß die unmittelbar neben dem Flugplatz gelegene Raketenstation nun nach Süddeutschland abgezogen worden sei, daß

Verkehrsausschuß
62. Sitzung

5.10.1989
zi-mm

der Bundesverteidigungsminister dennoch gegen die Kontrollzone sei und daß mittlerweile zwar mit den Staatssekretären im Bundesverteidigungs- und im Bundesverkehrsministerium Gespräche geführt worden seien, die Erwartungen der Region sich bisher aber noch nicht erfüllt hätten. Abschließend stellt er die Frage, ob das Gutachten vom Wirtschaftsministerium eingeholt und bezahlt werde.

Abg. Wolf (SPD) ruft in Erinnerung, daß auf dem Flughafen Düsseldorf nach dem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschuß 91 000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten die Grenze der Zumutbarkeit darstellten. Falls nun der für das Land wichtige Flugverkehr auf den beiden Großflughäfen konzentriert und der weniger wichtige Flugverkehr auf die Satellitenflughäfen verlagert würden, müßte, wenn gleiche Maßstäbe angelegt werden wollten, auch die Grenze der Belastbarkeit auf den Satellitenflughäfen ermittelt werden. Er frage, ob sich das Ministerium mit diesem Gedanken schon auseinandergesetzt habe.

Außerdem bittet er den Minister, die Frage zu beantworten, ob er bereit sei, der Entschliebung des Landtags zum 27. Januar 1989, wonach die Großflughäfen für den Geschäftsreiseverkehr intensiver genutzt werden sollten, Rechnung zu tragen, indem Sportflieger und Flugschulen aus Ballungsräumen verbannt würden und so mehr Platz für den Geschäftsreiseverkehr geschaffen würde.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) fragt, ob ein Gesellschafter eines Flughafens den Pachtvertrag auslaufen lassen dürfe, und welche Konsequenzen sich für den Flughafen Essen-Mülheim aus einer Kündigung ergäben.

Minister Dr. Jochimsen erwidert auf die Frage des Abg. Mayer, daß der ehemalige Abteilungsleiter Dr. Winter die Schwierigkeiten bei den Anteilsfragen in bezug auf die "Geschäftsleitende Holding" richtig beschrieben habe. Daß der Bund 25 % reklamieren wolle, sei begrüßenswert, die erforderlichen Mittel habe er aber noch nicht in den Haushalt eingestellt.

600 Millionen DM für den Ausbau des Flughafens Köln/Bonn sei vermutlich die untere Grenze. Bislang habe allein das Land seine Bereitschaft erklärt, dieses Programm zu flankieren, was jedoch noch keiner pauschalen Zusage gleichkomme. Wenn die Resolution des Landtags zugunsten einer bedarfs- und nachfragegerechten Weiterentwicklung der Luftverkehrsbasis Nordrhein-Westfalen aber etwas wert sein solle, müsse investiert werden; diese Investitionen stünden im Haushaltsjahr 1990 noch nicht an. Sowie die Maßnahmen überschaubar seien, werde er, Dr. Jochimsen, im Verkehrsausschuß die Zahlen darlegen.

Verkehrsausschuß
62. Sitzung5.10.1989
zi-mm

Bezüglich der Vorkommnisse auf dem Flughafen Düsseldorf am 15. und 16. September 1989 habe sich der ehemalige Abteilungsleiter Dr. Winter bequemt, über eine Angelegenheit, für die er formal nicht zuständig gewesen sei, einen Kommentar abzugeben, der wiederum nicht von Sachkenntnis getrübt gewesen sei. Der Vorwurf, "von den kompetenten Herrschaften der Landesregierung" sei zu jener Zeit niemand erreichbar gewesen, sei gänzlich unbegründet. Am Abend des 15. September 1989 seien vielmehr drei Luftfahrtreferenten des Wirtschaftsministeriums sowie der Persönliche Referent des Ministers mit den Problemen auf dem Flughafen befaßt und für den Bundesverkehrsminister auch telefonisch erreichbar gewesen. Er selbst, Dr. Jochimsen, habe sich mehrmals eingeschaltet. Der zuständige Abteilungsleiter des Bundesverkehrsministers wäre gemäß Artikel 85 Absatz 3 des Grundgesetzes befugt gewesen, dem nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministerium eine Weisung zu erteilen. Darauf habe auch der Vorsitzende der Lärmschutzkommission des Flughafens Düsseldorf in einem Schreiben an den Bundesverkehrsminister hingewiesen.

Die Beamten des Wirtschaftsministeriums hätten sich in folgender Konfliktsituation befunden: Am 15. September 1989 hätten die Fluglotsen mangels Personal in der Flugsicherung ab 13 Uhr nur jeweils alle zehn Minuten einen Flug angenommen. Da zu jener Zeit sowohl das Verkehrsaufkommen der Geschäftsreisenden als auch der Ferienreisenden noch erheblich gewesen sei, seien viele Personen von dem Engpaß in Mitleidenschaft gezogen worden. Bis 23 Uhr seien aufgrund einer Ausnahmegenehmigung Flüge abgewickelt worden, darüber hinaus seien keine Starts mehr zugelassen worden, um die Bevölkerung in diesem Gebiet vor dem Lärm zu schützen. Die Schuld dafür, daß die Situation für diejenigen Passagiere, die schon längere Zeit und dann auch die Nacht in den Flugzeugen hätten verbringen müssen, unerträglich geworden sei, könne nicht allein der Luftaufsicht zugeschoben werden, vielmehr wäre es Aufgabe der Verantwortlichen der Fluglinien und des Flughafens gewesen, für eine Informationspolitik zu sorgen.

Das Ministerium werde zu dem gesamten Vorgang in einem eigenen Bericht Stellung nehmen. Er, Dr. Jochimsen, stehe voll hinter den Entscheidungen, die die Beamten seines Ressorts getroffen hätten.

Abg. Moritz sagt der Minister zu, in bezug auf das Gutachten über die Einrichtung einer Kontrollzone auf dem Flughafen Siegerland in Vorlage zu treten.

Auf die Frage des Abg. Wolf erklärt er, daß er mit den Worten "verlagern" und "Platz schaffen für" immer sehr sorgfältig umgegangen sei. Ein Minister könne nur schwer "verlagern", schließlich gebe es die "Flugfreiheiten". Mit viel Geschick könnten die Flughafenleitungen aber sehr wohl Einfluß auf die Luftfahrtunternehmen ausüben. Flugschulen zu verlagern sei im übrigen nicht aus rechtlichen, sondern aus wirtschaftlichen Gründen schwierig.

Verkehrausschuß
62. Sitzung

5.10.1989
zi-mm

Es werde eine Hauptaufgabe der zu bildenden Geschäftsleitenden Holding sein, hierzu ein Konzept zu entwickeln und in dieses auch die "Satellitenflughäfen" einzubeziehen.

Bezüglich der Grenzen der Zumutbarkeit sei im Sommer des laufenden Jahres durch einen unseligen Vergleich zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn der Eindruck erweckt worden, als würden die Flughäfen des Landes unterschiedlich behandelt. Für die Landesregierung stehe jedoch im Vordergrund, daß alle Anwohner von Flughäfen gleichbehandelt werden müßten. Den Anwohnern des Flughafens Essen-Mülheim sei zugesichert worden, daß sie ebenso behandelt würden wie z. B. diejenigen des Flughafens Düsseldorf.

Zu den Zahlen der Flugbewegungen könne erst nach der Auswertung des Anhörungsberichts durch den RP Düsseldorf und am Ende des Planfeststellungsverfahrens, an dem hoffentlich der Planfeststellungsbescheid stehe, etwas gesagt werden.

Ministerialdirigent Tümpel (MWMt) sagt, auf die Frage der Frau Abg. Thomann-Stahl eingehend, er gehe davon aus, daß die Stadt Essen den Pachtvertrag aus Gesellschaftstreue verlängere, schließlich sei mit den anderen Gesellschaftern einvernehmlich vereinbart gewesen, welchem Zweck die Grundstücke zugeführt werden sollten. Im gegenteiligen Fall müßte gerichtlich geprüft werden, ob sich die Stadt gesellschaftstreuwidrig verhalten dürfe. Zunächst müsse jedoch die Einigkeit der Gesellschafter herbeigeführt werden; dies sei jedoch ein Randpunkt und sollte nicht besonders herausgestellt werden.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) möchte wissen, ob der Flughafen eventuell zeitweise nicht mehr genutzt werden könnte. Denkbar sei auch, daß der Betrieb unter dem Vorbehalt einer gerichtlichen Entscheidung aufrechterhalten werde.

MDgt Tümpel erwidert, daß dies notfalls gerichtlich geklärt würde; das gelte auch für den konkreten Zeitpunkt.

Minister Dr. Jochimsen merkt an, daß es sich zum einen um eine Nichtverlängerung, zum andern um einen Austritt handeln würde. Die möglichen Varianten seien jedoch noch nicht alle geprüft worden. Die Landesregierung vertraue im übrigen darauf, daß sich die Städte so landesfreundlich verhielten wie sich die Landesregierung städtefreundlich verhalte.

Der Vorsitzende verleiht der Hoffnung Ausdruck, daß für das Problem "Flughafen Essen-Mülheim" bald eine Lösung gefunden werde.

Verkehrsausschuß
62. Sitzung

5.10.1989
zi-mm

Minister Dr. Jochimsen teilt mit, daß die Flugbetriebsgesellschaft Paderborn/Lippstadt mbH - Flight Travel Service FTS - mit Antrag vom 7. August 1989 um die Gewährung eines Zuschusses gebeten habe, und bittet, dem Ausschuß vortragen zu dürfen, wie er in der Sache zu entscheiden gedenke.

Der Vorsitzende gibt der Bitte statt.

Minister Dr. Jochimsen trägt vor:

Die FTS begründet ihren Antrag damit, daß sie in den letzten beiden Jahren mit unerwarteten Verlusten belastet worden sei. Diese Kosten beruhten auf der Enge des Luftraumes zwischen Nordrhein-Westfalen und dem Süden der Bundesrepublik, insbesondere über den Flughäfen Frankfurt und München. Die Pünktlichkeit der Verbindungen sei deswegen in keiner Weise mehr zu gewährleisten gewesen. Es komme häufig dazu, daß die Linienmaschinen Warteschleifen fliegen bzw. umgeleitet werden müßten.

Die FTS beziffert den hierdurch im Jahr 1988 entstandenen zusätzlichen Verlust auf ca. 900 000 DM. Als Folge dieser Mehrverluste sind die kommunalen Gesellschafter nicht länger gewillt, der FTS über den bisherigen Rahmen hinaus weitere Verlustausgleiche zu gewähren. Die Folge wäre, daß die FTS liquidiert werden könnte. Demgegenüber hat das Land ein erhebliches Interesse an der Weiterführung der FTS, die im ostwestfälischen Raum einen Regionalluftverkehr gewährleistet, der von Privatunternehmen mit Sicherheit nicht in diesem Umfang dargestellt werden könnte.

Ich halte es daher für erforderlich, der FTS aufgrund der dargestellten Situation im Jahre 1988 einen einmaligen außerplanmäßigen Zuschuß zu gewähren. Ich sehe mit einer doppelten Begründung diesen Schritt als einmalig und ohne Präjudizwirkung für die Zukunft an, weil mit diesem Zuschuß die kommunalen Träger entlastet werden, die nirgendwo sonst in Nordrhein-Westfalen in gleicher Weise für eine Flugbetriebsgesellschaft Mitverantwortung tragen, und weil die Situation im Luftraum für das Unternehmen 1988 neu und unerwartet war. Künftig muß sich FTS auf diese Situation einstellen. Die Deckungsmittel werden aus dem Einzelplan 08 bereitgestellt; der Luftfahrthaushalt wird jedoch nicht belastet.

Der Vorsitzende läßt sodann über die Personaltitel des Einzelplans 08 Kap. 08 080 abstimmen und stellt zustimmende Kenntnisnahme fest. Er schlägt vor, über die einzelnen Positionen des Einzelplans 08 Kap. 08 080 am 26. Oktober zu beraten. - Damit erklärt sich der Ausschuß einverstanden.

Verkehrsausschuß
62. Sitzung

5.10.1989
zi-mm

Zu b) Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

Der Vorsitzende teilt mit, daß die schriftliche Einführungsrede des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr auf Vorlage 10/2393 vorliege.

Abg. Dreyer (CDU) hält es für erfreulich, daß der Minister in seiner schriftlichen Einführungsrede versucht habe, auch längerfristige Entwicklungen aufzuzeigen, bemängelt aber, daß die Rede den Abgeordneten erst zwei Tage vor der Sitzung zugegangen sei.

Auf den einleitenden Teil der Rede eingehend hebt der Abgeordnete hervor, daß auch nach Auffassung der CDU-Fraktion die Lebensqualität in den Städten von der Funktionsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes und des Verkehrssystems bestimmt werde. Da aber das Gesamtsystem nur durch ein ausgewogenes Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger funktioniere, müßten weitere erhebliche Anstrengungen für die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs unternommen werden. Verschiedene Untersuchungen prophezeiten, daß der motorisierte Individualverkehr stark zunehmen werde. Laut Shell-Studie würden infolge der Frauenförderung bis zum Jahr 2000 etwa 4 Millionen zusätzliche Kraftfahrzeuge von Frauen, nur 1,5 Millionen von Männern auf den Straßen gesteuert.

Der zunehmenden Bedrohung der Umwelt und der Zerstörung gewachsener städtebaulicher und stadthistorischer Strukturen durch den Kraftfahrzeugverkehr müsse entgegengewirkt werden. Eine wirksame Verbesserung könne nach Auffassung der CDU-Fraktion nicht durch Restriktionen, wie sie gegenwärtig öffentlich gefordert würden, eintreten, auch die "autofreie Stadt" werde wohl nie Realität, sondern allein indem die Forderungen des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und der städtebaulichen Entwicklung mit den Belangen von Handel und Gewerbe sowie mit dem Wunsch der Bevölkerung nach Mobilität in ausgewogener Weise verknüpft würden.

Die Aufgaben des innerstädtischen Verkehrs müßten durch eine integrierte Städtebau-, Verkehrs- und Umweltplanung unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger und Belange des Umweltschutzes gelöst werden. Der Bundesfachausschuß Verkehrspolitik der CDU habe z. B. gefordert, flächendeckend Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, in erster Linie Tempo 30, einzuführen. Die Anliegerfunktionen seien dabei zu stärken. Hauptverkehrsstraßen könnten deswegen aber nicht aufgegeben werden.

Dringend notwendig sei es, in Großstädten den ruhenden Verkehr durch verstärkte Bewirtschaftung der bestehenden Parkräume in den Griff zu bekommen. Ebenso dringlich müsse versucht werden, den Individualverkehr sowohl in den Großstädten als auch in der

Verkehrsausschuß
62. Sitzung5.10.1989
zi-mm

Fläche durch öffentlichen Personennahverkehr zu ersetzen und dazu Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen zu fördern.

Wachstum werde in vielen Bereichen begrüßt, auf dem Verkehrssektor sei dies nicht der Fall, denn mit ihm nähmen auch die Umweltbelastungen zu. Um diesen wirksam gegenzusteuern, habe die CDU auf ihrem Parteitag in Bremen die Einführung einer Naturschutzabgabe gefordert.

Die in der Einführungsrede des Ministers zur Luftverschmutzung dargelegten Vorstellungen seien wohl zu optimistisch. Nach Ansicht der meisten Wissenschaftler sei es nämlich nicht möglich, den Kraftstoffverbrauch bis zum Jahr 2000 auf die Hälfte zu reduzieren. Davon abgesehen müßte mit Nachdruck versucht werden, den Verbrauch zu verringern.

Zu pessimistisch habe der Minister dagegen die Haushaltsentwicklung eingeschätzt. Vermutlich würden sich die Erwartungen des haushaltspolitischen Sprechers der CDU-Fraktion, daß 1989 2 Milliarden DM, 1990 1,3 Milliarden DM mehr Steuern eingenommen würden, bestätigen. Erstaunlicherweise erfüllen die Investitionsausgaben 1990 eine Steigerung, danach aber schon nicht mehr.

Auch die Entwicklung des EG-Binnenmarktes sehe der Minister düster. Er beklage zwar den Verlust von nationalen Kompetenzen, gehe aber nicht offensiv vor wie der Wirtschaftsminister, der zwei Stellen für das Verbindungsbüro der Landesregierung in Brüssel in den Haushalt eingestellt habe.

Auf den Bundesfernstraßenbau eingehend sagt der Abgeordnete, daß die CDU-Fraktion den Vorschlag der Landesregierung, die A 33 nicht zu bauen, selbstverständlich nicht akzeptieren könne. Es gehe dabei um lediglich 26 Kilometer, die für eine vollständige Verbindung zwischen A 2 und A 44 notwendig wären. Bezüglich der A 44 zwischen Bochum und Essen gehe der Minister wohl davon aus, daß eine Verbindung nicht realisierbar sei; allerdings sehe auch die CDU-Fraktion nur eine aufwendige Lösung. In der Sache Rheinquerung im Zuge der Bundesautobahn A 44 habe sie zunächst auch die Maßnahme favorisiert, von der sich nun herausgestellt habe, daß sie 800 Millionen DM teuer würde. Die CDU habe dazu sogar einen Fraktionsbeschluß gefaßt, in dem 380 Millionen DM festgelegt worden seien. Sie werde sich auch künftig bemühen, zusammen mit dem Bundesverkehrsminister eine akzeptable Lösung zu finden. Er, Dreyer, halte z. B. diejenige des Landschaftsverbandes für nicht schlecht.

Abg. Böse (SPD) sieht in dem vorgelegten Haushalt die Grundlage, auf der die sozialdemokratische Verkehrspolitik konsequent fortgesetzt werden könne, zumal sie überall im Lande, auch in CDU-regierten Kommunen, auf breite Zustimmung stoße.

Verkehrsausschuß
62. Sitzung5.10.1989
zi-mm

In dem Bericht des Ministers sei besonders deutlich zum Ausdruck gekommen, daß Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr untrennbar miteinander verflochten seien. Die SPD-Landtagsfraktion bedanke sich anläßlich dieses letzten von Minister Dr. Zöpel einzubringenden Haushalts für sein Engagement und die vertrauensvolle Zusammenarbeit während der vergangenen fünf Jahre.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) bemängelt ebenfalls, daß die schriftliche Einführungsrede sehr lange auf sich habe warten lassen.

Sie vertritt die Auffassung, daß der Ausbau des Straßennetzes durch die "Politik der ständig neuen Gutachten" des Ministers zum einen teurer, zum andern ins Endlose verzögert werde. Auf diese Tour könne eine Entscheidung in einem vertretbaren Zeitraum nicht mehr zustande kommen.

Auch die Umsetzung der Bundesbahn-Rahmenvereinbarung lasse in bezug auf die zu überprüfenden Strecken und die Prüfung, wo das Angebot verbessert werden könnte, noch zu wünschen übrig. - Der Güterverkehr werde für das Transitland Nordrhein-Westfalen auch künftig Probleme bereiten. Da für diesen der kombinierte Verkehr gefördert werden müsse und da Güterverkehr im Interesse der Umwelt ohnehin auf die Bahn verlagert werden müßte, bedürfe es zuallererst eines Konzeptes zur flächendeckenden Errichtung von Güterverkehrsstraßen und zu einem langfristig gesicherten Eisenbahnverkehrsnetz für den Transport von Gütern.

Mit dem Ziel, die Straßen intelligenter auszustatten, um den Verkehr besser zu leiten, sei in Berlin ein Modellversuch unternommen worden. Dieser sei zwar noch nicht abgeschlossen, dennoch sollte sich die Landesregierung schon darüber Gedanken machen, wo dessen positive Ergebnisse in Nordrhein-Westfalen umgesetzt werden könnten und welche Mittel dafür erforderlich würden.

Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Dr. Zöpel, hält es für erfreulich, daß in immer mehr Bereichen der Verkehrspolitik zwischen den Parteien Konsens erzielt werden könne. Die Politik der Verkehrsberuhigung im Rahmen der Stadterneuerung sei ein Beispiel dafür. Laut "Welt am Sonntag" seien die Städte Krefeld, Bonn und Aachen hierin die Vorreiter, Bonn gelte als vorbildlich; im ländlichen Raum komme Dellbrück dieses Prädikat zu.

Die Debatte über die Frage, ob das Auto im Verkehrssystem der Zukunft eine Rolle spiele, erübrige sich angesichts der Tatsache, daß 80 % aller Verkehrsbewegungen gegenwärtig mit dem Auto ausgeführt würden. Um die Ballungszentren zu entlasten und um den Menschen, die sich gegen das Auto entschieden hätten, einen Vorteil zu geben, bestünde die einzige Möglichkeit darin, die

Verkehrsausschuß
62. Sitzung

5.10.1989
zi-mm

Beschleunigungsmaßnahme Vorrangschaltung für den öffentlichen Personennahverkehr voranzubringen. Falls dies zureichend umgesetzt würde, könnte es völlig offenbleiben, welche Autofahrer wie lange im Stau stehen müßten. Des weiteren sei zu überlegen, ob generell geregelt werden solle, welche Straßen in den Städten von Autos nicht befahren werden dürften. Dies werde punktuell bereits verwirklicht.

Bei der Straßenpolitik in Nordrhein-Westfalen gebe es nur im Zusammenhang mit einigen konkreten Vorhaben einen Dissens:

Ein Streitpunkt sei die A 33. Die Landesregierung habe das Verfahren nicht aufgehoben und auch kein Gutachten erfunden, welches nicht nach Bundesrecht erforderlich gewesen wäre. Auch sei der Landschaftsverband Westfalen-Lippe nicht angewiesen worden, das Verfahren aufzuhalten. Die Landesregierung habe nur zur Auflage gemacht, daß die Straße nicht in Teilabschnitten, sondern nur im ganzen gebaut werde. Die einzigen Anwohner dieser Strecke, denen wirklich geholfen werden müsse, seien die Menschen in Halle. Diese müßten damit leben, daß 60 % des Verkehrs auf der alten B 68 bliebe und somit durch ihre schöne Innenstadt führe. Es wäre gut, wenn alle Parteien in diesem Raum akzeptieren würden, daß Halle unbedingt eine Ortsumgehungsstraße brauche.

Das Vorhaben Rheinquerung im Zuge der A 44 sei einer der Fälle, die nur gelöst werden könnten, wenn alle Beteiligten - drei Bürgermeister bzw. Oberbürgermeister, der Landesverkehrsminister sowie der Bundesverkehrsminister oder dessen Parlamentarischer Staatssekretär - in einen Dialog einträten. Es gehe nicht darum, ob die Maßnahme 800 Millionen DM oder 560 Millionen DM kosten werde, sondern um bestimmte Fragen zur Gestaltung der Autobahn, und diese müßten von Bund, Land, Landschaftsverband und den drei Städten zusammen erörtert werden. Das Bundesverkehrsministerium sei zum Dialog aber offensichtlich nicht bereit; mit dem Austausch von Noten sei es nicht getan. - Da die Landesregierung die Finanzförderung für diese Straße nie mit einer Erhöhung der Straßenquote verbunden habe, könne die Debatte um die Infrastrukturhilfemittel nur als "Scheindebatte" bezeichnet werden, denn weder der Bund noch das Land könnten eine Grenze ziehen, bei deren Erreichen sie sich weigern könnten, Ökologie beim Straßenbau mitzutragen. Im übrigen handle es sich um Geld, das erst im Jahr 2000 ausgegeben werde. Er, Dr. Zöpel, wäre dankbar, wenn sich auch die Opposition im Landtag darum bemühen würde, ein Gespräch zwischen dem Bundesverkehrsminister oder dessen Parlamentarischen Staatssekretär mit den betroffenen Bürgermeistern bzw. Oberbürgermeister und der Landesregierung zustande zu bringen.

Frau Thomann-Stahl hält der Minister weiter entgegen, daß die Landesregierung nur Gutachten einhole, die nach Bundesrecht aus ökologischen Gründen vorgeschrieben seien. Leider könne bei einigen Gutachten von vornherein davon ausgegangen werden, daß sie

Verkehrsausschuß
62. Sitzung5.10.1989
zi-mm

keine wesentlichen Erkenntnisse erbringen würden, z. B. bei dem Gutachten über eine finanzierbare Führung der Dübodo. Für die Verzögerung des Baues der A 44 sei nicht der Landesverkehrsminister verantwortlich, sondern die Tatsache, daß die beteiligten Städte und Behörden noch keine Linie hätten finden können, weshalb die Vorvorgängerin im Amte, Frau Funcke, das Verfahren eingestellt habe. Sicherlich sei es sinnvoller, sich auf die intelligente Gestaltung des Ruhrschnellweges zu konzentrieren, es sei aber mit den Beteiligten verabredet worden, im Zusammenhang mit der "DÜBoDo" weiter nach Lösungen zu suchen.

Die Untersuchung des "Trogas" in Bad Oeynhausen gehe auf den ausdrücklichen Wunsch der dortigen Ratsmehrheit zurück, und derartigen Ersuchen sei er, Dr. Zöpel, auch im Falle von Entscheidungen von Oppositionsparteien immer nachgekommen.

Erste "intelligente" Maßnahmen auf den Straßen des Landes würden auf der A 430 umgesetzt. Geregelt würden der Zugang zur und das Verkehrssystem auf der Straße. Es wäre sinnvoll, wenn der Ausschuß beantragen würde, hierzu einen Bericht des zuständigen Referenten oder eines Gutachters zu hören. Im Vergleich zu vielem, was in anderen Bundesländern als Fortschritt auf diesem Gebiet verkauft werde, geschehe in Nordrhein-Westfalen schon viel mehr. Die technischen Neuerungen zur Verkehrsregulierung beispielsweise, die nun auf Autobahnen im Raum Frankfurt eingeführt worden seien, existierten auf der A 4 zwischen Aachen und Köln schon längst.

Auf allgemeinen Wunsch sollte das Rahmenabkommen mit der Bundesbahn demokratisch umgesetzt werden. Aus diesem Grund hätten sich 53 einzelne Besprechungskommissionen gebildet; jeder Rat und jeder Stadtdirektor könne somit auf seiner Bundesbahnstrecke gegen die Bundesbahn ankämpfen. Im Ministerium seien damit gegenwärtig vier Beamte beschäftigt. Um staatliches Handeln aber zu bündeln, werde er, Dr. Zöpel, sich an den Verhandlungen über die Strecken, die dringend seien, selbst beteiligen. Seiner Meinung nach sei die Bundesbahn ein schwerfälliger Apparat, mit dem lokale Probleme nicht gelöst werden könnten. Beim Verkehrsverbund Rhein- Ruhr sei sie wohlweislich aus der Mitverantwortung entlassen worden, denn erfahrungsgemäß müßten die Geschäftsführer im Zweifelsfall die Entscheidungen eben doch in Frankfurt treffen lassen. Es wäre am besten, wenn die Bundesbahn weiterhin die großen Linien betriebe und der Rest regionalisiert würde.

Dies treffe auch auf den Güterverkehr zu. Falls der Ausschuß den Wunsch äußern sollte, daß die Landesregierung wie die Bundesbahn und das private Speditionsgewerbe Güterumschlagszentren einrichten solle, sollte er dazu einmal einen Sachvortrag des Speditionsgewerbes anfordern. Die Einrichtung von Güterumschlagsplätzen wäre eine Infrastrukturaufgabe, die vom Staat bisher nicht wahrgenommen worden sei, da dies bisher allein eine privatrechtliche Angelegenheit zwischen den Speditionen und der Bundesbahn sei.

Verkehrsausschuß
62. Sitzung

5.10.1989

zi-mm

Nur für den Fall, daß für die Güterumschlagszentren Grundstücke gebraucht würden, gälten die Grundstücksförderungsmöglichkeiten entweder des Wirtschaftsministers oder des Grundstücksfonds; mehr habe das Land bisher nur im Fall Duisburg unternommen, für dessen Hafen es zuständig sei. Er, Dr. Zöpel, vertrete zwar nicht die Ansicht, daß ein neuer Bereich öffentlicher Tätigkeit erfunden werden müsse, halte es aber für wert, daß über die Frage in Ruhe gesprochen werde.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) vertritt die Auffassung, es sei Aufgabe der Landesregierung, ein Konzept für die flächendeckende Versorgung des Landes mit Güterumschlagszentren zu entwickeln oder zumindest Denkanstöße dazu zu geben. Die Frage nach den Trägern sei vorläufig zweitrangig.

Minister Dr. Zöpel regt an, daß sich die Fraktionen zunächst damit befassen sollten, ob es sinnvoll sei, auf diesem Gebiet Aktivitäten zu entfalten. Danach sollten sie wieder an die Landesregierung herantreten.

Der Vorsitzende macht darauf aufmerksam, daß der gegenwärtige Landtag diese Frage aus Zeitgründen voraussichtlich nicht mehr werde entscheiden können.

Personaltitel

Abg. Dreyer (CDU) bittet um eine Erklärung zu der Einstellung einer Planstelle der Besoldungsgruppe A 13 "wegen Aufgabenzuwachses" - Seite 8 des Erläuterungsbandes zum Entwurf des Einzelplans 11 für das Haushaltsjahr 1990. Des weiteren erkundigt er sich nach den Maßnahmen des Verkehrsministers in bezug auf das Verbindungsbüro der Landesregierung in Brüssel.

Minister Dr. Zöpel antwortet, die A 13-Stelle sei erforderlich, da die nach und nach installierten "intelligenten" Systeme von einem qualifizierten Sicherheitsingenieur überwacht werden müßten.

Eine Stelle für das Verbindungsbüro in Brüssel einzustellen, sei von einigen Beamten des Ministeriums zwar angeregt worden, als Minister habe er dies jedoch gerade zum Ende einer Legislaturperiode nicht für richtig gehalten. Sein Nachfolger im Amt werde bei der Aufstellung des Stellenplans zum Haushalt 1991 sicher auf den Vorschlag des Abg. Dreyer zurückkommen.