

Verkehrsausschuß

Protokoll

39. Sitzung (nicht öffentlich)

21. Oktober 1993

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 15.20 Uhr

Vorsitzender: Abgeordneter Jaax (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1994 (Haushaltsgesetz 1994)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 11/5900

Vorlagen 11/2376, 11/2386

1

Der Ausschuß behandelt den Einzelplan 15 - Bereich Verkehr - im ersten Durchgang.

Die Fraktionen werden gebeten, ihre Änderungsanträge zum Haushalt bis 12. November 1993 einzureichen.

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-Ig

Seite

**2 Situation der Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen -
Potentiale, Konkurrenzsituation in Europa, landespolitische
Möglichkeiten zur Förderung der Binnenschifffahrt**

12

Minister Kniola erstattet Bericht.

Daran schließt sich eine Diskussion an.

3 Verschiedenes

Da bisher erst ein Tagesordnungspunkt für die nächste Sitzung angemeldet worden ist, kommt der Ausschuß überein, die ursprünglich für den 4. November 1993 vorgesehene Sitzung entfallen zu lassen.

Nächste Sitzung: 25. November 1993

* * *

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-lg

Aus der Diskussion

Vor Eintritt in die Tagesordnung stellt Minister Kniola den neuen Staatssekretär in seinem Ministerium, Herrn Westermann, vor.

Vorsitzender Jaax wünscht Staatssekretär Westermann im Namen des Ausschusses einen guten Einstieg und verleiht der Hoffnung auf eine gute Zusammenarbeit Ausdruck.

Sodann teilt er mit, daß am 18. Oktober 1993 eine "Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte" gegründet worden sei. In diesem Zusammenhang sei auch eine kleine Änderung im Haushalt vorgenommen worden. Auf Vorschlag des verkehrspolitischen Sprechers der SPD-Fraktion solle der Minister gebeten werden, innerhalb einer angemessenen Frist über die Belange der Arbeitsgemeinschaft zu berichten, zum Beispiel in Form einer Broschüre.

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1994 (Haushaltsgesetz 1994)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/5900
Vorlagen 11/2376, 11/2386

Abgeordneter Dreyer (CDU) geht auf folgende Punkte ein:

Verstetigung des GVFG. Angesichts der Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr müsse gemeinsam dafür gesorgt werden, daß der Plafond von 6 280 Millionen DM über 1995 hinaus erhalten bleibe. Die Verkehrspolitik des Landes sei darauf zwingend angewiesen, denn mit dem vom Land eingestellten Mitteln könne nur Ergänzendes stattfinden.

Bahnstrukturreform. Ohne die beabsichtigte Bahnstrukturreform und die damit verbundene Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs könnten die Probleme

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-lg

der Bahn nicht gelöst werden. Er hoffe, daß sie am 1. Januar 1994 wie geplant in Kraft trete. Im Hinblick auf die Finanzierung spielten hier eine Rolle erstens die Mittel, die Bund und Bundesbahn bisher für die Abdeckung der Defizite im Personennahverkehr eingesetzt hätten; zweitens eine Dynamisierung der Mittel; drittens die nachzuholenden Investitionen.

In bezug auf Dynamisierung und Investitionen sollte nicht jedes Detail schon vorher geregelt werden, man sollte sich vielmehr, ohne schon Sicherheit über die Beträge zu haben, auf ein Verfahren verständigen. Die CDU-Fraktion sei allerdings gegen die "kalte Regionalisierung", eine Regionalisierung zu Lasten der Länder und der Regionen; der Bund dürfe nicht aus seiner Verantwortung entlassen werden. Im Hinblick auf die weiteren mit Bahnstrukturreform und Regionalisierung verbundenen Fragen bestehe noch Zeit, da 1994 die volle Verantwortung noch beim Bund liegen werde.

Förderung von Verkehrsunternehmen. Hierzu sollte der Minister darlegen, ob Presseberichte zuträfen, wonach diese Aufgabe in den Regionen künftig ausschließlich in Zweckverbänden wahrgenommen werde. Seiner Meinung nach könnten die Probleme in einigen Regionen durchaus unterhalb der Ebene des Zweckverbandes gelöst werden. - Diese Auffassung teile er, wirft Minister Kniola ein.

Die Regionalisierung der Bahnbusgesellschaften betrachte er mit Sorge, fährt Abgeordneter Dreyer (CDU) fort. Er habe Verständnis für die Haltung des Herrn Dürr, der die gewinnbringenden Teile der Bahn nicht privatisieren wolle. Dennoch sollten die Verhandlungen so schnell wie möglich zum Ende geführt werden. Mit den dann übernommenen Bahnbusgesellschaften könnten die Aufgaben der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs sicherlich angepaßt werden.

Ausbau des Schienennetzes. Erfreulicherweise sei es im Zusammenhang mit der Betuwe-Linie zu einem gemeinsamen Protokoll gekommen. Darin werde auch die Bedeutung der Bypässe hervorgehoben.

Verbesserung der Straßeninfrastruktur. 1994 sei der Ansatz für das Programm der Maßnahmen des Landesstraßenbaus über 5 Millionen DM zwar beibehalten worden, in den beiden anderen Bereichen sei hingegen kräftig gekürzt worden, so daß im ganzen Land keine neue Maßnahme begonnen werden könne. Die Auswirkungen dieser Kürzung halte er für gravierend und für nicht vernünftig, weshalb darüber noch nachgedacht werden sollte.

Bundesfernstraßenbau. Erfreulicherweise könne das Bundesfernstraßengesetz in Kraft treten, wie es der Bundestag beschlossen habe, denn der Bundesrat habe nicht den Vermittlungsausschuß anrufen müssen. Die Entwicklung in Nordrhein-Westfalen

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-lg

werde jedoch dramatisch, wenn es nicht gelinge, entweder Mittel umzuschichten oder Privatfinanzierungen in angemessener Frist auf den Weg zu bringen. Er bitte darum, gemeinsam zu versuchen, in Sachen Privatfinanzierung aktiv zu werden. Laut Bundesverkehrsminister müßten im nächsten 10-Jahres-Zeitraum auf diese Weise mindestens 50 Milliarden DM aktiviert werden, damit die wichtigsten Maßnahmen durchgeführt werden könnten. Mit dem Ausbau der A 2, die auch unter Ost-West-Gesichtspunkten betrachtet werden müsse, könnte im nächsten Jahr mit zwei Abschnitten begonnen werden, wenn Geld vorhanden wäre.

Luftfahrt. Er verweise auf den Mangel, daß der Mittelansatz angesichts der Investitionsbedürfnisse recht bescheiden sei.

Abgeordneter Böse (SPD) merkt zum GVFG an, es müsse auf allen Ebenen alles getan werden, um den Plafond von jährlich 6,28 Milliarden DM für alle Bundesländer zu halten; denn nur wenn eine hohe Zuwendung gewährleistet sei, könnten die Gemeinden ihre Aufgaben auf dem Gebiet des Verkehrs erfüllen.

In bezug auf die Bahnreform dürfe der Landtag von seiner gemeinsam erarbeiteten Position, daß eine verlässliche Finanzierung für alle Zeit gesetzlich zu regeln sei und daß die Mittel dann zweckgebunden zur Verfügung zu stellen seien, nicht abrücken. Dies sei nur im Interesse der Kreise und Kommunen. Über die Summe werde gegenwärtig noch gestritten. Sie werde vermutlich nicht ausreichen, aber sicher einen guten Kompromiß darstellen.

Auch die Position, daß die internationalen Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf an das IC-Netz anzuschließen seien, dürfe der Landtag nicht aufgeben. Die direkte Schienenanbindung brächte zum einen der Deutschen Bundesbahn zusätzliche Fahrgäste, zum anderen würden dadurch die Straßen etwas entlastet.

Den Straßenbau betreffend bedauere er außerordentlich, daß es zu den angekündigten Einbrüchen kommen werde. Während es im letzten Jahr noch gelungen sei, 50 Millionen DM für Maßnahmen über 5 Millionen DM draufzulegen, würden in diesem Jahr die Mittel für Maßnahmen unter 5 Millionen DM und für Erhaltungsinvestitionen in derselben Größenordnung gekürzt. Er werde darüber in seiner Fraktion noch sprechen.

Der Landtag habe vor zwei Jahren ein Luftverkehrskonzept verabschiedet auch mit der Maßgabe, daß die Landesregierung ein Konzept zur Finanzierung der Regionalluftverkehrsplätze in Nordrhein-Westfalen vorlege. Auch hierüber müsse noch intensiv gesprochen werden. Er, Böse, sei der Meinung, daß angesichts der knappen Kassen

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-lg

nun Schwerpunkte politisch definiert werden müßten. Dazu könnten zum Beispiel Hallen zum Unterstellen der Maschinen von Privatfliegern nicht gehören, jedoch Umweltschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Stärkung der Wirtschaftsstruktur des betreffenden Raumes im weitesten Sinne.

Das Angebot, das das Land im öffentlichen Personennahverkehr geschaffen habe, könne sich mit dem in anderen Bundesländern und europäischen Ländern sehen lassen. Die gestiegene Zahl der Umsteiger gehe allerdings nicht unbedingt mit einer Verbesserung der Einnahmensituation der Verkehrsunternehmen einher, denn es müßten zusätzliche Angebote bereitgestellt werden, die sehr viel Geld kosteten. Wie die verkehrspolitischen Sprecher anläßlich eines ÖTV-Kongresses hätten feststellen können, seien gute Ansätze vorhanden, über die allerdings politisch gestritten werden müsse - auch mit der ÖTV. Es gehe nämlich nicht an, daß nur Forderungen gestellt würden und die Bezahlung anderen überlassen werde. Es müsse ernsthaft darüber diskutiert werden, wer welche Maßnahme wie und wo durchsetzen solle.

Die Verkehrspolitiker müßten nach bezahlbaren Lösungen zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung suchen. Dies sei ein weites Betätigungsfeld und eine gemeinsame Aufgabe für alle Verkehrspolitiker. Der Verkehrsausschuß habe zusammen mit dem Minister schon bewiesen, daß er Probleme aufgreife und gemeinsame Lösungen anbieten könne.

Einzelberatung

Kapitel 15 470 Tit. 331 20 - Fahrzeugförderung

Auf Frage des Abgeordneten Dreyer (CDU) legt Leitender Ministerialrat Herz (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) dar, der Ansatz für 1993 sei unter den damaligen Bedingungen der Aufstellung großzügig bemessen worden, man habe aber realistische Chancen gesehen, ihn auszufüllen. Aufgrund der Unklarheiten hinsichtlich der Fortgeltung des GVFG über 1996 hinaus seien Probleme bei der Schienenfahrzeugbeschaffung aufgetreten.

Die Busmittel - ungefähr 120 Millionen DM - seien in vollem Umfang abgeflossen. Im Hinblick auf die Schienenfahrzeuge werde der Zuweisungserlaß vorbereitet. Auch Neubestellungen, die in das Jahr 1994 hineinreichten, hätten programmgemäß bedient werden können. Überschüssige Beträge könnten für die Infrastrukturförderung zur Verfügung gestellt werden. - Man habe eine realistische Größenordnung von Fahr-

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-lg

zeugen - etwa 200 Millionen DM -, allerdings mit einer offenen Flanke hin zur Bundesbahn.

Abgeordneter Dreyer (CDU) teilt mit, er habe in der Zeitung gelesen, daß das Land Niedersachsen für den Abschnitt Minden - Hannover Doppelstockwagen gefördert habe. In Nordrhein-Westfalen sei besonders im ländlichen Raum, zum Beispiel in Ostwestfalen, das Wagenmaterial außerordentlich schlecht. Er frage, was die Landesregierung dagegen zu tun gedenke.

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola legt dar, die Deutsche Bundesbahn habe der Landesregierung gegenüber verschiedene Wünsche vorgetragen, zum Beispiel Doppelstockwagen, S-Bahn-Verlängerungen, Fahrzeugförderung auf neuen S-Bahn-Strecken, Forderungen betreffend VT 6.28 oder vergleichbare Fahrzeuge. Insgesamt summierten sich diese Wünsche auf fast 450 Millionen DM; dies betreffe nur den 75- bzw. 50-%-Anteil.

Für die Jahre 1994 und 1995 sei beabsichtigt, rund 300 Millionen DM für die Fahrzeugförderung auszugeben. Dies sei mit den kommunalen Verkehrsunternehmen besprochen worden. Für DB-Fahrzeuge sei unstrittig ein Anteil von rund 70 Millionen DM vorgesehen, der Wunsch der DB, Doppelstockwagen zu fördern, belaufe sich allein jedoch auf 90 Millionen DM. Würde dem entsprochen, müßte die Förderung kommunaler Verkehrsunternehmen in gleichem Maße gekürzt werden. Angesichts der Beschlüsse von Verkehrsunternehmen und -verbänden sehe er keine Veranlassung, zu Lasten der kommunalen Unternehmen den Bund von seinen Investitionspflichten zu entlasten, zumal keine zusätzlichen Fahrzeuge angeschafft würden, sondern ausschließlich bereits bei der Industrie bestellte Fahrzeuge, für die noch ein Financier gesucht werde.

Die anderen Länder gäben in einer Zeit, in der über die Regionalisierung gestritten werde, ein schlechtes Beispiel. In Niedersachsen etwa existiere in weiten Teilen kein kommunales Verkehrsunternehmen, dort verkehre ausschließlich die Bahn oder der Bahnbus. Deshalb bestehe auch nicht die Notwendigkeit, in kommunale Unternehmen hineinzufördern.

Wenn Nordrhein-Westfalen nicht zweiter Sieger sein wolle, werde es nicht umhinkommen, sich an bestimmten Maßnahmen zu beteiligen. Dazu würden zur Zeit Verhandlungen geführt, die hoffentlich vor dem 31. Dezember 1993 abgeschlossen seien. Dann könne der Ausschuß auch darüber informiert werden, was im S-Bahn-Bereich erreicht worden sei.

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-lg

Abgeordneter Dreyer (CDU) fragt, ob nicht nach der Regionalisierung bei den Angeboten berücksichtigt werden könnte, was vorher an Fahrzeugen gefördert worden sei.

Minister Kniola antwortet, diese Möglichkeit bestehe nicht, weil man davon ausgehe, daß GVFG-Mittel dann erst recht für die Bahn eingesetzt würden.

Kapitel 15 480 - Luftfahrt

Abgeordnete Brüning (CDU) schickt voraus, das westliche Münsterland gelte nach wie vor als strukturschwache Region. Die Entwicklung sei immerhin, wie die Regionalkonferenz im September festgestellt habe, sehr positiv. Von vielen Seiten sei bekundet worden, sie weiterhin zu fördern.

Der Bedarfslandeplatz Stadtlohn habe zur Erweiterung der Landebahn einen Landeszuschuß in Höhe von 500 000 DM beantragt. Da diese Maßnahme im Erläuterungsband zum Einzelplan 15 nicht enthalten sei, frage sie, welche Chance bestehe, daß sie 1994 dennoch realisiert werde. Sie erinnere gleichzeitig an die Aussage von Herrn Böse, daß im Bereich der Luftfahrt Schwerpunkte gesetzt werden müßten.

Minister Kniola erwidert, er sehe für diese Maßnahme auf der Basis des Haushalts keine Chance. - Im Hinblick auf die Aussage von Herrn Böse fügt er hinzu, selbst dann, wenn mehr Geld in diesem Topf sei, werde dieses für wirklich strukturwirksame Maßnahmen eingesetzt, und dazu gehöre diejenige auf dem Bedarfslandeplatz Stadtlohn nicht. Das Land werde Privatpersonen, die sich ein Flugzeug leisten könnten, nicht auch noch die Unterstellhalle finanzieren.

Abgeordnete Brüning (CDU) gibt zu bedenken, daß der Betreiber des Bedarfslandeplatzes auch zwei Flugschulen unterhalte und daß hinter dem Ausbau des Bedarfslandeplatzes auch die Entwicklung eines Wirtschaftsraumes stecke. Die Region habe den politischen Willen bekundet, diesen weiter auszubauen.

Minister Kniola hält dagegen, die Flugschulen müßten Gebühren in einer Höhe abführen, die zur Deckung der Kosten führten.

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-lg

Abgeordneter Harbich (CDU) fragt, ob die Finanzierung zum Beispiel des ILS auf den Flughafen Mönchengladbach, der ja der Entlastung des Flughafens Düsseldorf dienen solle, gesichert sei.

Minister Kniola antwortet, aufgrund einer Vereinbarung mit dem Flughafen Düsseldorf werde ein erheblicher Teil dieser Investitionen vom Flughafen Düsseldorf finanziert, ein weiterer Teil werde aus Strukturhilfemitteln des Wirtschaftsministers gefördert. Bei dieser und weiteren Maßnahmen an anderen Standorten, die aus dem Einzelplan 08 gefördert würden, handle es sich um wirkliche Regionalflughäfen, die sich auch im Status von dem von Frau Brüning genannten unterschieden.

Er teile die Auffassung von Herrn Böse, daß Schwerpunkte gesetzt werden müßten. Dazu gehörten seiner Meinung nach Flughäfen, auf denen anschließend mindestens Geschäftsreiseverkehr stattfinde. Eine Ausnahme sei im Fall des Segelflugplatzes Oerlinghausen gemacht worden, da man Segelflug und Motorflug nicht gleichbehandeln wolle.

Abgeordneter Wächter (CDU) erkundigt sich, welche Maßnahmen mit den 1,1 Millionen DM Verpflichtungsermächtigungen für den Flughafen Paderborn/Lippstadt abgedeckt würden.

Minister Kniola antwortet, entsprechend einer Entscheidung der Betreiber werde zuerst die Halle gebaut. Die Betreiber hätten ihm in einem langen Gespräch auf dem Flughafen mitgeteilt, daß die Halle wichtiger sei als die Verbreiterung der Bahn, da es mit dieser noch keine Verkehrsprobleme gebe. Die Bahnverbreiterung werde mit dem nächsten Investitionsschub gebaut.

Abgeordneter Böse (SPD) merkt an, laut Zeitungsberichten bestehe in Essen/Mülheim die Absicht, keine Landesmittel mehr in den Flughafen zu investieren, bis klar sei, daß er wirklich zu einem Regionalflughafen ausgebaut werde.

Minister Kniola äußert, die Maßnahmen, die man in Essen/Mülheim durchführen wolle, seien zum wesentlichen Teil Entwässerungsmaßnahmen. Gegenwärtig werde vor Ort genau geprüft, was wasserrechtlich zwingend erforderlich sei - hierzu lägen Anweisungen des Regierungspräsidenten vor - und was Vorsorge für einen künftigen

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-lg

Regionalflughafen sei. Vor einer endgültigen Klärung werde keine Investition in den von der Landesregierung gewollten Regionalflughafen vorgenommen.

Abgeordneter Weber (SPD) ergänzt, in Mülheim sei der Beschluß gefaßt worden, keine Investition vorzunehmen, ehe nicht geklärt sei, ob der Flughafen zu einem Regionalflughafen ausgebaut werde. So gesehen gebe es keine Zwangsfolge in der Beurteilung.

Minister Kniola bestätigt dies und fügt hinzu, er wolle aus dem schmalen Topf der Luftfahrtförderung nicht die Entwässerung eines Gewerbegebietes fördern.

Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD) erkundigt sich nach dem Ergebnis des bezüglich der Holding zwischen den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf angekündigten Spitzengesprächs.

Minister Kniola teilt mit, er und Bundesverkehrsminister Wissmann hätten das Spitzengespräch am 13. September 1993 geführt. Ergebnis sei eine Kooperationsvereinbarung, also eine Lösung unterhalb der Ebene einer Holding, deren Grundzüge bereits klar seien. Sie bedürfe noch der Zustimmung der beteiligten Kommunen.

Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD) fragt, ob Presseberichte zuträfen, wonach das Fracht- und das Passagieraufkommen des Flughafens Köln/Bonn sanken und wonach man in der Geschäftsführung daran denke, sich mit neuen Personen zu befassen.

Abgeordneter van Schewick (CDU) fragt den Minister, ob die Schwierigkeiten, die die Holding behindert hätten, in bezug auf die Kooperationsvereinbarung nun beseitigt seien.

Minister Kniola legt dar, die Holding sei aufgrund von Schwierigkeiten zwischen drei der Hauptbeteiligten und dem Bund nicht zustande gekommen. Der Bund habe sich gegen die Bedingungen der anderen drei Beteiligten gewandt, da er einen "Gewinnvorzug" für die Stadt Düsseldorf gesehen habe. Über die Kooperationsverein-

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-lg

barung werde gegenwärtig unter den vier Hauptbeteiligten verhandelt. Die "Kleingesellschafter" würden selbstverständlich wieder beteiligt.

An Herrn van Schewick gerichtet merkt der Minister an, er habe dem Bundesverkehrsminister unmißverständlich gesagt, daß über die für die Region wichtige Frage der Namensgebung nicht entschieden werde, ehe die Kooperation zustande gekommen sei. Mit diesem Druckmittel solle das Interesse an der Kooperation erhöht werden. Er selbst habe keinen Vorbehalt gegen den Namen "Konrad-Adenauer-Flughafen", und auch der große Gesellschafter Köln habe sein Einverständnis signalisiert.

Auf die von Herrn Mayer angesprochenen Pressemeldungen eingehend äußert er, die vorliegenden Zahlen widerlegten diese Hiobsbotschaft. 1993 sei bisher ein Zuwachs des Passagieraufkommens von 8 % zu verzeichnen. Noch sei im übrigen eine deutliche Ausweitung im Charterverkehr festzustellen. Dies sei für die Frage, inwieweit der Flughafen ein Standbein in der Region darstelle, von großer Bedeutung; damit verbunden sei zum Beispiel auch die Anbindung des Flughafens.

Was das Verhältnis zwischen Geschäftsführung und Belegschaft in Köln/Bonn angehe, müßte mit den Betroffenen gesprochen werden.

Abgeordneter van Schewick (CDU) folgert aus den Ausführungen des Ministers, daß es im Hinblick auf die Namensgebung in der Aufsichtsratssitzung am 4. November keine Änderung geben werde. Er schließt die Frage an, ob in dem Gespräch des Ministers mit dem Bundesverkehrsminister auch über den schienengebundenen Anschluß des Flughafens gesprochen worden sei.

Abgeordneter Jaax (SPD) merkt zum Stichwort "schienengebundener Anschluß" an, er sei dafür, daß auch im Zusammenhang mit dem Flughafen Düsseldorf davon Abstand genommen werde, nur vom ICE-Anschluß zu sprechen. Wichtig für beide Flughäfen sei die Anbindung des Fern- und des Nahverkehrs.

Minister Kniola legt dar, Hauptgrund für das Gespräch mit dem Bundesverkehrsminister sei gewesen, wie weit dieser zu der am 5. Februar 1992 noch mit Bundesverkehrsminister Krause getroffenen Vereinbarung stehe. Minister Wissmann habe erklärt, daß der Flughafenanschluß auf keinen Fall aus dem Bundesverkehrswegeplan, sondern höchstens im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen für die Verlagerung des Regierungssitzes finanziert werden könne. Er habe sich nicht besonders zuversichtlich geäußert und gleichzeitig bedauert, daß nur der Termin, nicht aber die Kosten des

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-lg

Umzugs nach Berlin festgelegt worden seien, denn in die Kostenfrage müßten die Ausgleichsmaßnahmen einbezogen werden. Seiner, Kniolas, festen Überzeugung nach sei die Flughafenbindung außerhalb der Ausgleichsmaßnahmen nicht zu erreichen.

Aus einem Unterton im Gespräch mit dem Bundesverkehrsminister schließe er, daß es zu Schwierigkeiten aus der Region kommen könne. In der CDU/CSU-Bundestagsfraktion bestünden offensichtlich starke regionale Kräfte, die auf einen Haltepunkt Siegburg an der ICE-Strecke drängten. Nach den Worten des Bundesverkehrsministers sei ein Haltepunkt sowohl in Siegburg als auch am Flughafen undenkbar. Dies entspreche auch der Vorstellung der Landesregierung. Für sie sei der regionale Verknüpfungspunkt am Flughafen wichtig, denn auch das regionale Verkehrsaufkommen solle zum Flughafen hingeführt werden.

Kapitel 15 490 - Schifffahrt

Abgeordneter Böse (SPD) regt an, daß sich der Ausschuß im nächsten Jahr vor Ort wieder über den Ausbaustand der westdeutschen Kanäle informiere.

Kapitel 15 500 - Straßen- und Brückenbau

Abgeordneter Dreyer (CDU) äußert, um die Probleme bei der Unterhaltung der Landesstraßen und beim Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Millionen DM zu lösen, wäre es am besten, wenn die Titel aufgestockt würden. Falls dies nicht zu erreichen sei, sollte überlegt werden, welche Maßnahmen unter 5 Millionen DM aufgrund der gegenseitigen Deckungsfähigkeit der Titel nicht auf der Strecke bleiben müßten.

Minister Kniola erwidert, Ziel bei der Aufstellung des Haushalts sei gewesen, die als bedarfsplanrelevante Ortsumgehungen beschlossenen Maßnahmen finanziell abzusichern. Deshalb sei der Betrag 200 Millionen DM unverändert fortgeschrieben worden.

Die Kürzung bei den Investitionen sei im Ministerium selbst schmerzlich empfunden, man habe sie aus allgemeinen Haushaltsüberlegungen akzeptieren müssen. Die Unterhaltungsinvestitionen seien in den vergangenen Jahren im übrigen deutlich weniger in Anspruch genommen worden, als im Haushalt ausgewiesen gewesen sei. Jeweils über

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-lg

10 Millionen DM davon seien in kleinere Baumaßnahmen geflossen. Das so oft vorgebrachte Argument, daß eine bestimmte Zahl von Unterhaltungsmaßnahmen unbedingt erforderlich sei, weshalb der Titel so hoch sein müsse, sei folglich durch die tatsächliche Bewirtschaftungspraxis der Landschaftsverbände widerlegt. Nach den Haushaltsberatungen müsse mit den Landschaftsverbänden darüber gesprochen werden, bei welchen kleineren Maßnahmen die Akzente gesetzt werden sollten.

Die Landesregierung werde, wenn es bei der vorgeschlagenen Kürzung bleibe, darauf achten, daß bei den kleineren Maßnahmen nicht bei den Radwegen an Landesstraßen, sondern beim Umbau von Ortsdurchfahrten gespart werde. Es mehrten sich nämlich die Beispiele, wonach Umbauten wieder rückgängig gemacht würden, da sich die Bevölkerung über den dadurch gestiegenen Lärm beschwert habe.

Die Entscheidungszuständigkeit über die Unterhaltungsmaßnahmen und den Um- und Ausbau solle weiterhin bei den Landschaftsverbänden bleiben. Deshalb werde das Ministerium mit diesen die Gespräche führen.

Abgeordneter Harbich (CDU) bittet den Minister, in den Gesprächen mit den Landschaftsverbänden auch auf den "Luxusstandard" beim Bau von Lärmschutzwänden an Autobahnen und großen Straßen einzugehen. Er meine, daß hier des Guten zuviel getan werde.

Abgeordneter Dreyer (CDU) sagt, er wolle den Minister darin bestärken, das Rückbauprogramm unter die Lupe zu nehmen. Auch ließen sich sicher viele Maßnahmen angesichts der knappen Haushaltsmittel schrittweise verwirklichen. Projekte wie die Ortsumgehung Eilshausen und die Königsbrücke in Löhne könnten weniger aufwendig ausgeführt werden.

In bezug auf die UA-III-Mittel habe er davon erfahren, daß Herr Scholle 58jährige Mitarbeiter in Briefen gefragt habe, ob sie nicht schon in den Ruhestand treten wollten. Aufgrund der Tatsache, daß schon für den Bau von Straßen kein Geld vorhanden sei, befürchte dieser offenbar, daß für die Planungen erst recht keine Mittel mehr zur Verfügung gestellt würden. - Derartige Aktionen sollten so schnell wie möglich beendet werden, denn dadurch würden die Mitarbeiter nur demotiviert.

Minister Kniola antwortet Herrn Harbich, die Überprüfung der Standards habe er sich schon vorgenommen. Sicherheitsstandards und sicherheitsrelevante Umbauten dürften jedoch nicht zurückgestellt werden.

Verkehrsausschuß
39. Sitzung

21.10.1993
zi-Ig

Herrn Dreyer erwidert er, beide Landschaftsverbände seien über die Verstetigung der UA-III-Mittel informiert worden. Herr Scholle könne seine Briefe deshalb nur vor Kenntnisnahme dieser Information geschrieben haben.

Die UA-III-Mittel würden in dieser Höhe benötigt, denn zum einen müßten für den Fall, daß die Höhe der Mittel für den Fernstraßenbau nach dem Jahr 2000 dramatisch wieder ansteige, planrechtlich abgesicherte Baumaßnahmen vorrätig sein. Zum anderen hege er die große Hoffnung, daß nicht der gesamte für die "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" von Bonn vorgesehene Betrag tatsächlich ausgegeben werde. Gegenwärtig sei ein regelmäßiger deutlicher Rückfluß von Mitteln zu verzeichnen. Allein im Freistaat Sachsen würden alle zur Verfügung gestellten Mittel ausgegeben.

Abgeordneter Böse (SPD) sichert dem Minister die volle Unterstützung seiner Fraktion zu und spricht sich dafür aus, daß der Ausschuß an die Landschaftsverbände dringend appelliere, das Straßenbaupersonal nicht abzubauen. Wie er aus dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe gehört habe, sei dort beabsichtigt, die Abteilung Straßenbau um etwa 500 Beschäftigte zu reduzieren, da die enorm gestiegenen Ausgaben für die Sozialhilfe keinen Spielraum mehr ließen. Dies hätte gravierende Auswirkungen auf die sorgfältige Planung von Straßen, die sowohl der Bund als auch das Land bauen wollten. Die UA-III-Mittel müßten daher unverändert vom Land zur Verfügung gestellt werden.

2 Situation der Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen - Potentiale, Konkurrenzsituation in Europa, landespolitische Möglichkeiten zur Förderung der Binnenschifffahrt

Vorsitzender Jaax teilt mit, daß dieser Tagesordnungspunkt auf Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN behandelt werde.

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola trägt vor:

An den Verkehrsleistungen der Verkehrsträger Bahn, Lkw und Binnenschiff ist die Binnenschifffahrt mit etwa einem Viertel beteiligt. Für Nordrhein-Westfalen hat die Binnenschifffahrt besondere Bedeutung, denn fast die Hälfte der Güter,