

Auf eine Frage des Abg. Dreyer (CDU) antwortet Weisbrich, die Strecke 200 nach Hannover sei Teil der City-Bahn-Vorplanungen gewesen. Mittelfristig dürfte dort u.U. ein City-Bahnkonzept mit Endpunkt in Minden verwirklicht werden. Darunter würde es eine Regionalbahn geben, die zwischen Minden und Löhne mit Übergang nach Osnabrück stündlich und nach Bielefeld zweistündlich - mit Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten - fahre.

Der Vorsitzende dankt den Vertretern der Bundesbahn für ihre Darlegungen und eröffnet die Aussprache darüber.

Für die kurzfristige Behandlung dieses Tagesordnungspunktes im Ausschuß ist Abg. Böse (SPD) dankbar. Dadurch hätten die Ausschußmitglieder Material erhalten, um die Ausführungen zu werten und zu prüfen, wie die vorgetragenen Konzepte in die nordrhein-westfälische Verkehrspolitik paßten. Offenbar sei Hauptproblem bei der Realisierung der Regionalschnellbahn die Finanzierung des erforderlichen Fahrzeugparks. Der Abgeordnete möchte wissen, wie diese Finanzierungsprobleme von der Bundesbahn beurteilt würden.

Die geschilderten Vorhaben seien insbesondere dann zu begrüßen, meint Abg. Wolf (SPD), wenn man an den Zustand der gegenwärtig eingesetzten Wagen ("Silberfische") denke. Wenn versucht werde, bei zunächst noch fehlendem Wagenmaterial erst das betriebliche System mit Taktverkehr usw. vorzubereiten, so hätten die Abgeordneten aus der Emscher-Region den Eindruck, daß auf der Köln-Mindener Strecke diese Vorbereitung eher einem "Aushungern" gleichkomme, weil gerade in den Morgenstunden, in denen das Zugangebot angenommen würde, kein Taktverkehr vorgesehen sei. Die Anbindung an den Düsseldorfer Raum sei gegenüber früher schlechter geworden. Hier gebe es viele Lücken. Der versprochene Halbstundentakt sei leider ausgeblieben. Es wäre bedauerlich, wenn man hierauf bis zur Einrichtung der RSB-Linie 2 und der angekündigten S-Bahn nach 1990 warten müßte. Deshalb sollte in dieser Hinsicht mit dem nächsten Fahrplanwechsel nach Möglichkeit eine Verbesserung vorgesehen werden. - Der Vorsitzende wirft ein, dies sei überhaupt Ausgangspunkt der Überlegungen gewesen. - Es bleibe zu wünschen, meint Abg. Wolf (SPD), daß die auf der Strecke verkehrenden Züge so gesteuert würden, daß eine Verbesserung des Angebots deutlich werde. - Im übrigen bedürfte nicht nur das Zugangebot, sondern auch das "Produkt Bahnhof" einer qualitativen Aufwertung. Es wäre interessant, die Planungen hierzu zu erfahren.

Von den zunächst positiv erscheinenden Darlegungen der Vertreter der Bundesbahndirektionen ist Abg. Dreyer (CDU) im Grunde enttäuscht. Verschiedene Themen seien schon aus der Produktplanung des VRR bekannt. Es sei zu fragen, woher der eigentliche Anstoß

Verkehrsausschuß
33. Sitzung08.10.1987
hz-sz

für die Regionalschnellbahn gekommen sei. Das Angebot der BD Hannover sei, verglichen mit dem von Essen und Köln, noch verhältnismäßig dürftig. So gehe es kaum an, eine Linie von Minden aus in Löhne enden zu lassen, und es reiche nicht aus, nur an die Verkehrsräume Bremen oder Hannover zu denken. Offenkundig würden die Belange Ostwestfalens von der BD Hannover nicht wirksam vertreten. Ein Regionalschnellbahnverkehr müßte zumindest zwischen den Haltepunkten der Intercity-Linien hergestellt werden. Im Grunde müßte die Strecke von Minden über Löhne bis nach Bielefeld weitergeführt werden. In diesem Bereich genüge auch wohl keine City-Bahn, sondern es müßte zwischen Minden und Bielefeld eine Regionalschnellbahn geschaffen werden. Hinsichtlich der Strecke Löhne - Rheine dürfte das nicht leicht zu entscheiden sein. - Die Strecke Löhne - Hameln liege zum großen Teil ebenfalls in Nordrhein-Westfalen; hierfür wäre eine City-Bahn als Ersatz für die in Aussicht genommene Eingleisigkeit anzustreben.

Einleuchtend erscheine, daß die Realisierung der Konzepte von der Beschaffung der Fahrzeuge abhängen. Bis dahin müßten mit dem vorhandenen Wagenmaterial entsprechende betriebliche Maßnahmen ergriffen werden. Die Umstellung auf die Vertaktung sei schließlich auch ohne neue Fahrzeuge möglich. Hinsichtlich der Wagen der Baureihe 628/928 sollte über die Finanzplanung der Bundesbahn Auskunft gegeben werden: für welche Bereiche Wagen beschafft werden sollten und welche Hoffnungen - gegebenenfalls im Blick auf mögliche Gesetzesänderungen - bestünden.

Was den ostwestfälischen Raum angeht, stimmt Abg. Hunger (SPD) grundsätzlich mit der von Abg. Dreyer geäußerten Kritik überein. Es sei festzustellen, daß Städteverbindungen wie Bielefeld - Paderborn und Bielefeld - Osnabrück in den Konzeptionen überhaupt nicht mehr vorgesehen seien. Wenn der Vorschlag für das Rahmenabkommen, das demnächst erörtert werden müsse, hier noch nicht einbezogen werde, bedeute dies für Ostwestfalen-Lippe einen "Kahlschlag" bei der Personenbeförderung auf der Schiene. Bestimmte Strecken wie Bielefeld - Paderborn oder Bielefeld - Lage - Lemgo kämen für die Konzeption nicht mehr in Betracht, von Regionalbahn oder Regionalschnellbahn ganz zu schweigen. Es solle demnach eine Verkehrsandienung stattfinden, die den Personenverkehr auf der Schiene und in der Fläche außerordentlich unattraktiv gestalte. In einer ersten Würdigung kündigt der Abgeordnete an, die hier vorgetragenen Überlegungen der Deutschen Bundesbahn könnten nicht unwidersprochen bleiben; in den nächsten Wochen werde mit den Städten und Gemeinden und mit bestimmten ÖPNV-Initiativen darüber verhandelt, daß die Bundesbahn den Raum Ostwestfalen-Lippe entsprechend zu berücksichtigen habe. Ein anderes Verhalten läge nicht im Interesse derjenigen, die auf den ÖPNV in diesem Raum angewiesen seien. Eine angemessene Aufrechterhaltung des Personenverkehrs auf der Schiene sei daher nicht umstritten gewesen.

Verkehrsausschuß
33. Sitzung

08.10.1987
hz-sz

Der Ausschuß könne heute zu den Vorstellungen der DB sicher nicht abschließend Stellung nehmen, hebt Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) hervor. Vielmehr habe man sich mit den Ausführungen noch eingehend zu befassen. - Die Abgeordnete möchte erfahren, wann die für das erwähnte Rahmenabkommen in Aussicht genommene Frist von zehn Jahren zu laufen beginne.

Den Ausführungen der Bundesbahnvertreter sei, wie Abg. Mayer (Düsseldorf) (SPD) annimmt, zu entnehmen, daß sich die RSB-Konzeption nur realisieren lasse, wenn das erforderliche Wagenmaterial zur Verfügung stehe. Über die zeitlichen Vorstellungen müßte man mehr erfahren können. Bei der Linie 1 - Dortmund/Essen/Aachen - sei offenbar auch im Hinblick auf die Streckenführung noch mit erheblichen Schwierigkeiten zu rechnen.

Eine Nahverkehrskonzeption sei bei allen drei Direktionen vorhanden, unterstellt Abg. Dreyer (CDU). Dem Ausschuß sollte eine Information über die flächendeckende Realisierung vorgelegt werden.

Der Vorsitzende wünscht zu erfahren, wie sich das neue Konzept mit dem VRR vereinbare, ob es im Fahrplan abgestimmt und der Übergang auf andere Verkehrsverbünde - etwa Rhein-Sieg - mit demselben Fahrschein möglich sei.

Das Hauptproblem liege in der Tat bei der Beschaffung des Wagenmaterials, räumt Nömer ein. Die Essener Direktion sei sehr stark daran interessiert, daß die Konzepte, die in der Öffentlichkeit Hoffnungen weckten, möglichst bald sollten umgesetzt werden können. Über den Haushalt verfüge aber allein die DB-Hauptverwaltung. Seit einiger Zeit kämen von der Zentrale jedoch nur wenig konkrete Angaben über Zeitplanungen als Voraussetzungen für die Realisierung. Die wirtschaftliche Situation der Deutschen Bundesbahn sei bekannt; ihr Finanzrahmen werde auch in Zukunft auf kaum mehr als 13 Milliarden DM begrenzt sein, und sie müsse versuchen, Neubeschaffungen auch unter Berücksichtigung ihrer ungünstigen finanziellen Möglichkeiten durchzuführen. Das Geld reiche knapp dafür aus, die Pflichten der DB gegenüber den Ländern zu erfüllen. Mit entsprechenden Rahmenvereinbarungen übernahmen auch die Länder Verpflichtungen bezüglich des Fahrzeugparks. Jedenfalls liege hier eine erhebliche Problematik.

Der Redner fährt fort, bekanntlich sei ein Kontingent von 150 Triebwagen der Baureihe 628/928 bestellt und inzwischen ausgeliefert. Aus diesem bereits verplanten Kontingent werde Nordrhein-Westfalen keine Fahrzeuge erhalten. Diese Antwort vermöge nicht zu befriedigen. In geeigneten Fällen wären die RSB-Kunden sicher auch damit einverstanden, wenn die "Silberlinge" entsprechend umgebaut würden. Hier gebe es jedoch ebenfalls finanzielle

Verkehrsausschuß
33. Sitzung

08.10.1987
hz-sz

Engpässe. Ein Zeitkonzept für die Auslieferung erforderlicher Umbauwagen könne gegenwärtig nicht genannt werden. - Bei dieser Gelegenheit sei darauf hinzuweisen, daß es im Interesse der Länder ebenso wie der DB läge, wenn Bezuschussungen von Fahrzeugen beispielsweise aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz möglich wären. Eine solche Hoffnung habe aber nur geringe Chancen.

Auf das von Abg. Wolf genannte Fahrplanbeispiel aus der Emscher-Zone vermag der Redner nicht einzugehen. Sollte ein versprochener Halbstundentakt nicht realisiert worden sein, wäre dies zu bedauern. Es solle versucht werden, die Dinge in der Direktion aufzuklären und die Situation in persönlichem Kontakt zu bereinigen.

Für die Bundesbahn schlechthin gelte, daß die Bahnhöfe weitgehend ein "nicht mehr zeitgemäßes Erscheinungsbild" böten. Die BD Essen sei bestrebt, auf Initiative ihres Präsidenten alle Maßnahmen zu treffen, die mit gutem Willen ohne besonderen finanziellen Aufwand zur Bahnhofverschönerung möglich seien. Dabei sollten vorgebrachte Beschwerden usw. nach und nach ausgeräumt werden. Die Durchführung eines solchen Programms brauche allerdings Zeit. Für Anregungen in diesem Bereich sei die Bundesbahn stets dankbar.

Aus dem Raum Ostwestfalen-Lippe seien im wesentlichen drei Strecken mit unterschiedlicher Qualität in Verbindung mit dem Rahmenabkommen angesprochen worden. Dabei handle es sich um die Strecken Brackwede - Rothenfelde und Bielefeld - Paderborn; die Strecke Bielefeld - Lage - Lemgo sei völlig unbestritten Gegenstand der Einbeziehung in den Modellversuch Lippe; die entsprechenden Gespräche seien im Gange. Die Situation sei keineswegs so ungünstig, wie es zunächst den Anschein habe. - Seit es den Entwurf eines Rahmenabkommens gebe, würden ohne gegenseitiges Einvernehmen keine Maßnahmen getroffen. Deshalb sollte dieses Abkommen möglichst bald wirksam werden. Mit allen Beteiligten müßten Verhandlungen über die Stärkung der Schiene geführt werden, auf die es der Bundesbahn im Grunde ankomme. Die DB müsse die Aufrechterhaltung von Strecken auch nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten abwägen. Außerordentlich positiv sei zu würdigen, daß sich alle Beteiligten bemühten, die jeweils optimale Lösung zu finden, wobei nicht auszuschließen sei, daß die eine oder andere Strecke "in ein Stilllegungsverfahren einmündet". Solche Gespräche seien auch mit der Stadt Bielefeld und mit anderen Gemeinden in diesem Raum geführt worden.

Der Entwurf der Rahmenvereinbarung für Nordrhein-Westfalen enthalte eine Zehnjahresfrist. Es sei daran gedacht gewesen, sie auf 1985 zu fixieren. Ob sich dieser Termin verändere, lasse sich noch nicht sagen.

Die fahrplanmäßigen Schwierigkeiten mit der RSB-Linie 1 seien nicht unverzüglich zu beseitigen. Bis dahin verkehrten die Eilzüge auf der Strecke weiter. Solange keine neuen Produkte eingeführt würden, werde von der DB konzeptionell nichts geändert.

Ergänzend legt der Vertreter der BD Hannover, Weisbrich, dar, es sei keineswegs daran gedacht, die Züge aus Minden in Löhne enden zu lassen; die Anbindung nach Bielefeld sei heute jedoch noch nicht endgültig geklärt. - Zur gewünschten Einrichtung einer City-Bahn auf der - eingleisigen - Strecke Löhne - Hameln müsse gesagt werden, daß die von der Bundesbahn einzuführenden vier "Markenartikel" an bestimmte Nachfragegrenzen gebunden seien. Für die City-Bahn liege diese Grenze bei etwa 1 200 Reisenden pro Tag und Richtung, die auf der genannten Strecke bei weitem nicht erreicht werde. Wo eine dürftige Nachfrage herrsche, könne eben auch nur ein entsprechendes Angebot gemacht werden.

Der Vorsitzende bedankt sich namens des Ausschusses bei den DB-Vertretern für ihre Auskünfte, die für die Fraktionen Grundlage ihrer Beratungen seien. Es wäre wünschenswert, wenn dazu entsprechende Übersichten, Kartenmaterial usw. zur Verfügung gestellt werden könnten. (Vgl. dazu Anlagen 1 a bis 1 e) -

Zu 2: Haushaltsgesetz 1988

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 10/2250

Vorlagen 10/1170, 10/1193 und 10/1194

a) Einzelplan 08 Kap 08.080 - Förderung der Luftfahrt

b) Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

Vor Einführung in die Einzelpläne 08 und 11 macht der Vorsitzende darauf aufmerksam, daß die Beratung des Personalhaushalts im Haushalts- und Finanzausschuß unter Einschaltung seiner Arbeitsgruppe "Personalbedarf und Stellenpläne" erfolge. Deshalb müßte die Stellungnahme des Verkehrsausschusses zu den Personaltiteln der beiden Einzelpläne, soweit er dafür zuständig sei, umgehend abgegeben werden. - Weitere Termine für die Etatberatung seien der 5. und der 12. November 1987 sowie die Abstimmungssitzung am 27. November 1987. -

Verkehrsausschuß
33. Sitzung

08.10.1987
hz-sz

2 a) Zu Kap 08 080: Förderung der Luftfahrt

Einen einführenden Überblick über die finanzielle Situation bei der Förderung der Luftfahrt im Rahmen des Landeshaushalts 1988 gibt Minister Dr. Jochimsen. Der Text seiner Darlegungen über die Mittelgestaltung über die Luftfahrtförderung und die dem Haushaltsentwurf zu Grunde liegenden Konzeption ist diesem Protokoll als Anlage 2 beigelegt. - Ergänzend merkt der Minister an, bei der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister habe er vor kurzem erfahren, daß der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages für den Etat 1989 die Aufnahme der Flugkontrollzone des Flughafens Münster/Osnabrück in die Bundesförderung beschließen wolle, was als Erfolg der dahingehenden Bestrebungen zu würdigen sei.

In der Aussprache erkundigt sich Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.), wie viele Stellen für Luftaufsichtsbedienstete an den einzelnen Flughäfen des Landes vorgesehen seien und wie viele Fluglotsen es in Dortmund-Wickede geben werde. - Hierauf antwortet Minister Dr. Jochimsen, für Dortmund-Wickede seien im Haushalts- und Finanzausschuß an diesem Vormittag 6 Stellen bewilligt worden; für den Flughafen Paderborn/Lippstadt seien es 5 Stellen, für Münster/Osnabrück 9 Stellen.

Für die Dortmunder Region legt Abg. Böse (SPD) dar, es werde nicht gewünscht, daß der Verkehrslandeplatz Dortmund-Wickede trotz seiner unbestreitbaren wirtschaftlichen Bedeutung zu einem Flugplatz ausgebaut werde, von dem aus Charter- bzw. Urlaubsverkehr durchgeführt würde. Hierfür seien andere Flughäfen im Lande NW besser ausgestattet. Reichten die 6 Stellen für die Aufgabenerfüllung in dem bisherigen Umfang aus, sollten keine weiteren Stellen für Dortmund-Wickede beantragt werden.

Zum Flughafen Düsseldorf führt Abg. Wolf (SPD) aus, aus der Presse ergebe sich, daß München offenbar zum zweitgrößten internationalen Flughafen in der Bundesrepublik ausgebaut werde, weil in Düsseldorf die Voraussetzungen fehlten, Maschinen der erforderlichen Größe starten und landen zu lassen. Benötigt würde eine Start- und Landebahn von vier Kilometer Länge. Der Abgeordnete möchte wissen, was geschehen könne, um Düsseldorfs bisherige Position zu halten.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) wünscht zu erfahren, ob und an welcher Stelle des Haushalts die von Ministerpräsident Rau für den Flughafen Paderborn angekündigten 3 Millionen DM im Etat 1988 veranschlagt seien. Des weiteren sei die Finanzierung eines Gleitwegsenders zugesagt worden.

Verkehrsausschuß
33. Sitzung

08.10.1987
hz-sz

In Beantwortung dieser Fragen trägt Minister Dr. Jochimsen vor, die bewilligten 6 Fluglotsenstellen erlaubten den Flugbetrieb in Dortmund-Wickede an fünf Werktagen; Wochenendverkehr sei damit nicht durchzuführen. - Was den Flughafen Düsseldorf angehe, werde die Rechtslage durch den Angerlandvertrag von 1963 gekennzeichnet, dem das Land beigetreten sei; dieser Vertrag stehe dem gewünschten Ausbau entgegen. Im übrigen klage Ratingen gegen den Wirtschaftsminister wegen des Baus der Ersatz- und Ausweichbahn. Unbestreitbar läge es im Interesse der Wirtschaft Nordrhein-Westfalens, daß Düsseldorf hinter Frankfurt zweiter Schwerpunktflughafen in der Bundesrepublik bliebe.

Die Frage des Vorsitzenden, ob die Absicht bestehe, die Ersatzbahn in Düsseldorf zu verlängern, wird von Minister Dr. Jochimsen verneint. Der Gleitwegsender für den Flughafen Paderborn werde finanziert, und auch die 3 Millionen DM für den Ausbau der Start- und Landebahn sollten in Anspruch genommen werden. Die regionale Wirtschaft müsse ebenfalls erhebliche Mittel hierfür aufbringen. Es sei zu hoffen, daß der Haushalt 1988 die Voraussetzungen für eine zügige Durchführung schaffe. Die Veranschlagung der Mittel erfolge bei Titelgruppe 61 des Kap 08 080.

Abg. Mayer (Düsseldorf) (SPD) möchte wissen, ob sich eine - übrigens verständliche - abwartende Haltung bezüglich eines Ausbaus des Flughafens Düsseldorf angesichts der Planungen der Lufthansa für München und der dort geschaffenen Fakten nicht nachteilig für Nordrhein-Westfalen auswirken werde, weil die Entwicklung am Lande vorbeigehe.

Die angedeutete Gefahr sehe er als Wirtschaftsminister durchaus, räumt Minister Dr. Jochimsen ein. Andererseits müsse der Angerlandvergleich beachtet werden. Nur auf der Basis geordneter Planfeststellung könnten dauerhafte Maßnahmen getroffen werden. Der Minister betont, er sei von sich aus bemüht, möglichst zügig alle Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß Düsseldorf die Nummer zwei der deutschen Flughäfen bleiben könne. Die Zahl der Flugbewegungen in Düsseldorf werde sich im Verhältnis zu dem künftigen Fluggerät und den damit verknüpften Möglichkeiten durchaus günstig entwickeln. Es wäre zu begrüßen, wenn man im Düsseldorfer Großraum zu gemeinschaftlich getragenen Lösungen kommen könnte. Der erste "Test" sei die Ersatz- und Ausweichbahn. Bisher sei das auf örtlicher Ebene nicht gelungen. Dabei dürfe es freilich nicht bleiben.

Hiermit beendet der Vorsitzende die erste Durchberatung des Kap 08 080.

Verkehrsausschuß
33. Sitzung

08.10.1987
hz-sz

2 b) Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen
und Verkehr

Aus der als Vorlage 10/1193 dem Ausschuß vor der Sitzung zugegangenen Einführung in den Einzelplan 11 trägt Minister Dr. Zöpel die wesentlichen Punkte vor, um danach Fragen von Ausschußmitgliedern zu seinem Haushalt zu beantworten.

Als sein Hauptanliegen bezeichnet es Dr. Zöpel, die Verkehrspolitik stärker in die Stadtentwicklung zu integrieren. Konzeptionell und in der Auseinandersetzung mit den an der Verkehrspolitik Beteiligten würden hier Fortschritte erzielt. Für das nächste Jahr werde diese Politik vor allem darunter leiden, daß der Verkehrshaushalt wie alle Investitionsetats durch die immer größer werdende strukturelle Krise des gesamtstaatlichen Haushalts der Bundesrepublik betroffen werde. Angesichts der Tatsache, daß die armutsbedingten Zahlungen der öffentlichen Haushalte - Wohngeld, Sozialhilfe usw. - stiegen, der mehrheitlichen Auffassung, daß zur längerfristigen Wirtschaftsbelebung Steuerensenkungen sinnvoll seien, und des Umstandes, daß die Personalkosten zumindest kurzfristig nicht beeinflussbar seien, komme es zwangsläufig zu einem Zurückfahren der Investitionen. So habe Nordrhein-Westfalen 1988 die niedrigste Investitionsquote seit 20 Jahren, der Bund seine niedrigste überhaupt. Das treffe auch auf den Verkehrsbereich zu.

An den Kürzungen gegenüber der Finanzplanung für 1987 sei der Verkehrsbereich mit ungefähr 90 Millionen DM beteiligt - mit einer leichten Schwerpunktverlagerung beim Straßenbau. - Als Schwerpunkte betrachtet Dr. Zöpel die Fortführung der sozial und ökologisch orientierten Stadterneuerungspolitik und das Bestreben, alles zu tun, daß die lange geplanten Investitionen im schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr zügig und möglichst schneller als vorgesehen abgeschlossen würden, um bald effizient zu werden. Mit dieser Vorgabe solle versucht werden, die bisherige Verkehrspolitik fortzusetzen. Dabei würden die folgenden Ziele verfolgt:

- Nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sollten künftig ebenso behandelt werden wie motorisierte.
- Die Kriterien der Verkehrssicherheit, der Umweltverträglichkeit und der städtebaulichen Verträglichkeit würden bei den Verkehrsinvestitionen berücksichtigt.
- Der öffentliche Nahverkehr solle beschleunigt ausgebaut werden.
- Das Radwegenetz sei systematisch zu vergrößern.
- Das bestehende Verkehrsnetz solle intelligenter genutzt werden.

Verkehrsausschuß

33. Sitzung

08.10.1987

hz-sz

- Die ökologische Situation bestehender Straßen sei zu verbessern.
- Der Bau von Ortsumgehungen müsse gefördert werden.
- Straßen seien in die Landschaftspflege einzubeziehen.

An diesen acht Zielen halte das Ministerium im wesentlichen fest. Der Ausschuß werde selbst verfolgt haben, daß das Ministerium bei der angekündigten Bemühung, bis zur Mitte der Wahlperiode die mittelfristigen Vorstellungen in ein alle Verkehrswege umfassendes Planungssystem einfließen zu lassen, Fortschritte gemacht habe. Für die zügige Beratung im Ausschuß bedankt sich Dr. Zöpel; voraussichtlich werde das mittelfristige Planungssystem am Ende des Jahres fertiggestellt sein, um es im Laufe des Jahres 1988 durch den langfristigen Generalverkehrsplan zu ergänzen.

Der Minister stellt in Aussicht, im kommenden Jahr werde man sich noch intensiver als bisher mit der Frage zu beschäftigen haben, wo die negativen Seiten der Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft lägen. Quer durch die Parteien verspreche sich z.B. niemand etwas davon, noch mehr Schwerlasten über die deutschen Autobahnen in Richtung Osteuropa rollen zu lassen. Auf jeden Fall sollte man versuchen, auf die EG-Politik hier ändernd einzuwirken.

Zum Bereich "Umweltschutz im Verkehr" verweist Dr. Zöpel auf ein neues Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Lärmschutz an Straßen, das die Umweltfreundlichkeit der Lärmschutzwerte des Landes Nordrhein-Westfalen gegenüber denen des Bundes unterstreiche. Das Bemühen werde dahin gehen, dieses Urteil umzusetzen. - Das Bundesverkehrsministerium argumentiere, mehr Lärmschutz bei geringeren Lärmwerten führe zu weniger Straßen. Dies wäre freilich eine eklatante Kurzsichtigkeit der Länder bei der Investitionspolitik. Eine intelligente und zukunftsgerichtete Länderinvestitionspolitik müsse darin bestehen zu überlegen, wie das Fernstraßensystem auf höhere ökologische Verträglichkeit umgerüstet werden könne. Es wäre zu begrüßen, wenn diese Fragestellung parteiübergreifend weiter vertieft werden könne.

Praxis und Rechtsprechung im Verhältnis von Straßenbau zu Umwelt seien bisher für den Landschaftsschutz verhältnismäßig gut entwickelt. An einem entsprechenden Lenkungssystem habe es bisher gefehlt. Bei spektakulären Maßnahmen wie der Eintunnelung bestehender Straßen seien zu Beginn Akzente gesetzt worden; teilweise würden die Projekte teurer als vorgesehen, wobei man nicht wisse, ob Straßen nicht auch billiger hergestellt werden könnten. Überdeckelungsprojekte in Bochum (A 430) und in Köln machten Fortschritte. Gegenwärtig würden Richtlinien erstellt, inwieweit beim Straßenbau auch stadtökologische Gesichtspunkte stärker berücksichtigt werden könnten.