

Verkehrsausschuß

Protokoll

7. Sitzung (nicht öffentlich)

31. Januar 1991

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 16.20 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 1991 (Haushaltsgesetz 1991)

Drucksache 11/800

Vorlagen 11/230, 11/248, 11/274, 11/275

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

2 - 22

Der Ausschuß befaßt sich im ersten Durchgang mit dem Haushaltsplanentwurf 1991. Vertreter des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr beantworten Fragen der Abgeordneten.

**2 Aufstellung des ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplans
hier: Anmeldung neuer Maßnahmen durch das Land
Nordrhein-Westfalen zur Untersuchung und
Bewertung**

Vorlage 11/295

22 - 28

Abgeordneter Dreyer (CDU) schlägt Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen vor, die dem Bundesverkehrsminister zur Untersuchung und Bewertung nachgemeldet werden sollen. Daran schließt sich eine Diskussion mit Vertretern des Ministeriums an.

**3 Beteiligung der Fachausschüsse des Landtags
in EG-Angelegenheiten**

Entwurf einer Entschließung des Rates für den Aufbau eines europäischen Netzes für den kombinierten Verkehr
EG-Vorlage 11/17

29

Der Ausschuß nimmt den Entwurf zur Kenntnis.

Nächste Sitzung: 28. Februar 1991

Abgeordneter Dreyer (CDU) fügt hinzu, ihm sei von seinem Fraktionsvorsitzenden bekannt, daß die Vorsitzenden der CDU-Fraktion, der F.D.P.-Fraktion und der SPD-Fraktion beabsichtigten, am 22. Februar 1991 in einem gemeinsamen Gespräch herauszufinden, wo Konsens zum Haushalt möglich sei. Da daran anschließend alle Fraktionen untereinander noch einmal beraten müßten, gehe er davon aus, daß der Termin sowohl für die abschließende Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses als auch für die nächste Sitzung des Verkehrsausschusses verlegt werden müßte.

Vorsitzender Jaax spricht sich dafür aus, an dem Termin 28. Februar 1991 festzuhalten.

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1991 (Haushaltsgesetz 1991)

Drucksache 11/800

Vorlagen 11/230, 11/248, 11/274, 11/275

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola führt aus:

Wir haben die für die neue Bundesregierung beschlossene Koalitionsvereinbarung auf die Frage hin abgeklopft, welche finanziellen Konsequenzen auf den Haushalt des MSV abzusehen sind. Auch für Ihre fraktionsinternen Beratungen müssen Sie wissen, was aufgrund des Bundeshaushalts möglicherweise auf uns zukommt. Ich beginne mit den Bundesfinanzhilfen für den kommunalen Straßenbau.

Von den GVFG-Mitteln für den kommunalen Straßenbau, die nach der jetzigen Regelung im GVFG den alten Bundesländern zustehen, sollen jährlich 200 Millionen DM in die neuen Bundesländer umgelenkt werden. Das Land Nordrhein-Westfalen erhält nach dem jetzigen Aufteilungsschlüssel des GVFG einen Anteil von 25,67 % der für den kommunalen Straßenbau insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel. Bei einer Umlenkung von 200 Millionen DM würde dies für Nordrhein-Westfalen einen Rückgang von jährlich 51,3 Millionen DM bedeuten.

Im Hinblick auf den Haushalt 1991 ist dies nicht so gravierend; für diese Umschichtung muß das GVFG geändert werden, und dafür ist die Zustimmung des Bundesrats erforderlich. Ob die Minderung schon 1991 Platz greift, ist noch nicht absehbar, ich wollte sie aber schon jetzt erwähnen. Wenn es bei diesen Beschlüssen bleibt und wenn keine andere große Finanzquelle aufgetan wird, werden wir uns in den Folgejahren darauf einrichten müssen.

Zum Ausbildungsverkehr! Nach der Koalitionsvereinbarung sollen die bisherigen Ausgleichsleistungen des Bundes an Verkehrsgesellschaften nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes mit Mehrheitsbeteiligung des Bundes entfallen. Die Umsetzung dieser Absichtserklärung ist nur möglich, wenn das Personenbeförderungsgesetz geändert wird - auch dieses Gesetz ist ein zustimmungspflichtiges Gesetz -, oder wenn es dem Bund gelingt, sich von seinen Mehrheitsbeteiligungen zu trennen. Auf das Land kämen dann Mehrbelastungen von jährlich bis zu 80 Millionen DM beim Ausbildungsverkehr und bis zu 18 Millionen DM bei den Ausgleichsleistungen nach dem Schwerbehindertengesetz zu.

Es ist zwar richtig, daß möglicherweise § 45 a PersBefG geändert werden muß, prinzipiell ist aber auch der folgende Weg möglich, der sich in der Tendenz abzeichnet: In Nordrhein-Westfalen sind die Bahnbusgesellschaften regionalisiert. Dies wird vom Bund offensichtlich zum Anlaß genommen, daß er sich für die Zahlung nach § 45 a und nach dem Schwerbehindertengesetz nicht zuständig fühlt, sondern aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Veränderungen das Land in die Pflicht nimmt. Eine Entscheidung der Deutschen Bundesbahn könnte hier durchaus zu erheblichen finanziellen Belastungen des Landes führen.

Zu den Strukturhilfemitteln! Diese haben immer unter dem Vorbehalt gestanden, daß sie in bestimmten Abständen - erstmals ab 1. Januar 1992 - zu überprüfen sind. Auf den Haushalt 1991 hat dies keine Auswirkungen, aber mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit werden uns die 756 Millionen DM ab 1992 nicht mehr zur Verfügung stehen. Da wir eine Reihe von Vorhaben, die über mehrere Jahre finanziert werden, in Strukturmitteltiteln haben, hat der Finanzminister die Kabinettskollegen schon jetzt gebeten zu prüfen, ob sie darauf eingerichtet sind, die jeweiligen Vorhaben mit eigenen Haushaltsmitteln durchzufinanzieren, oder ob es wegen der nichtgesicherten Anschlußfinanzierung im Haushalt 1991 Konsequenzen geben muß. Nach der Prüfung im einzelnen werde ich Ihnen die Liste der Vorhaben überreichen. Insbesondere ist mit dem Bund noch zu klären, ob seine maßnahmenbezogene Finanzierungszusage gilt, wenn sich der Betrag 756 Millionen DM verändert,

Verkehrsausschuß
7. Sitzung

31.01.1991
zi-mm

und ob auch einzelne Maßnahmen, bei denen man sich darauf verständigt hatte, sie in Tranchen zu finanzieren, in den Folgejahren durch den Bund weitergefördert werden. Es kann sein, daß der Bund diese Fragen nicht prinzipiell, sondern bezogen auf einzelne Vorhaben beantwortet. Aus dem Bereich des MSV wären 66 Vorhaben, davon 54 aus dem Bereich Verkehr für insgesamt 70 Millionen DM, betroffen.

Zum Bundesfernstraßenbau! Ursprünglich war den Ländern avisiert worden, daß die für den Bundesfernstraßenbau vorgesehenen Mittel in Höhe von 6,97 Milliarden DM auf rund 7,3 Milliarden DM erhöht werden. Nach der Koalitionsvereinbarung wird aber 1 Milliarde DM zugunsten des Beitrittsgebiets umgeschichtet. Noch ist unklar, ob sich die Umschichtung auf die 6,97 oder auf die 7,3 Milliarden DM bezieht. Das ist ein erheblicher Unterschied, der bei uns eine Reihe von baulichen Maßnahmen betreffen würde. Da 80 % aller Bundesfernstraßenmittel dieses Jahr und die folgenden Jahre an den Bau der A 59 in Duisburg, der A 42 - Rheinquerung - in Duisburg und der Brücke Rodenkirchen gebunden sind, kann von einer indirekten Wirkung im Tatsächlichen und einer indirekten Wirkung im Finanziellen gesprochen werden. Eine unmittelbare Wirkung auf den Landeshaushalt ergäbe sich zudem, da weniger Mittel Konsequenzen auf die UA III-Mittel hätten.

Ich bitte um Ihr Verständnis dafür, daß ich nicht an der ganzen Sitzung teilnehmen kann, denn ich muß gleich vor dem Verein "Pro Ruhrgebiet" referieren. Es schien mir aber doch wichtig, wenigstens dies zu Beginn Ihrer Haushaltsberatungen vorzutragen. Ich wollte hier kein Horrorszenario aufzeigen oder ein Schwarzer-Peter-Spiel spielen, sondern Ihnen ins Bewußtsein heben, was infolge der deutschen Einheit auf unseren Haushalt zukommt.

Herr Kollege Dreyer, Sie haben eben von einem Ergänzungshaushalt gesprochen. Mit der Frage, ob es einen Ergänzungs- oder Nachtragshaushalt gibt, hat sich das Kabinett noch nicht befaßt.

Ich glaube, daß Bund und Land vor einer außergewöhnlichen geschichtlichen Situation stehen, und wir müssen uns gemeinsam bemühen, dem Rechnung zu tragen. Das kann aber nicht durch eine Fixierung auf einen starren Fahrplan geschehen. Ich weiß, daß einerseits dem Parlament sehr daran gelegen ist, nicht mit Ergänzungs- und Nachtragshaushalten zu arbeiten; solche Haushaltsberatungen sind unbefriedigend. Andererseits ist es der Wunsch vieler nachgeordneter Einrichtungen, vor allem in den Städten und Gemeinden, Klarheit zu haben, da sie in ihrer Finanzdisposition von dem abhängig sind, was für den Landeshaushalt entschieden wird.

Landesregierung und Parlament sollten alle Anstrengungen unternehmen, um die Inhalte den Zeitumständen entsprechend auszufüllen. Ich bin sehr dankbar dafür, daß sich die SPD-Fraktion, die CDU-Fraktion und die F.D.P.-Fraktion - vielleicht kann sich die Fraktion der GRÜNEN anschließen - bereit erklärt haben, zu gemeinsamen Verabredungen zu kommen.

Abgeordneter Dreyer (CDU) betont, nicht zuletzt zugunsten der Gemeinden sollten die Fakten in einer Ergänzungsvorlage von vornherein auf den richtigen Weg gebracht werden.

Im Hinblick auf die zusätzliche Milliarde für den Bundesfernstraßenbau, die in die neuen Bundesländer fließen solle, bitte er um Abklärung, ob die neuen Bundesländer einen so hohen Betrag verbauen könnten. Falls dies möglich sei, leuchte ein, daß die Altländer hier nicht Widerstand leisten dürften. Wie er aber kürzlich in der Zeitung gelesen habe, habe der Bundesfinanzminister 8 Milliarden DM zurückerhalten, die als Investitionen hätten ausgegeben werden sollen.

In bezug auf die Strukturhilfemittel seien auf der einen Seite im Vorjahr Verpflichtungsermächtigungen eingegangen worden, andererseits seien 1989 in Nordrhein-Westfalen 250 Millionen DM Haushaltsreste entstanden. Falls 1990 ebenfalls Haushaltsreste in dieser Höhe entstanden seien und 1991 Haushaltsreste entstehen würden, könnte der Minister über die Bewirtschaftung der Haushaltsreste für Ausgleich sorgen. Hier müßte ein gewisser Spielraum vorhanden sein.

Minister Kniola wiederholt, im Hinblick auf die Strukturhilfemittel müsse mit dem Bund noch geklärt werden, ob die Zusage für projektgebundene Finanzierungen über 1992 hinaus aufrechterhalten werde, oder ob diese Finanzierungen gekappt würden. Strukturhilfemittel, die nicht verausgabt worden seien, seien durch Bewilligung gebunden und übertragen und insofern keine Reste.

Im Hinblick auf die Umschichtung von 1 Milliarde DM für den Bundesfernstraßenbau hegten die Altländer die Hoffnung, daß es dazu aufgrund des tatsächlichen Mittelabflusses im Beitrittsgebiet nicht komme. Der Bundesfinanzminister habe hierzu unmißverständlich erklärt, daß die Umschichtung gelte und daß nicht verbrauchte Mittel in seine Tasche zurückfließen, nicht aber in die Altländer zurückgeschichtet

würden. Seiner, Kniolas, Meinung nach sei dies nicht in Ordnung, denn wegen der geringen Administrationsmöglichkeiten in den neuen Ländern dürften weder die Altländer noch der Bund dazugewinnen. Vielmehr sollte das Vermögen angehäuft werden, um es dann, wenn die Administrationsmöglichkeiten vorhanden seien, ausgeben zu können. 1 Milliarde DM für die Verkehrsinfrastruktur der neuen Länder sei bei einem Bedarf von 127 Milliarden DM ohnehin ein Tropfen auf den heißen Stein.

Abgeordneter Böse (SPD) spricht sich dafür aus, daß für den Fall, daß 1 Milliarde DM von den Investitionen im Bundesfernstraßenbau in die neuen Bundesländer umgeschichtet würden, alle Bundesländer zusammen zu erreichen suchen sollten, daß die nicht verbauten Mittel in die Länder zurückfließen, in denen Bedarf sei, nicht aber zum Bundesfinanzminister.

In der Öffentlichkeit werde immer wieder behauptet, es gebe keine größeren neuen Maßnahmen. Die laufenden Maßnahmen seien finanziell aber schon so aufwendig, daß in den kommenden Jahren nicht weniger Mittel nötig würden. Außerdem müßten die vorhandenen Straßen, die in die Jahre gekommen seien, gepflegt werden, damit sie eines Tages nicht völlig neu gebaut werden müßten.

Abgeordneter Dreyer (CDU) merkt zum GVFG an, daß in der Koalitionsvereinbarung zugesagt worden sei, daß die Plafonierung überprüft werde. Für die Sanierung der kommunalen Straßen in den neuen Bundesländern seien 30 Milliarden DM notwendig. Da aus dem GVFG 620 Millionen DM auf die Länder entfielen, könne sich jeder ausrechnen, wie lange saniert werden müsse. Der Ausschuß sollte deshalb daran interessiert sein, den Plafond für den Straßenbau und den ÖPNV aufzuheben und nach Möglichkeit die alte Regelung wieder einzuführen.

Einzelberatung der Kapitel des Einzelplans 15

Abgeordneter Meyer (Westerkappeln) (F.D.P.) teilt mit, seine Kollegin Frau Thomann-Stahl kritisiere, daß im Gegensatz zu früher die Ansätze des Vorjahres im Erläuterungsband nicht ausgewiesen seien. Dies würde die Arbeit unnötig erschweren.

Abgeordneter Dreyer (CDU) sagt, er trete der Kritik Frau Thomann-Stahls bei. In den vergangenen Jahren habe das Ministerium ausführliche Vergleichsmöglichkeiten und Erläuterungen zu einzelnen Positionen vorgelegt, dieses Mal müsse man die Vergleiche mühsam selbst anstellen.

Staatssekretär Dr. Nehrling (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) hält dagegen, dies treffe nicht zu, die vorjährigen Ansätze seien im Erläuterungsband (Vorlage 11/230) ausgewiesen.

Zu Kapitel 15 021 Tit. 883 12 und 883 13

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) bittet, diese Positionen nach einzelnen Baumaßnahmen aufzuschlüsseln.

StS Dr. Nehrling erklärt, diese Titel stünden im Zusammenhang mit den auf Seite 170 des Haushaltsplans 1991 aufgeführten Maßnahmen. In den Listen der Landschaftsverbände seien sie davon unabhängig, ob sie aus Strukturhilfemitteln oder aus Landesmitteln finanziert würden, aufgeführt.

Ministerialdirigent Ley (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) ergänzt, die Mittel für Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Millionen DM Gesamtkosten je Maßnahme würden bei den Landschaftsverbänden verwaltet. Die Landschaftsverbände führten in einer Liste auf, wie viele Strukturhilfemittel eingeplant seien. Das Ministerium erhalte diese Liste zur Kenntnisnahme.

In der Vorlage 11/275 seien die großen Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans aufgeführt. Der Anteil der Strukturhilfemittel sei auf der letzten Seite ausgewiesen. Die Einzelmaßnahmen würden Anlage zum Haushalt.

Über die kleinen Baumaßnahmen entschieden die Landschaftsverbände in eigener Zuständigkeit. Der Bund verlange, daß ihm jede einzelne Maßnahme, die mit Strukturhilfemitteln gebaut werde, vorgelegt werde und seiner Zustimmung bedürfe. Das Ministerium könne die Liste der Maßnahmen bis 5 Millionen DM Gesamtkosten bei den Landschaftsverbänden anfordern und dem Ausschuß zur Verfügung stellen, es habe aber keinen Einfluß darauf.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) äußert, ihr gehe es darum zu erfahren, welche verschiedenen Maßnahmen - z. B. Neubau, Rückbau, streckenweiser Ausbau - unter "Um- und Ausbau" fielen.

Abgeordneter Dreyer (CDU) wirft ein, daß über jedes einzelne Projekt in den Bauamtskommissionen beraten werde.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) fragt, ob im Ministerium nicht bekannt sei, um welche Maßnahmen es sich handle.

MD Ley (MSV) erwidert, das Ministerium wisse natürlich, um welche Maßnahmen es sich handle, da es die Anträge auf den Bau von Straßen, die mit Strukturhilfemitteln finanziert würden, dem Bund zuleiten müsse. Welche Maßnahmen gebaut würden, entschieden die Landschaftsverbände als Eigentümer der Straßen in eigener Zuständigkeit.

StS Dr. Nehrling erläutert, im Gegensatz zu allen anderen Bundesländern gebe es in Nordrhein-Westfalen keine staatliche Straßenbauverwaltung in der Mittelinanz. Das Ministerium überweise daher die Straßenbaumittel pauschal den Landschaftsverbänden, und diese verfügten darüber in eigener Zuständigkeit. Während der Diskussion über die Frage, ob die Landschaftsverbände als überkommunale Straßenbauverwaltung

Verkehrsausschuß

31.01.1991

7. Sitzung

zi-mm

abgelöst werden könnten, hätten die Landschaftsverbände argumentiert, daß dann das Land die mit Landesmitteln bezahlten Straßen zurückkaufen müßte.

Die Landesregierung könne die Landschaftsverbände selbstverständlich bitten, die Liste der Maßnahmen bis 5 Millionen DM Gesamtkosten je Maßnahme vorzulegen, und diese der Fraktion der GRÜNEN zuleiten.

Abgeordneter Dreyer (CDU) vertritt die Meinung, daß der Ausschuß dabei bleiben sollte, über die Maßnahmen des Landesstraßenbauprogramms, nicht aber über die kleinen Maßnahmen bis 5 Millionen DM zu beraten. Über letztere solle weiterhin in den Bauamtskommissionen beraten werden, in die der Verkehrsausschuß Mitglieder entsandt habe.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) entgegnet, da sie fünf Jahre Mitglied des Landschaftsverbands Rheinland und Mitglied einer Bauamtskommission gewesen sei, kenne sie das Verfahren. Ihr gehe es lediglich darum zu erfahren, welche Maßnahmen sich hinter den Titeln im Haushaltsplan versteckten. Falls ihr die Landesregierung dies nicht sagen könne, werde sie sich an die Landschaftsverbände oder an die Bauamtskommissionen wenden.

Abgeordneter Dreyer (CDU) verweist auf den Erläuterungsband und macht darauf aufmerksam, daß bezüglich Titel 883 13 im Jahr 1991 nur die Abwicklung der Vorjahresprogramme gewährleistet werde. In Titel 883 12 seien nur 21 Millionen DM eingestellt, 10 Millionen seien neu. Er fragt, ob sichergestellt sei, daß damit Maßnahmen finanziert würden, die 1991 erledigt werden könnten.

StS Dr. Nehrling gibt zur Antwort, falls die Strukturhilfemittel ab 1992 nicht mehr flößen, stelle sich für den Verkehrs- und für den Finanzminister die Frage, wie die Maßnahmen, die ab 1990 begonnen worden seien, aber nur 1991 bedient würden, ausfinanziert werden könnten. Ferner erhebe sich die Frage, ob der Finanzminister 1991 Bewilligungsbescheide für neue Maßnahmen, die 1991 nur anfinanziert werden könnten, für die in den Folgejahre aber keine Mittel mehr zur Verfügung stehen würden, genehmigen werde.

Zu Kapitel 15 021 TG 62

Abgeordneter Meyer (Westerkappeln) (F.D.P.) teilt mit, er habe bezüglich der Finanzierung der Ausbaumaßnahme auf dem Flughafen Münster/Osnabrück eine Anfrage beim Bundeswirtschaftsministerium gestellt und von Staatssekretär Beckmann die Auskunft erhalten, daß die Strukturhilfemittel für die nächsten zwei Jahre für diesen Zweck festgeschrieben würden. Für 1991 seien sie sicher zugesagt worden.

Abgeordneter Böse (SPD) schickt voraus, daß die geplante Baumaßnahme 100 Millionen DM koste, wovon das Land 65 Millionen zuschießen müßte. Wie in der Vergangenheit besprochen, sollte dieser Zuschuß aus den Strukturhilfemitteln in mehreren Jahresraten - 1991 15 Millionen DM - gewährt werden.

Er betont, daß man sich über das 100 Millionen DM-Projekt neu unterhalten müsse, falls diese Vereinbarung nicht gehalten werden könne. Nach dem derzeitigen Stand sei es wohl nicht möglich, 65 Millionen DM aus Landesmitteln zur Verfügung zu stellen. Wenn die Aussage aus dem Bundeswirtschaftsministerium zutreffe, sei das erfreulich, es müsse aber erreicht werden, daß die Maßnahme voll durchfinanziert werde.

Abgeordneter Dreyer (CDU) entgegnet Abgeordnetem Böse, er halte es nicht für vernünftig, schon jetzt eine so weitgehende Aussage zu machen. Zunächst müsse abgewartet werden, wie das Strukturhilfegesetz auf die neuen Bundesländer übergeleitet werde. Es wäre schön, wenn wichtige schon begonnene Einzelmaßnahmen weitergeführt werden könnten. Die Baumaßnahme auf dem Flughafen Münster/Osnabrück würde im übrigen nicht mit Strukturhilfemitteln des Verkehrshaushalts, sondern des Wirtschaftsministeriums finanziert.

Die jetzige Planung des neuen Flughafengebäudes könne nicht mehr groß verändert werden. Falls die SPD-Fraktion eine neue Planung ins Auge fasse, sollte sie bedenken, daß der Bau vielleicht 10 Millionen billiger werden könne, daß aber 15 Millionen DM verschenkt würden, wenn mit der Maßnahme 1991 nicht mehr begonnen würde.

Zu Kapitel 15 470 Tit. 671 20

Abgeordneter Dreyer (CDU) fragt, ob durch Gutachten erhärtet sei, daß für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs 46 Millionen DM mehr erforderlich würden.

StS Dr. Nehrling antwortet, ein wissenschaftliches Institut sei nicht beauftragt worden, die Beträge würden jeweils von den Regierungspräsidenten errechnet, die sie an das Ministerium weiterleiteten.

Der Anstieg habe sich seit Jahren abgezeichnet. Der Schülerverkehr werde nämlich auf den normalen Linienverkehr verlagert, und die Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs hätten nach § 45 a PersBefG einen Anspruch auf Erstattung dieser gemeinwirtschaftlichen Leistung. Wenn künftig die Bundesunternehmen "kommunalisiert" würden, müßten jährlich 80 Millionen DM mehr ausgegeben werden.

Zu Kapitel 15 470 TG 64

Abgeordneter Meyer (Westerkappeln) (F.D.P.) fragt, wie viele Anträge - in Prozent - von Unternehmen positiv beschieden worden seien, wie viele aufgrund der VRR-Verträge weggefallen seien und wie viele Unternehmen des VRR seit 1986 berücksichtigt worden seien.

Ministerialdirigent Hilker (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) legt dar, der Titel sei wesentlich niedriger als in früheren Jahren, weil der Anteil des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr genau ausgerechnet worden sei und in der Titelgruppe 61 aufgeführt werde. Der Betrag 119 Millionen DM für den VRR sei errechnet worden, indem die bisherigen Fahrzeugzuschüsseleistungen des Landes in den ersten zehn Jahren des Verbundes als Durchschnittswert genommen worden seien und dieser in die jährliche vertragliche Leistung aufgenommen worden sei.

Neben der Titelgruppe 64 gebe es einen Titel für die Förderung der Beschaffung von Omnibussen nach dem Bundesgesetz, aus dem alle Anträge auf Bezuschussung hätten befriedigt werden können. Die Titelgruppe 64 stehe im wesentlichen für Schienenfahrzeuge zur Verfügung. Hieraus hätten ebenfalls keine Anträge abgelehnt werden müssen. Die Fördersätze seien allerdings seit Jahren relativ niedrig.

Zu Kapitel 15 470 TG 67

Abgeordneter Meyer (Westerkappeln) (F.D.P.) fragt, welches Unternehmen welchen Betrag erhalte; insbesondere solle auf die Bahnbus-Unternehmen eingegangen werden.

MD Hilker (MSV) antwortet, bisher sei für Bahnbusse kein Betrag in den Haushalt eingestellt. Der Bund habe dafür einen Ansatz von 20 Millionen DM. Falls für Bahnbusse das Land zuständig werden sollte, müßte der Bund diesen Ansatz dem Land übertragen. Darüber herrsche aber zwischen Bund und Land noch Streit.

StS Dr. Nehrling fügt hinzu, falls das Land für die Bahnbusse verantwortlich gemacht würde, würde der Anteil an der allgemeinen Förderung zu Lasten der kommunalen Betriebe sinken. Dagegen würde sich das Land aber heftig zur Wehr setzen.

Zu Kapitel 15 470 TG 69

Abgeordneter Meyer (Westerkappeln) (F.D.P.) verweist auf Seite 110 des Erläuterungsbands und fragt, was mit der Anmerkung "Die restlichen Verpflichtungsermächtigungen sind für kurzfristig in das GVFG-Programm aufzunehmende Maßnahmen bestimmt" gemeint sei.

Ministerialrat Klusmann (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) erläutert, diese Anmerkung sei in den Erläuterungsband aufgenommen worden, um

im Hinblick auf Kreuzungsmaßnahmen nicht bundeseigener Eisenbahnen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, wofür sowohl die Eisenbahn- als auch die Straßenbaulastträger Finanzmittel erhalten könnten, einen Spielraum zu haben und kurzfristig Maßnahmen verwirklichen zu können, denn es sei nicht abzusehen gewesen, ob dies bereits im laufenden Haushaltsjahr zu Ausgaben führe.

Zu Kap. 15 480 Tit. 631 00

Abgeordneter Meyer (Westerkappeln) (F.D.P.) fragt, ob die Luftsicherheitsgebühr kostendeckend sei.

Ministerialrat Glow (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) legt dar, zur Zeit werde pro abfliegenden Passagier eine Gebühr von 3,50 DM erhoben. Davon gingen 50 Pfennig an den Bund, 3,00 DM an das Land. 1991 werde zwar mit 15 Millionen Passagieren gerechnet, ausgegangen werde jedoch von 7 Millionen, da z. B. Passagiere im Transit nicht untersucht würden und von exotischen Luftfahrtgesellschaften ein gewisser Prozentsatz nicht erbracht werden könne. Die einzunehmenden 21 Millionen DM könnten die Kosten decken; noch hätten aber keine einschlägigen Erfahrungen gemacht werden können.

Das Land habe sich gegenüber dem Bund verpflichtet, bis Ende Oktober 1991 3,50 DM zu erheben, damit bundeseinheitlich das Niveau gleichbleibe. Danach werde wahrscheinlich neu berechnet werden müssen. In der Gebühr nicht enthalten seien die Kosten, die der Polizei entstünden.

Abgeordneter Dautzenberg (CDU) ruft in Erinnerung, daß der Landtag in der letzten Legislaturperiode eine Arbeitsgruppe "Fluggastkontrollen" eingesetzt habe, und fragt, ob beabsichtigt sei, die dafür vom Innenminister beliebigen Beschäftigten den Flughafengesellschaften zuzuordnen. Die hoheitliche Funktion des Zugriffs müsse aber nach wie vor bei den Vollzugskräften bleiben.

StS Dr. Nehrling berichtet, der Innenminister habe dem Verkehrsminister mitgeteilt, daß er die Daueramtshilfe nicht mehr wahrnehmen wolle. Daraufhin sei der Verkehrsminister beauftragt worden, im Laufe des Jahres 1991 dem Kabinett einen Vorschlag zu unterbreiten, wie es ab 1. Januar 1992 weitergehen solle.

Die 3,00 DM Gebühr pro Passagier, die der Finanzminister kassiere, könnten eine Hilfe sein. Allerdings hätten andere Bundesländer signalisiert, diese Aufgabe dem Bundesgrenzschutz übertragen zu wollen. Dies solle bis zum 1. Januar 1992 geregelt sein. Die Landesregierung habe sich dazu noch keine Meinung gebildet.

Aufgrund der aktuellen Ereignisse seien die Sicherheitsmaßnahmen auf den Flughäfen verstärkt worden. Der Fluggastkontrolldienst müsse deshalb ebenfalls verstärkt werden. Es wäre gut, wenn es in den alten Bundesländern ein einheitliches System gäbe; dies wäre mit dem Bundesgrenzschutz zu erreichen. Darüber müßten die Länder untereinander noch verhandeln.

Die Situation im Hinblick auf das Personal habe sich durch die Luftsicherheitsgebühr wesentlich verbessert. Noch seien die Personalstellen dafür mit einem kw-Vermerk versehen. Angesichts der Tatsache, daß auf dem Flughafen Düsseldorf jährlich 7 bis 10 % mehr Passagiere abgefertigt werden müßten, steige verständlicherweise der Personalbedarf.

Abgeordneter Böse (SPD) stellt fest, daß der Landtag im Hinblick auf den Fluggastkontrolldienst sehr rasch gehandelt habe. Eine endgültige Regelung sollte die Landesregierung aber nicht zuletzt im Interesse der im Kontrolldienst Beschäftigten spätestens bis zur Sommerpause 1991 treffen.

Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD) äußert, nachdem in der Sache lange Zeit nichts gelaufen sei, sei er sehr skeptisch, daß nun schnell eine Regelung gefunden werde. Der Landtag habe sich der Sache erst angenommen, als die Situation auf dem Flughafen Düsseldorf nicht mehr haltbar gewesen sei. Er frage sich, was den Innenminister, nach dessen früherer Auffassung hoheitsrechtliche Gründe eine andere Regelung nicht zugelassen hätten, zu seinem Meinungsumschwung bewogen habe.

StS Dr. Nehrling erwidert Abgeordnetem Mayer, dessen Aussage, daß "nichts gelaufen" sei, mache ihn betroffen, denn die Kontrollen auf den Flughäfen hätten funktioniert. Bis der Abschlußbericht der Arbeitsgruppe "Fluggastkontrollen" vorgelegen habe - die 1989 eingesetzte Arbeitsgruppe sei erst im letzten Jahr zu "Potte" gekommen -, sei auch der Verkehrsausschuß der Meinung gewesen, daß die Zuständigkeit für die Sicherheit auf den Flughäfen bei der Polizei, damit beim Innenminister, bleiben solle. Hierzu existierten Beschlüsse.

Im Mittelpunkt stehe die Frage, wer die Fluggastkontrollkräfte bezahlen solle. Wenn diese Aufgabe vom Innenministerium auf das Verkehrsministerium als Luftfahrtbehörde übertragen würde, müßte im Verkehrsministerium ein personeller Unterbau geschaffen werden, der z. B. das Personal auf den Flughäfen des Landes für die Aufgaben, die jetzt noch von der in Amtshilfe tätigen Polizei durchgeführt würden, einzuteilen. Für eine solche Behörde wären mindestens 80 Beschäftigte nötig.

Vorsitzender Jaax mahnt, die Diskussion auf die Auswirkungen des Fluggastkontrolldienstes auf den Haushalt zu beschränken, und merkt an, daß die allgemeine Meinungsbildung zwar in dem Abschlußbericht der Arbeitsgruppe zum Ausdruck gebracht worden sei, daß dieses Thema aber erneut zum Gegenstand der Tagesordnung einer Ausschußsitzung gemacht werden sollte.

Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD) hält Staatssekretär Dr. Nehrling entgegen, daß die Arbeitsgruppe "Fluggastkontrollen" nicht erst im letzten Jahr zu "Potte" gekommen sei, lasse sich anhand von Unterlagen sehr schnell nachprüfen. Sie habe sich intensiv mit der Angelegenheit befaßt und mehrere Lösungsvarianten vorgeschlagen. Ausgangspunkt für die Einsetzung der Arbeitsgruppe sei im übrigen gewesen, daß die Flughafengesellschaft hilflos darauf aufmerksam gemacht habe, daß es so nicht weitergehen könne.

Mit der Aussage, daß "nichts gelaufen" sei, habe er nicht die Interimslösung der Landesregierung gemeint.

StS Dr. Nehrling entgegnet, Ausgangspunkt sei gewesen, daß aufgrund der steigenden Zahl der Passagiere mehrmals kurzfristig zusätzliche Personalstellen hätten bereitgestellt werden sollen.

Verkehrsausschuß

31.01.1991

7. Sitzung

zi-mm

Abgeordneter Dautzenberg (CDU) wirft ein, daß für die Situation auf den Flughäfen nicht allein der Kontrolldienst, sondern auch andere Faktoren verantwortlich gewesen seien.

Abgeordneter Jaax (SPD) fügt hinzu, daß beispielsweise viele Beschäftigte gerade in den Sommermonaten beurlaubt gewesen seien und daß der Krankenstand exorbitant gewesen sei.

Zu Kapitel 15 480 Tit. 131 00

Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD) möchte wissen, ob der als Erlös aus der Übertragung des auf dem Flughafengelände Düsseldorf errichteten Start- und Rollbahnsystems an die Flughafen Düsseldorf GmbH ausgewiesene Betrag in den Landeshaushalt fließe.

Regierungsrat Schuster (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) erklärt, die 58 Millionen DM würden in Titel 131 00 vereinnahmt und in Titel 697 64 verausgabt. Es handle sich dabei um den Anteil des Landes an der Finanzierung des Start- und Rollbahnsystems auf dem Flughafen Düsseldorf, der noch Eigentum der beiden Gesellschafter Stadt und Land sei und zur Verbesserung der Eigenkapitalausstattung des Flughafens übertragen werden solle.

Zu Kapitel 15 500

Abgeordneter Dreyer (CDU) bringt vor, angesichts der Aufgaben im Straßenbau sei dieses Kapitel unzureichend ausgestattet. Er erinnere daran, daß in Nordrhein-Westfalen nur ein Drittel der Kraftfahrzeugsteuereinnahmen für Verbesserungen der Straßen ausgegeben werde und daß Anfang der 80er Jahre für die Finanzierung des Landesstraßenbedarfsplans 320 Millionen DM zur Verfügung gestanden hätten, 1991 seien es nur noch 150 Millionen DM. Dies sei nicht bedarfsgerecht. Nicht zuletzt im Hinblick auf die Entwicklung in Europa müßten die Titel dieses Kapitels verstärkt werden.

Er ruft ferner in Erinnerung, daß die Unterdeckung bei den UA III-Mitteln des Landschaftsverbands Westfalen-Lippe 68 Millionen DM betrage und daß sich der Ausschuß darin einig gewesen sei, daß angesichts der Tatsache, daß viele Planungen in den Papierkorb wanderten, die verausgabten Investitionsmittel nicht der richtige Anknüpfungspunkt seien. Hier müßten Konsequenzen gezogen werden.

StS Dr. Nehrling sagt, auf die Bemerkung des Abgeordneten Dreyer, daß viele Planungen der Landschaftsverbände im Papierkorb landeten, eingehend, er würde sich freuen, wenn die Landschaftsverbände den Mut hätten, Planungen, die durch entgegengesetzte Entscheidungen der Kommunen überflüssig geworden seien, diesen in Rechnung zu stellen. In einem Fall sei dies bereits geschehen.

Grund für die Vergabe eines Gutachtens zu den UA III-Mitteln sei gewesen, die Frage zu klären, wie hoch der Anteil des Straßenbaus an den Gesamtaufwendungen der Landschaftsverbände sei. Die Landschaftsverbände sträubten sich seit eineinhalb Jahrzehnten konsequent, diese Zahlen darzulegen. Darüber seien früher im Verkehrsausschuß regelrechte Schlachten ausgetragen worden - er erinnere an Herrn Meyer-Schwickerath vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe. Der Aufforderung des Ministeriums, vernünftige Zahlen vorzulegen, seien die Landschaftsverbände gefolgt, indem sie eineinhalb Seiten unbrauchbare Behauptungen geliefert hätten.

Die Landschaftsverbände erhielten nach dem Haushaltsplanentwurf 1991 je 540 Millionen DM Schlüsselzuweisungen. Würden davon 25 % für den Straßenbau aufgewendet, stünden 135 Millionen zur Verfügung, mit denen auch die Straßenplaner bezahlt werden könnten. Dieser Betrag werde pauschal zugewiesen, für die Teilaufgabe Straßenbau aber nicht berechnet. Mit 135 Millionen DM - dieser Betrag sei über den Daumen gepeilt - könnten die Landschaftsverbände ihre Planungs- und Vorbereitungskosten mehr als decken.

Abgeordneter Böse (SPD) schlägt vor, über dieses Thema erneut zu diskutieren, wenn das Gutachten vorliege. Es müsse dann eine politische Entscheidung getroffen werden.

Abgeordnetem Dreyer erwidert er, daß der Betrag für den Um- und Ausbau von Landesstraßen bis und über 5 Millionen DM Gesamtkosten je Maßnahme auch nach Ansicht der SPD-Fraktion zu gering sei. Um alle Maßnahmen des Landesstraßenbe-

darfsplans und des Landesstraßenausbauplans in dem vorgesehenen Zeitraum zu realisieren, seien Milliardenbeträge nötig. Aufgrund des eingestellten Betrags liege die Realisierung in weiter Ferne.

Beim Bundesverkehrswegeplan sei es ähnlich; die Maßnahmen des "vordringlichen Bedarfs" könnten erst weit im nächsten Jahrtausend abgearbeitet werden. Der Bundesverkehrswegeplan könne daher in den nächsten Jahren nicht mit neuen Maßnahmen fortgeschrieben werden.

Die im Haushaltsplanentwurf für Landesstraßen bis und über 5 Millionen DM ausgewiesenen Beträge seien nicht nur für den Neubau von Straßen, sondern erst recht für Lärmschutzmaßnahmen, für sechsstreifigen Ausbau und für Ortsumgehungen zu niedrig.

Die Landesregierung sollte darlegen, wie diejenigen Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplans und des Landesstraßenausbauplans finanziert werden könnten, die mehr als 50 Millionen DM kosteten; die ausgewiesenen 141,8 Millionen DM reichten dafür nicht aus. Die großen Maßnahmen sollten entweder aus dem Ausbauplan genommen werden, oder es sollte eine dritte Gruppe eingeführt werden, z. B. für Maßnahmen über 50 Millionen DM Gesamtkosten.

Abgeordneter Dreyer (CDU) bittet Staatssekretär Dr. Nehrling zu bedenken, daß die Landschaftsverbände auch für die überörtliche Sozialhilfe verantwortlich seien, die in anderen Bundesländern Landessache sei. Die hierfür erforderlichen Mittel seien in den letzten Jahren ständig gewachsen, und die Zuweisungen des Landes könnten die Ausgaben bei weitem nicht mehr decken. Dies bedeute für die kommunale Familie, daß sie ihren Teil dazu beitragen müsse. Für Straßenbauverwaltung bleibe da erst recht nichts übrig.

1969 habe das Ist bei der Entwurfsbearbeitung von Bundesfernstraßen 117 Millionen DM betragen, 1990 seien mehr als 20 Millionen DM weniger zur Verfügung gestellt worden, 1991 werde dies ebenso sein, doch seien die Kosten nicht gesunken, weil auf die Landschaftsverbände Druck ausgeübt worden sei, damit das Geld nicht an den Bund habe zurückfließen müssen. Er, Dreyer, habe dafür Verständnis, daß die Landschaftsverbände nicht verstünden, weshalb sie trotz großer Anstrengungen weniger Geld erhielten.

Die CDU/CSU-Landtagsfraktionen hätten auf ihrer Verkehrskonferenz in Stuttgart einmütig die Ansicht vertreten, daß für die Finanzierung des Verkehrs insgesamt neue Wege gefunden werden müßten. Im Gespräch seien mehrere Modelle. Er glaube, daß künftig Verkehr Verkehr finanzieren müsse und daß zu diesem Zweck ein "Sondervermögen Bundesverkehrswege" eingeführt werden müßte, so daß Verkehr mit privaten Mitteln, mit Dotationen des Bundes und mit Krediten finanziert würde. Für den Landesstraßenbau sollte eine ähnliche Lösung angestrebt werden, denn große Baumaßnahmen wie in Wuppertal, Oerlinghausen oder Enger könnten bei den Ansätzen, die zur Zeit in den Haushalt eingestellt würden, nie Wirklichkeit werden; sie stünden im Landesstraßenbauplan unter "Reservemaßnahmen".

StS Dr. Nehrling erwidert Abgeordnetem Dreyer, daß das Land tatsächlich mehr Kraftfahrzeugsteuern einnehme, als es für den Verkehrsbereich ausbe. Diese Einnahmen seien aber allgemeine Haushaltsmittel.

Im Hinblick auf die Landschaftsverbände vermute er schon seit Jahren, daß für den Sozialbereich mehr ausgegeben werde, als es den Einnahmen entspreche. Dies dürfe aber nicht zu der Forderung führen, daß ebenso viele UA III-Mittel bereitgestellt werden müßten, wie insgesamt Kosten für den Straßenbau entstünden. Das Ministerium habe einen Anspruch darauf, daß die Schlüsselzuweisungen entsprechend bewertet würden. Es bleibe zu hoffen, daß sich aus dem Gutachten zu den UA III-Mitteln ergebe, wie hoch der Anteil des Straßenbaus an den Schlüsselzuweisungen sei.

Abgeordneter Dreyer (CDU) äußert, unbestritten habe das Land die Gemeinden mit der Zeit kräftig zur Ader gelassen. Während sie jahrzehntelang an der Kraftfahrzeugsteuer hätten partizipieren dürfen - zu 30 %, schließlich zu 25 % -, seien in den letzten Jahren Befrachtungen vorgenommen worden, und 1991 würden sie nicht mehr beteiligt. Auch sei der Verbundsatz der Schlüsselzuweisungen von 28 % auf 23 % gesenkt worden. Die Gemeinden seien aber weiterhin Baulastträger und müßten die dadurch entstehenden Aufgaben weiterhin finanzieren.

Abgeordneter Böse (SPD) teilt mit, daß der Vertreter des Nordrhein-Westfälischen Städte- und Gemeindebundes anlässlich der Anhörung der kommunalen Spitzenverbände zum GFG 1991 im Ausschuß für Kommunalpolitik ausgeführt habe, daß den

Landschaftsverbänden durch Aufgabenplanung, Bau und Unterhaltung überörtlicher Straßen jährlich ein Defizit von rund 300 Millionen DM entstehe. Er, Böse, habe darum gebeten, diese Berechnungsgrundlage zu erhalten, und gefragt, ob es dieses Defizit nicht gäbe, wenn der Straßenbau wie in den anderen Bundesländern vom Land wahrgenommen würde. Der Nordrhein-Westfälische Städte- und Gemeindebund habe ihm nun eine Aufstellung übersandt (Zuschrift 11/404), aus der hervorgehe, wie sich das Defizit - genau seien es 289 506 900 DM - errechne. Zur zweiten Frage sei folgendermaßen Stellung genommen worden:

Der Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen tritt dafür ein, daß den Landschaftsverbänden für die Übertragung der Zuständigkeiten für den Bau und die Unterhaltung von überörtlichen Straßen vom Land ein finanzieller Ausgleich zu gewähren ist. Sofern Land und Bund hierzu nicht bereit sind, sollten der Bau und die Unterhaltung überörtlicher Straßen vom Land selbst wahrgenommen werden.

Zu Kapitel 15 500 Tit. 883 11, 883 12, 883 13

MD Ley (MSV) legt dar, für Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen sei der absolute Betrag ausgewiesen, zu dem für Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Millionen DM sowie zu dem für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans eingestellten Betrag müßten die Strukturhilfemitteln bei Kapitel 15 021 Tit. 883 12 und Tit. 883 13 addiert werden, so daß insgesamt 111 Millionen DM bzw. 158 Millionen DM zur Verfügung stünden.

In das Bauprogramm 1991 neu aufgenommen worden seien die Bahnübergangsmaßnahmen L 636 Lippstadt-Herringhausen und L 608 Erwitte-Weggeringhausen im Zuge der DB-Ausbaustrecke Dortmund - Paderborn - Kassel (s. Vorlage 11/275). Da diese Maßnahmen nicht im Landesstraßenbedarfsplan enthalten seien und Ausnahmen nicht vorgesehen seien, dürften die beiden Maßnahmen nicht finanziert werden. Im Ministerium sei deshalb die Verabredung getroffen worden, daß die Mittel dafür in den Haushalt eingestellt werden sollten, damit es eine Ausnahmegenehmigung erteilen könne. Der Landtag sei hiermit davon in Kenntnis gesetzt worden.

Durch einen Hinweis des Vorsitzenden des Verkehrsausschusses habe das Ministerium erfahren, daß von den 2 Millionen DM, die für die Maßnahme L 332 Niederkassel -

Mondorf - Troisdorf vorgesehen gewesen seien, nichts abfließen könne. Im Einvernehmen mit dem Landschaftsverband Rheinland schlage das Ministerium vor, die Maßnahme L 288 Langenfeld - Leverkusen-Opladen um diesen Betrag aufzustocken.

Abgeordneter Dautzenberg (CDU) möchte wissen, welche Maßnahmen im Landesstraßenausbauplan aufgrund der Tatsache, daß die beiden BÜ-Maßnahmen zusätzlich ins Bauprogramm aufgenommen worden seien, zurückstehen müßten.

MD Ley (MSV) erwidert, als der Bedarfs- und der Ausbauplan aufgestellt worden seien, sei verabredet worden, daß alle Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, die über 5 Millionen DM kosteten, aufgeführt werden müßten, auch wenn der Anteil des Landschaftsverbands wie im vorliegenden Fall nur 2,2 Millionen DM betrage. Der Landesstraßenausbauplan müßte also um 2,2 Millionen DM gestreckt werden. Bei wie vielen Maßnahmen gestreckt worden sei, könne er nicht sagen.

Vorsitzender Jaax bittet **MD Ley**, dies dem Ausschuß aus Gründen der Haushaltsklarheit und -wahrheit schriftlich vorzulegen.

MD Ley (MSV) macht darauf aufmerksam, daß sich bei Titel 883 11 Ziffer 2. ein Druckfehler eingeschlichen habe. Es müsse richtig heißen: "Aus dem Ansatz kann die Aufstellung von touristischen Hinweisschildern an Landes- und Bundesfernstraßen bis zu einem Gesamtbetrag von 500 000 DM finanziert werden."

Zu Kapitel 15 500 Tit. 883 14

Abgeordneter Meyer (Westerkappeln) (F.D.P.) fragt, ob die Ankündigung des Vorgängers im Amt des Verkehrsministers, daß Gemeinden, die an Bundesausbaustrecken lägen, zusätzliche Finanzhilfen für den Neu- und den Ausbau von Eisenbahnkreuzungen erhalten sollten, aufrechterhalten werde.

Verkehrsausschuß

31.01.1991

7. Sitzung

zi-mm

StS Dr. Nehrling antwortet, eine Sonderregelung für Gemeinden, in denen mehrere Bahnübergänge lägen als üblich gebe es nicht. Es bleibe bei der Aussage der letzten Jahre, daß die Gemeinden an der Gesamtmaßnahme mit 6,67 % beteiligt sein sollten. Das Ministerium gehe davon aus, daß die Gemeinden angesichts dieses tragbaren Anteils daran interessiert seien, die Bahnübergänge zu beseitigen. Die Beträge, die die einzelnen Gemeinden leisten müßten, seien im übrigen in Vorlagen genau aufgeführt.

Abgeordneter Dreyer (CDU) unterstreicht, daß zugunsten besonders belasteter Gemeinden wie Salzkotten von dem üblichen Fördersatz 80 % abgewichen werden sollte, und ruft in Erinnerung, daß sich der Verkehrsausschuß darauf verständigt habe, daß 90 % gewährt werden sollten.

StS Dr. Nehrling erwidert, daß das Land 80 % von einem Drittel gebe.

Abgeordneter Dreyer (CDU) entgegnet, die betroffenen Gemeinden hätten kein Interesse an den Bahnübergängen, und gibt zu bedenken, daß der Stadt Düsseldorf 90 % zu der überflüssigen Maßnahme vor der Haustür des Landtags gegeben würden.

Abgeordneter Böse (SPD) hebt hervor, der Verkehrsausschuß habe lediglich darüber diskutiert, im Fall Salzkotten den Fördersatz zu erhöhen; Zusagen gebe es aber nicht.

2 Aufstellung des ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplans

hier: Anmeldung neuer Maßnahmen durch das Land Nordrhein-Westfalen zur Untersuchung und Bewertung

Vorlage 11/295

Abgeordneter Dreyer (CDU) schickt voraus, daß der Verkehrsminister in seiner Antrittsrede angekündigt habe, den Bundesverkehrswegeplan in enger Abstimmung