

Verkehrsausschuß

Protokoll

47. Sitzung (nicht öffentlich)

18. August 1994

Düsseldorf - Haus des Landtags

11.30 Uhr bis 12.55 Uhr

Vorsitzender: Abgeordneter Jaax (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

1 Aktuelle Viertelstunde zu dem Thema

**Hinweisschilder landwirtschaftlicher Direktvermarkter an außer-
und überörtlichen Straßen**

Auf Antrag der Fraktion der SPD

1

Staatssekretär Westermann erstattet Bericht.

Daran schließt sich eine Diskussion an.

2 Gesetz über die Feststellung eines Nachtrags zum Haushaltsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1994 (Nachtragshaushaltsgesetz 1994)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 11/7300

Vorlage 11/3122

Zuschrift 11/3452

5

Nach Einführung durch StS Westermann und Diskussion stimmt der Ausschuß dem Nachtragshaushalt 1994 mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU bei Abwesenheit des Vertreters der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN zu.

3 Verschiedenes

-

Einstimmig beschließt der Ausschuß, die Sitzung am 8. Dezember 1994 auf dem Flughafen Köln/Bonn abzuhalten.

* * *

Die Vermutung des **Abgeordneten Hunger (SPD)**, daß in der Übergangszeit keine Fahnder nach solchen Schildern auf die Straße geschickt würden, sondern daß das Thema sachlich aufgearbeitet werde, bestätigt **StS Westermann**.

2 Gesetz über die Feststellung eines Nachtrags zum Haushaltsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1994 (Nachtragshaushaltsgesetz 1994)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/7300
Vorlage 11/3122
Zuschrift 11/3452

Vorsitzender Jaax verweist auf den Antrag Frau Thomann-Stahls (Vorlage 11/3122), Vertreter der Landschaftsverbände zu einem Fachgespräch über die Auswirkung der Mittelkürzungen im Straßenbau in die heutige Ausschußsitzung zu laden. Dies sei vom Ausschuß zu beschließen. Er selbst habe keine Veranlassung gesehen, von sich aus tätig zu werden, denn ihm seien die Argumente der Landschaftsverbände hinreichend bekannt.

Abgeordneter Tschoeltsch (F.D.P.) schickt voraus, er vertrete seine erkrankte Kollegin Thomann-Stahl und habe nicht um die Gepflogenheiten des Ausschusses im Umgang mit solchen Anträgen gewußt; andere Ausschüsse wären einem solchem Anliegen im Vorfeld gefolgt. Eine Anhörung wäre nur in der heutigen Sitzung sinnvoll gewesen.

Abgeordneter Hemmer (SPD) folgert aus den Ausführungen Herrn Tschoeltschs, daß der Antrag zurückgezogen sei. - Er legt dar, seiner Fraktion sei die Situation der Landschaftsverbände bekannt, und zwar nicht nur aus deren jüngsten Schreiben. Für sie sei auch in dieser Frage der Minister Gesprächspartner. Sie lehne deshalb den Antrag Frau Thomann-Stahls ab.

Abgeordneter Dreyer (CDU) hält dagegen, er habe den Ausführungen Herrn Tschoeltschs nicht entnommen, daß der Antrag zurückgezogen sei. Vielmehr habe Herr Tschoeltsch bedauert, daß die Landschaftsverbände nicht schon im Vorfeld eingeladen worden seien. Dies bedauere auch er; denn da die Programme von den Landschaftsverbänden umgesetzt würden, wäre es sinnvoll gewesen, diese Informa-

tionsmöglichkeit ohne formellen Beschluß des Ausschusses zu nutzen. Seine Fraktion habe deshalb, als die Ablehnung der SPD-Fraktion erkennbar geworden sei, schon Erkundigungen eingeholt. Der Nachtragshaushalt könne nun nur auf der Basis dieser Informationen behandelt werden.

Abgeordneter Tschoeltsch (F.D.P.) erklärt, er betrachte den Antrag als ruhend. Da er von Frau Thomann-Stahl gestellt worden sei, wolle er ihn nicht zurückziehen. Nachdem aber die Kürzungen auch in den nächsten Monaten noch aktuell sein würden, rege er an, doch noch einmal darüber nachzudenken, ob es nicht sinnvoll sei, die Landschaftsverbände und auch die Kommunen und die Wirtschaft anzuhören. Er werde dies mit seiner Kollegin erörtern.

Staatssekretär Westermann merkt an, selbstverständlich stehe auch das Ministerium in engem Kontakt mit den Landschaftsverbänden. Er werde im folgenden auf deren Stellungnahmen zu den Vorschlägen des Ministeriums eingehen.

Er schickt voraus, bekanntlich sei die Haushaltslage des Landes äußerst angespannt. Die Kürzungen zu Lasten der Landschaftsverbände seien deshalb nicht Ausdruck von Willkür, sondern der Mittelknappheit. Die Ursachen: Schon 1994 habe sich das Land mit 2,7 Milliarden DM an der Finanzierung des Fonds "Deutsche Einheit" beteiligt. Ab 1995 würden durch die Einbeziehung der neuen Bundesländer in den Länderfinanzausgleich die Leistungen des Landes auf 5,3 Milliarden DM steigen. Dieser Betrag stehe auf absehbare Zeit für die Politik des Landes und der Kommunen nicht zur Verfügung.

Aufgrund dieser Tatsache habe das Haushaltsjahr 1993 mit einer absoluten Haushaltssperre aller disponiblen Ausgaben geendet. Schon am 25. Januar 1994 sei eine weitere, nämlich eine 10%ige Haushaltssperre aller disponiblen Haushaltsstellen der Hauptgruppen 6 und 8 erlassen worden, die erst nach Vorlage der neuen Steuerschätzungen im Mai aufgehoben worden sei. Seit Beginn des Jahres 1994 sei Ministerium und Landschaftsverbänden bekannt, welche Herausforderungen 1994 auf sie zu kämen.

Insgesamt sei in den Nachtragshaushaltsentwurf 1994 eine globale Minderausgabe in Höhe von 650 Millionen DM eingestellt worden. Dieser Betrag sei während des laufenden Jahres einzusparen, wenn der Landtag dies beschließe. Die globale Minderausgabe lasse sich in zwei Komponenten aufschlüsseln: Ein Teilbetrag in Höhe von 150 Millionen DM befinde sich wie in den letzten Jahren im Einzelplan 20, 500 Millionen DM würden erstmals in den Einzelplänen direkt eingestellt. Die Erwirtschaftung liege somit in der Verantwortung jedes einzelnen Ressorts. Wegen des hohen Anteils der nicht gebundenen Investitionsausgaben müsse das Ministeri-

um für Stadtentwicklung und Verkehr rund 20 % der ressortgebundenen globalen Minderausgabe in Höhe von 500 Millionen DM = 98,4 Millionen DM tragen.

Die Schwerpunkte des Nachtragshaushalts:

1. Strukturpolitische Hilfen des Landes für die vom Rückgang in der Stahlindustrie besonders betroffenen Regionen
2. Zwangsläufige Mehrausgaben in einer Reihe von Leistungsbereichen
3. Etatisierung der Veräußerung von Landesbeteiligungen
4. Haushaltspolitische Maßnahmen zur Deckung der Mehrausgaben

Der Verkehrshaushalt erhalte im Nachtrag 1994 Zusatzmittel zur Aufstockung der Mittel für die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG in Höhe von 15 Millionen DM aufgrund der unvorhersehbar gestiegenen Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen für das Semester-Ticket.

Ferner seien zusätzliche Verpflichtungsermächtigungen bei den Infrastrukturmaßnahmen nach dem GVFG zu veranschlagen, um die Kontinuität der GVFG-Förderung und des Mittelabflusses insbesondere der Bundesmittel zu wahren. Mittlerweile sei auch geklärt, daß die GVFG-Mittel des Bundes im Zusammenhang mit der Bahnreform in der ursprünglichen Größenordnung von 6,28 Milliarden DM aufrechterhalten blieben, so daß entsprechende Verpflichtungsermächtigungen in den Haushalt eingestellt werden müßten.

Darüber hinaus habe der Verkehrshaushalt Beiträge zur Finanzierung des Nachtrags zu leisten. Das Ministerium müsse zum einen die diesmal einzelplanscharf zugeteilte globale Minderausgabe erwirtschaften. Zum anderen sei es durch die vorzeitige Rückzahlung von Gesellschafterdarlehen in Höhe von 122,9 Millionen DM durch die Flughafen Düsseldorf GmbH tangiert. Die Einnahme aus dieser Rückzahlung werde im Einzelplan 20 veranschlagt. Nach dem ausgebrachten Haushaltsvermerk dürfe sie nur für Strukturhilfen eingesetzt werden.

Die Erwirtschaftung des auf den Einzelplan 15 entfallenden Anteils an der globalen Minderausgabe in Höhe von 98,4 Millionen DM erfordere Einsparungen in allen Bereichen des Gesamthaushalts, damit auch des Komplementärhaushalts; bei den

- komplementären Landesmitteln zur GVFG-Förderung,
- Planungskostenzuschüssen im Stadtbahnbau,
- Planungskostenzuschüssen im Bundesfernstraßenbau 17,3 Millionen DM,

- Mitteln für die Unterhaltung und Instandsetzung von Landesstraßen 10,7 Millionen DM
- Landesstraßenbauinvestitionen insgesamt 28 Millionen DM, davon 20 Millionen DM im Landesstraßenausbauplan.

Quer durch die Haushaltstitel des Einzelplans 15 seien Einsparungen in der Größenordnung von teilweise 10 %, teilweise 7 % erforderlich, die es umzusetzen gelte.

Der Nachtragshaushalt verpflichte das Ministerium, 98,4 Millionen DM einzusparen. Er verpflichte nicht dazu, einzelne Beträge bei einzelnen Haushaltspositionen einzusparen; insofern seien die Einsparbeträge Anhaltspunkte, Planzahlen für die Abwicklung des Haushalts. Im Laufe des weiteren Haushaltsvollzugs würden alle Beträge überprüft und gegebenenfalls Verlagerungen von Einsparungen vorgenommen.

Folgende Kürzungen im Straßenbereich seien vorgesehen:

- Planungskostenzuschüsse beim Bundesfernstraßenbau, Ansatz 1994 173 Millionen DM, minus 10 % = 17,3 Millionen DM
- Unterhaltung und Instandsetzung von Landesstraßen, Ansatz 1994 153,1 Millionen DM, minus 7 % = 10,7 Millionen DM
- Landesstraßenbauinvestitionen, Sparvolumen 28 Millionen DM, verteilt auf:
 - Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen - UA-I-Mittel -, vom Ansatz 1994 60,3 Millionen DM minus 4,18 Millionen DM
 - Um- und Ausbau von Landesstraßen, Maßnahmen unter 5 Millionen DM - UA-II-Mittel -, vom Ansatz 1994 56 Millionen DM minus 4 Millionen DM
 - Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans, vom Ansatz 1994 200 Millionen DM minus 20 Millionen DM

Die Landschaftsverbände hätten die Kürzungen im Straßenbau in ihren Stellungnahmen als dramatisch bezeichnet, allerdings differenzierten sie. Der Landschaftsverband Rheinland halte eine 10%ige Kürzung seines Anteils am Ausbauplan für mit dem Bedarf vereinbar, da nicht damit zu rechnen sei, daß mehr als 90 Millionen DM ausgegeben würden. Der Landschaftsverband Westfalen habe sich ähnlich geäußert. Beide Landschaftsverbände hielten zusätzliche Einsparungen im Landesstraßenausbauplan für denkbar.

In Hinblick auf die Erhaltungsinvestitionen sehe der Landschaftsverband Rheinland Probleme in der Substanzerhaltung. Die Verkehrssicherheit könne zwar noch aufrechterhalten werden, aber aufgeschobene Deckenerneuerungen an Straßen, Rad- und Gehwegen könnten 1994 nicht mehr begonnen werden.

Beim Um- und Ausbau von Maßnahmen unter 5 Millionen DM fürchte der Landschaftsverband Rheinland, daß Kürzungen hauptsächlich die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten und den Radwegebau trafen, daß die Erwartungen, die die Haushaltsansätze geweckt hätten, nicht befriedigt werden könnten, daß neue Vorhaben nicht begonnen werden könnten und neue Maßnahmen wie Kurvenbegradigungen und die Beseitigung von Unfallschwerpunkten aufgeschoben werden müßten. Der Landschaftsverband Westfalen habe die Sorge geäußert, daß Kürzungen wegen eingegangener Verpflichtungen im Herbst zu Liquiditätsengpässen führten; diese könnten zu Lasten des Ausbauplans aber gedeckt werden.

Kürzungen bei der Unterhaltung und Instandsetzung von Landesstraßen halte der Landschaftsverband Rheinland für nicht verkraftbar. Er befürchte die Gefährdung der Verkehrssicherheit, Stilllegungen von Fahrzeugen und Geräten, sogar die Reduzierung des Winterdienstes und Einschränkungen bei der Beseitigung von Abfällen und bei Kehr- und Schälarbeiten. Laut Landschaftsverband Westfalen könne eine Kürzung nur teilweise durch Standardreduzierung aufgefangen werden. Er befürchte, daß Leistungskürzungen bei der Gehölzpflege und der baulichen Unterhaltung unumgänglich würden und es zu Problemen im Personalbereich komme.

Am kontroversesten sei über die Planungsmittel für den Bundesfernstraßenbau - UA-III-Mittel - diskutiert worden. Laut Landschaftsverband Rheinland würde sich die Kürzung der Planungsmittel um 8,1 Millionen DM besonders dramatisch auswirken. Diese Position sei verständlich, denn sie tangiere die Haushaltswirtschaft der Landschaftsverbände direkt und verdeutliche deren Eigeninteresse. Die ursprünglich zugewiesenen Mittel seien beim Landschaftsverband Rheinland bis auf wenige Millionen DM durch Personalkosten und Aufträge an Ingenieurbüros gebunden. Wenn Kürzungen zu besorgen seien, könnten keine neuen Aufträge vergeben werden, und personalwirtschaftliche Maßnahmen würden notwendig. - Der Landschaftsverband Rheinland weise allein 97 Millionen DM für Personalkosten in der Straßenbauplanung aus. Beim Landschaftsverband Westfalen sei die Relation ähnlich. Auch dieser weise darauf hin, daß Kürzungen bei den Planungsmitteln mit dem Bauvolumen des Bundes für 1994/95 und Folgejahre kaum vereinbar seien und daß auch bei ihm an Fremdaufträgen gespart werden müsse.

Das Ministerium nehme die Argumente der Landschaftsverbände ernst, es hinterfrage sie aber auch kritisch. Dazu folgende Anmerkungen und Bewertungen:

Erstens. Wie die Stellungnahmen der Landschaftsverbände bestätigten, sei schon der Haushaltsplan 1994 eng bemessen gewesen. Die Umsetzung der globalen Minderausgabe im Einzelplan 15 und im Straßenbaubereich sei nicht leicht, sie erfordere große Anstrengungen und ein hohes Maß an Flexibilität in der Haushaltsabwicklung und -steuerung. Die Landschaftsverbände seien jedoch seit Jahresbeginn informiert, die Kürzungen träfen sie nicht unvorbereitet.

Zweitens. Haushaltsplan und Nachtragshaushaltsplan 1994 zeigten, daß Wünschenswertes, gar Notwendiges nicht gemacht werden könne, soweit möglich gestreckt werden müsse.

Drittens. Es bestehe Übereinstimmung, daß die Kürzungen nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit auf den Straßen gehen dürften. Deshalb würden die Kosten für Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Landesstraßen sehr sorgfältig im Auge behalten. Soweit erforderlich werde dafür gesorgt, daß die globale Minderausgabe nicht im vollen Umfang zum Tragen komme.

Viertens. Nach eindeutiger Aussage der Landschaftsverbände bestehe im Landesstraßenbauplan ein gewisses Maß an Flexibilität.

Fünftens. Im Hinblick auf die Planungskostenzuschüsse für die Bundesfernstraßen - UA-III-Mittel - seien in der Argumentation der Landschaftsverbände gewisse haushaltseigene Interessen nicht zu übersehen. Für Bundesfernstraßenplanungen seien den Landschaftsverbänden 1992 noch 129,5 Millionen DM zugewiesen worden. 1993 sei auf 173 Millionen DM aufgestockt worden. Für das Ministerium sei deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb 1994 eine Reduzierung um 10 % auf 155,7 Millionen DM zu einem Planungsnotstand führen solle. Trotz Kürzung stünden 1994 noch deutlich mehr Mittel zur Verfügung als 1992.

Es sei auch nicht gerade feiner Umgang mit Partnern, wenn die Planungen von Projekten, die das Land für dringlich und prioritär erachte, als vom Auftragsstopp bedroht dargestellt würden. Der Landschaftsverband Rheinland habe dafür zum Beispiel die Rheinquerung der A 44 bei Ilverich genannt. Der Landschaftsverband Westfalen habe sich auf die Umweltstudie und den Neubeginn des Planfeststellungsverfahrens für die B 474 n Datteln - Waltrop bezogen. Wenn so demonstrativ die dem Gesetzgeber am Herzen liegenden Fälle herausgestrichen würden, dränge sich der Eindruck auf, daß hier mit dem Zaunpfahl gewunken werde, um eigene Interessen durchzusetzen.

Im Sinne einer fairen Partnerschaft werde das Ministerium gemeinsam mit den Landschaftsverbänden prüfen, welche bisherigen Planungen dringlich seien und welche geschoben und gestreckt werden könnten. Entscheidend sei, daß alle dringend notwendigen Maßnahmen, auch diejenigen, die als Überhang für umzuver-

teilende Bundesmittel realisiert werden müßten, rechtzeitig geplant würden und daß das Land für die in den Jahren ab 2000 ansteigenden Mittel Vorsorge treffe. Das Land werde sicherstellen, daß im laufenden Jahr mit der Planung der A 44 begonnen werden könne. Die Vorplanung dafür koste 4,8 Millionen DM, die Hälfte werde noch 1994 erforderlich. Es werde ferner dazu beitragen, daß weitere Vorratsplanungen für die Zeit ab dem Jahr 2000 vorangetrieben würden und daß die Mittel im Länderausgleich, die durch Nichtgebrauch in anderen Bundesländern oder durch Umverteilung Nordrhein-Westfalen zustünden, umgesetzt würden.

Im übrigen werde das Ministerium den Haushalt in enger Abstimmung mit den Landschaftsverbänden und dem Verkehrsausschuß fahren, um bei Bedarf angemessen reagieren zu können. Das Haushaltsjahr 1994 sei schwierig, aber dennoch zu bewältigen.

Abgeordneter Tschoeltsch (F.D.P.) zitiert aus einem Schreiben eines Landschaftsverbands, das Frau Thomann-Stahl von einem SPD-Kollegen erhalten habe, daß die mit Erlaß vom 8. Juni 1994 verfügte Kürzung der Zuweisungen für UA-I-Mittel auf 29,2 Millionen DM real fast zu einer Halbierung gegenüber 1985, die Kürzung der Zuweisungen für UA-II-Mittel auf 29,1 Millionen DM real zu einer Schrumpfung um ca. 60 % gegenüber 1985 führten.

Er frage und bitte die Landtagsverwaltung, rechtlich zu prüfen, ob dieser Erlaß - den er im Detail nicht kenne - durch das Haushaltsrecht gedeckt sei. Einschränkungen könne nämlich nur der Finanzminister in begründeten Fällen vornehmen, die anderen Ministerien hätten sich an dem Haushalt zu orientieren, den der Gesetzgeber aufgestellt und verabschiedet habe. Seiner Meinung nach dürften keine Kürzungen verfügt werden, solange der Haushalt nicht verabschiedet sei.

Im übrigen sei die F.D.P.-Fraktion nicht damit einverstanden, daß über die globale Minderausgabe derart massiv in Titeln gekürzt werde. Sie lehne den Nachtragshaushalt ab.

Abgeordneter Dreyer (CDU) äußert, er bewerte die Frage der UA-III-Mittel etwas anders als der Staatssekretär. Auf der Basis des WIBERA-Gutachtens habe sich der Ausschuß vor zwei Jahren darauf geeinigt, daß das Land die UA-III-Kosten für Bundesfernstraßen, die Landschaftsverbände die UA-III-Kosten für Landesstraßen trügen. Der CDU-Fraktion wäre es seinerzeit lieber gewesen, wenn mit den Landschaftsverbänden eine Interessenquote verabredet worden wäre mit Verantwortung sowohl für die Landes- als auch für die Bundesstraßen. Er halte es für einen Verstoß gegen Treu und Glauben, wenn nun im Nachtragshaushalt die Mittel für die

Planungen von Bundesfernstraßen gekürzt würden. Die 173 Millionen DM seien schließlich Ergebnis der Verständigung, daß dieser Betrag als echte Kosten anfalle.

Die CDU-Fraktion habe die alte Regelung, an die Investitionskosten anzuknüpfen, nicht mehr für vernünftig gehalten, weil durch Wünsche anderer viele Gutachten erforderlich seien und Planungen in den Papierkorb wanderten. Die Fragwürdigkeit dieses Anknüpfungspunktes sei durch die in den nächsten Jahren zurückgehenden Investitionsmittel des Bundes deutlich zutage getreten. Das Land müsse sich darauf einstellen, daß es über die Bauraten hinaus zurückfließende Mittel aus den Ostländern verkraften müsse. Auch könne jeder aus der Tatsache, daß von den 17,1 Milliarden DM, die für den Straßenbau in Nordrhein-Westfalen in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt worden seien, im ersten Zehnjahreszeitraum nur rund 3,7 Milliarden DM zur Verfügung stünden, schließen, welche Anforderungen nach dem Jahr 2000 auf das Land zukämen.

Bei der aus der Sicht der CDU-Fraktion unüberlegten Aktion des Herrn Scholle, alle 58jährigen Bediensteten der Landschaftsverbände in den Ruhestand zu schicken, habe Minister Kniola den Landschaftsverbänden versichert, daß es bei den zugesagten 173 Millionen DM bleibe, und zwar unabhängig davon, wie sich die Baumittel in den nächsten Jahren entwickelten. Um so betrüblicher sei es nun für die Landschaftsverbände, daß von ihnen erwartet werde, Planungen aus kommunalen Mitteln zu finanzieren. - Die Kürzung könne das letzte Wort nicht sein. In Westfalen seien 2, im Rheinland 14 Bundesfernstraßenmaßnahmen betroffen.

Besonders dramatisch würden die Auswirkungen auf die Unterhaltung. Was der Landschaftsverband Rheinland dazu ausführe, sei schlüssig. Wenn die Zahlen des Jahres 1985 zugrunde gelegt würden, könne die Konsequenz nur Substanzvernichtung sein.

Die CDU-Fraktion bleibe bei ihrer Auffassung, daß in den Anstrengungen zum Ausbauplan nicht nachgelassen werden dürfe. Die SPD-Fraktion sollte alle Gelegenheiten nutzen, im Bereich UA-III für Veränderungen zu sorgen. Hier seien Kürzungen nicht verkraftbar.

Die Eingriffe des nordrhein-westfälischen Verkehrsministers in Etatpositionen seines Haushalts seien im übrigen viel dramatischer als die von diesem beklagte Entwicklung auf seiten des Bundes.

Abgeordneter Hunger (SPD) stellt fest, Einsparungen vornehmen zu müssen, sei immer mißlich. Für besonders schmerzlich halte er, wenn ein laufender Haushalt durch einen Nachtragshaushalt reduziert werden müsse. Aber man müsse sich nun der Realität stellen: Der Verkehrshaushalt sei mit fast 100 Millionen DM von der

globalen Minderausgabe in Höhe von 650 Millionen DM betroffen. Darüber hinaus zahle das Land 1994 über 3 Milliarden DM, 1995 über 5 Milliarden DM in den Finanzausgleich, Beträge, die in erster Linie in Investitionen in den neuen Bundesländern fließen. Damit leiste Nordrhein-Westfalen den größten Beitrag eines Bundeslandes.

Es diene der Sache nicht, wenn CDU und F.D.P. einerseits die öffentlichen Hände zum Sparen aufriefen, sich andererseits vornehm zurückzögen, wenn ihr Verantwortungsbereich tangiert sei.

Die SPD-Fraktion lege Wert darauf, daß alle vom Staatssekretär genannten Positionen gegenseitig deckungsfähig seien. Die Landesregierung sei aufgefordert, den Haushalt gemeinsam mit den Landschaftsverbänden verantwortungsbewußt zu vollziehen, um die Schwierigkeiten zu verhindern, auf die beide Landschaftsverbände - zum Teil sicher zu Recht - aufmerksam gemacht hätten. Unabdingbar sei die Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf den Straßen des Landes trotz der Kürzungen. Da niemand vorhersehen könne, wie der Winter 1994/95 werde und welche Kosten für die Unterhaltung der Straßen dafür erforderlich würden, sei bei der Bewertung der vom Staatssekretär aufgelisteten Positionen Flexibilität angesagt.

Er halte es für müßig, eine Diskussion darüber zu beginnen, wer die richtige Einsparpolitik betreibe. Auch der Bund stehe vor Haushaltsproblemen; Milliarden DM für Planungen und den Bau von Bundesfernstraßen seien dem Rotstift zum Opfer gefallen und bis ins Jahr 2001 zurückgestellt worden. 30 Millionen DM Planungskostenzuschüsse des Bundes stünden im Haushaltsplan 1994 trotz 10%iger Kürzung immerhin 150 Millionen DM des Landes gegenüber. Damit müßten entsprechende Planungen im Jahr 1994 durchgeführt werden können.

Die SPD-Fraktion stimme den Vorschlägen der Landesregierung zu. Er bitte die anderen Fraktionen, es nicht zu einer politisch geschürten Konfrontation zwischen Landschaftsverbänden und Landesregierung kommen zu lassen. Im Interesse der Sache müsse versucht werden, die Situation so gut wie möglich zu bewältigen.

Abgeordneter Dreyer (CDU) erwidert auf die letzte Bemerkung Herrn Hungers, daß solche Maßnahmen politisch begründbar sein müßten, halte er für in Ordnung. Herr Hunger habe aber wahrscheinlich "parteiegoistisch" gemeint, und dies weise er, Dreyer, für seine Fraktion zurück. Da die Kürzungen im Einzelplan 15 nicht gleichmäßig verteilt seien, habe er den Eindruck, man sei nach dem Kalkül vorgegangen, Kürzungen im Straßenbau würden von der SPD-Klientel eher hingenommen als im Städtebau.

Bei den UA-III-Mitteln stehe das Land gegenüber den Landschaftsverbänden im Wort. Diese müßten sich auf die Geschäftsgrundlage verlassen können, daß ihnen die Mittel voll erstattet würden. Gestritten werden dürfe nicht mehr über den Grundsatz, sondern nur noch darüber, was angemessen sei. 173 Millionen DM seien als Ersatz der Aufwendungen festgelegt, und dabei müsse es bleiben.

StS Westermann äußert gegenüber Herrn Dreyer, es habe dem Ministerium kein Vergnügen bereitet, die Kürzungsvorschläge zu erarbeiten. Die Einsparungen seien unumgänglich geworden, man habe jedoch Wert auf ein insgesamt zufriedenstellendes Ergebnis gelegt und insbesondere darauf geachtet, daß die Sicherheit auf den Straßen des Landes gewährleistet bleibe. Mit der Tatsache, daß die alten Bundesländer von der Substanz zehrten, weil in den neuen neue Straßen gebaut werden müßten, werde man noch einige Jahre leben müssen. Die Landesregierung sei gefragt, diesen Prozeß zu gestalten, nicht, sich in die Ecke zu setzen und zu weinen.

Auch habe das Kalkül, daß es in der Öffentlichkeit unterschiedliche Wahrnehmungsfähigkeiten für bestimmte Themen gebe, keine Rolle gespielt. Städtebaumittel könnten nicht umgeschichtet werden, sie stünden als Einsparungsmasse nicht zur Verfügung, denn dabei handle es sich um GFG-Mittel. Aus dem Verkehrshaushalt kämen als zu kürzende Mittel allein die Straßenbau- und die GVFG-Mittel in Betracht. Das Ministerium garantiere aber, daß alle notwendigen Maßnahmen auch realisiert würden.

Zu den Äußerungen Herrn Tschoeltschs - der den Saal bereits verlassen hat - sagt er, das Ministerium habe die Landschaftsverbände Anfang 1994 von der seinerzeitigen Haushaltssperre unterrichtet. Es habe ihnen ferner am 8. Juni 1994 mitgeteilt, daß die Landesregierung den Nachtragshaushalt mit der globalen Minderausgabe beschlossen habe und daß die Einsparmaßnahmen unter dem Vorbehalt der Verabschiedung des Nachtragshaushalts durch den Landtag stünden. Insofern würden die formellen Pflichten eingehalten. Die Stellungnahmen der Landschaftsverbände seien wohl sehr pointiert, aus ihren Angeboten zu Gesprächen lasse sich aber auf Verständnis und weitere faire Zusammenarbeit schließen.

Daß die UA-III-Mittel von allen am dringlichsten seien, könne er nicht nachvollziehen. Oberste Priorität bleibe die Gewährleistung der Sicherheit auf den Straßen des Landes; denn niemals ließe sich eine Gefährdung der Sicherheit damit rechtfertigen, daß man alle Mittel in die Planung gesteckt habe.

Obwohl sich die Haushaltsslage von Bund und Land nicht unterscheide, behandle das Land die Landschaftsverbände auch bei den Kürzungen besser als der Bund. Dieser reduziere seinen Anteil - 3 % der tatsächlich getätigten Investitionen, die

immer nachträglich gegeben würden - in Anlehnung an die sich rückläufig entwickelnden Investitionsausgaben wie folgt:

1992	33,4 Millionen DM
1993	33,1 Millionen DM
1994	26,1 Millionen DM
1995	23,7 Millionen DM

Er kritisiere dies nicht. Wenn die CDU-Fraktion aber der Landesregierung vorwerfe, sie behandle ihre Partner schlecht, müsse dies für den Bund, der zudem einen bedeutend kleineren Beitrag leiste, genauso gelten.

Die Investitionsmittel des Bundes würden 1993 von 686 Millionen DM bei den Hauptbautiteln auf 377,3 Millionen DM im Jahr 1999 gekürzt. Das Land reagiere mit einer einmaligen 10%igen Kürzung von 17 Millionen DM, wobei dies die mittelfristige Perspektive sei. Eine weitere Reduzierung der Bundesmittel bedeute, daß der Ansatz des Landes für Planungsmittel gemessen an den Investitionskosten wieder ansteige, während die Planungsmittel des Bundes parallel mit der Entwicklung der Investitionsmittel zurückgingen.

Das Ministerium werde dafür sorgen, daß alle wichtigen Maßnahmen geplant und die baufähigen umgesetzt und daß die Umschichtungsmittel in Nordrhein-Westfalen verbaut werden könnten. Für die finanzielle Abwicklung bestünden gewisse Spielräume beim Fahren des Haushalts. Dabei würden Deckungsfähigkeit und Flexibilität bis zum letzten genutzt. Er denke, daß das Ministerium in Abstimmung mit den Landschaftsverbänden Konsens erreiche.

Abgeordneter Dreyer (CDU) beantragt, dem federführenden Haushalts- und Finanzausschuß gegenüber zu erklären, daß der Verkehrsausschuß den Nachtragshaushalt ablehne.

Vorsitzender Jaax trägt zur Abstimmung nach, Abgeordneter Tschoeltsch habe ihm mitgeteilt, daß seine Fraktion den Nachtragshaushalt ablehne.

gez. Jaax
Vorsitzender