

Verkehrsausschuß

Protokoll

56. Sitzung (nicht öffentlich)

12. Januar 1995

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 16.15 Uhr

Vorsitzender: Abgeordneter Jaax (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

**1 Gesetz über die Bereitstellung, den Betrieb und die Finanzierung
des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen
(ÖPNV-Gesetz NW)**

Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 11/5155

in Verbindung damit:

**Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennah-
verkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personen-
nahverkehrs (Regionalisierungsgesetz NW)**

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/7847
Vorlagen 11/3360, 11/3383
Ausschußprotokoll 11/1411

1

Allgemeine Aussprache mit Minister Kniola.

Im Laufe der Diskussion wird der Gesetzentwurf der Fraktion der GRÜNEN zurückgezogen.

Die Fraktionen kommen überein, ihre Änderungsanträge rechtzeitig vor der abschließenden Beratung am 9. Februar 1995 untereinander auszutauschen.

2 Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/7738
Zuschrift 11/3589

5

Allgemeine Aussprache mit Minister Kniola und weiteren Vertretern des Ministeriums.

Der Ausschuß kommt überein, den Gesetzentwurf in den Plenarsitzungen im März zu verabschieden.

3 Zeitlich vorgezogene Netzschlüsse im Autobahnbau für das Ruhrgebiet

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/7307 (2. Neudruck)
Vorlagen 11/3193, 11/3364

9

Nach kurzem Bericht des Ministers Kniola wird der Antrag mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und des Vertreters der F.D.P. abgelehnt.

4 Verkehrsmanagement durch Telematiksysteme

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/6646
Vorlagen 11/2843, 11/3053

10

Nach Diskussion mit Minister Kniola kommt der Ausschuß auf Vorschlag des Abgeordneten Herder (SPD) überein, den Antrag wieder zu behandeln, wenn das Thema Telematiksysteme wieder aktuell wird.

5 Auch in Zukunft: Mit dem Auto in die Stadt

Antrag der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/6647

12

Nach kurzer Diskussion wird der Antrag gegen die Stimme des Vertreters der F.D.P. abgelehnt.

Zum Berichterstatter wird Abgeordneter Jaax (SPD) benannt.

**6 Besserer Verkehrsfluß durch die Einführung von zusätzlichen Sonder-
spuren**

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 11/7713
Vorlage 11/3450

13

Nach Diskussion mit Minister Kniola kommt der Ausschuß überein, zu dem Antrag eine gemeinsame Beschlußempfehlung zu erarbeiten.

7 Einsatz des VT 610 "Pendolino" auf der Eifelstrecke Köln - Euskirchen - Trier

Zuschrift 11/3898

Auf Antrag der Fraktion der F.D.P.

16

Der Ausschuß nimmt einen Bericht Minister Kniolas zur Kenntnis.

8 Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 1994

Vorlage 11/3483

Auf Antrag der Fraktion der CDU

17

LMR Schäfer (MSV) erstattet Bericht. Daran schließt sich eine Diskussion mit Minister Kniola an.

9 Semesterticket und Parkraumbewirtschaftung an den Hochschulen

Auf Antrag der Fraktion der CDU

20

GL'in Dr. Kramme (MWF) erstattet einen Zwischenbericht. Daran schließt sich eine Diskussion mit Minister Kniola an.

10 Entwurf einer Verordnung zur Änderung von Verordnungen über die Bestimmung zuständiger Behörden nach dem Gefahrguttransportrecht und dem Gesetz zu dem Übereinkommen über sichere Container

Vorlage 11/3548

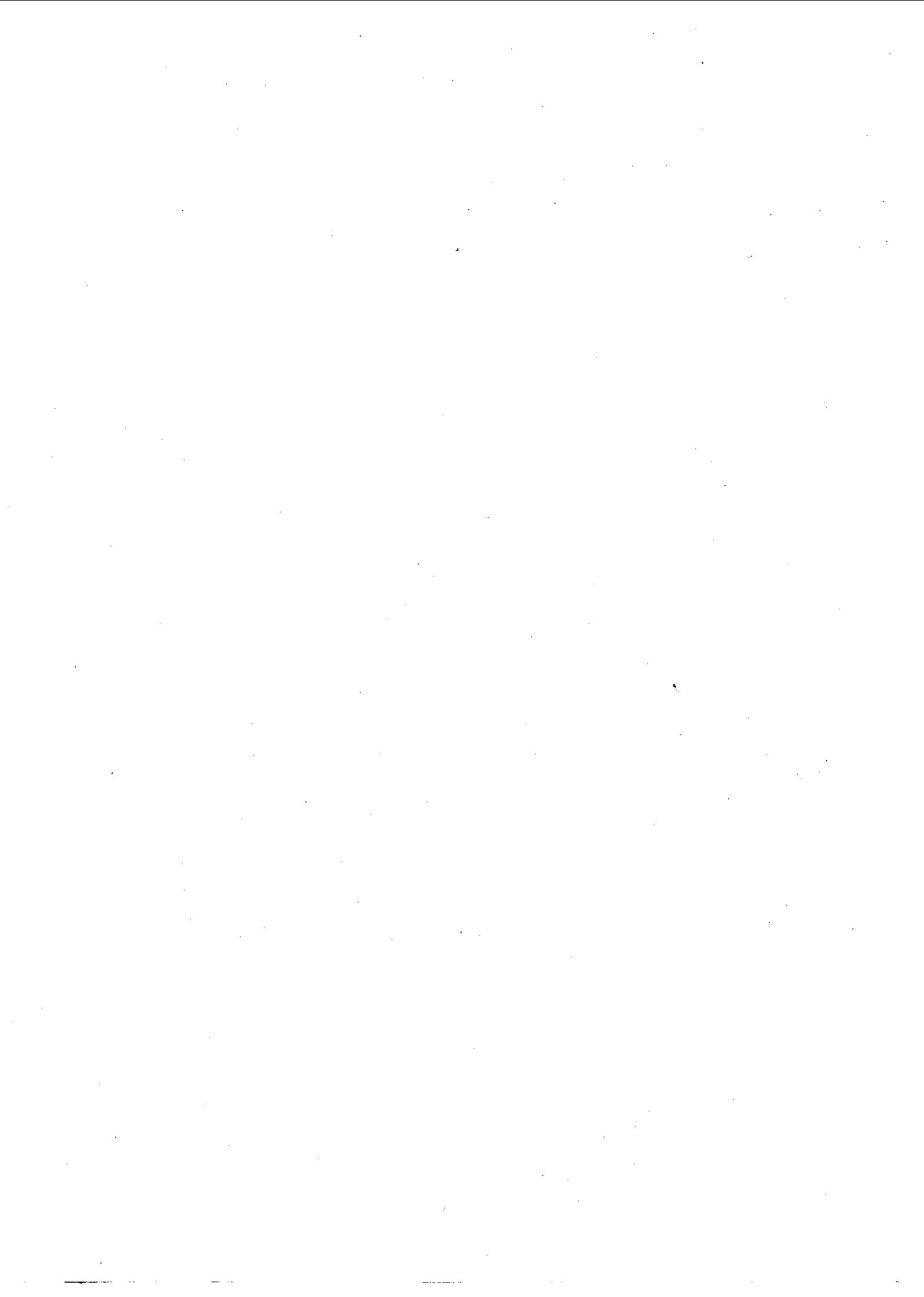
Ohne Diskussion wird das Benehmen hergestellt.

11 Berichtigung zu APr. 11/1438

24

Nächste Sitzung: 9. Februar 1995

* * *



56. Verkehrsausschuß

12.01.1995

Minister Kniola versichert Herrn Wächter, niemand in der Landesregierung denke daran, die Fördersätze für die Aufgabenträger zu verändern. Es bleibe bei den gegenwärtigen Fördersätzen. Das Verhältnis zwischen Landes-, Bundes- und kommunaler Leistung sei in der Landesregierung nicht strittig. Zu der Forderung, die vom Städtetag vorgetragen worden sei, könne er nicht ja sagen. Wenn das Begehren der CDU-Fraktion aber sei, das, was bisher in Richtlinien fixiert sei, mit Gesetzesrang zu versehen, sei er gern bereit, darüber nachzudenken.

2 **Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen**

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/7738
Zuschrift 11/3589

Vorsitzender Jaax schickt voraus, der Ausschuß sollte sich auch zu der Entwicklung eine Meinung bilden, daß einige Städte vor die Verwaltungsgerichte gezogen seien, um die Beteiligung der Straßenbaulastträger an den Kosten für die Einleitung der Schmutzwässer von Bundes- und Landesstraßen in die städtischen Kanäle zu erreichen.

Abgeordneter Hemmer (SPD) greift diesen Aspekt auf, verweist auf die Zuschrift 11/3589 der kommunalen Spitzenverbände und richtet an den Minister die Bitte, dem Ausschuß die Frage, ob es nicht möglich sei, daß sich die Landschaftsverbände bzw. der Bund an diesen Kosten sowie an denjenigen für die Unterhaltung der Kanäle, die bisher von den Kommunen allein getragen würden, beteiligten, bis zur nächsten Ausschußsitzung schriftlich zu beantworten.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) stellt in diesem Zusammenhang fest, nach § 9 Abs. 3 des Gesetzentwurfs müßten sich die Straßenbaulastträger einmalig, nicht dauerhaft an den Kosten beteiligen, wie das bei allen Bürgerinnen und Bürgern der Fall sei, die Abwässer dauerhaft einleiteten. Die Landschaftsverbände könnten sich damit der Verantwortung entziehen, die Kosten blieben bei den Kommunen hängen. Die Bürger müßten sich zu Recht fragen, weshalb sie hier ungleich behandelt würden.

56. Verkehrsausschuß

12.01.1995

Sie fragt, ob Haltestelleneinrichtungen des ÖPNV außerhalb von Ortsdurchfahrten vom Werbeverbot nach § 28 des Gesetzentwurfs ausgenommen werden könnten.

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola erwidert Frau Nacken, ihr Vergleich hinke, denn die Bürger beteiligten sich nicht an den Investitionskosten für den Abwasserkanal. Aufgrund der Übernahme dieser Kosten werde der Straßenbaulastträger von den Gebühren für die Einleitung befreit.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) hält dagegen, im Zusammenhang mit dem Tatbestand der Straßenfläche investiere die Kommune für den Bau der Straße und die Entwässerungsanlage. Die Kosten blieben auf jeden Fall bei der Kommune hängen.

Minister Kniola fährt fort, es gehe nur um die Verteilung innerhalb der kommunalen Familie, nicht um das Verhältnis Landeskasse zu kommunaler Kasse. Die Beteiligung der Landschaftsverbände würde den Mechanismus auslösen, daß nicht mehr die betroffene Kommune, sondern über die Landschaftsverbandsumlage ein nicht genau definierter Kreis von Kommunen die Kosten zu übernehmen hätten. Eine nicht unerhebliche Zahl von Prozessen richte sich im übrigen gegen die Entwässerung für die Bundesfernstraßen. Diese entzögen sich aber jeglicher Gesetzgebung des Landes. - Er sichert dem Ausschuß zu, ihm den Sachverhalt mit Zahlen und Fallbeispielen schriftlich zu erläutern.

Abgeordneter Hardt (CDU) bestätigt das Argument hinsichtlich der Landschaftsverbandsumlage, bittet aber, das Thema auch unter dem Gesichtspunkt der Kostengerechtigkeit zu betrachten, denn der Bürger müsse auch Kanal- und Straßenanliegerkosten bezahlen. Er müsse Klarheit darüber haben, was sein Anteil ausmache.

Abgeordneter Jaax (SPD) fügt hinzu, von einigen Kommunen sei das Argument vorgebracht worden, sie müßten für einen großen Teil einer Landesstraße die Entwässerungskosten tragen, von der Straße profitiere aber die Nachbarstadt überproportional. Dies stelle eine weitere Ungleichbehandlung dar.

Ministerialdirigent Ley (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) legt dar, das neue Gesetz solle nur für die Herstellung, Erneuerung und Verbesserung der neuen Abwasseranlagen gelten. Die Probleme seien bei den bisherigen Regelungen aufgetreten.

56. Verkehrsausschuß

12.01.1995

Bis vor etwa zehn Jahren seien für sämtliche Landesstraßen und Bundesfernstraßen Vereinbarungen nach den Ortsdurchfahrtsrichtlinien getroffen worden, wonach sich im Fall der Landesstraßen der Landschaftsverband an den Erstellungskosten praktisch des gesamten Kanals beteilige. Die Gemeinden hätten für den Bau des Kanals nur einen geringen Anteil zahlen müssen. Wegen dieser Überfinanzierung hätten die Gemeinden auf die Gebühr verzichtet. Dies sei für beide ein gutes Geschäft gewesen.

Von Alters her gebe es aber auch Straßen, für die keine vertragliche - ohnehin keine gesetzliche - Regelung geschaffen worden sei. In diesen Fällen hätten die Landschaftsverbände das Abwasser eingeleitet, ohne etwas dafür zu bezahlen, und hier sei das Ministerium auch der Meinung, daß eine gerechte Regelung geschaffen werden müsse. Musterprozesse gebe es nun in solchen Fällen, in denen keine Vereinbarungen geschlossen worden seien. An die Städte Düsseldorf und Bielefeld hätten die unterlegenen Landschaftsverbände unter Vorbehalt - ohne Anerkennung einer Rechtsverpflichtung - gezahlt.

Es gelte nun, über den Gesetzestext für die neuen Anlagen zu diskutieren. Wenn gefordert werde, daß von den Landschaftsverbänden Einleitungsgebühren bezahlt würden, sei die bisherige Höhe der Beteiligung an den Kosten für den Bau des Kanals ausgeschlossen. Dies käme den Gemeinden nicht gerade entgegen; aus der vom Minister angekündigten Zusammenstellung werde dies hervorgehen. Da in die laufenden gerichtlichen Verfahren ohnehin nicht eingegriffen werden könne, sollte der Ausschuß deren Ausgang abwarten.

Abgeordneter Langen (CDU) bittet, zu den weiteren Auswirkungen des Gesetzesentwurfs wie Verfahrensbeschleunigung Stellung zu nehmen und zu überprüfen, ob die Festlegung des Endes einer Ortsdurchfahrt analog dem Bundesfernstraßengesetz geregelt werden könnte.

Minister Kniola antwortet, im Planungsvereinfachungsgesetz des Bundes befinde sich für die Bundesfernstraßen eine Regelung im Bereich des Widerspruchsverfahrens, die zur Verfahrensbeschleunigung beitrage. Nach dem dafür maßgeblichen Verwaltungsverfahrensgesetz, einem Bundesgesetz, seien Einschränkungen der Rechtsmittelfolgen nur durch Bundesgesetz möglich. Durch ein Landesgesetz könne deshalb die von Herrn Langen gewünschte Beschleunigung nicht erzielt werden. Allerdings sei im Bundesrat ein Antrag des Freistaates Bayern beschlossen worden, durch Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes eine Landesregelung zu ermöglichen.

56. Verkehrsausschuß

12.01.1995

Leitender Ministerialrat Ketteniß (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) erklärt zur Festlegung des Endes einer Ortsdurchfahrt, dies sei sowohl im Bundesfernstraßengesetz als auch im Straßen- und Wegegesetz des Landes eindeutig definiert. Der Unterschied bestehe darin, daß die Begrenzung der Ortsdurchfahrten bei den Bundesfernstraßen weitergehend sei.

Bei den Landesstraßen sei Ortsdurchfahrt derjenige Teil, der innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslage liege, der auch der Erschließung diene. Bei den Bundesstraßen gelte die gleiche Definition, hier gebe es aber zusätzlich Bereiche in den Ortsdurchfahrten, die nicht der Erschließung, aber der mehrfachen Verknüpfung des nachgeordneten Netzes dienten. Die Ortsdurchfahrt einer Bundesstraße reiche also über den Erschließungsbereich hinaus, sie könne länger sein als die einer Landesstraße in vergleichbarer Lage. Bei Umstufung einer Bundesstraße zu einer Landesstraße würde der Bereich, der der Verknüpfung diene, in die Baulast des Landschaftsverbandes, nur der Erschließungsbereich in die der Stadt fallen.

Ministerialrat Reschke (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) antwortet auf Frau Nackens Frage nach der Zulassung von Werbung an Wartehäuschen außerhalb geschlossener Ortschaften, dieser Aspekt sei bei der Erarbeitung des Gesetzentwurfs überlegt worden. Man sei aber zu dem Ergebnis gekommen, daß auch Werbung außerhalb geschlossener Ortschaften die Autofahrer ablenke und deshalb gefährlich sei. Wie jede andere Werbung müsse sie dem Werbeverbot unterliegen.

Abgeordneter Jaax (SPD) bezeichnet diese Auffassung als etwas wirklichkeitsfremd, denn der geordnete Betrieb einer gewarteten Werbetafel wäre dem "wildem" Plakatieren auf jeden Fall vorzuziehen. Außerdem seien die Tafeln für die Städte und Gemeinden unter Umständen kostenfrei und üblicherweise beleuchtet. Darüber sollte im Ministerium noch einmal nachgedacht werden.

Abgeordneter Herder (SPD) fragt Herrn Ley, wann die Gerichtsurteile von Düsseldorf und Bielefeld rechtskräftig würden. Der Landtag sollte nämlich nicht ein Gesetz ändern, das er aufgrund der Urteile alsbald wieder reformieren müßte.

Im Hinblick auf die Kosten für die Straßenentwässerung erwähnt er die in Planung befindliche L 418. Die Stadt Wuppertal müßte für die Entwässerung dieser völlig anbaufreien Straße Gebühren an den Wupperverband, den Träger der Kläranlage, entrichten. Auch wenn die Stadt Wuppertal großes Interesse an dieser Straße habe, frage er als ehemaliges Mitglied des Rates der Stadt Wuppertal, ob die Entrichtung der Gebühr richtig sei oder ob das Ganze nicht Egoismus seitens des Landes sei.

MD Ley (MSV) erwidert, er sei davon überzeugt, daß die Stadt Wuppertal hinsichtlich der Einleitung der Abwässer Verträge geschlossen habe. Außerdem wisse er sicher, daß auch der Landschaftsverband Rheinland Mitglied des Wupperverbandes sei und Gebühren bezahle.

3 Zeitlich vorgezogene Netzschlüsse im Autobahnbau für das Ruhrgebiet

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der F.D.P.
Drucksache 11/7307 (2. Neudruck)
Vorlagen 11/3193, 11/3364

Auf Bitte des **Abgeordneten Hunger (SPD)** teilt **Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola** zum Stand der Ilvericher Rheinquerung der A 44 mit, der Bundesverkehrsminister habe dankenswerterweise klargestellt, daß es keine Untertunnelung geben werde, sondern daß es bei dem bleibe, was unter Minister Zöpel Beschlußlage der Landesregierung und unter Minister Krause Beschlußlage der Bundesregierung gewesen sei: ein Bauprojekt in Höhe von 650 Millionen DM mit Brücken, zwei Tunnel und Tieflagen zwischen A 57 und dem Flughafenanschluß. Es dürfe damit gerechnet werden, daß das Verfahren ordnungsgemäß weitergeführt werden könne.

Das Verfahren bei den Bundesfernstraßenmitteln sei hingegen unbefriedigend, wenngleich das Land profitiert habe. Nachdem die Mittel für Nordrhein-Westfalen dramatisch gekürzt worden seien, habe das Land Ende 1994 noch 128 Millionen DM als Ausgleich übernehmen können. Erfreulicherweise habe der Bundesverkehrsminister bei den Finanzplanungsgesprächen die für Nordrhein-Westfalen beabsichtigten Kürzungen um 93 Millionen DM gemildert, weil eine Reihe von CDU-geführten Ländern nicht in der Lage seien, ihre Mittel zu verbauen. Die Anpassung sei aber nach wie vor unzureichend. Er gehe davon aus, daß Nordrhein-Westfalen auch 1995 vom Mittelausgleich profitiere, und werde alles daransetzen, daß Vorratsplanungen vorhanden seien, um das Geld verausgaben zu können.