

50 Seiten  
54 Seiten

- 1 A -

**Verkehrsausschuß**

**Protokoll**

26. Sitzung (nicht öffentlich)

24. September 1992

Bundesbahndirektion Köln

Konrad-Adenauer-Ufer 3

5000 Köln I

11.00 Uhr bis 13.00 Uhr

Vorsitzender: Abgeordneter Jaax (SPD)

Stenographin: Zinner

**Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

Seite

**1 Information durch die VRS GmbH zu folgenden Themen:**

- a) **Verbundraum Rhein-Sieg als Standortpotential im Europa 2000 der Region**
- b) **Standortbestimmung und Zielsetzung des VRS am Markt**
- c) **Regionalisierung**

1

Diskussion mit den Geschäftsführern des VRS Krämer und Wolf sowie Dr. Beck von der Bundesbahndirektion Köln.

Verkehrsausschuß  
26. Sitzung

24.09.1992  
zi-gu

Seite

**2 Gesetz über die Feststellung eines Zweiten Nachtrags zum Haushaltsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1992 (Zweites Nachtragshaushaltsgesetz 1992) und zur Änderung des Gesetzes zur Regelung der Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Gemeinden und Gemeindeverbände im Haushaltsjahr 1992**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksachen 11/4164 und 4370

14

Der Ausschuß nimmt die Änderungen zu Kapitel 15 470 und 15 500 ohne Diskussion zustimmend zur Kenntnis.

**3 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1993 (Haushaltsgesetz 1993)**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 11/4200  
Vorlagen 11/1518 und 11/1530

14

Minister Kniola führt in den Einzelplan 15 ein.

Daran schließt sich eine Diskussion mit weiteren Vertretern des MSV an.

Die Personaltitel des Einzelplans 15 werden zur Beratung an den Unterausschuß "Personal" des Haushalts- und Finanzausschusses überwiesen.

Verkehrsausschuß  
26. Sitzung

24.09.1992  
zi-gu

Seite

#### **4 Viertes Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 11/3928  
Vorlage 11/1538  
Zuschrift 11/1870

19

Nach Diskussion stimmt der Ausschuß dem Gesetzentwurf in der vorliegenden Fassung gegen die Stimmen der Vertreterin der GRÜNEN und der Vertreterin der F.D.P. zu.

#### **5 Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 11/4133  
Vorlagen 11/1471 und 11/1527

21

Der Ausschuß diskutiert über den von Abgeordnetem Dreyer (CDU) mündlich gestellten Antrag, zu diesem Thema eine Anhörung durchzuführen.

#### **6 Beitrag Nordrhein-Westfalens zur Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre**

Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN  
Drucksache 11/548 (Neudruck)

in Verbindung damit:

**Energiesparland Nordrhein-Westfalen -  
mit intelligenter Energienutzung und drastischer Einsparung  
die Klimakatastrophe verhindern helfen**

Antrag der Fraktion der SPD  
Drucksache 11/608

und

**Kampf gegen den Treibhauseffekt**

Antrag der Fraktion der F.D.P.  
Drucksache 11/613

sowie

**Klimabericht Nordrhein-Westfalen**

Antrag der Fraktion der SPD  
Drucksache 11/3206 (Neudruck)  
Vorlage 11/1090

23

Der Ausschuß diskutiert über den von der SPD-Fraktion hierzu vorgelegten Beschlußvorschlag (s. Anlage) und stimmt diesem, nachdem jeweils eine von Abgeordnetem Dreyer (CDU) und Frau Thomann-Stahl (F.D.P.) erbetene Änderung abgelehnt worden sind, mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU, der Vertreterin der F.D.P. und der Vertreterin der GRÜNEN zu.

Verkehrsausschuß  
26. Sitzung

24.09.1992  
zi-gu

Seite

**7 CO<sub>2</sub>-Reduktion und Infarktvermeidung im Verkehrsbereich**

Antrag der Fraktion der CDU  
Drucksache 11/3464

25

Der Ausschuß stimmt dem Antrag nach kurzer Diskussion bei Enthaltung der Vertreterin der GRÜNEN zu.

**8 S-Bahnstrecken S 9 und S 13**

26

Bericht des MD Hilker (MSV).

Daran schließt sich eine kurze Diskussion mit Minister Kniola an.

Nächste Sitzung: 8. Oktober 1992

\* \* \*



**Vorsitzender Jaax** ruft abschließend in Erinnerung, daß der Vorsitz der deutschen Bahnen Dürr am 15. Oktober 1992 im Landtag einen Vortrag über die Probleme, über die auch Herr Wolf und Herr Krämer berichtet hätten, halten werde.

**2 Gesetz über die Feststellung eines Zweiten Nachtrags zum Haushaltsplan des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1992 (Zweites Nachtragshaushaltsgesetz 1992) und zur Änderung des Gesetzes zur Regelung der Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Gemeinden und Gemeindeverbände im Haushaltsjahr 1992**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksachen 11/4164 und 11/4370

**Vorsitzender Jaax** teilt mit, daß zum Zweiten Nachtragshaushaltsgesetz inzwischen eine Ergänzung vorliege. Die einzelnen Änderungen seien im Nachtrag zum Einzelplan 15 Kapitel 15 470 und 15 500 ausgewiesen.

Der Ausschuß nimmt die Veränderungen zustimmend zur Kenntnis.

**3 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1993 (Haushaltsgesetz 1993)**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 11/4200  
Vorlagen 11/1518 und 11/1530

**Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola** trägt vor:

Der Verkehrshaushalt 1993, der nach wie vor den weitaus größten Teil des Einzelplans 15 ausmacht, ist gekennzeichnet durch die Aufstockung der

GVFG-Mittel. Für Maßnahmen nach dem GVFG stehen im Haushalt des MSV 1993 Bundes- und Landesmittel in Höhe von rund 1,55 Milliarden DM bereit. Dies ist eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um rund 350 Millionen DM; in diese Steigerung ist der soeben zustimmend zur Kenntnis genommene Nachtragshaushalt einbezogen.

Von den 1,55 Milliarden DM sind rund 1,1 Milliarden DM für die ÖPNV-Förderung und 448 Millionen DM für die Förderung des kommunalen Straßenbaus vorgesehen. Die Aufteilung der Mittel auf die einzelnen Förderprogramme wird ausführlich an anderer Stelle erläutert.

Für die Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs sind in Kapitel 15 470 insgesamt rund 1,7 Milliarden DM veranschlagt, 283 Millionen DM mehr als im Vorjahr. Damit entfällt mehr als die Hälfte aller Ausgaben des Einzelplans 15 auf die Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs.

Neben den GVFG-Mitteln steigen in Kapitel 15 470 insbesondere die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PersBefG. Die Steigerung um 38 Millionen DM auf 400 Millionen DM ist in der notwendigen Anpassung der Kostensätze bei den Bundesbusunternehmen begründet. Die Pflicht zur Leistung von Ausgleichszahlungen nach § 45 a an die Bundesbusunternehmen ist seit dem letzten Jahr vom Bund auf das Land übergegangen.

Weiterhin hervorzuheben ist die Aufstockung der Verpflichtungsermächtigungen bei der Förderung nichtbundeseigener Eisenbahnen um 7,5 Millionen DM. Diese Verpflichtungsermächtigungen sind für eine Fördermaßnahme bei der Westfälischen Landes-Eisenbahn bestimmt, bei deren Realisierung pro Jahr rund 300 000 Tonnen Kalksteintransporte von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

Unverändert bleiben die Zuweisungen an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit 119 Millionen DM, wobei ein auf die Fahrzeugförderung entfallender Anteil von 42 Millionen DM aus den GVFG-Mitteln finanziert wird. Die seit 1991 gewährte Einführungshilfe für das "Ticket 2000" wird wie geplant kontinuierlich abgebaut und beträgt 1993 rund 7 Millionen DM.

In den anderen Aufgabenbereichen Luftfahrt, Schifffahrt und Landesstraßenbau ist auf folgende Schwerpunkte hinzuweisen:

### Luftfahrt

Für den Ausbau von Flugplätzen stehen nach wie vor 10 Millionen DM zur Verfügung.

Die rechtliche Voraussetzung für die Gründung einer Flughafen-Holding zur Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn wird mit § 4 Abs. 12 des Haushaltsgesetzes 1993 geschaffen. Danach werde ich ermächtigt, die Stammanteile des Landes an den Flughafengesellschaften in eine Holding-GmbH der Flughäfen einzubringen. Es ist vorgesehen, daß das Land seine Anteile an künftigen Gewinnen der Holding für Investitionen der Tochtergesellschaften der Holding wieder zur Verfügung stellt. Die haushaltsrechtliche Ermächtigung hierfür ist § 4 Abs. 13 des Haushaltsgesetzes 1993. Für die haushaltstechnische Abwicklung künftiger Holding-Gewinne ist im Luftfahrtkapitel die Titelgruppe 66 eingerichtet worden, und zwar zunächst mit einem Leeransatz, da die Höhe der Gewinne nicht abzuschätzen ist. Die Verhandlungen mit den Beteiligten sind noch nicht abgeschlossen, sie machen aber gute Fortschritte. Ich kann berichten, daß auch mit den "Kleingeschaftern" erfolgreiche Gespräche geführt worden sind, so daß wir glauben, ein ganzes Stück weitergekommen zu sein.

Bis zu einer abschließenden Entscheidung über eine Neuorganisation des Fluggastkontrolldienstes werden die Personalstellen und Haushaltsmittel hierfür wie schon im Vorjahr im Einzelplan 03 des Innenministers ausgewiesen. Deshalb konnte der Ansatz beim Kostenerstattungstitel im Einzelplan 15 entfallen. Wir hatten diesen vorsorglich aufgenommen, weil diese Aufgaben möglicherweise eine private Gesellschaft übernehmen kann. - Herr Vorsitzender, ich wäre sehr daran interessiert, wenn das Parlament - es ist ja ein Parlamentsauftrag - hier zu einer klaren Linie käme. Bei privatrechtlichen Lösungen kommen auf das Land erhebliche Kosten zu.

### Schifffahrt

Die Zuweisungen für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle gehen in Anpassung an die Ausgaben des Bundes um 1,7 Millionen DM zurück. Bei den Ausgaben für Baumaßnahmen am Mittellandkanal kommt es in Anpassung an die Ausgaben des Bundes und der anderen beteiligten Länder zu einer Ansetzungserhöhung von 1,5 Millionen DM. Wir finanzieren hier nicht das Teilstück in Nordrhein-Westfalen, sondern wir sind an einer bundesstaatlichen Aufgabe beteiligt.

Verkehrsausschuß  
26. Sitzung

24.09.1992  
zi-gu

### Landesstraßenbau

Eine wichtige Änderung ist die Neuregelung der UA-III-Finanzierung bei den Landschaftsverbänden. Für die Kosten der Entwurfsbearbeitung, Planung und Bauaufsicht bei den Bundesfernstraßen erhalten die Landschaftsverbände ab 1993 173 Millionen DM, im Vorjahr waren es 96,8 Millionen DM. Die UA-III-Kosten beim Landesstraßenbau sind von den Landschaftsverbänden künftig selbst zu tragen - im Vorjahr waren es 32,7 Millionen DM. Diese finanzielle Neuordnung, die auf der Grundlage des WIBERA-Gutachtens von 1990/91 erfolgt, wird die Landschaftsverbände per saldo um rund 44 Millionen DM jährlich entlasten.

Die Mittel für die Unterhaltung und Instandsetzung der Landesstraßen steigen aufgrund höherer Personalausgaben um 7,7 Millionen DM auf 149,5 Millionen DM. Wir haben dabei die üblichen Personalkostensteigerungen, die auch in anderen Personalkostenansätzen enthalten sind, zugrunde gelegt.

Bei den drei Investitionstiteln für den Landesstraßenbau gehen die Ausgaben bedingt durch den Fortfall der Strukturhilfemittel von rund 327 Millionen DM 1992 - einschließlich Strukturhilfemittel - auf rund 317 Millionen DM 1993 zurück.

**Abgeordneter Dreyer (CDU)** bittet darum, die Ausführungen des Ministers schriftlich zu erhalten.

**Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)** schickt voraus, damit das Land die zusätzlichen GVFG-Mittel des Bundes für den ÖPNV erhalte, müsse es oder die Kommunen Komplementärmittel in den Haushalt einstellen. Sie interessiere, wie hoch die Komplementärmittel des Landes seien und wieviel das Land zusätzlich für den ÖPNV ausbebe.

**Minister Kniola** antwortet, entsprechend dem Ergebnis des Vermittlungsausschusses müsse es sich um gegenseitig deckungsfähige Beträge handeln. Die Belastung, die auf den Landeshaushalt zukomme, werde durch die Übernahme der Ausgleichsleistungen nach § 45 a PersBefG bei den Bundesbusunternehmen ausgeglichen.

Nach dem GVFG sei das Land nicht dazu verpflichtet, Komplementärmittel bereitzustellen. Das Ministerium habe aber für einzelne Maßnahmen, die verkehrspolitisch

Verkehrsausschuß  
26. Sitzung

24.09.1992  
zi-gu

von hohem Interesse seien, Komplementärmittel eingestellt, zum Beispiel für Schieneninfrastrukturmaßnahmen.

**Leitender Ministerialrat Kahlert (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr)** verweist auf die Tabelle 4 auf Seite 10 des Erläuterungsbandes.

**Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD)** möchte wissen, ob die Holding zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn noch in diesem Jahr zustande komme.

**Minister Kniola** erwidert, die Verhandlungen zwischen dem Bund und den Kommunen seien sehr schwierig, denn der Bund sei nicht bereit, auf die Forderungen der Kommunen einzugehen. Er habe aber den Eindruck, daß beide Seiten bereit seien, sich zu bewegen.

**Abgeordneter van Schewick (CDU)** teilt mit, daß sich die Stadt Bonn bereit erklärt habe, den Anteil, den der Bund nicht mehr leisten wolle, zu übernehmen.

**Minister Kniola** entgegnet, dieser Anteil müsse erst bewertet werden, und dies sei äußerst schwierig. Zwar lägen schon Bewertungsgutachten vor, man habe aber festgestellt, daß es besser sei, die Verhandlungen damit nicht zu belasten. Auch er würde es sehr begrüßen, wenn diese Frage erst im zweiten Schritt geklärt würde. Die Stadt Bonn habe im übrigen noch keinen Betrag genannt.

**Ministerialdirigent Dr. vom Rath (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr)** merkt an, die Stadt Bonn habe angekündigt, einen entsprechenden Antrag zu stellen. Gedacht sei an eine Verdoppelung des Anteils von 6 auf 12 %. Schriftlich liege aber noch nichts vor.

Zu den Personaltiteln teilt **Minister Kniola** mit, daß in bezug auf die Problematik Fluggastkontrolldienst ein Schreiben an den Ausschuß unterwegs sei, in dem unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt würden.



~~28~~  
~~1~~

gebau, Wohnungsbau an Haltestellen des schienegebundenen ÖPNV, Berücksichtigung und Schutz von Fußgängern,

- die Entwicklung und Umsetzung einer Standortkonzeption für Güterverkehrszentren

2. Die Landesregierung wird aufgefordert, im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf Bundes- und EG-Ebene darauf hinzuwirken, daß

- Möglichkeiten zur Verminderung des Schadstoffausstoßes durch Maßnahmen bei der Fahrzeugtechnik möglichst weitgehend ausgenutzt werden,
- durch Umstellung der Fahrzeugbesteuerung auf eine emissionsbezogene Kfz-Steuer die Anreize für die Industrie, Fahrzeugkäufer und Fahrzeugnutzer erhöht werden, in ihrem jeweiligen Bereich die jeweiligen Möglichkeiten zur Verminderung von Schadstoffemissionen beizutragen,
- eine möglichst weitgehende Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf Schiene und Wasserstraße dadurch gefördert wird, daß die Wettbewerbsvoraussetzungen für die verschiedenen Verkehrsträger harmonisiert werden. Dazu gehört u.a. eine gerechte Anlastung der Wegekosten im LKW-Verkehr.

- Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Verminderung des Schadstoffausstoßes bei fahrenden Kraftfahrzeugen auf Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen sowie auf kommunalen Straßen ein Tempolimit eingeführt wird.

- Durch den Ausbau eines funktionsfähigen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes Flüge über Entfernungen von weniger als 500 Kilometern möglichst bald durch andere, emissionsärmere Verkehrsmittel substituiert werden können.