

Verkehrsausschuß

Protokoll

9. Sitzung (nicht öffentlich)

16. Januar 1986

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 bis 15.45 Uhr

Vorsitzender: Abg. Kröhan (SPD)

Stenographin: Igel

Verhandlungspunkte und Ergebnisse

Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes
Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1986
(Haushaltsgesetz 1986)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 10/450

Vorlagen 10/174, 10/176, 10/236

Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

- a) Einführung in den Verkehrsetat 1986 durch den Minister
- b) Aussprache
- c) Kapitel 11 020 - Allgemeine Bewilligungen, soweit Verkehr
- d) Kapitel 11 460 - Allgemeine Bewilligungen - Verkehr -
- e) Kapitel 11 470 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs
- f) Kapitel 11 490 - Förderung der Schifffahrt
- g) Kapitel 11 500 - Straßen- und Brückenbau

Auf die Einführungsrede des Ministers folgen Stellungnahmen von Vertretern der SPD und CDU, in denen vor allem Fragen der Verkehrsberuhigung und der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs erörtert werden.

Verkehrsausschuß
9. Sitzung

16.01.1986
ig-ro

Dann behandelt der Ausschuß die ihn betreffenden Kapitel bzw. Titel des Einzelplans 11. Im Diskussionsprotokoll sind die Ergebnisse der Beratung in der Reihenfolge der Titel des Einzelplanes aufgeführt.

Im Laufe der Beratungen bittet die CDU-Fraktion, der Ausschuß möge bald nach den Haushaltsberatungen eine ausführliche Diskussion der S-Bahn- und Stadtbahnplanung durchführen.

2 Schnellbahnverbindung Paris-Brüssel-Köln

Der Entschließungsantrag der SPD-Fraktion, der dem Protokoll als Anlage beigelegt ist, wird vom Ausschuß einvernehmlich verabschiedet.

3 Verordnung über die Bestimmung der zuständigen Behörden nach der Gefahrgutverordnung Straße

Vorlage 10/167

Der Entwurf der Verordnung wird einstimmig verabschiedet.

Zu Mitgliedern der Bundesbahnfahrplan-Kommission werden von der SPD-Fraktion die Abgeordneten Uwe Herder und Manfred Ludwig Mayer, von der CDU-Fraktion die Abgeordneten Heinrich Dreyer und Heinz Hardt, von der F.D.P.-Fraktion die Abgeordnete Frau Marianne Thomann-Stahl benannt. Die Sitzung findet am 28.1.1986 um 14.00 im Ministerium statt.

Nächste Sitzung: 06.02.1986

Verkehrsausschuß
9. Sitzung

16.01.1986
ig-ro

Aus der Diskussion

Zu 1: Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

a) Einführung in den Verkehrsetat 1986 durch den Minister

Minister Dr. Zöpel verweist auf die schriftliche Einführung in den Haushaltsplan (Vorlage 10/236), in der er - wie auch in den letzten fünf Jahren - die gesamte Politik, die er zu vertreten habe, in einem zusammenhängenden Konzept sehr ausführlich dargestellt habe.

Für diesen gesamten Bereich seien einige gesamtgesellschaftliche und gesamtpolitische Entwicklungen von Bedeutung, die auch sehr schnell Auswirkungen auf den Verkehrswegebau haben würden. Mitte der 80er Jahre werde wohl der Übergang in eine Gesellschaft endgültig vollzogen sein, deren traditionelle Infrastruktur im Prinzip vorhanden sei, so daß Veränderungen mehr unter Qualitäts- als unter Quantitätsgesichtspunkten betrachtet werden müßten. In dieser Frage gebe es auch keine prinzipiellen Auseinandersetzungen mehr. Das zeige sich daran, daß auch der Bundesverkehrsminister mit einem Bundesautobahnnetz von etwa 105 km Länge, bezogen auf das ganze Bundesgebiet, das Maximum des Erstrebenswerten für erreicht halte, was sich nur insofern von seiner eigenen, des Landesministers, Einschätzung unterscheide, als er auch etwas weniger für denkbar hielte.

Wichtiger werde unter diesen Umständen die neue Betrachtungsweise - die er unter dem Stichwort soziale Infrastruktur einführen wolle -, ob die bestehende Infrastruktur auch so genutzt werde, wie es den Vorstellungen der Menschen und den gesellschaftlichen Vorstellungen der von ihnen Gewählten entspreche.

Der zweite wichtige Punkt, den man in der Gesamtpolitik berücksichtigen müsse, sei, daß wir es in Zukunft sicher nicht mehr mit hohen prozentualen Wachstumsraten zu tun haben würden. Ihn persönlich habe nicht überrascht, daß sich das wirtschaftliche Wachstum 1985 gegenüber 1984 schon wieder etwas verlangsamt habe. Das habe mit der Beherrschbarkeit der technischen Entwicklungen und mit ökologischen Problemen zu tun. Das Zusammenspiel von Verkehr und Ökologie werde die Politiker in den nächsten fünf Jahren begleiten.

Das dritte wichtige Problem, das auf die Planung von Verkehrswegen Einfluß habe, seien die Tatsache, daß heute weniger Arbeitszeit benötigt werde, um das zu produzieren, was die Gesellschaft brauche, und die sich aus unfreiwilliger Freizeit ergebenden Probleme politischer Art.

Verkehrsausschuß
9. Sitzung16.01.1986
ig-ro

Ein viertes wichtiges Problem bestehe darin, daß das gesamte System in der Bundesrepublik unzureichend in der Lage sei, die Folgen technischer Veränderungen für seinen eigenen Bereich rechtzeitig zu erkennen. Deshalb übe er Zurückhaltung, wenn es darum gehe, ob der Staat außerhalb seines Bereiches Technologie forcieren solle, solange dieses Defizit in der Transformation nicht aufgearbeitet sei. Er habe sein Haus so organisiert, daß es sich intensiver um diese Fragen kümmern könne. Das gelte für alle Politikbereiche, aber besonders stark für den Verkehr.

Für die Verkehrsberuhigung habe es in der Vergangenheit gespartene, wenn nicht gar kontroverse Zuständigkeiten in zwei Ressorts gegeben. Deshalb habe er nun, nachdem er die alleinige Zuständigkeit erlangt habe, die Verkehrsberuhigung, den kommunalen Radwegbau und den kommunalen Straßenbau in Zusammenhang mit der Abteilung gebracht, die für Stadterneuerung zuständig sei, um zu prüfen, ob man Städtebauförderung und Förderung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, soweit sie Straßen betreffe, besser koordinieren könne - er formuliere dabei bewußt vorsichtig. Diese Koordinierungsaufgabe werde in der Abteilung I seines Hauses - Stadterneuerung - geleistet. Das Stadterneuerungsprogramm mit Bundeshilfen, über das im Vorgriff auf den Haushalt Ende des vorigen Jahres entschieden worden sei, enthalte über 100 Millionen DM für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung.

Die Abteilung II sei vor allem für den öffentlichen Nahverkehr zuständig, der in der Verkehrspolitik Priorität haben solle. Das Land könne auf eine erfolgreiche Politik des Vorranges der Schiene und des Vorranges des öffentlichen Nahverkehrs in den Städten allgemein zurückblicken. Beim Bundesverkehrswegeplan sei der Bund in besonders umstrittenen Fällen auf die Position des Landes eingegangen (Eisenbahnverbindung Dortmund - Kassel).

Weiter könne er mitteilen, daß der Bundesverkehrsminister in der vergangenen Woche seine Vorschläge, Planungsaufträge für drei S-Bahnstrecken (siehe Vorlage 10/236, Seite 116) zu erteilen, akzeptiert habe. Die Landesregierung halte an ihrer Beschluslage fest, ihren Anteil an der Finanzierung zu erbringen, wenn der Bund entsprechend finanziere.

Mit dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn habe man sich darauf verständigt, daß Mitte des Jahres die mittel- und langfristigen Planungen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs zu einem längerfristigen Ausbaufortschrittskonzept für die S-Bahn zusammengefaßt werden sollten. Damit sei das gesagt, was aus seiner Sicht im Stadtbahnbau im wesentlichen zu tun sei.

Die nächsten fünf Jahre würden von entscheidender Bedeutung für den ÖPNV sein. In diesem Zeitraum würden so viele S-Bahnstrecken in Betrieb gehen wie noch nie zuvor in einem solchen Zeitabschnitt. Dabei wolle er dankbar die Leistungen seiner Vorgänger und der Politiker quer durch alle Parteien erwähnen.

Verkehrsausschuß
9. Sitzung

16.01.1986
ig-ro

Man wolle bis Mitte des Jahres einen Plan vorlegen, aus dem hervorgehe, welche Strecken in den nächsten sieben Jahren fertiggestellt werden könnten, was weiterentwickelt werden solle und wo gegebenenfalls Mittel abgezogen werden könnten, um sie für eine operative Beschleunigung an anderer Stelle einzusetzen. Die Tatsache, daß die Mittel für den öffentlichen Nahverkehr um ungefähr 40 Millionen DM erhöht worden seien, kennzeichne in der gegenwärtigen Situation eine entschiedene Schwerpunktbildung.

Zusätzlich wolle man zusammen mit den Gemeinden beschleunigt Maßnahmen zur Einrichtung von Park-and-Ride-Plätzen an möglichst allen S- und Stadtbahnhaltestellen, an denen das sinnvoll sei, finanzieren. Dies sehe er als vorrangige Aufgabe im Rahmen der Gemeindeverkehrsfinanzierungsmittel oder im Rahmen der Städtebauförderungsmittel an.

Die Hilfen an Verkehrsunternehmen hielten sich im bisherigen Rahmen.

Mit dem Aufbau der Verkehrsverbünde hoffe man bis Ende des Jahres fertig zu werden. Im Bereich Rhein-Sieg sei eine Schlußstufe erreicht. Hier sei er für eine hohe Kooperationsbereitschaft aller Parteien in diesem Raum, insbesondere auch für sehr vertrauensvolle Gespräche mit Kollegen der CDU, dankbar.

Dann gebe es eigentlich nur noch Probleme in Ostwestfalen, insbesondere im Paderborner Raum, und das liege insbesondere an der Bundesbahn. Wenn bis Mitte des Jahres keine Einigung erreicht sein sollte, werde man einmal im politischen Raum die Frage aufwerfen müssen, wie es zu verantworten sei, daß ein Nahverkehrsunternehmen, das überwiegend in Bundeseigentum sei (Preussag), nicht mit der ebenfalls bundeseigenen Bundesbahn zu einer Einigung kommen könne.

Im Bereich der nicht bundeseigenen Eisenbahnen und der Bundeswasserstraßen blieben die Haushaltsansätze in der vorgesehenen Höhe erhalten, so daß die langfristig geplanten Maßnahmen durchgeführt werden könnten.

Im Straßenverkehr habe Nordrhein-Westfalen ganz unstreitig die beste Ausstattung aller Flächenländer, sowohl der Quantität als auch der Qualität nach. Das bedeute nicht, daß der Straßenbau nicht fortgesetzt werden müsse. Bei der Kürzung der Straßenbaumittel um etwas über 4 % - gemessen an den Kürzungen im Wohnungsbau eine Marginalie - sei man in der Einzelzuweisung den Empfehlungen der Landschaftsverbände gefolgt, die inzwischen auch schon wieder in die Diskussion geraten seien. Er glaube aber, daß niemand akzeptable Deckungsvorschläge für eine Aufstockung dieser Mittel machen könne und daß es höchstens zu einigen Umschichtungen kommen werde.

Verkehrsausschuß
9. Sitzung

16.01.1986
ig-ro

Für eine Straßenbaukonzeption, wie er sie sich vorstelle, nämlich im Sinne eines umweltgerechten Straßenbaus, ließe sich ohne weiteres wesentlich mehr Geld - auch für Neubaumaßnahmen - verbrauchen, als jetzt zur Verfügung stehe. Er wolle deshalb sehr deutlich machen, daß die Kürzungen in diesem Bereich allein und ausschließlich etwas mit der Haushaltslage zu tun hätten und nicht eine Annahme des Bedarfs widerspiegeln, wie manchmal gesagt werde.

Das Ministerium werde dem Ausschuß etwa Mitte des Jahres seine Vorstellungen zum Bundesfernstraßenbedarfsplan vorlegen. Das werde die Hauptaufgabe im Bereich der Verkehrspolitik in diesem Jahr sein, da die Entscheidung Anfang des nächsten Jahres fallen solle.

Ein vorläufiger Entwurf der in diesem Jahr zu leistenden Straßenbaumaßnahmen sei dem Haushaltsplanentwurf beigelegt (Seiten 197 bis 207). Im Hinblick auf Verschiebungen sei er völlig offen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm sei eine bedeutende Gemeinschaftsleistung von Landtag und Landesregierung in der vergangenen Legislaturperiode gewesen.

Schließlich habe er in seinem Bericht noch einmal zusammengefaßt, was unter Umweltgesichtspunkten in der Straßenbaupolitik zu tun sei. Für die Abgasverminderung sei eine Zwischenlösung gefunden worden, die von den Parteien etwas unterschiedlich beurteilt werde, und er sei erfreut, daß eine relativ hohe Nachfrage nach Katalysatorautos und Nachrüstungen bestehe. Das Tempolimit sei damit für ihn unter diesem Gesichtspunkt kein Thema mehr, deswegen man sich schlagen sollte.

In diesem Jahr werde man sich vielmehr damit beschäftigen, ob es aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten sei, an einigen Trassen Tempobeschränkungen einzuführen. Die Erfahrungen aus dem Versuch am Kölner Ring würden voraussichtlich Ende Februar ausgewertet sein.

Er persönlich würde dafür eintreten, in nächster Zeit die Lärmbekämpfung sehr stark in den Vordergrund zu stellen, zumal alle Umweltuntersuchungen zu dem Ergebnis gekommen seien, daß die Auswirkungen der Lärmbelästigung auf die Gesundheit schwerwiegender seien als andere Umwelteinwirkungen. Darüber wolle er kein Urteil abgeben; aber er sehe dort den Schwerpunkt seiner Bemühungen. Sicherlich seien die technischen Möglichkeiten auf diesem Gebiet noch nicht voll ausgeschöpft. Das Ministerium werde systematisch vorgehen und dem Ausschuß berichten.

Der Radwegebau werde, soweit er nicht Bundes- und Landesstraßen betreffe, im Zusammenhang mit der Stadterneuerung fortgeführt. 38 Millionen DM ständen jährlich zur Verfügung.

Verkehrsausschuß
9. Sitzung

16.01.1986
ig-ro

In dem schriftlichen Bericht seien etwa 20 konkrete Punkte genannt, in denen das Ministerium Vorlagen erstellen wolle. Damit wolle er auch die Arbeit des Ministeriums an bestimmte Termine binden. Er hoffe, daß ihm die Einhaltung dieser Termine gelingen werde.

Auf Bitte des Vorsitzenden wird Minister Dr. Zöpel dem Ausschuß Anfang Februar den Organisationsplan seines Ministeriums zuleiten. Nach der Entscheidung über die Staatssekretärfrage habe er sehr schnell alle weiteren Personalentscheidungen getroffen, und die damit verbundenen Umsetzungen würden am 1.2. dieses Jahres in Kraft treten.

Zu b): Aussprache

Abg. Aigner (SPD) will - unter Hinweis auf seine Darlegungen in der Grundsatzdebatte über die Verkehrspolitik des Landes am 26.9.1985 (APr 10/60) - zu den grundsätzlichen Ausführungen des Ministers keine Ergänzungen machen.

Er äußert Befriedigung darüber, daß Städtebau und Verkehr organisatorisch zusammengeführt worden seien; denn in der Vergangenheit sei die Integration von Verkehr, Städtebau und Verkehrsberuhigung nicht immer optimal gewesen. Zum Beispiel vertrage sich die Finanzierung von Parkhäusern, die bis zu einem gewissen Grade ihre Berechtigung habe, nicht immer mit den Bemühungen um ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem.

Neue Koordinierungsaufgaben ergäben sich dadurch, daß jetzt der Zeitpunkt gekommen sei, Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV einzuleiten, die in begrenzten Fällen zu Zielkonflikten mit der Aufgabe der Verkehrsberuhigung führen könnten. Überhaupt müßten die Bezüge etwas weiter gespannt werden, und die Landesplanung müsse integrierter Bestandteil aller Überlegungen sein. Ansonsten unterstreiche er, was der Minister zu diesen Problemen gesagt habe.

Er bitte den Minister, dem Ausschuß noch während der Haushaltsberatungen eine Aufstellung darüber zuzuleiten, wohin die 38 Millionen DM des Radwegeprogramms im Rahmen des Gemeindefinanzierungsgesetzes geflossen seien. Dabei wolle er darauf aufmerksam machen, daß die Befrachtung der Kfz-Steuerpauschale mit landespolitischen Zielsetzungen zunächst einmal bedeute, daß den Gemeinden Geld weggenommen werde, und daß deshalb um der Gerechtigkeit willen sichergestellt werden müsse, daß die Regionen die Anteile an der Zuwendung, auf die sie zunächst hätten verzichten müssen, im Rahmen des Sonderprogramms auch wieder zurückbekämen. Er sehe durchaus die Gefahr, daß die Mittel dieses Programms

Verkehrsausschuß
9. Sitzung16.01.1986
ig-ro

vornehmlich von Gebietskörperschaften auf dem flachen Lande eingehemst würden, weil dort die Bedingungen leichter zu erfüllen seien als in Ballungsgebieten. - Im übrigen werde seine Fraktion ihre Position bei der Beratung der einzelnen Haushaltstitel deutlich machen.

Abg. Dreyer (CDU) möchte ebenfalls unter Hinweis auf die Grundsatzberatungen des Ausschusses am 26.9.1985 keine längere Generaldebatte führen. Verwundert sei er über einige Formulierungen des Ministers, die den auf CDU-Parteitagen erörterten Programmstellungen fast aufs Wort entsprächen, etwa die Orientierung der Politik am Menschen und die Konzentrierung auf kleinere Lebenskreise.

Aus den vorgetragenen Überlegungen ergebe sich für ihn zwar nicht ganz schlüssig, daß der Verkehr nun unbedingt im Haushalt des Ministers für Stadtentwicklung ressortieren müsse; aber da der Ministerpräsident in seiner Regierungserklärung Wirtschaft und Verkehr als Bereiche genannt habe, die ihren Beitrag zu einer lebenswerten und lebenswerten Heimat leisten müßten, bestehe auch da kein Dissens.

Erfreut hätten ihn eine Fülle von Aussagen zur Vermeidung von Verkehr, die zeigten, daß auch die SPD inzwischen in einigen früher strittigen Punkten, zum Beispiel der von der CDU schon viel früher abgelehnten Forderung nach strikter Trennung von Wohnen und Arbeiten, zu neuen Einsichten gekommen sei.

Auch hinsichtlich des Neubedarfs gebe es keinen grundsätzlichen Dissens. Bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans werde jetzt zum erstenmal eine Umschichtung vom Straßenverkehr zum Schienenverkehr verfolgt, und die Bedenken des verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Köln, ob nicht in zu großem Maße umgeschichtet werde, teile er nicht. Er sei vielmehr der Auffassung, daß es, was die Trassen der Bahn angehe, einen gewaltigen Nachholbedarf gebe.

Die Aussagen des Ministers zur sozialen Verantwortung und zur ökologischen Verträglichkeit teile die CDU voll. Sie wünsche allerdings, daß bei den Bemühungen des Ministers um Verkehrsberuhigung im Zusammenhang mit der Stadtentwicklung die Autonomie der Gemeinden gewahrt bleibe. Wenn der Minister daran denke, bestimmte Werte aus der Kfz-Steuerpauschale für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung vorzubehalten - etwa 20 % -, dann sei er der Meinung, daß man diesen Schritt wegen der unterschiedlichen Verhältnisse in den Gemeinden nicht gehen, sondern darauf vertrauen sollte, daß das Bewußtsein für die Notwendigkeiten in den Gemeinden selbst stark genug sei.

Die Frage, ob der vom Minister angegebene Wert für die Aufteilung der innerörtlichen Straßen in reine Wohnstraßen (zwei Drittel) und Straßen mit Durchgangsverkehr (ein Drittel) richtig

Verkehrsausschuß
9. Sitzung

16.01.1986
ig-ro

sei, wolle er undiskutiert lassen. Tatsächlich gebe es eine Fülle von Straßen, auf denen Verkehrsberuhigung möglich sei, aber nur, wenn eine entsprechende Konzeption vorliege, die verhindere, daß Verkehrsberuhigung an einer Stelle zu zusätzlichen Belastungen an anderer Stelle führe.

Was der Minister zum öffentlichen Personennahverkehr, zum Vorrang der Schiene und zu Beschleunigungsmaßnahmen gesagt habe, sei unbestritten. In einer der nächsten Sitzungen nach den Haushaltsberatungen sollte sich der Ausschuß ausführlich mit der S-Bahnplanung und dem Stadtbahnkonzept befassen.

Schließlich habe die Feststellung des Ministers erfreut, daß man nicht davon ausgehen könne, daß die Dotation des Straßenbaus in diesem Haushalt bedarfsgerecht sei. Die Kürzungen dürften aber nicht dazu führen, daß in einigen Straßenbauamtsbezirken im nächsten Jahr überhaupt nichts mehr gebaut werde. Im Straßenbauamtsbereich Minden würde, da einige Maßnahmen zu Ende geführt werden müßten, gar kein Geld mehr für neue Maßnahmen zur Verfügung stehen. Bei der konkreten Umsetzung des Haushalts sollte deshalb nicht nur nach dem Gesichtspunkt der Bedarfsgerechtigkeit vorgegangen, sondern auch ein regionaler Ausgleich versucht werden, auch im Interesse der regionalen Bauwirtschaft.

Den Bemerkungen des Ministers über die Lärmbekämpfung stimme die CDU zu. Auch er sei der Meinung, daß Möglichkeiten zur Verhinderung der Lärmemissionen an der Quelle in größerem Umfang gegeben seien, als sie in der Vergangenheit genutzt worden seien. In letzter Zeit häuften sich Beschwerden der Anwohner von Eisenbahnstrecken, die jetzt mit höherer Geschwindigkeit befahren würden und die, da es sich hierbei nicht um eine wesentliche Änderung handele, keinen Lärmschutz erführen. Einigen Behauptungen zufolge, würden dort Werte über 90 dB(A) erreicht.

Die Aussagen des Ministers über die Abgasbekämpfung teile die CDU.

Bei den Detailberatungen über den Haushalt würden sicher noch einige Korrekturen vorzunehmen sein. Insgesamt aber könne sich die CDU nicht damit einverstanden erklären, daß im gesamten Bereich des Ministers gegenüber 1984 1,2 Milliarden DM und gegenüber 1985 500 Millionen DM an Investitionen ausfielen. Das sei angesichts der sozialdemokratischen Parolen über Beschäftigungsprogramme schwer verständlich.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) verzichtet auf einen Kommentar zu einem Haushaltsplanentwurf, der "Politik des sozialen und ökologischen Umbaus der Industriegesellschaft" überschrieben sei.

Abg. Eichhorn (SPD) bittet den Minister, bei seinen Überlegungen über Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit und Radwegbau auch darüber nachzudenken, wie verhindert werden könne, daß mit öffentlicher Förderung gebaute Radwege in immer stärkerem Maße durch parkende Pkw ihrem eigentlichen Zweck entzogen würden.

Verkehrsausschuß
9. Sitzung16.01.1986
ig-ro

Des weiteren bittet er, nachdem der Düsseldorfer Hauptbahnhof fertiggestellt sei, nun auch an die bereits 1972 im zweiten Ausführungsvertrag vereinbarte Verbindung zwischen Duisburg und Düsseldorf heranzugehen. Dieses Reststück sollte bei den weiteren Planungen nicht vergessen werden, damit die Bürger aus dem westlichen Ruhrgebiet ohne Umsteigen zum Rhein-Ruhr-Flughafen gelangen könnten.

Abg. Hardt (CDU) erinnert in diesem Zusammenhang an Überlegungen, die sogenannte Nordschleife zur Anbindung des Flughafens anzulegen und zwecks Beschleunigung sogar die Abfertigung schon im Zuge vorzunehmen.

Das Radwegeprogramm, das nun im Zusammenhang mit der Stadterneuerung fortgeführt werde, müsse, um von dem ideologischen Ansatz herunterzukommen, einmal ernsthaft daraufhin untersucht werden, inwieweit Radwege im eigentlichen Kern der Städte von Vorteil seien und ob nicht vielleicht in etwas mehr peripher gelegenen Räumen ein Schwerpunkt gesetzt werden müsse. Er habe den Eindruck, daß das Fahrrad vor allen Dingen im Zusammenhang mit der Stadtranderholung genutzt werde, und im Stadtrandbereich hapere es an vielen Stellen, dort seien insbesondere viele Übergänge nicht gesichert.

Der Redner geht dann auf die Überlegungen des Ministers ein, unter Umständen einen 20%igen Anteil der Kfz-Steuerpauschale für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zweckgebunden auszugeben (Vorlage 10/236, Seite 68). Hierin sähe er den ersten Schritt auf dem Wege, die den Gemeinden aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz zustehenden Schlüsselmittel sukzessive in Zweckzuweisungen umzuwandeln.

In den letzten Jahren sei - trotz der Fußgängerbereiche - wegen des Vorranges des Radwegebaues der Ausbau der Gehwege zu wenig berücksichtigt worden. Der Gehweg müßte so breit sein, daß zwei Kinderwagen aneinander vorbeikommen könnten. Zur Zeit bestehe die Gefahr, daß sich ein ideologischer Ansatz entwickle, der dazu führe, daß Gehwege vernachlässigt würden, Radwege vermehrt im Innenstadtbereich gebaut würden und für den Radwegebau im Außenbereich und im Bereich der Naherholungsgebiete kein Geld mehr übrig bleibe oder aber durch die in Aussicht genommenen 20%igen Zweckzuweisungen Radwege auch dort gebaut würden, wo sie wenig sinnvoll seien. Das Ministerium müsse die Daten und Fakten aufarbeiten, um den Abgeordneten Unterlagen für richtige politische Entscheidungen zu geben.

Die Bemerkung des Abg. Aigner über den verfehlten Bau von Parkhäusern sollte nach Meinung seiner Fraktion nicht so verstanden werden, als ob es in den Innenstädten überhaupt keine Parkhäuser geben sollte.

Verkehrsausschuß
9. Sitzung16.01.1986
ig-ro

Die CDU habe sich seit 1970 zur Verstärkung des öffentlichen Personennahverkehrs in den stark verdichteten Zentren bekannt. Sie unterstütze auch partiell die Bemühungen um ein Beschleunigungsprogramm für die oberirdischen Strecken, wolle aber zu bedenken geben, daß in manchen Stadtzentren - Dortmund, Düsseldorf, Essen, Köln - noch Innovationen im Tunnelbau notwendig seien, um die bereits getätigten Investitionen sinnvoll zu machen. Die CDU wolle keinesfalls, daß noch ganze Stadtlinien U-bahnartig ausgebaut würden, wohl aber gewisse Kreuzungspunkte in den Stadtzentren. Er sei durchaus der Meinung, daß dem ÖPNV, sei es durch eigene Fahrspuren zu bestimmten Zeiten - etwa auch für Taxen -, Vorrang eingeräumt werden sollte; aber das Beschleunigungsprogramm dürfe nicht dazu führen, daß notwendige Ergänzungsmaßnahmen im Tunnelbau wegfielen. Das würde in vielen Fällen auch nicht mit der bisherigen Ausrichtung der Stadtplanung übereinstimmen. In bezug auf die großen Zentren Nordrhein-Westfalens wünsche er eine klare Aussage, ob diese Hinwendung zum Beschleunigungsprogramm eine Ausgrenzung sein solle und bedeute, daß mit dem Bund nicht weiter über die Tunnelprojekte verhandelt werden solle.

Die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs liege in seiner Schnelligkeit, und wenn hier Wünsche offenblieben, dann - der Redner verweist auf eine Shell-Studie, die sich bisher immer als richtig erwiesen habe - bestehe nach wie vor die Gefahr, daß die Menschen ihre Gewohnheiten änderten und Einkaufszentren auf der grünen Wiese bevorzugten. Seine Fragen an den Minister lauteten deshalb:

Wie sehen Sie das Beschleunigungsprogramm und neue Investitionen?

Wie sehen Sie im Bereich der Umorganisation im Zusammenhang mit der Stadterneuerung den Verkehrswegebau, den Radwegebau, und welche Priorität räumen Sie dem Fußgänger ein?

Der Vorsitzende verweist in diesem Zusammenhang auf die Schwierigkeiten, die sich auf den Zulaufstrecken zu bereits angelegten Tunnels ergäben.

Minister Dr. Zöpel wird der Bitte um Auflistung der Verwendung der Mittel für das Radwegeprogramm so schnell wie möglich nachkommen.

Die sogenannte Nordkurve zur Anbindung des Düsseldorfer Flughafens sehe das Ministerium genauso wie der Ausschuß. In dem letzten Gespräch mit der Bundesbahn habe er unmißverständlich klargemacht, daß er dies für das wichtigste Teilstück halte, das nun gebaut werden müsse. Es sollte in die von ihm angesprochene längerfristige S-Bahnplanung eingebaut werden.

Verkehrsausschuß
9. Sitzung

16.01.1986
ig-ro

Zu der von Abg. Hardt und zum Teil auch von Abg. Aigner angesprochenen Thematik der Verkehrsberuhigung führt der Minister aus, er bleibe bei der - sicherlich nicht messerscharf durchzuführenden - Einteilung, daß etwa zwei Drittel der städtischen Straßen so organisiert werden sollten, daß Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer gleichberechtigt seien, und auch entsprechend ausgestaltet werden sollten und daß das restliche Drittel der Straßen, soweit es sich nicht um reine Kraftfahrzeugstraßen handele, breite Bürgersteige - auch er zitiere gern die beiden sich entgegenkommenden Kinderwagen - und nach Möglichkeit Radwege erhalten sollten. Es gehöre zu den Erkenntnissen der Stadtplanung, die nach den 60er Jahren aus Amerika herübergekommen sei, daß ausreichend breite Bürgersteige in solchen Straßen geradezu die Garantie für Sozialverträglichkeit seien.

Diese Vorstellung liege auch der Stadterneuerungspolitik zugrunde, die er in der vergangenen Legislaturperiode schon betrieben habe, soweit er Verkehrsberuhigungsmaßnahmen gefördert und Einfluß auf den Rückbau von Hauptverkehrsstraßen durch die Wiederherstellung breiter Bürgersteige genommen habe. Insofern geschehe nichts Neues.

Es werde lediglich das Referat seines Hauses, das für die Vergabe der Straßenbaumittel nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz zuständig sei, in die Abteilung I verlegt, in der es bereits ein Referat Verkehrsberuhigung gebe. Von dieser Organisation verspreche er sich eine bessere Abstimmung in der Förderungspraxis und in der Verwendung der Mittel. In der Vergangenheit habe es immer Probleme bei der Koordinierung von Sanierungs- und Straßenbaumaßnahmen gegeben. Die Auswirkungen der Neuorganisation werde man sicherlich erst nach einem Jahr besser beurteilen können.

Daß sich als Folge dieser Umorganisation die Förderung des Radwegebaus allein auf die Innenstädte beziehen werde, sei nicht zu befürchten, weil die Abteilung I schon immer auch für Freizeitanlagen zuständig gewesen sei und man auch bisher schon das Problem der teilweise mangelhaften Koordinierung mit dem Verkehr beklagt habe (z. B. Kemnader See ohne ausreichende Verkehrsanbindungen).

Der Gedanke, einen Teil der Kfz-Steuerpauschale für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung abzuzweigen, sei in Diskussionen mit kommunalen Verkehrspolitikern entstanden, die gemeint hätten, diese Mittel könnten nicht für die Verkehrsberuhigung verwandt werden.

Natürlich könne man darüber nachdenken, ob man es den Gemeinden freistellen sollte, einen von ihnen zu bestimmenden Anteil für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu reservieren. Dabei müsse man berücksichtigen, daß die Verkehrsberuhigung je nach den örtlichen Verhältnissen unterschiedlich intensiv betrieben werden müsse. Aufwendige Maßnahmen wie Aufpflasterung, wie sie in gründerzeitlichen Vierteln notwendig seien, könnten und sollten nicht überall betrieben werden. In Neubauvierteln genügten häufig bescheidene Programme. Aber im Augenblick bestehe vielfach die Tendenz, zu warten, bis ein Zweckzuschuß komme.

Verkehrsausschuß
9. Sitzung

16.01.1986
ig-ro

Er freue sich, daß seine Überlegung wenigstens nicht von vornherein als ganz abwegig betrachtet werde; im übrigen sei er für Anregungen offen. Ihm gehe es darum, daß die Gemeinden solche Maßnahmen, soweit keine größeren Aufwendungen notwendig seien, von sich aus vorantrieben, ohne beim Land nachzufragen.

Auf die Frage des Abg. Hardt (CDU), ob nach den Vorüberlegungen über die eventuelle Zweckbindung eines 20%igen Anteils an der Kfz-Steuerpauschale für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung gemeint sei, daß die Kommunen die Zuschüsse bekämen und nur die Verwendungen nachweisen müßten, oder ob an eigenes Programm des Landes gedacht sei, aufgrund dessen die Mittel verteilt würden, antwortet Minister Dr. Zöpel, ausschließlich das erstere sei gemeint. Verkehrsberuhigung über Einzelbewilligungen des Landes zu betreiben, wäre völlig ausgeschlossen und verwaltungsmäßig unsinnig. Eigentlicher Sinn der Überlegung sei, den Stadtkämmern das Argument zu entziehen, für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung gebe es kein Geld vom Land. Auch in anderen Bereichen wie dem der Stadterneuerung denke man an pauschalisierte Zuweisungen, weil die Finanzierungspraxis sonst unpraktikabel würde. Die Frage werde noch einmal diskutiert.

Hinsichtlich der Stadtbahnplanung habe er festgestellt, daß es - mit einigen Abweichungen - ungefähr sieben Jahre dauern werde, bis die jetzt im Bau befindlichen Projekte fertig würden, und den Auftrag erteilt, daß immer dann, wenn mit den durch die Fertigstellung eines Projektes freiwerdenden Mitteln neue Projekte angefangen werden sollten, die erst später als nach sieben Jahren fertig würden, geprüft werden müsse, ob nicht Beschleunigungsmaßnahmen besser sein könnten.

Die Prüfung werde bis zum Sommer so weit abgeschlossen sein, daß man sagen könne, welche Maßnahmen, die erst nach 1992 fertig werden könnten, neu angefangen und welche zurückgestellt werden sollten, damit Ende der 80er Jahre ein erhebliches finanzielles Volumen in Beschleunigungsprogramme investiert werden könne. Darüber werde er dem Ausschuß berichten.

Insgesamt sei er der Meinung, daß es vielleicht nicht ganz falsch sei, nach einem 25jährigen forcierten Ausbau des U-Bahn- und S-Bahnnetzes dieses nunmehr mit weniger grundsätzlichen Maßnahmen zu ergänzen, wobei offenbleibe, daß man in fünf Jahren den Ausbau wieder aufnehmen könne.

Selbstverständlich werde nicht dem Bund gegenüber der Eindruck erweckt, als wolle man auf die Bundesmittel verzichten. Wenn überhaupt, dann werde man nur eine Umschichtung im Rahmen der GVFG-Mittel vorschlagen. - Der Stadtbahnbedarfsplan werde natürlich fortgeschrieben - Antwort auf eine Frage des Vorsitzenden. - Für die Zustimmung von seiten des Ausschusses sei er dankbar, so schließt Minister Dr. Zöpel seine Ausführungen.

Verkehrsausschuß
9. Sitzung

16.01.1986
ig-ro

Der Vorsitzende ruft dann die einzelnen Positionen des Einzelplans 11 auf, soweit sie in die Zuständigkeit des Verkehrsausschusses fallen.

Zu c): Kapitel 11 020 - Allgemeine Bewilligungen, soweit Verkehr

Die Titel 511 20 und 531 20 werden ohne Aussprache beschlossen; die übrigen Titel dieses Kapitels betreffen den Verkehrsausschuß nicht.

Zu d): Kapitel 11 460 - Allgemeine Bewilligungen - Verkehr

Die Einnahmetitel, die Titel 526 00 bis 541 00 und die Titelgruppe 80 werden ohne Aussprache verabschiedet; Titel 685 15 sowie die Titelgruppen 60 und 70 werden zurückgestellt.

Zu Titelgruppe 70 wird von Abg. Dreyer (CDU) für die nächste Sitzung eine genaue schriftliche Information über die Verwendung der Mittel des Titels 536 70 in Höhe von 4 025 000 DM plus Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 5 Millionen DM erbeten.

Leitender Ministerialrat Schäfer (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) erläutert, mit Hilfe der Verpflichtungsermächtigung solle versucht werden, die Verkehrsaufklärung, die auf der Basis des Verkehrssicherheitsprogrammes von 1984 in Jahresprogrammen realisiert werde, über einen längeren Zeitraum kontinuierlich durchzuführen und Unterbrechungen zwischen dem Jahresbeginn und der Verabschiedung des Haushaltsplanes zu vermeiden. Der Redner räumt ein, daß das Verhältnis zwischen dem Titelansatz und der Verpflichtungsermächtigung unausgewogen sei.

Zu e): Kapitel 11 470 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) bittet das Ministerium, dem Ausschuß rechtzeitig vor der nächsten Sitzung eine Übersicht über die Ist-Ausgaben des Jahres 1985 für alle Positionen zu übersenden, wenn nicht anders möglich, dann in Form einer "vorläufigen Resteliste".

Die Einnahmetitel 111 10 bis 221 00 und 331 30 bis 381 00 werden verabschiedet. Titel 331 10 - Zuweisungen für Investitionen vom Bund - wird zurückgestellt;

Verkehrsausschuß
9. Sitzung

16.01.1986
ig-ro

das Ministerium wird gebeten, mitzuteilen, welcher Ansatz sich nach Verabschiedung des Bundeshaushalts sowie unter Berücksichtigung der letzten Steuerschätzung ergibt.

Titel 661 00 bis 682 00 werden zurückgestellt,

die Titel 671 20 und 682 00 auf Bitte von Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.). Sie fragt, ob in dem Ansatz des Titel 682 00 - Zuschüsse zu den Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung von ortsfesten Anlagen der Strecken für Stadtbahnen - die Mittel für die in Vorlage 10/22 vom 2.7.1985 vorgesehenen Änderungen der Bezuschussung enthalten seien.

Ministerialdirigent Hilker (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) antwortet, die Verteilung der Mittel sei so geregelt, daß die Kilometersätze ohnehin mit der Eröffnung jeder neuen Strecke sinken müßten. Der Ansatz habe jahrelang 6 400 000 DM betragen und habe in der letzten Phase der Vorbereitung der Regierungsvorlage für den Haushaltsplan 1986 im Rahmen eines Ausgleichs innerhalb des Einzelplanes um 1,5 Millionen DM gekürzt werden müssen.

Diese Kürzung habe nichts mit der in der Vorlage 10/22 dargestellten Problematik zu tun, durch die auf Wunsch des Ausschusses ein besonderer Fördersatz für Hochstrecken geschaffen worden sei, der um 10 % über dem Satz für Niveaustrecken liege, und bei deren Erarbeitung man von einem Haushaltsansatz von unverändert 6,4 Millionen DM ausgegangen sei. Wenn es bei der Kürzung bleibe, müßten die Kilometersätze gesenkt werden.

Auf die Frage des Abg. Dreyer (CDU), ob die Mittel für die Bezuschussung in diesem Rahmen ausreichen, antwortet MD Hilker, die jetzt ausgebrachten 4,9 Millionen DM reichten nicht aus. Hier handele es sich um eine neue Entwicklung.

Abg. Hardt (CDU) erhält auf seine Frage, ob die sehr bescheidenen Erstattungssätze für Verkehrsunternehmen, die gemeinwirtschaftliche Leistungen gemäß § 45 a Personenbeförderungsgesetz erbrächten, beibehalten würden und ob der Ansatz des Titel 671 20 für die Erstattung ausreiche, von MD Hilker die Antwort, das Ministerium glaube, mit diesem Ansatz auszukommen. In diesem Jahr fänden sowohl auf Bundesebene als auch in diesem Lande Untersuchungen über die effektive Kostenentwicklung auf dem Gebiete des Ausbildungsverkehrs im Verhältnis zu den Einnahmen statt, so daß man noch im Laufe dieses Jahres werde feststellen können, ob es einen Zwang zur Anhebung der Sätze gebe. Aber auch wenn sich das als notwendig herausstellen sollte, könnte eine Erhöhung der Sätze nicht mehr 1986 wirksam werden, sondern erst ein Jahr später.

Verkehrsausschuß
9. Sitzung16.01.1986
ig-ro

Titel 831 00 wird verabschiedet, Titel 891 20 - Zuschüsse für Investitionen an die Deutsche Bundesbahn zur Verbesserung der Nahverkehrsbedienung - auf Wunsch des Abg. Böse (SPD) zurückgestellt.

Abg. Hardt (CDU) fragt, ob in diesem Ansatz von 146 Millionen DM die Aufwendungen im Bereich der Kölner S-Bahn enthalten seien und ob das Land mit diesem Ansatz seine Verpflichtungen gegenüber der Bundesbahn erfüllen könne.

Darauf antwortet MD Hilker, das nehme man an, da der Ansatz im letzten Jahr genau aufgebraucht und in diesem Jahr um 13 Millionen DM erhöht worden sei. Im übrigen müsse sich das Land aufgrund des Finanzierungsschlüssels an eventuelle Finanzierungsänderungen des Bundes anpassen.

Auf eine Frage des Abg. Hardt (CDU), ob es keinerlei Erkenntnisse über Absichten des Bundes gebe, seine Mittel zu erhöhen, antwortet MD Hilker, auch nach dem Baufortschritt des letzten Jahres dürfe man davon ausgehen, daß man mit dem angesetzten Betrag ungefähr auskommen werde.

Titel 981 00 wird verabschiedet. Titelgruppe 61 - Entwicklung und Förderung von Verkehrsverbünden und Verkehrsgemeinschaften, Versuche zur Erhöhung der Attraktivität sowie Förderung der Rationalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs - bittet Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) zurückzustellen.

Sie fragt, wo die Mittel für Versuche zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV haushaltsmäßig untergebracht seien.

Dazu erklärt MD Hilker, sie seien in dieser Titelgruppe enthalten, die nicht nur die Verbundförderung enthalte, sondern auch die Förderung der Versuche zur Erhöhung der Attraktivität. Der Titel sei seit ca. 20 Jahren so formuliert.

In diesem Jahr hätte man daraus gern Taktverdichtungen auf zwei typischen Linien des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr, und zwar einer Stadtbahnstrecke in Bochum und einer Buslinie in Mülheim, finanziert, um damit zu beweisen, daß Einschränkungen von Verkehrsleistungen nicht überall richtig seien, sondern manchmal auch das Gegenteil, wenn dadurch eine bessere Auslastung erreicht werde. Voruntersuchungen seien bereits finanziert worden, und diese hätten ergeben, daß eine Taktverdichtung nicht möglich sei, wenn nicht vorher Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenkörper verwirklicht würden. Dadurch habe sich der Versuchsbeginn verschoben.

Abg. Hardt (CDU) entnimmt der Ergänzungsvorlage Drucksache 10/500, daß die Verpflichtungsermächtigungen im Rahmen dieser Titelgruppe um insgesamt 179 Millionen DM aufgestockt worden seien, damit das Dreifache des Ansatzes überstiegen und so ausgelegt seien, daß noch 1990 81 Millionen DM zu zahlen sein würden, ohne daß eine Erläuterung für diese Änderung des Haushaltsplanentwurfes gegeben worden wäre. Er fragt nach den politischen Hintergründen.

MD Hilker erläutert, für den künftigen Verkehrsverbund Rhein-Sieg müßten aufgrund des vorgesehenen Vertragswerkes die Mindererlöse aus der Durchtarifizierung in Höhe von voraussichtlich jährlich 13,5 Millionen DM und die Kosten der Zentralen Stelle der Verbundgesellschaft, soweit sie von der kommunalen Seite zu tragen seien, = 3,9 Millionen DM gezahlt werden, und diese Zuschüsse müßten für die Vertragsdauer im Haushalt abgesichert sein. Das seien insgesamt 174 Millionen DM.

Diese Verpflichtungsermächtigung habe im Haushalt 1985 gestanden, und erst in der zweiten Jahreshälfte, als die Regierungsvorlage mehr oder weniger fertig gewesen sei, habe man festgestellt, daß sich die Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg verschieben würde. Mit der Nachtragsvorlage Drucksache 10/500 werde also ein Versehen korrigiert, das mit der Verschiebung der Verbundverhandlungen zusammenhänge. In der Sache wiederhole sich hier der Vorgang, der bereits bei der Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr mit höheren Beträgen durchgespielt worden sei.

Abg. Hardt (CDU) verwundert die Erhöhung des im wesentlichen für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bestimmten Ansatzes um 5,8 Millionen DM, obwohl die Verkehrszahlen rückläufig seien. Er fragt, durch welche neuen Verpflichtungen oder welche zusätzlichen Verkehrsleistungen diese Erhöhung bedingt sei.

Darauf antwortet MD Hilker, selbst wenn keine weiteren Verträge abgeschlossen würden, müßte man mit einer kontinuierlichen leichten Steigerung der Ausgleichszahlungen rechnen; denn die Mindererlöse aus der Durchtarifizierung erhöhten sich notwendigerweise bei Tarifsteigerungen. Die Kosten hätten sich aber auch durch die Ausweitung der Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe um die Stadtwerke Gütersloh, die Teutoburger-Wald-Eisenbahn und vier Privatunternehmer sowie durch die Betriebsaufnahme durch die Verkehrsgemeinschaft Minden-Ravensberg erhöht.

Auch für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg müsse, auch wenn er seinen Betrieb erst 1987 aufnehme, ein Teilansatz für die Zentrale Stelle der Verbundgesellschaft gezahlt werden. 3,9 Millionen DM seien der Anteil des Landes an den Einführungskosten wie Werbung, Informationen usw.