

Verkehrsausschuß
61. Sitzung

14.09.1989
zi-mm

LMR Ketteniß (MSWV) erklärt, es bedürfe keines Drucks auf den Landschaftsverband. Dieser sei mit der Stadt Düsseldorf und anderen Behörden in einem Arbeitskreis des Ministeriums vertreten, in dem vierteljährlich über die Maßnahme, den Zeitplan und über offene Fragen diskutiert und entschieden werde. Der Landschaftsverband sei voll im abgestimmten Zeitplan, nach dem die Verbindungsstrecke von Kalkum in Richtung Ratingen Ende 1992 erstellt sein solle, Mitte 1993 solle die Strecke bis zum Gerichtsschreiberweg, Ende 1994 die Strecke bis zur A 59 vollendet sein. Sowohl der Landschaftsverband als auch die Stadt Düsseldorf, auf deren Gebiet die Maßnahme überwiegend durchgeführt werde, seien ernsthaft mit der Planung befaßt, was besonders dadurch zum Ausdruck komme, daß in diesem Fall ausnahmsweise ein paralleles Verwaltungshandeln praktiziert werde. Der Landschaftsverband sei bereits zu einem Zeitpunkt, zu dem die Linie noch nicht formal bestimmt sei, also nur aufgrund der Vorabsprachen mit den beteiligten Behörden mit der Erarbeitung des Entwurfs und der Planfeststellungsunterlagen befaßt.

Abg. Hardt (CDU) möchte wissen, ob der MURL bei der Abstimmung innerhalb der Verwaltung eine andere Meinung vertreten habe.

LMR Ketteniß (MSWV) erwidert, der MURL habe das Gebiet zwischen den beiden Gütern Groß- und Kleinwinkelhausen für besonders schützenswert gehalten und von der westlichen Umgehung Großwinkelhausens eine bessere Einpassung in die Landschaft erhofft. Nachdem die Bürger gehört und die Behörden beteiligt worden seien, habe man sich für die A-Trasse, die zwischen den Gütern hindurchführe, entschlossen. Durch eine Landschaftsbrücke werde das Ensemble beisammengehalten und am wenigsten in die Landschaft eingegriffen.

Der Vorsitzende betont, daß dem Ausschuß daran gelegen sei, daß die Planung der B 8 n zügig vorangehen könne, und bittet, den Ausschuß davon in Kenntnis zu setzen, wenn handfeste Ergebnisse vorlägen.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) kommt auf die Frage des Abg. Böse nach der Ortsumgehung Freudenberg zurück, teilt mit, daß am 6. September 1989 im Hauptausschuß für diese Ortsumgehung ein Gutachten über drei Trassen vorgelegt worden sei und daß Vertreter des MSWV am 7. September 1989 in Freudenberg mit den Bürgern darüber diskutiert hätten, und erkundigt sich nach dem Ergebnis.

Minister Dr. Zöpel erwidert, daß ihm nichts bekannt sei.

Verkehrsausschuß
61. Sitzung

14.09.1989
zi-mm

LMR Ketteniß (MSWV) bestätigt, daß das Gutachten des Landschaftsverbands fertig sei, und teilt mit, daß das Ministerium es aber noch nicht erhalten habe.

Zu 2: S-Bahn-Anbindung des Flughafens Köln/Bonn

Der Vorsitzende ruft in Erinnerung, daß dieser Tagesordnungspunkt in der Sitzung am 31. August 1989 Gegenstand der Diskussion gewesen sei. Der Ausschuß habe die Landesregierung gebeten, bei der Deutschen Bundesbahn nachzufragen, ob die in ihrem Schreiben vom August 1989 dargelegte Meinung vom Vorstand geteilt werde.

Ministerialdirigent Hilker (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) legt dar, daß Minister Dr. Zöpel auf den Brief der Deutschen Bundesbahn am 25. August 1989 mit einem Schreiben an den Vorstandsvorsitzenden geantwortet und einen gleichlautenden Brief an den Bundesverkehrsminister übersandt habe. Darin sei zum Ausdruck gebracht worden, daß das Ministerium die insgesamt zu negative Haltung der Deutschen Bundesbahn die S-Bahn-Anbindung des Flughafens Köln/Bonn betreffend mit Befremden zur Kenntnis genommen habe. Die Deutsche Bundesbahn unterstelle, daß außer den üblichen Baukostenzuschüssen in Höhe von 40 % Folgekostenzuschüsse und Verpflichtungen übernommen werden müßten. Dies könne sich allerdings erst herausstellen, wenn das Projekt in seinen Feinheiten durchgeplant sei und wenn eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vorliege.

Der Vorstand habe seine "Unsicherheiten" mit folgenden Argumenten belegt:

1. mit der geplanten stärkeren Einbindung des Flughafens Köln/Bonn in das Flugliniennetz der Lufthansa (gemäß Abkommen zwischen der Stadt Köln und der Lufthansa)
2. mit der angestrebten engen Kooperation der beiden Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn
3. mit der Verbindung der beiden Flughäfen über eine Magnetbahn.

Falls diese drei Aspekte zum Tragen kämen, wäre eine wesentlich stärkere Auslastung des Flughafens Köln/Bonn die Folge. Das Ministerium halte es deshalb für völlig unververtretbar, sie für eine negative Bewertung ins Feld zu führen. Minister Dr. Zöpel habe im übrigen den Bundesverkehrsminister gebeten, auf die Deutsche Bundesbahn einzuwirken, eine andere Haltung einzunehmen.

Verkehrsausschuß
61. Sitzung

14.09.1989
zi-mm

Die Antwort der Deutschen Bundesbahn auf das Schreiben des Ministers werde zeigen, ob die im August 1989 von der Bahn vertretene Meinung auch vom Vorstand gedeckt werde.

Der Ausschuß nimmt davon Kenntnis.

Zu 3: Beendigung der Verhandlungen mit Triple Five über den Bau des sogenannten World Tourist Center in Oberhausen

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 10/4365

Der Vorsitzende ruft in Erinnerung, daß der Antrag der F.D.P.-Fraktion vom Plenum des Landtags am 13. Juni 1989 federführend an den Wirtschaftsausschuß und mitberatend an den Verkehrsausschuß überwiesen worden sei. Da die Meinung der Landesregierung zu dem Projekt Triple Five mittlerweile bekannt sei, sollte der Ausschuß den Antrag aufgrund der Beratung im Plenum für erledigt erklären und dies dem Wirtschaftsausschuß mitteilen.

Abg. Dreyer (CDU) berichtet, der Wirtschaftsausschuß sei zu dem Ergebnis gekommen, daß der Antrag insgesamt als erledigt angesehen werden könne; zu Punkt 3 des Antrags sei angemerkt worden, daß ein Ideenwettbewerb für die Nutzung des Standorts Oberhausen ausgeschrieben werden solle. Die CDU-Fraktion schließe sich dem Votum des Wirtschaftsausschusses an.

Der Ausschuß erklärt den Antrag aufgrund der Beratung im Plenum am 13. Juni 1989 einstimmig für erledigt.

Zu 4: Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1990

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 10/4600
Vorlagen 10/2321 und 10/2338

Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

Der Vorsitzende schickt voraus, daß der Bericht zum Entwurf des Einzelplans II für das Haushaltsjahr 1990 noch nicht schriftlich vorliege; er werde den Ausschußmitgliedern jedoch rechtzeitig vor der Aussprache in der nächsten Sitzung zugehen.

Verkehrsausschuß
61. Sitzung14.09.1989
zi-mm

Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Dr. Zöpel, trägt vor:

Der Entwurf des Verkehrsetats 1990 dient in der Hauptsache der weiteren Umsetzung der Verkehrsplanung, die in der jetzt ablaufenden Legislaturperiode von der Landesregierung erarbeitet wurde. Sie haben im Laufe der letzten 24 Monate die mittel- und langfristigen Planungen, die erstmals in einem "integrierten mittelfristigen Programm" zusammengefaßt sind, für die einzelnen Infrastrukturbereiche erhalten. Die langfristigen Perspektiven der Verkehrspolitik, nämlich den neuen Gesamtverkehrsplan des Landes, werden Sie in den nächsten Wochen bekommen - wir befinden uns zur Zeit in der redaktionellen Schlußabstimmung.

Die Überarbeitung und zeitliche Neubestimmung der Infrastrukturpläne, an denen sich die Höhe der Haushaltsmittel orientiert, war eine der wesentlichen Aufgaben, die in dieser Legislaturperiode geleistet wurden. Daneben sind in einigen Bereichen der Verkehrspolitik Innovationen getreten, deren Sinnhaftigkeit sich gegen Ende der Legislaturperiode stärker zeigen wird. Es ist uns gelungen, bei der Organisation des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr einen Fortschritt zu erzielen; wir haben zumindest die unsinnigste Auswirkung der Verträge beseitigt, nach denen es so gut wie keinen Leistungsanreiz gab, weil die Unternehmen, gleichgültig, wie sehr sie sich anstrebten, alles nach einem vorgegebenen Aufteilungsschlüssel abgeben mußten. Der neue Verkehrsverbund konstituiert sich auf der Grundlage der jetzt gezeichneten Verträge. Wir gehen davon aus, daß bis Oktober die "vorläufigen" neuen Organe gebildet sind. Da überwiegend die neuen Räte die entsprechenden Entscheidungen treffen wollen, werden die "endgültigen" Organe noch auf sich warten lassen. Vor allem die neu hinzugekommene Verbundgemeinschaft linker Niederrhein will voll mit eingebunden werden - dies war zunächst nicht ohne weiteres möglich.

Der nächste Schritt wird darin bestehen, die Trennungsrechnung auf eine Grundlage zu stellen, auf der man arbeiten kann, damit die Unternehmen eine Möglichkeit haben, sich kalkulatorisch wie ein Unternehmen an der Marke "neutrales Ergebnis" zu orientieren. Die erste Aufgabe des Verbunds im nächsten Jahr wird eine intensive Öffentlichkeitskampagne entlang des Ruhrschnellwegs sein. Da sämtliche Untersuchungen über das, was möglich ist, zeigen, daß die Maßnahmen sehr lange dauern und auch bei weniger intensiven Bemühungen unter fünf Jahren nicht zu haben sind, müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um den Nahverkehr attraktiver zu machen. Leider trägt auch die Erklärung, daß man an bestimmten Maßnahmen in der Verkehrspolitik interessiert ist, nicht zur Beschleunigung bei.

Verkehrsausschuß

14.09.1989

61. Sitzung

zi-mm

Der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs am motorisierten Verkehr liegt in München bei 40 %, in Frankfurt bei 27 %, im Ruhrkorridor bei 22 %. Schon wenn wir Frankfurt erreichen würden, wäre eine Fülle von Problemen gelöst. Da ich nicht glaube, daß die Menschen dort grundsätzlich anders sind, ist keine verkehrspolitische Grundsatzentscheidung notwendig, um in Nordrhein-Westfalen das anzustreben, was in München und Frankfurt gemacht wird.

Die Kommission zur Neuorganisation des Nahverkehrs hat ihre Arbeit in teilweise modifizierter Besetzung, aber unter ihrem bisherigen Vorsitzenden Professor Dr. Zemlin wieder aufgenommen; sie beschäftigt sich mit der Konzeption im ländlichen Raum. Ich hoffe, daß die Ergebnisse Ende des Jahres vorliegen. Aus meiner Sicht muß zu den Ergebnissen gehören, daß sich die Kommunalpolitik in allen Regionen, vermutlich in allen Landkreisen, wesentlich intensiver mit Einzelfragen des öffentlichen Nahverkehrs beschäftigen muß, um hier Abhilfe zu schaffen. Ich höre von allen Seiten fast immer nur eines: Nahverkehr ist zwar wichtig, zuständig sind aber - in unterschiedlicher Gewichtung - das Land und die Nahverkehrsunternehmen. Die Nahverkehrsunternehmen werden in erster Linie als nur bedingt beeinflussbare Gegenüber angesehen, einen Einsatz im Detail findet man aber selten. Ich nenne ein zufälliges Beispiel:

Obwohl Werne an der Lippe über eine funktionsfähige Haltestelle an der Schienenverbindung Dortmund - Münster verfügt, fahren die Busse nicht bis zur Bahn. Dafür kann man natürlich auch den Landesverkehrsminister und die Bundesbahn verantwortlich machen. Es drängt sich aber doch die Frage auf: Warum nimmt eine Kommune das jahrelang hin? Man bedenke nur, was die Kommunen tun, wenn in anderen Bereichen irgend etwas los ist. Hier besteht ein Defizit zwischen dem abstrakten Spruch: Wir brauchen öffentlichen Nahverkehr! und der Bereitschaft, sich im Detail darum zu kümmern.

Fahrplanabstimmungen in anderen ruhrgebietsbegleitenden Kreisen zeigen ebenfalls, daß die Probleme ohne eigenes Engagement nicht zu bewältigen sein werden. Ich habe neulich versucht, abends mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus Velbert wegzukommen. Der einzige Bus, der die Stadt noch verließ, erreichte zwar Ratingen, endete aber 400 m vor der S-Bahn-Haltestelle. Der Busfahrer konnte mir nicht sagen, wie ich die S-Bahn erreiche und wann die nächste fährt.

Die Pläne zum Straßenbau liegen Ihnen vor; sie werden weiter umgesetzt. Zu allen Fällen, zu denen ich meine Bedenken nicht selbst offenkundig mache, z. B. zur Diskussion über die B 8, kann ich nur nachschieben: Mehr als eine permanente Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Beamten meines Ministeriums zu

Verkehrsausschuß
61. Sitzung14.09.1989
zi-mm

bilden, können wir nicht tun. Man kann zwar die Frage aufwerfen, ob man mit einem anderen Ministerium schneller zu-rechtkommt. Es ist so, daß in dringenden Fällen eine kurze Besprechung der Angelegenheit zwischen meinem Kollegen Matthiesen und mir zum Ergebnis führt, während sich die Fachbeamten vorher an der Sache festgebissen haben. - Da ich mich manchmal über die Straßenbaufachbeamten kritisch äußere, eine Bemerkung zu den Landschaftsschutzfachbeamten! Diese sind manchmal nicht weniger engstirnig, inflexibel und weltverloren, wie manche Straßenbaubeamte. In unserem Land sind für den Straßenbau nun einmal die Landschaftsverbände zuständig - ich behaupte nicht, daß die Maßnahmen schneller vorangingen, wenn staatliche Behörden dafür verantwortlich wären. Meine Möglichkeiten, z. B. den Staats-hochbau effektiv zu beeinflussen, sind allerdings größer.

Ich bin noch immer darüber erstaunt, wie uninformiert viele über die Dauer des Neubaus von Autobahnen sind, die sich nicht mehr als in der Diskussion befinden. Ich sage manchmal etwas ironisch, ich könne nachweisen, daß ich mich persönlich noch nie um die Frage A 31 gekümmert habe - das wird immer als Möglichkeit der Verlangsamung eingeschätzt. Sie befindet sich jetzt dennoch im 31. Jahr, war also schon unter christdemokratischen Verkehrsministern aktuell. Ich kann Sie nur noch einmal bitten, dafür zu sorgen, daß die Politik draußen ernst genommen wird. Ohne zu sehr zu verallgemeinern, ist sicher richtig, daß die beiden großen Parteien über die derzeitige Diskrepanz zwischen dem, was der Staat tatsächlich leisten kann - z. B. eine Autobahn wie die A 31 in minimal 30 Jahren zu bauen -, und den Deklarationen, die Verkehrsprobleme könnten durch den Neubau von Autobahnen innerhalb eines Jahres gelöst werden, bekümmert sind. Man sollte hier Klarheit schaffen, anstatt die Bürger weiter zu verdrießen.

Zum zweiten! Daß wir mit dem Bund bei der nachträglichen Umgestaltung von Straßen zugunsten von mehr Stadtverträglichkeit große Fortschritte erreicht haben, hat mich sehr gefreut. Wir werden diese Maßnahmen fortsetzen. Das "symbolische" Vorlaufprojekt, die Eintunnelung eines Teils des Ruhrschnellwegs bei Bochum, ist inzwischen von allen befürwortet worden. Ich finde es übrigens in Ordnung, daß die Bochumer CDU ihren Anteil öffentlich reklamiert - ich sehe darin ein Bekenntnis für diese Art Straßenbaupolitik.

Das Wichtigste, was in der Straßenbaupolitik konzeptionell festgelegt wurde und im Haushaltsplan 1990 seinen Niederschlag findet, sind die Maßnahmen auf einer 10 km langen Strecke der A 46 in Wuppertal. Darüber haben wir erfreulicherweise mit dem Bund Einvernehmen erzielen können. Ähnliche Maßnahmen werden auf der A 57 in Köln-Ehrenfeld ergriffen.

Verkehrsausschuß
61. Sitzung14.09.1989
zi-mm

In den Städten wird die Umgestaltung der Straßen im Hinblick auf Tempo 30 zunehmend akzeptiert. Ich bin darüber erstaunt, daß der Wunsch nach einer solchen Umgestaltung vor allem im ländlichen Raum geäußert wird. Wenn ich mit den Verkehrsverhältnissen von Düsseldorf oder Bochum im Bewußtsein ins Land gehe und sehen muß, wie unerträglich der Durchgangsverkehr bei täglich 3 000 Autos z. B. in Gemeinden im Kreis Höxter ist, halte ich es für um so erfreulicher, daß das Verkehrsbewußtsein der Bevölkerung wächst. Große Fortschritte macht die Aufstellung von Verkehrsentwicklungsplänen in sehr vielen Gemeinden des Landes. Im Vordergrund steht die Frage, welche Hauptstraßen für den Durchgangsverkehr gebraucht werden. Die Zahlen werden es belegen, daß beim öffentlichen Personennahverkehr die Beschleunigungsprogramme das Investitionsgeschehen stark zu beeinflussen beginnen. Es war eine notwendige Ergänzung unserer Stadtbahnpolitik, denn dort nehmen sowohl der Finanzierungsaufwand als auch die Investitionen Zeiträume in Anspruch, die sich, als das Unterfangen Mitte der 60er Jahre begann, niemand hat vorstellen können.

Ich nenne wegen der Kürze der Zeit stichwortartig die wichtigsten Einzelansätze:

Für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs stehen 1990 80 Millionen DM mehr als im Vorjahr zur Verfügung. Diese Zahlen muß man sich angesichts der Tatsache, daß z. B. beim Wohnungsbau, für den ich auch zuständig bin, Posterioritäten gesetzt worden sind, was inzwischen zu erheblichen Problemen geführt hat, besonders deutlich vor Augen führen. - Für Maßnahmen nach § 45 a PBefG stehen 1990 203 Millionen DM zur Verfügung, im Vorjahr waren es 215 Millionen DM. - Für das Investitionshilfeprogramm sind 49,7 Millionen DM eingestellt, 1989 waren es 86,4 Millionen DM. - Die größte Steigerung erfährt die Verbundförderung. Nach 85,6 Millionen DM 1989 sind für 1990 158,4 Millionen DM eingestellt, 119 Millionen DM entfallen auf den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Davon stammen 60 Millionen DM aus der Infrastrukturförderung, 59 Millionen DM aus der Übergangshilfe. - Zur Umsetzung des Beschleunigungsprogramms werden 69,8 Millionen DM, knapp 20 Millionen DM mehr als im Vorjahr, zur Verfügung gestellt. - Auch der Ausbau der Park-and-Ride-Anlagen geht weiter; bis Ende dieses Jahres werden wir 155 Anlagen mit insgesamt 12 000 Stellplätzen haben. In den nächsten drei Jahren werden weitere 6 000 Stellplätze hinzukommen.

Die Länge des Stadtbahnnetzes hat inzwischen 255 km erreicht. Wir hoffen, daß bis 1992 271 dazukommen. Im letzten Jahr standen hierfür 443 Millionen DM, in diesem Jahr 450 Millionen DM zur Verfügung. Es sei hinzugefügt, daß in diesen Titeln die Bundesmittel entsprechend den Fördersätzen enthalten sind. - Über den Fortschritt des S-Bahn-Baus haben wir regelmäßig berichtet; die Höhe der Titelanträge hat sich

Verkehrsausschuß
61. Sitzung

14.09.1989
zi-mm

nicht geändert. - Für den Bundesfernstraßenbau stehen, nachdem der Bund die Mittel leicht aufgestockt hat, in diesem Jahr 1 340 Millionen DM zur Verfügung. Die Ansätze für den Landesstraßenbau bleiben konstant bei 332,2 Millionen DM. Die Mittel für die Förderung des kommunalen Straßenbaus belaufen sich auf 470,7 Millionen DM, 1 Million mehr als 1989. Hier ist festzustellen, daß in Städten das Abfließen der Mittel bei großen Maßnahmen erhebliche Mühe bereitet, weshalb wir noch einmal umgeschichtet haben. Dies ist dem Landtag mitgeteilt worden.

Wenn Verkehrspolitik sowohl seitens der planenden und der bauenden Verwaltung als auch seitens des Ausschusses noch die Chance haben will, bürgernah zu sein, sollte sie sich viel stärker als bisher kleinen Verbesserungen, überschaubaren Maßnahmen der Verkehrssicherheit zuwenden, z. B. Ortsdurchfahrten und Radwegen. Es gibt kaum einen Termin, auf dem ich von den Stadtverwaltungen und Kommunalpolitikern nicht auf Radwege an Landesstraßen und kommunalen Hauptverkehrsstraßen angesprochen werde. Der Kampf um eine Straße, die nach 30 Jahren noch immer nicht gebaut wird, wird nur die Bürger verwirren und den Politikern Mißerfolge bescheren. Ich will nicht ausschließen, daß diese Überlegung auch für den Landesstraßenbau gelten kann. Selbst von den Straßenbaupolitikern der Landschaftsverbände werden derartige Vorschläge schon artikuliert. Im Haushaltsentwurf ist dem nicht Rechnung getragen worden; die Fraktionen könnten aber, um zum Ansehen der Straßenbaupolitik beizutragen, über diese Frage mit den Landschaftsverbänden noch einmal sprechen.

Der Vorsitzende teilt mit, daß sich die Fraktionssprecher darauf verständigt hätten, die Aussprache zum Einzelplan 11 in der Sitzung am 5. Oktober 1989 zu führen. Er regt an, über Kap. 11 020 - Allgemeine Bewilligungen - zu beraten und zu beschließen.

Abg. Dreyer (CDU) bittet, Kap. 11 021 - Maßnahmen nach dem Strukturhilfegesetz - in der laufenden Sitzung noch nicht abzuschließen.

Zu Kap. 11 020 Tit. 531 10, 531 20, 534 00, 541 00 und 685 10:

Abg. Dreyer (CDU) möchte wissen, was unter "Aufwendungen für die Pflege auswärtiger Beziehungen" - Tit. 534 00 - gemeint sei.

Verkehrsausschuß
61. Sitzung

14.09.1989
zi-mm

Minister Dr. Zöpel antwortet, das Land Nordrhein-Westfalen pflege intensive Kontakte zur Sowjetunion und zur Tschechoslowakei, die Kontakte zu China seien eingefroren. Es gehe dabei vorwiegend um städtebauliche Maßnahmen.

Mit der Hauptstadt der nordrhein-westfälischen Partnerprovinz Sezuan sei über die Erarbeitung eines Gesamtverkehrsplans beraten worden. Diese "Entwicklungshilfe" habe zu einer intensiven Zusammenarbeit geführt und Mittel erforderlich gemacht. Das Land habe Interesse an deutschem Wissen über die technischen Möglichkeiten der Verkehrssteuerung. Die Bereitschaft chinesischer Radfahrer, sich nach elektronisch gesteuerten Ampelanlagen zu richten, werde jedoch als relativ gering eingeschätzt. Der Vorschlag, die Radfahrerermengen durch Polizisten zu steuern, sei hingegen als zu konservativ empfunden worden. Angesichts der in China gegenwärtig herrschenden Verhältnisse würden die Mittel in der angesetzten Höhe wohl nicht verausgabt. Die Kontakte zur Sowjetunion und zur Tschechoslowakei würden aufrechterhalten.

Die Titel 531 10, 531 20, 534 00, 541 00 und 685 10 des Kap. 11 020 werden unverändert angenommen.

Zu Kap. 11 460 Tit. 111 10:

Der Titel wird unverändert angenommen.

Zu Kap. 11 460 Tit. 537 00 und 526 60:

Abg. Dreyer (CDU) verweist auf den Erläuterungsband zum Entwurf des Einzelplans 11 für das Haushaltsjahr 1990 und fragt, wie weit die in Auftrag gegebenen Gutachten betreffend Flughafenverbindung Rad/Schiene-System (Seite 62, lfd. Nr. 12), Kostenermittlung der Erschließung des Flughafens Düsseldorf durch den IC-Verkehr (Seite 62, lfd. Nr. 13), Untersuchungen DB-Schiene ländlicher Raum (Seite 63, lfd. Nr. 1) und Untersuchungen im Zusammenhang mit EG '93 (Seite 63 lfd. Nr. 2) gediehen seien.

Ministerialdirigent Hilker (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) legt dar, daß der Posten Flughafenverbindung Rad/Schiene-System vorsorglich eingebracht worden sei, da die seit langem erwartete Entscheidung der Bundesregierung über die

Verkehrsausschuß
61. Sitzung

14.09.1989
zi-mm

Einsatzstrecke der Magnetschwebebahn noch immer nicht gefallen sei. Da die Entscheidung zugunsten der Alternativtrasse getroffen werden könnte, die Landesregierung aber eine schnelle Bodenverbindung zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn schaffen wolle, sei die Untersuchung vorgesehen.

Abg. Dreyer (CDU) hebt hervor, daß sich sowohl der Verkehrsausschuß als auch die Landesregierung stets für die S-Bahn-Anbindung, die Rad/Schiene-Verbindung und Transrapid ausgesprochen hätten. Die Aussage, daß die Flughafenverbindung über das Rad/Schiene-System untersucht werden solle, falls die Entscheidung der Bundesregierung nicht zugunsten Nordrhein-Westfalens ausfalle, sei deshalb merkwürdig.

MDgt Hilker (MSWV) erläutert, notwendig seien zum ersten die S-Bahn-Anbindung des Flughafens Köln/Bonn, zum zweiten die ICE-Trasse Köln - Frankfurt über den Flughafen Köln/Bonn, zum dritten eine schnelle Bodenverbindung zwischen den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf. Anliegen der Landesregierung sei es auch, den Flughafen Düsseldorf an den Hauptbahnhof, somit an das IC-Netz, anzubinden, und dies sei nicht dasselbe wie die direkte Verbindung zwischen den beiden Flughäfen, die nach Ansicht der Deutschen Lufthansa im übrigen nur 20 Minuten dauern dürfe. Es gelte also abzuwarten, ob die Transrapid-Trasse in Nordrhein-Westfalen gebaut werde.

Minister Dr. Zöpel versichert, die Landesregierung verfolge alle drei genannten Möglichkeiten mit Nachdruck, und appelliert an die Ausschußmitglieder, sich dafür einzusetzen, daß diejenigen Maßnahmen, die schnell durchgeführt werden könnten, vorangetrieben würden. Schnell ausgeführt werden könnte z. B. die Verbindung beider Flughäfen mit der S-Bahn. Die Nordkurve werde erfreulicherweise am 23. Mai 1990, noch während seiner, Dr. Zöpels, Amtszeit in Betrieb genommen. Ohne Zweifel müsse das IC-Netz, die einzig fortgeschrittene Alternative zum Autofernverkehr in der Bundesrepublik, fertig werden.

Kein Bundesland handle das Thema Transrapid so seriös wie Nordrhein-Westfalen; keine andere Landesregierung habe mit Thyssen eine gemeinsame Arbeitsgruppe eingesetzt. Es sei jedoch befremdlich, daß nicht einmal der Sprecher von Thyssen von dem Inhalt des gemeinsam erarbeiteten Berichts wisse, denn jedem, der sich mit Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen beschäftigt habe, müsse klar sein, daß durch die Innenstädte von Köln und Düsseldorf kein auch noch so modern geartetes Fahrzeug ohne Tunnel geführt werden könne. Insofern stelle sich die Frage, wie seriös Thyssen selbst die Angelegenheit betrachte.

Verkehrsausschuß
61. Sitzung

14.09.1989
zi-mm

Die Landesregierung sei zwar bestrebt, das Raumordnungsverfahren so bald wie möglich einzuleiten, habe dem betreffenden Regierungspräsidenten jedoch mitgeteilt abzuwarten, bis die Lärmwerte ermittelt seien. Vor diesem Hintergrund sei auch das Verhalten des Bezirksplanungsrats richtig. Falls Transrapid tatsächlich ziemlich geräuschlos fahre, sei es um so leichter, die Lärmgutachten vorzulegen.

Aufgabe des Ministers für Verkehr sei es auch, die Bevölkerung darüber aufzuklären, wie lange es dauern könne, bis Transrapid betriebsbereit sei. Die S-Bahn-Verbindung Hagen - Mönchengladbach, die im übrigen kürzer sei als die Transrapid-Strecke Essen - Bonn, sei in 17 Jahren errichtet worden; es sei schwer vorstellbar, daß die Transrapid-Strecke in kürzerer Zeit gebaut werde. Davon abgesehen wäre es erfreulich, wenn im Sinne der betroffenen Anwohner die Trassenführung umweltverträglich gestaltet werden könnte, indem Transrapid in den Hauptbahnhöfen Köln und Düsseldorf unter der Erde, ansonsten entlang einer Bundesbahnschiene geführt würde, an der dann Lärmschutzwände errichtet würden.

Abg. Hardt (CDU) verweist auf die laufende Nummer 13 und fragt, welche Erschließung des Flughafens Düsseldorf durch den IC-Verkehr gemeint sei. Er könne sich vorstellen, daß der ICE den Flughafen über die Nordkurve anfähre und über Unterrath wieder verlasse.

MDgt Hilker (MSWV) bestätigt Abg. Hardt, daß dies in etwa der Rahmen sei. Da aber bei der Bundesbahn oft Überraschendes zu hören sei, wenn nach Details gefragt werde, sei der Betrag für die Untersuchungen eingestellt worden.

Die Titel 511 20 und 537 00 des Kap. 11 460 werden unverändert angenommen.

Zu Kap. 11 460 TG 60 und 80:

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) erkundigt sich, welche Untersuchungen im Zusammenhang mit EG '93 - Tit. 526 60 - in Auftrag gegeben worden seien.