

28 Seiten
2 A Seiten

Verkehrsausschuß

Protokoll

12. Sitzung (nicht öffentlich)

26. September 1991

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 15.10 Uhr

Vorsitzender: Abgeordneter Jaax (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

1 Sperrung der DB-Strecke Dortmund - Kassel

1

Bericht des Ministers Kniola.

In der sich daran anschließenden Diskussion kommt der Ausschuß überein, eine Resolution an die Deutsche Bundesbahn zu dieser Sache zu senden.

2 Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG) im Lande Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 11/1481

Ausschußprotokoll 11/308

7

Der Ausschuß kommt überein, sich mit diesem Thema erneut zu befassen, wenn die von der CDU-Fraktion

gewünschten Änderungsvorschläge schriftlich vorliegen.

3 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1992 (Haushaltsgesetz 1992)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/2450
Vorlage 11/743

8

Minister Kniola führt in den Einzelplan 15 ein.

Der Ausschuß stimmt den Personaliteln des Einzelplans 15, soweit er zuständig ist, einstimmig zu.

4 Verkehrspolitische Aussagen des Prognos-Gutachtens "Energieszenarien Nordrhein-Westfalen"

Vorlagen 11/672, 11/692

13

Minister Kniola erstattet kurz Bericht. Daran schließt sich eine Diskussion an.

5 Verschiedenes

Minister Kniola zum Luftverkehrskonzept

18

Nächste Sitzung: 17. Oktober 1991

1. Artikel 1 § 4 Abs. 2 sollte folgendermaßen ersetzt werden:

Die federführende Behörde hat Sachverständige hinzuziehen, soweit dies zur Beschleunigung des Verfahrens dient.

2. In Artikel 5 Ziffer 1 a) sollte nach dem ersten Satz "Dabei ist die Umweltverträglichkeit nach dem Stand der Planung zu prüfen" folgendes eingefügt werden:

Die Ergebnisse sind im weiteren Verfahren zugrunde zu legen.

3. In Artikel 5 Ziffer 2 sollte der letzte Satz wie folgt gefaßt werden:

Soweit bereits eine Linienbestimmung erfolgt ist, ist die Prüfung der Umweltverträglichkeit auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens zu beschränken.

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola ruft in Erinnerung, daß sich der Ausschuß bei der erstmaligen Behandlung dieses Themas am 4. Juli 1991 darauf verständigt habe, daß die CDU-Fraktion die von ihr gewünschten Änderungen in einer Vorlage zusammenfasse. Eine solche Vorlage sei ihm aber nicht zugegangen, und ad hoc könne er zu den Vorschlägen nicht Stellung nehmen.

Der Ausschuß kommt überein, sich mit der Richtlinie erneut zu befassen, wenn die Änderungsvorschläge der CDU-Fraktion schriftlich vorliegen.

- 3 **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1992 (Haushaltsgesetz 1992)**

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/2450
Vorlage 11/743

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola trägt vor:

Mit 85,4 % macht der Verkehrshaushalt den größten Teil des Haushalts des Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr aus. Gegenüber dem Vorjahr bleiben die Ausgaben in der Summierung aller Ansätze fast unverändert: 1991: 2,389 Milliarden DM, 1992: 2,393 Milliarden DM. In den einzelnen Aufgabenbereichen ergeben sich zahlenmäßig folgende wesentliche Änderungen:

Strukturhilfe. In dem für die Veranschlagung der auf den Einzelplan 15 entfallenen Strukturhilfemittel eingerichteten Kapitel 15 021 werden für 1992 nur die Beträge ausgewiesen, die zur Ausfinanzierung der Maßnahmen der Programmjahre 1989/90/91 benötigt werden. Die zur Ausfinanzierung der neuen Projekte der Förderliste 1991 erforderlichen Mittel sind vorsorglich veranschlagt worden, da diese Projekte der Sperre nach § 6 Abs. 7 des Haushaltsgesetzes 1991 unterliegen.

Mit dem derzeit dem Bundesrat vorliegenden Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Strukturhilfegesetzes und zur Aufstockung des Fonds "Deutsche Einheit" beabsichtigt die Bundesregierung, die Strukturhilfemittel ab 1992 in die neuen Bundesländer umzuleiten und den alten Bundesländern 1991 eine einmalige pauschale Überbrückungshilfe in Höhe von 600 Millionen DM - davon 185,1 Millionen DM für NRW - zur Verfügung zu stellen. Statt 756 Millionen DM werden es für ein Jahr also 185 Millionen DM sein.

Die Landesregierung wird sich in den Gesetzgebungsorganen des Bundes mit Nachdruck dafür einsetzen, daß die Auslauffinanzierung begonnener und baureifer Vorhaben nach dem Strukturhilfegesetz durch den Bund sichergestellt wird. Dies ist auch für den Verkehrsbereich wichtig, denn die Finanzierung des Neubauprojekts auf dem Flughafen Münster/Osnabrück, für das die Strukturhilfe im Einzelplan 08 veranschlagt worden ist, hängt hiervon ab.

Auch im öffentlichen Personennahverkehr gibt es gravierende Veränderungen, die im wesentlichen durch den Bund veranlaßt sind. Zum Ausgleich gemeinschaftlicher Leistungen nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes sind 428 Millionen DM, das sind 159 Millionen DM mehr als 1991, vorgesehen. Der Ansatz ist vor allem auf die Erweiterung der Ausgleichspflicht des Landes auf vier Bundesbusunternehmen zurückzuführen. Wir haben dafür vorsorglich 130 Millionen DM in den Landshaushalt eingestellt, wissen aber noch nicht, ob uns die Übernahme voll trifft, denn es sind noch nicht alle rechtlichen Voraussetzungen geregelt worden. Ich muß dazu sagen, daß wir einen bestimmten Kostensatz zugrunde gelegt haben, der nicht ganz zu dieser Höhe

führt. Die restlichen 29 Millionen DM entfallen auf die hinzukommende Kostensatzerhöhung.

Bedingt durch die kontinuierliche Reduzierung der Einführungshilfe für das "Ticket 2000" gehen die Zuweisungen an den VRR um 3,5 Millionen DM auf 129,5 Millionen DM zurück. Da in der Öffentlichkeit das Mißverständnis - wohl von interessierter Seite geschürt - besteht, die Zahlungen an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr seien exorbitant höher als an andere Verkehrsunternehmen, weise ich darauf hin, daß die Zahlungen an den VRR die IHP-Hilfen und andere in Einzelpositionen veranschlagte Förderungen für andere Verkehrsunternehmen mit umfassen und insofern nicht vergleichbar sind.

Die Mittel für den S-Bahnbau und die kommunale ÖPNV-Infrastrukturförderung gehen aufgrund des ÖPNV-Bundesprogramms zurück - bei den S-Bahnen um minus 25 Millionen DM, bei der Infrastrukturförderung um minus 46,8 Millionen DM. Gemessen an der Einwohnerzahl ist der Anteil des Landes Nordrhein-Westfalen am Programm jedoch weiterhin überdurchschnittlich.

Die erwartete Aufstockung der Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG durch das Steueränderungsgesetz 1992, das demnächst im Bundesrat beraten wird, ist in den Haushaltsansätzen natürlich noch nicht berücksichtigt. Wir können uns wohl darauf einrichten, daß die Haushaltszahlen für 1992 nach der Beschlußfassung über das GVFG auf der Bundesseite sowohl was die Einnahmen, aber auch was die Ausgaben betrifft, zu korrigieren sind; wir wollen hier keinen neuen Juliusturm entstehen lassen.

Für den Ausbau von Flugplätzen stehen 1992 10 Millionen DM zur Verfügung. Im Vergleich zu 1991 muß jedoch der Wegfall der Strukturhilfe in Höhe von 3,4 Millionen DM berücksichtigt werden. Auch hier muß die Entscheidung darüber, wie die Mittel verteilt werden, davon abhängig gemacht werden, wie viele Strukturhilfemittel 1991 zur Verfügung standen. Die 10 Millionen DM sind nicht für die internationalen Flughäfen, sondern insbesondere für die regionalen Verkehrsflughäfen und für kleinere Maßnahmen an Verkehrslandeplätzen und Flugplätzen wie Dahlemer Binz.

Der Rückgang der Gesamtausgaben 1992 des Luftfahrtkapitels ist durch die Übertragung der Start- und Rollbahn an die Flughafen Düsseldorf GmbH in Höhe von 58 Millionen DM begründet, insofern nur ein fiskalischer Vorgang.

Für den kommunalen Straßenbau stehen 1992 infolge der Erhöhung der Bundesmittel 5,5 Millionen DM mehr als 1991 zur Verfügung. Die drei Investitionstitel des Landesstraßenbaus erhöhen sich um 19 Millionen DM, die dazugehörige Strukturhilfe geht dagegen um 31,4 Millionen DM zurück, so daß insgesamt 12,4 Millionen DM weniger als 1991 zur Verfügung stehen.

Sie sehen, daß wir uns bemüht haben, die ausfallenden Strukturhilfemittel auf diesem wichtigen Sektor mit Hilfe des Landeshaushalts abzufedern. Wir haben es selbstverständlich nicht geschafft, sie ganz aufzufangen. Ich bin froh, daß es mir gelungen ist, die alte und auch in der mittelfristigen Haushaltsplanung vereinbarte Höhe der Mittel für den Landesstraßenbau wiederum festzulegen und die Kürzung, die das Parlament beim letztenmal beschlossen hat, rückgängig zu machen. Ich hoffe sehr, daß die gemeinsamen Anstrengungen des Verkehrsausschusses dazu führen, den Titel in dieser Höhe zu erhalten.

Zum Personal. Sie wissen, daß wir über die Veränderung beim Fluggastkontrolldienst intensive Gespräche führen. Zur Zeit sind die betroffenen Stellen noch im Einzelplan 03 veranschlagt. Der Landtag ist an diesem Verfahren beteiligt.

Ich gehe davon aus, daß die Veränderung nur geringe Auswirkungen auf den Personalhaushalt des Einzelplans 15 hat, denn bei der privatrechtlichen Lösung, die von allen Beteiligten favorisiert wird, wird nur eine gewisse Zahl an Stellen für Überwachungs-, Leitungs- und Verwaltungskräfte, die im Haushaltsplan ihren Niederschlag finden müssen. Wo die erforderlichen Stellen ressortieren werden, ist noch nicht geklärt. Über den Stand des Verfahrens ist die Arbeitsgruppe Fluggastkontrollen, an dem auch Mitglieder des Verkehrsausschusses beteiligt sind, informiert.

Abgeordneter Strothmann (CDU) betont, daß seine Fraktion die Entscheidung des Ministerpräsidenten, das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr zu splitten, nach wie vor für eine Fehlentscheidung halte, denn die Trennung der beiden so nahe zusammenliegenden Geschäftsbereiche habe nicht nur zu einer Aufstockung des Personals geführt, es müsse auch mit Reibungsverlusten gerechnet werden.

Der entsprechende CDU-Arbeitskreis habe sich dazu durchgerungen, seine Zustimmung zum Personalhaushalt zu geben, zum einen weil dieser von der Splittung am wenigsten betroffen sei, zum anderen weil der Ausschuß ihn immer einvernehmlich

Verkehrsausschuß
12. Sitzung

26.09.1991
zi-mm

verabschiedet habe. Die grundsätzlichen Bedenken erhalte die CDU-Fraktion aber aufrecht.

Abgeordneter Kampmann (CDU) berichtet, daß in einer Sitzung der Bauamtskommission Hagen über mehrere Wasserschutzmaßnahmen und wassertechnische Sanierungsmaßnahmen, die zusammen 70 Millionen DM kosteten, beraten worden sei. Seiner Meinung nach sei dafür das Umweltministerium zuständig. Aus Gründen der Haushaltsklarheit und -wahrheit bitte er daher den Minister, dies zu überprüfen.

Minister Kniola erwidert, die Bauamtskommission Hagen habe ihn davon noch nicht unterrichtet, und äußert die Vermutung, daß einerseits der Straßenbauhaushalt des Landschaftsverbandes zu Unrecht belastet werde, daß andererseits innerhalb des Haushalts des Landschaftsverbandes Mittel umressortiert würden.

Abgeordneter Langen (CDU) möchte festgehalten wissen, daß die Prioritäten, die in der Region einmal gesetzt worden seien, aufgrund der Tatsache, daß die Mittel für die Bahnübergänge gebunden seien, völlig über den Haufen geworfen würden.

Abgeordneter Böse (SPD) merkt an, daß auch ihm aufgefallen sei, daß die Prioritäten, die das Land in Absprache mit der örtlichen Region gesetzt habe, nicht eingehalten würden. Seine Fraktion werde sich daher bei der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfs- und -ausbauplanes bemühen, Mittel und Wege zu finden, um sicherzustellen, daß die einmal festgesetzten Prioritäten von den Landschaftsverbänden umgesetzt werden könnten.

Der Ausschuß stimmt den im Einzelplan 15 enthaltenen Personaliteln, soweit er zuständig ist, einstimmig zu.