

Verkehrsausschuß
20. Sitzung

25.09.1986
ig-ro

allerdings berichte, daß es keine Ansammlungen von Fahrgästen gegeben habe, die nicht innerhalb der nächsten halben Stunde hätten bedient werden können. Diesen Angaben werde das Ministerium nachgehen.

Die Berichterstattung über die Einsätze der kommunalen Verkehrsunternehmen habe man ebenfalls versucht zu beschleunigen; aber die Überprüfungen seien noch nicht abgeschlossen. Aber hier gebe es keine Anhaltspunkte für unbefriedigende Zustände. Die Rheinische Bahngesellschaft habe offensichtlich ganz enorme Anstrengungen unternommen. Im Straßenbahnbetrieb habe sie am Samstag 183 zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt und am Sonntag 207, im Busbetrieb am Samstag 44 und am Sonntag 54. Hier sei keine Kritik zu hören, sondern im Gegenteil das Lob, daß sehr flexibel und mit ganz unkonventionellen Methoden gearbeitet worden sei. Auch diese Berichte werde das Ministerium weiterverfolgen.

Abg. Aigner (SPD) bittet um einen erneuten Bericht nach der Sitzung in den Aufsichtsgremien des VRR. Nach seinen Beobachtungen seien die von der Bundesbahn genannten Zahlen Schutzbehauptungen. Er habe selbst beobachtet, daß auf mehreren Bahnhöfen einige hundert Menschen gestanden hätten, und zwei Züge, die jeweils im Abstand von 20 Minuten gekommen seien, seien bereits überfüllt gewesen und hätten keine Fahrgäste mehr aufnehmen können. Nach 23 Uhr seien zwar noch Nahverkehrslinien gefahren; aber sie hätten eine ganz andere Linienführung als die S-Bahnen, was für viele Fahrgäste erhebliche Umwege bedeutet habe. Diese Fragen bitte er in Gesprächen mit der Bundesbahn und dem VRR zu klären.

Seine persönliche Schlußfolgerung sei, daß das Sonderangebot über den Preis wohl übersetzt gewesen sei, da es in so hohem Umfange angenommen worden sei und nicht ausreichend habe bedient werden können und die Bundesbahn nicht genügend Fahrzeuge gehabt habe. Den weiteren Berichten sehe er mit großem Interesse entgegen.

Abg. Dreyer (CDU) ist nicht bereit, sich auf der Grundlage eines so unzulänglichen Berichtes an Beschimpfungen der Bundesbahn zu beteiligen, sondern will vor einer Stellungnahme wirklich verlässliches Material abwarten.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) erhält auf ihre Frage, ob der Preis von 8,50 DM, der im Rahmen der Sonderaktion habe gezahlt werden müssen, der übliche Tarif sei, von Ministerialdirigent Hilker (MWM) die Antwort, das sei ein tarifliches Sonderangebot, das vom VRR in dem dafür üblichen Verfahren beschlossen worden sei. Normalerweise gelte dieser Fahrpreis für zwei Tarifgebiete - in Düsseldorf etwa für das gesamte Stadtgebiet und, im Sinne eines wandernden Flächenzonentarifes, in anderen Teilen des VRR für ein entsprechend großes Gebiet -, aber nicht für das ganze Verbundgebiet. Es sei eine der Hauptaufgaben des VRR, durch solche Sonderangebote den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu machen.

Verkehrsausschuß
20. Sitzung

25.09.1986
ig-ro

Abschließend möchte der Vorsitzende festhalten, daß es in überraschender Weise gelungen sei, Bürger zu mobilieren, auf den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen. Die Verkehrsbetriebe hätten das Notwendige getan, die Rheinbahn ganz besonders.

Über die bei der Bundesbahn berichteten Engpässe erbitte der Ausschuß einen weiteren Bericht. Solche Engpässe sollten, wenn irgend möglich, vermieden werden, damit der Bürger, der einmal in öffentliche Beförderungsmittel umgestiegen sei, dem ÖPNV nicht wieder ade sage, wenn er mit der Bedienung nicht zufrieden sei.

Zu 1: Urteile des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 24.6.1986 in Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluß für die Parallelbahn auf dem Flughafen Düsseldorf

Die CDU habe darum gebeten, dieses Thema auf die Tagesordnung zu setzen, so erklärt der Vorsitzende, weil die Frist für die Einlegung der Rechtsmittel am 30.9. dieses Jahres ablaufe.

Minister Dr. Jochimsen verweist auf die schriftliche Unterrichtung des Landtags in Vorlage 10/514 und teilt mit, inzwischen seien auch das Urteil und die Begründung förmlich zugestellt worden. Das Ministerium sei im Begriff, das Urteil und die Schlußfolgerungen gründlich zu prüfen. Vor Ablauf der Frist zur Einlegung der Rechtsmittel am 30.9. dieses Jahres wolle er keine Stellungnahme abgeben.

Auf die Frage des Abg. Hardt (CDU), ob er bereit wäre, auf gezielte Fragen zu der 302 Seiten langen Urteilsbegründung etwas zu sagen, antwortet Minister Dr. Jochimsen, in einer späteren Sitzung gern; aber es wäre ungewöhnlich, wenn die Landesregierung schon im Ausschuß Stellung nähme, bevor sie ihre Entscheidung getroffen habe. Aus prozeßtaktischen Gründen wolle er jetzt noch nichts sagen.

Die Frage, ob Widerspruch eingelegt werde, werde bis zum 30.9. entschieden. Aber die Auswertung der voluminösen Begründung, deren einzelne Partien nicht immer voll deckungsgleich seien, werde längere Zeit erfordern.

Daraufhin bittet Abg. Hardt (CDU), die Frage erneut auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung am 6.11. dieses Jahres zu setzen. Was man dem Urteil bezüglich der Qualität der Vorbe-

Verkehrsausschuß
20. Sitzung

25.09.1986
ig-ro

reitung und der Gestaltung des Planfeststellungsverfahrens entnehmen könne, sei nicht gerade befriedigend. Wäre diese Vorarbeit etwas sorgfältiger geleistet worden, dann hätte es wohl zu einem besseren Ergebnis kommen können. Der Abgeordnete bittet das Ministerium, bei der weiteren Bearbeitung der Verfahren mehr Sorgfalt walten zu lassen.

Diese Einschätzung teilt Minister Dr. Jochimsen absolut nicht. Er sei der Auffassung, daß die Landesregierung in der entscheidenden Frage, nämlich der, daß es eine Parallelbahn geben werde und daß sie in 50 m Abstand von der jetzigen Bahn gebaut werde, obsiegt habe. Die weiteren Beratungen sollten anhand einer Unterlage geführt werden, die er den Abgeordneten zur Verfügung stellen wolle.

Abg. Aigner (SPD) schließt sich hinsichtlich des Zeitpunktes der nächsten Beratung, aber nicht hinsichtlich der Beurteilung den Ausführungen des Abg. Hardt an. Er habe großes Verständnis dafür, daß der Minister aus prozeßtaktischen Gründen jetzt keine Stellungnahme abgeben wolle, zumal nicht fest stehe, ob auch andere Prozeßpartner Widerspruch einlegen würden. Außerdem sei zu berücksichtigen, daß dieses Urteil nur einen Teil der Prozeßmaterie betreffe.

Abg. Hardt (CDU) fragt, ob es zutreffe, daß das Urteil der Landesregierung einen Tag früher zugestellt worden sei als den Prozeßpartnern, so daß auch ihre Frist zum Widerspruch einen Tag eher ablaufe.

Das wäre ein merkwürdiges Vorgehen, erklärt Minister Dr. Jochimsen. Sein Ministerium werde diese Information überprüfen.

Es handele sich nur um ein Teilurteil, das sieben von insgesamt 27 Planverfahren betreffe, nämlich die Klagen der im Norden des Flugplatzes und Lohausen Ansässigen, nicht Verfahren von Personen, die begünstigt werden könnten, wenn die Spitzenbelastung nachlasse.

Verkehrsausschuß
20. Sitzung

25.09.1986
ig-ro

Zu 2: Haushaltsplan 1987

Einzelplan 08 - Minister für Wirtschaft, Mittelstand und
Technologie

Kapitel 08 080 - Förderung der Luftfahrt

Der Vorsitzende verweist auf die zusätzlichen Informationen in den Vorlagen 10/572, 10/587, 10/593 und 10/595 und teilt mit, daß der Ausschuß gebeten worden sei, seine Stellungnahme zu den Personalausgaben des Einzelplans 08, soweit sie den Verkehrsausschuß betreffen, schon in dieser Sitzung abzugeben.

Die schriftliche Einführung in den Einzelplan 08 trägt die Vorlagennummer 10/595. Die ergänzenden mündlichen Bemerkungen des Ministers haben folgenden Wortlaut:

Ich bringe heute zum zweitenmal als Wirtschaftsminister hier im Verkehrsausschuß das Kapitel Förderung der Luftfahrt besonders ein, und ich möchte mit Nachdruck den hohen strukturpolitischen Stellenwert der Luftfahrt für alle Wirtschaftsregionen des Landes hervorheben. Das gilt nicht nur für den rheinischen Landesteil mit den seit Jahren angestammten großen internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn, sondern auch für den Landesteil Westfalen, der seit 1986 mit dem Flughafen Münster/Osnabrück ebenfalls einen großen Verkehrsflughafen aufzuweisen hat und mit den Flugplätzen Dortmund und Paderborn/Lippstadt über weitere zwei wichtige Stützpunkte für den regionalen Luftverkehr verfügt. Die Landesregierung wird sich weiter dafür einsetzen, daß in beiden Landesteilen eine angemessene und ausgewogene Luftverkehrsinfrastruktur zur Verfügung steht.

Im einzelnen bedeutet das, daß die Luftfahrtförderung des Landes drei Bereiche umfaßt, und zwar die Flugplatzausbauförderung, die Förderung des Luftverkehrs und die Durchführung von Maßnahmen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs.

Die Flugplatzausbauförderung ist vom Volumen her der größte Förderbereich. Im Haushaltsplan 1987 sind wie in den Vorjahren ausschließlich Mittel zur Förderung abrundender Baumaßnahmen eingeplant. Die Mittel sollen in diesem Haushaltsjahr schwerpunktmäßig auf den Verkehrsflughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und dem Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede eingesetzt werden.

Die seit dem Haushalt 1986 mögliche Bezuschussung von Erneuerungs- investitionen soll nach Inkrafttreten der insoweit zu ändernden Förderungsrichtlinien erstmals 1987 erfolgen. Vorgesehen ist die Erneuerung der Startbahndecke und der Vorfeldfläche auf dem regionalen Verkehrsflughafen Siegerland.

Über die vom Arbeitskreis Flughäfen Nordrhein-Westfalen gewünschte Anhebung der Fördersatzte wird eine gesonderte Vorlage erstellt, um eine eingehende Beratung zu gewährleisten. Meine Vorschläge dazu werden den Ausschuß in den nächsten Tagen erreichen.

Im Bereich der Förderung des Luftverkehrs gewinnt der Regionalluftverkehr insbesondere als Standortfaktor für die Wirtschaft des Landes besondere Bedeutung. Inzwischen gibt es von westfälischen Flughäfen und Verkehrslandeplätzen aus folgende Regionalverkehrslinien als sogenannte Bedarfsluftverkehre zu festen Abflugzeiten: von Münster/Osnabrück nach Frankfurt am Main, München, Berlin und London, von Paderborn/Lippstadt nach Frankfurt am Main, München, Stuttgart und Berlin, von Dortmund-Wickede nach Frankfurt, München, Stuttgart, Innsbruck und im Spätherbst 1986 auch nach Berlin.

Die genannten Flugplätze sollen weiterhin mit modernen Fernmelde-, Navigations- und Funkgeräten ausgestattet werden, um den Betrieb einer Kontrollzone zu sichern. Damit werden eine Verbesserung der Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Regionalluftverkehrs erzielt und die betrieblichen, verkehrlichen und sonstigen Voraussetzungen auf den betreffenden Flugplätzen erfüllt.

Die Maßnahmen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs sind in Bundesauftragsverwaltung vom Land auf allen Verkehrsflughäfen und in Dortmund-Wickede, dem einzigen Verkehrslandeplatz mit Bedarfsluftverkehrslinien, durchzuführen. Auf dem regionalen Verkehrsflughafen Siegerland finden aufgrund einer Sonderregelung keine Personen- und Gepäckkontrollen statt.

Das Land hat gemäß Artikel 104 a Absatz 5 GG die anfallenden Kosten zu tragen. Es handelt sich hierbei um die Beschaffungs- und Unterhaltungskosten für die zur Untersuchung erforderlichen Geräte. Auch die Betriebskosten für die Simulationskammer für Luftfracht auf dem Flughafen Köln/Bonn sind vom Land zu zahlen. Schließlich hat das Land den Flugplatzgesellschaften die Räumlichkeiten für die Unterbringung des Durchsuchungspersonals zu erstatten. Eine Kostensteigerung ist in Zukunft in diesem Förderbereich nicht auszuschließen. Die Länder bleiben hier jedoch bemüht, den Bund mehr als bisher in die Kostentragungspflicht einzubinden.

Da in dieser Sitzung keine Debatte stattfinden, wohl aber die Personaltitel verabschiedet werden sollten, fragt Abg. Aigner (SPD), wie die auf die Förderung der Luftfahrt entfallenden Personalkosten aus dem Einzelplan 08 zu ermitteln seien und wo die Personalkostenzuschüsse für die Luftsicherung auf den Flughäfen veranschlagt seien.

Verkehrsausschuß
20. Sitzung

25.09.1986
ig-ro

Abg. Dreyer (CDU) kann der Tagesordnung nicht entnehmen, daß in dieser Sitzung über die den Verkehr betreffenden Personaltitel des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie abgestimmt werden soll.

Diese Meinung vertritt auch Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.). Sie fragt, wann die Richtlinien für den Ausbau und die Erneuerung von Flughäfen herausgegeben würden. - Das werde in wenigen Tagen der Fall sein, erwidert Minister Dr. Jochimsen. Bei der Beratung des Titels würden den Abgeordneten die Richtlinien bekannt sein.

Der Vorsitzende stellt fest, daß der Ausschuß den Stellenplan des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie, soweit er die Luftfahrt betreffe, zur Kenntnis nehme und an die Arbeitsgruppe "Personalbedarf und Stellenpläne" weiterleite.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) widerspricht im Namen der F.D.P.-Fraktion, da es keine Aufschlüsselung gebe, die ihr eine Kenntnisnahme ermögliche, auch nicht in den Stellenbegründungen der Vorlage 10/572.

Abg. Hardt (CDU) bittet das Ministerium, den Abgeordneten, um Mißverständnisse zu beseitigen, eine kurze Auflistung der Personalstellen der Abteilung Luftfahrt zuzuleiten. - Um eine solche Aufstellung für die diesjährigen oder die nächsten Haushaltsberatungen bittet auch Abg. Aigner (SPD). - Der Vorsitzende stellt fest, daß es der Wunsch aller Fraktionen sei, eine derartige Auflistung für die nächsten Haushaltsplanberatungen zu erhalten. Das gelte auch für die Verkehrsbereiche des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr.

Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

Minister Dr. Zöpel betont, daß es eine lupenreine Zuordnung der einzelnen Personalstellen zu bestimmten Aufgaben nicht gebe, da es nach seinem Verständnis von Aufgabe Referate geben müsse, die über das engere Sachgebiet übergreifend tätig sein müßten. Er werde den Abgeordneten jedoch eine Darstellung über die hauptsächlich für den Verkehr tätigen Referate zuleiten, zusätzlich Hinweise darauf, in welchen anderen Abteilungen Mitarbeiter auch mit verkehrspolitischen Aufgaben beschäftigt seien.

Dann spricht der Minister die Hoffnung aus, daß die frühzeitigere Vorlage und Verabschiedung des Haushaltsplanes zu einer Dauer-einrichtung werden möge, weil das dazu führen könne, daß Zuschüsse zu Investitionen etwas früher bewilligt werden könnten, weil es die Erfassung von Investitionen erleichtere und insbesondere auch die Landschaftsverbände in die Lage versetze, sich frühzeitiger auf ihre Aufgaben einzustellen. Allerdings könnten zu diesem frühen Zeitpunkt die Übersichten über die Ausgaben des laufenden Haushaltsjahres noch nicht vollständig sein.

Die mündliche Einführung des Ministers in den Haushalt 1987 hat folgenden Wortlaut:

Ich habe Ihnen vor einem Jahr das Grundverständnis und als Voraussetzung dafür den Grundauftrag des Ministeriums dargelegt und will das heute nicht wiederholen. Ich habe eben schon darauf hingewiesen, daß wir das Jahr intensiv genutzt haben, um die Integration der Stadtentwicklungs-politik mit der Verkehrspolitik auch organisatorisch voranzutreiben und einen Zustand, der eine Eigentümlichkeit der deutschen Verwaltungsorganisation ist, daß Verkehr und Stadtentwicklung oder Städtebau weitgehend sogar weit auseinanderliegenden Institutionen zugeordnet sind, hier in Nordrhein-Westfalen - ich glaube, das ist im Interesse der Städte - allmählich aufzuheben. Dieser Integration dienen viele grundsätzliche Arbeiten, die im Ministerium zur Verbesserung der Entscheidungs- und Informationsgrundlagen vorgenommen werden.

Ein Schwerpunkt unserer generellen Forschungstätigkeit, über die wir Ihnen in den nächsten Wochen einen Bericht zukommen lassen werden, ist die Frage des Lärms, vor allem des Lärms, der von Autos verursacht wird.

Organisatorisch hoffen wir, daß Sie in den nächsten Monaten von der Umorganisation des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung unter zwei Gesichtspunkten profitieren werden, einmal weil wir damit erstmals auch eine landeseigene Forschungskapazität auf dem Gebiet des Verkehrs haben werden, indem dort eine kleine Gruppe mit der Verkehrspolitik beauftragt wird, und weil wir, zweitens, für den gesamten Bereich - aber Sie interessiert insbesondere der Verkehrsbereich - periodisch, wahrscheinlich vierteljährlich, Berichte über neuere Erkenntnisse in den jeweiligen Bereichen der Forschung herausgeben werden, so daß auch den Abgeordneten, wenn sie es wollen, schnellerer Zugang zu den neueren Erkenntnissen der Forschung möglich wird als durch die routinemäßig erfolgenden Publikationen. Ich halte das für das Wichtigste in diesem Bereich. Wenn Interesse besteht, können Einzelheiten zu diesen Forschungsinformationstätigkeiten des Ministeriums nachgelesen werden.

Ich komme dann zum engeren Bereich der Verkehrspolitik, deren grundsätzliche Ziele und Aufgaben selbstverständlich beibehalten wurden, so wie ich sie vor einem Jahr beschrieben habe. Die Hauptaufgaben lassen sich wie folgt zusammenfassen: Weiterentwicklung des ordnungspolitischen Rahmens, Ausbau des Eisenbahn- und Wasserstraßennetzes, Vorrangpolitik für den öffentlichen Nahverkehr. Zu diesen drei Bereichen möchte ich im weiteren ausführen:

In der Ordnungspolitik sind das Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 sowie die Mailänder Beschlüsse der Regierungschefs vom 28./29. Juni 1985 zum europäischen Binnenmarkt auch für den Verkehrsbereich von besonderer Bedeutung. Da sind unter dem Schlagwort von der Liberalisierung der Verkehrswirtschaft Impulse gegeben worden, die allerdings für uns in der Umsetzung durchaus Zielkonflikte aufwerfen. Das betrifft nicht nur das in der Bundesrepublik historisch gewachsene Verkehrsordnungssystem der Marktzugangs- und Tarifregelungen, sondern wird auch erhebliche Auswirkungen auf den schienengebundenen Güterverkehr und mittelbar damit auch den Individualverkehr haben.

Nach meiner Auffassung muß es Aufgabe der Politik in der Bundesrepublik sein, die durch die bestehenden nationalen Verkehrsmarktordnungen geschützten öffentlichen Interessen zu wahren. Im Vordergrund aller Bemühungen stehen dabei die Vorsorge gegen Belastungen der Umwelt und der Infrastruktur sowie die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Das gilt für die Bundesrepublik generell, aber speziell sicherlich für Nordrhein-Westfalen, und zwar unter zwei Gesichtspunkten: als ein zentrales Transitland für die Bundesrepublik und für Mitteleuropa, aber zum zweiten natürlich auch unter dem Gesichtspunkt, daß Verkehrsinfrastrukturpolitik in Teilen Europas, in denen vielleicht 50 bis 100 Menschen auf dem Quadratkilometer leben, doch anders zu sehen ist, als sie sich in dem dichtestbesiedelten Industrieland der Welt, Nordrhein-Westfalen, darstellt. Ich glaube, daß das in der EG - bei aller Sinnhaftigkeit von Vereinheitlichungstendenzen - nicht immer unter allen Aspekten richtig gesehen wurde. Hier muß ein Dialog stattfinden, der zeigt, was innerhalb Europas ungleich ist und was deshalb nicht gleichmacherisch behandelt werden kann. Hier sehe ich das wesentliche Problem in diesem Bereich.

Im übrigen gilt es, Marktstörungen und -verzerrungen auszuschließen, durch die das deutsche Transportgewerbe gefährdet werden könnte. Deshalb muß die Öffnung der Verkehrsmärkte gleichzeitig von der Harmonisierung der wesentlichen Wettbewerbsbedingungen im fiskalischen, sozialrechtlichen und sicherheitstechnischen Bereich begleitet werden. Insofern ist das durch einen Leitlinienbeschuß der EG-Verkehrsministerkonferenz vom November 1985 herbeigeführte Junktim zwi-

schen Liberalisierungs- und Harmonisierungsmaßnahmen zu begrüßen und auch unumgänglich. Diese Parallelität hat auch für ein schrittweises Vorgehen während der Übergangszeit bis 1992 zu gelten.

Die Liberalisierung speziell im Straßengüterverkehr muß in Abstimmung mit der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn erfolgen, durch die einer verstärkten Belastung der Straßeninfrastruktur entgegengewirkt werden kann. Sie darf die Konsolidierung der Bundesbahn nicht gefährden.

Ich würde das gern ergänzen - ich habe ja das Vergnügen, dem Verwaltungsrat der Bundesbahn anzugehören -: Der neue Vorstand kann einem wirklich leid tun. Die haben im Personenverkehr erhebliche Erfolge in der Ertragslage erzielt. Die Leute lassen sich etwas einfallen, das Hand und Fuß hat. Da schlägt ihnen der Rückgang im Güterverkehr derartig in die Bilanz, daß teilweise doch wieder resignative Vorstellungen aufgetaucht sind, ob das Ziel denn auch zu erreichen ist.

Die hohe Bedeutung des Schienenverkehrs ist hier unumstritten. Ich konnte schon vor einem Jahr darauf hinweisen, daß der Bund das jetzt etwas stärker sieht als vorher. Man sollte das Verdienst nicht immer nur dem zurechnen, der darauf hingewiesen hat, sondern wenn jemand einsichtsfähig ist, wie Minister Dr. Dollinger, ist das ja auch ganz hervorragend. Der Anteil der Bundesfinanzen für Schieneninvestitionen ist ja entgegen den ursprünglichen Vorhaben gestiegen.

Das schlägt sich vor allem in der Strecke Dortmund/Bielefeld - Paderborn - Kassel nieder. Das Interesse hieran wächst ständig. Ich gehe davon aus, daß wir in Abstimmung mit dem anderen betroffenen Bundesland, mit Hessen, in Abstimmung aber auch mit den vor allem betroffenen Städten, also mit - ich fange im Osten an - Kassel, Paderborn und Dortmund - damit will ich keinerlei Aussagen über Haltepunkte verbunden haben; so weit ist das ja noch nicht -, intensiver in die Vorplanungen - so will ich das einmal nennen - eingeschaltet werden. Ein Gespräch mit dem Vorstand der Bundesbahn, das ich in der übernächsten Woche führen werde, wird auch dieser Frage gelten: Wie kann man das unter Beteiligung der Länder und der betroffenen Städte noch schneller voranbringen als bisher?

Die anderen Neubaustrecken sind hinsichtlich ihrer Realisierungsmöglichkeiten nicht ganz so positiv zu beurteilen. Das gilt vor allem für die Westerwaldtrasse. Hier kann sich das Land Hessen offensichtlich im Augenblick nicht zu einem sinnvollen Beschluß durchringen. Ich möchte aber sehr vorsätzlich - und auch in der Absicht, daß das öffentlich bekannt sein sollte - meinen, daß das nordrhein-

westfälische Interesse an einer Schnellzugverbindung, die auch den westlichen Teil unseres Landes mit dem Süden verbindet, außerordentlich groß sein muß.

Je länger man sich rein optisch mit dem entstehenden Schnellzugsystem in der Bundesrepublik beschäftigt und sieht, wie Nordrhein-Westfalen in den westlichen Schatten geraten könnte, um so mehr muß man sich durchringen, etwas dagegen zu tun. Ich hoffe, daß die Orientierung an einer Art Infrastrukturbauphase, die mir sehr am Herzen liegt, der Tunnelbauweise, vielleicht auch hier Probleme überwinden könnte. Nachdem ich mich vor allem von beteiligten Unternehmen über den Umfang, aber auch die hohe Lösungsfähigkeit der Tunnelbauweise auf der Strecke Hannover - Würzburg habe informieren lassen, vermag ich nicht einzusehen, warum ähnlich lange Tunnelstrecken nicht auch im Westerbereich aus Landschaftsschutzgründen sinnvoll sein können.

Hinsichtlich der Westverbindung - die wir auch in der Debatte haben - in Richtung Paris sind wir sehr intensiv damit beschäftigt, uns mit unseren westlichen Nachbarstaaten abzustimmen. Es besteht ein reger Kontakt mit dem belgischen Landesteil Wallonien. Der Premierminister von Wallonien hat den Ministerpräsidenten besucht, und anschließend habe ich zusammen mit Herrn Kollegen Jochimsen diese Gelegenheit ausführlich erörtert. Es sieht so aus, daß - abgesehen von den Schwierigkeiten, die generell in Belgien bestehen - Wallonien sich unter der Voraussetzung, daß der Zug in Lüttich hält, sehr für diese Verbindung starkmachen will. Sonst besteht natürlich nur ein begrenztes Interesse an dieser neuen Zugtrasse. Wir haben also verabredet, daß Nordrhein-Westfalen und Wallonien gemeinsam eine Position einnehmen wollen, die für Haltepunkte in Aachen und Lüttich eintritt. Ich glaube auch nicht, daß der Friede in Nordrhein-Westfalen lange anhielte, wenn wir Aachen außen vor ließen. Es ist eine offene Frage, ob das bei jedem Zug sein muß. Eine neue Trassenführung mag wohl ein Problem sein. Aber ich wollte Ihnen zumindest sagen, daß wir enge Kontakte haben.

Das wird von Bemühungen des Oberbürgermeisters von Köln, unseres Kollegen Burger, begleitet, die beteiligten Städte zusammenzubringen, außer Lüttich also Brüssel und vor allem Lille, das sehr interessiert ist. Ich könnte mir vorstellen, daß, so ähnlich, wie ich das für die Strecke Dortmund - Kassel angekündigt habe, gemeinsame Aktivitäten der Repräsentanten der möglichen Haltepunkte und der beteiligten Teilstaaten zusätzlichen Druck ausüben könnten. Das sind also die Dinge, die wir inzwischen getan haben.

Verkehrsausschuß
20. Sitzung

25.09.1986
ig-ro

Zentraler und kurzfristiger wirksam ist natürlich das, was sich im Bundesbahnbereich auf dem Gebiet der Nahverkehre innerhalb Nordrhein-Westfalens abspielt. Stichwort: Rahmenvereinbarung. Am 30.6. dieses Jahres haben wir den Entwurf der Rahmenvereinbarung erhalten. Ich habe ihn Ihnen inzwischen zugestellt. Von daher kann ich voraussetzen, daß er bekannt ist.

Ich habe auch Wert darauf gelegt, daß er bekannt wird; denn so wichtig das Ziel meiner Ansicht nach ist, daß wir zu einer Rahmenvereinbarung kommen, so war doch eine Zeitlang der Eindruck entstanden, als ob eine Rahmenvereinbarung an sich etwas Gutes sein könnte. Das kann man so sicherlich nicht konstatieren. Es war aber eine Situation entstanden, in der ohne jede Debatte der Inhalte sowohl die Bundesbahn als auch einige möglicherweise nicht vollständig informierte Interessierte ein abstraktes Ziel "Rahmenvereinbarung" diskutierten. Die Veröffentlichung des Entwurfs hat ja nun zu einer gewissen Realitätsbezogenheit der Argumentation geführt. Auch Institutionen, die vorher sehr gedrängt haben, das müßte ganz schnell gehen, geben nun Stellungnahmen ab, das müßte angesichts des breiten Verhandlungsspielraums möglicher Streckenstillegungen, den die Bundesbahn angesprochen hat, sehr vorsichtig behandelt werden. Der 6. Oktober, den ich eben schon nannte, wird der Tag sein, an dem wir das erstmals intensiv mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern der Bundesbahn besprechen.

Unsere Grundposition ist, daß im Vergleich zu anderen Ländern, vor allem zu Bayern, Nordrhein-Westfalen schon erhebliche - man könnte sagen - Vorleistungen oder Vorzugeständnisse zu Streckenstillegungen erbracht hat, die man anrechnen muß. Ein Vergleich der Behandlung Bayerns mit Nordrhein-Westfalen, wenn man die Zahl der Strecken, die stillgelegt und die beibehalten werden sollen, an der Größe der einzelnen Landesteile mißt, macht auch die von der Bundesbahn maximal genannten Zahlen völlig unakzeptabel. Das wird der wesentlichste Punkt der Verhandlungen sein.

Wir werden das aber damit verbinden, daß wir zuverlässige Aussagen der Bundesbahn über die weitere S-Bahn-Planung erwarten. Die einzelnen Punkte sind ja hier weitgehend bekannt. In diese Rahmenvereinbarung einbezogen werden muß auch die Bereitschaft der Bundesbahn, sich zu einer intensiveren Form der Kooperation in den Verkehrsgemeinschaften und -verbünden durchzusetzen.

Meine Vorgespräche in diesem Bereich unterhalb der Grenze formeller Verhandlungen sind eigentlich ganz aussichtsreich. Ich habe den Eindruck gewonnen, daß das Management der Bundesbahn, nachdem sie es ja nun geschafft haben, Investitionsentscheidungen für neue Fernsysteme durchzusetzen, und beim fahrenden

Verkehrsausschuß
20. Sitzung25.09.1986
ig-ro

Material erhebliche attraktivitätssteigernde Neuerungen eingeführt haben, den Nahverkehr als einen Zulieferer - wenn ich das einmal so nennen darf - zum Fernsystem erkannt hat und deshalb auch unter dem Gesichtspunkt sieht, daß ein hochattraktives und auch unter Marketing-Gesichtspunkten gut verkaufbares Fernsystem ansehensmäßig Schaden leidet, wenn im Nahverkehrsbereich "gammelige" Züge fahren. Ich habe das ausführlich dem für Marketing zuständigen Vorstandsmitglied dargelegt; aber er sagte von sich aus, das sei ihm auch klar geworden, daß diese Trennung - ein attraktiver Fernverkehr und ein gammeliger Nahverkehr - letztlich auf den Fernverkehr zurückschlägt. So würde ich meinen, daß man in den nächsten zwölf Monaten eigentlich zu Ergebnissen im beiderseitigen Interesse kommen müßte.

Im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen arbeiten wir in der finanziellen Höhe und mit den Methoden weiter wie in den vergangenen Jahren. Ich brauche das nicht in Einzelheiten auszuführen.

Auch bei den Binnenwasserstraßen geht es so voran, wie das in den Ausbauperträgen hinsichtlich des Ausbaues der Wasserstraßen vorgesehen ist.

Damit wäre ich beim dritten Bereich, beim öffentlichen Personennahverkehr, der sicherlich gerade in Nordrhein-Westfalen das Hauptinteresse der Verkehrspolitik immer verdient hat und auch in Zukunft verdienen muß. Das hat mit der hohen Einwohnerdichte und der Kumulation der Raumansprüche dieser Einwohner im Ballungsgebiet zu tun. Ich glaube, wir müssen uns schon dazu durchringen, daß es nicht erlaubt ist, die Mobilitätsbedürfnisse in diesem Ballungsgebiet nach dem Grundsatz der unbegrenzten Freiheiten der Wahl der Verkehrsmittel zu befriedigen. Die Strategie der Problemlösung bei uns liegt in einer konsequenten Durchsetzung des Vorrangs des öffentlichen Nahverkehrs, mit der eine Eingrenzung des vermeidbaren Individualverkehrs einhergehen muß. Darauf sind die Ordnungs-, Planungs- und Förderinstrumente des Landes wie auch die aller Städte auszurichten.

Für den öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche muß natürlich auch ein angemessenes Angebot sichergestellt werden, das dem sozialen Standard der Bundesrepublik entspricht und die auf dieses Verkehrsangebot angewiesenen Bevölkerungsgruppen nicht ausgrenzt.

Entscheidende Voraussetzung für diese Vorrangspolitik bleibt die weitere Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr, um ihn zu einer leistungsfähigen, attraktiven und im Wettbewerb zum Individualverkehr behauptungsfähigen Alternative zu entwickeln. Angesichts des wachsenden Problemdrucks und der engen Finanzierungsspielräume kommt dabei kurz- und mittelfristig wirkenden preisgünstigen Maßnahmen besondere Bedeutung zu, soweit damit spürbare Angebotsverbesserungen erreicht werden können.

Unter diesen Rahmenbedingungen wird die Förderungskonzeption des Landes für den ÖPNV weitergeführt. Ihr Schwerpunkt liegt zum einen im investiven Bereich, der Fortsetzung des Ausbaus der Infrastruktur und der Modernisierung des Fahrzeugparks. Der Aufbau eines leistungsfähigen städtischen und regionalen Schienennetzes aus S- und Stadtbahnen, in das die Straßenbahnen eingebunden sind, wird fortgesetzt. Dabei genießen Beschleunigungsmaßnahmen, die die Flüssigkeit und Stetigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs fördern, besondere Priorität. Durch begleitende Vorkehrungen wie etwa die Oberflächengestaltung und Parkraumbewirtschaftung sollte die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs weiter erhöht werden. Zur Erleichterung der angestrebten Verlagerung zum öffentlichen Personennahverkehr wird die Einrichtung von Park- und Ride-Anlagen ebenfalls vorrangig gefördert.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Fortentwicklung der Organisationsformen mit dem Ziel einer verbesserten und institutionalisierten Zusammenarbeit der Verkehrsträger, damit die Voraussetzungen für ein möglichst einheitliches und überschaubares Tarif- und Leistungsangebot auf der Grundlage einer koordinierten Verkehrsplanung und der Sicherung der finanziellen Grundlagen der öffentlich-rechtlichen Gebietskörperschaften geschaffen werden.

Im einzelnen wäre dazu zunächst zum S-Bahnbau etwas zu sagen. Zur Überprüfung der auf der Grundlage des S-Bahn- und Stadtbahnbedarfsplans von 1981 erarbeiteten Ausbauvorstellungen und zur Anpassung an die inzwischen eingetretenen veränderten Rahmenbedingungen ist eine Fortschreibung eingeleitet worden. Wichtige Entscheidungsgrundlagen für die Bedarfsfeststellung werden die künftig zu erwartenden Linien- und Streckenbelastungen, die auftretenden Verkehrsmengenverlagerungen, die Verbesserung der Verbindungsqualität der Schienen- und Schnellbahnlinien sowie betriebliche und städtebauliche Kriterien sein. Entsprechende Unterlagen zur Ermittlung dieser Beurteilungskriterien sind in Auftrag gegeben. Der fortgeschriebene S- und Stadtbahnbedarfsplan des Landes wird voraussichtlich bis Ende 1987 vorgelegt werden können.

Zur Vorbereitung dieses Bedarfsplans wird bis Jahresende ein mittelfristiger ÖPNV-Ausbauplan für die Ballungsräume Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg und Bielefeld aufgestellt. Er umfaßt im kommunalen Bereich Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenbahnnetz, oberirdische Stadtbahnstrecken, zum Beispiel Umrüstungen einschließlich Zulauf, Stadtbahnstrecken in Tunnellagen, Park- und Ride-Anlagen sowie im DB-Bereich S-Bahn und Park- und Ride-Anlagen. Über dieses von der Zahl der darzustellenden Maßnahmen her erweiterte Konzept werden wir - ich glaube, wir sollten uns darüber verständigen - nach Abschluß der Haushaltsberatungen berichten können.

Die in den Vorjahren festgestellte erweiterte Bautätigkeit im S-Bahnbau wird sich auch in diesem Jahr und 1987 fortsetzen. Im Ruhrgebiet erstreckt sich der größte Teil der Baumaßnahmen auf den weiteren Ausbau der Linie S 2 von Dortmund-Hauptbahnhof nach Dortmund-Mengede und der S 4 von Dortmund-Lütjendortmund nach Marten und weiter nach Herne über Castrop-Rauxel-Süd.

Im Rheinland werden der Bau der Ost-West-S-Bahn von Hagen nach Mönchengladbach und der Bau der S-Bahn in der Region Köln mit der Erweiterung der Hohenzollernbrücke und den Streckenästen nach Neuss und Langenfeld fortgeführt.

Insgesamt sind von 1986 bis 1990 für den S-Bahnbau rund 1,4 Milliarden DM an Bundes- und Landesmitteln vorgesehen.

Zur Bekräftigung der Bedeutung, die die Landesregierung einem leistungsfähigen S-Bahnnetz beimißt, hat das Kabinett im August 1984 beschlossen, dem Bund den Abschluß weiterer S-Bahnverträge zu den bisher üblichen Bedingungen anzubieten. Insbesondere kommen hier die Komplettierung des S-Bahnnetzes in der Region Köln sowie weitere S-Bahnverbindungen im Ruhrgebiet in Betracht. Nach intensivem Drängen hat die Landesregierung erreicht, daß der Bundesverkehrsminister die Deutsche Bundesbahn um Durchführung der Planung für weitere S-Bahnverbindungen gebeten hat.

Im Ruhrgebiet sollen die Strecken Wuppertal - Essen - Bottrop - Marl - Haltern, die künftige S 9, und Dortmund-Hauptbahnhof - Dortmund-Barop - Witten mit Anschluß nach Hagen untersucht werden. Diese schriftliche Mitteilung des Bundesverkehrsministers ist die erste offizielle Zustimmung zur Vorbereitung dieser Projekte, so daß wir schon davon ausgehen können, daß das zu einem guten Ende führen wird.

Im Raum Köln soll die Planung für die Strecken Köln - Horrem und Köln - Siegburg sowie die Herrichtung der Strecken für einen 30-Minuten-Rhythmus aufgenommen werden, damit bei Aufnahme des S-Bahnbetriebes zwischen Köln und Langenfeld und auf den beiden vorgenannten Strecken Köln - Horrem und Köln - Siegburg S-Bahnzüge eingesetzt werden können.

Die Landesregierung zahlt der Deutschen Bundesbahn die externen Planungskosten, die durch den Einsatz von Ingenieurbüros entstehen, im Vorgriff auf die in den S-Bahnverträgen vereinbarte Zahlung von 7 % der zuwendungsfähigen Kosten für Planung und Bauausführung.

Neben den laufenden Vorhaben sollen Park- und Ride-Anlagen in den kommenden Jahren auch an S-Bahnstationen gefördert werden, die in früheren Ausbauverträgen noch nicht berücksichtigt waren. Die Landesregierung verspricht sich hiervon einen nennenswerten Anreiz und damit ein höheres Fahrgastaufkommen bei den Schnellbahnen.

Im Stadtbahnbau sind weitere Fortschritte erreicht worden. Mit Bundes- und Landesmitteln in Höhe von rund 6,8 Milliarden DM werden bis Ende 1986 rund 200 km in Betrieb genommen sein, davon 136 km in oberirdischer Trassenführung. Bis 1990 sollen nach dem geltenden GVFG-Programm weitere 2 Milliarden DM Bundes- und Landesmittel eingesetzt werden, mit denen die im Bau befindlichen Strecken im wesentlichen fertiggestellt werden können. Damit werden bis 1990 77 km Stadtbahnstrecken zur Verfügung stehen, so daß das Netz dann auf 280 km angewachsen sein wird.

Zur Förderung der kommunalen GVFG-Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr sind im Haushalt 1987 284 Millionen DM an Bundesmitteln und 180 Millionen DM komplementärer Landesmittel vorgesehen. Der Ansatz für die freiwilligen Landeszuschüsse zu den Planungs- und Vorbereitungskosten hat eine Höhe von 17,2 Millionen DM.

Um es auch politisch zusammenzufassen: Ich glaube, die nächsten fünf Jahre werden den Erfolg der früheren Legislaturperioden bringen. In den Oberzentren des Landes wird jeweils zumindest ein Grundnetz mit einem Verknüpfungspunkt am Hauptbahnhof vorhanden sein, und dann werden diese langen Bauarbeiten, die dem oberflächlichen Besucher doch manchmal sehr ansatzweise und stückhaft erschienen, zunehmend einen Sinnzusammenhang bekommen.

Über Beschleunigungsmaßnahmen habe ich Sie vor einiger Zeit gesondert informiert. Wir setzen das intensiv fort, eigentlich mit der Zielsetzung, zumindest für eine Übergangsperiode eine zwar noch nicht vollwertige, aber doch gegenüber dem herkömmlichen Straßenbahnsystem besser aussehende Vorlaufstufe zu einem Stadtbahnsystem zu haben. Es wäre zu überlegen, ob man das nicht auch für die Fahrgäste so darstellen kann. Ich glaube, es hängt viel davon ab, ob man das auch auf einer zusammenhängenden graphischen Darstellung in den Verkehrsmitteln sieht.

Auch über Park- and Ride-Anlagen habe ich Sie bei anderer Gelegenheit ausführlich informieren können. Diese Politik wird fortgesetzt.

Die Förderung der Verkehrsunternehmen vollzieht sich weiter in den bisher gegebenen Bahnen des IHP. Bei der Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen hätte ich gern über einen größeren Fortschritt berichtet, als ich zur Zeit berichten kann; aber die Eigenwilligkeit einzelner Kommunalpolitiker ist manchmal etwas schwierig zu behandeln, und so stehen wir im Rhein-Sieg-Kreis im Augenblick vor Überzeugungsproblemen und versuchen, den dortigen Politikern klarzumachen, daß der Eintritt in einen Verkehrsverbund für diesen Kreis ja wohl das einzige der Vernunft Entsprechende wäre, was

man dort tun kann. Die Vorstellung, daß Nahverkehrsmittel zwischen Köln und Bonn verkehren und dabei einen verbundfreien Raum passieren, ist doch wohl etwas eigenartig und abenteuerlich. Ob alle Beteiligten zu allen Gelegenheiten die Psychologie der Mitglieder des Kreistags voll eingeschätzt haben, ist eine andere Frage. Ich habe aber die Hoffnung, daß dort eine neue Entscheidung kommt, die aus Überzeugung erfolgt, so daß man die sonst unumgänglichen Überlegungen, was mit einem geschehen soll, der da herumsitzt und nicht mitmacht, zurückstellen kann. Jedenfalls hoffen wir, zu guten Ergebnissen zu kommen.

In den anderen Bereichen ist weitergearbeitet worden. Im Münsterland sind die Zusammenarbeitsformen der Bundesbahn beispielhaft verbessert worden, in Lippe ist das Büro auf den Weg gebracht worden, nur in Paderborn hapert es immer noch. Aber wir haben uns jetzt intern Ende dieses Jahres als einen Zielpunkt gesetzt, an dem öffentlicher Trouble beginnen müßte, wenn ich das so formulieren darf. Wir haben den Fachleuten zehn Jahre lang Gelegenheit gegeben, das voranzutreiben, ohne daß sich der Minister eingemischt hat - das gilt ja manchen als etwas Verwerfliches -; aber ich würde sagen, nach zehn Jahren muß man schon einmal etwas Trouble machen, wenn sie es immer noch nicht kapiert haben.

In der Straßenbaupolitik sind die Grundlagen im Bereich der Bundesstraßen ja zu Beginn des Jahres geregelt worden. Wir halten die Landschaftsverbände an, das nun schnell planerisch umzusetzen.

Ich will hier eine Bemerkung über die Erlebnisse machen, die mich in den letzten zehn Monaten, in denen ich für die Verkehrspolitik zuständig bin, doch dauerhaft bewegen: die außerordentliche Langwierigkeit, mit der unproblematische Straßen geplant werden. Ich hätte noch Verständnis, wenn man durch langwierige Prozesse eine Straße verhindern will. Aber wenn es sich um unstreitige Straßen handelt, bei denen es niemanden mehr gibt, der nicht händeringend ruft: "Die Straße muß fertig werden!", und man den Kommunalpolitikern unter breitetester Zustimmung der Landschaftsverbände die Information geben muß, daß es mindestens noch zehn Jahre dauert, bis das fertig ist, dann ist das für mich bedrückend geworden.

Ich formuliere das nur so, ohne Ihnen jetzt eine kurzfristige Abhilfe auf den Tisch legen zu können. Aber dieser Dialog mit den Landschaftsverbänden, die ja nur sehr begrenzt den direkten Weisungen des Verkehrsministers unterstehen, muß schon geführt werden. Mit den unstreitigen Straßen muß man schneller vorankommen. Da müssen die sich bei ihren Planungen auch einmal zu Prioritäten durchringen. Wenn man alle Straßen gleichzeitig plant, ist es schwer, bestimmte Straßen vorzuziehen. Ich habe manchmal den Eindruck, daß das Erhal-

Verkehrsausschuß
20. Sitzung25.09.1986
ig-ro

tungsziel der Ämter die Planungshorizonte hinausschiebt. Ich will damit nichts Abschließendes über die Kolleginnen und Kollegen gesagt haben; aber ich wollte Ihnen diesen Eindruck, der mich teilweise wirklich betroffen gemacht hat, vermitteln. Vielleicht mag das ein Punkt sein, dessen sich der Ausschuß einmal annehmen kann.

Daß es hin und wieder Straßen gibt, bei denen man zu Recht erst einmal ordentlich untersucht, ist pauschal sicherlich auch nicht streitig; das mag bei einzelnen Straßen streitig sein. Allerdings lege ich Wert darauf, daß alles korrekt und ordentlich läuft, und ich bin manchmal etwas bekümmert, wenn die Tatsache, daß sich ein Minister des größten preußischen Nachfolgestaates korrekt benimmt, so ausgelegt wird, als hätte er seine Meinung geändert. Es geht dabei darum, daß man eine Straße, die man im Ergebnis für falsch hält, trotzdem durchaus erst einmal korrekt planen läßt. Auf diese Feststellung lege ich Wert; das sollte man nicht durcheinanderwerfen. Aber das ist eine Nebensache.

Die Landesstraßen werden uns im nächsten Jahr intensiv beschäftigen. Wir sind ja im letzten Jahr des Ausbauplanes 1983 bis 1987. Ich werde Ihnen verabredungsgemäß am Montag den Entwurf des letzten Bauprogramms vorlegen. Heute wäre es eleganter gewesen - das gebe ich zu -; das hätte mich aber der Möglichkeit enthoben, ihn erst einmal mit meinen Mitarbeitern zu erörtern. Für heute war er zugesagt; aber ich bitte aus den genannten Gründen um Entschuldigung. Es wird nicht mehr allzuviel zu verhandeln sein; denn es ist der letzte Vollzug des Ausbauplanes.

Wir haben uns vorgestellt, daß Ihnen der Regierungsentwurf für den neuen Bedarfsplan nach Ostern zugeleitet wird. Das könnten Sie eventuell formal kritisieren - da gebe ich Ihnen recht -; denn im Gesetz steht es anders. Es ist aber nicht gelungen, die Vorarbeiten eher zu Ende zu bringen, und zwar bei niemandem. Es liegt ja nicht nur an uns. Das breite Beteiligungsverfahren macht zusätzlich Arbeit; aber ich glaube, es ist gut, ein breites Vorbeteiligungsverfahren zu haben. Alle Kommunen wissen jetzt schon, was auf sie zukommt und was nicht. Der Landschaftsverband Rheinland ist ein besonders schwieriger Fall; aber meine Verwaltungsjuristen haben auch für dieses Problem eine Lösung. Sie sind zu der Erkenntnis gekommen, daß für den ordnungsgemäßen Vollzug dieses Auftrags eine Zustimmung der Landschaftsversammlung nicht erforderlich ist. Obwohl es mir in den Hirnwindungen gezuckt hat, habe ich mir gesagt: Der Fortschritt des Bedarfsplans kann beschleunigt werden, wenn ich dieser Meinung meiner Verwaltungsjuristen folge. Das zeigt aber, daß sich diese eigentlich in allen anderen Ländern als etwas Eigenartiges empfundene Gewaltenteilung in immer mehr Punkten als noch fragwürdiger erweist.

Umgekehrt muß ich bestätigen, daß nach einer Eingewöhnungszeit beide Landschaftsverbände, insbesondere die für den Straßenbau zuständigen Landesräte, vollständig eingesehen haben, daß der von einem Landtag, der Geld gibt, zu kontrollierende Minister im Zweifelsfall letztlich sagen muß, was gemacht werden soll. Sie haben es für den Zweifelsfall auch voll akzeptiert, und wenn etwas falsch ist, was ich den Landschaftsverbänden gesagt habe, können sie mir das mitteilen; aber ich bin nicht der Auffassung, daß - was bis dahin teilweise Rechtsposition war - das Land, nachdem es das Geld geschickt hat, keinen Einfluß mehr auf das hat, was damit gemacht wird. Hier gibt es keine unmittelbare Rechtsposition abstrakter Art; aber das läuft inzwischen erfreulich. Wir werden Ihnen den neuen Plan nach Ostern vorlegen, und dann kann in Einzelheiten diskutiert werden, was möglich ist und was nicht.

Bei der Finanzierung des Landesstraßenbaues haben wir uns diesmal darauf konzentriert, wenigstens die 150 Millionen DM für den Neubau zu halten. Das sind dann sogar 9 Millionen DM mehr als im Vorjahr. Sie sehen meinen Gesichtsausdruck dabei: Die Gesamtprioritätenentscheidung im Kabinett ist gegen mich gefallen - obwohl das offiziell ein Geheimnis ist. Ich selber bin der Auffassung, daß das, was im Landesstraßenbau vor allem an ökologisch vertretbaren Ortsumgehungen - teilweise in Tunnellage - notwendig ist, mit diesem Geld nicht zu bezahlen ist. Daraus mache ich keinen Hehl, und ich habe auch keinen Zweifel, daß meine Straßenbauvorstellungen in den nächsten 30 Jahren einen wesentlich höheren Ansatz vertragen könnten, wenn man da etwas an Ortsumgehungen tut, wo es wirklich notwendig ist. Wer lange Straßenbaupolitik gemacht hat, wird mir zustimmen: Wir kämpfen um Ortsumgehungen, weil 6 000 oder 8 000 Autos in der Stunde durch den Ort fahren, und haben überhaupt keine andere Möglichkeit als höchstens einen Tunnel, durch den dann 25 000 Autos fahren würden. Da wird die eigentliche Problematik des Straßenbaus deutlich, und die ist nur mit Geld zu lösen. Mit großem Nachdruck sage ich: Es ist denkbar, daß ich solche Vorschläge machen werde. Ich mache das sehr deutlich: Ich halte es für denkbar, daß ich solche Vorschläge machen werde, die sehr stark daran orientiert sind, wie viele Autos auf der Strecke fahren, die entlastet werden soll. Man muß das nicht an der Frage orientieren, welches Bauamt ausgelastet ist - das kann überhaupt kein Kriterium sein -, sondern an der Frage, wie viele Autos aus einer hochbelasteten Straße verschwinden. Das wird ein Kriterium sein, das ich mir selbst vorlege und das ich Ihnen auch vorlege. Es kann sein, daß Sie zu anderen Ergebnissen kommen; aber ich hoffe auf eine gute Diskussion.

Die Verkehrssicherheitspolitik haben wir dort, wo man auf die Menschen positiv einwirken kann, in der gewohnten Weise fortgesetzt. Dort, wo mit baulichen Maßnahmen etwas zu tun ist, geht die Verkehrsberuhigung voran. Ich habe den Eindruck, daß