

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

Aus der Diskussion

Zu 1: Aktuelle Viertelstunde

Thema: "Teilfinanzierung der Rheinquerung A 44 bei Ilverich
aus Strukturhilfemitteln"

Der Vorsitzende teilt mit, daß die Aktuelle Viertelstunde mit einem Schreiben der Fraktion der F.D.P. am 24. Oktober 1989 beantragt worden sei.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) ruft die Aussage des Ministers Dr. Zöpel in Erinnerung, daß er nicht prüfen wolle, ob zusätzliche Maßnahmen für die Rheinquerung der A 44 aus den Strukturhilfemitteln bezahlt werden könnten, und teilt mit, daß der Bundesverkehrsminister vor kurzem geschrieben habe, daß er gegen diese Finanzierung keine Bedenken habe. Sie fragt, ob damit zu rechnen sei, daß Minister Dr. Zöpel nach dieser Unbedenklichkeitsbescheinigung des Bundesverkehrsministers nun einer Prüfung des Vorhabens nähertrete und welche Bedingungen er stelle. Falls bekannt sei, daß der Minister eine Prüfung von vornherein ablehne, sollten die Gründe dafür dargelegt werden.

Leitender Ministerialrat Ketteniß (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) schickt voraus, daß sich der Ausschuß mit diesem Thema während seiner Sitzung beim WDR in Köln befaßt habe und übereingekommen sei, daß die Landesregierung von ihrer bisherigen Haltung nicht abgehen solle, und hebt hervor, daß über die Dringlichkeit der Rheinquerung der A 44 kein Dissens bestehe. Uneinig sei man sich lediglich über die Finanzierung einer angemessenen Ausgestaltung der Straße.

Minister Dr. Zöpel habe am 26. September 1989 dem Bundesverkehrsminister geschrieben, daß der Bund seiner Verpflichtung als Bau- lastträger für die Realisierung der Planung nach- und für die Aufwendungen zur Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft aufkommen müsse. Dem Schreiben vorausgegangen sei eine Kabinettsvorlage des MSWV und ein Beschluß des Kabinetts, der die Haltung des MSWV abgesegnet habe.

Die Strukturhilfemittel dienten dazu, notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur des Landes zu realisieren. Falls davon 200 Millionen DM für die Rheinquerung dem Bund als "Morgengabe" auf den Tisch gelegt würden, müßten Maßnahmen, für die das

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

Land zuständig sei, hintangestellt werden. Der Bundesverkehrsminister habe fernmündlich bereits signalisiert, daß er bereit sei, der Bitte des MSWV, auf Verwaltungsebene ein vorbereitendes Gespräch zu führen, zu entsprechen und zu gegebener Zeit mit Vertretern der Region und des Landes über die Planung weiter zu verhandeln.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) stellt klar, daß der während der Sitzung des Ausschusses beim WDR in Köln gefaßte Beschluß nicht einvernehmlich zustande gekommen, sondern von der SPD- und der CDU-Fraktion gefaßt worden sei, da sie daran nicht teilgenommen habe.

Natürlich dürfe das Land den Bund nicht aus seiner Verantwortung als Baulastträger entlassen, und zweifellos sei die Rheinquerung eine für den betreffenden Raum sehr bedeutende strukturpolitische Maßnahme. Da aber über die notwendigen Maßnahmen verschiedene Meinungen vertreten würden und außerdem zu hören gewesen sei, daß bis zu 300 Millionen DM weniger notwendig wären, erhebe sich die Frage, ob das MSWV auf die Rheinquerung im Zuge der A 44 verzichten werde, wenn die erforderlichen 800 Millionen DM nicht vollständig vom Bund übernommen würden, oder ob es sich mit den vom Bund zur Verfügung zu stellenden 600 Millionen DM zufrieden geben und 200 Millionen DM aus den Strukturhilfemitteln drauflegen werde.

Abg. Dreier (CDU) legt Nachdruck darauf, daß die Rheinquerung notwendig sei und daß der Baulastträger Bund diejenige Lösung finanzieren müsse, die von der Bevölkerung akzeptiert werde.

Was die Finanzierung betreffe, so müsse selbstverständlich das Strukturhilfegesetz beachtet werden: Strukturhilfemittel dürften nur für Maßnahmen eingesetzt werden, die zu bezahlen der Bund nicht verpflichtet sei. Der Bund könne nun nicht das Argument konstruieren, seine Verpflichtung als Baulastträger ende bei 570 Millionen DM. Der Landtag betröge sich selbst, würde er gestatten, daß die für andere Zwecke vorgesehenen Strukturhilfemittel für die Rheinquerung genommen werden dürften.

Abg. Böse (SPD) rekapituliert, daß sich die von der Rheinquerung betroffenen Städte Düsseldorf, Krefeld und Meerbusch zusammen mit dem Landesverkehrsminister auf eine durchsetzbare Lösung geeinigt hätten. Diese Lösung koste 800 Millionen DM, und für diesen Betrag müsse der Bund aufkommen; die Städte und die Landesregierung hätten keine Bringschuld mehr. Es sei nun Sache des Bundesverkehrsministers zu entscheiden, ob er den ganzen Betrag zur Verfügung stelle oder nicht. Er könne aber nicht herumhantieren und nur 600 Millionen DM anbieten in der Hoffnung, daß der Rest von den

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

betroffenen Städten draufgelegt werde. Würde der Landtag befürworten, daß die Rheinquerung mit Strukturhilfemitteln gebaut werde, würde eine Lawine losgetreten, denn auf die meisten Baumaßnahmen treffe das Argument, daß es sich um eine Maßnahme zur Verbesserung der Infrastruktur des Landes handle, ebenfalls zu. Auch die F.D.P.-Fraktion sollte deshalb dem Bund gegenüber hart bleiben und nicht aus der "Großen Koalition" in diesem Punkt ausscheren.

Abg. Hardt (CDU) pflichtet Abg. Dreyer darin bei, daß der Bund verpflichtet sei, seine Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur vollständig zu finanzieren. Er vermute jedoch, daß es 1995, wenn es an die Realisierung der Rheinquerung gehe, keine Strukturhilfe mehr geben werde.

Da sich die nach der Kommunalwahl gebildete neue Ratsmehrheit in Meerbusch öffentlich gegen die 800 Millionen-DM-Lösung ausgesprochen habe, sei der bisherige Konsens aufgebrochen. Dazu solle die Landesregierung Stellung nehmen.

Staatssekretär Dr. Nehrling (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) erklärt, die Landesregierung halte die Rheinquerung für notwendig und werde alles tun, um sie zu realisieren. Sie befinde sich darüber hinaus in voller Übereinstimmung mit den Ausführungen der Abg. Dreyer, Böse und Hardt, wonach verhindert werden müsse, daß dem Bund bei jeder Straßenbaumaßnahme die Möglichkeit eingeräumt würde, nur eine Billiglösung zu finanzieren und die Kosten für diejenigen Maßnahmen, die der Umweltschutz erfordere, dem Land aufbürden zu können. Bundesstraßen seien vom Bund zu bezahlen.

Dem Vernehmen nach sei aus Düsseldorf die Vorstellung geäußert worden, daß in den nächsten 10 bis 12 Jahren jährlich 20 Millionen DM aus dem Strukturfonds auf die hohe Kante gelegt werden sollten, damit zu dem Zeitpunkt, an dem mit dem Bau der Rheinquerung begonnen werde, die erforderlichen Mittel vorhanden seien. Dieser Gedanke sei abwegig, mit dem Haushaltsrecht nicht zu vereinbaren. Die Landesregierung lasse sich von den diesbezüglichen Zeitungsmeldungen nicht beeindrucken; sie werde vielmehr die von ihr beschlossene Lösung gegenüber dem Bundesverkehrsminister vertreten.

Verkehrsausschuß
63. Sitzung26.10.1989
zi-mm

Zu 2: Entwurf einer Neufassung der Verordnung über die Bestimmung der zuständigen Behörden für die Überwachung der Beförderung gefährlicher Güter

Vorlage 10/2442

Der Vorsitzende teilt mit, daß der Ministerpräsident diesen Entwurf mit Schreiben vom 3. Oktober 1989 vorgelegt habe, daß er vom Ausschuß für Arbeit, Gesundheit und Soziales am 25. Oktober 1989 zur Kenntnis genommen worden sei und daß sich der Ausschuß für Innere Verwaltung in seiner Sitzung am 26. Oktober 1989 damit befassen werde. - Er stellt fest, daß auch der Verkehrsausschuß den Entwurf zur Kenntnis genommen habe.

Zu 3: Sicherheit des regionalen Luftverkehrs

Vorlage 10/2386

Der Vorsitzende ruft in Erinnerung, daß sich der Ausschuß am 25. Februar 1988 mit dem Flugzeugabsturz, der sich am 8. Februar 1988 in Mülheim/Ruhr ereignet habe, befaßt und den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie darum gebeten habe zu berichten, sobald der Abschlußbericht des Luftfahrt-Bundesamtes in Braunschweig vorliege. Er teilt mit, daß der Bericht auf Vorlage 10/2386 zugegangen sei.

Abg. Dreyer (CDU) merkt an, daß seine Fraktion mit dem Bericht zufrieden sei, hält es für lobenswert, daß mit der Umsetzung der Sicherheitsempfehlungen bereits begonnen worden sei, und fragt, wie sichergestellt werden könne, daß "Flugzeughersteller das Flughandbuch durch Hinweise für das Verhalten in und in der Nähe von Gewittern sowie durch die Beschreibung eines Verfahrens für das Wiederaufschalten der Batterien und Generatoren nach einem Totalausfall" ergänzten und welche technischen Verfahren geschaffen würden, um ein Aufschalten der Generatoren zu ermöglichen.

Ministerialrat Meyer (Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie) erläutert, daß die Maschinen, die von Luftfahrtunternehmen eingesetzt würden, zunächst für den Verkehr zugelassen werden müßten. Im Rahmen der Verkehrszulassung durch das Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig werde geprüft, ob die Maschinen entsprechend ausgerüstet seien. Darüber hinaus prüften auch die für die Genehmigung und für die Aufsicht über ein Luftfahrtunternehmen zuständigen Behörden - im Falle von Luftfahrtunternehmen, die Luftfahrzeuge mit einer Höchstmasse über 5,7 t einsetzten, sei

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

der Bundesminister für Verkehr bzw. das Luftfahrt-Bundesamt, im Falle von Unternehmen, die Luftfahrzeuge mit einer Höchstmasse unter 5,7 t einsetzten, die Luftfahrtbehörde der Länder zuständig -, ob entsprechende Maßnahmen ergriffen worden seien.

Das MWMT habe unmittelbar nach dem Unfall auf dem Flughafen Mülheim/Ruhr die seiner Aufsicht unterliegenden Unternehmen überprüft und darauf gedrungen, daß die Luftfahrzeuge z. B. mit einem vom Bordnetz unabhängigen künstlichen Horizont, der nicht elektrisch, sondern pneumatisch angetrieben werden könne, ausgerüstet würden.

Abg. Dreyer (CDU) fragt nach, welche technischen Lösungen für Änderungen im Bordnetz denkbar seien.

MR Meyer (MWMT) erwidert, daß die Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt Empfehlungen ausgesprochen habe, nach denen z. B. Lufttüchtigkeitsanweisungen gegeben werden sollten.

Der Vorsitzende stellt fest, daß der Verkehrsausschuß den Untersuchungsbericht zur Kenntnis genommen habe.

Zu 4: 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

Zu Kapitel 08 021 TGr. 62 - Maßnahmen nach dem Strukturhilfegesetz:

Abg. Dreyer (CDU) hält es für erfreulich, daß Strukturhilfemittel in erheblicher Höhe der Luftfahrt zugute kämen, und fragt, ob es über deren Verwendung eine Übersicht gebe.

Ministerialdirigent Thomalla (Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie) äußert, eine Übersicht über die Verwendung der Strukturhilfemittel für den Bereich der Luftfahrt sei den Abgeordneten vom Ministerium übersandt worden. Für die Koordination

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

aller Maßnahmen sei jedoch der Finanzminister zuständig, und dieser habe für den Haushalts- und Finanzausschuß eine Übersicht über alle Projekte für das Jahr 1990 zusammengestellt.

Kapitel 08 021 TGr. 62 wird unverändert angenommen.

Zu Kapitel 08 080 Tit. 111 10, 119 10, 121 10, 121 20, 121 30,
124 10, 161 00, 162 00, 181 00, 182 00,
526 20 und 831 00:

Die Titel werden unverändert angenommen.

Zu Kap. 08 080 TGr. 61:

Abg. Dreyer (CDU) verweist auf Ziffer 15 der vom Ministerium übersandten entsprechenden Liste und fragt, weshalb für Sicherheitsflächen auf dem Flugplatz Mönchengladbach 2,8 Millionen DM vorgesehen seien.

Ministerialrat Briesewitz (MWMT) erläutert, daß der Betrag für die Befestigung der Verlängerung der Startbahnbreite vorgesehen sei. Diese Maßnahme solle als Konsequenz aus einem Unfall auf dem Flughafen Düsseldorf ergriffen werden. Dort sei die Startbahn auf einer Länge von 190 m befestigt worden, um zu verhindern, daß ein Flugzeug über sie hinausrolle, im Boden versacken und die Startbahn blockieren könne.

Abg. Dreyer (CDU) möchte wissen, ob daraus geschlossen werden müsse, daß auf allen Flugplätzen des Landes die Startbahnen verlängert werden müßten.

MR Briesewitz (MWMT) antwortet, daß die Maßnahme in Mönchengladbach ergriffen worden sei, weil dort als zusätzliche Sicherheit eine "Basisanlage" in Betrieb genommen worden sei.

Abg. Dreyer (CDU) fragt, ob deswegen anderes Gerät von dort starten könne.

MR Briesewitz (MWMT) verneint dies.

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

MDgt Thomalla (MWMT) verdeutlicht, daß es sich bei der Maßnahme um keine Verlängerung der Startbahn, sondern um eine Sicherheitsmaßnahme auf dem vorhandenen System handle, wie sie auf dem Flughafen Düsseldorf aufgrund der nach einem Unfall gemachten Erfahrungen realisiert worden sei. Die Maßnahme in Düsseldorf sei nicht etatisiert worden, weil sie von der Flughafengesellschaft finanziert worden sei.

Kap. 08 080 TGr. 61 wird unverändert angenommen.

Zu Kap. 08 080 TGr. 63:

Die Titelgruppe wird unverändert angenommen.

Zu Kap. 08 080 TGr. 64:

Die Titelgruppe wird unverändert angenommen.

Zu Kap. 08 080 TGr. 67:

Abg. Dreyer (CDU) richtet an den Vorsitzenden die Frage, ob dieser das Schreiben eines Petenten im Zusammenhang mit dem Flughafen Essen-Mülheim beantworten werde.

Der Vorsitzende bejaht dies und erkundigt sich bei MDgt Thomalla, wann mit einem Planfeststellungsbeschluß zum Flughafen Essen-Mülheim gerechnet werden könne.

MDgt Thomalla (MWMT) berichtet, daß die Anhörung im Planfeststellungsverfahren im Laufe des Sommers 1989 durchgeführt worden sei und gegenwärtig beim Regierungspräsidenten in Düsseldorf ausgewertet werde. Das Ministerium rechne damit, daß die Auswertung Ende des laufenden Jahres oder Anfang des Jahres 1990 vorliege und werde dann entscheiden, ob eventuell Gutachten ergänzt werden müßten. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt könne noch keine Prognose gegeben werden, wann das ganze Verfahren abgeschlossen sein werde.

Kap. 08 080 TGr. 67 wird unverändert angenommen.

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

Zu Kap. 08 080 TGr. 68:

Die Titelgruppe wird unverändert angenommen.

Der Vorsitzende bedankt sich abschließend bei den Vertretern des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie für die geleistete Arbeit.

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

Zu Kap. 11 021 Tit. 331 00:

Der Titel wird unverändert angenommen.

Zu Kap. 11 021 Tit. 883 13, 883 14 und 972 20:

Abg. Dreyer (CDU) hält es für erfreulich, daß für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans ein höherer Betrag als im Vorjahr eingestellt worden sei. Wie aus Vorlage 10/2231 hervorgehe, reiche der zur Verfügung stehende Betrag jedoch längst nicht aus: Nach Angaben der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe würden 1991 zusätzlich 46 Millionen DM und 1992 zusätzlich 40 Millionen DM erforderlich. Der eingestellte Betrag entspreche deshalb nicht den Erwartungen der CDU-Fraktion. Er, Dreyer, bitte darum, über die drei Titel in der laufenden Sitzung noch nicht abstimmen zu lassen.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) möchte wissen, worin der Unterschied in der Behandlung von Maßnahmen, die ohnehin vom Land finanziert werden müßten und die aus Strukturhilfemitteln finanziert würden, und der Maßnahme Rheinquerung im Zuge der A 44 bestehe.

Staatssekretär Dr. Nehrling (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) erläutert, die vom Bund dem Land Nordrhein-Westfalen als Strukturhilfe zugeteilte Summe diene dazu, die Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, die normalerweise vom Land finanziert würden, zu erleichtern.

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

Würden von den 776 Millionen DM Strukturhilfe 200 Millionen DM für die Rheinbrücke abgezweigt, würde das Land auf 200 Millionen DM Bundesmittel verzichten, denn die A 44 sei eine Bundesfernstraße und müßte aus den dafür zur Verfügung stehenden Mitteln des Bundes finanziert werden.

Abg. Dreyer (CDU) merkt an, daß der Bund nach dem Scheitern der "Albrecht-Initiative" die Mittel längerfristig und strukturwirksam habe anlegen wollen. Würden für die Rheinquerung Strukturhilfemittel gewährt, würde damit zugelassen, daß sich der Bund von einer von ihm originär zu leistenden Aufgabe zurückziehe. - Staatssekretär Dr. Nehrling habe mit seiner Erläuterung zugegeben, daß die Tatsache, daß im Jahr 1988 60 Millionen DM für Dachsanierungen in den Wissenschaftsetat eingestellt worden seien, ein Mißbrauch des Strukturhilfegesetzes gewesen sei.

Die Behandlung der Tit. 883 13, 883 14 und 972 20 des Kap. 11 021 wird zurückgestellt.

Zu Kap. 11 021 TGr. 64:

Abg. Hardt (CDU) erkundigt sich, ob die Mittel gemäß den vorgegebenen Programmen abfließen.

Ministerialdirigent Hilker (MSWV) bejaht dies und macht darauf aufmerksam, daß die Titelgruppe wesentlich verkleinert worden sei, weil der VRR nun einer Sonderregelung unterliege. Die Infrastrukturhilfe, die der VRR nach dem neuen Vertragssystem erhalte, sei dem Ansatz aus dem IHP angepaßt worden.

Wie sich das Gesamtpaket entwickeln werde, könne nicht vorhergesagt werden; es gelte auch die Omnibusförderung zu berücksichtigen. Das Ministerium gehe jedoch davon aus, daß es allen Ansprüchen gerecht werde und auch im Jahr 1990 nicht quotieren müsse. Anmeldungen zur Omnibusförderung würden bei den Regierungspräsidenten gesammelt und anschließend beim Ministerium kritisch geprüft.

Kap. 11 021 TGr. 64 wird unverändert angenommen.

Zu Kap. 11 470 Tit. 111 10 und 119 10:

Die Titel werden unverändert angenommen.

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

Zu Kap. 11 470 Tit. 162 00, 182 00, 331 10, 331 20 und 331 30:

Abg. Dreyer (CDU) ruft in Erinnerung, daß das Ministerium oft über die Plafonierung bei der Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs geklagt habe, und bittet um eine Erläuterung, wie es dazu komme, daß nun 48 Millionen DM mehr Gesamteinnahmen eingestellt worden seien.

MDgt Hilker (MSWV) erwidert, das Ministerium klage aus gutem Grund, denn die Plafonierung werde eines Tages sicher wieder "zuschlagen".

Nachdem der Arbeitskreis, der das GVFG-Programm jährlich abstimme, dem Drängen der Landesregierung auf mehr Programmwahrheit endlich nachgegeben habe, könne Nordrhein-Westfalen gegenwärtig einen Mittelzuwachs verzeichnen. Der Ausgleich der Mittel unter den Ländern habe sich überwiegend auf Nordrhein-Westfalen und Bayern ergossen, wo erheblich vorfinanziert worden sei. Deshalb habe in den letzten Wochen des Jahres die große Summe untergebracht werden können. Mehr als acht Jahre hätten immer dieselben Länder und die Deutsche Bundesbahn mit dem S-Bahnbau Reste produziert, was in der rollierenden Fortschreibung der Planung hätte berücksichtigt werden müssen, so daß der Anteil Nordrhein-Westfalens hätte wachsen können. Bayern und Nordrhein-Westfalen hätten nun durchgesetzt, daß nicht mehr jährlich eine Zufallsentscheidung getroffen werde, sondern daß das Programm entsprechend aufgestellt werde. Zwar werde es weiter einen Mittelausgleich geben, mit der neuen Regelung sei aber ein erster fühlbarer Schritt zur Wahrheit getan.

Die Tit. 162 00, 182 00, 331 10, 331 20 und 331 30 werden unverändert angenommen.

Zu Kap. 470 Tit. 661 00, 671 10, 671 20 und 682 00:

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) kündigt an, daß die Landesregierung in einer Ergänzungsvorlage Tit. 671 20 um 20 Millionen DM aufstocken wolle. Die Vorlage werde der Finanzminister zunächst dem Haushalts- und Finanzausschuß zuleiten.

Abg. Dreyer (CDU) teilt mit, daß der Arbeitsminister im Arbeitsausschuß in einem ähnlichen Fall zugesichert habe, daß entweder die Vorlage oder der den Ausschuß betreffende Teil rechtzeitig zur nächsten Ausschußsitzung zugehen werde. Er regt an, ebenso zu verfahren.

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) erwidert, daß die Ergänzungsvorlage zur zweiten Lesung eingebracht werde.

Der Vorsitzende spricht sich dafür aus, die Titel entsprechend dem Entwurf zu genehmigen und die Ergänzung von Tit. 671 20 im Plenum zu beschließen.

Die Tit. 661 00, 671 10, 671 20 und 682 00 werden unverändert angenommen.

Zu Kap. 11 470 Tit. 891 20:

Abg. Böse (SPD) bittet darum, die Behandlung dieses Titels zurückzustellen.

Damit besteht Einverständnis.

Zu Kap. 11 470 TGr. 61:

Abg. Böse (SPD) bittet darum, die Behandlung dieser Titelgruppe zurückzustellen.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) wünscht eine Erläuterung zu Tit. 526 61 - Sachverständige, Gerichts- und ähnliche Kosten.

Ministerialrat Busch (MSWV) legt dar, 1990 würden hauptsächlich die Verkehrszählung des VRR - dafür müßten 1,1 Millionen bis 1,3 Millionen DM bereitgestellt werden - und die Arbeiten einer mit der Entwicklung eines Informationssystems des VRR beauftragten Unternehmensgruppe fortgesetzt. Bei letzterem handle es sich um ein unterhalb der Controlling-Ebene liegendes System, das einen VRR-internen zwischenbetrieblichen Vergleich aufbaue.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) bittet weiter um eine Erläuterung zu Tit. 653 61 - Zuschuß für die Stadt Leverkusen zu dem Forschungsvorhaben "Voraussetzungen, Maßnahmen und Wirkungen eines frauenspezifischen Programms für den ÖPNV".

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

MR Busch (MSWV) erklärt, es handle sich dabei weniger um ein Forschungsvorhaben als um eine in der Praxis angewandte Untersuchung als Folge der "Ideologiediskussion", ob z. B. Nachttaxis für Frauen eingeführt werden sollten und wie der ÖPNV frauenfreundlicher gestaltet werden könne, z. B. durch mehr Platz, um Kinderwagen unterzubringen. Mit der Untersuchung sei 1987 begonnen worden, 1990 werde der Rest abgewickelt.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) äußert die Ansicht, daß das "frauenspezifische Programm" noch zu keinen Verbesserungen geführt habe.

Der Vorsitzende wirft ein, daß die Untersuchung von der Staatssekretärin für die Gleichstellung von Mann und Frau angeregt worden sei.

Abg. Jaax (SPD) hält Frau Thomann-Stahl entgegen, daß in einigen Städten bereits Konsequenzen gezogen worden seien, indem in manchen Tiefgaragen die Parkplätze in der Nähe der Kasse Frauen vorbehalten seien.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) möchte zu Tit. 682 61 wissen, weshalb für den VRR ein Ausgleich für die mit der Umweltkarte Dortmund verbundenen Aufwendungen in Höhe von 3 Millionen DM gewährt werden solle. Sie ruft in Erinnerung, daß sich der Verkehrsausschuß noch im Sommer 1989 darin einig gewesen sei, daß ein Verkehrsverbund der Tarifangleichung diene und daß dafür erhebliche Mittel ausgegeben werden müßten.

MDgt Hilker (MSWV) erläutert, im Ministerium werde die Auffassung vertreten, daß eine Maßnahme zur Steigerung der Attraktivität wie die Umweltkarte auch in einem großen Verkehrsgebiet mit Gemeinschafts- und Einheitstarif getestet und gleich eingeführt werden solle. Der VRR habe seit 1. Januar 1980 einen Gemeinschaftstarif, es sei jedoch seitdem auch eine ganze Reihe von Tests unternommen worden.

Die Maßnahme in Dortmund sei ein Sonderfall; das Angebot gelte für das Gesamtnetz der Stadt und die Deutsche Bundesbahn. Der Minister habe es jedoch auf zwei Jahre mit dem Betrag von je 3 Millionen DM begrenzt. Der Rest müsse von den örtlichen Betrieben getragen werden. Die Stadtwerke Dortmund hätten sich dazu bereit erklärt.

Der Minister mache seine Zusage von der Zustimmung des VRR in seiner jeweils geltenden Rechtsform abhängig. Die Zustimmung des VRR in seiner bisherigen Konstruktion - einer GmbH - liege noch nicht

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

vor. In der neuen Organisation - einem Zweckverband - zeichne sich aber schon die Bereitschaft ab, den Versuch im Gesamtgebiet zu unternehmen. Die Geschäftsführung der GmbH sei beauftragt worden, im Einvernehmen mit dem Zweckverband die Voraussetzungen zu klären, d. h. die Preise zu kalkulieren, die Geltungsbereiche festzusetzen und die Höhe der Mindereinnahmen zu schätzen.

Das Ministerium stehe zu seinem Angebot und werde versuchen, die Mindereinnahmen zu minimieren. Ob höhere Beträge notwendig würden, könne erst im Jahr 1990 entschieden werden, wenn Beschlüsse vorlägen.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) räumt ein, daß der VRR übertragbare Fahrkarten einführen müsse, denn dies sei wohl die einzige Möglichkeit, mehr Personen für den ÖPNV zu gewinnen. Allerdings sei es verwunderlich, daß sich der Minister und der VRR bis zum Sommer des laufenden Jahres, als die neuen Verbundverträge unterschrieben worden seien, gegen die Umweltkarte ausgesprochen hätten. Dadurch werde der Eindruck erweckt, daß die Einführung der Umweltkarte der Preis für die Unterschrift gewesen sei.

Ministerialdirigent Dr. Zemlin (MSWV) hält entgegen, die Zusage des Ministers habe mit der Unterschrift und den Dortmunder Verträgen nichts zu tun. Die Zusage, für die Einführung der Umweltkarte 3 Millionen DM in den Haushalt einzustellen, sei Ende 1987 oder Anfang 1988 gegeben worden.

Die Gründungsgeschäftsführung der VRR GmbH werde Modelle für die Einführung von Umwelttickets vorschlagen. Das Ministerium werde sich für eines der unterschiedlich teuren Modelle entscheiden und eventuell höhere Mittel beantragen und sich bemühen, den Versuch möglichst schon am Anfang verbundweit auszudehnen.

Abg. Böse (SPD) stellt fest, daß die Aussage der Frau Abg. Thomann-Stahl bezüglich übertragbarer Fahrkarten eine der wenigen positiven Äußerungen eines Mitglieds der F.D.P.-Fraktion zum ÖPNV gewesen sei. Die SPD habe sich dagegen immer für die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs eingesetzt.

Nach Auffassung der SPD-Fraktion dürften sich zwischen den Verbünden keine Inseln bilden, auf denen andere Tarife gälten. Es sei deshalb bedauerlich, daß man in Dortmund gemeint habe, die Umweltkarte im Alleingang einführen zu können. Mittlerweile sei jedoch bei allen im Dortmunder Rat vertretenen Parteien die Einsicht eingetreten, daß sie in einem größeren Rahmen eingeführt werden müsse. Es müsse nun Ziel des VRR sein, die Finanzierung dieser Maßnahme sicherzustellen und die Attraktivität des ÖPNV so zu steigern, daß mehr Verkehrsteilnehmer umstiegen. Es könne nicht angehen, daß die

Verkehrsausschuß
63. Sitzung

26.10.1989
zi-mm

Karte eingeführt werde und, nachdem sich ein Minus eingestellt habe, das Land zur Kasse zu bitten. Die vom Land bereitgestellten 3 Millionen DM sollten nur eine Starthilfe sein.

Abg. Aigner (SPD) schlägt vor, die Position dementsprechend zu formulieren.

Der Vorsitzende merkt an, daß dazu ein Änderungsantrag gestellt werden müßte.

Die Behandlung der TGr. 61 des Kap. 11 470 wird zurückgestellt.

Zu Kap. 11 470 TGr. 62:

Abg. Dreyer (CDU) erinnert daran, daß seine Fraktion 1988 im Zusammenhang mit der "Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn über deren Beitrag zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs" und dem Strukturhilfegesetz Anträge gestellt habe, und fragt, ob noch keine Auswirkungen abzusehen seien, die sich im Haushalt niederschlägen.

MDgt Hilker (MSWV) erklärt, die Auswirkungen würden sich nur teilweise in der TGr. 62 niederschlagen.

Abg. Dreyer (CDU) erkundigt sich, wer z. B. die Beseitigung von Bahnübergängen auf der Strecke Rheda-Wiedenbrück - Warendorf finanziere.

MDgt Hilker (MSWV) antwortet, daß hierfür teilweise Mittel für den Städtebau eingesetzt würden.

Ministerialrat Wever (MSWV) legt dar, daß ein Gutachten in Auftrag gegeben worden sei, das die Frage beantworten solle, ob die genannte Strecke durch die Beseitigung von Bahnübergängen schneller gemacht werden könne. Erforderlich seien dafür 15 Millionen DM. Erst anhand des Gutachtens könne entschieden werden, ob die Bahnübergänge beseitigt würden. Das Land habe sich schon in der Rahmenvereinbarung bereit erklärt, das Drittel der Kosten, für die die Deutsche Bundesbahn zuständig sei, zu übernehmen.

Kap. 11 470 TGr. 62 wird unverändert angenommen.

Zu Kap. 11 470 TGr. 63:

Die Titelgruppe wird unverändert angenommen.

Zu Kap. 11 470 TGr. 64:

Abg. Dreyer (CDU) beantragt, die Behandlung dieser Titelgruppe zurückzustellen.

Damit besteht Einverständnis.

Zu Kap. 11 470 TGr. 65, 66, 67, 68, 69 und 71:

Die Titelgruppen werden unverändert angenommen.

Zu Kap. 11 490 TGr. 72:

Die Titelgruppe wird unverändert angenommen.

Zu Kap. 11 490 Tit. 881 10 und 881 20:

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) äußert zu Tit. 881 10, daß die Stadt Hamm dem Vernehmen nach ihren Anteil für den Ausbau des Hafens nicht finanzieren könne, so daß vermutlich mehr staatliche Mittel erforderlich würden.

Abg. Hemmer (SPD) teilt mit, daß die Stadt Hamm auf den Ausbau des Hafens dränge; noch sei aber nicht geklärt, welchen Anteil der Bund an der Finanzierung übernehmen werde. Das Land sei mit dem Bund deswegen im Gespräch.

Abg. Kampmann (CDU) verweist auf die Antwort der Landesregierung auf eine von ihm zu diesem Thema gestellte Anfrage und merkt an, daß es dazu unterschiedliche Auffassungen gebe.

MDgt Hilker (MSWV) legt dar, daß zwischen dem Ausbau des Kanals und des Hafens unterschieden werden müsse. Die Landesregierung habe die Stadt, was den Hafen angehe, auf die Förderung zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur verwiesen. Der Bund sei lediglich für den Kanal, eine Bundeswasserstraße, zuständig. Es werde einvernehmlich nach den vorhandenen Verträgen gebaut.