



---

## Verkehrsausschuß

19. Sitzung (nichtöffentlicher Teil)\*)

28. November 1996

Düsseldorf - Haus des Landtags

14.10 Uhr bis 14.50 Uhr

Vorsitz: Gerhard Wächter (CDU) (Stellvertreter)

Stenographin: Zinner

### Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

- 1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1997 (Haushaltsgesetz 1997) und Gesetz zur Überleitung vom mittleren in den gehobenen Dienst im Justizvollzug**

1

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksachen 12/1200, 12/1390, 12/1550, 12/1570

Vorlagen 12/787, 12/788, 12/790, 12/826, 12/834, 12/908, 12/915

- a) Einzelplan 15 - Bereich Verkehr
- b) Einzelplan 08 - Bereich Verkehr

Diskussion und Abstimmung über die Änderungsanträge und Einzelpläne.

Wortlaut der Änderungsanträge und Ergebnis der Abstimmungen siehe Vorlage 12/1030 bzw. Drucksache 12/1615 - Einzelplan 15 - und Vorlage 12/1017 bzw. Drucksache 12/1608 - Einzelplan 08.

Seite

**2 Gesetz zur Regelung der Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Gemeinden und Gemeindeverbände im Haushaltsjahr 1997 und zur Regelung des interkommunalen Ausgleichs der finanziellen Beteiligung der Gemeinden am Solidarbeitrag zur Deutschen Einheit im Haushaltsjahr 1997 und zur Änderung anderer Vorschriften**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 12/1202  
Vorlagen 12/800, 12/816, 12/918  
Artikel I - Bereich Verkehr

Änderungsanträge werden nicht gestellt.

Ohne Diskussion wird dem Bereich Verkehr im GFG 1997 mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU zugestimmt (siehe auch Vorlage 12/1037 bzw. Drucksache 12/1617).

**3 Infrastruktur erhalten und ausbauen, Arbeitsplätze sichern und schaffen  
Private Finanzierung öffentlicher Infrastrukturmaßnahmen in Nordrhein-Westfalen für Investitionen und Arbeitsplätze nutzen!**

2

Antrag der Fraktion der CDU  
Drucksache 12/1187  
Vorlagen 12/997, 12/998

Diskussion mit Minister Clement und LMR Ketteniß (MWMTV).

Der Minister sagt zu, dem Ausschuß in einer der nächsten Sitzungen über die Thematik zu berichten.

**4 Kfz-Prüfungen durch freie Sachverständige**

Auf Antrag des Peter Eichenseher (GRÜNE) (Anlage)

Peter Eichenseher (GRÜNE) zieht seinen Antrag zurück.

Seite

5      **Verschiedenes**

-

Der Ausschuß kommt überein, am 23. Januar 1997 eine ganztägige Sitzung auf dem Flughafen Düsseldorf durchzuführen.

**Nächste Sitzung:** 5. Dezember 1996

\* \* \*



### Aus der Diskussion

#### I **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1997 (Haushaltsgesetz 1997) und Gesetz zur Überleitung vom mittleren in den gehobenen Dienst im Justizvollzug**

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksachen 12/1200, 12/1390, 12/1550, 12/1570

Vorlagen 12/787, 12/788, 12/790, 12/826, 12/834, 12/908, 12/915

- a) Einzelplan 15 - Bereich Verkehr
- b) Einzelplan 08 - Bereich Verkehr

**Günter Langen (CDU)** erklärt, seine Fraktion halte den vorliegenden Haushaltsplanentwurf für Makulatur und deshalb nicht für beratungs- und beschließungsfähig. Sie werde in der laufenden Sitzung zu keinem der Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen Stellung nehmen, sondern ihre Schwerpunkte im Plenum vortragen.

**Heinz Hunger (SPD)** erwidert, er habe Verständnis dafür, daß es der Opposition nicht passe, daß die Koalitionsfraktionen nach intensiven Beratungen einen Haushalt vorgelegt hätten, der für das gesamte Parlament zustimmungsfähig wäre.

Im Gegensatz zum Bund, wo nach seinen Informationen die Koalitionsfraktionen handschriftliche Anträge auf Ministeriumspapier noch eingereicht hätten, hätten die Koalitionsfraktionen in Nordrhein-Westfalen sehr seriös gearbeitet und sich an das ordnungsgemäße Verfahren gehalten.

Die SPD-Fraktion im Verkehrsausschuß habe größten Wert darauf gelegt, daß die betroffenen Einzelpläne so viele Investitionen wie möglich enthielten; denn der Arbeitsplatzfaktor werde für das Land noch jahrelang von größter Bedeutung sein. Dies sei gelungen; er danke allen, die das bei den Verhandlungen erreicht hätten.

Auf den Einwurf des **Oliver Wittke (CDU)**, wann der Nachtragshaushalt vorgelegt werde, entgegnet **Heinz Hunger (SPD)**, seine Fraktion sei sich ihrer Verantwortung bewußt. Es sei aber etwas anderes, der Landesregierung und den Koalitionsfraktionen vorzuwerfen, sie hätten nicht ordnungsgemäß gehandelt, und in Bonn über die Abschaffung der Vermögensteuer zu debattieren. In Nordrhein-Westfalen habe man mit einer unseriösen Steuerschätzung des Bundes arbeiten müssen. Die Landesregierung werde den Nachtragshaushalt einbringen, wenn es erforderlich sei. Er hoffe, daß die Beiträge der Opposition dann über das hinausgingen, was sie heute biete.

**Gisela Nacken (GRÜNE)** äußert an Herrn Langen gewandt, ihr sei die Begründung dafür entgangen, weshalb seine Fraktion die Haushaltsberatung verschieben wolle. Sie sei jedoch nach einer Pressekonferenz Herrn Linssens den Zeitungen schon zu entnehmen gewesen.

Der Haushaltsplanentwurf basiere auf den Rahmendaten, die der Bund vorgegeben habe. Auf dieser Grundlage sei das, was heute zur Verabschiedung anstehe, solide. Sie konzediere, daß über dem Haushaltsplan das Damoklesschwert schwebe. Dieses sei aber nicht in Nordrhein-Westfalen geschmiedet, sondern hänge damit zusammen, daß die Entscheidung über die Kompensation bei einem Fortfall der Vermögensteuer erst im Dezember in Bonn getroffen werde. Dies sei der Grund, weshalb der Landtag Nordrhein-Westfalen im nächsten Jahr wohl über einen Nachtragshaushalt diskutieren müsse. Es wäre deshalb die CDU-Fraktion, die vor Scham im Boden versinken müßte.

Würde die Entscheidung über den Haushalt bis Januar verschoben, erhielten viele Einrichtungen und Projektträger zum 1. Januar keine Zuwendungsbescheide. Die Abgeordneten der CDU-Fraktion wären dann die ersten, die dafür "dieses Chaos in NRW" verantwortlich machten. So weit werde es nicht kommen, denn das Land werde am 1. Januar über einen verabschiedeten Haushalt verfügen.

**Heinz Hunger (SPD)** verweist hinsichtlich der Änderungsanträge der Oppositionsfraktionen auf die Begründungen in den Anträgen.

**3 Infrastruktur erhalten und ausbauen, Arbeitsplätze sichern und schaffen  
Private Finanzierung öffentlicher Infrastrukturmaßnahmen in Nordrhein-Westfalen für Investitionen und Arbeitsplätze nutzen!**

Antrag der Fraktion der CDU  
Drucksache 12/1187  
Vorlagen 12/997, 12/998

**Vorsitzender Gerhard Wächter** erinnert an die erstmalige Beratung über den Antrag in der Sitzung am 19. September 1996 und teilt mit, die mitberatenden Ausschüsse für Kommunalpolitik sowie für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie hätten bereits ihre Stellungnahme abgegeben, der Haushalts- und Finanzausschuß noch nicht.

Er teilt weiter mit, daß die CDU-Fraktion am 12. November 1996 einen Sachverständigen zu dem Thema private Finanzierung angehört habe.

**Günter Langen (CDU)** berichtet, seine Fraktion habe zu den Möglichkeiten nach dem Gesetz über den Bau und die Finanzierung von Bundesfernstraßen durch Private einen Sachverständigen angehört und sei zu dem Ergebnis gekommen, daß es Ansätze gebe.

Nach Aussage des Bundesverkehrsministeriums könnten entsprechend diesem Gesetz unter bestimmten Rahmenbedingungen in Nordrhein-Westfalen folgende Maßnahmen durchgeführt und durch Maut refinanziert werden:

- Tunnel der A 52 in Essen
- Tunnel der A 40 in Dortmund
- Rheinquerung Voerde
- Wesertunnel in Minden
- B 56 n Bonn-Venusberg

Rahmenbedingungen seien:

- § 3 Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
- Entlastungseffekt
- weit gediehenes Planungsrecht
- hohes Verkehrsaufkommen
- keine Mittelzuweisungen durch den Bund vor dem Jahr 2000
- Losbildungsfähigkeit
- weit gediehener Grunderwerb
- überschaubare Kosten

Die CDU-Fraktion sei dafür, angesichts der knappen Kassen alle Möglichkeiten auszuloten, und frage, ob ein "Landes-Verkehrswegebauprivatfinanzierungsgesetz" geschaffen werden könne. Sie bitte darzulegen, ob die von Bonn schon akzeptierten nordrhein-westfälischen Projekte aus der Sicht der Landesregierung durchführbar seien und in ein Landes-Verkehrswegebauprivatfinanzierungsgesetz aufgenommen werden könnten.

Er betrachte das Thema mit der heutigen Sitzung nicht als abgeschlossen und erinnere nur daran, daß der Ausbau des Düsseldorfer Flughafens nur noch privat denkbar sei.

**Heinz Hunger (SPD)** äußert sein Bedauern, daß die SPD-Fraktion aus Termingründen der Einladung der CDU-Fraktion zu der Anhörung des Sachverständigen nicht habe folgen können.

Die SPD-Fraktion habe sich noch nicht sehr intensiv mit der Problematik befaßt. Er gebe aber jetzt schon zu bedenken, daß in dem so dicht besiedelten Land Nordrhein-Westfalen die vielen parallel verlaufenden Straßen alle Möglichkeiten böten, der Maut auszuweichen.

Er bitte die Landesregierung, ihre Position darzulegen und zur Machbarkeit Stellung zu nehmen. Auch er betrachte die heutige Beratung nicht als abschließend.

**Peter Eichenseher (GRÜNE)** äußert, er habe es gut gefunden, daß die CDU-Fraktion die Sachverständigenanhörung durchgeführt habe, in der gute Modell präsentiert worden seien.

Es gehe nicht nur um Privatfinanzierung, sondern vor allem um den privaten Betrieb von Infrastruktur; darüber könne man sprechen. Er mache darauf aufmerksam, daß sämtliche Rechnungshöfe in Deutschland immer dann Alarmsignale aussendeten, wenn die Politik meine, bei leeren Kassen durch private Vorfinanzierung die Finanzlast auf die nächste Generation abwälzen zu können. Die so finanzierten Maßnahmen erwiesen sich in der Regel als sehr viel teurer, als wenn das Geld jetzt zur Verfügung stünde. Der Zeitgewinn bei manchen Infrastrukturmaßnahmen sei das Geld, das die CDU-Fraktion unterstelle, nicht wert. Deshalb könne die private Vorfinanzierung in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung kein Weg sein.

Die privaten Betreibermodelle seien interessant, weil sie der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren - Road-pricing - oder der Erhebung von Trassenpreisen ähnelten. Hier sollten alle zur Zeit möglichen Techniken ausgelotet werden. Das Land allein habe dazu aber kaum Möglichkeiten. Er halte deshalb ein "Landes-Verkehrswegebauprivatfinanzierungsgesetz" nicht für den richtigen Weg.

Bei der Bahninfrastruktur sollten die bestehenden Möglichkeiten der privaten Finanzierung tatsächlich genutzt werden; einige Beispiele gebe es schon. Dazu seien keine neuen Gesetze erforderlich, sondern mehr Phantasie der Politiker vor Ort und des Landes, aber auch im Hinblick auf die Bürokratie.

Er erinnere in diesem Zusammenhang daran, daß der Haltepunkt Gerry-Weber-Stadion für eine sehr bescheidene Summe in der Rekordzeit von 12 Wochen gebaut worden sei. Damit sei dem Unternehmer gemeinsam mit einem Nachbarunternehmen und einem kleinen Zuschuß der Stadt Halle etwas gelungen, wofür die Stadt Münster in einem ähnlichen Fall zehn Jahre gebraucht habe. Der neue Haltepunkt stehe künftig - hoffentlich - in den Fahrplänen der DB AG. Er hoffe und wünsche, daß die Landesregierung Mittel und Wege finde, solche Beispiele anzustoßen und wirksam zu unterstützen.

Ein schweres Versäumnis sei der fehlende Haltepunkt am Filmpark der Warner Brothers in Kirchhellen. Obwohl das Land das Projekt mit 62 Millionen DM gefördert habe, habe der Förderbescheid nicht die Auflage eines Haltepunktes enthalten, denn man habe nur auf die Straße gesetzt. Auch dieser Haltepunkt wäre eine internationale Werbung, schließlich würde die Station nach dem Betreiber benannt und stünde in allen Fahrplänen und sonstigen Hinweisen auf den Filmpark.

**Günter Langen (CDU)** erwidert auf Herrn Hungers Argument der parallel verlaufenden Straßen, daß dies ein Risiko sei, das der Investor zu tragen hätte. Dieser Gesichtspunkt müsse in dessen Voruntersuchungen einbezogen werden.

Auf Herrn Eichensehers Argument, für Landesstraßen komme die private Finanzierung nicht in Betracht, entgegnet er, es gebe in Nordrhein-Westfalen Straßen wie die L 418 in Wuppertal, die Ortsumgehung Freudenberg und die L 286 in Bergisch Gladbach, die notwendig seien, aber aus finanziellen und anderen Gründen nicht gebaut würden.

Private Finanzierung gestatte, wie vom Sachverständigen vorgetragen, auch bessere Ansätze als die Finanzierung durch die öffentliche Hand, zum Beispiel den Verzicht auf Bauüberwachungskosten durch die Auflaßverwaltung, das Bauwerksponsoring, Festpreise, Festtermine und den Verzicht auf bisherige Planungskosten. Er wäre dankbar, wenn der Minister dem Ausschuß über die Erfahrungen von Bund, Ländern und gegebenenfalls der europäischen Nachbarn berichtete. Dann bestehe die Möglichkeit, daß der Ausschuß Einigkeit erziele.

**Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr Wolfgang Clement** schickt voraus, er begrüße diese Diskussion sehr. Er halte sie für wichtig und betone, daß das Ministerium für Anregungen auf diesem Gebiet absolut offen sei. Er spricht sich dafür aus, die Einzelfälle anzusprechen, die sich für eine private Beteiligung oder private unternehmerische Lösungen anböten, und sagt zu, über die Erfahrungen des Ministeriums auf den verschiedenen Sektoren zu berichten.

In der Frage einer privaten Beteiligung am Flughafen Düsseldorf werde die Landesregierung in aller Kürze - spätestens im Januar - entscheiden.

In der Bundesrepublik gebe es zwölf Bundesstraßenbauprojekte mit privater Vorfinanzierung, darunter die Rheinquerung Ilverich. Dazu sei die prinzipielle Haltung der Landesregierung außerordentlich distanziert; denn insbesondere aus der Sicht des Finanzministers sei diese Finanzierungsform keine wirkliche Privatfinanzierung, sondern sie führe nur zu einer Verlagerung der Lasten auf künftige Generationen. Auch der Bundesfinanzminister zeige sich in dieser Frage außerordentlich zurückhaltend und habe mehr als die zwölf Projekte nicht zugelassen. Er, Clement, schließe nicht aus, daß die private Finanzierung irgendwann ökonomisch geboten sei. Heute stehe er diesem Weg aber sehr distanziert gegenüber.

Betreffend die Landesstraßen sei er ähnlicher Ansicht wie Herr Eichenseher. Er sehe kaum die Möglichkeit einer Mautregelung. Es sei unrealistisch zu meinen, daß nicht durch einen Ort gefahren werde, wenn für die Ortsumgehung bezahlt werden müsse. Diese Schwierigkeit stelle sich bei allen Mautlösungen in allen Ländern. Die Projekte, die Herr Langen genannt habe, seien aus seiner Sicht allesamt nicht tauglich; denn es würden Umgehungen benutzt, die wiederum zu Belastungen führten.

Er teile Herrn Langens Euphorie nicht. Bezogen auf die Landesbauten gebe es durchaus private Modelle. Die für diese errechneten Daten seien nicht wesentlich günstiger als die für öffentlich-rechtlich gebaute. Im Bereich Schienenverkehr, insbesondere der Bahnhöfe, werde es hingegen zu gravierenden Veränderungen und völlig neuen Modellen kommen.

Er stimme Herrn Eichenseher zu, daß nicht neue Finanzierungsformen, sondern in Wahrheit mehr Phantasie nötig sei. So führe die Bahn AG selbst schon zahlreiche Experimente auf diesem Sektor durch. Er erwarte einige interessante Projekte in Nordrhein-Westfalen.

Was den Haltepunkt am Filmpark betreffe, habe sich die Landesregierung seinerzeit in einer schwierigen Situation befunden. Sie habe angesichts des Zusammenbruchs der Bavaria sofort einen Investor gebraucht und den amerikanischen Verhandlungspartnern deshalb nicht "aufbrummen" können, einen Bahnhof zu bauen. Diese Anbindung stelle sich heute, nach-

dem der Filmpark eingeschlagen habe, auch für Warner Brothers anders dar. Jetzt, nachdem die Verkehrsprobleme gewissermaßen mit Händen zu greifen seien, bestehe die Chance, Warner Brothers für eine gemeinsame Lösung zu gewinnen.

**Günter Langen (CDU)** nennt folgende Maßnahmen, deren Planung weit fortgeschritten sei und deren Durchführung anstehe:

- B 10 Nordtangente Karlsruhe
- A 94 München - Mühldorf
- B 178 Bautzen - Zittau
- Rügenbrücke
- Warnowquerung in Rostock

Die Möglichkeiten, der Maut auszuweichen, müßten im Vorfeld untersucht werden. Es sei bereits darüber gesprochen worden, wie die Maut für die Autofahrer erschwinglich gestaltet werden könne. - Er halte es für lohnend, über alle denkbaren Möglichkeiten der privaten Finanzierung öffentlicher Infrastrukturmaßnahmen in Nordrhein-Westfalen nachzudenken, und bitte den Minister, dem Ausschuß gelegentlich zu berichten, welche Projekte in Nordrhein-Westfalen noch in Frage kämen.

**Minister Wolfgang Clement** stellt klar, im Verfahren sei bisher nur ein Projekt: die Warnowquerung in Rostock. Er habe dieses anlässlich einer Verkehrsministerkonferenz besichtigt und wisse, wie vorsichtig es beurteilt werde. Angesichts der katastrophalen Verkehrsverhältnisse und der sozialen Probleme in Mecklenburg stehe man diesem Projekt mit Mautfinanzierung außerordentlich skeptisch gegenüber.

**Leitender Ministerialrat Ketteniß (Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr)** erläutert, das Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz des Bundes lasse den privaten Betrieb schlichter Ortsumgehungen nicht zu. Privat finanziert werden könnten Brücken und Tunnel, somit besonders aufwendige Maßnahmen, denn andere Projekte widersprächen der gleichzeitigen Erhebung von Schwerverkehrsabgaben und Abgaben auf Mautstrecken nach EU-Recht.

Die von Herrn Langen erwähnten Maßnahmen A 52, A 40 und B 56 seien mit dem Bund und einem unabhängigen Ingenieurbüro schon vor gut zwei Jahren auf Mauttauglichkeit untersucht worden. Das Ergebnis sei niederschmetternd negativ ausgefallen. Ferner habe ein Arbeitskreis des Initiativkreises Ruhrgebiet, bestehend unter anderem aus Vertretern großer Firmen und von Banken, die im Ruhrgebiet anhängigen Maßnahmen A 52 und A 40 untersucht. Das Ergebnis sei ebenso niederschmetternd ausgefallen, nämlich Mautbeträge von 8 bis 10 DM pro einfache Fahrt. Dabei sei unterstellt worden, daß der gesamte prognostizierte Verkehr auf der Strecke bleibe und nicht verdrängt werde.

Tunnel- und Brückenprojekte, die in Nordrhein-Westfalen in Frage kämen, seien - mit negativem Ergebnis - schon untersucht worden. Die Firmen hätten sich außerstande gesehen, ein derartiges Projekt bei unkalkulierbarem Risiko in Angriff zu nehmen. Sie hätten in aller Regel gefordert, daß der Staat für die Beträge, die durch die Maut nicht vereinnahmt würden, Ausfallbürgschaften übernehme oder sogenannte Schattenmaut bezahle. Erst auf dieser Grundlage wären Privatfinanzierungen im Straßenbau zumindest bei der Verkehrsgeographie des Landes Nordrhein-Westfalen möglich. Dies sei nicht zu vergleichen mit der Warnowquerung oder der Rügenverbindung, für die es keine Ausweichmöglichkeit gebe und für die insbesondere Ferienreisende bereit seien, die eine oder andere Mark mehr auszugeben.

**Günter Langen (CDU)** spricht sich dafür aus, nicht allein das Problem Maut zu sehen, sondern auch die Möglichkeiten des Sponsoring und der Werbung zu bedenken.

In § 3 Abs. 1 des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes sei nicht nur von Brücken, Tunneln und Gebirgspässen die Rede, sondern auch von mehrstreifigen Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr. Dies sei in Karlsruhe in Vorbereitung.

Er wiederholt seine Bitte an den Minister, den Ausschuß zu informieren, wenn er neue Ideen habe und neue Chancen sehe. Er könne dabei auf die volle Unterstützung der CDU-Fraktion zählen.

gez. Wächter  
Vorsitzender

Anlage

18.12.1996 / 18.12.1996

430





Landtag Nordrhein-Westfalen

**Peter Eichenseher MdL**  
Verkehrspolitischer Sprecher  
Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Peter Eichenseher MdL Postfach 10 11 43 40002 Düsseldorf

An den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses  
Herrn Manfred Hemmer

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

Tel. (0211) 884 - 2603 / 2805  
Fax (0211) 884 - 3517

Privatanschrift  
Große Straße 14  
33014 Bad Driburg  
Tel. 05253 - 940720

5. November 1996

In Kopie an die  
verkehrspolitischen Sprecher der CDU Fraktion  
Herrn Günter Langen und der SPD Fraktion Herrn H. Hunger  
im Hause

Abstimmung zum Top Kfz-Überwachung im Verkehrsausschuss vom 31.10.96

Sehr geehrter Herr Hemmer!

Hiermit beanstande ich die Abstimmung im Verkehrsausschuss vom 31.10.96 zum Top Kfz-Überwachung, weil der Antragstext vor der Abstimmung in der Sitzung weder schriftlich vorgelegt wurde noch verlesen wurde.

Ich habe, als Sie den Zettel mit dem Abstimmungstext hochhielten und die Frage stellten, wer diesem Text zustimme, deutlich und klar geäußert, daß ich den Text nicht kenne und nicht weiß, um welchen Antrag es sich handelt. Es gab von dem Antrag im Vorfeld drei verschiedene Fassungen. Sie haben nicht einmal darauf hingewiesen, um welche Fassung es sich handelte.

Sie ignorierten meine Wortmeldung und liessen abstimmen.

Dieses Verfahren ist unzulässig. Ich beantrage deshalb die Abstimmung in der nächsten Ausschusssitzung zu wiederholen.

Mit freundlichem Gruß

*Peter Eichenseher*