

Verkehrsausschuß

Protokoll

13. Sitzung (nicht öffentlich)

17. Oktober 1991

Düsseldorf - Haus des Landtags

10.00 Uhr bis 12.15 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 1992
(Haushaltsgesetz 1992)**

2 - 19

Drucksache 11/2450

Vorlagen 11/743, 11/755

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

Aussprache über die Einführung des Ministers in den
Haushalt 1992 und Diskussion mit Staatssekretär
Dr. Nehrling.

Daran anschließend geht der Ausschuß die einzelnen
Kapitel des Einzelplans 15, die in seine Zuständigkeit
fallen, durch. Staatssekretär Dr. Nehrling beantwortet
die hierzu von den Abgeordneten gestellten Fragen.

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991

Seite

- 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**

19 - 20

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/1481
Ausschußprotokolle 11/308, 11/352

Der Tagesordnungspunkt wird erneut vertagt, bis das Ministerium schriftlich zu den Änderungsvorschlägen der CDU-Fraktion Stellung genommen hat.

3 Verschiedenes

**Verabschiedung einer Resolution zur Sperrung der DB-Strecke
Dortmund - Kassel**

1

Nächste Sitzung: 5. November 1991

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

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

Drucksache 11/2450

Vorlagen 11/743, 11/755

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

Abgeordneter Dreyer (CDU) führt aus, der Verkehrshaushalt 1992 sei von zwei Entwicklungen geprägt, die in der Einführung des Ministers in den Haushalt 1992 (Vorlage 11/755) zuwenig hervorgehoben worden seien:

Erstens. Die **Kraftfahrzeugsteuereinnahmen** stiegen von 2,1 Milliarden DM im Jahr 1991 auf 2,6 Milliarden DM im Jahr 1992, die Gemeinden, die früher daran zu 25 % beteiligt worden seien, erhielten davon aber seit 1991 nichts mehr. Seine Fraktion habe sich bekanntlich sehr gegen diese Streichung im GFG gewehrt.

Zweitens halte er die Veränderung im GVFG durch das **Steueränderungsgesetz 1992**, wodurch 1992 1,5 Milliarden DM, 1993/94/95 jeweils 3 Milliarden DM zur Verfügung stünden, für erwähnenswert. Über die Verteilung dieser Zuwächse sei vor kurzem im Verkehrsausschuß des Bundestages beraten worden. Nach seiner Information würden 20 % als Vorabzug für Projekte von besonderer Verkehrsbedeutung vorbehalten - darunter falle z. B. die Expo Hannover -, die restlichen 80 % würden auf die Länder entsprechend ihrer Kraftfahrzeugdichte verteilt. Nordrhein-Westfalen erhalte 1993 1 244 590 000 DM, wovon die eine Hälfte in den öffentlichen Personennahverkehr, die andere in den kommunalen Straßenbau fließe; die Umschichtungsmöglichkeiten blieben bestehen.

Für begrüßenswert halte er auch die Tatsache, daß die Länder künftig in eigener Verantwortung über die Verwendung der Mittel entscheiden könnten. Dadurch würde bei den ÖPNV-Projekten die Abstimmung mit dem Bund nicht mehr erforderlich.

Den Aussagen des Ministers zum **kommunalen Straßen- und Radwegebau** in der Einführung in den Haushalt 1992 stimme die CDU-Fraktion zu. Die genannten Schwerpunkte seien Allgemeingut. Allerdings betone die CDU-Fraktion, daß bei all diesen Maßnahmen auch der Verkehrswert ein wichtiges Kriterium sein müsse.

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

Da die zusätzlichen Mittel des Bundes im vorgelegten Haushaltsplan noch nicht hätten berücksichtigt werden können, werde die Landesregierung wohl in einem Nachtrags- haushaltsplan vorschlagen, welche Maßnahmen damit finanziert werden sollten.

Luftfahrt. Die CDU-Fraktion wisse, daß das Land der dynamischen Entwicklung auf diesem Gebiet, die durch die Öffnung des Ostens verstärkt worden sei, gerecht werden müsse, und trete daher für ein leistungsfähiges Luftverkehrsangebot ein. Er bitte die Vertreter des Ministeriums, zu einer kürzlich erschienenen Studie Stellung zu nehmen, wonach die künftige Entwicklung zu wesentlich größerem Fluggerät hin gehe, wodurch die bekannten Engpässe nicht nur beseitigt würden, sondern sogar Überkapazitäten befürchtet werden müßten.

Der Flughafen Gütersloh werde in der Einführung nicht erwähnt. Über den Vor- schlag, diesen bisher militärisch genutzten Flughafen für die zivile Luftfahrt zu nutzen, werde in der Region heftig diskutiert. Die CDU-Fraktion sei dafür, daß in einem Gutachten die Grenzen der Nutzung dieses Flughafens und die Auswirkungen auf seinen Einzugsbereich, in dem die Verkehrsflughäfen Münster/Osnabrück, Pader- born/Lippstadt und Hannover sowie der Verkehrslandeplatz Dortmund lägen, eruiert würden. Die Frage, ob der Flugplatz als Verkehrslandeplatz genutzt werden sollte - auch wenn dieser Begriff angesichts der riesigen Anlage unpassend sei -, wäre eben- falls zu beurteilen. Vor allem im nördlichen Westfalen-Lippe werde diese Forderung gestellt. Dazu müßte aber auf jeden Fall ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Im Hinblick auf die Flugsicherung sehe die CDU-Fraktion nur in der Integration von militärischer und ziviler Luftfahrt eine vernünftige Lösung. Natürlich müsse moderne- res Gerät eingesetzt werden.

Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die Aussagen des Ministers hierzu seien ebenfalls Allgemeingut. Sorge bereite ihm, Dreyer, die Entwicklung, daß darüber nachgedacht werde, die Relationen Hamburg - Hannover - Berlin und Frankfurt - Hannover - Berlin anzubieten, wenn die Neubaustrecke Hannover - Berlin fertig sei. Würde dies realisiert, würde die Achse Rhein/Ruhrgebiet - Berlin gebrochen, und es müßte umgestiegen werden. Er bitte die Landesregierung, sich in die Planungen rechtzeitig einzuschalten, damit nicht ähnlich wie beim aktuellen Jahresfahrplan so manche Merkwürdigkeit auftauche.

Auf der Strecke Dortmund - Hagen - Siegen könnte lediglich auf dem Abschnitt zwischen Hagen und Letmathe die Geschwindigkeit erhöht werden. Die Landes- regierung sollte sich hier um den Einsatz moderner Fahrzeuge wie den Pendolino

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

bemühen. Für Strecken in Bayern und für die Moselstrecke seien, wie in der Zeitung zu lesen gewesen sei, solche Züge bestellt. Der Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Mitglied des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn, sollte nicht immer nur Projekte für andere Länder mitbeschließen.

Güterverkehrszentren. Bei den diesbezüglichen Planungen der Bundesbahn sei kein Standort in Nordrhein-Westfalen vorgesehen. GVZ seien, wie im Verkehrsausschuß des Bundestages beschlossen worden sei, förderbar. Davon unabhängig beabsichtige der Verkehrsminister des Landes, einen Standort in Nordrhein-Westfalen zu fördern. Die Landesregierung sollte dafür schnell die Voraussetzungen schaffen.

Binnenwasserstraßen. Hierzu sei der Presse zu entnehmen gewesen, daß die Mittelweser nicht nur für Europaschiffe, sondern auch für Großmotorschiffe ausgebaut und die Schleuse für den Umstieg von der Mittelweser auf den Mittellandkanal angepaßt werden solle. Da sich das Land bei solchen Projekten zu einem Drittel an den Kosten beteilige, frage er, ob bereits Verhandlungen hierüber stattgefunden hätten.

Stadtbahnbau. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen werde das Land vermutlich Mühe haben, die freigewordenen Mittel auszugeben. Angesichts dieser Entwicklung sei zu überlegen, ob die Streichung der 7%igen Förderung der Gemeinden für Stadtbahnplanungen zurückgenommen werde. Die CDU-Fraktion sehe in dieser Frage noch Beratungsbedarf.

Landesstraßenbau. Während im Haushaltsjahr 1983 1,6 Milliarden DM von 1,8 Milliarden DM aus der Kraftfahrzeugsteuer für alle Titel des Straßenbaues ausgegeben worden seien, würden im Haushaltsjahr 1992 von 2,6 Milliarden DM aus der Kraftfahrzeugsteuer nur 736 Millionen DM für alle Titel des Straßenbaues zur Verfügung gestellt. Die CDU-Fraktion halte es für nicht hinnehmbar, daß der Landesstraßenbau wie in den letzten Jahren dotiert werde, obwohl die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer derart gestiegen seien.

Die Vorarbeiten der Bauamtskommissionen zur Fortschreibung des Landesstraßenausbauplans zeigten, daß alle etwas größeren Projekte - z. B. die Ortsumgehung Enger - wegen fehlender Mittel nicht gebaut werden könnten. Hier könne nicht von "Fortschreibung" gesprochen werden, es handle sich allenfalls um ein Wiederaufleben des alten Zustandes.

Er bitte abschließend alle Fraktionen mitzuhelfen, daß auch private Finanzierungen des Straßenbaues möglich würden, denn für die Finanzierung aller Projekte der Kategorie "Vordringlicher Bedarf", der Deutsche-Einheits-Projekte und der notwendi-

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

gen Sanierungen sei insgesamt ein Investitionsbedarf von rund 280 Milliarden DM erforderlich, dies aber in einem Zeitraum, für den jährlich 90 Milliarden DM weniger zur Verfügung stünden.

In gleicher Weise spreche er sich dafür aus, die Planungsverfahren zu beschleunigen.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) vertritt die Meinung, daß dieser wie der letzte Haushaltsentwurf lediglich versuche, den bestehenden Mangel an Mitteln zu verwalten.

Sie fragt, ob im Hinblick auf die zusätzlichen GVFG-Mittel des Bundes - die nach ihren Informationen nur bis 1993 fest zugesagt seien; für die Jahre 1994/95 bestehe lediglich die Absicht, sie weiter zur Verfügung zu stellen - schon Komplementärmittel im Haushalt enthalten seien. Die Kollegen im Bundestag gingen im übrigen davon aus, daß die Änderung des GVFG auch eine Vorstufe zur Übertragung der Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr auf Länder- und Gebietskörperschaften sei. Da nicht auszuschließen sei, daß die Mittel nach 1995 wesentlich reduziert würden, die finanzielle Verantwortung dann aber schon bei den Ländern und den Gebietskörperschaften läge, müsse der Landtag die Weichen so stellen, daß der öffentliche Personennahverkehr - insbesondere im ländlichen Raum - nicht völlig ausgedünnt werde.

Sie ruft in Erinnerung, daß die Vorbereitungs- und Planungskosten für Stadtbahnen aufgrund von Feststellungen des Landesrechnungshofs reduziert worden seien. Der Nordrhein-Westfälische Städte- und Gemeindebund habe in einem Schreiben dargelegt, wie sich dies auf den Stadtbahnbau der einzelnen Städte auswirke. Hierzu erbitte sie eine Stellungnahme des Ministeriums.

Des weiteren zitiert sie aus folgendem Beschlußvorschlag des Haushaltskontrollausschusses den Stadtbahnbau betreffend vom November 1990:

Auch wenn sich der Landesrechnungshof einer kritischen Aussage über die konzeptionellen Ziele des Stadtbahnbaues enthalten hat, so lassen doch die Hinweise des Landesrechnungshofs auf den erheblichen Umfang der bislang getätigten Investitionen und die sehr unterschiedlichen Ergebnisse dieses Mitteleinsatzes die Notwendigkeit einer kritischen Überprüfung des Stadtbahnbaukonzepts erkennen.

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

Der Haushaltskontrollausschuß begrüßt den vom Landesrechnungshof gegebenen Ausblick auf die Größenordnung der im Stadtbahnbereich notwendig werdenden späteren Ersatzinvestitionen. Er betrachtet derartige Angaben als willkommene Orientierungsdaten zu der Frage, inwieweit die aus den Investitionen resultierenden künftigen Belastungen verkraftbar erscheinen.

Der Vertreter der F.D.P.-Fraktion im Haushaltskontrollausschuß, Dr. Riemer, habe in der entsprechenden Sitzung geltend gemacht, daß für den ersten Teil des Beschlusses der Verkehrsausschuß zuständig sei. Daraufhin habe sich der Haushaltskontrollausschuß darauf geeinigt, daß sein Vorsitzender den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses in einem Schreiben bitte, daß sich der Verkehrsausschuß mit dem Thema unter dieser Vorgabe befasse. Sie frage nun, ob die Einigkeit in der Tendenz des Haushaltskontrollausschusses Auswirkungen auf den vorliegenden Haushalt gehabt habe.

Über die notwendig werdenden Ersatzinvestitionen müsse der Ausschuß im Zusammenhang mit der Änderung des GVFG diskutieren. Im Gegensatz zu Abgeordnetem Dreyer vertrete sie nicht die Auffassung, daß versucht werden sollte, den Stadtbahnbau zu intensivieren, vielmehr müßte nach einer Kosten-Nutzen-Analyse überlegt werden, ob und gegebenenfalls wie langfristig umgesteuert werden sollte. Auch hierzu erbitte sie eine Stellungnahme des Ministeriums.

Im Hinblick auf die vorläufigen Richtlinien zur Gewährung von Zuschüssen an VRR-Unternehmen frage sie, ob die für Ende des laufenden Jahres angekündigten Ergebnisse bereits vorgelegt werden könnten.

Zum Bereich Schifffahrt liege ihr die Information vor, daß es in Nordrhein-Westfalen kommunale Häfen gebe, die von den auf dem demnächst ausgebauten Kanalnetz fahrenden Großmotorschiffen nicht angelaufen werden könnten. Sie bitte die Vertreter des Ministeriums, bei Gelegenheit in einer Liste zu erfassen, um welche Häfen es sich handle, und diese dem Ausschuß zuzuleiten.

Zum Großversuch "Geschwindigkeitsreduzierung auf Ortsdurchfahrten" verweist sie auf den Erläuterungsband sowie auf den entsprechenden Projektbericht und kommt zu dem Schluß, daß sich in bezug auf das Geschwindigkeitsverhalten und das Unfallgeschehen auf den zurückgebauten Ortsdurchfahrten nichts geändert habe. Sie frage, weshalb das Ministerium es für gerechtfertigt halte, für dieses Projekt künftig sogar mehr Geld auszugeben.

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

Laut Ankündigung des Finanzministers vor dem Landtag solle eine interministerielle Arbeitsgruppe "Programmwirksamkeit" eingerichtet werden, die alle Förderprogramme des Landes kritisch überprüfe. Sie frage, welche Programme des Verkehrshaushaltes davon betroffen seien.

Abgeordneter Hunger (SPD) legt dar, der vorgelegte Haushaltsentwurf sei nach Auffassung seiner Fraktion eine gute Grundlage, auf der die Verkehrspolitik des Landes weiterentwickelt werden könne. Die SPD-Fraktion orientiere sich an den in der Einführung des Ministers gesetzten Prioritäten. Da auch die von Abgeordnetem Dreyer genannten Aspekte schwerpunktmäßig behandelt werden müßten, werde der Verkehrshaushaltsentwurf wohl mit einer breiten Mehrheit verabschiedet werden können.

Über die Änderungen im GVFG hätten sicher noch keine Entscheidungen getroffen werden können, denn die Faktenlage des Bundes sei noch völlig offen. Wie unklar die Situation sei, beweise im übrigen die kürzliche Ankündigung der zuständigen Ministerin, ein zusätzliches Wohnungsbauprogramm aufzulegen, die schon bald habe zurückgezogen werden müssen, weil der Bundeskanzler dieses Thema zur Chefsache erklärt habe. Mit dem von Abgeordnetem Dreyer angekündigten Vorabzug von 20 % werde es ähnlich gehen. Die SPD-Fraktion schlage daher vor, daß sich der Ausschuß mit dieser Sache erst dann wieder befasse, wenn Fakten vorlägen.

Abgeordneter Dreyer habe den Eindruck erweckt, es bestehe in bezug auf die Schnellverbindungen im Land Nordrhein-Westfalen ein Nachholbedarf; dies sei nicht der Fall. Fest stehe, daß der Bund auch auf diesem Gebiet vieles unklar lasse; so sei eine Transrapidstrecke von Berlin nach Hamburg und von einer Transrapidstrecke von Berlin nach Bonn im Gespräch. Er, Hunger, teile die von Frau Thomann-Stahl in der letzten Sitzung geäußerte Ansicht, daß Bundesverkehrsminister Krause eine nationale Katastrophe sei.

Die SPD-Fraktion halte unumstößlich an der Stadtbahnpolitik, die sie in den letzten Jahren betrieben habe, fest. Sie werde jede Initiative von Städten und vom Ministerium, Stadtbahnen ebenerdig zu bauen, unterstützen. Angesichts der verkehrspolitischen Beschlüsse der CDU-Fraktion, die ebendieses vorsähen, sei es verwunderlich, daß Abgeordneter Dreyer dieses Thema überhaupt angesprochen habe.

Innerhalb des nächsten Vierteljahres müsse für die Bahnbusgesellschaften eine Lösung gefunden werden. Öffentlicher Personennahverkehr nicht nur in den Städten, sondern vor allem im ländlichen Raum könne nur garantiert und ausgebaut werden, wenn

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

diese Gesellschaften erhalten blieben. Es gehe nicht an, daß die CDU-Fraktion die Wohltaten des Bundes lobe, diese durch den Bund verursachte Entwicklung aber ausklammere.

Auf den Flughafen Gütersloh müsse in der Fortschreibung des Luftverkehrskonzeptes, die die Landesregierung Ende des laufenden Jahres vorlegen werde, eingegangen werden. Noch könnten keine Entscheidungen getroffen werden, da nicht bekannt sei, ob eine Gebietskörperschaft beabsichtige, den bisherigen Militärflugplatz zivil zu nutzen. Durch die im Gang befindliche kontroverse Diskussion dürfe allerdings nicht die Entwicklung der Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt sowie des Verkehrslandeplatzes Dortmund in Mitleidenschaft gezogen werden. Diese Befürchtung sei in Anbetracht einiger Diskussionsbeiträge aus der Region nicht gänzlich abwegig.

Im Hinblick auf die Ausschußsitzung am 21. November 1991, in der über die Anträge der Fraktionen zum Haushaltsentwurf beraten werde, bitte er, daß die Fraktionen ihre Anträge frühzeitig vorher untereinander austauschten.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) schickt voraus, auf die grundsätzliche Position ihrer Fraktion zur Verkehrspolitik wolle sie nicht weiter eingehen, sie unterscheide sich, besonders was Straßenbau und Flugverkehr betreffe, erheblich von den bisher geäußerten Darlegungen. Sie bitte die Vertreter des Ministeriums, auf folgende Punkte einzugehen:

Die Bedeutung von Güterverkehrszentren werde in der Einführung des Ministers in den Haushalt hervorgehoben. Der Haushaltsplan lasse hingegen Positionen zu deren Umsetzung vermissen. Einzig werde ein Forschungsauftrag für den innerstädtischen Güterverkehr erwähnt.

Für den öffentlichen Personennahverkehr in der Fläche sei laut Einführung in den Haushalt zwar eine Neuordnung vorbereitet; die Mittel für den ÖPNV würden aber in gleicher Weise verwandt wie im Vorjahr.

Zu der kurz- und mittelfristig anstehenden Übernahme der Bahnbusgesellschaften fehle im Haushaltsplan ebenfalls eine Position; es sollte zumindest ein Leertitel aufgeführt werden.

Die Einführung des Großkundenabonnements auch für die Landesbediensteten sei positiv zu beurteilen. Sie frage, ob dies im Haushaltsplan berücksichtigt worden sei.

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

Auch sie bitte um Auskunft, wann die Zahlen zum Ausgleich der Infrastrukturkosten vorgelegt würden.

Den bereits bekannten Antrag der SPD-Fraktion infolge des Ergebnisses des WIBE-RA-Gutachtens zu den UA III-Mitteln werde sie unterstützen. Sie finde es allerdings schade, daß sich der Ausschuß mit dem Gutachten selbst noch nicht befaßt habe.

Staatssekretär Dr. Nehrling (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) geht auf die von den Abgeordneten gestellten Fragen folgendermaßen ein:

Aufgrund der Beschlüsse des Vermittlungsausschusses sei im Bundestag der Entwurf eines Steueränderungsgesetzes 1992 eingebracht worden. Dadurch werde auch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in einigen Teilen verändert. Über die Beratung des Verkehrsausschusses des Bundestages über die Verteilung des Zuwachses durch das Steueränderungsgesetz sei im Ministerium noch nichts bekannt.

Der Bundesrat befaße sich am 18. Oktober 1991 mit dem Steueränderungsgesetz in erster Lesung. Die Landesregierung habe sich anhand der Strichdrucksache zu diesem Gesetz, die mehr als 80 Änderungsanträge - das Ergebnis der Beratungen in den Fachausschüssen des Bundesrates - enthalte, eine Meinung gebildet. Ein Änderungsantrag betreffe z. B. die Gas-Öl-Betriebsbeihilfe, ein Thema der Landesregierung seit 1981. Der Ausschuß sollte sich erst dann wieder mit dem Steueränderungsgesetz befassen, wenn es verabschiedet sei; möglicherweise müsse es den Vermittlungsausschuß durchlaufen. Die Auswirkungen des Gesetzes würden für die Verkehrspolitik der Länder von erheblicher Bedeutung sein. Im Haushaltsplan 1992 für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr sei davon nichts berücksichtigt worden.

Abgeordneter Dreyer habe sich in seinen Ausführungen zur Luftfahrtpolitik auf ein sogenanntes Gutachten eines Journalisten der Zeitschrift "Fremdenverkehrswirtschaft international" bezogen. Der Landesregierung sei weder dieser als Fachmann auf diesem Gebiet noch das "Gutachten" selbst bekannt. Die "Zeit" habe die Studie übrigens als "mathematisch-theoretische Analyse" bezeichnet; dies könne er, Dr. Nehrling, nur unterstreichen. Mathematisch-theoretisch werde dort unterstellt, daß es im Jahr 2010 Überkapazitäten gebe, weil bis dahin alle internationalen Fluggesellschaften ihre Flugzeuge auf 600 bis 1 000 Sitze umgestellt hätten. Derart große Flugzeuge existierten bis jetzt aber nur auf dem Reißbrett. Im internationalen Luftverkehr sei man ohnehin zu der Erkenntnis gelangt, daß für Punkt-Punkt-Verkehre kleinere Maschinen sinnvoller, weil leichter auslastbar, seien. Es wäre wünschenswert

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

gewesen, wenn eine von international anerkannten Fachleuten kürzlich erschienene Studie die gleiche Beachtung gefunden hätte wie der Artikel in der Zeitschrift "Fremdenverkehrswirtschaft international".

Die Überlegungen zum Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bundesbahn, die von einem dem Ministerium nicht bekannten Fachmann zu Papier gebracht worden seien, sollten nicht überbewertet werden. Angesichts der Planungszeiträume, die heute anzusetzen seien, wäre es nur schön, wenn das Netz der Deutschen Bundesbahn schon existierte.

Für den Flugplatz Gütersloh, der im übrigen noch gar nicht geräumt sei, gebe es im Augenblick noch keinen Träger. So sehr es angebracht sei, sich mit diesem Thema vorausschauend zu beschäftigen, so sei die Sache doch noch nicht "in dem Topf, wo sie kochen könne". Der Presse sei zu entnehmen gewesen, daß die Industrie- und Handelskammer Bielefeld ein Gutachten zur Nutzung und zur Konkurrenzsituation des Flugplatzes Gütersloh in Auftrag gegeben habe. Dies sei wohl auch von den beteiligten Wirtschaftskreisen befürwortet worden. Auch das Ministerium halte dies für den richtigen Weg.

Die Meinung der CDU-Fraktion, daß die zivile und die militärische Flugsicherung zusammengelegt werden sollten, sei seit langem die Position des Ministeriums. Als persönlich vom Fluglotsenstreik 1973 Betroffener wisse er, was im Flugverkehr während der Hochbetriebszeit im Sommer passieren könne, durch die Fluglotsen aber verhindert werde. Der Ausschuß sollte dies anerkennend registrieren und dafür Verständnis zeigen, daß die Fluglotsen Ergebnisse sehen wollten, nachdem ein Gesetzentwurf zur Privatisierung der Flugsicherung bereits dem Bundespräsidenten zur Unterschrift vorgelegen habe. Der Gesetzentwurf solle nun zum 1. Januar 1993 in Kraft treten. Bis dahin seien noch einige organisatorische Vorkehrungen zu treffen. Es wäre der Sache sicher dienlich, wenn sie mit den dem Land gegebenen Möglichkeiten beschleunigt werden könnte.

Von der Nachricht, daß auf der Mittelweser künftig Großmotorschiffe verkehren dürften, sei im Ministerium nichts bekannt. Die Bundeswasserstraßenverwaltung müßte im Zusammenhang mit dem laufenden Vertrag zum Ausbau der Weststrecke des Mittellandkanals an das Ministerium herantreten.

Es herrsche mittlerweile Einigkeit zwischen Bund und Land über den Abschluß von Verträgen den Datteln-Hamm-Kanal und den Rhein-Herne-Kanal betreffend, an denen sich das Land zu einem Drittel beteilige. Ferner herrsche Einigkeit darüber, daß der

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

Dortmund-Ems-Kanal ohne finanzielle Beteiligung des Landes fortgeführt und ausgebaut werde.

Die Landesregierung sei im Hinblick auf die Bundesfernstraßen noch nicht so weit, daß sie sich dem Wunsch des Abgeordneten Dreyer, eine private Finanzierung zu ermöglichen, anschließen könnte. Unter dem Strich würde immer noch mehr Kapital bereitgestellt, als wenn der Bund diese Aufgabe aus normalen Haushaltsmitteln finanzierte.

Das Ziel der Deutschen Bundesbahn, die Verantwortung für den ÖPNV auf die Länder zu übertragen, sei so lange schlimm, als der Bund dafür keinen Ausgleich bezahle. Die in das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz fließenden zusätzlichen Mittel würden zum großen Teil durch die Erstattungen zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs gemäß § 45a PersBefG "verfrühstückt". Der Bund verlagere darüber hinaus die Finanzierung des rollenden Materials der Bundesbahn auf die Länder. Die Summen, die hier auf die Länder zukämen, seien im vollen Ausmaß noch nicht erkennbar. Die zusätzlichen Mittel des Bundes könnten somit nicht größtenteils für den Stadtbahnbau ausgegeben werden, wie es Abgeordneter Dreyer wünsche.

Laut "Kölner Stadt-Anzeiger" werde der Schwerpunkt der Landespolitik für den öffentlichen Personennahverkehr in den nächsten Jahren bei Beschleunigungsmaßnahmen für das oberirdische Schienennetz und für Busse liegen. Die bereits begonnenen unterirdischen Strecken würden allerdings fortgesetzt. Herne, Gelsenkirchen, Mülheim und andere Städte des Ruhrgebiets seien durch den oberirdischen Stadtbahnbau hervorragend umgebaut worden. Der ländliche Raum sei erkennbar nicht benachteiligt.

Die Feststellungen des Landesrechnungshofes zum Stadtbahnbau habe das Ministerium zum Anlaß für eine Änderung genommen und dies in einem Erlaß den Landschaftsverbänden im Mai des laufenden Jahres mitgeteilt.

Wenn die von Frau Thomann-Stahl gewünschten Betriebsvergleichszahlen des VRR am Jahresende vorgelegt werden könnten, wäre dies sehr zu begrüßen. Er wisse von den Mitarbeitern des VRR, daß es äußerst schwierig sei, an die Zahlen zu gelangen.

Im Hinblick auf die Häfen an den Binnenwasserstraßen des Landes sei es seiner Meinung nach nötig, eine Bestandsaufnahme zu erstellen und dann darüber zu beraten, ob alle Häfen gebraucht würden; mit den Güterverkehrszentren werde schließlich

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

ganz bewußt eine Konzentration verfolgt. Der Ausbau der Häfen werde - von einigen Ausnahmen abgesehen - nicht vom Land, sondern von den Trägern finanziert.

Zur Arbeitsgruppe "Programmwirksamkeit" fänden innerhalb der Landesregierung noch Gespräche statt.

Die Errichtung von Güterverkehrszentren sei ein Ziel der Landespolitik. Es sei aber auch denkbar, daß sich an einer Stelle mehrere Firmen zu diesem Zweck zusammenschließen. Die Landesregierung habe mittlerweile erfahren, daß die Bundespost ein Verteilungskonzept entwickelt habe, ohne sich mit der Bundesbahn abgestimmt zu haben. Das Ministerium sei deshalb gerade dabei, die Großunternehmen zu bitten, sich abzustimmen.

Die Mittel für die Regionalisierung der Bahnbusgesellschaften müßten aus den Zuweisungen für den Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Leistungen gemäß § 45a PersBefG genommen werden. - Die Mittel für das Großkundenabonnement auch für Landesbedienstete wären nicht in den Einzelplan 15 einzustellen.

Auf Nachfrage der **Abgeordneten Thomann-Stahl (F.D.P.)** die Vorbereitungs- und Planungskosten für Stadtbahnen laut Nordrhein-Westfälischem Städte- und Gemeindebund betreffend, erwidert **Staatssekretär Dr. Nehrling**, das Ministerium werde in seiner Antwort auf das Schreiben des Städte- und Gemeindebundes mitteilen, daß es nach nunmehr 22jähriger freiwilliger Mitfinanzierung eine Änderung anstrebe.

Die Stadtbahngesellschaft sei zur Durchführung des Betriebes und zur Überwachung von Planung und Baudurchführung der Projekte gegründet und vom Land mit 7 % unterstützt worden. Letztlich habe aber nur die Stadt Herne den Bau ihrer Stadtbahn von der Stadtbahngesellschaft planen lassen, alle anderen Gemeinden hätten große Planungsabteilungen eingerichtet, die Aufträge aber dennoch Ingenieurbüros erteilt. Diese sollten nun, da sie befürchten müßten, daß das Geld knapp werde, nicht davon sprechen, daß das Land die Geschäftsgrundlage verlasse.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) erinnert an die Diskussion im Ausschuß über das WIBERA-Gutachten zum Stadtbahnbau zur Zeit des Ministers Zöpel und merkt an, daß dieser dazu eine von Staatssekretär Dr. Nehrling abweichende Meinung vertreten habe.

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

Sie bittet zum einen, daß das Ministerium dem Ausschuß eine Liste zukommen lasse, aus der hervorgehe, welche nordrhein-westfälischen Häfen von welchen Schiffen des gewerblichen Verkehrs erreichbar seien. Eine Bewertung sei nicht erforderlich.

Zum anderen fragt sie, ob zutreffe, daß das NATO-Truppenstatut erhebliche Auswirkungen auf den nordrhein-westfälischen Straßenbau habe.

Staatssekretär Dr. Nehrling sagt zu, die Liste über die nordrhein-westfälischen Häfen erstellen zu lassen.

Ministerialdirigent Ley (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) antwortet Frau Thomann-Stahl, daß in dem NATO-Truppenstatut geregelt sei, wo, wann und wie Schwertransporte und Kolonnen fahren dürften; über die Kosten des Straßenbaues werde nichts gesagt.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) verdeutlicht, daß angeblich der Rückbau bestimmter Straßen wieder rückgängig gemacht werden müsse, weil diese von den Militärfahrzeugen nicht genutzt werden könnten.

MD Ley (MSV) antwortet, daß zusammen mit der NATO und der Bundeswehr ein Straßennetz festgelegt worden sei, auf dem alle Militärfahrzeuge verkehren dürften.

Nach dem Rückbau von Straßen habe es Probleme gegeben, da die Straßen im militärischen Straßennetz breiter sein müßten, als es aus städtebaulichen Gründen gewünscht werde. Die zu schmal gewordenen Fahrgassen seien durch Pflasterungen und dergleichen wieder verbreitert worden; die Auswirkungen seien aber minimal.

Abgeordneter Dreyer (CDU) weist die Aussage des Abgeordneten Hunger über den Bundesverkehrsminister zurück und betont, er teile die Wertschätzung des Landesverkehrsministers, der vor dem Ausschuß wiederholt seinen Respekt vor Herrn Krause zum Ausdruck gebracht habe. Er, Dreyer, erkenne an, daß es dem Bundesverkehrsminister gelungen sei, innerhalb kurzer Zeit 17 Projekte im Rahmen der deutschen Einheit zuwege zu bringen. Ferner gefalle ihm die Art und Weise, wie dieser das Thema Beschleunigung anpacke. Für diese Politik bedürfe er der Unterstützung aller.

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

Die Maßnahmen, die bisher für die Kategorie "Vordringlicher Bedarf" ins Auge gefaßt seien, kosteten 280 Milliarden DM. Da aber in dem vorgesehenen Zeitraum nur 190 Milliarden DM zur Verfügung stünden, gehe auch der Bundesfinanzminister davon aus, daß die Möglichkeit geschaffen werde, 90 bis 100 Milliarden DM über private Finanzierungsmodelle zu beschaffen. Dies sei notwendig, auch wenn die Finanzpolitiker dann von einem "Schattenhaushalt" sprächen.

Auch das Landesverkehrsministerium habe zusätzliche Projekte zur Prüfung für die Aufnahme in die Kategorie "Vordringlicher Bedarf" des ersten Gesamtdeutschen Verkehrswegeplanes angemeldet und gehe davon aus, daß alle Planungsmaßnahmen bewertet würden. Der Ausschuß vertrete ohnehin die Meinung, daß wesentlich mehr Maßnahmen in dieser Kategorie sein müßten, als dies der Fall sei. Wenn dem so sei, müßten die finanziellen Voraussetzungen auch gemeinsam geschaffen werden. Immerhin sei der alte Finanzrahmen schon verändert worden.

Trotz aller Kritik des Landesrechnungshofes am Stadtbahnbau müsse der Ausschuß zu seinem verkehrspolitischen Konzept stehen. Die CDU-Fraktion habe in den 70er Jahren vieles verändern wollen. Sie halte es für richtig, daß Stadtbahnen nun nach Möglichkeit oberirdisch gebaut würden; dies habe auch der Minister mehrfach betont. In bezug auf die zusätzlichen Mittel des Bundes für das GVFG habe er nicht gemeint, daß damit "auf Teufel komm raus" Stadtbahnen gebaut werden sollten.

In der Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs sehe er eine große Chance - vorausgesetzt, Aufgaben- und Finanzverantwortung würden auf einer Ebene zusammengeführt.

Im Hinblick auf den Flughafen Gütersloh wolle er das Land nicht dazu ermuntern, sich zu beteiligen. Entscheidungen könnten ohnehin erst getroffen werden, wenn das Gutachten, in dem auch die Auswirkungen auf die vorhandene Infrastruktur untersucht würden, vorliege. Die Stadt und der Kreis Gütersloh hätten sich bereits bereit erklärt, eine Trägerschaft zu übernehmen, wenn das Gutachten zu einem positiven Ergebnis komme.

Abgeordneter Krieger (CDU) kommt auf die Studie in der Zeitschrift "Fremdenverkehrswirtschaft international" zurück und macht geltend, daß zumindest anerkannt werden müsse, daß die Zahl der Flugpassagiere auf der Strecke Paris - Lyon von 12 Millionen auf 4 Millionen gesunken sei, seitdem der TGV verkehre. Da die meisten Flugzeuge von Köln/Bonn aus im Halbstunden- oder Stundentakt kurze Strecken zurücklegten - z. B. nach München, Hamburg, Berlin, Stuttgart -, würden,

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991.
zi-mm

wenn in Deutschland ein vergleichbares Hochgeschwindigkeitssystem auf der Schiene vorhanden sei, nicht nur diese Flüge, sondern vermutlich auch Mittelstreckenverkehr - z. B. nach Paris, Lyon, Basel - überflüssig. Dieser Rückgang werde durch den allgemeinen Anstieg im Luftverkehr kompensiert. Seiner Überzeugung nach werde es in Europa künftig hauptsächlich nur noch Langstreckenflüge und in geringerem Maße Mittelstreckenflüge geben, der Kurzstreckenverkehr werde vernünftigerweise von der Schiene übernommen. Insoweit sollte die genannte Studie ohne Prüfung nicht lächerlich gemacht werden.

Staatssekretär Dr. Nehrling erwidert Abgeordnetem Krieger, er sei nicht nur bereit anzuerkennen, daß die Zahl der Flüge auf der genannten Strecke zurückgegangen sei, sondern erkläre ausdrücklich, daß die Verkehrspolitik des Landes darauf ausgerichtet sei, den Kurzstreckenverkehr über die Schiene abzuwickeln. Allerdings treffe es nicht zu, daß von Köln/Bonn im Halbstundentakt nach München, Hamburg, Berlin und Stuttgart geflogen werde.

Abgeordneter van Schewick (CDU) fragt Staatssekretär Dr. Nehrling, wann der Ausschuß mit der Bestandsaufnahme zu den nordrhein-westfälischen Häfen rechnen könne und ob nicht nur der Ist-Zustand der einzelnen Häfen aufgezeigt, sondern auch deren Perspektive bewertet werde.

Staatssekretär Dr. Nehrling teilt mit, daß das Gutachten über die Häfen noch nicht vergeben werden könne. Eine Gesamtschau sei aber nötig, denn "zufällige" Diskussionen, z. B. weil eine private Firma die Absicht bekundet habe, in Emmerich auszubauen, würden von bestimmten Gremien schon zum Anlaß genommen, darüber nachzudenken, ob weiter investiert werden solle.

Abgeordneter Herder (SPD) hält Abgeordnetem Krieger entgegen, daß er angesichts des Dramas um die Bahnverbindung Köln - Frankfurt, das nun schon fast 20 Jahre währe und auf Versagen der Politik - u. a. der Region, aus der Abgeordneter Krieger komme - zurückzuführen sei, nicht damit rechne, daß noch zu seinen Lebzeiten ein leistungsfähiges Hochgeschwindigkeitsnetz in Europa vorhanden sein werde und sich damit die beschriebenen Änderungen einstellen könnten.

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

Einzelberatung

Kap. 15 470 Tit. 671 20

Abgeordneter Dreyer (CDU) sagt, er habe festgestellt, daß im Hinblick auf den Ausgleich nach dem Schwerbehindertengesetz im Einzelplan 07 nicht Vorsorge getroffen worden sei. Er fragt, ob dafür nicht mehr der Bund, sondern das Land zuständig sei.

Leitender Ministerialrat Herz (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) legt dar, von den Schwerbehindertenausgleichsleistungen habe den größten Anteil ohnehin das Land gezahlt, der Bund zahle nur, soweit es sich um Kriegsfolgeschäden handle. Dieser kleine Teil werde vermutlich demnächst den Ländern übertragen.

Abgeordneter Aigner (SPD) bezeichnet den Wegfall des Absatzes 5 des § 45a PersBefG als sehr unbefriedigend, weil noch nicht endgültig geregelt sei, was nach 1995 durch das Steueränderungsgesetz auf die Länder zukomme. Er sei dagegen, daß hier Portionen festgeschrieben würden, und bitte die Landesregierung, sich für eine Dynamisierung einzusetzen, denn die Kosten nach § 45a stiegen weiterhin.

Abgeordneter Dreyer (CDU) fügt hinzu, daß diese Forderung Gegenstand eines schriftlichen Antrages seiner Fraktion sei.

Die Bundesregierung sei über das Ergebnis des Vermittlungsausschusses, wonach Mittel nur für die Jahre 1992 und 1993 vorgesehen gewesen seien, hinausgegangen, und zwar bis 1995. Er gehe davon aus, daß es für die Jahre nach 1995 eine Anschlußregelung auf demselben Niveau gebe. Wenn die Verantwortung nicht nur für die Infrastruktur dann bei den Ländern liege, müßten andere Wege gefunden werden, denn unbestreitbar müßten Aufgabenverantwortung und Finanzverantwortung auf einer Ebene zusammengeführt werden.

Staatssekretär Dr. Nehrling bestätigt, daß nach dem jetzigen Stand die Mittel bis 1995 befristet seien. Möglicherweise sei der öffentliche Personennahverkehr dann Aufgabe des Landes, diese erhielten hingegen nur bis 1995 Mittel vom Bund.

Kap. 15 470 Tit. 891 20

Abgeordneter Aigner (SPD) spricht sich dafür aus, beim Abschluß neuer S-Bahnverträge im Hinblick auf den Zuschuß zu Planungs- und Bauaufsichtskosten bei der Bundesbahn die gleichen Kriterien anzuwenden wie bei den Kommunen.

Kap. 15 500

Abgeordneter Aigner (SPD) erinnert an die Alarmmeldungen über den Zustand der Spannbetonbrücken des Landes vor einigen Jahren und fragt, was sich seitdem getan habe und ob im Haushalt ausreichend Mittel vorhanden seien, um Reparaturarbeiten oder Neubauten finanzieren zu können.

MD Ley (MSV) antwortet, die Spannbetonbrücken mit Koppelfugen, auf die sich seinerzeit die Alarmmeldungen bezogen hätten, seien saniert worden. Unter den Gemeindestraßen gebe es solche Brücken im größeren Umfang nicht.

Die Titel "Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen" und "Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Mio DM Gesamtkosten je Maßnahme" seien immer aufrechterhalten worden. Die Mittel reichten für die gegenwärtig notwendigen Maßnahmen an Bundesfernstraßen zwar nicht aus, weshalb das Land den Bund gebeten habe, sie zu erhöhen, allerdings könnten die Maßnahmen auch nicht so schnell umgesetzt werden.

Abgeordneter Aigner (SPD) bittet darum, daß dem Ausschuß gelegentlich über diese Thematik berichtet werde und dabei die Erhöhung der Achslasten in der EG einbezogen werde.

Die Titel 653 10 bis 883 12 des Kap. 15 500 werden auf Wunsch des Abgeordneten Dreyer (CDU) zurückgestellt.

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

Kap. 15 500 Tit. 883 14

Abgeordneter Dreyer (CDU) fragt Staatssekretär Dr. Nehrling, ob er bereits abschätzen könne, daß genügend Anträge vorhanden sein würden, um die Mittel, die durch das Steueränderungsgesetz zu erwarten seien, im "Anlaufjahr" auszugeben.

Staatssekretär Dr. Nehrling antwortet, da das Gesetz im ersten Durchgang am 18. Oktober 1991 im Bundesrat beraten werde und damit gerechnet werden müsse, daß sich nach dem zweiten Durchgang der Vermittlungsausschuß damit beschäftigen müsse, könne er noch nicht wissen, wieviel Geld das Land zusätzlich erhalten werde.

Abgeordneter Dreyer (CDU) erwidert dem Staatssekretär, daß er wissen müsse, ob genügend Anträge vorhanden sein würden.

Staatssekretär Dr. Nehrling entgegnet Abgeordnetem Dreyer, das Gesetz werde eine völlig neue Grundlage darstellen. Solange nicht bekannt sei, welche Fördertatbestände aufgenommen würden, könne er sich dazu nicht äußern.

Abgeordneter Harbich (CDU) merkt demgegenüber an, daß die Vertreter der CDU-Fraktion nicht so blauäugig seien anzunehmen, daß sich die A-Länder in bezug auf die zur Beratung anstehende Gesetzesvorlage noch nicht abgestimmt hätten. Mit einer Erklärung seitens des Staatssekretärs, daß es hier noch Unstimmigkeiten gebe, würde sich die CDU-Fraktion schon zufriedengeben.

Staatssekretär Dr. Nehrling sagt, er halte nicht mit Informationen hinter dem Berg. Er könne dem Ausschuß zwar die Punkte der Strichdrucksache benennen, die am 18. Oktober im Bundesrat vom Land Nordrhein-Westfalen vertreten würden; diese müßten aber nicht gleichfalls mit den Interessen z. B. des Saarlandes oder Schleswig-Holsteins übereinstimmen. Nordrhein-Westfalen habe z. B. beantragt, die Gas-Öl-Betriebsbeihilfe, die 1981 von der sozial-liberalen Koalition abgeschafft worden sei, wieder in das Gesetz aufzunehmen. Alle Länder beantragten die Anhebung des Fördersatzes der Bundesfinanzhilfen auf bis zu 80 %. Ob aber die Bundesregierung dies mitmache, könne noch nicht gesagt werden. Es gehe um die Verteilung von Hunderten von Millionen DM.

Verkehrsausschuß
13. Sitzung

17.10.1991
zi-mm

Die in Titel 883 14 eingestellten Mittel für Straßenbaumaßnahmen würden 1992 verbraucht sein. Für die neuen Mittel sei der Aufgabenrahmen noch nicht klar abgesteckt. Er schätze, daß das Gesetz frühestens 1992 verabschiedet werde.

Abgeordneter Dreyer (CDU) möchte abschließend festgehalten wissen, daß seine Fraktion die Beteiligung der Kommunen am Kraftfahrzeugsteueraufkommen weiterhin für erforderlich halte.

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
Ausschußprotokolle 11/308, 11/352

Staatssekretär Dr. Nehrling teilt mit, daß das Ministerium erhebliche Bedenken gegen die Änderungsvorschläge der CDU-Fraktion habe.

Abgeordneter Dreyer (CDU) legt zu Artikel 1 § 4 Abs. 2 dar, daß es nach Ansicht seiner Fraktion nicht ins Ermessen der federführenden Behörde gestellt bleiben dürfe, Sachverständige hinzuzuziehen, wenn es der Beschleunigung eines Verfahrens diene.

Staatssekretär Dr. Nehrling hält dagegen, daß in einem Gesetz kaum zu definieren sei, wer bestimmen solle, was der Beschleunigung diene. Deshalb müsse jeweils im Einzelfall entschieden werden. Wenn jedesmal der Streit gelöst werden müßte, was der Beschleunigung diene, würde der Beschleunigung vermutlich nicht gedient.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) regt an, daß das Ministerium seine Überlegungen dem Ausschuß schriftlich zukommen lasse.