

Verkehrsausschuß

Protokoll

56. Sitzung (nicht öffentlich)

12. Januar 1995

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 16.15 Uhr

Vorsitzender: Abgeordneter Jaax (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

**1 Gesetz über die Bereitstellung, den Betrieb und die Finanzierung
des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen
(ÖPNV-Gesetz NW)**

Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 11/5155

in Verbindung damit:

**Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennah-
verkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personen-
nahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NW)**

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/7847
Vorlagen 11/3360, 11/3383
Ausschußprotokoll 11/1411

1

Allgemeine Aussprache mit Minister Kniola.

Im Laufe der Diskussion wird der Gesetzentwurf der Fraktion der GRÜNEN zurückgezogen.

Die Fraktionen kommen überein, ihre Änderungsanträge rechtzeitig vor der abschließenden Beratung am 9. Februar 1995 untereinander auszutauschen.

2 Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/7738
Zuschrift 11/3589

5

Allgemeine Aussprache mit Minister Kniola und weiteren Vertretern des Ministeriums.

Der Ausschuß kommt überein, den Gesetzentwurf in den Plenarsitzungen im März zu verabschieden.

3 Zeitlich vorgezogene Netzschlüsse im Autobahnbau für das Ruhrgebiet

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/7307 (2. Neudruck)
Vorlagen 11/3193, 11/3364

9

Nach kurzem Bericht des Ministers Kniola wird der Antrag mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und des Vertreters der F.D.P. abgelehnt.

4 Verkehrsmanagement durch Telematiksysteme

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/6646
Vorlagen 11/2843, 11/3053

10

Nach Diskussion mit Minister Kniola kommt der Ausschuß auf Vorschlag des Abgeordneten Herder (SPD) überein, den Antrag wieder zu behandeln, wenn das Thema Telematiksysteme wieder aktuell wird.

5 Auch in Zukunft: Mit dem Auto in die Stadt

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/6647

12

Nach kurzer Diskussion wird der Antrag gegen die Stimme des Vertreters der F.D.P. abgelehnt.

Zum Berichterstatter wird Abgeordneter Jaax (SPD) benannt.

**6 Besserer Verkehrsfluß durch die Einführung von zusätzlichen Sonder-
spuren**

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 11/7713
Vorlage 11/3450

13

Nach Diskussion mit Minister Kniola kommt der Ausschuß überein, zu dem Antrag eine gemeinsame Beschlußempfehlung zu erarbeiten.

7 Einsatz des VT 610 "Pendolino" auf der Eifelstrecke Köln - Euskirchen - Trier

Zuschrift 11/3898

Auf Antrag der Fraktion der F.D.P.

16

Der Ausschuß nimmt einen Bericht Minister Kniolas zur Kenntnis.

8 Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 1994

Vorlage 11/3483

Auf Antrag der Fraktion der CDU

17

LMR Schäfer (MSV) erstattet Bericht. Daran schließt sich eine Diskussion mit Minister Kniola an.

9 Semesterticket und Parkraumbewirtschaftung an den Hochschulen

Auf Antrag der Fraktion der CDU

20

GL'in Dr. Kramme (MWF) erstattet einen Zwischenbericht. Daran schließt sich eine Diskussion mit Minister Kniola an.

10 Entwurf einer Verordnung zur Änderung von Verordnungen über die Bestimmung zuständiger Behörden nach dem Gefahrguttransportrecht und dem Gesetz zu dem Übereinkommen über sichere Container

Vorlage 11/3548

Ohne Diskussion wird das Benehmen hergestellt.

11 Berichtigung zu APr. 11/1438

24

Nächste Sitzung: 9. Februar 1995

* * *



Aus der Diskussion

Vorsitzender Jaax begrüßt insbesondere die neuen an die Stelle der Abgeordneten **Aigner (SPD)** und **Böse (SPD)** tretenden ordentlichen Ausschußmitglieder **Jansen** und **Wirtz**, wünscht alles Gute für das neue Jahr und teilt mit, daß Abgeordneter **Hunger** neuer verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Fraktion und Abgeordneter **Herder** dessen Stellvertreter sei.

1 **Gesetz über die Bereitstellung, den Betrieb und die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen (ÖPNV-Gesetz NW)**

Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 11/5155

in Verbindung damit:

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NW)

Gesetzentwurf der Landesregierung.
Drucksache 11/7847
Vorlagen 11/3360, 11/3383
Ausschußprotokoll 11/1411

Auf Vorschlag des **Abgeordneten Hunger (SPD)** einigt sich der Ausschuß darauf, die Einzelberatung in der nächsten Sitzung aufzunehmen, nachdem die Fraktionen ihre Änderungsanträge untereinander ausgetauscht haben.

In der allgemeinen Aussprache erinnert **Abgeordnete Nacken (GRÜNE)** daran, daß in der Anhörung die kommunalen Spitzenverbände am meisten Kritik am Finanzvorbehalt geäußert hätten. So sehr verständlich das Interesse der Kommunen an der Übernahme der Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr sei, so verständlich sei angesichts ihrer finanziellen Situation auch die Befürchtung, das Wagnis sei zu groß. Ihrer Meinung nach wäre es ein Drama, wenn das grundsätz-

56. Verkehrsausschuß

12.01.1995

lich positive Ziel der Regionalisierung scheitern müßte, weil die Landesregierung die erforderlichen Mittel nicht garantieren könne.

Es läge im Interesse des Landtags, wenn das Land zumindest für eine Übergangszeit weiterhin Verantwortung trüge. Sie denke dabei nicht an Landeseisenbahnen, sondern etwa an die Gründung einer Gesellschaft, die die Kommunen, die mit der neuen Aufgabe noch nicht zu Rande kämen, berate. Das Ministerium allein wäre dazu personell wohl nicht in der Lage.

Den Gesetzentwurf ihrer Fraktion Drucksache 11/5155 ziehe sie zurück. Er sei vorgelegt worden, als bestimmte Sachverhalte noch nicht geklärt gewesen seien. Die Punkte, die den GRÜNEN wichtig seien wie Qualitätsstandards und Pflichtaufgabe würden in Änderungsanträgen zum Gesetzentwurf der Landesregierung wieder eingebracht.

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola erwidert Frau Nacken, der Finanzvorbehalt bezüglich des Schienenpersonennahverkehrs sei Ergebnis der Beratungen innerhalb der Landesregierung. Hier könne er den Finanzminister gut verstehen, denn dieser Vorbehalt gehe auf bundesgesetzliche Regelungen zurück. Die zwischen Bund und Ländern verabredete neue Aufgabenteilung im Schienenpersonennahverkehr müsse finanziell wie beschlossen dotiert werden. Keines der Länder sehe in seinem Landesgesetz vor, daß es in die Finanzierungslücke springe, sollte der Bund die Grundregeln des Eisenbahnneuordnungsgesetzes auf einmal außer Kraft setzen. Insofern sei die Übernahme der Aufgabe Schienenpersonennahverkehr durch die Städte und Gemeinden kein Problem des Landes. Die kommunalen Spitzenverbände hätten hingegen den Finanzvorbehalt für die originären Landesleistungen gemeint, und diese beträfen den ÖPNV.

Die Finanzierungsregelung für den ÖPNV sei nach sorgfältiger Überlegung und Beratung in den Gesetzentwurf aufgenommen worden, weil die Landesregierung sie in der gegenwärtigen Situation für notwendig erachte. Ein Leistungsgesetz für diesen Teilbereich halte sie nicht für sinnvoll, denn eine gesetzliche Verpflichtung löste die Automatik aus, daß erst das Gesetz und dann der Haushalt verändert werden müßten. Aber auch wenn kein Finanzvorbehalt festgeschrieben würde, wäre in diesem Teil keine größere Rechtssicherheit vorhanden, schließlich könne die Parlamentsmehrheit, die den Haushalt gestalten könne, auch Leistungsgesetze ändern; in der letzten Legislaturperiode sei dies mehrmals der Fall gewesen. Für die vorgebrachten Argumente habe er insoweit wohl Verständnis, rechtlich sei diese Diskussion aber ohne Bedeutung.

Nordrhein-Westfalen unternahme im Vergleich zu den anderen Flächenländern außerordentlich große Anstrengungen: Die Komplementärfinanzierung des Landes für

56. Verkehrsausschuß

12.01.1995

den ÖPNV werde von keinem übertroffen. In einigen Ländern werde der komplementäre Anteil zum Teil mit dem Gemeindefinanzierungsgesetz verrechnet, zum Teil werde er aus den Eisenbahnneuordnungsmitteln refinanziert. Die nordrhein-westfälische Landesregierung - der Finanzminister eingeschlossen - wolle aus originären Landesmitteln das GVFG weiter komplementieren. Dies sage er mit einem gewissen Stolz.

In Kenntnis der großen Diskussion über die Festschreibung der Höhe der Komplementärmittel des Landes unabhängig von den Veränderungen des GVFG bitte er, die noch junge Geschichte des GVFG mit zu bedenken. Von Anfang an sei klar gewesen, daß die Erhöhung befristet sei; die Frist sei infolge der Diskussion um ein Jahr verlängert worden. Es habe sich dabei um den Ausgleich zum einen für den Wegfall von Strukturhilfemitteln, zum anderen für die Übernahme der Leistungen der Bundesbusdienste in § 45 a PBefG gehandelt. Für letztere müsse das Land künftig jedes Jahr mehr als 100 Millionen DM an §-45-a-Leistungen erbringen, welche früher Sache des Bundes gewesen seien, durch die Erhöhung des GVFG nun aber als kapitalisiert betrachtet würden. Mit diesem Thema habe sich auch der Vermittlungsausschuß befaßt.

Auf Frau Nackens Feststellung, daß das Land für eine Übergangszeit noch Verantwortung tragen sollte, verweist der Minister auf die Zeitpunkte der Verabschiedung des Gesetzes im Landtag - März 1995 -, der Rechtswirksamkeit und damit im Zusammenhang der Gründung der Verbände - 1995 - sowie der Erstellung der Nahverkehrspläne und der Übernahme des Schienenpersonennahverkehrs - 1. Januar 1998. Bisher sei ihm von niemandem ernsthaft vorgetragen worden, daß die Zeit bis zum 1. Januar 1998 nicht reiche, um sich auf die neue Situation einzustellen. Eine Alternative wäre die hessische Regelung, wonach mit der DB AG vertraglich vereinbart werden solle, daß der Schienenpersonennahverkehr nicht zum 1. Januar 1998, sondern vier weitere Jahre später übernommen werden müsse. In der Zwischenzeit bliebe es beim Status quo. In Hessen werde ein entsprechender Gesetzentwurf mit großer Wahrscheinlichkeit in der laufenden Legislaturperiode nicht mehr zustande kommen; das Land Nordrhein-Westfalen wolle durch die zügige Verabschiedung des Gesetzentwurfs den neuen Aufgabenträgern aber rechtzeitig Sicherheit geben und sie mit einer klaren Finanzdisposition in die Lage versetzen, mit der neuen Situation fertig zu werden.

Da er die Notwendigkeit, die neuen Aufgabenträger zu beraten, gleichermaßen sehe, seien Millionen in den Haushalt eingestellt worden, Mittel, die für andere Investitionen im ÖPNV nicht mehr zur Verfügung stünden und bei denen es sich nicht um einmalige, sondern um jährliche Zuwendungen handle. Damit müsse es jeder schaffen, sich so beraten zu lassen, daß er sachgerecht entscheiden könne.

56. Verkehrsausschuß

12.01.1995

Abgeordneter Langen (CDU) bringt vor, aus der Sicht seiner Fraktion sei noch immer offen, ob eine andere Organisationsform als die des Zweckverbandes gewählt werden könne. Die Stellung der kreisangehörigen Gemeinden müßte genauer definiert und die Höhe der Komplementärmittel des Landes gesetzlich verankert werden. Ferner sei im Gesetz nicht festgeschrieben, daß der Verkehrsausschuß bei der Aufstellung der ÖPNV-Bedarfspläne zu beteiligen sei.

Abgeordneter Hunger (SPD) äußert Verständnis für die Position der kommunalen Spitzenverbände, für die Bewältigung des ÖPNV, insbesondere für dessen Verbesserung im ländlichen Raum, mehr Geld zu haben. Im Interesse einer ehrlichen Diskussion bitte er aber zu bedenken, daß zusätzliche Mittel nur durch Umschichtungen im Verkehrsetat aufgebracht werden könnten. Eine Verschiebung der Prioritäten zu Lasten des Straßenbaus, wie sie von den GRÜNEN in der Presse gefordert werde, könne es aber ebensowenig geben wie den Vorschlägen des Städtetages gefolgt werden könne, daß das Land die Leistungen zwar nicht bestelle, aber bezahle mit der Folge, daß es bald keine Kontrolle mehr darüber hätte, was es bezahle.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) betont, sie fordere zusätzliche Beratung durch Externe, um die Probleme zu verhindern, die im Zusammenhang mit der Strecke Neuss - Kaarst - Mettmann aufgetreten seien. Den neuen Aufgabenträgern müsse das landespolitische Interesse vor Augen geführt werden, und ihnen müßten die Möglichkeiten aufgezeigt werden, die zu einem Konsens führen könnten.

Der Minister habe zwar formal recht mit der Aussage, daß die Finanzierung von Schienenpersonennahverkehr und öffentlichem Personennahverkehr getrennte Bereiche seien. Die anstehende Reform sollte aber gerade dazu dienen, beides in einem Konzept zu integrieren - die Schiene als Rückgrat, alles andere zur Unterfütterung.

Abgeordneter Wächter (CDU) hält Frau Nacken entgegen, ein Ziel der Regionalisierung sei, den Kommunen Kompetenz und Verantwortung zu übertragen. Er sehe in den für Beratung zur Verfügung gestellten Mitteln eine großzügige Morgengabe, mit der alle es schaffen könnten, ihre Konzepte aufzustellen.

Mit der Forderung, die Landesmittel festzuschreiben, wolle seine Fraktion erreichen, daß der ÖPNV, wo dies möglich sei, gestärkt, daß aber mindestens der Status quo gehalten werde. Sie meine die Festschreibung dessenen, was bisher als Ausgleichsförderung des Landes gewährt werde, um Rechtssicherheit, Planungssicherheit und Transparenz in den Kommunen zu garantieren. Wenn dies gewährleistet sei, sei sie auch mit dem Zusatz "nach Maßgabe des Haushalts" zufrieden.

56. Verkehrsausschuß

12.01.1995

Minister Kniola versichert Herrn Wächter, niemand in der Landesregierung denke daran, die Fördersätze für die Aufgabenträger zu verändern. Es bleibe bei den gegenwärtigen Fördersätzen. Das Verhältnis zwischen Landes-, Bundes- und kommunaler Leistung sei in der Landesregierung nicht strittig. Zu der Forderung, die vom Städtetag vorgetragen worden sei, könne er nicht ja sagen. Wenn das Begehren der CDU-Fraktion aber sei, das, was bisher in Richtlinien fixiert sei, mit Gesetzesrang zu versehen, sei er gern bereit, darüber nachzudenken.

2 **Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen**

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/7738
Zuschrift 11/3589

Vorsitzender Jaax schickt voraus, der Ausschuß sollte sich auch zu der Entwicklung eine Meinung bilden, daß einige Städte vor die Verwaltungsgerichte gezogen seien, um die Beteiligung der Straßenbaulastträger an den Kosten für die Einleitung der Schmutzwässer von Bundes- und Landesstraßen in die städtischen Kanäle zu erreichen.

Abgeordneter Hemmer (SPD) greift diesen Aspekt auf, verweist auf die Zuschrift 11/3589 der kommunalen Spitzenverbände und richtet an den Minister die Bitte, dem Ausschuß die Frage, ob es nicht möglich sei, daß sich die Landschaftsverbände bzw. der Bund an diesen Kosten sowie an denjenigen für die Unterhaltung der Kanäle, die bisher von den Kommunen allein getragen würden, beteiligten, bis zur nächsten Ausschußsitzung schriftlich zu beantworten.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) stellt in diesem Zusammenhang fest, nach § 9 Abs. 3 des Gesetzentwurfs müßten sich die Straßenbaulastträger einmalig, nicht dauerhaft an den Kosten beteiligen, wie das bei allen Bürgerinnen und Bürgern der Fall sei, die Abwässer dauerhaft einleiteten. Die Landschaftsverbände könnten sich damit der Verantwortung entziehen, die Kosten blieben bei den Kommunen hängen. Die Bürger müßten sich zu Recht fragen, weshalb sie hier ungleich behandelt würden.