

17 Seiten |
3A Seiten

-1A-

Verkehrsausschuß

Protokoll

27. Sitzung (nicht öffentlich)

8. Oktober 1992

Düsseldorf - Haus des Landtags

10.30 Uhr bis 12.30 Uhr

Vorsitzender: Abgeordneter Jaax (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

**1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans
des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushalts-
jahr 1993 (Haushaltsgesetz 1993)**

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 11/4200

Vorlagen 11/1518, 11/1530 und 11/1560

**Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung
und Verkehr**

1

Der Ausschuß behandelt den Einzelplan 15 im
ersten Durchgang.

Er kommt überein, daß die Fraktionen ihre
Änderungsanträge spätestens bis zum 23. Novem-
ber 1992 untereinander austauschen.

2 Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

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

15

Nach der Ankündigung des Abgeordneten Böse (SPD), daß sich seine Fraktion an der zu diesem Thema von Abgeordnetem Dreyer (CDU) beantragten Anhörung nicht beteiligen wird, stimmt der Ausschuß über folgende von der Fraktion der CDU und der Fraktion der GRÜNEN schriftlich eingereichten Vorschläge ab:

- Die kommunalen Spitzenverbände NRW, die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe, die Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in NRW und der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband NRW, werden eingeladen (mit den Stimmen der CDU, bei Nichtbeteiligung der SPD und der Vertreterin der GRÜNEN und bei Abwesenheit der Vertreterin der F.D.P.).
- Das Klima-Institut Wuppertal wird eingeladen (mit den Stimmen der Vertreterin der GRÜNEN bei Nichtbeteiligung der SPD und der CDU und bei Abwesenheit der Vertreterin der F.D.P.).
- ADFC NRW und BUND NRW werden nicht eingeladen (mit den Stimmen der CDU gegen die Stimme der Vertreterin der GRÜNEN bei Nichtbeteiligung der SPD und bei Abwesenheit der Vertreterin der F.D.P.).
- Dem Fragenkatalog wird mit den Stimmen der CDU und der Vertreterin der GRÜNEN bei Nichtbeteiligung der SPD und bei Abwesenheit der Vertreterin der F.D.P. zugestimmt.
- Der Termin 5. November 1992 wird, da an diesem Tag eine reguläre Ausschußsitzung vorgesehen ist, mit den Stimmen der SPD gegen die Stimmen der CDU und der Vertreterin der

Seite

GRÜNEN bei Abwesenheit der Vertreterin der F.D.P. abgelehnt.

- Sodann wird der 10. November 1992 als Termin benannt.

3 Verschiedenes

17

siehe Diskussionsteil

Nächste Sitzung: 29. Oktober 1992

* * *

Aus der Diskussion**1 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, 11/1530 und 11/1560

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

Abgeordneter Dreyer (CDU) geht anhand der Einführung in den Einzelplan 15 - Vorlage 11/1518 - auf folgende Schwerpunkte ein:

Ressortforschung. Die verkehrswissenschaftlichen Institute Köln und Münster hätten darauf aufmerksam gemacht, daß beabsichtigt sei, die institutionelle Förderung einzustellen. Diese Absicht sollte überdacht werden, da dadurch eine Fülle von Möglichkeiten entfielen. Die Institute hätten wissen lassen, daß sie erhebliche Drittmittel aktivieren könnten.

Stadtentwicklung und Stadterneuerung. Er halte es für bemerkenswert, daß das Ministerium der seit Jahren von der CDU geäußerten Forderung, auf unnötige Standards und zu aufwendige Maßnahmen zu verzichten, um das jetzt Notwendige zu realisieren, nun folge.

Kommunaler Straßen- und Radwegebau. Die zusätzlichen Mittel im GVFG bildeten einen erfreulichen Rahmen für eine Fülle von Finanzierungsmöglichkeiten. Hervorzuheben sei auch die Änderung der Fördertatbestände, wodurch zum Beispiel Parkraumpolitik erleichtert würde und Verkehrsleitsysteme eingeführt werden könnten. Die CDU-Fraktion gehe davon aus, daß die GVFG-Förderung bis zum Jahr 2010 auf demselben Niveau weitergeführt werde - bisher sei dies nur bis 1995 gesetzlich festgelegt -, um die Anstrengungen für den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau entsprechend fortsetzen zu können.

Luftfahrt. Das Haushaltsgesetz eröffne die Möglichkeit, die Voraussetzungen für die Gründung einer Holding zur Zusammenarbeit der Flughäfen Düsseldorf und Köln/

Bonn zu schaffen. Die CDU-Fraktion begrüße dies und hoffe, daß die Holding bald zustande komme.

Die Verknüpfung der beiden Flughäfen mit dem IC-/ICE-Netz finde ihre Zustimmung. Auf den Stand der Planungen für die spurgebundene Direktverbindung auf dem Streckenbereich Köln-Kalk bitte er einzugehen. Im Hinblick auf die Flughafen-Anbindungsstrecke schließe sich die CDU-Fraktion der Meinung an, daß eine Mitfinanzierung aus GVFG-Mitteln nur für den Abschnitt Köln Hauptbahnhof - Flughafen in Frage komme. Der Landtag sollte sich hier die Aussagen des Bundeskanzlers zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur des Raumes Bonn zunutze machen.

Regionale Arbeitskreise und Bahnstrukturreform. Die Regionalisierung könne nur unter den Voraussetzungen umgesetzt werden, daß der Bund den bisher für die betroffenen Bahnstrecken auszugebenden Betrag - 6,1 Milliarden DM - auf die Länder und Gemeinden übertrage und daß er für die Defizite in Höhe von 1,9 Milliarden DM aufkomme. Diese insgesamt 8 Milliarden DM beruhten auf einer Status-quo-Betrachtung. Da dieser Betrag aber ohnehin nicht ausreiche, müsse nach einem anderen Anknüpfungspunkt gesucht werden.

Öffentlicher Personennahverkehr. Eine hierzu vor kurzem von der CDU-Fraktion durchgeführte Anhörung habe ergeben, daß noch deutliche Verbesserungen erforderlich seien, um eine attraktive Alternative zum Auto anbieten zu können. Voraussetzung für diese wichtige Aufgabe seien die Verbesserung der Schnittstellen und die Vernetzung der Verkehrsträger hin zu einem integrierten Gesamtsystem. Die CDU-Fraktion fordere seit langem ein ÖPNV-Gesetz, nach dem ÖPNV eine Pflichtaufgabe der Gemeinden werde und in dem selbstverständlich auch die Finanzierungsfragen geregelt würden. Im Gegensatz zum Vorschlag des Ministers, dafür die Kraftfahrzeugsteuer zu erhöhen, spreche er sich dafür aus, einen Teil der Mineralölsteuer zu verwenden.

Beschleunigungsmaßnahmen. Hier sei durch die zusätzlichen Mittel des Bundes vieles in Bewegung geraten. Insgesamt sei zu sagen, daß ohne den Bund im Bereich Verkehr in Nordrhein-Westfalen nicht "schrecklich viel los" wäre.

Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen. Die Trennung der Betriebsebene und der politischen Verantwortung sei ein altes Anliegen der CDU-Fraktion; sie wolle ebenfalls in dieser Richtung tätig werden.

Regionalisierung der Bahnbusgesellschaften. Dieses Thema sollte als eigener Tagesordnungspunkt einmal in einer Ausschusssitzung behandelt werden. - Er bitte die Landesregierung, sich nachhaltiger um die Regionalisierung des Güterverkehrs zu kümmern. Auch im Hinblick auf die Situation der nichtbundeseigenen Eisenbahnen

müsse die Landesregierung ihre Verantwortung wahrnehmen. Dies sei in der Vergangenheit zuwenig der Fall gewesen.

Güterverkehrszentren. Im Gegensatz zu der Feststellung in der Einführung, daß das Land frühzeitig begonnen habe, "diesen neuen Entwicklungspfad" zu prüfen, habe er immer den Eindruck gehabt, es habe diese Entwicklung verschlafen. Während der Vorgänger im Amt des Verkehrsministers den Unterschied zwischen Güterverkehrszentren und Güterverteilzentren noch nicht recht gekannt und noch von fünf derartigen Einrichtungen in Nordrhein-Westfalen gesprochen habe, habe die CDU nun mit ihrer Forderung, mindestens zehn zu errichten, recht behalten, denn im Bundesverkehrswegeplan seien zehn Standorte vorgesehen.

Bundesverkehrswegeplan 1992. Erfreuerlicherweise seien die allermeisten geforderten Straßenmaßnahmen berücksichtigt worden. Die CDU-Fraktion trete dafür ein, analog zum Bundesfernstraßenausbaugesetz ein Schienenwegeausbaugesetz - der Teil Schiene im BVWP beruhe bisher noch auf einem Regierungsbeschluß - zu erlassen. In dessen Rahmen werde sie versuchen, Projekte voranzubringen.

Verkehrstelematik. Der hierfür eingesetzte Betrag werde nicht von besonderer Durchschlagskraft sein. Vermutlich werde es 1993 aber noch keine Auswirkungen geben.

Zum Landesstraßenbau habe die CDU-Fraktion bereits in der Plenarsitzung dargetan, daß sie den dafür vorgesehenen Rahmen längerfristig für völlig unzureichend halte.

Vorsitzender Jaax erinnert daran, daß die abschließende Ausschußsitzung zum Haushalt 1993 am 26. November 1992 stattfinde, und bittet darum, daß die Fraktionen ihre Änderungsanträge vor der Behandlung im Ausschuß untereinander austauschten. Im folgenden ruft er die Kapitel des Einzelplans 15 einzeln auf.

Zu Kapitel 15 021:

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola merkt an, daß aus der Restbewilligung der Strukturhilfe im Rahmen des Nachtragshaushalts Landesstraßenbaumaßnahmen finanziert würden.

Auf die Frage des Abgeordneten Hardt (CDU), ob die Mittel richtig abfließen, antwortet Minister Kniola, daß für Strukturhilfemittel nur Maßnahmen angemeldet worden seien, deren Planungsstand so weit fortgeschritten sei, daß der Mittelabfluß gewährleistet sei.

Zu Kapitel 15 100:

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) äußert die Befürchtung, daß die SPD-Fraktion das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung abschaffen wolle. Wie LMR Dr. Bajohr in einer Sitzung des Städtebauausschusses aber dargelegt habe, sei dieses Institut sehr sinnvoll und durch andere Institute, an die Aufträge vergeben würden, nicht zu ersetzen. Dem Vernehmen nach könnte sowohl dieses Institut als auch die verkehrswissenschaftlichen Institute Köln und Münster aus einem größeren Forschungsvorhaben der Landesregierung bedacht werden, wenn sie Anträge stellten.

Abgeordneter Böse (SPD) entgegnet, es sei grundsätzlich Aufgabe des Landtags, alle Haushaltspositionen von Zeit zu Zeit zu überprüfen. Die Beratungen seiner Fraktion über das ILS seien noch nicht abgeschlossen.

Minister Kniola legt dar, an der Haltung, die Dr. Bajohr im Städtebauausschuß vorgetragen habe, habe sich nichts geändert. Wie qualifiziert gerade der Teilbereich Verkehr innerhalb des ILS behandelt werde, sei daran zu erkennen, daß dessen Leiter als Professor an die Universität - Gesamthochschule Kassel berufen worden sei.

Die verkehrswissenschaftlichen Institute hätten unverständlicherweise über viele Jahre hinweg Mittel für institutionelle Wissenschaftsförderung erhalten. Es sei nun an der Zeit, sie nur dann zu fördern, wenn sie qualifizierte Forschungsanträge mit NRW-Bezug stellten.

Zu Kapitel 15 460:

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) verweist auf Seite 74 f des Erläuterungsbandes, fragt, ob zwischen den dort genannten Gutachtern und Instituten ein Zusammenhang bestehe, und bemängelt, daß im Gegensatz zum Vorjahr die einzelnen Ansätze nicht mehr aufgeführt seien.

Minister Kniola erwidert, Forschungsförderung beziehe sich immer auf ein Jahr, sie sei innerhalb eines Jahres abgeschlossen, weshalb es keine Vergleiche mit dem Vorjahr geben könne. Alle Forschungsprojekte über 100 000 DM würden entsprechend den Richtlinien für die Vergabe von Forschungsaufträgen ausgeschrieben, die Auftragnehmer würden erst danach bekannt. Wenn zum Beispiel das IVV mehrere Aufträge erhalte, liege dies daran, daß es in besonderer Weise im Besitz von kommunalen Daten und Materialien sei.

Abgeordneter Hardt (CDU) gibt zu bedenken, daß das IVV aufgrund seines "Herrschaftswissens" einen Wettbewerbsvorteil habe. Er frage, was im Ministerium unternommen werde, um zu verhindern, daß dieses Institut wissenschaftlich kopflastig werde, weil dort immer nur die Zahlen hochgerechnet würden.

Minister Kniola konzediert, daß ihm diese Entwicklung Sorgen bereite, und fügt hinzu, daß das IVV selbst für den Bundesverkehrsminister im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans gearbeitet habe, somit ganz andere Angebote unterbreiten könne als Unternehmen, die die Daten neu erheben müßten. Um zu verhindern, daß einmal erfaßte Daten als "Diskettenherrschaftswissen" bei den Auftragnehmern verblieben, würden alle Auftraggeber angehalten, künftig darauf Wert zu legen, daß ihnen diese Daten überlassen würden.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) bittet den Minister, mit dafür zu sorgen, daß die Daten künftig so zugänglich gemacht würden, daß keinem Unternehmen ein Wettbewerbsnachteil erwachse.

Auf ihre erneute Frage, ob es zwischen den genannten Gutachtern und Instituten einen Zusammenhang gebe, antwortet **Ministerialdirigent Dr. vom Rath (MSV)**, daß dies seines Wissens nicht der Fall sei, und **Minister Kniola** ergänzt, Heusch/Boesefeldt und IVV seien Konkurrenten.

Zu Kapitel 15 470:

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) schickt voraus, die Bahnstrukturreform könne nur realisiert werden, wenn die Finanzaufteilung geklärt sei. Nachdem es lange Zeit ausgesehen habe, als würde die Regionalisierung übers Knie gebrochen, würden die Gemeinden nun in der Schwebe gelassen.

Sie hielte es dennoch für wünschenswert, wenn in den Haushaltsplan ein Ansatz aufgenommen würde, mit dem sich die Kreise und Gemeinden auf die Regionalisierung vorbereiten könnten, indem sie ÖPNV-Konzepte erarbeiteten. Dabei sollten jeweils die Regionalisierung und die anstehende Veräußerung der Bahnbusgesellschaften einbezogen werden. Die Fraktion der GRÜNEN werde dazu einen Antrag stellen.

Im Hinblick auf den Verkauf der Bahnbusgesellschaften gehe der Minister nur davon aus, daß Verluste ausgeglichen werden müßten. Das Land Rheinland-Pfalz habe nun in seinen Haushalt einen Titel eingestellt, um seinen Gemeinden den Kauf von Ge-

schäftsanteilen dieser Unternehmen zu ermöglichen. Dies wäre gerade zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch in Nordrhein-Westfalen geboten, da das Land voraussichtlich die Zwischenträgerschaft nicht übernehmen werde und somit vermutlich direkte Verhandlungen zwischen Gemeinden, Kreisen und der Bundesbahn anstünden.

Abgeordneter Dreyer (CDU) sagt, auch seiner Meinung nach wäre es vernünftig, wenn jetzt schon bekannt würde, welche Modelle gewählt würden. Er gehe davon aus, daß die Aussage des Ministers, die Landesinvestitionsbank sei damit beauftragt worden, die Übernahme der Bahnbusgesellschaften für eine gewisse Zeit treuhänderisch vorzubereiten, damit für den endgültigen Erwerb der Anteile genügend Zeit bleibe, noch zutreffend sei. Falls an der Vorlage des Ministeriums zu diesem Thema keine Korrekturen angebracht werden müßten, erkläre er sich damit zufrieden.

Minister Kniola legt dar, der Stand in Sachen Bahnbusgesellschaften sei unverändert. Die Verhandlungen seien in Gang, verliefen aber zäh. Es verstärke sich der Eindruck, daß die Bahn nicht mehr so verhandlungsbereit sei wie zu Beginn.

Die Förderung von umfassenden ÖPNV-Konzepten der Gemeinden, wie von Frau Nacken gefordert, sei so lange sinnlos, wie die finanziellen Rahmenbedingungen unklar seien. Falls den Gemeinden die bisher errechneten 8 Milliarden DM als untere Grenze nicht zufließen, werde ein großes Streckenstillegen einsetzen. Ehe keine Finanzierungsklarheit bestehe, könne er die Gemeinden nicht auffordern, innerhalb eines bestimmten Rahmens Konzepte zu entwickeln.

Abgeordneter Dreyer (CDU) teilt mit, aus einer Regionalkonferenz in Ostwestfalen, in der auch das Thema Regionalisierung der Bahnbusgesellschaften behandelt worden sei, wisse er, daß die Bundesregierung nach wie vor an diesem Vorhaben festhalte. Der Bund wolle aber nicht um jeden Preis und schnell verkaufen, sondern sei auch dafür, daß vernünftige Übernahmekonzepte entwickelt würden.

Abgeordneter Böse (SPD) erwidert Frau Nacken, daß die Gemeinden bereits an der Arbeit seien. Er wisse, daß zum Beispiel in seinem Wahlkreis schon ein Konzept entwickelt worden sei, in dem detailliert beschrieben werde, an welchem Bahnhof Maßnahmen ergriffen werden müßten, wie teuer diese würden und welcher Teil von der Bundesbahn, über das GVFG und Städtebauförderungsmittel finanziert werden könne.

Auch seiner Meinung nach gäbe der Landtag ein falsches Signal in Richtung Bund, wenn er sich dafür einsetzte, daß die Regionalisierung unbedingt und schnell realisiert werde, denn der Bund könnte dies zum Anlaß nehmen, die Kosten einfach abzuwälzen. SPD-, CDU- und F.D.P.-Fraktion hätten in einer Entschliebung zum Ausdruck gebracht, daß die Regionalisierung nur unter bestimmten Bedingungen in Frage komme. Im übrigen erinnere er daran, daß das Land mit der Deutschen Bundesbahn eine Rahmenvereinbarung getroffen habe, in der die Regionalisierung ein Kernpunkt sei.

Ehe der Verkehrsausschuß sich weiter mit diesem Thema befasse, sollte er die Ende Oktober 1992 stattfindende Verkehrsministerkonferenz, auf der die Regionalisierung ein Schwerpunkt sei, abwarten. Dafür habe sich auch der mitberatende Ausschuß für Kommunalpolitik ausgesprochen.

Im Interesse der Gemeinden müsse der Finanzausgleich auf Dauer sichergestellt werden, denn diese müßten den öffentlichen Verkehr dann organisieren und finanzieren. Die SPD-Fraktion sei in diesem Fall für die Erhöhung der Mineralölsteuer, die laut VdV 30 Pfennig betragen müsse, um die 25 Milliarden DM zu erhalten, die erforderlich seien, um ÖPNV, Regionalisierung und auch die Betriebskosten zu finanzieren.

Damit die Verkehrspolitiker nicht von den Finanzministern abhängig würden, müsse dieser Betrag zweckgebunden für den Verkehr ausgewiesen werden. Bei der Kraftfahrzeugsteuer sei dies im übrigen leider schon nicht mehr der Fall, und auch bei der Mineralölsteuer gehe die Schere immer weiter auseinander.

Verkehr habe leider in keinem Landesparlament und auch nicht im Bundestag eine Lobby. Wenn aber erreicht werden solle, daß die Zahl der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel um 25 % steige, daß "Semester-Tickets", "Job-Tickets" etc. landesweit eingeführt werden könnten, müsse mehr Geld zur Verfügung gestellt werden. Die Gemeinden könnten dies aus ihren Säckeln nicht leisten.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) fragt zunächst den Minister, weshalb er den Eindruck habe, daß die Bundesbahn nicht mehr so verhandlungsbereit sei.

Abgeordnetem Böse erwidert sie, daß die Defizite der Verkehrsunternehmen, wie bei der Anhörung zur Finanzierung des ÖPNV deutlich geworden sei, in dem Maße stiegen, in dem die Zahl der Nutzer steige. Diese "Finanzfalle" sei im Verbundbericht des VRR treffend dargestellt worden: Auf einer Seite seien die Kurven jeweils der Einnahmen und der Defizite aufgezeichnet; für die Defizit-Kurve habe die Seite jedoch nicht ausgereicht, weshalb sie im Jahr 1990 aufhöre.

Die F.D.P.-Fraktion stehe zu ihrer Aussage: Regionalisierung nur unter bestimmten Bedingungen. Aber Verkehr sei nicht der einzige Bereich, in dem mehr Geld dringend erforderlich sei. Das Land brauche mehr Lehrer und mehr Kindergartenplätze, die Hochschulen müßten ausgebaut und der Osten müsse entwickelt werden. All dies müsse der Bürger finanzieren, er könne die Last aber nur bis zu einem gewissen Grad tragen. Es nütze nichts, wenn er kostenlos mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, sich aber kein Brötchen mehr kaufen könnte.

Auf den Einwurf des Abgeordneten Dreyer (CDU), daß Verkehr noch immer zu billig sei, entgegnet Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.), für die kommunalen Haushalte und die Bundesbahn sei er zu teuer. Sie habe zwar keinen Lösungsvorschlag, bezweifle aber, daß der Bürger die allmähliche Erhöhung der Abgaben mitmachen werde.

Abgeordneter Hardt (CDU) hebt hervor, er sei ein Anhänger der Regionalisierung, denn Verkehr sei vor Ort attraktiver zu gestalten. Als Bürger würde er den Parlamentariern raten, im Haushalt - der immerhin über 70 Milliarden DM ausmache - entsprechend umzusteuern. Aber auch an der Erhöhung der Mineralölsteuer werde kein Weg vorbeiführen; fraglich sei nur, wieweit die Autofahrer hier mitzögen. Es dürfe aber nicht so sein, daß die Betriebe dies als Perpetuum mobile ansähen.

Zur Forderung nach mehr Geld für den Verkehr sei zu sagen, daß der Bund immerhin 3 Milliarden DM dazugelegt habe - das GVFG umfasse mittlerweile 6,28 Milliarden DM. Diese Quelle müsse aber über 1995 hinaus erhalten bleiben. Darum werde die CDU-Fraktion mit dem Bund kämpfen. Die 8 Milliarden DM, die der Schienenpersonennahverkehr kosteten, würden bereits jetzt nicht ausgeglichen, denn der Bund stelle nur 6,1 Milliarden DM zur Verfügung. Der Rest sei wahrscheinlich nur durch die Erhöhung der Mineralölsteuer zu finanzieren.

Den Gemeinden müsse geholfen werden, ihr Defizit in Höhe von 7 Milliarden DM abzubauen. Er sei dafür, sie zumindest zu 75 % zu fördern. Damit die Kämmerer die Sache dann nicht als erledigt betrachten könnten, müsse ein Haushaltssicherungsgesetz verlangt werden.

Wenn die Mineralölsteuer tatsächlich auf 10 bis 15 Pfennig erhöht werde, müsse die Landesregierung diese Einnahmen ausschließlich dem Verkehr zur Verfügung stellen. Es sei allerdings zu bezweifeln, ob sie dazu bereit sei, denn in der Vergangenheit hätten schon einmal jährlich 240 Millionen DM für den Landesstraßenbau zur Verfügung gestanden, die auf 140 Millionen DM reduziert und trotz vieler Beteuerungen seitens der SPD-Fraktion nicht wieder angehoben worden seien. Wenn regionalisiert

werde, müsse den Gemeinden der volle Betrag von 8 Milliarden DM gegeben werden. Er frage, ob die Landesregierung bereit sei, trotz Kreditabwicklungsfonds, Wohnungsbauvermögen und Erblastfonds diese Summe dem Verkehr zugute kommen zu lassen.

Minister Kniola antwortet zunächst Frau Thomann-Stahl, daß für die Bundesbahn die Regionalisierung nicht mehr besonders eilbedürftig sei, sei daran zu erkennen, daß keine aktiven Verhandlungen zwischen Bahnbus-Holding und privaten Verkehrsunternehmen mehr stattfänden - Gespräche fänden nur mehr mit der Landesebene, dem Treuhänder, den die Landesregierung eingeschaltet habe, statt - sowie am Verhalten des Verhandlungspartners Bahnbus-Holding. Er vermute, daß sich diese "einsortieren" wolle in das Gesamtpaket Regionalisierung. Offensichtlich habe sie die Chancen, die Bahnbusse zu verkaufen, überschätzt, denn bisher sei einzig in Augsburg ein Vertrag geschlossen worden, den die betreffenden privaten Unternehmen ob der großen Lasten, die sie übernommen hätten, schon sehr bereit hätten.

Da es nicht um den Substanzwert, sondern um den Ertragswert gehe, verfolge die Bahnbus-Holding vermutlich folgende Strategie: Nach der Neufestsetzung der Ausgleichsbeträge nach § 45 a PersBefG, wodurch der Ertragswert deutlich gesteigert werde, werde das Land, das den Ertragswert erhöht habe, auch den Kaufpreis bezahlen. - Dies mache das Land aber nicht mit, denn damit würde es zweimal zahlen.

Auf die Frage des Abgeordneten Hardt betreffend die Position der Landesregierung zur Finanzierung der Regionalisierung antwortet der Minister, die Landesregierung habe sich an den im Vermittlungsausschuß erzielten Kompromiß, mit den Zuweisungen zum GVFG die erhöhten Ausgleichsleistungen nach § 45 a zu decken, gehalten und im übrigen den Komplementärbetrag für das GVFG unverändert zur Verfügung gestellt. Zu den allgemeinen Finanzmitteln fließe aus diesem Betrag nichts. Dies könne als Indiz auch für das künftige Verhalten der Landesregierung gewertet werden. Die Beschlußlage und auch die Verabredung mit dem Finanzminister im Hinblick auf die mittelfristige Finanzplanung seien an dieser Stelle eindeutig.

Was die Regionalisierung angehe, sehe er die Problemlage folgendermaßen: Veranstalter des ÖPNV seien stets die Gemeinden und Gemeindeverbände. Das Land leite die finanziellen Mittel nur weiter. Würde das Land Veranstalter des ÖPNV, wäre diese Aufgabe in Konkurrenz zu den anderen von Frau Thomann-Stahl genannten zu erfüllen. Aufgrund der Tatsache, daß die Gemeinden bei der Landesregierung einen hohen Stellenwert besäßen, sei sichergestellt, daß die Mittel zweckgebunden dem Verkehr zugute kämen. Dies sei nicht nur seine Auffassung, sondern auch die der Landesregierung.

Auf Fachministerebene unterschiedlich bewertet werde die Frage, ob die Regionalisierung in die große Finanzreform oder in ein Spezialgesetz eingebunden werde. Er selbst sei für ein Spezialgesetz, denn im anderen Fall käme auf das Land Nordrhein-Westfalen eine dramatische Veränderung zu. Die Verkehrspolitiker müßten daran interessiert sein, daß der Bereich Verkehr davon ausgenommen werde.

Zu Kapitel 15 470 Titelgruppe 61:

Abgeordneter Harbich (CDU) bittet darum, daß dem Ausschuß ein Zwischenbericht über die Entwicklung des "Tickets 2000" erstattet werde. Dabei sollten nicht nur die Zahlen genannt, sondern auch auf die Auswirkungen und unterschiedlichen Beurteilungen eingegangen werden.

Minister Kniola sagt dies zu und merkt zu den Zuschüssen an, daß die gewährten 12,5 Millionen DM innerhalb von fünf Jahren abgebaut würden.

Zu Kapitel 15 470 Titelgruppe 62:

Minister Kniola teilt mit, daß die Vertragsverhandlungen mit der Westfälischen Landes-Eisenbahn und den beteiligten Kalkstein-Transportunternehmen vor kurzem erfolgreich hätten beendet werden können.

Abgeordneter Dreyer (CDU) möchte wissen, ob im Ministerium Überlegungen angestellt würden, die U-Bahnen nachts für den Güterverkehr zu nutzen.

Minister Kniola erwidert, daß zum Thema Güterverkehr in den Städten unter Einbeziehung der Nahverkehrsnetze ein Forschungsauftrag erteilt worden sei.

Zu Kapitel 15 470 Titel 682 63:

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) bittet zu erklären, was mit der Anmerkung "Für die Erfüllung von Aufgaben, die im Landesinteresse liegen." auf Seite 96 des Erläuterungsbandes gemeint sei.

Ministerialdirigent Hilker (MSV) legt dar, die hier eingestellten Mittel seien jahrelang der Stadtbahngesellschaft Rhein-Ruhr zugewiesen worden, die den Stadtbahnbau in den betreffenden Städten koordiniert und kritisch begleitet habe. Nach der Fusion der Stadtbahngesellschaft und der Verbund GmbH werde das Personal der Stadtbahngesellschaft als technische Abteilung weitergeführt, deren Aufgabengebiet sich auf das gesamte Straßenbahnnetz erweitert habe, und die Mittel seien übergeleitet worden. Diese Koordinierung sei von weit überörtlicher Bedeutung, sie müßte eigentlich von einer Mittelbehörde wahrgenommen werden.

Auf die Nachfrage der **Abgeordneten Thomann-Stahl (F.D.P.)** das Antragsverfahren betreffend, erläutert **MD Hilker (MSV)**, die Anträge würden erst gestellt, nachdem die Verbund GmbH koordiniert habe. Es gebe dort einen technischen Ausschuß, an dessen Sitzungen Vertreter des Ministeriums als Gäste teilnähmen. Auf die Stellungnahmen dieses Ausschusses lege das Ministerium großen Wert.

Zu Kapitel 15 470 Titelgruppe 64:

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) verweist auf Seite 97 des Erläuterungsbandes und fragt, welche Fördermaßnahme sich hinter a) verberge.

MD Hilker (MSV) antwortet, es handle sich um die Lieferung von Schienenfahrzeugen, die mit - bis zu drei - Jahresraten bezuschußt würden. Die Zuschüsse würden jeweils entsprechend den Jahreskaufpreisen, die die Verkehrsbetriebe bezahlten, erteilt.

Zu Kapitel 15 480 Titelgruppe 61 und Kapitel 111 20:

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) erkundigt sich, ob die Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 6 Millionen DM aus dem Haushaltsjahr 1992 für den Flughafen Münster/ Osnabrück gedacht sei. Ferner bittet sie, auf die Luftsicherheitsgebühr einzugehen.

Leitender Ministerialrat Hünemann (MSV) erwidert, die Maßnahme auf dem Flughafen Münster/Osnabrück werde aus einem anderen Titel finanziert. Wie sich die 6 Millionen DM Verpflichtungsermächtigung verteilen, gehe aus Seite 119 des Erläuterungsbandes hervor.

Die Luftsicherheitsgebühr sei noch kostendeckend. Die Kalkulationen hätten jedoch ergeben, daß die Kosten nicht mehr gedeckt werden könnten, wenn die Fluggastkontrolle von einer Fluggastkontroll GmbH als Tochtergesellschaft der Flughäfen organisiert würde. Bei einer solchen Lösung fielen zusätzliche Steuern in Höhe von 8 Millionen DM an.

Zu Kapitel 15 480 Titel 121 10:

Abgeordneter Harbich (CDU) fragt, weshalb hier eine doch erkleckliche Summe ausgewiesen sei.

Minister Kniola antwortet, daß die Summe zum Zeitpunkt der Aufstellung des Haushalts veranschlagt worden sei.

Zu Kapitel 15 480 Titel 121 20:

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) erkundigt sich in diesem Zusammenhang nach dem Stand der Holding-Verhandlungen und fragt, ob die Holding ihren Zweck erfüllen könne, schließlich sei aus finanziellen Gründen noch nicht sicher, ob der Flughafen Köln/Bonn an das Bahnnetz angeschlossen werde.

Minister Kniola sagt, zum Stand der Verhandlungen über die Holding gebe es nichts Neues zu berichten. Er sei nach wie vor optimistisch, daß bald ein Vertrag abgeschlossen werden könne. In der letzten Zeit sei in Gesprächen mit den "Kleinanteils-eignern" am Flughafen Köln/Bonn, die nach den gesellschaftsrechtlichen Bestimmungen das Recht auf Mitwirkung hätten, ein positives Ergebnis erzielt worden.

Was die Bahnanbindung betreffe, habe sich der Bund noch nicht bewegt. Bei der Bahn werde derzeit überlegt, ob eine Schienenverbindung über Köln-Kalk technisch geschaffen und aus Mitteln des Wirtschaftsplans der DB finanziert werden könne.

Die Frage, ob die Holding ihren Zweck erfüllen könne, könne erst beurteilt werden, wenn diese existiere. 1988 sei noch eine Transrapid-Verbindung für das Zustandekommen der Holding entscheidend gewesen. Die Erfahrungen internationaler Flughäfen in vergleichbarer Situation - Orly und de Gaulle, Gatwick und Heathrow - hätten aber gezeigt, daß eine schnelle Schienenanbindung nicht erforderlich sei. Es sei nun eine interessante europäische Veränderung eingetreten:

Laut einem Entwurf der zuständigen EG-Kommission könnten nach einem europaweit anerkannten Flughafensystem bestimmte Flughäfen luftrechtlich als Einheit betrachtet werden - zum Beispiel Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld und Berlin-Tempelhof -, und der Verkehr könnte entsprechend verteilt werden. Die Fluggesellschaften könnten dann keinen Rechtsanspruch mehr geltend machen, einen bestimmten Berliner Flughafen anzufliegen, sondern die Berliner Behörde regle den Luftverkehr. Voraussetzung für dieses System sei das Vorhandensein einer Holding. - Über diese neue Aufgabenstellung müsse auch mit den Luftfahrtgesellschaften noch gesprochen werden.

Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD) fragt, ob noch im laufenden Jahr mit einem Vertragsabschluß gerechnet werden könne.

Minister Kniola antwortet, er habe den Wunsch, daß die Holding 1993 ihre Arbeit aufnehme. Dazu wäre ein Vertragsabschluß noch im laufenden Jahr erforderlich.

Zu Kapitel 15 480 Titel 671 10:

Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD) fragt, wo die Mittel für die Wahrnehmung von Aufgaben des Fluggastkontrolldienstes 1993 ausgewiesen würden.

Leitender Ministerialrat Kahler (MSV) erläutert, der für 1992 ausgewiesene Betrag sei vorsorglich für den Fall eingestellt worden, daß die geplante Tochtergesellschaft gegründet werde. Bei der Aufstellung des Haushaltsplans 1993 sei nun erkennbar gewesen, daß dieser Fall nicht eintrete. Der gegenwärtige Stand in Sachen Fluggastkontrolldienst sei der Vorlage 11/1560 zu entnehmen.

Minister Kniola fügt hinzu, die Landesregierung fühle sich noch an den Landtagsbeschluß gebunden und könne nur vom Landtag entpflichtet werden. Er bitte darum, im Rahmen der Haushaltsberatungen den Fluggastkontrolldienst betreffend zu einem klaren Votum zu kommen.

Abgeordneter Dreyer (CDU) ruft in Erinnerung, daß zum Thema Fluggastkontrolldienst eine Arbeitsgruppe des Landtags eingerichtet worden sei.

Abgeordneter Jaax (SPD), Vorsitzender der Arbeitsgruppe Fluggastkontrollen, betont, die Arbeitsgruppe sei auf Wunsch des Unterausschusses "Personal" eingerichtet worden. Aufgrund der Entwicklung, die in der Vorlage 11/1560 beschrieben sei, habe sie keinen Beschluß fassen können. Wenn es zu einer Regelung gekommen wäre, wonach der Verkehrsminister für den Fluggastkontrolldienst zuständig würde, hätte sich der Verkehrsausschuß noch einmal intensiv damit befassen müssen.

Minister Kniola wiederholt seine Bitte, daß der Verkehrsausschuß und auch der Unterausschuß "Personal" in bezug auf den Fluggastkontrolldienst klar Position bezögen, denn es müßten gegebenenfalls erhebliche finanzielle Auswirkungen auf den Haushaltsplan 1993 bedacht werden.

Zu Kapitel 15 480 Titelgruppe 64:

Abgeordneter Mayer (Düsseldorf) (SPD) bittet zu erklären, weshalb hier keine Mittel vorgesehen seien.

MD Dr. vom Rath (MSV) legt dar, das in der Vergangenheit praktizierte "Schütt-aus-Hol-zurück"-Verfahren sei ausgesetzt worden. Das Haushaltsgesetz ermächtigt jedoch dazu, es wieder einzuführen. Es sei geplant, die Gewinne des Flughafens Düsseldorf, die auf das Land entfielen, voll in die Holding einzubringen.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) bittet um Auskunft über den Stand sowohl des Antragsverfahrens betreffend Änderung der Betriebsgenehmigung auf dem Flughafen Düsseldorf als auch der Verlängerung der Start- und Landebahn.

Minister Kniola antwortet, die Flughafen GmbH habe das Ministerium gebeten, darüber zu beraten, welche Antragsunterlagen für die denkbaren Verfahren erforderlich seien. Zunächst müsse aber in Erfahrung gebracht werden, wie weit die vor dem Verwaltungsgericht gegen den Planfeststellungsbeschluß anhängigen Verfahren seien, was sich auf das Antragsverfahren auswirken könne. Für das Antragsverfahren müßten dann umfangreiche Gutachten - insbesondere Lärmgutachten - angefertigt werden, was voraussichtlich mehr als ein Jahr dauern werde. Dies sei technisch nicht anders machbar. Die Geschäftsführung des Flughafens Düsseldorf sei dabei, entsprechend einem Beschluß des Aufsichtsrates alles ordnungsgemäß vorzubereiten.

Die Verlängerung der Start- und Landebahn hänge vom Angerlandvergleich ab. Gegenwärtig werde rechtlich geprüft, ob dieser aufgehoben werden könne. Da die Frage, wer Verfahrensbeteiligter sei, nicht einfach zu klären sei, gestalte sich diese Prüfung äußerst schwierig. Die Flughafen GmbH und das Ministerium wollten die Probleme nacheinander angehen. Vorrangig sei die Aufhebung der Kapazitätsgrenze.

Zu Kapitel 15 490:

Auf die Frage des Abgeordneten Dreyer (CDU), weshalb der Twentekanal nicht aufgeführt worden sei, teilt MD Dr. vom Rath (MSV) mit, dieser sei zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden.

2 Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 11/4133

Vorlagen 11/1471 und 11/1527

Vorsitzender Jaax teilt mit, daß Abgeordneter Dreyer, wie in der letzten Sitzung besprochen, einen schriftlichen Antrag auf Durchführung einer Anhörung zu diesem Gesetzentwurf inklusive Benennung der Sachverständigen und Fragenkatalog eingereicht habe. Auch Frau Nacken habe mittlerweile schriftlich beantragt, bestimmte weitere Sachverständige zu laden und Fragen in den Fragenkatalog aufzunehmen.

Zu dem Vorschlag der Frau Nacken, die Regierungspräsidenten Köln und Münster einzuladen, sagt Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola, daß es nicht üblich sei, nachgeordnete Behörden anzuhören. Der Landesstraßenbedarfsplan sei Sache des Ministeriums.

Abgeordneter Böse (SPD) äußert, die Landschaftsverbände hätten sich bei der Anhörung der kommunalen Spitzenverbände vor dem Ausschuß für Kommunalpolitik jüngst mit den ihnen zur Verfügung gestellten Mitteln schon wieder unzufrieden gezeigt und den vollen Ausgleich der UA-III-Kosten für Bundesstraßen gefordert. Er sei dieses Gerangel allmählich leid und sei dafür, den Landschaftsverbänden unmiß-