

Verkehrsausschuß

Protokoll

6. Sitzung (nicht öffentlich)

17. Januar 1991

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 16.10 Uhr

Vorsitzender: Abgeordneter Jaax (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1991 (Haushaltsgesetz 1991)

Drucksache 11/800

Vorlagen 11/230, 11/248, 11/274, 11/275, 11/295

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

und

Aussprache über den Einführungsbericht des Ministers zur Luftverkehrspolitik in der 11. Legislaturperiode des Landtags Nordrhein-Westfalen

Ausschußprotokoll 11/105

und

Fortentwicklung des Flugverkehrs in Nordrhein-Westfalen

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/612

1

Diskussion mit Minister Kniola.

Zum Personalhaushalt des Einzelplans 15 werden keine Anmerkungen gemacht.

Der Antrag der F.D.P.-Fraktion Drucksache 11/612 wird aufgrund der Zusage des Ministers, die Fortschreibung des Luftverkehrskonzepts im Laufe des Jahres 1991 vorzulegen, für erledigt erklärt.

2 Neuordnung der Schulferien

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/573

22

Der Ausschuß beschließt, dem Antrag zuzustimmen und die Beurteilung der dort vorgeschlagenen Maßnahmen dem federführenden Ausschuß für Schule und Weiterbildung zu überlassen.

Verkehrsausschuß

17.01.1991

6. Sitzung

zi-sz

Seite

3 Beitrag Nordrhein-Westfalens zur Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre

Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN
Drucksache 11/548

in Verbindung damit

**Energiesparland Nordrhein-Westfalen - mit intelligenter
Energienutzung und drastischer Einsparung die Klimakatastrophe
verhindern helfen**

Antrag der Fraktion der SPD
Drucksache 11/608

und

Kampf gegen den Treibhauseffekt

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/613

23

Der Ausschuß kommt überein, sich mit den Anträgen erneut zu befassen, wenn die Landesregierung Auskünfte über Untersuchungen zu diesem Thema geben kann.

4 Vereinbarung über die interregionale Kooperation zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Region Wallonie

EG-Vorlage 11/8

25

Der Ausschuß nimmt die EG-Vorlage zustimmend zur Kenntnis.

Verkehrsausschuß

17.01.1991

6. Sitzung

zi-sz

Seite

5 Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und Verfahren für Zivilluftfahrzeuge (Bundesratsdrucksache 802/90)

Vorlage 11/229

25

Der Ausschuß nimmt die Vorlage zustimmend zur Kenntnis.

6 Ausbaukonzept für die Ruhr-Sieg-Strecke

Schreiben der Abgeordneten Thomann-Stahl (F.D.P.)
(s. Anlage 1)

26

Mitteilung des Ministers Kniola.

7 Planung der A 44 (DüBoDo)

Schreiben der Abgeordneten Nacken (GRÜNE) (s. Anlage 2)

27

Bericht des Ministers Kniola.

Nächste Sitzung: 31. Januar 1991

Aus der Diskussion

Vor Eintritt in die Tagesordnung gibt Vorsitzender Jaax seiner Betroffenheit über den Ausbruch des Krieges Ausdruck.

Er gratuliert Frau Thomann-Stahl im Namen des gesamten Ausschusses zum freudigen Ereignis und überreicht ihr einen Blumenstrauß.

Abgeordneter Dreyer (CDU) beantragt, den Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Neuregelung der Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Köln/Bonn von der Tagesordnung abzusetzen, da seine Fraktion die Sammlung von Unterlagen, die der Minister dazu dem Ausschuß übersandt habe, noch nicht habe durcharbeiten können, und ihn in der ersten Ausschußsitzung nach den Haushaltsberatungen wieder zum Gegenstand der Tagesordnung zu machen.

Abgeordneter Böse (SPD) erklärt sich damit einverstanden und fügt hinzu, daß in diesem Zusammenhang noch viele Gespräche, u. a. mit von einer Nachtflugbeschränkung Betroffenen, geführt werden müßten. Falls dies bis zu dem von Abgeordnetem Dreyer vorgeschlagenen Termin geschehen sei, könne der Ausschuß erneut darüber beraten; im gegenteiligen Fall bitte er, Böse, darum, daß sich die Fraktionen absprechen.

1 **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1991 (Haushaltsgesetz 1991)**

Drucksache	11/800
Vorlagen	11/230, 11/248, 11/274, 11/275, 11/295
Einzelplan 15	- Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

und

Verkehrsausschuß
6. Sitzung

17.01.1991
zi-mm

**Aussprache über den Einführungsbericht des Ministers zur Luftverkehrs-
politik in der 11. Legislaturperiode des Landtags Nordrhein-Westfalen**

Ausschußprotokoll 11/105

und

Fortentwicklung des Flugverkehrs in Nordrhein-Westfalen

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/612

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola führt in Ergänzung seiner schriftlichen Haushaltsrede (Vorlage 11/248) aus:

Der Verkehrshaushalt macht den größten Teil des Einzelplans 15 aus. Sein Anteil beträgt 1991 über 84 %.

Die Ausgaben bleiben gegenüber dem Vorjahr fast unverändert. Sie betragen 1990 2,363 Milliarden DM, 1991 betragen sie 2,416 Milliarden DM. Die geringfügige Steigerung von 52,9 Millionen DM = 2,2 % ist u. a. auf eine Zuweisung zur Kapitalausstattung der Flughafen Düsseldorf GmbH in Höhe von 58,2 Millionen DM zurückzuführen. Dem stehen Einnahmen in gleicher Höhe aus der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums am Startbahnsystem auf dem Düsseldorfer Flughafen an die Flughafen GmbH gegenüber.

In den einzelnen Aufgabenbereichen öffentlicher Personennahverkehr, Luftfahrt, Schifffahrt, kommunaler Straßenbau und Landesstraßenbau ergeben sich folgende wesentliche Änderungen; ich nenne nur wenige Schwerpunkte:

ÖPNV: Die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PersBefG steigen insbesondere aufgrund der anstehenden Kostensatzerhöhungen um 46 Millionen DM auf 269 Millionen DM. Im Verkehrsausschuß hat in den letzten Jahren ja Einigkeit darüber bestanden, daß die Kostensätze angeglichen werden müssen. Im übrigen haben die Nahverkehrsunternehmen einen gesetzlichen Anspruch darauf, daß wir zeitgleich eine entsprechende Erhöhung vornehmen.

Verkehrsausschuß
6. Sitzung

17.01.1991
zi-mm

Für Zuweisungen an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sind für die Einführung des "Ticket 2000" Mehrausgaben in Höhe von 14 Millionen DM ausgewiesen. Diese zum Ausgleich von Mindereinnahmen veranschlagte Einführungshilfe wird in den Folgejahren kontinuierlich, und zwar nach unserer Vorstellung linear, auf Null hin abgebaut.

Beim S-Bahnbau und den GVFG-Mitteln ergibt sich nach dem Haushaltsplanentwurf jeweils ein leichter Rückgang. Er ist u. a. durch Änderungen in dem vom Bund aufgestellten Programm bedingt.

Beim S-Bahn-Titel gehen die Ausgaben um 5,1 Millionen DM, bei den GVFG-Mitteln des Bundes um 1 Million DM, bei den Landesmitteln um 3,35 Millionen DM zurück. Der Rückgang bei den Landesmitteln folgt zum einen aus der Reduzierung der Bundesfinanzhilfen, zum anderen aus der Beendigung des sogenannten Vorfinanzierungsmodells für einige Stadtbahnbaumaßnahmen und aus Minderaufwendungen für Maßnahmen unterhalb der Bagatellgrenze. Nach der Fortschreibung des GVFG-ÖPNV-Programms durch den Bund ist jedoch davon auszugehen, daß der Rückgang bei den GVFG-ÖPNV-Mitteln des Bundes 1991 ca. 9 Millionen DM betragen wird.

In diesem Zusammenhang möchte ich meine Aussage, die ich am 6. September 1990 vor dem Verkehrsausschuß gemacht habe, wiederholen: Ich habe die Absicht, in den kommenden Jahren ein gleichbleibendes Mittelvolumen für das ÖPNV-Programm sicherzustellen. Dafür werde ich erforderlichenfalls GVFG-Straßenbaumittel zu den GVFG-ÖPNV-Mitteln über den bisherigen Umfang von 15 % hinaus umschichten. Damit wir auf einen Betrag von 57 Millionen DM insgesamt kommen, ist bei einem Rückgang der Bundesmittel in Höhe von rund 9 Millionen DM im Jahr 1991 eine Umschichtung von 17,8 % erforderlich. Würden es 15 % bleiben, wie es gesetzlich geboten ist, hätten wir nur einen Betrag von 48 Millionen DM.

Im Laufe des Haushaltsvollzugs und in den Folgejahren noch stärker wird uns folgendes Problem beschäftigen:

Da die anderen Alt-Bundesländer in der Vergangenheit die ihnen zur Verfügung gestellten Mittel nicht verbaut haben, sind die Mittel zu unseren Gunsten umgeschichtet worden. Wir hatten einen Umschichtungszugewinn von 15 Millionen DM. Wir werden auch in diesem Jahr im Laufe des Haushaltsvollzugs auf die Entwicklung achten und uns bemühen, eine entsprechende Umschichtungsquote bzw. eine weitere Inanspruchnahme der Umschichtung vom Straßenbau zum ÖPNV zu erreichen.

Verkehrsausschuß
6. Sitzung

17.01.1991
zi-mm

1992 und in den folgenden Jahren sieht die Sache etwas komplizierter aus, denn die Bundesmittel werden weiter zurückgehen. Wir werden auch dann versuchen auszugleichen. Ich kann dazu noch keine Zahlen nennen. Wir müssen sehen, daß im Bereich des kommunalen Straßenbaus nach GVFG auch die ÖPNV-relevanten Beschleunigungsprogramme finanziert werden und daß wir unsere Aussage "Vorrang für Beschleunigung" nicht konterkarieren, indem wir im ÖPNV-Titel etwa zugunsten des Stadtbahnbaus umschichten und dadurch den von uns allen gewollten Beschleunigungstitel reduzieren.

Ich werde Ihnen im Verlauf des Jahres das Programm vorstellen, das wir im Rahmen des kommunalen Straßenbaus für 1991 vorsehen, und im Rahmen dieses Programms ausdrücklich ausweisen, welcher Anteil des kommunalen Straßenbaus für die Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV vorgesehen ist. Diese Anmerkung erscheint mir wichtig, denn wir kommen sonst in eine Diskussionsschieflage. Man darf nicht die Bezeichnung der Titel miteinander vergleichen und dabei übersehen, daß beim kommunalen Straßenbau ÖPNV-relevante Investitionsvorhaben sind, die als Ausgaben für den ÖPNV gerechnet werden müßten.

Luftfahrt: Für den Ausbau von Flugplätzen stehen 1991 10 Millionen DM zur Verfügung, hinzu kommen 3,4 Millionen DM Strukturhilfemittel. Im ZIN-Programm - veranschlagt im Haushalt des Wirtschaftsministers - stehen außerdem für den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück 15 Millionen DM aus Strukturhilfemitteln zur Verfügung.

Wie es in Münster/Osnabrück weitergeht, kann ich nicht sagen, denn weder die Landesregierung noch die Medien haben Kenntnis darüber, ob die Strukturhilfemittel des Bundes fortgesetzt werden. Gerüchtweise habe ich gehört, daß sie gestrichen werden sollen, aber niemand weiß, wann und ob vollständig. Von einer drastischen Reduzierung der Strukturhilfemittel wäre zwar der Haushalt 1991 nicht berührt, wohl aber die große Baumaßnahme Abfertigungsgebäude des Flughafens Münster/Osnabrück. In diesem Fall würden wir, der Ausschuß eingeschlossen, mit den Verantwortlichen am Flughafen und mit den Anteilseignern in eine neue Diskussion eintreten. Diese haben ihre Überlegungen ja vor dem Hintergrund der möglichen Finanzierungsquelle Strukturhilfe angestellt.

Schifffahrt: Die Zuweisungen für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle gehen in Anpassung an die Ausgaben des Bundes um 4,8 Millionen DM auf 27,7 Millio-

Verkehrsausschuß
6. Sitzung

17.01.1991
zi-mm

nen DM zurück. Das hängt damit zusammen, daß große Baumaßnahmen nun abgeschlossen sind. Bis zum Abschluß einer vertraglichen Vereinbarung mit dem Bund über die Fortsetzung des Ausbauprogramms bleibt ein Betrag von 1,15 Millionen DM zunächst gesperrt. Er ist insbesondere für die Maßnahme in Hamm vorgesehen. Sobald die Vereinbarung zustande gekommen ist, werden wir beim Haushaltsausschuß einen Antrag auf Entsperrung stellen. Die Ausgaben für die Baumaßnahmen am Mittellandkanal bleiben mit 25 Millionen DM unverändert.

Kommunaler Straßenbau: Dafür stehen wie im Vorjahr 470,7 Millionen DM zur Verfügung. Hiervon sollen 1991, wie bereits ausgeführt, 57,9 Millionen DM zugunsten des ÖPNV umgeschichtet werden.

Die Mittel für die Unterhaltung und Instandsetzung der Landesstraßen steigen um 6,5 Millionen DM auf 141,8 Millionen DM. Wir haben diese Steigerung vorgenommen, weil die Kommunen und vor allem die Landschaftsverbände einen erheblichen Bedarf sahen.

Bei den drei Investitionstiteln für den Landesstraßenbau gehen die Ausgaben einschließlich der Strukturhilfemittel von 370,1 Millionen DM 1990 auf 358,4 Millionen DM 1991 zurück. Dies liegt zum einen daran, daß weniger Strukturhilfemittel zur Verfügung stehen, zum anderen daran, daß das Ministerium für die 14 Millionen DM Einführungshilfe für das "Ticket 2000" einen großen Ausgleich in seinem eigenen Haushalt finden mußte. Dieser Ausgleich war nur an dieser Stelle möglich. Ich weiß, daß dies eine schmerzliche Reduzierung ist, wir halten sie aber für vertretbar, zumal die 14 Millionen DM nicht auf Dauer festgeschrieben sind, sondern linear abgebaut werden sollen. Wir hoffen, daß wir dann eine dem Abbau entsprechende Aufstockung vornehmen können.

Abgeordneter Dreyer (CDU) bringt vor, von der vom Minister angesprochenen Kontinuität in den Haushaltsansätzen könne keine Rede sein. Seit Anfang der 80er Jahre seien insbesondere die Investitionen deutlich zurückgegangen. Den Aufgaben Sicherung und Erhaltung des Straßennetzes, deren Bedeutung der Ministerpräsident schon in seinen Regierungserklärungen der Jahre 1980 und 1985 hervorgehoben habe, könne man damit nicht gerecht werden.

Natürlich beklage auch die CDU-Fraktion die Tatsache, daß der Bund seine Ziele außer beim Neubau von Bundesautobahnen nicht eingehalten habe. Selbst nach

Verkehrsausschuß

17.01.1991

6. Sitzung

zi-mm

Ansicht des Bundesverkehrsministers könne die Höhe der Investitionsmittel mit den gewachsenen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und mit dem Wirtschaftswachstum nicht Schritt halten.

Nordrhein-Westfalen weiche von den Notwendigkeiten allerdings viel drastischer ab. Das Minus an Investitionsmitteln betrage bei der Luftfahrt 21,3 %, bei der Schifffahrt 8,3 %, beim Straßenbau 5,6 % und beim ÖPNV, den der Minister immer besonders herausstelle, 0,5 %. Angesichts der Baupreisentwicklung wären Steigerungsraten angebracht gewesen.

Die CDU-Fraktion habe kein Verständnis dafür, daß die Einführungshilfe für das "Ticket 2000" aus den Investitionstiteln für den Landesstraßenbau genommen werde, denn die Kraftfahrzeugsteuereinnahmen flössen ebenfalls in den Gesamthaushalt. Auch wenn die Kraftfahrzeugsteuereinnahmen nicht für die Finanzierung von Landesstraßen eingesetzt werden müßten, mache ein Vergleich deutlich, daß Nordrhein-Westfalen mit anderen Bundesländern nicht Schritt halten könne: Das Land Niedersachsen habe 1989 von 1 Milliarde DM Kraftfahrzeugsteuereinnahmen 879 Millionen DM für Landesstraßen investiert, Nordrhein-Westfalen nur 751 Millionen DM, obwohl sein Straßennetz wesentlich größer sei. Bayern habe von 1,6 Milliarden DM Kraftfahrzeugsteuereinnahmen 1990 1,3 Milliarden DM für Staatsstraßen investiert.

Daß der Minister die Maßnahmen für den gesamtdeutschen Verkehrswegeplan (Vorlage 11/295) nicht in Frage gestellt habe, sei erfreulich. Alle neuen Maßnahmen, die er angemeldet habe, aber auch weitere, seien notwendig. Da der Minister angekündigt habe, den Ausschuß bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans 1992 bis 2000 zu beteiligen, sollte dieses Thema in der Ausschußsitzung nach den Haushaltsberatungen zum Gegenstand der Tagesordnung gemacht werden, damit gegebenenfalls weitere Maßnahmen nachgemeldet werden könnten.

Vorsitzender Jaax sichert zu, daß dieses Thema in die Tagesordnung der Sitzung am 31. Januar aufgenommen werde.

Abgeordneter Dreyer (CDU) fährt fort, daß im Hinblick auf die fortschreitende Integration Europas und die deutsche Einheit Schlußfolgerungen sowohl für den Bundesfernstraßenbau als auch für den Landesstraßenbau gezogen werden müßten. Daß sich der Minister in seiner schriftlich vorgelegten Haushaltsrede dafür

ausgesprochen habe, daß der Schienenverkehr begünstigt werden müsse und daß alle Anstrengungen unternommen werden müßten, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu verbessern, könne die CDU-Fraktion nur unterstreichen. Wenn es darum gehe, die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen, sei die CDU-Fraktion gewiß dabei. Beispielsweise liege Nordrhein-Westfalen im Hinblick auf Güterverkehrszentren zurück.

Die Bedeutung der Straße werde vom Minister offenbar unterschätzt. Die "verhängnisvolle" Linie seines Vorgängers im Amt dürfe er nicht fortsetzen. Was dieser in der Verkehrspolitik des Landes angerichtet habe, werde sich erst in einigen Jahren auswirken. Die halbe Milliarde, die vor dem Landtag vergraben werde, sei sicher eine schöne Sache, Rosinen in der Ballung führten jedoch dazu, daß im ländlichen Raum nichts geschehe, und auf diese Weise könne manche Ortsumgehung nicht gebaut werden.

Die CDU-Fraktion sei darüber erfreut, daß der Minister ihrer Auffassung folge, daß im Verkehrsgebiet Rhein-Ruhr nicht alle Straßenbahnen unterirdisch geführt werden müßten. Diese Voraussetzung hätten die CDU-Fraktion und die F.D.P.-Fraktion geschaffen.

Der ÖPNV im ländlichen Raum weise erhebliche Defizite auf. Die CDU-Fraktion habe in der Vergangenheit immer wieder beantragt, die Mittel für diesen Bereich zu erhöhen. Die SPD-Fraktion habe dies aber immer abgelehnt. Im Hinblick auf die Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn müßten endlich Konsequenzen gezogen werden. Es bleibe zu hoffen, daß durch die verstrichenen Jahre die Voraussetzungen dafür nun günstiger seien. Nach Mitteilung der Bundesbahn selbst sollten die Schienenverkehrsverbindungen im ländlichen Raum deutlich verbessert werden.

Wie der Straßenverkehr werde auch der Luftverkehr im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern überproportional wachsen; deshalb müsse in beiden Bereichen entsprechend investiert werden. Es müsse aber auch eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen Luft- und Schienenverkehr geben. Die CDU-Fraktion hoffe, daß künftig durch bessere Angebote und schnellere Schienenverbindungen Verlagerungen einträten.

Zu einer besseren Nutzung der Infrastruktur könne auch eine verbesserte Ordnungspolitik führen. Hierzu müsse der Verkehrsminister seinen Beitrag leisten. Die

Verkehrsausschuß
6. Sitzung

17.01.1991
zi-mm

"Großvaterrechte", eine Art Bestandsschutz für einmal vergebene Start- und Landerechte, stellen faktisch Marktzutrittsbeschränkungen dar. Auf diese Weise werde effektiver Wettbewerb und eine effiziente Nutzung der Infrastruktur verhindert. Dies stehe nicht zuletzt im Widerspruch zu den Zielen des Verkehrsausschusses.

Eine wichtige Aufgabe in dem vom Ministerpräsidenten in seiner Regierungserklärung angekündigten neuen Luftverkehrskonzept werde darin bestehen, dem Zielkonflikt zwischen marktwirtschaftlicher Organisation des Luftverkehrs und Begrenzung von Umweltbelastungen Rechnung zu tragen.

Das Zustandekommen einer Geschäftsleitenden Holding zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn erscheine wohl nicht nur aus terminlichen Gründen schwierig. Davon unabhängig sei es aber sicher notwendig, die "Bodeninfrastruktur" weiter zu verbessern. Der Flughafen Köln/Bonn müsse an die S-Bahn angeschlossen werden, ein Durchgangsbahnhof müsse entstehen, und eine solche Möglichkeit müsse auch auf dem Flughafen Düsseldorf geschaffen werden. Auch die Auswirkungen auf die konkurrierenden Verkehrsmittel, wenn im Abstand von 50 km vier IC-Haltepunkte lägen, müßten im Betriebskonzept bedacht werden.

Falls 1992 keine Strukturhilfemittel mehr zur Verfügung gestellt würden, müsse über eine andere Art der Landesförderung für den Flughafen Münster/Osnabrück nachgedacht werden. Die Tatsache, daß im ZIN-Programm Mittel für den Flughafen- ausbau veranschlagt seien, lasse darauf schließen, daß für die Finanzierung nicht allein der Verkehrsetat in Frage komme. Ins Auge gefaßt werden könnten beispielsweise auch Mittel aus dem Programm zur regionalen Wirtschaftsförderung. Diese Infrastrukturinvestitionsförderung wäre für alle Unternehmen wettbewerbsneutral.

Der Militärflughafen Gütersloh sollte nach Auffassung der CDU-Fraktion auch nach der Freigabe durch die Briten ein Flughafen bleiben. Damit keine Konkurrenzsituation mit dem Flughafen Paderborn/Lippstadt entstehe, sollte überlegt werden, ob der Flughafen Gütersloh Aufgaben des Flughafens Bielefeld-Windelsbleiche übernehmen könne. An diese Frage sollte die Landesregierung gemeinsam mit der Region herangehen. Dem Ratschlag des Unterbezirks Gütersloh, aus dem Flughafengelände ein Biotop zu machen, sollte sie nicht folgen.

Die CDU-Fraktion trete für eine vernetzte und integrierte Verkehrspolitik ein, die alle Verkehrsträger einbeziehe, die umwelt- und nutzerfreundlich sei, aber auch dazu beitrage, daß möglichst viel Verkehr vermieden werde. Die Anwendung von

Verkehrsausschuß
6. Sitzung

17.01.1991
zi-mm

Restriktionen halte sie nicht für den richtigen Weg, in manchen Ballungszentren könnten Restriktionen aber nicht ausgeschlossen werden, wenn erreicht werden solle, daß Verkehr vermieden werde und die Menschen auf den ÖPNV umstiegen. Für Vorrangpolitik selbst im letzten Dorf sei sie ebenfalls nicht.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) äußert, sie habe der Einführungsrede des Ministers nach seiner Amtsübernahme entnommen, daß er in der Verkehrspolitik einige Korrekturen anbringen wolle, und moniert, daß sich davon in den Haushaltsansätzen noch nichts niedergeschlagen habe.

Sie fragt, ob die Landesregierung beabsichtige, sich an dem Infrastruktur-Sonderprogramm des VRR, das ein Investitionsvolumen von 200 Millionen DM umfasse, zu beteiligen.

Sie berichtet, daß Wirtschaftsminister Einert in der letzten Sitzung des Wirtschaftsausschusses den Haushalt als "Makulatur" bezeichnet habe, und fragt, welche Konsequenzen für den Verkehrshaushalt daraus zu ziehen seien.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) bittet darum, die Infrastrukturinvestitionen in den ÖPNV nach Investitionen in den Bau von unterirdischen Stadtbahnen, in Maßnahmen zur Beschleunigung von Stadtbahntrassen, in den Bau von Haltestellenanlagen und Park-and-ride-Systemen sowie die Infrastrukturinvestitionen in den kommunalen Straßenbau nach Neubaumaßnahmen, Rückbaumaßnahmen, Lärmschutzmaßnahmen und Radwegebau aufzuschlüsseln.

Sie fragt, wann das neue Luftverkehrskonzept voraussichtlich vorgestellt werde.

Abgeordneter Böse (SPD) legt dar, die SPD-Fraktion sei angesichts der Mittel, die dem Verkehrsminister zur Verfügung gestellt worden seien, mit dem vorgelegten Haushaltsplanentwurf im großen und ganzen sehr zufrieden. Den Vorwurf von seiten der CDU-Fraktion, daß für den Straßenbau und den Luftverkehr zuwenig eingestellt worden sei, teile die SPD-Fraktion, allerdings gelte es zu bedenken, daß die Mittel der öffentlichen Haushalte vom Bund bestimmt würden. Falls auf die Länder und Gemeinden weitere Belastungen zukämen, werde der Haushaltsplanentwurf tatsächlich

Verkehrsausschuß
6. Sitzung

17.01.1991
zi-mm

Makulatur, und der Ausschuß werde sich nur noch darüber unterhalten können, was gestrichen werden solle.

Der Landtag der 10. Legislaturperiode habe zum Thema "Fluggastkontrolle" eine Kommission unter Federführung des Verkehrsausschusses eingesetzt. Er, Böse, frage die Landesregierung, was sich in der Sache getan habe, wie die Flugsicherung künftig gestaltet werde.

Zusammen mit dem Innenausschuß und dem Ausschuß für Kommunalpolitik habe der Verkehrsausschuß die Landesregierung gebeten, die Kosten für die von den Landschaftsverbänden für Bund und Land durchzuführenden Planungen überörtlicher Straßen zu untersuchen. Der Minister werde gebeten darzulegen, wann das Gutachten vorliegen werde und ob die Ergebnisse noch im laufenden Haushalt berücksichtigt würden.

Die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan sei am Verkehrsausschuß in der Tat vorbeigegangen. Allerdings müsse die CDU-Fraktion einsehen, daß der Ausschuß aufgrund des Termins, der vom Bund gesetzt worden sei, nicht habe beteiligt werden können, es sei denn, er wäre zwischen Weihnachten und Neujahr zu einer Sitzung zusammengekommen. Der Minister solle darüber Auskunft geben, ob der Ausschuß bei der weiteren Beratung berücksichtigt werde.

Abgeordneter Dreyer (CDU) stellt fest, daß die Mittel für Bundesstraßenplanungen im neuen Haushaltsplanentwurf um 20 Millionen DM gekürzt worden seien, und merkt an, daß der Landschaftsverband Westfalen-Lippe eine Unterdeckung bei den UA III-Mitteln von 68 Millionen DM habe.

Hinsichtlich der Beteiligung an der Finanzierung der Bundesfernstraßen werde das Land von 26 % auf 18 % zurückfallen. In der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes stünden für diesen Zweck 7 Milliarden DM. Da allein für den Nachholbedarf der neuen Bundesländer - ohne Beseitigung von Engpässen und Anpassung an die neuen Erfordernisse - 127 Milliarden DM notwendig seien, sei es gemeinsame Aufgabe aller Länder, sich neue Finanzierungskonzepte dazu einfallen zu lassen. Er, Dreyer, sei der Meinung, daß ein "Sondervermögen Bundesverkehrswege" gebildet werden sollte, so daß auch eigene Kredite aufgenommen werden könnten.

Verkehrsausschuß
6. Sitzung

17.01.1991
zi-mm

Minister Kniola antwortet Frau Abgeordneten Thomann-Stahl, daß die Landesmittel für den VRR eindeutig auf 119 Millionen DM festgelegt seien. Zwischen dem Land und dem VRR bestehe ein Vertragsverhältnis auf zehn Jahre. Falls es ein Investitions-Sonderprogramm für den VRR gebe, sei das eine eigene unternehmerische Entscheidung. Es gebe keine Überlegungen der Landesregierung, von den 119 Millionen DM abzuweichen, schon gar nicht nach oben.

Frau Abgeordneten Nacken erwidert er, daß ihr die Mitarbeiter seines Hauses in der nächsten Ausschußsitzung sagen würden, wie sich die Mittel jeweils verteilten. Allerdings sei dies nicht überall möglich, denn es ergingen Pauschalzuweisungen an die Landschaftsverbände, die Entscheidungen in eigener Verantwortung trafen.

Abgeordnetem Dreyer entgegnet er, daß die Darstellung der Senkung der investiven Mittel für den ÖPNV im Haushalt korrekt sei, sie gebe aber nicht die Absichten der Landesregierung wieder. Die Landesregierung wolle zugunsten der ÖPNV-Investitionen umschichten, damit die Senkung nicht eintrete. Es handelte sich dann um eine Verlagerung zum kommunalen Straßenbau. Die Verlagerung trete durch Veränderungen von seiten des Bundes automatisch ein.

Der Ländervergleich der Kraftfahrzeugsteuereinnahmen, die allein in den Straßenverkehr flössen, wie ihn Abgeordneter Dreyer angestellt habe, greife zu kurz. Die rund 2,4 Milliarden DM, die in Nordrhein-Westfalen in alle Verkehre flössen, stimmten in etwa mit den Kraftfahrzeugeinnahmen des Landes überein. Niedersachsen habe einen weniger hohen ÖPNV-Anteil, weil dort der Schienenverkehr geringer sei, und investiere deshalb mehr in das Straßennetz. Insgesamt deckten in allen Bundesländern die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer die Ausgaben für den Verkehr. Das Problem der nächsten Jahre werde darin bestehen, damit fertig zu werden, daß die Kraftfahrzeugsteuereinnahmen aufgrund der Entscheidung zugunsten der LKW zurückgingen.

Die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan habe auf Vorgabe des Bundes zum 31. Dezember 1990 abgeschlossen werden müssen. Nordrhein-Westfalen habe diese Frist um zehn Tage überschritten. Bei der Anmeldung habe sich die Landesregierung an dem Verfahren orientiert, das vor fünf Jahren praktiziert worden sei. Die Anmeldung obliege der Landesregierung, sie handle in eigener Zuständigkeit. Das Bewertungsergebnis werde selbstverständlich dem Verkehrsausschuß übermittelt und mit diesem diskutiert. Am Ende stehe eine Beschlußfassung der Landesregierung. Der Straßenbauanteil werde im übrigen ohnehin in einem Bundesgesetz festgelegt. 1985

seien nicht alle Entscheidungen Nordrhein-Westfalens vom Bundesgesetzgeber übernommen worden.

In bezug auf die A 4 durch das Rothaargebirge, worüber es mit Abgeordnetem Dreyer Dissens gebe, sei die Beschlußlage der Landesregierung klar; sie sei in der Regierungserklärung öffentlich gemacht worden. Eine erneute Beschlußfassung im Ausschuß, der darüber bereits diskutiert habe, hätte vermutlich nicht zu einer anderen Entscheidung geführt.

Es stehe zu befürchten, daß die Diskussion über die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan eine "Märchenbuchdiskussion" werde. Allein die Maßnahmen, die im "Bedarfsplan für Bundesfernstraßen" des Bundesverkehrswegeplans 1985/95 in der Kategorie "Vordringlicher Bedarf" gestanden hätten, hätten Investitionen erfordert, die unter Zugrundelegung der zur Verfügung stehenden Finanzraten bis zum Jahr 2010 gelangt hätten. Wenn die Finanzraten nicht deutlich verändert würden, würden die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs für den Zeitraum 1992/2000 aufgrund der Finanzierung erst im Jahr 2020 gebaut werden können.

Die Kritik des Abgeordneten Dreyer, das Land stelle für den Straßenbau zuwenig zur Verfügung, werde, wenn die Antwort auf die Herstellung der deutschen Einheit im Verkehrsbereich allein in der Erhöhung der Mittel für Fernstraßen um 300 Millionen DM bestehe, durch diese Entscheidung der Bundesregierung konterkariert. Schon jetzt zeichne sich für die nächsten fünf Jahre ein Vorfinanzierungsbedarf in Höhe von 900 Millionen DM ab, da Nordrhein-Westfalen die Mittel schneller verbaue, als sie der Bund zur Verfügung stelle. Dies werde voraussichtlich noch lange so sein. Falls es dann wieder Aktionen nach dem Motto "Mit Rau im Stau" oder "Ministerium für sehr wenig Verkehr" gebe, werde er, Kniola, heftig mit dem Finger nach Bonn zeigen.

Falls in den fünf neuen Bundesländern tatsächlich 127 Milliarden DM an Investitionen für den Verkehrsbereich notwendig seien und keine neuen Finanzierungsquellen erschlossen würden, werde der Ausschuß nicht mehr darüber diskutieren müssen, welche Maßnahmen zur Planung und für den vordringlichen Bedarf angemeldet werden sollten, sondern darüber, welche Baustellen an den Bundesfernstraßen stillgelegt werden könnten.

Das 100 Millionen DM-Projekt auf dem Flughafen Münster/Osnabrück sei im Programm zur regionalen Wirtschaftsförderung nicht darstellbar. Falls die Strukturhil-

femittel des Bundes eingestellt würden, falle der dafür entscheidende Topf weg, und falls es künftig ein "Stahlstandorte-Programm" gebe und bestimmte Infrastrukturmittel nur in den neuen Bundesländern fortgeführt würden, werde es auch im Einzelplan 08 Veränderungen geben müssen. Falls dadurch nur noch geringe Beträge in die alten Bundesländer flößen und nicht darüber nachgedacht werde, ob auch an anderen Stellen des Bundeshaushalts oder bei den Einnahmen etwas verändert werden könnte, werde es für Nordrhein-Westfalen bitter, dann könnte der Landeshaushaltsentwurf 1991 tatsächlich als "Makulatur" bezeichnet werden. Vom Entwurf des Verkehrshaushalts des Landes könne dies noch nicht gesagt werden, denn z. B. für den gesamten GVFG-Bereich habe im Einigungsvertrag eine Fixierung erreicht werden können. Ob Änderungen bei den Einnahmen des Landes oder bei den Mittelzuweisungen des Bundes für den Verkehr auf den Haushalt 1991 Auswirkungen haben könnten, könne noch nicht beurteilt werden. Er, Kniola, betrachte diese Möglichkeit noch mit Skepsis.

Falls eine außerordentliche Finanzierungsmöglichkeit für den Flughafen Münster/Osnabrück nicht zur Verfügung stehe, sondern nur eine Investitionshilfe von 20 % gegeben werden könnte, was wiederum dazu führen würde, daß die Anteilseigner ihre Bereitschaft zu investieren zurücknehmen, werde man in ein ernsthaftes Gespräch darüber eintreten müssen, ob die gewünschte Größenordnung erforderlich sei. Vorstellbar seien auch andere bauliche Modelle als das geplante, wenn dies auch durchaus gelungen sei.

Das Ziel, zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn zum 1. Januar 1991 eine Holding zu etablieren, habe zeitlich nicht eingehalten werden können. Schwierigkeiten würden nicht von den Gesellschaftern Bund und Land gemacht, sondern von einer der beiden Kommunen. Es gehe dabei um kommunale Eigeninteressen, die in schwierigen Verhandlungen geklärt werden müßten. Er, Kniola, habe sowohl dafür Verständnis als auch für die Tatsache, daß die Bewertung des materiellen und des immateriellen Vermögens so lange Zeit in Anspruch genommen habe. Angesichts der Größenordnung könne dies nicht mit leichter Hand geregelt werden.

Die Landesregierung sei nun bemüht, ein Modell der Zusammenarbeit zu finden, das die Interessen der kommunalen Gesellschafter nicht übermäßig verletze und das möglichst zeitnah realisiert werden könne, um für die Probleme, die durch die Begrenzung der Kapazität des Flughafens Düsseldorf entstünden, gerüstet zu sein. Im Gespräch seien zwei neue Modelle: eine Holding mit Übertragung der Vermögens-

Verkehrsausschuß

17.01.1991

6. Sitzung

zi-mm

werte und eine Geschäftsleitende Holding. Die Vor- und Nachteile dieser beiden Möglichkeiten würden in der Sitzung im Februar abgewogen. Möglicherweise könne noch im Frühjahr in dieser Frage eine Entscheidung getroffen werden.

Im Hinblick auf die Fluggastkontrollen sei die Landesregierung zu dem Ergebnis gekommen, daß von allen Veränderungen abgesehen werden sollte, denn aufgrund der aktuellen Situation sei erhöhte Sicherheit geboten; es wäre verkehrt, gerade jetzt die Pferde zu wechseln. Der Prüfauftrag an das Ministerium umfasse, im Haushalt 1992 klare Buchungen vorzunehmen. Der Ausschuß müsse daher eine grundsätzliche Entscheidung treffen, ehe er sich mit den Feinheiten des Haushaltsplanentwurfs 1992 befasse.

Mit dem Gutachten zu den UA III-Mitteln sei die WIBERA beauftragt worden. Zwar hätten die Ergebnisse bis zum 31. Dezember 1990 vorgelegt werden sollen, jedoch sei erst vor kurzem nur ein Zwischenbericht eingegangen. Nach der ersten Bewertung des Ministeriums sei ein wesentlicher Aspekt nicht berücksichtigt worden, und zwar die Frage, welcher Anteil der allgemeinen Schlüsselzuweisungen den Landschaftsverbänden für planende Aufgaben zur Verfügung stehe. Sobald das abschließende Gutachten und die Bewertung der Landesregierung dazu vorlägen, würden sie dem Ausschuß zugeleitet.

Auswirkungen auf den Haushalt 1991 werde es in diesem Zusammenhang vermutlich nicht geben, denn für UA III-Mittel sei ein bestimmter absoluter Betrag ausgewiesen. Wenn die Bundesfernstraßenmittel zurückgingen, stiegen die UA III-Mittel prozentual an, wenn die im Haushalt ausgewiesenen Mittel nicht reduziert würden. Mit diesem Automatismus könne sich das Land 1991 über die Runden retten. Diese Aussage sei allerdings nur vorläufig; für den Haushalt 1992 und die folgenden müsse das Problem vom Ausschuß und der Landesregierung gemeinsam grundsätzlich geklärt werden.

Abgeordnete Böckelmann (CDU) fragt, wie der Minister den ÖPNV im ländlichen Raum verbessern wolle. Der Sprecher der SPD-Fraktion habe auf diese Frage in der Sitzung des Ausschusses im Dezember geantwortet, daß die Gemeinden dafür selbst Mittel hätten und sich nur weigerten, für besseren ÖPNV zu sorgen. Da die Gemeinden nach dem GFG 1991 ohnehin weniger Mittel bekämen und die verkehrlichen Probleme auf dem Land mit denen der Ballungsräume nicht zu vergleichen seien, interessiere sie die Meinung des Ministers dazu.

Verkehrsausschuß
6. Sitzung

17.01.1991
zi-mm

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) äußert ihre Enttäuschung darüber, daß die Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan nicht den ursprünglich vereinbarten Weg über den Ausschuß genommen habe. Ihrer Meinung nach könne sich auch die Landesregierung als Autor an dem Wettbewerb um das beste "Märchenbuch", wie es der Minister selbst bezeichnet habe, beteiligen.

Sie bittet den Minister abzuschätzen, welche Auswirkungen die geplante CO₂-Abgabe auf den Haushalt habe, und dies dem Ausschuß bei nächster Gelegenheit mitzuteilen.

Ferner bittet sie den Minister, dem Ausschuß mitzuteilen, wann die Fortschreibung des neuen Luftverkehrskonzepts vorgelegt werde.

Zu der Zeit, als die Auslastung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sehr unterschiedlich gewesen sei, habe der Ausschuß befürwortet, eine Holding zu bilden. Nach der positiven Entwicklung der letzten Jahre erhebe sich aber die Frage, wozu eine Holding oder eine andere institutionelle Zusammenarbeit zwischen den beiden Flughäfen notwendig sei.

Abgeordneter Dreyer (CDU) legt dar, die Kraftfahrzeugsteuer sei in den anderen Bundesländern nicht soviel anders verwendet worden, als er es dargestellt habe. Der Minister habe zudem übersehen, daß in Nordrhein-Westfalen vor einigen Jahren schon die Beteiligung der Gemeinden weggefallen sei; erst im GFG 1991 sei dies offen deklariert worden. 1975 z. B. habe der Anteil der Gemeinden am Kraftfahrzeugsteueraufkommen noch 30 % betragen. Daß die Gemeinden für die Unterhaltung ihrer Straßen kein Geld mehr erhielten, sei nicht in Ordnung, allerdings liege dies am Finanzminister.

Die Verantwortung dafür, daß der Bundesverkehrswegeplan zu einem "Märchenbuch" werde, könne nicht einseitig beim Bund abgeladen werden. Der Vorgänger im Amt des Verkehrsministers habe noch kräftig dazu beigetragen, indem er an jede einzelne geplante Bundesfernstraße außerordentlich hohe Anforderungen gestellt habe. Nachdem mit dem Bundesverkehrsminister der Kostenrahmen vereinbart worden sei, habe Zöpel stets in der Realisierung draufgesattelt, er habe sich sogar 5 % der Planungsmittel vorbehalten, um neue Gutachten in Auftrag geben zu können. Zöpel habe absichtlich an einem "Märchenbuch" geschrieben. Beispielsweise sollte die A 44 nach seiner Vorstellung 1,6 Milliarden DM, nach der Vorstellung des Bundes

230 Millionen DM kosten. Nach dem Konzept, auf das man sich geeinigt habe, werde sie fast 700 Millionen DM kosten.

Ein großer Teil des Finanzierungsdefizits - 4 Milliarden DM - komme zustande, weil der Bund auf die Forderungen Zöpels eingegangen sei. Ein Defizit von weiteren 5 Milliarden DM sei entstanden, weil die gewachsene Mobilität höhere Anforderungen an die Infrastruktur stelle. Darüber hinaus fehlten 25 Milliarden DM, weil mehr mehrstreifige Autobahnen erforderlich seien als in der Planung vorgesehen.

Um die Situation auf den Straßen erträglicher zu machen, müsse zwar Verkehr auf die Bahn verlagert werden, aber auch die Bahn könne nicht mehr belastet werden, denn auch sie sei an den Grenzen ihrer Kapazität.

Der Ausschuß müsse sich gemeinsam um andere Finanzierungsmöglichkeiten bemühen, z. B. über die Erhöhung der Mineralölsteuer oder über eine Gebühr. Parteitaktik von seiten der SPD-Fraktion helfe nicht weiter.

Abgeordneter Hardt (CDU) hebt, auf den Vorschlag des Abgeordneten Dreyer eingehend, hervor, daß es sich bei der Finanzierungsquelle um eine kontinuierliche Quelle handeln müsse.

In der letzten Legislaturperiode hätten für den Landesstraßenbau noch 240 Millionen DM zur Verfügung gestanden, im laufenden Haushalt seien es nur noch 145 Millionen DM. Pro Jahr seien über 40 % an Investitionen gestrichen worden. Wer den Haushaltsplan 1991 lese, müsse den Eindruck haben, als hätten auch vor Jahren nur 145 Millionen DM zur Verfügung gestanden. Der Ministerpräsident habe in diesem Punkt seine Regierungserklärung nicht eingehalten, und auch der SPD-Fraktionsvorsitzende habe die Schwüre, die er seinerzeit in der "Rheinterrasse" gegeben habe, gebrochen.

Herr Zöpel habe immer wieder Projekte angemeldet, die halbwegs in der Vorplanung gewesen seien, sei dann aber davon abgekommen, obwohl für einige bereits Planfeststellungsbeschlüsse gefaßt worden seien. Auf diese Weise sei Geld übriggeblieben; bei Bundes- und anderen Straßen seien aber erhebliche Abstriche zu verzeichnen. Ein Grundübel bestehe darin, daß über die Landschaftsverbände abgesicherte Planungen nicht aufgenommen worden seien. Um dieses auszumerzen,

müßte die CDU-Fraktion die Handlungsmaxime der Landesregierung in bezug auf Bonn kennen.

Daß nach neuen Wegen der Finanzierung gesucht werden müsse, sei klar. Die Frage sei, wie weit die SPD-Fraktion mitgehen wolle. Die Kreise und Gemeinden hätten in der Vergangenheit ihren prozentualen Anteil an den Kraftfahrzeugsteuereinnahmen für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur genutzt. Die Landesregierung gehe an manchen Wahrheiten vorbei, wenn sie im Verkehrshaushalt nicht umstrukturiere. Zugunsten der Gemeinden müsse eine ernsthafte Kurskorrektur gemacht werden.

Die Bundesregierung werde eine CO₂-Abgabe durchsetzen, die für die Länder möglichst kostenneutral sei, um die 2,4 Milliarden DM, die den Kommunen einst zur Verfügung gestellt worden seien, auf diesem Weg einzunehmen. Der entscheidende Punkt sei, wie die Landesregierung die dadurch entstandenen Einnahmen verwende.

In bezug auf die Baumaßnahme auf dem Flughafen Münster/Osnabrück sei zu fragen, ob zutreffe, daß der Zuschuß des Bundes nicht gewährt werden könne, weil die Maßnahme zu spät beantragt worden sei.

In bezug auf Stadtbahnbau und Bahnhofsmaßnahmen vertrete er, Hardt, die Meinung, daß hier einiges "abspeckbar" sei. Die ganzen Städte dürften aber nicht mit Vorlaufstrecken ausgebaut werden, vielmehr müsse im Einvernehmen mit der Bürgerschaft, der Wirtschaft und den vorhandenen Gegebenheiten gehandelt werden. Vielfach werde dann nichts anderes übrigbleiben, als in eine andere Höhe zu gehen.

In bezug auf die Holding zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sei er nachträglich froh über die prozentualen Verhältnisse. Den gesunden Wettbewerb zwischen den Städten halte er für sehr hilfreich. Es sei nur zu fragen, ob das Land wie im Fall des VRR ein Startkapital gewähre, oder ob die Kommunen dazu verurteilt seien, sich zu einigen. Dies werde vermutlich nicht eintreten, denn die Kommunen seien, vor allem wenn das neue Flüchtlingsaufnahmegesetz in Kraft trete, ebenfalls an ihren Grenzen angelangt und bräuchten jede Mark.

Abgeordneter Aigner (SPD) hält Abgeordnetem Dreyer entgegen, er halte dessen Ausführungen über den Bundesfernstraßenbau für unerträglich, und sagt, an den Minister gewandt, er warne davor, sich in ein Gezerre einzulassen, wie es bei den

Koalitionsvereinbarungen in bezug auf die Autobahngebühr zu erleben gewesen sei. Es könne nicht einfach gesagt werden, daß Geld her müsse, egal woher, sondern es müßten vernünftige Vorschläge dazu gemacht werden.

Die Planungskosten der Landschaftsverbände für Landesstraßen betrügen mittlerweile etwa 16 %, das Land bezahle aber nur 10 %. Der SPD-Fraktion sei daran gelegen, daß der Anteil des Bundes an der Planung der Bundesstraßen angeglichen werde. Wenn es möglich wäre, den Satz zu erreichen, den das Land für die Planung von Landesstraßen den Landschaftsverbänden zur Verfügung stelle, wäre einiges an Geld frei für zusätzliche Investitionen im Landesstraßenbau.

Abgeordneter Hardt (CDU) äußert, die CDU sei dafür, daß der internationale LKW-Verkehr zur Kasse gebeten werde. Das von der SPD vorgeschlagene Konzept wäre gerade für den ländlichen Raum, wo Menschen auf den PKW angewiesen seien, äußerst unsozial gewesen. Er frage den Minister, ob er überhaupt bereit sei, mit der CDU-Fraktion in einen Dialog darüber einzutreten, wie privates Kapital beschafft werden könne, um die jetzt erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen, z. B. Netzan-schlüsse und sechsstreifiger Ausbau von Autobahnen, relativ schnell zu gestalten.

Minister Kniola erklärt Frau Abgeordneten Böckelmann, daß der VRR aufgrund der pauschalen vertraglichen Lösung keine Einzelanträge mehr auf Bedienung aus dem IHP stellen könne, wie dies jedem Verkehrsunternehmen im ländlichen Raum zustehe.

Die Entwicklung von Konzepten für ÖPNV im ländlichen Raum werde eine zentrale Frage in der Zukunft sein. Hierzu sei bereits eine Kommission eingesetzt worden, die auch einen Vorschlag unterbreitet habe. Gegenwärtig werde versucht, ein Verbund-Konzept für einen Raum in Ostwestfalen-Lippe zu entwickeln. Daß die Kommunen aber Defizite tragen müßten, führe bei den meisten zu einer neuen Situation. Deshalb komme die Landesregierung mit ihren Überlegungen, in den ländlichen Räumen ÖPNV in gleicher Qualität wie in den Ballungsräumen zu schaffen, nicht weiter. Es bleibe zu hoffen, daß wenigstens der eine Modellfall zum Erfolg führe.

Das große Problem stelle die Deutsche Bundesbahn dar, die auch am VRR, am VRS und an den anderen Verbänden beteiligt sei. Für den ländlichen Raum sei die Schiene das Rückgrat, die unternehmerische Konzeption der Bundesbahn laute indessen:

Rückzug aus der Fläche und aus dem hochdefizitären Personennahverkehr in der Fläche. Nach der Vorstellung der Landesregierung sei es aber Aufgabe der Bundesbahn, die Fläche auch im Personennahverkehr zu bedienen. Es sei Aufgabe der Bundespolitiker aller Couleur klarzustellen, ob in Zukunft dies gelte oder die Vorstellung, daß die Bundesbahn ein wirtschaftlich orientiertes Unternehmen wie Telekom sei, das defizitäre Betriebsteile abstoße.

Frau Abgeordneten Thomann-Stahl sagt er zu, Informationen zur CO₂-Abgabe jeweils unverzüglich dem Ausschuß zuzuleiten. - Daß das Luftverkehrskonzept fortgeschrieben werde, habe sowohl der Ministerpräsident in seiner Regierungserklärung als auch er in seiner Antrittsrede gesagt; insofern hätte es des Antrags der F.D.P.-Fraktion nicht bedurft. Bis das neue Konzept vorgelegt werden könne, werde es sicher Sommer werden, denn die Probleme seien äußerst komplex. Er fühle sich jedoch in der Pflicht, das Konzept in jedem Fall im laufenden Jahr vorzulegen.

Die Holding zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn betreffend teile er das, was Abgeordneter Hardt über die Sicht der Kommunen gesagt habe. Der Landesregierung sei im Zuge der schwierigen Verhandlungen deutlich geworden, daß nur eine Lösung zustande kommen könne, nach der der Stadt Düsseldorf ihre finanziellen Rechte belassen würden. Eine derartige rechtliche Konstruktion sei aber noch nicht abzusehen. Der Landesregierung müsse zumindest die Freiheit bleiben, mit dem Landesanteil an den Gewinnen disponieren zu können.

Die positive Entwicklung des Flughafens Köln/Bonn gehe zwar nicht so schnell voran wie vorausgeschätzt, je nach dem Baufortschritt der Parallelbahn und nach der rechtlichen Endgültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses werde die Grenze von 71 000 Flugbewegungen aber über kurz oder lang überschritten sein. Für den "Überlauffall" müßten Regelungen getroffen werden, und dies wäre eine Aufgabe der Holding. Im übrigen müsse der verstärkte europäische Wettbewerb im Auge behalten werden. Die Tatsache, daß die Flughäfen rings um Nordrhein-Westfalen ausgebaut würden, und zwar im Hinblick auf den Ausbau von Maastricht und Liège unkoordiniert, lasse darauf schließen, daß die Belgier auf den nordrhein-westfälischen Markt schielten. Darauf müsse eine nordrhein-westfälische Antwort parat gehalten werden.

Im Hinblick auf den Straßenbau habe er aus vielen Zuschriften von Städten und Gemeinden den Eindruck gewonnen, daß die meisten, und zwar unabhängig von der politischen Mehrheit, die Anforderungen seines Vorgängers an Lärmschutz,

Verkehrsausschuß
6. Sitzung

17.01.1991
zi-sz

städtebauliche Einbindung und Landschaftsgestaltung befürwortet hätten. Im Fall des Baus der A 44 habe sogar die CDU-geführte Gemeinde Meerbusch an der Spitze dieser Bewegung gestanden. Die Landesregierung werde beim Ausbau von Autobahnen in den Ballungsräumen von diesen Qualitätsansprüchen nicht abweichen.

Über Vorschläge von seiten des Bundes zur Finanzierung der Verkehrswege lasse die Landesregierung mit sich reden. Nicht einverstanden sein könne sie aber etwa mit dem Vorschlag, Mehreinnahmen nur für den Straßenbau zur Verfügung zu stellen. Dieser Punkt werde auch Gegenstand der Verkehrsministerkonferenz Ende Februar in Duisburg sein.

Es sei nicht Absicht des Kabinetts gewesen, Maßnahmen für den Bundesverkehrswegeplan anzumelden, deren Verwirklichung keine Aussicht auf Erfolg habe. Die Diskussion innerhalb des Kabinetts über die Untertunnelung der B 227 in Essen, die von der Stadt gewünscht werde, sei noch nicht abgeschlossen. - Da die Anmeldungen aus dem Jahre 1985 bestehenblieben, belaufe sich die Summe auf 21,4 Milliarden DM. Aufgabe des Landes werde es sein, nicht nur abstrakt nach Planung und Priorität zu sortieren, sondern mit dem Bau der Maßnahmen der Kategorie "Vordringlicher Bedarf" bis zum Jahr 2000 zu beginnen.

Die Auffassung des Abgeordneten Hardt, daß zugunsten der Gemeinden eine Kurskorrektur gemacht werden müsse, teile er. Dabei dürfe aber nicht allein der Verkehrssektor betrachtet werden. Er sehe mit Sorge, daß die Gewerbesteuer, eine kommunale Steuer, in den fünf neuen Ländern nicht eingeführt werde. Die Bundesregierung, die allein über Steuern entscheide, müsse klar und deutlich sagen, wie Steuereinnahmeausfälle der Länder und Gemeinden ausgeglichen werden sollten, z. B. durch Beteiligung an anderen Steuereinnahmen.

Für das ZIN-Projekt seien 15 Millionen DM für das Vorfeld des Flughafens Münster/Osnabrück zeitlich korrekt angemeldet worden; der Beitrag sei mittlerweile schon bewilligt worden. Das gesamte Projekt sei bereits für 1991 nicht angemeldet worden, weil über die Zukunft der Strukturhilfemittel noch nicht entschieden sei. - Die neue Autobahnabfahrt zum Flughafen Münster/Osnabrück sei für den Bundesverkehrswegeplan nicht relevant, da es sich nicht um eine Bundesstraße handle.

Verkehrsausschuß
6. Sitzung

17.01.1991
zi-sz

Von Städten und Gemeinden sei berichtet worden, daß bei den Beschleunigungsmaßnahmen die Standards sehr hoch seien - sie seien auf eisenbahnähnliche Betriebe ausgelegt - und daß die Maßnahmen nicht immer mit dem Stadtbild verträglich seien. Die Landesregierung werde sich die Stadtbahnbau-Richtlinien, die von der Stadtbahn-Gesellschaft aufgestellt worden seien, noch einmal vornehmen.

In bezug auf die UA III-Mittel sei zu sagen, daß sich das Land möglicherweise mit einem höheren Anteil an den Planungskosten beteiligen sollte; noch sei der Anteil von 10 % aber unstrittig. In dem Zwischenergebnis des Gutachtens der WIBERA sei unzureichend berücksichtigt worden, daß die Landschaftsverbände mehr als 1 Milliarde DM aus allgemeinen Schlüsselzuweisungen schon erhielten. Geklärt werden müßte, welcher Anteil daran für Verkehrsplanungen vorgesehen sei.

Vorsitzender Jaax stellt fest, daß es zum Personalhaushalt des Einzelplans 15 keine Anmerkungen gebe.

Er fragt, ob der Antrag der Fraktion der F.D.P. betreffend Fortentwicklung des Flugverkehrs in Nordrhein-Westfalen durch die Zusage des Ministers, die Fortschreibung des Luftverkehrskonzepts im Laufe des Jahres 1991 vorzulegen, für erledigt erklärt werden könne.

Abgeordneter Dreyer (CDU) vertritt die Auffassung, daß der Ausschuß dem Plenum empfehlen müsse, daß die Landesregierung aufgefordert werden solle, ein neues Luftverkehrskonzept zu erarbeiten.

Abgeordneter Böse (SPD) spricht sich dafür aus, den Antrag aufgrund der Zusage des Ministers für erledigt zu erklären.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) betrachtet den Antrag der F.D.P.-Fraktion ebenfalls für erledigt und weist darauf hin, daß auch ihre Fraktion zu diesem Thema einen Antrag im Plenum eingebracht habe.

Der **Ausschuß** beschließt sodann einstimmig, den Antrag für erledigt zu erklären.

2 Neuordnung der Schulferien

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/573

Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD) spricht sich dafür aus, dem Antrag nachzukommen, denn die Belastung der Straßen sei jeweils zu Ferienbeginn und zu Feriende in der Tat enorm.

Abgeordneter Dreyer (CDU) hält es ebenfalls für wünschenswert, aus verkehrspolitischer Sicht die Schulferien neu zu ordnen. Die in dem Antrag aufgelisteten Maßnahmen sollten allerdings vom federführenden Ausschuß für Schule und Weiterbildung beurteilt werden.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) sagt, ihre Fraktion verspreche sich von einer Neuordnung der Schulferien keine Entlastung der Straßen, denn auch in der Zeit, in der keine Ferien seien, komme es dauernd zu Staus auf den Straßen. Dennoch sei es angebracht, daß sich der Ausschuß für Schule und Weiterbildung mit diesem Thema befasse.

Der **Ausschuß** beschließt, dem Antrag zuzustimmen, die Beurteilung der vorgeschlagenen Maßnahmen aber dem federführenden Ausschuß für Schule und Weiterbildung zu überlassen.