

Verkehrsausschuß

Protokoll

30. Sitzung (nicht öffentlich)

26. November 1992

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 15.15 Uhr

Vorsitzender: Abgeordneter Jaax (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse: Seite

1 Aktuelle Viertelstunde zu dem Thema

Ausbau der Bahnstrecke Dortmund - Paderborn 1

Auf Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN

Der Ausschuß diskutiert über eine vom Vorsitzenden vorbereitete Resolution (Anlage) und kommt überein, deren Verabschiedung auf die nächste Sitzung zu vertagen.

2 Abschluß der Haushaltsberatungen

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

4

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksachen 11/4200 und 11/4626

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

Einzelplan 15: Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr
(Bereich Verkehr)

- b) **Gesetz zur Regelung der Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Gemeinden und Gemeindeverbände und zur Regelung des interkommunalen Ausgleichs am Solidarbeitrag zur Deutschen Einheit im Haushaltsjahr 1993 und zur Änderung anderer Vorschriften**

13

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/4202

§§ 29, 30, 38 Abs. 3, 39 Abs. 4 und 5, 41 und 42 des Artikels I

Der Ausschuß diskutiert über die von den Fraktionen eingebrachten Änderungsanträge.

Beschlüsse siehe Drucksache 11/4715.

Seite

3 Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes 13

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 11/4133 und Vorlage 11/1471

Vorlagen 11/1527, 11/1588, 11/1791

Der Ausschuß kommt überein, diesen Tagesordnungs-
punkt aufgrund der veränderten Finanzbedingungen
zu vertagen.

4 Verschiedenes

Frage der Abgeordneten Thomann-Stahl (F.D.P.)
betreffend Einrichtung von Fußgängerzonen.

14

Nächste Sitzung: 3. Dezember 1992

* * *

2 Abschluß der Haushaltsberatungen

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

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksachen 11/4200 und 11/4626

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

Einzelplan 15: Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr
 (Bereich Verkehr)

Vorsitzender Jaax verweist insbesondere auf die Ergänzungsvorlage der Landesregierung Drucksache 11/4626. Danach sei für die Erstattung der Verwaltungsausgaben an die Deutsche Bundesbahn eine Erhöhung um 5 Millionen DM geplant.

Änderungsanträge der Fraktion der SPD - Vorlage 11/1794

Zu § 29 Abs. 3 GFG

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) sieht in diesem Änderungsantrag einen starken Eingriff in die Personalplanung der Landschaftsverbände. Falls für die genannten Aufgaben das Einvernehmen mit dem Ministerium hergestellt werden müßte, wäre ein erhebliches Berichtswesen erforderlich. Hier stelle sich die Frage nach der Zweckmäßigkeit. Wenn die Auffassung bestehe, daß die Landschaftsverbände nicht ordentlich arbeiteten, sollte man "ganz ins Wasser springen und nicht nur den großen Zeh naß machen".

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola hält dagegen, es gehe nicht um die Einsatzplanung des Personals, sondern darum, auf die Reihenfolge von Planungen Einfluß zu nehmen, um sicherzustellen, daß der Wille des Landtags umgesetzt werde.

Abgeordneter Dreyer (CDU) spricht sich dafür aus, es beim geltenden Verfahren zu belassen und die Selbstverwaltung der Landschaftsverbände nicht einzuschränken.

Abgeordneter Böse (SPD) äußert, seine Fraktion wolle sichergestellt wissen, daß die Landschaftsverbände die Straßenbaugesetze des Bundes und des Landes nach Absprache mit dem Ministerium umsetzten und sich die Maßnahmen nicht beliebig aussuchten. Nachdem ab 1993 die UA III-Mittel den Landschaftsverbänden erstmals vom Land zugewiesen würden, habe dieses Anspruch darauf, daß die Mittel wie vom Gesetzgeber gewünscht eingesetzt würden. Auch wenn der Ablauf in der Vergangenheit gut gewesen sei, mit dem Haushaltsvermerk werde dafür gesorgt, daß es noch besser werde.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) erwidert Abgeordnetem Böse, aus ihrer Sicht sei der Ablauf bei den Landschaftsverbänden in der Vergangenheit nicht so korrekt gewesen. Das grundsätzliche Problem lasse sich mit dem Haushaltsvermerk zwar nicht lösen, damit würden die Landschaftsverbände aber immerhin in die Pflicht genommen, die Projekte in der Reihenfolge umzusetzen, die mehrheitlich beschlossen worden sei.

Abgeordneter Hardt (CDU) fragt den Minister, ob sich die Landschaftsverbände in der Vergangenheit tatsächlich nicht an die gesetzlichen Vorgaben gehalten hätten und ob ein institutioneller Streit entstehen könnte, wenn der Bund andere Prioritäten habe als das Land, die Landschaftsverbände die Projekte aber mit diesem absprechen müßten.

Abgeordneter Böse (SPD) wirft ein, nach seiner Information existierten die Landschaftsverbände für den Bund nicht.

Ministerialdirigent Ley (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) legt dar, nach dem Grundgesetz sei das Land Auftragsverwalter des Bundes für die Bundesfernstraßen. In Nordrhein-Westfalen seien die Landschaftsverbände durch die Landschaftsverbandsordnung Auftragsverwalter des Landes für die Bundesfernstraßen. Gesprächspartner des Bundes sei das Land. Die Landschaftsverbände würden zweckmäßigerweise an den Gesprächen mit dem Bund beteiligt. Die Weisungen des Bundes würden vom Ministerium an die Landschaftsverbände weitergegeben. Diese seien im übrigen auch keine Briefpartner des Bundes.

Die Prioritätenreihung der Planung müsse vom Auftragsverwalter, vom Land, bestimmt werden. Es dürfe nicht sein, daß die Landschaftsverbände, wie in den letzten Jahren geschehen, entschieden, welche Projekte bei einer bestimmten Höhe von UA III-Mitteln geplant würden und welche durchs Sieb fallen müßten.

Abgeordneter Dreyer (CDU) erwidert, bisher entspreche lediglich die "Positivliste" nicht genau den Vorschriften. Diese beziehe sich aber auf Projekte, die nicht in der Kategorie "Vordringlicher Bedarf" enthalten seien und deshalb noch nicht geplant werden sollten. Dafür hätten die Landschaftsverbände aber überwiegend eigene Mittel verwandt. Er glaube nicht, daß durch die Gesetzesänderung eine nachhaltige Veränderung eintrete.

Zu Kapitel 15 480 Titel 891 61 - Luftfahrt

Abgeordneter Böse (SPD) hält es für geboten, daß sich der Ausschuß angesichts der knappen Kassen im nächsten Jahr intensiv mit den Förderrichtlinien für die Regional- und kleineren Flughäfen des Landes befasse. Regionalflughäfen wie Lippstadt/Paderborn, Dortmund, Siegen und Essen/Mülheim, die für das Zusammenspiel mit den großen Flughäfen des Landes wichtig seien, müsse Priorität gegenüber denjenigen Flugplätzen eingeräumt werden, die lediglich aus der Sicht der jeweiligen Kommune bedeutend seien. Möglicherweise müsse der Fördertopf für jene erhöht werden.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) bittet das Ministerium darum, eine Liste der Maßnahmen, die in den letzten drei bis vier Jahren - inklusive Förderhöhe - gefördert worden seien, zu erhalten.

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola erwidert, die Investitionsmaßnahmen würden in den Erläuterungsbänden jeweils im einzelnen aufgeführt. 1993 müßten keine begonnenen Maßnahmen zurückgestellt werden, allerdings könnten nicht alle beabsichtigten realisiert werden. Welche Maßnahmen in welcher Höhe gefördert würden, könne er erst nach Abschluß der Haushaltsberatungen mitteilen.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) fragt sodann Abgeordneten Böse, welche Maßnahmen, die in den letzten Jahren gefördert worden seien, er für überflüssig halte.

Abgeordneter Böse (SPD) greift das Beispiel Lippstadt/Paderborn auf und legt dar, er halte es für überdenkenswert, ob die dort beabsichtigte Verbreiterung der Start- und Landebahn auf 40 Meter, wofür erhebliche Landesmittel erforderlich seien, nicht noch einige Jahre warten könne.

Abgeordneter Wächter (CDU) hält Abgeordnetem Böse entgegen, dies widerspreche dem Argument, daß die Regionalflughäfen gestärkt werden müßten, damit sie die großen Flughäfen des Landes entlasten könnten. Ehe Mittel gekürzt würden, müsse sich der Ausschuß eine ausgewogene abschließende Meinung gebildet haben.

Abgeordneter Böse (SPD) erwidert, seine Fraktion sei gezwungen gewesen, kurzfristig 8 Millionen DM aus dem Haushalt für den Landesstraßenbau zu erbringen, um die 55 Millionen DM zu erhalten. Der Straßenbau sei zur Zeit das dringendere Problem.

Minister Kniola verweist auf Seite 119 des Erläuterungsbandes, betont, daß insgesamt 10 Millionen DM plus 2,5 Millionen DM plus VE für die Luftfahrt zur Verfügung stünden, und bittet darum, nicht zur Unzeit eine Diskussion über die Verbreiterung der Start- und Landebahn in Lippstadt/Paderborn zu führen. Diese Maßnahme sei nicht berücksichtigt, weil der Betreiber sie nicht beantragt habe.

Abgeordneter Hardt (CDU) möchte wissen, welche Maßnahme als nächste begonnen werde.

Minister Kniola wiederholt, darauf könne er erst nach Abschluß der Haushaltsberatungen antworten.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) sagt, in bezug auf die Luftfahrt freue sie sich darüber, daß ihre Fraktion nun Rückenwind dadurch erhalte, daß weniger Geld zur

Verfügung stehe. Leider sei beim Straßenbau genau das Gegenteil getan worden; die Aufstockung dieser Mittel um 55 Millionen DM passe nicht in die Zeit.

Änderungsanträge der Fraktion der CDU - Vorlage 11/1792

Zu Kapitel 15 470 Titelgruppe 67

Abgeordneter Dreyer (CDU) legt dar, nach Meinung seiner Fraktion könnten die im laufenden Haushalt für Fahrzeugbeschaffung vorgesehenen 51 Millionen DM und die im Haushaltsplan 1993 vorgesehenen 289 Millionen DM nicht verausgabt werden, da entsprechender Vorlauf notwendig sei. Die Höhe dieser Mittel sei überzogen, gegen die Anhebung der Fördersätze sei hingegen nichts einzuwenden.

Zur Sperrung der 1 Milliarde DM GVFG-Mittel merkt er an, seine Fraktion gehe davon aus, daß die Erhöhung auf 3 Milliarden DM nach den festgelegten Länderquoten geltendes Recht sei. Sollte es bei den bevorstehenden Gesprächen zwischen dem Chef der Staatskanzlei und dem Chef des Bundeskanzleramtes, danach zwischen dem Bundeskanzler und dem Ministerpräsidenten zu einer Einigung unterhalb der gesetzlich geregelten Höhe kommen, hätte dies tiefgreifende Folgen auf den Landeshaushalt. Aus verkehrspolitischer Sicht wäre dies zu bedauern.

Minister Kniola fragt Abgeordneten Dreyer, ob bei den Infrastrukturmaßnahmen ein entsprechender Landesanteil entfiere. Nach dem Vorschlag seiner Fraktion wäre dieser nicht gedeckt.

Abgeordneter Dreyer (CDU) bestätigt dies und fügt hinzu, daß nicht alle Maßnahmen zu 90 % gefördert würden. Nach dem Erläuterungsband seien aber die Komplementärmittel des Landes auch noch nicht disponiert.

Minister Kniola entgegnet, die Komplementärmittel des Landes seien spitz disponiert, denn sobald die Beträge und deren Aufteilung auf die Vorhabensbereiche bekannt seien, stehe auch fest, welcher Anteil des Landes auf die einzelnen Bereiche entfalle. Die Konsequenz dieses Änderungsantrages der CDU-Fraktion wäre, daß alle Infrastrukturmaßnahmen nicht mehr zu 90 %, sondern zum Beispiel zu 85 % gefördert werden müßten.

Der Betrag 289 Millionen DM sei in den Haushalt eingestellt worden, nachdem die Städte und Gemeinden und die Nahverkehrsunternehmen gefragt worden seien, wie viele bestellte Fahrzeuge geliefert würden und wie viele für die Leistungsausweitung benötigt würden. Damit sei nicht beabsichtigt, die Abschreibungsfristen künstlich zu verkürzen. In dem Betrag seien 38 Millionen DM für Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn, zum Beispiel Wagenmaterial, enthalten. - Die CDU-Fraktion fordere mit ihrem Umschichtungsantrag etwas, was zum einen den Aussagen der Städte und Gemeinden widerspreche, zum anderen gegen die Überzeugung sei, daß der Bundesbahn zu mehr Wagen verholfen werden müsse.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.) bringt vor, sie habe in einer der vergangenen Sitzungen einmal nach der Höhe der Komplementärmittel des Landes für die jeweiligen Positionen gefragt und als Antwort darauf erhalten, dies hänge von den Projekten ab. Nunmehr müßte es dem Ministerium doch möglich sein, die Komplementärmittel zu den jeweiligen Titeln aufzulisten.

Im Hinblick auf die Fahrzeugförderung verweist sie auf eine Zuschrift des Herrn Ivo und fragt, ob diese berücksichtigt sei oder künftig berücksichtigt werde.

Minister Kniola antwortet, das Ministerium habe der Bundesbahn angeboten, wie den Nahverkehrsunternehmen der Städte und Gemeinden 40 % für die Fahrzeuge und 75 % für die Ausstattung von Haltestellen des ÖPNV zu fördern. Die Bundesbahn habe darauf bisher nicht reagiert.

Auf die Frage des **Abgeordneten Aigner (SPD)**, ob zutreffe, daß die Bundesbahn von der Regionalisierung Abstand nehme, wenn ihr 6,1 bis 10 Milliarden DM zur Verfügung gestellt würden, stellt **Minister Kniola** klar, Herr Dürr habe auf dem letzten Kongreß der GdED gesagt, er würde den Schienenpersonennahverkehr weiter betreiben, wenn ihm statt der 6,7 Milliarden DM, die von den Ländern jetzt eingefordert würden, plus Verlustabdeckung plus Ausgleich für nicht getätigte Investitionen plus Dynamisierungsbetrag = 13 Milliarden DM 12 Milliarden DM zur Verfügung gestellt würden. Tatsache aber sei, daß der Bund die insgesamt 13 Milliarden DM nicht anbiete, sondern lediglich 6,7 Milliarden DM. Der Bund sei noch vor einem Jahr von 6,2 Milliarden DM ausgegangen. Daran werde deutlich, wie wichtig die Forderung der Länder nach der Dynamisierung der Kosten sei.

Die Beträge seien jedoch nebensächlich. Vorrangig müsse der Grundsatz sein, daß die Regionalisierung nur in Frage komme, wenn sämtliche für die Bundesbahn vorgesehenen Mittel des Bundes auf die Länder und damit auf die Städte und Gemeinden übertragen und die in den Sondervermögen DB und DR enthaltenen Verluste des Schienenpersonennahverkehrs ausgeglichen würden. Sollte sich der Bund mit seiner Meinung durchsetzen, daß nicht nur auf die unterlassenen Investitionen verzichtet werden könne, sondern darüber hinaus den künftigen Betreibern Fahrwegentgelte abverlangt werden könnten, liefe dies auf eine Kappung des Schienenpersonennahverkehrs hinaus.

Abgeordneter Dreyer (CDU) kommt auf den Umschichtungsantrag seiner Fraktion zurück und merkt an, er vertraue darauf, daß einige Städte und Gemeinden wie schon in der Vergangenheit bereit seien, dringend erforderliche Maßnahmen vorzufinanzieren.

Leitender Ministerialrat Herz (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) führt aus, die Fahrzeugzahlen seien im Frühjahr nach Durchschnittswerten geschätzt und anschließend spitz erhoben worden. Die neuen Fördersätze zugrunde gelegt, liege der Gesamtbetrag 1993 nunmehr bei 305 Millionen DM. Darin eingerechnet seien die zu beschaffenden Fahrzeuge für die kommunalisierten Bundesbahnstrecken Düren - Heimbach und Kaarst - Neuss.

Damit, daß der gesamte Betrag 1993 in vollem Umfang abfließe, sei nicht zu rechnen, dies hänge auch von Betriebskonzepten ab. Dies sei aber zweitrangig, denn die beiden Titelgruppen seien gegenseitig deckungsfähig und flexibel. Problematisch sei, daß im Fall der Titelgruppe 66 Komplementärmittel erforderlich seien. Wenn nun eine große Umschichtung vorgenommen werde, müßten zusätzliche Landesmittel zur Verfügung gestellt werden. Es sei deshalb besser, es bei den bisherigen Planzahlen zu belassen und im übrigen darauf zu drängen, daß die Mittel abflössen - bei den Schienenfahrzeugbestellungen zum Beispiel durch entsprechende Zahlungsweisen. Am Jahresende könne dann überblickt werden, ob noch umgeschichtet werden könne und ob noch komplementäre Deckung vorhanden sei.

Abgeordneter Aigner (SPD) erwidert Abgeordnetem Dreyer, gegenwärtig seien bei der Fahrzeugbestellung Engpässe denkbar, da die deutsche Industrie auf diesem Sektor ziemlich ausgelastet sei. Ab nächstem Jahr müsse aber europaweit ausgeschrieben werden, so daß die Situation vermutlich gemildert werde.

Abgeordneter Hardt (CDU) möchte wissen, ob dem Land Finanzhilfen des Bundes verlorengelassen könnten, da das Land keine Komplementärmittel habe.

LMR Herz (MSV) erklärt, die Landesregierung habe mit dem Bund eine Thesaurierung in einem bestimmten Umfang vereinbart. Die Mittel für Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeugförderung, die nicht abfließen oder nicht komplementär gegenfinanziert werden könnten, könnten auf 1994 oder 1995 übertragen werden, da der Bund für Maßnahmen des Landesprogramms feste Länderquoten anerkannt habe. Das Land habe somit Anspruch auf diese Mittel.

Auf die Frage des **Abgeordneten Hardt (CDU)**, ob der Bund aus der Thesaurierung die 1 Milliarde DM für den Aufbau der neuen Länder schöpfen könnte, antwortet **Minister Kniola**, Thesaurierung sei für das Land bisher kein Thema gewesen. Das Land habe im Gegenteil von anderen Ländern zusätzliche Beträge ausgeben können, da feste Länderquoten für den ÖPNV nicht vorgesehen gewesen seien. Er rechne damit, daß im Laufe des Jahres so umgesteuert werden könne, daß der Mittelabfluß weitgehend gewährleistet sei. Ein erhebliches Maß an Flexibilität ergebe sich daraus, daß Rechnungen nicht nur bei Auslieferung, sondern schon bei Bestellung fällig würden.

Änderungsanträge der Fraktion der F.D.P. - Vorlage 11/1782

Zu Kapitel 15 480

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) merkt an, daß sie sich bei der Abstimmung hierzu der Stimme enthalten werde, denn laut Haushaltsvermerk solle der Gewinn in die Flughafenholding einfließen.

Änderungsanträge der Fraktion DIE GRÜNEN - Vorlage 11/1797

Zu Kapitel 15 470

Abgeordneter Böse (SPD) bezeichnet es als eine gute Sache, den Erhalt und den Ausbau von Bundesbahnnebenstrecken fördern zu wollen, hält es grundsätzlich aber für falsch, in voreuseilendem Gehorsam gegenüber dem Bund Landesmittel bereitzu-

stellen. Zudem würde Nordrhein-Westfalen damit aus der Phalanx aller Bundesländer ausscheren. Für die Erreichung des Zieles, diese Strecken zu erhalten und zu reaktivieren, sei eine ganz andere Finanzstruktur vonnöten: eine Finanzausstattung auf Dauer, zweckgebunden und dynamisiert. Würde dem Änderungsantrag zugestimmt, wäre dies lediglich im Sinne des Bundesfinanzministers.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE) konzediert, daß im Hinblick auf die Argumentation gegenüber dem Bund und auf die Notwendigkeiten im Land eine Gratwanderung gemacht werden müsse. Sie sehe die Situation ähnlich dramatisch, wie wenn zwei Autofahrer, die aufeinander zurasten, abwarteten, wer zuerst ausweiche. - Mit dem neuen Ansatz sollte nur in speziellen Fällen geholfen werden.

Minister Kniola gibt zu bedenken, daß es nicht um einen einmaligen Betrag ginge, vielmehr müßten die Kosten auf Dauer übernommen werden. Die Dürener Kreisbahn sei ein Beispiel dafür, wie schwierig zu erreichen sei, daß die Bundesbahn dafür Mittel zur Verfügung stelle.

Die Länder verhandelten mit dem Bund gegenwärtig nicht über die Abgabe von Strecken, sondern über die Bezahlung von normalen Leistungsangeboten. Würde dem Änderungsantrag stattgegeben, setzte der Landtag ein Signal zur Unzeit. Das Land würde damit nur den "Erpresser" ermutigen, nicht den Erpressungen entgegenwirken.

Abgeordneter Dreyer (CDU) wirft ein, das Defizit der Bundesbahn beim Nahverkehr auf nordrhein-westfälischem Gebiet betrage 1,4 Milliarden DM.