

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Ein bißchen verwundert sei er über das Vorgehen der Oberfinanzdirektion, deren Aufgabe es nicht sein sollte, das private Engagement, das sich der Verbesserung der Verkehrssicherheit widme, durch "Erbsenzählerei" einzuengen. Die dort aufgeworfenen Fragen müßten zur beiderseitigen Zufriedenheit zu lösen sein.

Die Grundsatzfragen im Zusammenhang mit der Gemeinnützigkeit der Verkehrswachten müßten einheitlich auf Bundesebene geregelt werden. Auf jeden Fall aber sollte sich das Land darum bemühen, daß die Verkehrswacht in ihrer Gesamtheit den Gemeinnützigkeitsstatus behalte.

Wenn die Verkehrswacht Geld bekomme, um etwas für die Verkehrssicherheit zu tun, dann halte er es für nicht so dramatisch, wenn zum Beispiel auf den mit Firmengeld beschafften Anzügen der Schülerlotsen der Firmenname erscheine. Gerade Automobilhersteller sollten sich in besonderer Weise aufgerufen fühlen, etwas für die Verkehrssicherheit zu tun, und er hätte nichts dagegen, wenn in geeigneter Form bekanntgemacht würde, wer sich auf diesem Gebiet bereits engagiert habe, um auch andere Firmen zu Leistungen zu veranlassen.

Er bitte das Ministerium, in diesem Sinne tätig zu werden. Sollten Schwierigkeiten auftreten, so werde seine Fraktion einen Antrag einbringen und eine Beschlußfassung des Ausschusses herbeiführen.

Abg. Dreyer (CDU) stimmt dem SPD-Vertreter zu, daß die Arbeit der Landesverkehrswacht förderungs- und unterstützungswürdig sei. Er wolle jedoch nachdrücklich unterstreichen, daß, wer die Vorteile des Gemeinnützigkeitsstatus' beanspruche, sich auch den strengen Regeln der Gemeinnützigkeit unterwerfen müsse.

Der CDU-Fraktion sei natürlich auch daran gelegen, daß die Gemeinnützigkeit der Landesverkehrswacht erhalten bleibe, und da sei es ja wohl möglich, durch Verhandlungen zu erreichen, daß die Arbeit so ablaufe, daß die Gemeinnützigkeit nicht in Frage gestellt sei.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) unterstreicht die Bedeutung der Arbeit der Landesverkehrswacht und der Verkehrswachten überhaupt sowie die Förderungswürdigkeit des ehrenamtlichen Engagements und erklärt sich mit den vom Ministeriumsvertreter angekündigten Bemühungen einverstanden.

Dem Ministerium müsse sehr deutlich gemacht werden, daß der Ausschuß es für erforderlich und sinnvoll halte, den Gemeinnützigkeitsstatus zu erhalten. Erforderlichenfalls müßten die Verantwortlichen beraten werden, damit in Zukunft Probleme vermieden werden könnten. Sollte in dem einen der beiden Bereiche in absehbarer Zeit keine Einigung erzielt werden können, so bitte sie um sofortige Unterrichtung des Verkehrsausschusses.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Abg. Aigner (SPD) bittet, die Sponsorentätigkeit im Zusammenhang mit der Entwicklung der finanziellen Förderung dieser Einrichtungen insgesamt zu betrachten. Die Kreisverkehrswachten würden weitgehend aus Bußgeldern finanziert, und diese Zuweisungen seien rückläufig, weil ein immer größerer Teil dieser Gelder an die Landeskasse gehe. Auch die Förderung des Landes könne aus den bekannten Gründen nicht ausgeweitet werden. Ferner sei zu erwarten, daß auch die Einkünfte aus "Rubbellosen", aus denen diese Einrichtungen in der Vergangenheit einen großen Teil ihres Mittelbedarfs gedeckt hätten, gegen null tendieren würden, wenn staatlicherseits derartige Verlosungen mit weitaus höheren Gewinnen eingerichtet würden.

Wenn man unter diesen Umständen auch noch die Zuwendungen durch Sponsoren beschneiden wollte, wäre man sehr schnell an einem Punkt, an dem die Verkehrswachten nicht weiterarbeiten könnten und der Staat die Aufgabe übernehmen müßte, der es mit Sicherheit schlechter und teurer machen würde.

Deshalb sollte man seiner Meinung nach das ehrenamtliche Engagement fördern; aber er habe manchmal den Eindruck, als ob Behörden dabei wären, es zu behindern. Deshalb wünsche er nach einiger Zeit einen Bericht über den Fortgang der Bemühungen zu erhalten, um prüfen zu können, ob noch andere Schritte unternommen werden müßten.

LMR Dr. Wiechen (FM) möchte mit aller Deutlichkeit darauf hinweisen, daß durch die Tatsache der Annahme eines wirtschaftlichen Geschäftsbetriebes der Verein nicht in vollem Umfange seinen Gemeinnützigkeitsstatus verlieren würde, sondern nur für den Bereich, in dem er sich wirtschaftlich betätige.

Die Steuerfragen seien aber nicht nur aus der Sicht des gemeinnützigen Vereins zu betrachten, sondern auch aus der Sicht des Spenders, der die Ausgaben mit unterschiedlichen steuerlichen Auswirkungen entweder als Betriebsausgabe oder als Spende verbuchen könne. Deshalb sei die Frage für die Finanzbehörde nicht so leicht in den Griff zu bekommen, und für die Zukunft seien unter Umständen auch im Sachverhalt andere Möglichkeiten in Erwägung zu ziehen.

Aus den Erfahrungen seiner 20jährigen Tätigkeit im Betriebsprüfungsdienst heraus wolle er sich schützend vor die Tätigkeit seiner Kollegen stellen. Es seien - von möglichen Einzelfällen abgesehen - keine "Erbsenzähler".

In den Prüfungsgeschäftsplan würden unter bestimmten Aspekten auch gemeinnützige Vereine einbezogen, die wahlweise geprüft würden, damit nicht der Vorwurf erhoben werden könne, die Finanzbehörde kümmere sich um diese Vereine überhaupt nicht. Dort liege aber nicht etwa ein besonderer Schwerpunkt der Prüfungen, sondern diese Vereine würden wie alle anderen Gewerbetreibenden turnusmäßig geprüft.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Abg. Kampmann (CDU) berichtet, um die Bedeutung der Tätigkeit der Verkehrswachten zu unterstreichen, daß vom Oberlandesgericht Hamm junge Verkehrsstraftäter unter Verzicht auf Geld- oder kurzfristige Gefängnisstrafen verurteilt worden seien, einen Verkehrsübungsplatz aufzusuchen. Diese begrüßenswerte Fortentwicklung der Justiz würde gebremst, wenn durch negative Urteile über Verkehrswachten und Verkehrsübungsplätze die Initiativen der Privaten gelähmt würden.

LMR Dr. Wiechen (FM) betont, daß ein Verkehrsübungsplatz im Sinne eines Zweckbetriebes geführt werde, werde man immer dann annehmen müssen, wenn dort Verkehrsrichter oder Schülerlotsen ausgebildet oder Gerichtsurteile ausgeführt würden. Seine Behörde stehe diesen Fragen sehr positiv gegenüber; aber er könne keine Entscheidungen vorwegnehmen.

Allerdings beständen große Schwierigkeiten, wenn ein Verkehrsübungsplatz als GmbH geführt werde; denn eine GmbH sei eo ipso ein Gewerbebetrieb. - Darüber gebe es keinen Dissens, erwidert der Vorsitzende.

Leitender Ministerialrat Waldhausen (Innenministerium) berichtet weiter, die Sorgen der Landesverkehrswacht, ihre Zuflüsse aus Lotteriemitteln könnten zurückgehen, seien unbegründet. Die Landesverkehrswacht betreibe zusammen mit einer Reihe anderer Verbände während gut vier Monaten des Jahres über eine private Lotteriegesellschaft hier im Lande Nordrhein-Westfalen eine sogenannte Losbrieflotterie. Der Ertrag, der zwischen den Verbänden aufgeteilt werde, sei von einer guten halben Million DM auf 730 000 DM im vergangenen Jahr gestiegen, und in diesem Jahr, für das die Abrechnung noch nicht vorliege, werde die 800 000 DM-Grenze überschritten. Davon habe die Verkehrswacht etwa 50 000 DM erhalten.

Nun habe die Landesregierung eine Stiftung des Landes Nordrhein-Westfalen für Naturschutz, Heimat- und Kulturpflege errichtet, die aus Mitteln einer im nächsten Jahr zu startenden Rubbellotterie gespeist werden solle. Während sich das Lottounternehmen des Landes Nordrhein-Westfalen bisher beim Vertrieb von Losbrieflotterien zurückgehalten habe, seien die Lottounternehmen der zehn anderen Bundesländer seit geraumer Zeit auf diesem Gebiet tätig, und das Lottounternehmen von Rheinland-Pfalz habe vor etwa vier Jahren die in Amerika erfundenen Rubbellose auf den Markt gebracht, die, rechtlich gesehen, als Losbriefe anzusehen seien. Diese Lose erfreuten sich wegen der Art der Feststellung des Gewinns ganz besonderer Beliebtheit, und die Unternehmen, die von den herkömmlichen Losbriefen auf die Rubbellotterie umgestiegen seien, hätten einen sprunghaften Anstieg ihrer Umsätze erfahren.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Dieses Publikumsinteresse habe sich auch die Lotteriegemeinschaft der Wohlfahrtsverbände Nordrhein-Westfalens einschließlich der Verkehrswacht zunutze gemacht und vor zwei Jahren mit der Ausgabe von Rubbellosen begonnen, was auch den schon genannten Anstieg der Einnahmen zur Folge gehabt habe. Sie fürchte nun, daß die parallel dazu angelegte Rubbelloslotterie des Nordwest-Lottos Einbußen bringen werde. Ob das der Fall sein werde, könne man nicht sagen. Das einzige Land, das nebeneinander zwei derartige Lotterien durch Rubbellose vertreibe, nämlich einmal durch das Lottounternehmen des Landes und parallel dazu durch eine Lotterie-GmbH, sei das Land Niedersachsen, und dort sei festzustellen, daß die Einführung der Rubbellose durch das Lottounternehmen keinen Einfluß auf die Lotterie-GmbH habe.

Andererseits könne man eine Einwirkung aber auch nicht ausschließen. Deshalb habe man in Verhandlungen mit den Wohlfahrtsverbänden festgelegt, daß, sollte bei ihren Lotteriererträgen ein Einbruch eintreten, der Umsatzrückgang aus der neuen Rubbellotterie des Nordwest-Lottos erstattet werde. Diese Folge dürfte aber kaum eintreten, da - insbesondere auch nach den niedersächsischen Erfahrungen - viele Lose der Wohlfahrtsverbände durch ihre zahlreichen ehrenamtlichen Helfer im Freundes- und Bekanntenkreis vertrieben würden und der Kauf dieser Lose dort quasi als Spende angesehen werde.

Abg. Aigner (SPD) begrüßt diese Regelung, möchte aber festhalten, daß das ehrenamtliche Engagement auch hier wieder einmal eingeschränkt werde. Er fragt, ob es als Kriterium für die Erstattung möglicher Mindereinnahmen aus der Lotterie einen Fixpunkt zeitlicher Art gebe und ob dabei auch nicht außer acht gelassen werde, daß das ehrenamtliche Engagement zu steigenden Einnahmen hätte führen können.

LMR Waldhausen (IM) erläutert, die steigenden Einnahmen als Folge der Rubbellose hätten sich bereits eingestellt. Die Einnahmen aus der Losbrieflotterie, die sich auf etwa 500 000 DM jährlich eingependelt hätten, seien im ersten Jahr nach der Einführung der Rubbellose wesentlich gestiegen und hätten im darauffolgenden Jahr noch einmal einen Zuwachs aufgewiesen. Die gleiche Feststellung habe man bei Wohlfahrtsverbänden machen können, die ein Jahr früher mit den Rubbellosen angefangen hätten. Dort sei in zwei Jahresschüben eine Steigerung eingetreten, und dann hätten sich die Einnahmen auf dieser Ebene eingependelt. Deshalb könne man davon ausgehen, daß bei den nordrhein-westfälischen Wohlfahrtsverbänden die 850 000 DM dieses Jahres das Niveau bildeten, das in Zukunft zu erreichen sein werde.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

In dem Gespräch mit den Verbänden sei im übrigen festgelegt worden, daß beim Ausgleich eventueller Rückgänge die Höchstquoten, die bisher erzielt worden seien, berücksichtigt würden. Eine mögliche Aufstockung in späteren Jahren solle durch eine entsprechende Klausel in dem Genehmigungsbescheid für das Lottounternehmen des Landes offengehalten werden.

Abg. Aigner (SPD) beantragt im Namen der SPD-Fraktion, im nächsten Jahr einen Bericht über die Entwicklung und die weiteren Tendenzen zu erstatten.

LMR Waldhausen (IM) betont, daß sich die staatliche Seite nicht mehr als notwendig in diesen Bereich eingeschaltet und es den Verbänden überlassen habe, den Gesamtertrag untereinander aufzuteilen. Für den Fall, daß es in Zukunft größere Schwierigkeiten bei der Aufteilung geben sollte, habe der Innenminister seine guten Dienste im Sinne eines ehrlichen Maklers angeboten.

Zu 2: Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

a) Aussprache über die Einführungsrede des Ministers

Abg. Dreyer (CDU) bemängelt zunächst, daß in der schriftlichen Einführung in den Einzelplan 11 (Vorlage 10/614) ein ganz wesentlicher Teil des Verkehrs nicht mehr im Abschnitt Verkehr auftauche, sondern im Abschnitt Städtebau (Seite 43 ff.).

In diesem Teil, der nicht unter Verkehr, sondern unter Städtebau aufgeführt sei, habe der Minister den Grundsatz aufgestellt, daß es im kommunalen Straßenbau gewissermaßen zu einem Nullsummenspiel kommen solle. Danach dürfe kein neuer Verkehrsraum entstehen. Der Minister habe behauptet, es gebe keinen Bedarf an neuen Straßen, und wenn Umgehungen gebaut werden sollten, dann dürfe es sich nur darum handeln, Verkehr zu verlagern.

So apodiktisch könne man das seiner Meinung nach nicht sagen. Im Landesstraßenbedarfsplan gebe es eine Fülle von Vorhaben, bei denen es auch heute noch notwendig sei, Kapazitäten zu verändern. Die Straßenkapazität werde auch dadurch beeinflusst, daß nach Aussage aller einschlägigen Institute bis zum Jahre 2000 mit 5 Millionen weiteren Kraftfahrzeugen zu rechnen sei. Eine mögliche Absicht, die Entscheidungen vor Ort dadurch einzuengen, daß nur noch Geld aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung gestellt werde, wenn dieser Grundsatz beachtet werde, werde sich also wohl nicht durchhalten lassen.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Zwar könne man sich die Frage stellen, ob die Entscheidungen der Vergangenheit immer richtig gewesen seien, ob es zum Beispiel gut gewesen sei, den öffentlichen Personennahverkehr unter die Erde zu verlegen und die Autos an der Oberfläche zu lassen; aber wenn man diese Linie korrigieren wolle, müsse man sich fragen, ob das auch finanzierbar sei.

Die Zielsetzung, die Verkehrsberuhigung voranzutreiben, werde von der CDU geteilt. Sie glaube nur nicht, daß man sagen könne, es gebe überhaupt keine Notwendigkeit mehr, Kapazitäten auszuweiten.

Was der Minister zur Bundesbahn gesagt habe, werde, soweit es die neuen Strecken angehe, von der CDU voll geteilt. In diesem Zusammenhang wolle er nur darauf hinweisen, daß er die Tatsache, daß die Strecke Bielefeld - Paderborn, die im Bundesverkehrswegeplan als Zulaufstrecke zur Neubaustrecke Dortmund - Paderborn - Kassel aufgeführt sei, nun im Entwurf der Bundesbahn für eine Rahmenvereinbarung in der Anlage 2 (Strecken, die einer besonderen Untersuchung bedürfen) aufgetaucht sei, für ein Unding halte. Nachdem feststehe, daß die Strecke Dortmund - Paderborn - Kassel gebaut werde, müsse auch die Strecke Bielefeld - Paderborn in ihrem Angebot verbessert werden.

Wenn man die dem Entwurf der Rahmenvereinbarung beigelegten Streckenlisten mit dem zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Land Bayern abgeschlossenen Vertrag vergleiche, stelle man überhaupt fest, daß in dem Nordrhein-Westfalen vorgelegten Entwurf viel mehr Strecken in den Anlagen 1 a und 1 b (zur Stilllegung vorgesehene Strecken) und viel weniger Strecken in der Anlage 2 (Strecken, die mit dem Ziel einer Verbesserung der Attraktivität untersucht werden sollen) enthalten seien, und das könne nicht hingenommen werden. Bei den Verhandlungen mit der Bundesbahn müßten die Vorleistungen in Form von Stilllegungen, die Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren erbracht habe, mit berücksichtigt werden, und dabei könne es nicht zu Stilllegungsanträgen in diesem Ausmaß kommen.

Im einzelnen sei er der Meinung, daß ein Volumen von mindestens 300 Streckenkilometern aus der Liste 1 b (Strecken, für die das Verfahren zur Umstellung des Schienenverkehrs auf eine andere Bedienungsweise eingeleitet werden soll) gestrichen und in die Liste 2 (Strecken, die einer besonderen Untersuchung bedürfen) überführt werden müßten. Daß es auch Strecken gebe, die wegen zu geringer Nachfrage trotz heftigsten Widerstandes der örtlichen Vertreter aufgegeben werden müßten, sei auch ihm klar.

Der Abgeordnete wiederholt die Bitte aus der Ausschußsitzung vom 11.9.1986, den Abgeordneten die Kriterien mitzuteilen, die zur Aufstellung der dem Entwurf der Rahmenvereinbarung beigelegten Listen für Streckenstilllegungen bzw. Streckenuntersuchungen geführt hätten. Diese Bitte leitet der Vorsitzende an die Landesregierung weiter.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Ohne die Einzelheiten des Vereinbarungsentwurfs der Bundesbahn gutzuheißen, so fährt Abg. Dreyer (CDU) fort, sehe er in diesen Vorstellungen aber doch eine Mitgestaltungsmöglichkeit, wenn es sich aus der Sicht der Bundesbahn auch in erster Linie um den Versuch handele, die gesetzliche Alleinverantwortung loszuwerden.

In diesem Zusammenhang bitte er noch um Auskunft, wie die Äußerung des Ministeriums zu verstehen sei, man sei nur bereit, über den Vereinbarungsentwurf zu verhandeln, wenn der Bund seine Beiträge für den öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen der Mineralölsteuerumlage erhöhe.

Die vom Minister aufgeführten Grundsätze über die strenge Aufgabenteilung zwischen Bund, Land und Gebietskörperschaften könne er im Grundsatz zwar nachvollziehen; aber schon bei den Beratungen des Ausschusses über den Entwurf der Rahmenvereinbarung mit der Bundesbahn am 11.9. dieses Jahres in Köln habe er darauf hingewiesen, daß in Ballungsgebieten im letzten Jahrzehnt eine Fülle von Maßnahmen für S-Bahn-Strecken, Elektrifizierung usw. aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bezuschußt worden seien und daß er daraus die Folgerung ableite, daß man auch bei Investitionsmaßnahmen im ländlichen Raum, mit denen Reisendenpotentiale zurückgewonnen werden sollten - nicht bei der Defizitabdeckung -, in diesem Sinne über die Finanzierung der Maßnahmen nachdenken sollte (siehe APr 10/341, Seite 13).

Als Beispiel wolle er die Strecke Bielefeld - Lage - Lemgo nennen. Der Direktor der Extertalbahn habe der Bundesbahn ein Angebot gemacht, die Strecke zu übernehmen, jedoch betont, daß er 7 Millionen DM investieren müsse, um die Strecke wirtschaftlich betreiben zu können, und diese 7 Millionen DM müßten vom Land und Kreis geleistet werden. Die Kommunen könnten das selbstverständlich nicht bezahlen; aber in diesem Zusammenhang müsse man darauf hinweisen, daß der Grundsatz der strikten Trennung der Finanzierungsverantwortung in den Ballungsräumen längst durchbrochen worden sei.

Die Mittelkürzungen im Straßenbau fänden natürlich nicht die Zustimmung der CDU. Er beanstände auch, daß es noch keine Vorlage über die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes gebe und damit der gesetzlich vorgeschriebene Zeitpunkt des 31.12. dieses Jahres nicht eingehalten werde. Die Vorlagen der Landschaftsverbände ständen zur Verfügung (auch wenn es sich im Falle des Landschaftsverbandes Rheinland um eine Vorlage handele, die im Wege der Ersatzvornahme zustande gekommen sei).

Er bitte noch einmal, sehr ernsthaft zu überlegen, ob es richtig sei, das Volumen des Landesstraßenbedarfsplanes mit allen daraus für die Zukunft entstehenden Folgen um 40 % zu reduzieren. Beim Ausbauplan müßten zwar die Vorgaben der mittelfristigen Finanzplanung berücksichtigt werden; aber beim Landesstraßenbedarfsplan könnte man ähnlich vorgehen wie beim Bundesfernstraßenbedarfsplan und zwei Abteilungen schaffen, die Abteilung "Vordringlicher

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Bedarf" und die Abteilung "Planung". Durch die Aufnahme einer Maßnahme in die Abteilung Planung wäre zunächst nur gesetzlich festgelegt, daß eine Trasse freigehalten werde. Bei den Anmeldungen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe wäre eine Zuordnung zu den beiden von ihm angeregten Abteilungen des Bedarfsplanes sehr leicht.

Mit der Verschiebung von Mitteln aus dem Bereich des kommunalen Straßenbaus in den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs durch § 25 des Gemeindefinanzierungsgesetzes könne sich die CDU nicht einverstanden erklären. Daß den Gemeinden auf diese Weise 178 Millionen DM für den kommunalen Straßenbau verlorengingen, sei für viele Gemeinden nicht verkraftbar.

Die CDU-Fraktion habe schon bei früheren Gelegenheiten erklärt, daß sie in einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen unter ökologischen Gesichtspunkten keine Vorteile sehe, und die Auswertung des Großversuchs habe das bestätigt. Aber auch die Unfallstatistiken zeigten, daß die eigentlichen Probleme auf den Landstraßen und im innerörtlichen Verkehr lägen, aber auch daß nach Befolgung der Anschlapppflicht die Zahl der tödlichen Unfälle auf Autobahnen erheblich zurückgegangen sei. Außerdem müßten die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Fahrzeugindustrie bedacht werden.

Die Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs könne er jetzt ausklammern, da man sich über Beschleunigungsmaßnahmen im Grundsatz einig sei und die Einzelheiten außerhalb der Haushaltsberatungen noch einmal erörtern müßten.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) beanstandet zunächst, daß sie das Protokoll über die letzte Ausschusssitzung mit der Einführungsidee des Ministers erst am Tage vor der Sitzung erhalten habe.

Die F.D.P. halte den Haushalt in vielen Bereichen für unausgewogen, ganz besonders aber im Bereich der Straßenbaumittel. Dadurch, daß den Gemeinden im Rahmen des GFG fast 180 Millionen DM aus Mitteln des Kfz-Steuerverbundes entzogen würden, und durch die Kürzung der Straßenbaumittel des Landes um 40 % in den letzten Jahren werde eine weitere Vernichtung von Arbeitsplätzen herbeigeführt. In den letzten zehn Jahren sei die Zahl der Arbeitskräfte im nordrhein-westfälischen Straßenbau um etwa 45 % zurückgegangen. Die politischen Vorstellungen und Konzeptionen des Ministers zum Straßenbau seien nicht sonderlich ausführlich, aber vielleicht gerade deshalb besonders aufschlußreich gewesen.

Über den öffentlichen Personennahverkehr werde man sich anhand der Antwort auf die Große Anfrage der SPD-Fraktion und aus Anlaß der für Februar geplanten Anhörung noch ausführlich zu unterhalten haben. Insgesamt erscheine ihr hier die Grenze des Finanzierbaren erreicht.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Sie teile die Auffassung des Ministers, daß man als Vorbedingung für die Umsetzung des Urteils des Europäischen Gerichtshofes eine Harmonisierung des Wettbewerbs im EG-Raum erreichen müsse und daß Infrastrukturmaßnahmen, die gerade in Nordrhein-Westfalen als einem Transitland notwendig seien, auf europäischer Ebene diskutiert werden müßten. Für wenig hilfreich halte sie es allerdings, daß der Minister damit drohe, Straßen zu sperren, wenn die Achslast der Lkws durch EG-Beschluß erhöht werden sollte (Zeitungsbericht von Hans Werner Hartelt in der "Neuen Westfälischen").

Zu der Bundesbahnstrecke Paderborn - Bielefeld, die im Entwurf der Rahmenvereinbarung der Bundesbahn auf der Stilllegungsliste aufgeführt sei, habe sie am Sitzungstage einen Brief der Bundesbahndirektion Essen erhalten, wonach diese Strecke als Ausbaustrecke ausgewiesen sei und folglich in den nächsten Jahren einige Bahnübergänge beseitigt werden müßten.

Insgesamt sei sie der Meinung, daß bei der Frage der Streckenstilllegungen ebenso wie bei den Straßenbauentscheidungen alle Beteiligten an einen Tisch gehörten und Gelegenheit erhalten sollten, Einfluß auf die Entscheidungen zu nehmen. Dazu müßten sie natürlich auch wissen, welche finanziellen Folgen ihre Entscheidungen für jede Gruppe nach sich zögen.

Abg. Aigner (SPD) möchte daran erinnern, daß im Ausschuß einstimmig beschlossen worden sei, daß der Landesstraßenbedarfsplan erst nach Ostern nächsten Jahres beraten werde. Zumindest sei der Ankündigung des Ministers in der Ausschußsitzung am 25.9.1986 nicht widersprochen worden.

Im weiteren Verlauf der Sitzung erklärt Abg. Dreyer (CDU), der Minister habe die zeitliche Verschiebung der Vorlage sowohl in seiner schriftlichen als auch in seiner mündlichen Einführung in den Haushalt angekündigt; aber im Anschluß an diese Ankündigung habe keine Aussprache stattgefunden. Daß die CDU diese Ankündigung stillschweigend hingenommen habe, bedeute nicht Zustimmung.

Zu den Grundsätzen der Verkehrspolitik, so erklärt Abg. Aigner (SPD) weiter, habe er sich bei den letztjährigen Haushaltsberatungen sehr ausführlich geäußert. Deshalb wolle er sich jetzt auf einige zentrale Punkte beschränken, in denen in letzter Zeit nach Einschätzung seiner Fraktion begrüßenswerte Bewegungen eingetreten seien, überwiegend ausgelöst durch das Verkehrsministerium.

In zehn Städten seien zwölf Beschleunigungsprogramme mit einer Gesamtlänge von 103 km in das Förderprogramm für den ÖPNV 1986 bis 1990 aufgenommen worden. Die SPD begrüße, daß es jetzt auch möglich sei, Beschleunigungsmaßnahmen auf Buslinien, zum Beispiel durch Rechner gesteuerte Betriebsleitsysteme, im Rahmen des GVFG durchzuführen.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Wichtig sei für die SPD auch, daß im Bereich der Park and Ride-Anlagen im S-Bahn-Bereich Fortschritte erzielt worden seien, für die es früher keine Regelungen gegeben habe, soweit sie nicht in den Ausbauverträgen vereinbart worden seien. Deshalb bitte er den Minister, noch einmal kurz darzustellen, wieweit die Entwicklung auf diesem Gebiet tatsächlich gegangen sei.

Die Verkehrsfachleute seiner Fraktion hätten sich in der vorausgegangenen Woche darüber unterrichten lassen, daß mit der Inbetriebnahme des Teilstückes der S-Bahn-Verbindung von Dortmund-Hauptbahnhof nach Mengede (S 2) 1989 zu rechnen sei und daß etwa zeitgleich durch Verbesserung der vorhandenen Gleisanlagen der alten Köln/Mindener Strecke die S-Bahn-Verbindung von Dortmund nach Duisburg geschlossen werden könne. Die SPD halte das für eine gute Entwicklung, die den jetzt neu erstellten Anlagen einen zusätzlichen Verkehrswert verleihen werde.

Schließlich seien die Schwierigkeiten, die dadurch entstanden seien, daß die Interessen des ÖPNV bei der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen nicht immer genügend berücksichtigt worden seien, durch Maßnahmen der Landesregierung beseitigt worden, und in den Kommunen werde recht gute Arbeit geleistet, wenn es auch hier und da im Detail noch zu Schwierigkeiten komme.

In der Eisenbahnpolitik hielten sich Fortschritt und Stillstand die Waage. Er bitte das Ministerium dringend, sich beim Abschluß einer Rahmenvereinbarung mit der Bundesbahn nicht unter Zeitdruck setzen zu lassen, sondern sich an den vorgesehenen Termin Mitte des nächsten Jahres zu halten. Daran müsse er die dringende Anforderung knüpfen, konsequent mit dem Ziel zu verhandeln, ebenso wie Bayern eine Stilllegungsgrenze von unter 500 Beförderungsfällen zu vereinbaren. Wenn diese Grundsatzvereinbarung erreicht werde, dann werde man sich auch über die Details schnell verständigen können.

Weiter wolle er den Wunsch aussprechen, daß man im Bundesbahnfernverkehr schneller vorankommen möge als bisher. Damit meine er die Strecke Dortmund - Paderborn - Kassel, aber auch die Neubaustrecke Köln - Rhein-Main-Gebiet. Diesen ganzen Fragenkomplex solle der Ausschuß einmal intensiv beraten. Dabei sollte er auch über den Stand der Planung und der Entwicklungen im Hinblick auf die Trasse Köln - Brüssel - Paris unterrichtet werden, die der Ausschuß, wie er durch einmütiges Votum dokumentiert habe, gegenüber möglichen Konkurrenzstrecken favorisiere.

Die Erhöhung des Ansatzes für die Baumaßnahmen des Landesstraßenbauplanes um 9 Millionen DM sei positiv zu sehen, und er hoffe, daß diese Linie mittelfristig durchgehalten werden könne. Der Abgeordnete erinnert daran, daß der Finanzminister diese Mittel zunächst auf 105 Millionen DM habe kürzen wollen und daß es den gemeinsamen Bemühungen der SPD-Landtagsfraktion und des Landesverkehrsministers gelungen sei, den Ansatz von 150 Millionen DM

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

und damit das den Landschaftsverbänden mittelfristig zugesagte Volumen zu erreichen. Die Diskussion über den Landesstraßenbedarfsplan werde, wie im Ausschuß vereinbart, erst nach Ostern nächsten Jahres verfolgen; aber vielleicht könne schon jetzt etwas vom Ministerium mitgeteilt werden.

Allerdings dürfe man sich nicht dem Trugschluß hingeben, mit der Umstellung auf das, was man mit "Qualität statt Quantität" beschrieben habe, sei es getan und der Investitionsbedarf werde sinken. Man werde sich nämlich viel mehr als bisher um die Substanzerhaltung kümmern müssen. Das bedeute natürlich Prioritätensetzung, und die SPD-Fraktion werde sich diesen schwierigen Fragen stellen.

Die SPD begrüße auch, daß die im Bauprogrammentwurf 1987 vorgesehenen 21 Vorhaben zur Beseitigung von Bahnübergängen wie bisher aus dem Titel 883 12 finanziert werden sollten, behalte sich aber vor, in der Antragsitzung einen mündlichen Antrag einzubringen, der sich mit der Abwicklung des Programms befasse.

Gleichzeitig kündige er schon jetzt einen Änderungsantrag im Hinblick auf die Befrachtung der Kfz-Steuerpauschale im Rahmen des GFG an, den er den anderen Fraktionen rechtzeitig zuleiten werde. An diesem Punkt wolle er jedoch betonen, daß er es als ein bißchen unredlich empfinde, einerseits die Verschuldung des Landes zu beklagen und andererseits die Konsolidierungsbemühungen ebenso zu beklagen.

Der Unfallverhütungsbericht, der 1985 herausgegeben worden sei, zeige, daß Nordrhein-Westfalen für Verkehrserziehung und -aufklärung pro Kopf der Bevölkerung doppelt soviel ausgeben wie Baden-Württemberg und dreimal soviel wie Bayern und in der Unfallbilanz neben Berlin das beste Ergebnis habe.

Den Haushalt insgesamt betrachte die SPD, was den Investitionsbereich angehe, als einen Beitrag zur Arbeitsplatzsicherung. Wenn die Mittelvergabe so erfolge, wie die SPD es schon zwei- oder dreimal beantragt habe, werde es auch zu einer Verstärkung der Bauaufträge kommen.

Der Haushalt leiste einen Beitrag zur Sicherung und Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Zwischen den Notwendigkeiten der Konsolidierungspolitik und der Verkehrspolitik sei nur ein schmaler Weg, und vor diesem Hintergrund beurteile die SPD den Verkehrshaushalt als richtig in seiner Prioritätensetzung und stimme mit dem Verkehrsminister voll und ganz überein.

Minister Dr. Zöpel unterstreicht seine Absicht, eine bessere Integration von Verkehrspolitik und Städtebaupolitik zu vollziehen. Die ganze Bundesrepublik habe einen immensen Nachholbedarf an vermehrter Kommunikation zwischen Menschen, die wissenschaftlich-administrativ im Bereich des Verkehrs tätig seien,

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

und solchen, die in gleicher Weise im Städtebau aktiv seien. Die Entscheidung des Ministerpräsidenten, Verkehrspolitik und Städtebaupolitik in einem Ministerium zu vereinen, betrachte er als Herausforderung, dieses Kommunikationsdefizit zu verringern.

Eine der Maßnahmen, mit der versucht werden sollte, diesem Ziel näher zu kommen, sei die Zuweisung der Zuständigkeit für die Straßen, soweit es um das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gehe, an die Abteilung Städtebau seines Ministeriums. Dadurch sollten alle Projekte, die von den Landschaftsverbänden für die Finanzierung im Rahmen des GVFG vorgeschlagen würden, auch mit Mitarbeitern seines Hauses ausführlich erörtert werden, die hauptsächlich im Städtebaubereich tätig seien.

Im Frühjahr werde er ein längeres Kolloquium mit Wissenschaftlern und Fachleuten über die Frage veranstalten, ob nicht Straßenprojekte, die Orte berührten oder sogar in Orten durchgeführt würden, eines städteplanerischen Begleitplanes bedürften, und er wäre dankbar, wenn Vertreter der Fraktionen an dieser Veranstaltung teilnehmen würden.

Seiner Ansicht nach seien vielfältige Versuche notwendig, um zu einer stärkeren Integration zu kommen, und er empfehle, die Tatsache, daß in seiner Einführung in den Einzelplan 11 ein Teil der Straßenpolitik unter dem Kapitel Stadterneuerung subsumiert sei, als Ausdruck einer verstärkten Einflußnahme der Verkehrspolitik auf den Städtebau zu werten. Ergebnis solle jedenfalls die Integration sein.

Die Summe der Haushaltsmittel für den Straßenbau sei durch die Haushaltslage des Landes bestimmt. Im Rahmen der im Gesamthaushalt notwendigen Prioritätensetzung sehe er keine sinnvolle Alternative, und andere sähen sie offenbar auch nicht.

Innerhalb des Straßenbaus laute seine derzeitige Priorität: Angesichts der Tatsache, daß Nordrhein-Westfalen ein hervorragendes Straßennetz habe, sollten die Mittel dort konzentriert werden, wo unzumutbare Belastungen, die durch Straßenverkehr verursacht seien, durch andere Straßen beseitigt werden könnten. Das gelte für den Landesstraßenbedarfsplan und für den Ausbauplan, die den Abgeordneten im Frühjahr zugeleitet würden, und auch für GVFG-Maßnahmen.

Ökologisch gute Lösungen würden besonders in Großstädten zu einer Fülle von Konflikten führen und teurer sein als andere. In vielen Fällen liege es auf der Hand, dabei unter die Erde zu gehen, wie es im U-Bahnbau seit Jahrzehnten geschehe.

Wenn Konsens darüber erzielt werden könnte, daß Straßenbau dort vorgenommen werden sollte, wo er zur Entlastung an anderer Stelle führe, dann wäre man schon ein Stück weiter. Nordrhein-Westfalen habe mehr Straßen als zum Beispiel - unter Berück-

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

sichtigung der unterschiedlichen Struktur - Baden-Württemberg, und man müsse so ehrlich sein, auch öffentlich zu sagen, daß freie Wahl der Verkehrsmittel in hochverdichteten Gebieten unverträglich mit dem Erhalt der sonstigen Qualitäten dieser Gebiete sei. Das sei der einzige Punkt, in dem Streitigkeiten zu erwarten seien, von Details abgesehen. Er halte es aber für einen Fehler, wenn sich Politiker um Selbstverständlichkeiten, die un bequem seien, in der Artikulierung herumdrückten.

Den Landesstraßenbedarfsplan werde er dem Ausschuß, wie er bereits angekündigt habe, so vorlegen, daß die erste Lesung nach Ostern nächsten Jahres stattfinden könne. Das entspreche zwar nicht dem Wortlaut des Gesetzes, sei aber angesichts der Personalknappheit in den zuständigen Abteilungen des Ministeriums unvermeidlich.

In diesem Jahr sei eine sehr frühe und sehr ausführliche Beteiligung der Kommunen und der interessierten Verbände eingeleitet worden, so daß der Beratung im Landtag eine viel umfangreichere öffentliche Debatte vorausgehe als früher. Vorabinformationen über Anmeldungen der Landschaftsverbände und der Kommunen könnten den Abgeordneten, wenn sie es wünschten, zur Verfügung gestellt werden.

Die Arbeit sei so terminiert, daß zu Beginn der Weihnachtspause ein Entwurf fertig werde, den er dann persönlich mit seinen Mitarbeitern erörtern werde, um sich eine Meinung zu bilden. Dann könne die Ressortabstimmung beginnen, und in der ersten Parlamentssitzung nach den Osterferien könne die erste Lesung im Landtag stattfinden.

Mit dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn sei das Ministerium am 6.10. dieses Jahres in sehr konstruktive Verhandlungen eingetreten; aber man sei sich darüber einig, daß es wenig Sinn habe, vor der Bundestagswahl eine ausführliche Debatte über einzelne Strecken aufzunehmen.

Deshalb habe man sich darauf verständigt, den Entwurf der Rahmenvereinbarung - und besonders den die Strecken betreffenden Teil - den Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 1.2. nächsten Jahres zuzuleiten. Man sei sich also darüber einig geworden, daß es in einem so großen Land wie Nordrhein-Westfalen angebracht sei, diese Fragen regionalisiert zu diskutieren.

Als Zeithorizont für den Abschluß der Rahmenvereinbarung habe man sich den 30.6. nächsten Jahres gesetzt. Möglicherweise könnten die Sommerferien aber noch mit einbezogen werden.

Bei den Verhandlungen werde die Landesregierung sehr genau prüfen, welche Kriterien in Bayern, Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein angewandt worden seien. Manches Positive,

Verkehrsausschuß  
11. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

was man aus diesen Ländern gehört habe, werde inzwischen durch Stellungnahmen der kommunalen Spitzenverbände schon wieder relativiert, und manches, was zunächst als Fortschritt bezeichnet worden sei, habe gerade der Landkreistag im Hinblick auf Schleswig-Holstein sehr in Frage gestellt.

Der Minister wird die Abgeordneten über jeden Fortschritt in den Gesprächen mit der Bundesbahn informieren. Selbstverständlich werde mit den betroffenen Kommunen gesprochen, wenn die Stellungnahmen der Verkehrsverbände und -gemeinschaften vorlägen. Er sei auch sehr an einem Dialog mit allen kommunalen Spitzenverbänden interessiert, wie er dem neuen Geschäftsführer des Deutschen Städtetages gerade in einem Brief mitgeteilt habe.

Er sehe die Lage durchaus auch aus der Mitverantwortung für die Bundesbahn heraus. Das Land Nordrhein-Westfalen - und auch er persönlich - sei an einer effektiven Bundesbahn interessiert, und er halte auch viel davon, daß die Bundesbahn ein Unternehmen werde, das im Prinzip eigenwirtschaftlich arbeite. Wenn also die Bundesbahn zu diesem Zweck von sozialen Belastungen befreit würde, fände er das richtig. Dieses Problem habe die Bundesbahn zum Teil mit Nahverkehrsunternehmen gemein.

Er glaube jedoch nicht, daß es bei der derzeitigen Finanzsituation im Interesse des Landes liegen könnte, eine Lösung anzustreben, bei der das Land den Bund in finanzieller Hinsicht entlaste. Das sei die Position, die er in Gespräche einbringen werde.

Deshalb habe er dem Vorstand der Bundesbahn auch gesagt, wenn behauptet werde, daß große Teile des Nahverkehrs, den die Bundesbahn betreibe, eigentlich kommunale oder regionale Aufgaben seien, dann gehöre dazu sicherlich auch, daß sich der Bund - nicht die Bundesbahn - überlege, ob die Zweckzuweisungen für diese regionalen oder kommunalen Aufgaben nicht erhöht werden müßten.

Das sei sein in der Presse zitierter Hinweis auf den Mineralölsteuerverbund und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gewesen. In diesem Bereich habe der Bund die Grundsatzentscheidung getroffen, kommunale und regionale Aufgaben mit zu finanzieren. Deshalb müsse man mit dem Bund in Verhandlungen darüber eintreten, wie er sich im Rahmen des dafür ohnehin vorgesehenen Finanzierungskonzeptes an dieser Aufgabe beteiligen könne. Dabei sehe er, daß die Regelungen über die Finanzierung der S-Bahn durchaus präzedenzielle Wirkungen hätten und daß auch die Finanzierung aus dem GVFG eine Landesbeteiligung impliziere.

Von daher halte er die Frage, ob man dem ländlichen Raum Ähnliches - er sage bewußt: Ähnliches - vorenthalten könne, für eine richtige Fragestellung. Andererseits halte die, wenn auch verständliche, pauschale These der Kommunen des ländlichen Raumes, sie

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

könnten sich an solchen Maßnahmen nicht beteiligen, einem Vergleich der finanziellen Belastungen der verschiedenen Kommunen nicht stand. Das große Nahverkehrsangebot im Ballungsraum - ob zufriedenstellend, möge dahingestellt bleiben - werde durch ganz erhebliche finanzielle Beiträge der Kommunen finanziert, und wenn man im ländlichen Raum auch so etwas für nötig halte - und diese Idee halte er in vielen Fällen für gut -, dann müsse der ländliche Raum auch sagen, in welchem - selbstverständlich die großen Unterschiede berücksichtigenden - Maße er bereit sei, das auch finanziell als eine kommunale Aufgabe zu begreifen. Es wäre den großen Städten gegenüber nicht zu verantworten, wenn man apodiktisch sagte, die Bahnstrecken im ländlichen Raum müßten aufrechterhalten bleiben, aber ausschließlich von Bund und Land finanziert werden. Das sei keine Verlagerung von finanziellen Belastungen von Bund und Land auf die Kommunen, sondern die Feststellung, daß, wenn im ländlichen Raum mehr öffentlicher Nahverkehr gebraucht werde, die kommunale Seite sich dieser Aufgabe stellen müsse.

Von Abg. Aigner (SPD) nach dem Stand der Verhandlungen über den Verkehrsverbund Rhein-Sieg und die Verkehrsgemeinschaft Paderborn befragt, erklärt Minister Dr. Zöpel, den Verkehrsverbund Rhein-Sieg habe man nach einigen Irritationen wegen des zunächst ablehnenden Beschlusses des Kreistages des Rhein-Sieg-Kreises zu einem guten Ende führen können. Durch eine Änderung im Schlüssel für die Zusammensetzung der Organe sei eine auch aus seiner Sicht nicht ganz einleuchtende Benachteiligung einer Partei, die durch das Übergewicht der Großstädte entstanden wäre, beseitigt worden. Dadurch sei es zu einem positiven Beschluß auch im Rhein-Sieg-Kreis gekommen, und der Verbund könne planmäßig am 1.7. nächsten Jahres in Kraft treten.

Die Schlußverhandlungen seien in einer angenehmen Atmosphäre verlaufen, so daß jetzt auch der Kreis Euskirchen, der für das Zustandekommen des Verbundes nicht notwendig sei, dessen Teilnahme aber erwünscht wäre, beschlossen habe, seine Haltung noch einmal überdenken. Er sei erfreut, daß es nicht notwendig geworden sei, zu überlegen, welche Mittel dem Staat zur Verfügung gestanden hätten, wenn die Regelung nicht zustande gekommen wäre, und danke allen Beteiligten, die an dieser Lösung mitgewirkt hätten.

Die Verhandlungen über die Verkehrsgemeinschaft Paderborn habe der zuständige Mitarbeiter seines Ministeriums in den letzten Tagen so weit bringen können, daß ein Termin für die Unterzeichnung festgesetzt werden könne.

Der Vorsitzende spricht den Dank des Ausschusses gegenüber den Beteiligten und den Mitarbeitern des Ministeriums aus und bittet, die Abgeordneten über den Vertrag für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg sowie über die weitere Entwicklung in Paderborn zu unterrichten.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Minister Dr. Zöpel sagt zu, alle Informationswünsche zu erfüllen. Er wolle die Abgeordneten nicht mit Material überschwemmen, stehe aber jeder Einzelanforderung offen gegenüber, soweit dem nicht gesetzliche Vorschriften entgegenständen. - Der Vorsitzende bittet, die Informationsmaterialien der Einfachheit halber an die Fraktionen und nicht an die einzelnen Abgeordneten zu senden.

Abg. Hunger (SPD) bittet um einen Bericht über den Stand der Verhandlungen mit der Extertalbahngesellschaft über die Strecke Bielefeld - Lage - Lemgo.

Ministerialdirigent Hilker (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) erwidert, die Verhandlungen der Extertalbahngesellschaft mit der Bundesbahndirektion Essen seien konkret auf eine eventuelle Übernahme dieser Strecke durch die Extertalbahn-gesellschaft gerichtet gewesen; aber diese Gesellschaft habe von vornherein zu verstehen gegeben, daß sie nur an einer Übernahme interessiert sei, wenn sie auch den Güterverkehr mit übernehmen könne. In diesem Punkte habe sich die Bundesbahn zunächst zögernd verhalten, aber dann aufgrund von Weisungen aus der Bundesbahndirektion Frankfurt abschließend erklärt, daß sie den Güterverkehr behalten werde. Damit sei das Angebot für die Extertalbahn-gesellschaft uninteressant geworden.

Daraus könne man niemandem einen Vorwurf machen; aber es sei um so bedauerlicher, als mit dem Modellversuch Lippe für das letzte dafür in Frage kommende Gebiet des Landes eine wirksame Kooperation erprobt werden solle. Zur Zeit bestehe noch Unklarheit, weil der Bundesverkehrsminister, der zwei Eisenbahnstrecken habe einbeziehen wollen, nun den Modellcharakter anzweifle und eine der beiden Strecken nicht mehr einbringen wolle. Es seien noch Verhandlungen im Gange, und er hoffe, daß sie in diesem Winter zu einem Abschluß geführt werden könnten.

Abg. Dreyer (CDU) fragt den Minister, ob die Tatsache, daß einige Straßenbauprojekte im Landesstraßenbauprogramm 1987 (siehe Vorlage 10/624) enthalten seien, die die Landschaftsverbände nicht zum Ausbauplan angemeldet hätten, bereits eine Vorentscheidung erkennen lasse, den Vorschlägen der Landschaftsverbände in diesen Punkten nicht zu folgen. Als Beispiel nennt er die Ortsumgehung Oerlinghausen, die der Landschaftsverband angesichts der reduzierten Mittel nicht zum Ausbauplan vorgeschlagen habe, die aber mit 100 000 DM im Landesstraßenbauprogramm 1987 enthalten sei, und fragt, ob das bedeute, daß dieses Vorhaben aus der Sicht des Ministers nicht nur in den Landesstraßenbedarfsplan, sondern auch in den Ausbauplan aufgenommen werden solle.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Weiter bedauert der Abgeordnete, daß auch im Hinblick auf die Substanzerhaltung von Mittelkürzungen die Rede sei, obwohl angesichts des erweiterten Streckennetzes auch da höhere Beträge erforderlich wären. Er sei nicht der Meinung, daß die Straßen Nordrhein-Westfalens in so gutem Zustand seien, wie der Minister es dargestellt habe. Insbesondere ließen die kleineren Straßen auf dem flachen Lande sowohl hinsichtlich der Fahrbahnbreite als auch hinsichtlich der Qualität der Fahrdammdecke viel zu wünschen übrig.

Die Ausführungen des Abg. Aigner zur Verkehrssicherheit unterstütze er. Nur glaube er, daß man sich auch einmal Gedanken über die Effizienz der Verkehrssicherheitsprogramme machen müsse. Eine Studie, die die Firma Daimler über Radfahrunfälle habe erarbeiten lassen, habe ihn betroffen gemacht, und Nordrhein-Westfalen komme dabei nicht besonders gut weg.

Die CDU bitte um möglichst frühzeitige Vorlage des Landesstraßenbedarfsplanes und wäre auch froh, wenn sie schon vorbereitende Dokumente erhalten könnte, da die Vorbereitung auf die Debatte sehr schwierig werden könnte, wenn die Vorlage erst nach Ostern komme.

Der Vorsitzende warnt in diesem Zusammenhang vor der Gefahr, daß Zwischenstadien in unangemessener Weise in der Presse herausgestellt werden könnten, meint aber, wenn gegenüber der Presse zurückhaltend dargestellt werde, wäre er damit einverstanden.

Er bittet den Minister, dem Ausschuß im Laufe der Beratungen über den Landesstraßenbedarfsplan eine Art Erfolgsliste der in den letzten Jahren gebauten Straßen vorzulegen.

Die Arbeit an dem Bericht sei noch nicht ganz abgeschlossen, antwortet Minister Dr. Zöpel. Er plane, dem Ausschuß jährlich einen Straßenbaubericht vorzulegen. Die erstmalige Erstellung dieses Berichtes nehme etwas mehr Zeit in Anspruch. - Der Bericht werde erst Anfang nächsten Jahres erstellt werden können, fügt Ministerialdirigent Ley (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) hinzu, damit das laufende Jahr voll einbezogen werden könne.

Im übrigen hat Minister Dr. Zöpel die Ausführungen des Abg. Dreyer als wichtige Kommentierung seiner Politik empfunden. Das Landesstraßenbauprogramm 1987 sei durch das gegenwärtige Ausbauprogramm gedeckt. Entscheidungen über das neue Programm seien noch in keinem Punkt gefallen.

Der Beschluß, 100 000 DM für die Ortsumgehung Oerlinghausen einzusetzen, könne als Indiz dafür gewertet werden, daß er sich die Entscheidung sehr schwer mache und daß er jedenfalls

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

zur Zeit noch nicht bereit sei, der vom Landschaftsverband vorgeschlagenen weiteren Verschiebung ohne weiteres zu folgen. Wäre völlig klar, daß Oerlinghausen in den nächsten fünf Jahren nicht gebaut würde, dann wären die 100 000 DM mit Sicherheit nicht in den Etat eingesetzt worden. Diese ausweichende Antwort bedeute nicht, daß ihm die Wichtigkeit des Projektes Oerlinghausen nicht klar sei, sondern daß es noch einer Abwägung aller notwendigen Maßnahmen bedürfe, und dazu würden zur Zeit von seinen Mitarbeitern die Kriterien aufbereitet.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.), die darauf hinweist, daß der Minister bei den Haushaltsberatungen des letzten Jahres eine etwas andere Stellungnahme abgegeben habe, antwortet Minister Dr. Zöpel, seine Einschätzung hinsichtlich der verkehrlichen Berechtigung des Tunnels bei Oerlinghausen sei gestiegen, nachdem er sich die Probleme vor Ort angesehen habe.

#### Detailberatung des Einzelplanes 11

Die Ergebnisse der Einzelberatung der den Verkehrsausschuß betreffenden Titel des Einzelplanes 11 sind im Beschlußprotokoll wiedergegeben. Bei folgenden Titeln kommt es zur Aussprache bzw. zu Informationsersuchen oder Antragsankündigungen.

#### Zu c): Kapitel 11 460 - Allgemeine Bewilligungen - Verkehr

Das Ministerium wird gebeten, den Abgeordneten aller Fraktionen das Gutachten des Instituts für Verkehrswissenschaften an der Universität Köln über die Interdependenz von Ökonomie und Ökologie im Verkehr zur Verfügung zu stellen.

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

Bei Titel 671 20 - Erstattungen zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs - erhält Abg. Dreyer (CDU) auf seine Frage nach den Ursachen für die stetige Reduzierung des Ansatzes von StS Dr. Nehrling (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) die Antwort, die Schülerzahlen gingen zurück, und zwar stärker, als es in der Reduzierung der Ansätze zum Ausdruck komme. Die Spitzabrechnung erfolge jeweils im folgenden Jahr.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) fragt, ob sie die Aussage des Staatssekretärs so verstehen könne, daß im nächsten Jahr noch erhebliche "Luft" in diesem Titel sein werde und mit wieviel "Luft" das Ministerium rechne.

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) antwortet, der Ansatz sei so genau wie möglich geschätzt. Die Schülerzahl werde in der Tat noch einige wenige Jahre absolut zurückgehen. Da sei man auf die Angaben des Kultusministers angewiesen. Um eine Schätzung handele es sich allemal. (Der Titel wird verabschiedet.)

Da Abg. Böse (SPD) zu Titel 682 00 - Zuschüsse zu den Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung von ortsfesten Anlagen der Strecken für Stadtbahnen - um Angabe der neuen Kostensätze bittet, antwortet MDgt Hilker (MSWV), die neuen Sätze würden nicht durch Richtlinien bekanntgegeben, sondern ergäben sich jährlich automatisch aus der Veränderung der Zahl der Streckenkilometer. Infolge der Eröffnung neuer Strecken würden diese Sätze 1987, wenn der Titelansatz von 6,9 Millionen DM vom Parlament beschlossen werde, wie folgt lauten: 61 000 DM je km für Tunnelstrecken, 36 600 DM je km für Hochstrecken und 30 500 DM je km für Niveaustrecken. Der Höchstsatz werde sich als Folge neu hinzukommender Strecken stetig verringern, wenn der Ansatz unverändert bleibe. (Der Titel wird verabschiedet.)

Bei der Beratung des Titels 891 20 - Zuschüsse für Investitionen an die Deutsche Bundesbahn zur Verbesserung der Nahverkehrsbedienung - erbittet Abg. Dreyer (CDU) ein Exemplar des 5. Durchführungsvertrages mit der Deutschen Bundesbahn für den Ausbau der Strecken im Bereich Köln.

Zum 3. Durchführungsvertrag, der den Ausbau der Strecke Hagen - Wuppertal - Düsseldorf - Neuss - Mönchengladbach betrifft, bringt Abg. Mayer (Düsseldorf) (SPD) einen Antrag der SPD-Fraktion ein, der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr möge auf die Bundesbahn mit dem Ziel einwirken, den Bahnhof Düsseldorf-Bilk auch nach Inbetriebnahme der Ost-West-S-Bahn (S 8) als Haltepunkt für Eil- und D-Züge aufrechtzuerhalten. (Der Antrag ist dem Protokoll als Anlage beigelegt.)

Dieser Bahnhof liege sehr zentral inmitten einer dichten Bebauung, bediene sowohl die Universität als auch die umliegenden Betriebe und bewältige einen großen Teil des täglichen Pendlerverkehrs. Es wäre ein Schildbürgerstreich, verbal den Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs zu propagieren und gleichzeitig durch die Umiwidmung dieses Haltepunktes für den reinen S-Bahn-Betrieb vielen Bürgern große Umwege zuzumuten, die sie dann doch wieder zur Benutzung des Autos veranlassen würden.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Nach Verlegung der U-Bahn-Trasse wäre der Bahnhof Düsseldorf-Bilk auch durchaus geeignet, ein neuer innerstädtischer Verkehrsknotenpunkt zu werten, der von allen Verkehrsarten bedient werde.

Abg. Dreyer (CDU) will diesem Antrag zustimmen, meint jedoch, man sollte nicht von Schildbürgerstreich sprechen; denn durch zu viele Haltepunkte werde die Einhaltung des Zeittaktes erschwert. Man sollte dem Antrag zustimmen, aber sich intensiv weiter um die Angelegenheit kümmern.

Abg. Eichhorn (SPD) erinnert an seine Ausführungen über die Strecke Duisburg - Düsseldorf in der Ausschußsitzung am 25.9. dieses Jahres (APr 10/368, Seite 23) und fragt, ob Versicherungen der Bundesbahndirektion Essen, daß ein vertragliches Übereinkommen über den Ausbau dieser Strecke bevorstehe, vom Ministerium bestätigt werden könnten. Hierbei komme es ihm auch darauf an, Termine zu hören. Besonders wichtig sei die direkte Anbindung des Flughafens Düsseldorf.

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) antwortet, Faktum sei, daß die Nordkurve zum Flughafen Düsseldorf nicht Gegenstand des Vertrages sei. Das Angebot der Bundesbahn gehe dahin, den Vertrag, der die Herstellung eines festen Taktverkehrs zwischen Duisburg und Düsseldorf vorsehe und zu dessen Realisierung weitere 245 Millionen DM erforderlich wären, insoweit zu stornieren, als mit einem geringeren Mitteleinsatz ein dem Taktverkehr angenäherter Betrieb der Strecke herbeigeführt werden solle.

Die Landesregierung halte das für sinnvoll. Sie meine, daß man sich mit diesem Angebot der Bundesbahn zufriedengeben könne, wenn für 10 Millionen DM die Nordkurve zum Flughafen Düsseldorf gebaut werde. Anscheinend hätten sich auch bei der Bundesbahn die Pragmatiker durchgesetzt, so daß auch die Bundesbahn heute bereit sei, die Nordkurve zu bauen, wenn die Landesregierung auf die volle Vertaktung der gesamten Strecke verzichte.

Die Vorlage für das Übereinkommen mit der Bundesbahn sei im Grunde genommen fertig. Er wolle jedoch noch einmal überprüfen lassen, ob es notwendig sei, definitiv auf die volle Vertaktung zu verzichten, oder ob man das Übereinkommen so formulieren könne, daß man bei sich ändernden Verhältnissen auf die Frage zurückkommen könne. Wenn jetzt keine Einwendungen erhoben würden, gehe er davon aus, daß auch der Verkehrsausschuß der Meinung sei, daß man auf die volle Durchführung des Vertrages verzichten könne.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Abg. Dreyer (CDU) erklärt, die Zustimmung zum Verzicht auf den Taktverkehr könne er in dieser Sitzung nicht geben. Er nehme zur Kenntnis, daß die Nordkurve gebaut werde. - Auch der Vorsitzende betont den Vorrang der Nordkurve.

Abg. Eichhorn (SPD) hält das Vorgehen des Ministeriums für richtig. Den vollen Ausbau der Strecke halte er für wünschenswert; aber man müsse mit einer Verbesserung in absehbarer Zeit rechnen können. Er bittet den Staatssekretär, sich so zu verhalten, wie dargestellt, und vorerst mit dem nötigen Nachdruck den Bau der Nordkurve zu betreiben, was nicht nur den Duisburgern, sondern auch den Fahrgästen aus dem gesamten Ruhrgebiet zugute kommen würde.

Staatssekretär Dr. Nehring (MSWV) teilt weiter mit, auch um die jetzt von der Bundesbahn angestrebte Verbesserung, die aber nicht die volle Vertaktung darstelle, zu erreichen, müßten im Rahmen des Vertrages noch 121 Millionen DM investiert werden. (Für die volle Vertaktung hätten dann noch einmal 245 Millionen DM eingesetzt werden müssen.) Es werde also eine wesentliche Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation zustande kommen, und zusätzlich werde die Nordkurve gebaut. Nach seinen Informationen würde auch das Planfeststellungsverfahren für die Nordkurve zustande kommen.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) bittet, dem Ausschuß die Möglichkeit zu geben, in Kürze aufgrund von Unterlagen über die Strecke zu beraten. - Das sagt der Vorsitzende zu. (Der Titel wird einvernehmlich beschlossen.)

Titel 981 00 - Bundesmittel für die Unterhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen mit Strecken der nichtbundeseigenen Eisenbahnen - wird verabschiedet, nachdem vom Finanzministerium mitgeteilt worden ist, daß dieser nicht dotierte Titel aus technischen Gründen im Laufe des Jahres benötigt werde.

Bei Titelgruppe 61 - Entwicklung und Förderung von Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften - bemerkt Abg. Dreyer (CDU) eine Differenz zwischen dem in den Erläuterungen zum Einzelplan auf Seite 189 angegebenen Betrag der Zuwendungen des Landes in Höhe von 7 239 500 DM und den im Erläuterungsband genannten 7 070 000 DM. Ferner möchte er wissen, aus welchem Grunde die Ansätze der Titel 653 61 und 682 61 gegenüber den Vorjahrsansätzen in der Höhe praktisch ausgetauscht worden seien.

Ministerialrat Busch (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) erläutert, der Austausch habe haushaltstechnische Gründe. Ursprünglich sei geplant gewesen, den Modellversuch Lippe über die

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Verkehrsunternehmen zu finanzieren, und deshalb sei im Haushalt 1986 ein höherer Betrag in Titel 653 61 eingesetzt gewesen. Nunmehr werde der Versuch über den Kreis finanziert, und deshalb erfolge jetzt eine höhere Mittelausweisung in Titel 682 61.

In der Übersicht über der vorläufigen Wirtschaftsplan des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr auf Seite 189 des Einzelplans sei noch eine jährliche Steigerungsrate von 5 % unterstellt worden. Der Grundvertrag sehe aber Steigerungsraten bis zu 5 % vor, und aufgrund der tatsächlichen Aufgabenentwicklung halte man nur noch eine Steigerungsrate von 2,5 % für erforderlich. Daraus ergebe sich die Differenz zu dem später erstellten Erläuterungsband. (Die Titelgruppe 61 wird auf Bitte des Abg. Böse (CDU) zurückgestellt.)

Die Veränderung der Ansätze in Titelgruppe 63 - Zuschüsse zu den Planungs- und Vorbereitungskosten für Stadtbahnen und Beschleunigungsmaßnahmen für Straßenbahnen - begründet Ministerialrat Morgenstern (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) damit, daß die betriebstechnische Ausrüstung gegenüber den Vorjahren erweitert worden sei und deshalb die Planungskostenzuschüsse für die Verkehrsbetriebe und die Stadtbahngesellschaften erhöht werden müßten.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) bittet um Angabe, wie viele Mittel in welchen Haushaltstiteln für Beschleunigungsmaßnahmen sowohl im Schienen- als auch im Busverkehr vorgesehen seien, welche Beträge im Jahre 1987 und welche für die nächsten Jahre für zentrale Betriebsleitsysteme eingeplant seien und wie viele Mittel die einzelnen Städte erhielten. Ihr sei zu Ohren gekommen, daß in vielen Städten laufende Maßnahmen zur Unterhaltung von Gleisen usw. zurückgestellt worden seien, um sie als Beschleunigungsmaßnahmen anmelden zu können.

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) erklärt, das Ministerium sei auf die Beantwortung dieser umfassenden Frage nicht vorbereitet. Ihm sei nicht bekannt, daß irgendwelche Arbeiten wegen eines finanziellen Engpasses hätten storniert werden müssen. Im übrigen werde Nordrhein-Westfalen in diesem Jahr aus dem Länderausgleich noch in zwei, möglicherweise auch drei Tranchen Mittel erhalten, womit man die Vorfinanzierung der Städte ganz erheblich abbauen zu können glaube.

Das Ministerium werde das Material aufbereiten, und er rege an, die Frage gesondert auf die Tagesordnung des Ausschusses zu setzen, so daß man die Abwicklung der Maßnahmen Stadt für Stadt durchsprechen könne. In Düsseldorf werde das aus seiner Sicht hervorragend betrieben.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Auf die Frage des Vorsitzenden, ob man davon ausgehen könne, daß die Beschleunigungsmaßnahmen nicht zu Lasten anderer Maßnahmen gingen, antwortet Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV), die Finanzierung des Stadtbahnausbaues gehe nach wie vor weiter.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) erbittet die Beantwortung ihrer Fragen, soweit es um das nächste Jahr gehe, für die nächste Sitzung. Sie habe nicht gesagt, daß Verkehrsbetriebe aus finanziellen Gründen die Renovierungsarbeiten zurückgestellt hätten, sondern daß sie, wie ihr zu Ohren gekommen sei, Maßnahmen, die normalerweise in diesem Jahr erfolgen müßten, aufgeschoben hätten, um eine Finanzierung im Rahmen der Beschleunigungsmaßnahmen zu erhalten. Deshalb würde sie gern wissen, nach welchen Kriterien Beschleunigungsmaßnahmen bezuschußt würden.

MR Morgenstern (MSWV) erklärt, es wäre nicht logisch, Strecken, die zur Beschleunigung vorgesehen seien, noch im Rahmen der üblichen Unterhaltung herzurichten. Das Ministerium habe für sämtliche Städte Beschleunigungskonzepte erarbeiten lassen. Die Städte hätten Prioritätenlisten vorgelegt, die jetzt durch Anmeldungen und Antragsunterlagen konkretisiert würden. In diesem Jahr seien in einer Reihe von Städten Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von ungefähr 130 Millionen DM genehmigt worden.

In einer zweiten Gesprächsrunde im Frühjahr 1987 sollten diese Beschleunigungskonzepte nochmals konkretisiert werden, und daraufhin würden weitere Anmeldungen im Rahmen der mittelfristigen GVFG-Programmplanung erfolgen. Im Augenblick habe man noch keine genaue Kenntnis vom Umfang dieser Anmeldungen. Man rechne jedoch damit, daß sie sich in den gleichen Größenordnungen bewegen würden wie im Jahre 1986.

Auf die weitere Frage der Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.), woher das Geld genommen werde, wenn die Finanzierung, wie gesagt worden sei, nicht zu Lasten anderer Maßnahmen gehe, antwortet MR Morgenstern (MSWV), der Schienenstreckenausbau an der Oberfläche werde schon so lange betrieben wie der Stadtbahnbau. Vorrangig würden die Tunnelstrecken in den Innenstädten ausgebaut, und alle Zulaufstrecken würden bereits seit dem Beginn des Stadtbahnaues auf den Stadtbahnwagen umgerüstet und im Rahmen dieses Umrüstungsprogramms auch beschleunigt.

Neu hinzugekommen sei, daß nunmehr auch Maßnahmen zur Beschleunigung der sonstigen Straßenbahnstrecken gefördert werden könnten. Der finanzielle Umfang dieser Maßnahmen sei jedoch keineswegs mit dem Stadtbahnkonzept zu vergleichen, auch mit dem Oberflächen-Stadtbahnkonzept nicht.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Die Kosten der Beschleunigungsmaßnahmen an Oberflächen-Straßenbahnstrecken bewegten sich in einer Größenordnung von 2 bis 3 Millionen DM pro km, und das Längenverhältnis der Stadtbahnstrecken zu den beschleunigten Straßenbahnstrecken sei mit ungefähr 1:3 anzusetzen. Bei einem Gesamtfinanzierungsrahmen in der Größenordnung von 600 Millionen DM bringe die Beschleunigung der Straßenbahnstrecken also keine nennenswerten Veränderungen der Stadtbahnfinanzierung mit sich.

Da Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) auch um Angaben über Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr bittet, erklärt MR Morgenstern (MSWV), das Ministerium habe erst vor zwei Tagen beim Bundesverkehrsministerium zwei rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme zur Programmaufnahme angemeldet, und diese Anmeldungen seien vom Bundesverkehrsministerium akzeptiert worden.

Das eine der rechnergesteuerten Betriebsleitsysteme sei für Aachen bestimmt. Es bewege sich in einer Größenordnung von 15 Millionen DM, und die Finanzierung werde sich über sechs Jahre erstrecken. Das zweite System sei für Düsseldorf, und zwar sowohl für den Schienenbetrieb als auch für den Busbetrieb, bestimmt. Es werde innerhalb von sechs Jahren voll funktionsfähig sein.

In erster Linie gelte es aber, die Straßenbahnen und Stadtbahnen im Oberflächenbereich zu beschleunigen, damit der Tunnelbetrieb nicht durch Aufenthaltszeiten in den Außenbereichen gestört werde.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) möchte auch über die straßenbauartigen Maßnahmen zur Beschleunigung des Busbetriebes unterrichtet werden.

MDgt Hilker (MSWV) entgegnet, bei der Beschleunigung des Busbetriebes werde das rechnergesteuerte Betriebsleitsystem in den meisten Fällen das Wesentliche sein. Seine Förderung im Rahmen des GVFG sei aber erst seit kurzem möglich, und deshalb hätten noch nicht sehr viele Verkehrsbetriebe ausgefeilte Konzeptionen entwickelt. Der Bundesverkehrsminister sei auch nur bereit, ein bestimmtes Aggregat im Fahrzeug zu fördern. Hier bestehe aus der Sicht des Landes die Gefahr, daß man in die Fahrzeugförderung aus dem GVFG hineingerate.

Selbstverständlich könnten auch getrennte Busspuren gefördert werden; aber sie seien meist schwer durchsetzbar. Im Rahmen der Beschleunigung wolle man auch nicht isoliert Busspuren fördern, sondern, wenn möglich, im Rahmen eines ganzheitlichen Projektes Betriebsleitsystem plus Busspuren.

Verkehrsausschuß

06.11.1986

21. Sitzung

ig-ro

Anträge würden sicher erst in nächster Zeit vermehrt eingehen. Wegen der vielfältigen Einsprüche durch Bezirksvertretungen und Anlieger könne man den Bedarf schwer im voraus schätzen. Da die Maßnahmen jedoch aus den beiden großen Titelgruppen 65 und 66 finanziert würden, bestehe nicht die Gefahr der Haushaltsreste, sondern man könne sich dem Bedarf, der sich erst herauskristallisieren werde, sehr flexibel anpassen. (Die Titelgruppe 63 wird zurückgestellt.)

Zu Titelgruppe 64 - Zuschüsse für Investitionen der Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs zur Förderung der Vorbereitung und Durchführung der Zusammenarbeit in Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften - fragt Abg. Dreyer (CDU), inwieweit die Erfordernisse berücksichtigt seien, die durch die Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg entstanden.

MDgt Hilker (MSWV) antwortet, auch dieser Ansatz sei selbstverständlich dadurch mitbestimmt, daß alle dazu beitragen müßten, den Haushalt insgesamt in den vorgesehenen Grenzen zu halten. Daß für die Fahrzeugförderung mehr Mittel gebraucht würden, sei so bekannt, daß er das nicht extra zu betonen brauche. Wie in diesem Jahr könnten auch im Jahre 1987 von drei zur Förderung angemeldeten Bussen, die die Förderungsvoraussetzungen erfüllten, nur zwei gefördert werden, und die Zuschußsätze von 70 000 bzw. 73 000 und 121 000 DM seien unverändert geblieben.

Diese und andere Investitionen könnten laut Zweckbestimmung nur gefördert werden, wenn die antragstellenden Betriebe eine Kooperation anstrebten und die zu fördernden Investitionen auch für einen späteren Verbundbetrieb geeignet seien, und so gesehen sei das, was für den Verkehrsverbund Rhein-Sieg benötigt werde, einkalkuliert. (Die Titelgruppe 64 wird auf Bitte von Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) zurückgestellt.)

#### Zu f): Kapitel 11 500 - Straßen- und Brückenbau

Zu Titel 526 10 - Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen im Straßen- und Brückenbau - fragt Abg. Mayer (Düsseldorf) (SPD) nach dem neuesten Sachstand im Hinblick auf die Rheinquerung im Zuge der A 44, nachdem seitens der Bundesregierung eine neue Diskussion in Gang gesetzt worden sei.

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) erwidert, dem Ministerium sei, die Untersuchung betreffend, nichts mitgeteilt worden, was ihn veranlassen könnte, von einer neuen Situation zu sprechen. Aus der Presse sei ihm bekannt, daß es einen einvernehmlich von CDU/CSU, SPD und F.D.P. gefaßten Beschluß gebe, die Untersuchungen durchzuführen wie geplant.

MDgt Ley (MSWV) fügt hinzu, das Ministerium habe mit Zustimmung des Bundes den Landschaftsverband Rheinland beauftragt, die Untersuchungen auszuschreiben, und der Bund beteilige sich mit 250 000 DM an den Kosten. Allerdings habe man aus Presseberichten gehört, daß der Bund die Kosten für die Investitionen limitieren wolle. (Der Titel wird verabschiedet.)

Abg. Böse (SPD) bittet um Zurückstellung der Titel 653 10 und 653 30 - Entwurfsbearbeitung (einschließlich Planung) und Bauaufsicht bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen bzw. Landstraßen.

Abg. Dreyer (CDU) fragt, ob die Rückstellung bedeute, daß die SPD erwäge, die UA III-Mittel zu verstärken. Er erinnert in diesem Zusammenhang daran, daß der Ausschuß eine Aufstellung über die wirklich anfallenden Kosten erhalten habe und daß dieser Bericht noch diskutiert werden müsse.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) richtet an das Ministerium die Frage, ob der Titel bei gleichbleibendem Ansatz in den nächsten Jahren ausreichen werde, insbesondere, wenn man an den Brückenbau im Fernstraßenbereich denke.

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) betont, daß er zur Zeit nur über den Etatentwurf 1987 sprechen könne, und da laute seine Aussage, daß die Höhe der Planungsmittel im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß auf 10 % der Investitionssumme festgesetzt worden sei. Ob das ausreiche, sei eine offene Frage. - Auch er halte die Mittel nicht für ausreichend, meint Abg. Dreyer (CDU).

Abg. Aigner (SPD) erklärt, es sei bekannt, daß die Landschaftsverbände etwa 13 bis 14 % der Baukosten für die Planung und Vorbereitung brauchten und auch in der Vergangenheit gebraucht hätten. Man habe sich zwar schon darauf verständigt, daß die Landschaftsverbände ein gewisses Eigeninteresse entwickeln und etwas zu dieser Arbeit beisteuern müßten; aber er halte es für nicht in der Ordnung, daß der Bund nur 3 % der Vorbereitungskosten für reine Bundstraßen zahle und das Land 7 % komplementiere = 10 % der Baukosten, mit denen dieser Ansatz ausgestattet sei. Lieber wäre ihm, der Bund würde das bezahlen, was er verursache und wozu er eigentlich auch verpflichtet sei, und man könnte die Mittel, die das Land bisher beigesteuert habe, zur Verstärkung der Planungsmittel für Landesstraßen verwenden.

Verkehrsausschuß  
21. Sitzung

06.11.1986  
ig-ro

Die Verhandlungen mit dem Bund seien bisher erfolglos geblieben, weil die anderen Bundesländer, denen Vorbereitungskosten in etwa gleicher Höhe entstünden, diese wegen ihrer anderen Organisationsform nicht als Sonderkosten empfänden und sich an den Bemühungen Nordrhein-Westfalens nicht so entschieden beteiligt hätten.

Das könne aber nicht bedeuten, daß man in den Bemühungen nachlassen sollte. Seiner Meinung nach habe das Land einen Anspruch darauf, daß der Bund die Planungskosten für Bundesstraßen nicht in voller Höhe, aber zu einem größeren Anteil übernehme, als das jetzt geschehe. Das Ganze sei unbefriedigend.

MDgt Ley (MSWV) teilt mit, wie er im Ausschuß schon berichtet habe, hätten Verhandlungen zwischen dem Bund und den Ländern mit dem Ziel stattgefunden, die sogenannte Negativliste, also die Liste der Maßnahmen, die nicht aus UA III-Mitteln, sondern aus Bundesbaumitteln zu bezahlen seien, aufzuarbeiten bzw. zu verbessern. Die Überarbeitung sei erfolgt, und die Landschaftsverbände seien gebeten worden, bis zum 31.12. dieses Jahres eine erste Auswertung vorzunehmen und zu berichten, ob mit einer Reduzierung der UA III-Kosten zu rechnen sei. Die ersten Zwischenberichte zeigten, daß dies nicht der Fall sei, sondern im Gegenteil dadurch, daß Baugrunduntersuchungen usw. nicht mehr aus Bundesbaumitteln finanziert werden dürften, die UA III-Kosten der Landschaftsverbände ansteigen würden.

Deshalb werde das Land Nordrhein-Westfalen, wie bereits Anfang dieses Jahres angekündigt, im nächsten Jahr eine UA III-Initiative im Bundesrat auslösen. Bis jetzt sei aber aufgrund der bisherigen Verhandlungen nur Hessen bereit, diese Initiative zu unterstützen. Die anderen Länder seien aus den von Abg. Aigner genannten Gründen nicht so sehr daran interessiert. Alle Länder leisteten in Form von Personalkosten mehr als 7 % für die Planung und Vorbereitung; aber das Defizit falle nicht auf, während in Nordrhein-Westfalen die Landschaftsverbände ihre Kosten auf Heller und Pfennig nachwiesen.

Laut Grundgesetz hätten die Länder, da die Arbeit den Interessen des Landes diene, einen Eigenanteil zu leisten. Aber Nordrhein-Westfalen leiste zusätzlich zu den Bundesmitteln 7 % = 83 Millionen DM, und das sei, den 30 Millionen DM des Bundes gegenübergestellt, ein krasses Mißverhältnis.

Abg. Dreyer (CDU) hält dem entgegen, daß die anderen Bundesländer diese Kosten voll trügen, während sich Nordrhein-Westfalen zu einem erheblichen Teil dadurch entlaste, daß die Landschaftsverbände zum Teil über die Kreisumlage durch die Gemeinden finanziert würden.