

AI

Verkehrsausschuß

Protokoll

8. Sitzung (nicht öffentlich)

7. März 1991

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 15.05 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)**

Drucksachen 11/800, 11/1250

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

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

1 - 18

Der Ausschuß diskutiert über die von den Fraktionen eingebrachten Änderungsanträge und beschließt (s. Diskussionsteil).

In der Schlußabstimmung nimmt er den Einzelplan 15 unter Berücksichtigung der von der Landesregierung vorgelegten Ergänzung - Drucksache 11/1250 - und

der zuvor angenommenen Änderungsanträge mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU, der Vertreterin der GRÜNEN und der Vertreterin der F.D.P. an.

Zum Berichterstatter wird Abgeordneter Jaax (SPD) benannt.

**2 Gesetz zur Regelung der Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Gemeinden und Gemeindeverbände im Haushaltsjahr 1991
(Gemeindefinanzierungsgesetz - GFG 1991)**

Drucksache 11/802

**§§ 29, 30, 39 Abs. 3, 40 Abs. 5 und 6,
41, 42 Abs. 4, 43, 46**

18 - 19

Nach Abstimmung über die einzelnen den Verkehrsausschuß betreffenden Bestimmungen nimmt der Ausschuß das GFG 1991 mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der GRÜNEN an.

3 Verwaltungsvereinbarungen zwischen den Landesregierungen Brandenburg und Nordrhein-Westfalen

Vorlage 11/336

19

Der Ausschuß nimmt die Verwaltungsvereinbarungen zur Kenntnis.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991

Seite

4 Verschiedenes

20

Mitteilung des Vorsitzenden betreffend Ausstellung
des "Verkehrsforums Bahn" im Landtag.

Nächste Sitzung: 18. April 1991

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Aus der Diskussion

Vor Eintritt in die Tagesordnung teilt Vorsitzender Jaax mit, daß Herr Gisy nach vieljähriger Tätigkeit für den Verkehrsausschuß die CDU-Fraktion verlassen werde, um neue Aufgaben im Landtag von Brandenburg wahrzunehmen.

Abgeordneter Dreyer (CDU) fügt hinzu, daß Herr Gisy nicht nur als wissenschaftlicher Mitarbeiter der CDU-Fraktion, sondern auch als Ausschußassistent für den Verkehrsausschuß gewirkt und eine Menge dazu beigetragen habe, die Verkehrspolitik im Lande Nordrhein-Westfalen voranzutreiben.

Herr Gisy sagt, er habe von 1970 bis 1984 als Ausschußassistent des Verkehrsausschusses, seit 1984 als hauptamtlicher Mitarbeiter der CDU-Fraktion für den Verkehrsausschuß gearbeitet. Er sei sehr gerne in diesem Ausschuß gewesen, da zum einen die Arbeit immer außerordentlich sachbezogen gewesen sei und zum anderen zwischen allen Fraktionen eine besonders gute menschliche Atmosphäre geherrscht habe. Er bedanke sich für die gute Zusammenarbeit auch bei den Mitarbeitern des Ministeriums und wünsche dem Ausschuß ein weiteres erfolgreiches Wirken zum Wohle Nordrhein-Westfalens.

Vorsitzender Jaax teilt ferner mit, daß auch der bisherige Ausschußassistent Herr Schulenburg nach Potsdam abgeordnet worden sei.

Abgeordneter Dreyer (CDU) beantragt, den Tagesordnungspunkt betreffend Neuregelung der Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Köln/Bonn von der Tagesordnung abzusetzen, da die Beratung darüber innerhalb seiner Fraktion noch nicht abgeschlossen sei und ohnehin vorgesehen gewesen sei, diesen Punkt erst nach den Haushaltsberatungen weiter zu behandeln.

Damit erklärt sich der Ausschuß einverstanden.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

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

Drucksachen 11/800, 11/1250

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

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

Auf Vorschlag des Abgeordneten Dreyer (CDU) werden zuerst die Änderungsanträge der Oppositionsfraktionen behandelt.

Die einzelnen Änderungsanträge finden sich auf Vorlage 11/425.

Abgeordneter Dreyer (CDU) legt dar, seine Fraktion beantrage zum ersten, daß das Land Nordrhein-Westfalen seinen Anteil an der Lufthansa veräußern solle; durch eine Privatisierung könnte es 84 Millionen DM Einnahmen gewinnen. Sie beantrage zum zweiten, das Darlehen für den Flughafen Düsseldorf in Höhe von gut 19 Millionen DM zu streichen; der Flughafen Düsseldorf könnte sich aufgrund seiner guten wirtschaftlichen Situation Darlehen für die Finanzierung von Investitionen auf dem Kapitalmarkt besorgen. Zum dritten beantrage sie, Titel 883 12 des Kapitels 15 500 um 20 Millionen DM aufzustocken, da sie die Kürzung dieses Titels angesichts der Notwendigkeiten in den Bauamtsbezirken für nicht gerechtfertigt halte. Ausgeglichen werden könne bei Titel 883 13, denn die Mittel seien gegenseitig deckungsfähig.

Abgeordneter Aigner (SPD) hält Abgeordnetem Dreyer den Verkauf des Lufthansa-Anteils betreffend entgegen, seine Fraktion wolle sich dem "Privatisierungsrausch" der CDU-Fraktion nicht anschließen. Sie könne einem Antrag, daß das Land auf seinen Einfluß - in diesem Falle - auf die Lufthansa verzichte, nur weil die Bundesregierung mit ihren steuerpolitischen Maßnahmen das Land aushungere, nicht zustimmen. Seiner Erinnerung nach habe die CDU-Fraktion im übrigen vor etwa drei Jahren einer Erhöhung des Lufthansa-Anteils zugestimmt.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) merkt Abgeordnetem Aigner gegenüber an, daß sich bei der Diskussion um das Drehkreuz Köln/Bonn gezeigt habe, welchen Einfluß das Land auf die Lufthansa nehmen könne.

Der Ausschuß faßt folgende Beschlüsse:

Der Antrag der CDU-Fraktion, den Lufthansa-Anteil des Landes zu verkaufen - Kap. 15 480 Tit. 133 10 (neu) -, wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. bei Enthaltung der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Antrag der CDU-Fraktion, das Darlehen für den Flughafen Düsseldorf zu streichen - Kap. 15 480 Tit. 861 64 -, wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. bei Enthaltung der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Antrag der CDU-Fraktion, Tit. 883 12 des Kap. 15 500 um 20 Millionen DM aufzustocken, wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) hebt hervor, zum einen habe die F.D.P.-Fraktion das Gesamtkonzept mit den Anträgen der SPD-Fraktion, aus dem sie hätte ersehen können, inwieweit die Konzepte der beiden Fraktionen übereinstimmten, nicht zu dem von Prof. Dr. Farthmann zugesagten Zeitpunkt erhalten. Zum anderen habe Prof. Dr. Farthmann nach den Haushaltsberatungen der SPD-Fraktion erklärt, daß es keinen Spielraum gebe, der es zuließe, Änderungsanträgen der Oppositionsfraktionen zuzustimmen. Daraus ergebe sich zwangsläufig, daß es nicht sinnvoll sei, über Anträge der Oppositionsfraktionen ausgiebig zu diskutieren.

Hinzu komme, daß keine gesicherten Zahlen vorlägen, aus denen geschlossen werden könne, ob der Haushalt von den Änderungsanträgen der SPD-Fraktion und den Beschlüssen der Landesregierung beeinflusst sei.

Für die F.D.P.-Fraktion stelle sich die Frage, ob der gesamte Haushalt nicht neu eingebracht werden müßte. Sie sehe zwar keinen Sinn darin, Änderungsanträge zu

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

stellen, da sie aber Zeichen setzen wolle, habe sie im Rahmen des Gesamtkonzepts beantragt, die Mittel für den Landesstraßenbau und für kommunale Straßen um 10 % zu kürzen, um die Maßnahmen zeitlich zu strecken.

Abgeordneter Hunger (SPD) stimmt Frau Thomann-Stahl darin zu, daß die Haushaltsdaten während der letzten zehn Jahren noch nie so unsicher gewesen seien, und wirft die Frage auf, ob die neueste Vorlage der Landesregierung zum Haushalt vor dem Hintergrund der "Bonner Verwirrungen" das letzte Wort sein könne. Dem Landtag bleibe nichts anderes übrig, als den vorgelegten Haushalt zu beschließen.

Er macht darauf aufmerksam, daß der Fraktionsvorsitzende der F.D.P. und Frau Thomann-Stahl vor kurzem in einer Pressekonferenz gefordert hätten, daß die Landesregierung in den nächsten Jahren weitere 555 Autobahnkilometer baue. Dies halte er angesichts der Tatsache, daß die alten Bundesländer beim Bundesfernstraßenbau insgesamt 1 Milliarde DM, davon Nordrhein-Westfalen 234 Millionen DM, einsparen müßten, für wenig seriös. Ihm gehe es darum zu verhindern, daß das Land neben der "Steuerlüge" mit einer "Autobahnlüge" leben müsse. Dadurch würde der Verdruß der Bürger nur noch größer.

Abgeordneter Dreyer (CDU) erwidert Abgeordnetem Hunger, daß der Ausschuß in seiner letzten Sitzung ausführlich über die Aufstellung des ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplans gesprochen habe; Herr Hunger habe diese Diskussion offenbar nicht verfolgt. Die Ziele der F.D.P.-Fraktion unterschieden sich hier nicht von denen der CDU-Fraktion.

Noch unklar sei die Finanzierung. Da der Bundeshaushalt für die Finanzierung der Maßnahmen des ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplans nicht ausreiche, sei man sich in Nordrhein-Westfalen darin einig gewesen, daß es das Land hinnehmen müsse, 1 Milliarde DM weniger im Verkehrshaushalt zur Verfügung zu haben. Es bleibe zu hoffen, daß der Landesverkehrsminister seine in der letzten Verkehrsministerkonferenz erklärte Bereitschaft mitzuhelfen, daß neue Wege der Finanzierung erschlossen würden und daß nach Verfahren gesucht werde, um die Notwendigkeiten zu realisieren, ernst meine.

Da die Änderungsanträge der F.D.P.-Fraktion denen der CDU-Fraktion eklatant widersprechen, müsse die CDU-Fraktion für Ablehnung plädieren.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Der Ausschuß faßt folgende Beschlüsse:

Der Antrag der F.D.P.-Fraktion, die Tit. 883 11, 883 12 und 883 13 des Kap. 15 500 um 10 % zu kürzen, wird mit den Stimmen der SPD und der CDU gegen die Stimmen der Vertreterin der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Antrag der F.D.P.-Fraktion, Tit. 883 15 des Kap. 15 500 um 10 % zu kürzen, wird gegen die Stimme der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) äußert, ihre Fraktion verfolge mit den vorgelegten Änderungsanträgen zwei Ziele: Sie wolle die von der Landesregierung häufig beschworene "Verkehrswendepolitik" tatsächlich einleiten und gleichzeitig einen ökologisch und sozial ausgeglichenen Haushalt ohne weitere Neuverschuldung schaffen. Sie habe zu diesem Zweck neue Titel eingerichtet und 145 Millionen DM umgeschichtet, um z. B. den ÖPNV, den Schienenverkehr, den Radwegebau und Lärmschutzmaßnahmen an Straßen vorrangig finanzieren zu können. Da die Fraktion der GRÜNEN aber auch die Notwendigkeit sehe, daß für andere Politikbereiche mehr Mittel zur Verfügung stünden und daß sich das Land am Aufbau der neuen Bundesländer beteilige, schlage sie vor, 265 Millionen DM im Verkehrshaushalt einzusparen.

Entsprechend der Vorbemerkung der Frau Thomann-Stahl, daß die Anträge der Oppositionsfraktionen für den Haushalt irrelevant seien, schlage sie vor, über die einzelnen Anträge gleich abzustimmen.

Abgeordneter Aigner (SPD) bezeichnet einige Vorschläge der GRÜNEN als "ganz sinnvoll", allerdings seien sie unsolide finanziert. Was Kapitel 15 470 - Zuschüsse zu den Planungs- und Vorbereitungskosten für Stadtbahnen - betreffe, sei die Landesregierung über den im Antrag der GRÜNEN wiedergegebenen Stand hinaus, ihre Maßnahmen seien überdies ausreichend finanziert. Zusätzliche Aktivitäten seien eigentlich nicht erforderlich; der Antrag sei deshalb überflüssig.

Abgeordneter Dreyer (CDU) hält den Antrag nicht für überflüssig und bestätigt die Ansicht, daß manche Stadtbahnbaumaßnahme der Vergangenheit aus heutiger Sicht

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

nicht mehr sinnvoll erscheine. Es wäre an der Zeit, eine Trendwende einzuleiten. Allerdings sei dies auf die Art und Weise, wie die GRÜNEN in ihrem Änderungsantrag vorschlugen, unmöglich. Unterirdisch begonnene Maßnahmen müßten, selbst wenn sie heute nicht mehr unterirdisch gebaut würden, zu Ende geführt werden.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) erwidert, die GRÜNEN seien nicht dafür, den unterirdischen Stadtbahnbau auf der Stelle einzustellen, vielmehr hätten sie die Haushaltsmittel gekürzt, nachdem sie in den einzelnen Städten nachgefragt hätten, wie weit die entsprechenden Maßnahmen seien.

In Zukunft würden auf das Land sehr viele weitere Anforderungen zukommen, denn auch außerhalb des Ballungsraums Rhein-Ruhr müßten Straßenbahnen und oberirdische Stadtbahnen gebaut werden. Städte wie Hagen und Aachen würden sicher eine ähnliche Unterstützung einfordern, wie sie dem Rhein-Ruhr-Gebiet zugeflossen sei.

Abgeordneter Hardt (CDU) fragt, wieviel Geld von den Verpflichtungsermächtigungen gebunden sei und welcher Spielraum 1991 für neue Maßnahmen vorhanden sei.

Staatssekretär Dr. Nehrling (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) teilt mit, daß jede Beschleunigungsmaßnahme, die 1991 anstehe, finanziert werden könne.

Frau Nacken gegenüber stellt er klar, daß die Maßnahmen des Stadtbahnbaus und des Straßenbahnbaus aus demselben Titel finanziert würden. Da jede Stadtbahnbaumaßnahme, die beantragt werde, finanziert werden könne, nachdem sie vom Ministerium geprüft worden sei, bedürfe es der von den GRÜNEN vorgeschlagenen Trennung nicht.

Mehr als 50 Millionen DM dürften in den einzelnen Städten für Beschleunigungsmaßnahmen nicht verbaut werden; dieser Betrag habe bisher immer zur Verfügung gestanden, dies werde auch 1991 der Fall sein.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Der **Ausschuß** faßt folgenden Beschluß:

Der Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Kap. 15 470 TG 63, 65 und 66 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend GVFG Busförderung vertritt **Abgeordneter Aigner (SPD)** die Auffassung, daß inhaltlich nichts gegen den Antrag spreche, jedoch habe sich der Verkehrsausschuß mit dieser Thematik schon oft befaßt und entsprechende Beschlüsse gefaßt. Das Schwerbehindertengesetz sei im übrigen ein Bundesgesetz, und dies könne nicht per Haushaltsgesetz außer Kraft gesetzt werden.

Auf Initiative der SPD-Fraktion seien mit der Unterstützung der CDU-Fraktion Stadtbahnen und S-Bahnen behindertengerecht nachgerüstet worden. Dies habe sehr viel Geld gekostet.

Abgeordneter Dreyer (CDU) bezeichnet den Änderungsantrag als sympathisch und merkt an, daß der Verkehrsausschuß die Zielsetzung, den ÖPNV noch behindertengerechter zu gestalten, schon seit Jahren verfolge. Zu diesem Zweck seien die Behindertenverbände im Landtag angehört worden, und mit einem Verkehrsträger sei deswegen ein harter Kampf ausgefochten worden.

Die von den GRÜNEN beantragte "verbindliche Erläuterung" könne nicht akzeptiert werden, da die Verkehrsunternehmen einen Rechtsanspruch auf Fahrgeldersatz hätten; befördert würden nämlich nicht nur Rollstuhlfahrer/innen, sondern auch andere Personen mit einem Behindertenausweis.

Vorsitzender Jaax macht darauf aufmerksam, daß der Verkehrsausschuß nicht über Änderungen im Einzelplan 07, wie im Antrag der GRÜNEN vorgesehen, entscheiden könne.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) bittet, Absatz 2. des Änderungsantrags zu streichen.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Der Ausschuß faßt folgenden Beschluß:

Der Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Kap. 15 470 TG 64 und 67 - Ziffer 2. der Erläuterung entfällt - wird mit den Stimmen der SPD und der CDU gegen die Stimmen der Vertreterin der GRÜNEN und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Förderung des Schienenpersonenverkehrs außerhalb von Ballungsräumen äußert Abgeordneter Dreyer (CDU), daß seine Fraktion in den vergangenen Jahren schon mehrmals beantragt habe, Geld zur Umsetzung der Rahmenvereinbarung zwischen Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn über deren Beitrag zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs bereitzustellen. Die CDU-Fraktion habe jedoch eine seriöse Finanzierung angeboten - Mittel aus dem Strukturhilfegesetz. Da diese 1991 nicht zur Verfügung stünden, habe sie keinen Antrag gestellt.

Abgeordneter Herder (SPD) hebt hervor, daß der geforderte Baransatz beim Bund einzuklagen sei, denn diesem gehöre die Deutsche Bundesbahn. Da dieser der Forderung aber nicht nachkomme, müsse die SPD-Fraktion den Änderungsantrag der GRÜNEN leider ablehnen.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) sagt, ihre Fraktion habe die Rahmenvereinbarung abgelehnt, weil die Folgekosten für das Land nicht abzusehen gewesen seien und weil sie keine Einwirkungsmöglichkeit des Landes auf den Bund gesehen habe. Im übrigen mache es sich die SPD-Fraktion einfach, wenn sie meine, eine Rahmenvereinbarung zu Lasten Dritter geschlossen zu haben.

Abgeordneter Herder (SPD) hält Frau Thomann-Stahl entgegen, sie habe den Sinn der Rahmenvereinbarung nicht verstanden. Für die SPD-Fraktion habe im Vordergrund gestanden, Klarheit darüber zu erhalten, was in den nächsten zehn Jahren in Nordrhein-Westfalen mit der Bundesbahn passiere. Die Bundesbahn gehöre nach dem Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland, also solle sich der Bund nicht aus der Verantwortung ziehen, sondern endlich löhnen.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) vertritt die Auffassung, daß das Beharren auf das Grundgesetz im Zusammenhang mit der Rahmenvereinbarung zur Folge habe, daß immer mehr Bundesbahnstrecken stillgelegt würden. Die SPD-Fraktion sollte den Schwarzen Peter nicht hin- und herschieben, sondern versuchen, mit einem kleinen Beitrag gegenzusteuern.

StS Dr. Nehrling (MSV) erwidert Frau Nacken, er höre zum erstenmal, daß Bundesbahnstrecken erst durch die Rahmenvereinbarung stillgelegt worden seien, in Nordrhein-Westfalen sei man ganz im Gegenteil stolz darauf, daß durch die Rahmenvereinbarung die Überlegungen der Bundesbahn, Strecken stillzulegen, hinausgezögert würden.

Seit Abschluß der Rahmenvereinbarung sei so gut wie keine Strecke stillgelegt worden. Es sei jedoch bedauerlich, daß die Wünsche der Bundesbahn mit denen der Fraktionen im nordrhein-westfälischen Landtag nicht übereinstimmten, denn es wäre an der Zeit, daß anstehende Entscheidungen vom Bund de facto und de jure getroffen würden. Verbal seien die Weichen längst gestellt.

1978 sei mit großer Mehrheit im Bundestag beschlossen worden, daß sich die Wirtschaftlichkeit der Bundesbahn durch Einzelmaßnahmen nicht verschlechtern dürfe. Jeder Verkehrsminister berufe sich seither auf diesen Beschluß und bedränge die Deutsche Bundesbahn, diesen einzuhalten. Die Landesregierung gebe immer wieder Hunderttausende von Mark für Gutachten aus, um zu beweisen, daß sich die wirtschaftliche Situation der Bundesbahn bei einzelnen Strecken, die zur Entscheidung anstünden, tatsächlich nicht verschlechtere.

Die Bundesregierung habe diesbezüglich eine hochrangig besetzte Kommission eingesetzt. Mit deren Vorsitzenden, Herrn Sassmannshausen, hätten die Landesverkehrsminister vor kurzem ein Gespräch geführt, um zu erreichen, daß die einheitlichen Interessen der Länder in die Arbeit der Kommission einbezogen würden.

Angesichts der gegenwärtigen finanziellen Situation des Landes sei eine Mitfinanzierung der Deutschen Bundesbahn nicht vertretbar.

Abgeordneter Dreyer (CDU) vertritt Abgeordnetem Herder gegenüber die Auffassung, daß man über die Diskussion über Artikel 104 a des Grundgesetzes längst

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

hinaus sei. Er schlage vor, daß sich der Ausschuß dieses Themas in einer der nächsten Sitzungen erneut annehme, denn in der Zwischenzeit sei zwar eine Stilllegungspause eingetreten, im Hinblick auf den Fahrplan sei aber insbesondere in Ostwestfalen-Lippe eine Entwicklung zu verzeichnen, die nicht akzeptiert werden könne. Auf der Strecke 200 z. B., für die es eine Garantie bis 1997 gebe, würden alle Nahverkehrsangebote eingestellt. Dort führen jeweils im Abstand von zwei Stunden Eilzüge von Minden nach Bielefeld, von Hameln nach Bielefeld und von Löhne nach Bielefeld; Interregiozüge gebe es überhaupt nicht. Seiner Einschätzung nach sei dies eine Verletzung der Rahmenvereinbarung.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) sieht das Grundübel der Rahmenvereinbarung darin, daß dem Land keine Einfluß- und Sanktionsmöglichkeiten blieben. Sie plädiert ebenfalls dafür, dieses Thema erneut auf die Tagesordnung zu setzen, und regt an, in die Diskussion über eine Neustrukturierung der Bundesbahn den Gesichtspunkt einzubeziehen, ob der Bundesbahn zugemutet werden könne, bei einem Kostendeckungsgrad zwischen 6 und 15 % Strecken aufrechtzuerhalten. Investitionen in lukrative Bereiche und in Maßnahmen zur Entlastung der Umwelt könnten da nicht getätigt werden.

Der Ausschuß faßt folgenden Beschluß:

Der Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Förderung des Schienenpersonenverkehrs außerhalb von Ballungsräumen in Kap. 15 470 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der F.D.P. gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN bei Enthaltung der CDU abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend kommunale ÖPNV-Grundförderung merkt **Abgeordneter Dreyer (CDU)** an, daß seine Fraktion dieses Anliegen teile. Da es mit dem Ansatz im vorliegenden Haushalt aber nicht realisiert werden könne und da die CDU-Fraktion keine Deckung anzubieten habe, werde sie den Antrag ablehnen.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Der Ausschuß faßt folgenden Beschluß:

Der Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend kommunale ÖPNV-Grundförderung in Kap. 15 470 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Luftsicherheitsgebühr fragt **Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)**, ob die Luftsicherheitsgebühr kostendeckend sei.

Abgeordneter Aigner (SPD) spricht sich dafür aus, dem Ministerium zu dieser Frage, falls es sie in der Sitzung nicht definitiv beantworten könne, einen Prüfungsauftrag zu erteilen.

StS Dr. Nehrling (MSV) erklärt, als Baransatz könne jede beliebige Zahl eingesetzt werden, maßgebend aber sei der Betrag, der sich in der Praxis ergebe. Bisher sei man davon ausgegangen, daß 3 DM pro Passagier für das Land und 0,50 DM pro Passagier für den Bund ausreichen.

Die Luftsicherheitsgebühr werde bundeseinheitlich erhoben. Zwischen Bundesverkehrsministerium, Bundesfinanzministerium und den Ländern werde gegenwärtig über eine eventuelle Neustrukturierung zum 1. November 1991 verhandelt.

Abgeordneter Hardt (CDU) bittet darum, den Betrag, der seit der Einführung der Luftsicherheitsgebühr am 1. Juli 1991 eingenommen worden sei, zu nennen.

StS Dr. Nehrling (MSV) sagt zu, dies dem Ausschuß zuzusenden.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) beantragt, daß das Ministerium den Ausschuß darüber informieren solle, welche Kosten im Zusammenhang mit der Luftsicherheit entstünden und welcher Betrag eingenommen werde.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Vorsitzender Jaax teilt mit, daß der Haushalts- und Finanzausschuß den Verkehrsausschuß die Einrichtung einer neuen Arbeitsgruppe "Fluggastkontrollen" betreffend angeschrieben habe, und regt an, das Thema Luftsicherheitsgebühr nach der Bildung der Arbeitsgruppe wieder aufzugreifen.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) bittet das Ministerium, dem Ausschuß die von ihr gewünschten Informationen vorab mitzuteilen. Eine weitere Diskussion im Ausschuß wäre dann überflüssig.

StS Dr. Nehrling (MSV) merkt an, daß die Lufthansa und andere Fluggesellschaften bestritten, daß der Staat eine Luftsicherheitsgebühr erheben dürfe; sie hätten deswegen Klage eingereicht.

Der Ausschuß faßt folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Luftsicherheitsgebühr in Kap. 15 480 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Zuweisungen für Investitionen an Zweckverbände, Zuweisungen für Investitionen an öffentliche Unternehmen und Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen in Kap. 15 480 wird ohne Aussprache gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Zuweisungen zur Kapitalausstattung und Darlehen für den Flughafen Düsseldorf führt **Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD)** aus, der weitere Ausbau von Flughäfen des Landes sei keine Frage der Vorliebe für andere Verkehrsträger, vielmehr gehöre ein Flughafen zur Wirtschaftskraft einer Region. Die SPD-Fraktion sei froh darüber, mit dem Flughafen Düsseldorf eine Institution zu haben, die von der Wirtschaft des Landes auf der einen Seite dringend benötigt werde, auf der anderen Seite aber auch etwas einbringe.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Er stimme Frau Nacken darin zu, daß der Flugverkehr die Umwelt belaste. Ein Unternehmen, das etwas erwirtschaftete, könne für die Umwelt aber auch etwas tun; so seien in den letzten Jahren erhebliche Summen investiert worden, um den am Flughafen wohnenden Menschen das Leben zu erleichtern.

Zwar habe auch die CDU-Fraktion beantragt, das Darlehen für den Flughafen Düsseldorf in Höhe von fast 20 Millionen DM zu streichen, sie habe dies aber mit der schwierigen Haushaltslage und der guten wirtschaftlichen Situation des Flughafens begründet. Eine Streichung des Darlehens wäre auch finanzpolitisch falsch, denn das Land würde sowohl auf die Zinsen als auch auf erhebliche Steuern aus dem Erwirtschafteten verzichten. Man sollte die Sache deshalb nicht ideologisch verklemmt betrachten.

Ministerialdirigent Dr. vom Rath (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) erläutert, bei der Flughafen Düsseldorf GmbH werde nach dem "Schütt' aus, hol' zurück"-Verfahren vorgegangen. Die Gewinne würden voll an die Gesellschafter ausgeschüttet und der Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Die beiden Gesellschafter könnten die Hälfte der einbehaltenen Kapitalertragsteuer wiederbekommen; insofern sei dies eine sehr günstige steuerrechtliche Lösung.

Die Einnahmen flössen zunächst in den Landeshaushalt; zwei Jahre später werde der Gewinn als Darlehen wieder ausgeschüttet. Die Darlehen würden marktgerecht - derzeit mit 7 % - verzinst und nach zehn tilgungsfreien Jahren ordnungsgemäß getilgt. Auf dieses Verfahren hätten sich beide Gesellschafter - unter Haushaltsvorbehalt - geeinigt. Es werde seit vielen Jahren erfolgreich praktiziert, insbesondere würden damit wesentliche Investitionen beim Flughafen, z. B. Umweltschutzmaßnahmen, finanziert.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) hält Abgeordnetem Mayer auf seine Bemerkung, man sollte die Sache nicht "ideologisch verklemmt" betrachten, entgegen, daß sich gerade am Beispiel Flughafen zeige, daß SPD und GRÜNE unterschiedliche Politikvorstellungen hätten. Nach Auffassung der GRÜNEN sei Umweltschutz durch Wirtschaftswachstum eine Sackgasse.

Abgeordneter Dreyer (CDU) entgegnet auf die Ausführungen des Abgeordneten Mayer und des MD Dr. vom Rath, seine Fraktion habe nichts gegen Steuern, gleich, ob der Bund, das Land oder die Kommunen sie erhielten. Ein Vertreter der Landesregierung müsse sich aber darum kümmern, daß die Steuern flössen.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) erwidert, sie befürworte den Änderungsantrag der GRÜNEN, weil sie meine, daß das Geld zur Haushaltsdeckung verwendet werden könnte, nicht aber aus dem von Abgeordnetem Dreyer genannten Grund.

Der Ausschuß faßt folgende Beschlüsse:

Der Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Zuweisungen zur Kapitalausstattung und Darlehen für den Flughafen Düsseldorf in Kap. 15 480 wird mit den Stimmen der SPD und der CDU gegen die Stimmen der Vertreterin der GRÜNEN und der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Erhaltungsinvestitionen für Landesstraßen in Kap. 15 500 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Millionen DM Gesamtkosten je Maßnahme sowie Rückbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen und Bau von Radwegen sowie Lärmsanierung an Landesstraßen in Kap. 15 500 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans in Kap. 15 500 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Der Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend objektbezogene Zuweisungen aus Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG für Straßenbaumaßnahmen der Gemeinden und Kreise in Kap. 15 500 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Der Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN betreffend Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen, Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Millionen DM Gesamtkosten je Maßnahme und Baumaßnahmen des Landesstraßen- ausbauplans in Kap. 15 500 wird gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN abgelehnt.

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD betreffend Ansatzerhöhung zur Förderung von Angebotsverbesserungen beim öffentlichen Personennahverkehr in Kap. 15 470 wird gegen die Stimme der Vertreterin der F.D.P. zugestimmt.

Zum Änderungsantrag der SPD-Fraktion betreffend Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen in Kap. 15 480 fragt **Abgeordneter Hardt (CDU)**, ob alle öffentlichen Unternehmen, für die bei der Erstellung des Haushalts Zuschüsse für Investitionen vorgesehen gewesen seien, mit dem verminderten Ansatz in vollem Umfang bedient werden könnten.

StS Dr. Nehrling (MSV) verneint dies.

Der Ausschuß faßt folgende Beschlüsse:

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD betreffend Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen in Kap. 15 480 wird mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU, der Vertreterin der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

Dem Änderungsantrag der SPD betreffend Darlehen für die Flughafen Düsseldorf GmbH in Kap. 15 480 wird mit den Stimmen der SPD bei Enthaltung der CDU, der Vertreterin der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN zugestimmt.

Zum Änderungsantrag der SPD-Fraktion betreffend Entwurfsbearbeitung einschließlich Planung und Bauaufsicht bei Baumaßnahmen an Landesstraßen - UA III - in Kap. 15 500 teilt **Abgeordneter Dreyer (CDU)** mit, daß seine Fraktion die Kürzung dieses

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Ansatzes nicht befürworte, da sie der Auffassung sei, daß nicht mehr die Bauinvestitionen, sondern ein fiktiver Stellenplan zugrunde gelegt werden sollten.

Abgeordneter Hemmer (SPD) konzidiert, daß es seiner Fraktion schwergefallen sei, an dieser Stelle des Haushalts zu kürzen.

Der Ausschuß faßt folgenden Beschluß:

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD betreffend Entwurfsbearbeitung einschließlich Planung und Bauaufsicht bei Baumaßnahmen an Landesstraßen - UA III - wird gegen die Stimmen der CDU zugestimmt.

Zum Änderungsantrag der Fraktion der SPD betreffend Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans in Kap. 15 500 merkt **Abgeordneter Dreyer (CDU)** an, seine Fraktion sei gegen die Kürzung dieses Ansatzes, da bereits der vorhandene Ansatz nicht ausreiche, die notwendigen Maßnahmen zu finanzieren. Er bittet die Vertreter des Ministeriums, die Vorlage 11/275 möglichst bald zu ergänzen.

Der Ausschuß faßt folgenden Beschluß:

Dem Änderungsantrag der Fraktion der SPD betreffend Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans in Kap. 15 500 wird mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der F.D.P. zugestimmt.

Zum Änderungsantrag der SPD-Fraktion betreffend objektbezogene Zuweisungen an die Gemeinden und Kreise für den kommunalen Straßenbau, für Vorhaben des kommunalen Radwegebau und für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden kommunalen Straßen in Kap. 15 500 erklärt **Abgeordneter Aigner (SPD)**, daß damit die Kommunen in die Lage versetzt werden sollten, z. B. auch Haltestellen zu finanzieren.

Verkehrsausschuß
8. Sitzung

07.03.1991
zi-mm

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) fragt, ob bereits Vorhaben geplant seien, die aus diesem Titel finanziert werden sollten.

Abgeordneter Aigner (SPD) antwortet, es gebe Untersuchungen für die Räume Gladbeck und Bochum.

Abgeordneter Dreyer (CDU) sieht in dem Änderungsantrag ein Mittel, um Investitionen zu kürzen, und macht darauf aufmerksam, daß aus der Formulierung geschlossen werden könne, daß ein Teil des vorbehaltenen Betrags doch für Investitionen verwendet werden könne.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) äußert, ihre Fraktion hätte Mittel mit dieser Zweckbestimmung gern an einer anderen Stelle des Haushalts eingestellt. Sie habe mit ihren Änderungsanträgen deutlich gemacht, daß der Bau von Radwegen und Lärmschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen sehr wichtig seien und halte das Vorhaben, 3,5 Millionen DM für gutachterliche Untersuchungen und für Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes zu reservieren, für eine Kürzung der Mittel für Radwegebau und Lärmschutzmaßnahmen.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) kommt zu dem Schluß, daß mit dem genannten Betrag Maßnahmen finanziert werden sollten, für die, weil sie nicht zu finanzieren seien, ein Topf gesucht werde.

Abgeordneter Aigner (SPD) hält dagegen, daß es Aufgabe der Kommunen sei, für Systemvernetzung zu sorgen und Haltestellen des ÖPNV einzurichten. Die Kommunen sollten mit diesem Titel solche Maßnahmen, falls sie sie für nötig hielten, bezahlen können.

Da Abgeordneter Dreyer die Formulierung für mißverständlich hält, regt **Vorsitzender Jaax** folgende Fassung an:

... können bis zu 3,5 Millionen DM für gutachterliche Planungen, Untersuchungen, Maßnahmen zur Verbesserung der Systemvernetzung und für die Einrichtung von Haltestellen des ÖPNV eingesetzt werden.

In dieser Fassung stimmt der Ausschuß dem Änderungsantrag mit den Stimmen der SPD und der Vertreterin der F.D.P. gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der GRÜNEN zu.

Abschließend ergeht folgender Beschluß:

Dem Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr - wird unter Berücksichtigung der von der Landesregierung vorgelegten Ergänzung - Drucksache 11/1250 - und der angenommenen Änderungsanträge mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU, der Vertreterin der GRÜNEN und der Vertreterin der F.D.P. zugestimmt.

Zum Berichterstatter wird Abgeordneter Jaax (SPD) benannt.

2 Gesetz zur Regelung der Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Gemeinden und Gemeindeverbände im Haushaltsjahr 1991 (Gemeindefinanzierungsgesetz - GFG 1991)

Drucksache 11/802

§§ 29, 30, 39 Abs. 3, 40 Abs. 5 und 6, 41, 42 Abs. 4, 43, 46

Abgeordneter Dreyer (CDU) schickt der Abstimmung voraus, daß seine Fraktion im Hinblick auf § 4 GFG 1991 es nicht für in Ordnung halte, daß die Gemeinden nicht mehr an den Kraftfahrzeugsteuereinnahmen des Landes, die zuletzt 25 % betragen hätten, beteiligt würden. Sie kritisiere dies mit Nachdruck.

Im Hinblick auf § 29 GFG 1991 vertrete die CDU-Fraktion die Auffassung, daß die Unterhaltung und Instandsetzung der Landesstraßen in der Baulast der Landschaftsver-