



Verkehrsausschuß

51. Sitzung (nicht öffentlich)

21. Oktober 1999

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 15.50 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenographin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2000 (Haushaltsgesetz 2000)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/4200

Vorlagen 12/2829, 12/2831 und 12/2832

Einführung in den Verkehrsetat 2000 durch den Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr sowie Beschlußfassung zum Personalhaushalt des Einzelplans 08 gemäß Vereinbarung der Fraktionen, anschließend Aussprache und Einzelberatung des Verkehrsetats 2000

1

Der Einführungsbericht des Ministers liegt mit Vorlage 12/2831 vor.

Der Ausschuß beschließt die Überweisung des Personalhaushalts des Einzelplans 08 an den Unterausschuß "Personal" des Haushalts- und Finanzausschusses.

Eine generelle Aussprache zum Verkehrsetat wird nicht gewünscht; die Einzelberatung zum Verkehrsetat 2000 wird durchgeführt.

2 Integriertes Schienengüterverkehrskonzept 2

StS Hennerkes (MWMTV) erstattet Bericht.

Günter Scherrer und Klaus Hübner (Spiekermann GmbH & Co, Beratende Ingenieure) tragen die Ergebnisse ihrer Untersuchung vor.

3 Betuwe-Linie/Bypass-Lösungen 12

Dem Bericht von StS Hennerkes schließt sich eine Diskussion an.

4 Anpassung des Landesstraßenbedarfs- und -ausbauplans 14
Vorlage 12/2901

Nach ausführlicher Diskussion wird das Benehmen hergestellt.

5 Telematik als Instrument der Verkehrsbeeinflussung 18

Der Bericht der Landesregierung wird zu Protokoll gegeben (siehe Anlage 3).

6 Zuflußregelung auf der A 40

19

MDgt Dr. vom Rath (MWM-TV) führt zu diesem Thema ein Video vor.

7 Zweites Gesetz zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung in Nordrhein-Westfalen (Zweites Modernisierungsgesetz - 2. ModernG NRW)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/4320

Vorlage 12/2940

19

Die CDU nennt zusätzliche Sachverständige und Fragen (siehe Anlage 4).

Falls weitere Sachverständige oder Fragen gewünscht werden sollten, werden sie bis zum 29. Oktober 1999 direkt an den federführenden Ausschuß für Verwaltungsstrukturreform geleitet.

8 Auswärtige Termine

20

Der Ausschuß beschließt einstimmig, vom 18. bis 21. Januar 2000 eine Informationsreise nach Straßburg, München und Stuttgart durchzuführen.

Nächste Sitzung: 25. November 1999

6 Zuflußregelung auf der A 40

MDgt Dr. vom Rath führt aus, daß er ein Kurzvideo über den Modellversuch der Zuflußregelung auf der A 40 vorbereitet habe. Mitte 1998 sei hier an 5 Anschlußstellenzufahrten zwischen Gelsenkirchen und Bochum-Stahlhausen in Fahrtrichtung Dortmund eine Verkehrsbeeinflussungsanlage in Betrieb genommen worden. Damit habe man in Deutschland nach einer kleinen Anlage in Bayern und erfolgreichen Versuchen im Ausland - in Frankreich, den Niederlanden und den Vereinigten Staaten - mit einem größeren Versuch Neuland betreten. Die Maßnahme sei ein wichtiges Steuerungsinstrument, das man auf andere wichtige Projekte wie den Kölner Autobahnring übertragen sollte.

(Der Ausschuß sieht sich ein Video an.)

Auf Nachfrage des **Vorsitzenden** antwortet **MDgt Dr. vom Rath**, daß der befürchtete Rückstau in die Innenstadt nicht stattgefunden habe. Dagegen bleibe der Verkehr auf der Hauptachse einigermaßen aufrechterhalten. Durch die Zuflußregelung mittels Lichtsignalanlage werde verhindert, daß mehrere Fahrzeuge pulkartig eindrängten und den Stau vergrößerten.

Vorsitzender Manfred Hemmer möchte wissen, wer die Installation eines solchen Systems bezahle. - **MDgt Dr. vom Rath** erwidert, daß dies der Bund übernehme. Der Versuch werde von einem Ingenieurbüro begleitet, das exakte Messungen vornehme. Im Frühjahr nächsten Jahres sei dieser Versuch abgeschlossen. Man beginne mit Vorarbeiten für den Kölner Ring.

7 Zweites Gesetz zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung in Nordrhein-Westfalen (Zweites Modernisierungsgesetz - 2. ModernG NRW)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/4320

Vorlage 12/2940

Vorsitzender Manfred Hemmer teilt mit, daß der Ausschuß darüber nachdenken müsse, ob für die Anhörung zusätzliche Sachverständige gemeldet und weitere Fragen gestellt werden sollten. mitteilen

Günter Langen (CDU) führt aus, daß die CDU zusätzliche Sachverständige wünsche und weitere Fragen stellen wolle (siehe Anlage 3). - **Heinz Hunger (SPD)** legt dar, daß die SPD keine zusätzlichen Anregungen geben werde. - **Peter Eichenseher (GRÜNE)** äußert, daß die GRÜNEN noch über weitere Sachverständige oder Fragen nachdenken müßten.

Ausgangssituation Ausgangssituation

berühmte Verkehrsvereinbarung 1995

g eines geschlossenen Schienengüterverkehrsystems -

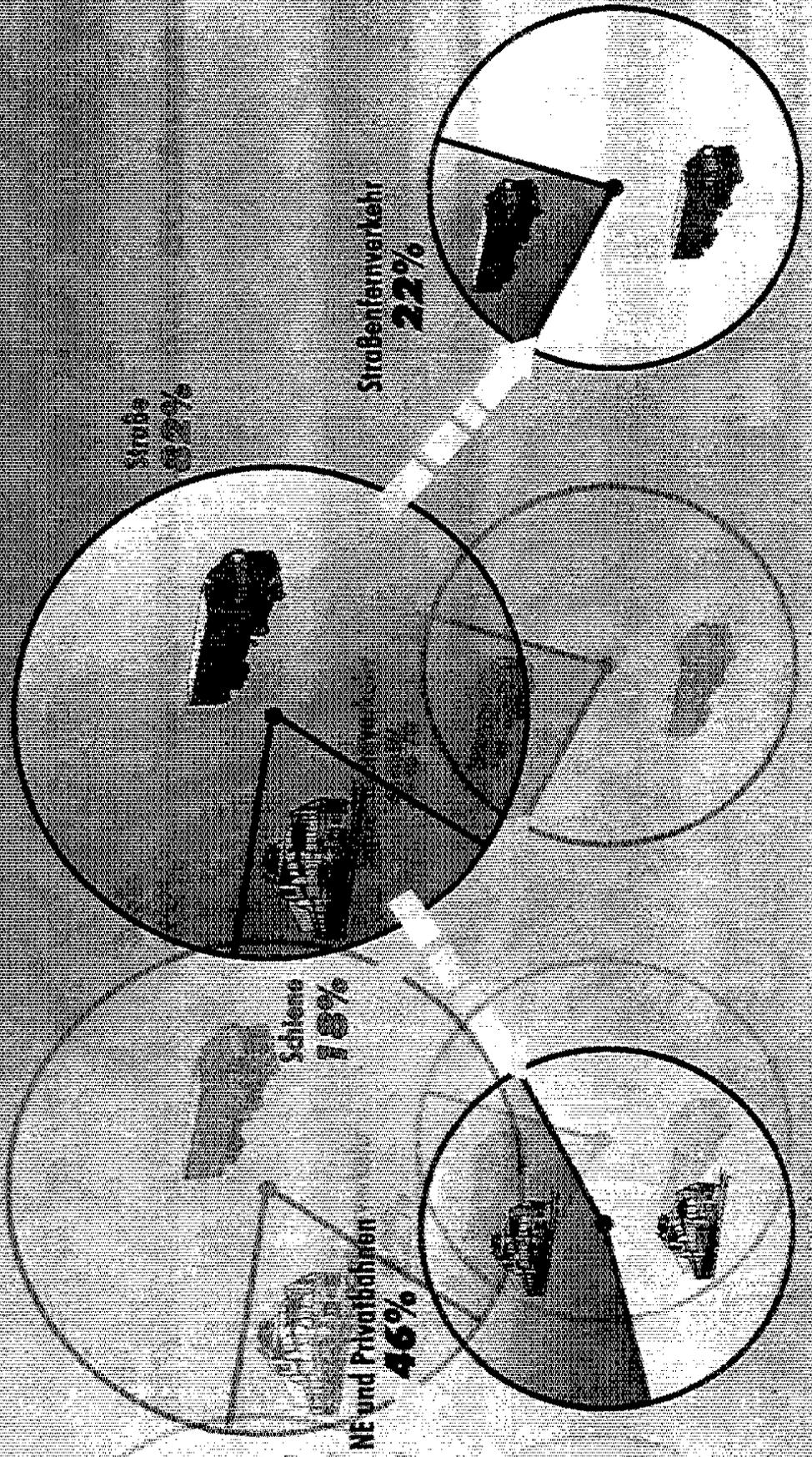
Ziel

erlagerungsmöglichkeit Verlagerungsmöglichkeiten Straße -- > Schiene -

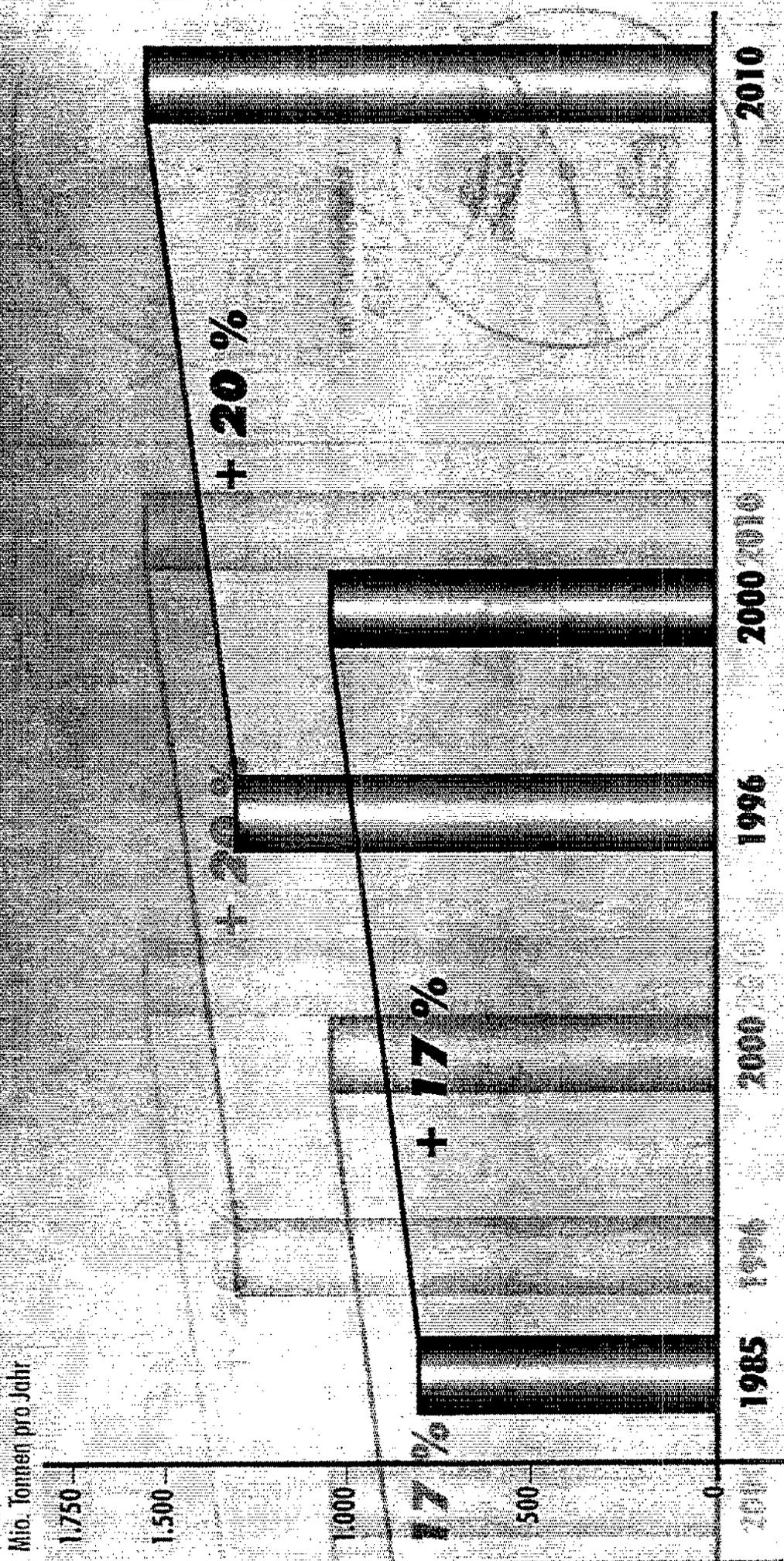
Untersuchungsthemen

- Integriertes Güterzugstreckennetz -
- Ausbauplan / Bedarfse / Ausbauplan für Schienennetz -
- Organisationsstrukturen für Güterverkehrsverbundräume -

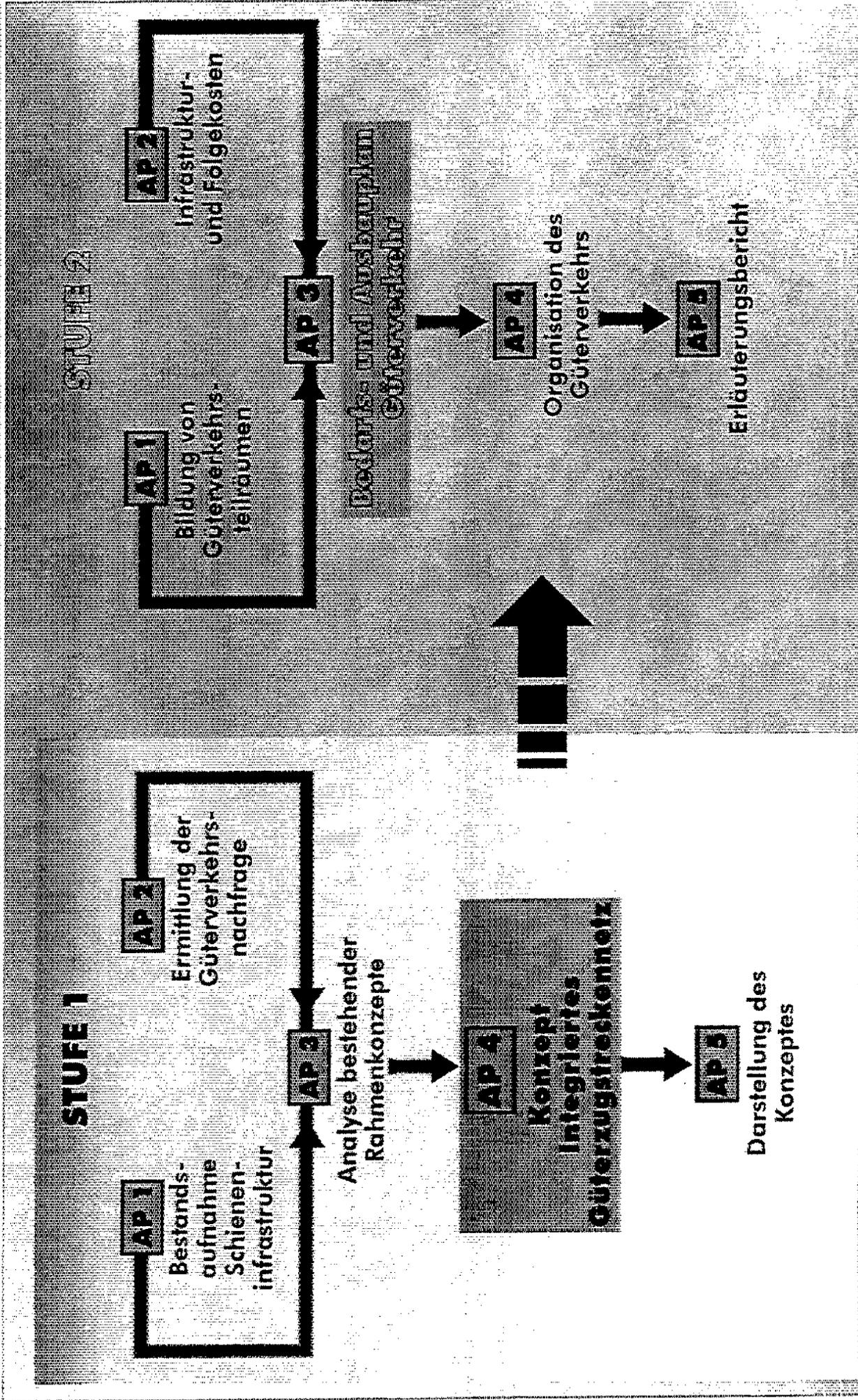
Transportarten Transportmengenanteile Schiene/Straße 1996



ng Transportentwicklung Transportaufkommen Schiene/Straße in NRW

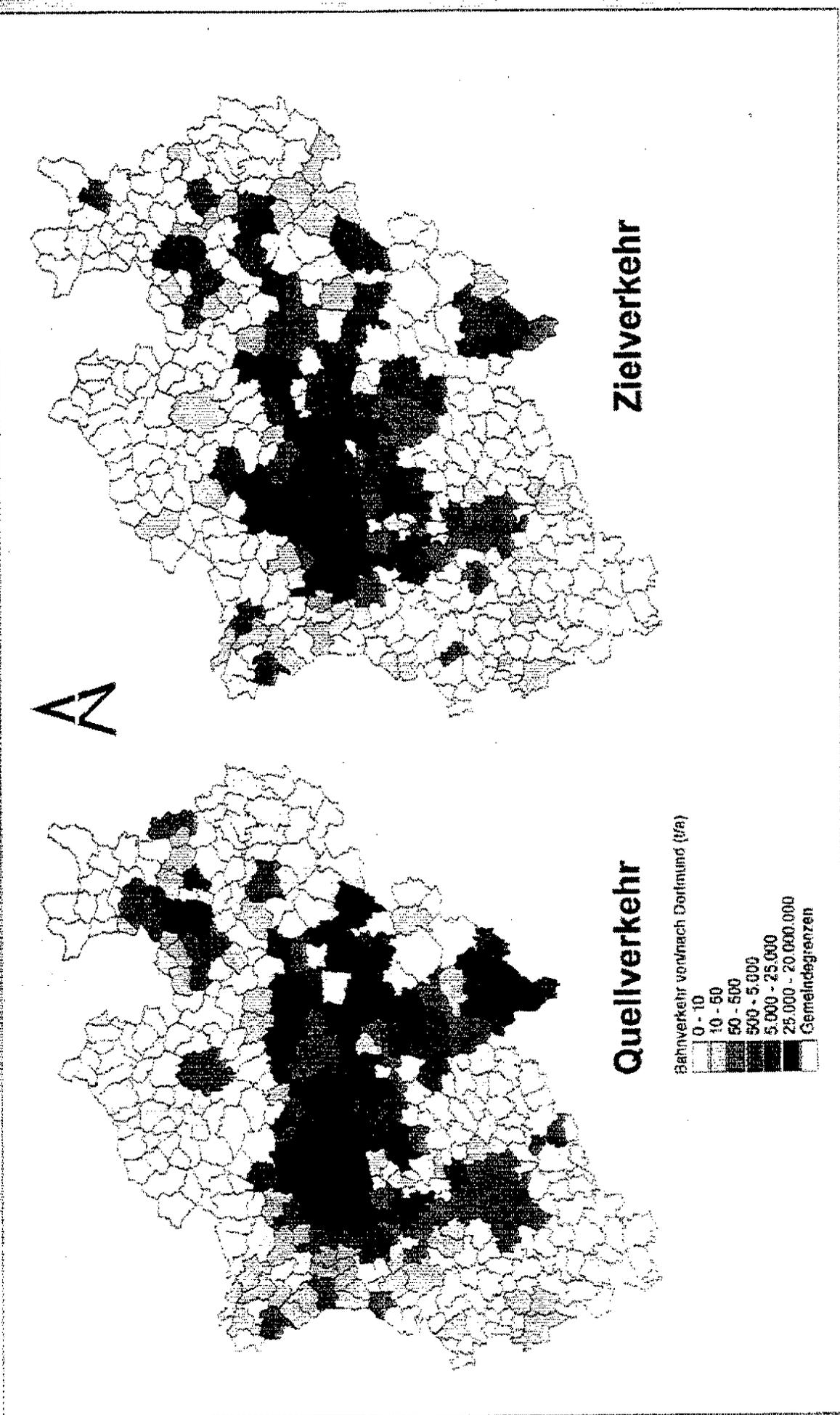


Bearbeitungsstufen



INTEGRIERTES SCHIENENKONZEPT FÜR DEN GÜTERVERKEHR IN NORDRHEIN-WESTFALEN

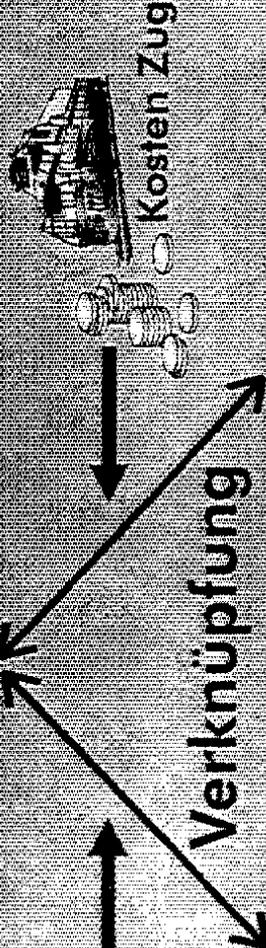
Güteraufkommen im Bahnverkehr auf den Relationen von/nach Dortmund 1996



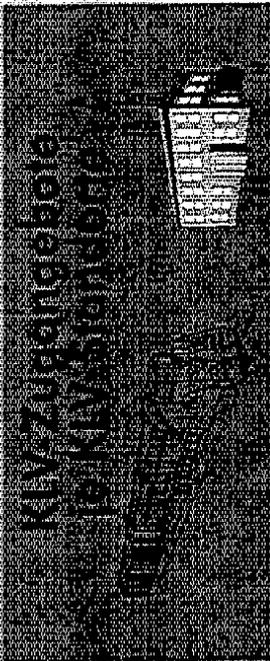
Netzmodell Aufbau



Anzahl Gleise je Strecke
Geschwindigkeit
Kapazität
Länge



Anzahl Spuren
Geschwindigkeit
vorhandene Kapazitäten
Länge



Anzahl Züge pro Woche
Kapazitätsangebot



Kosten Zug

Kosten KLV-Zug

Kosten Umschlag

(Maßnahmenbewertung)

- Neue Abbiegebeziehungen -

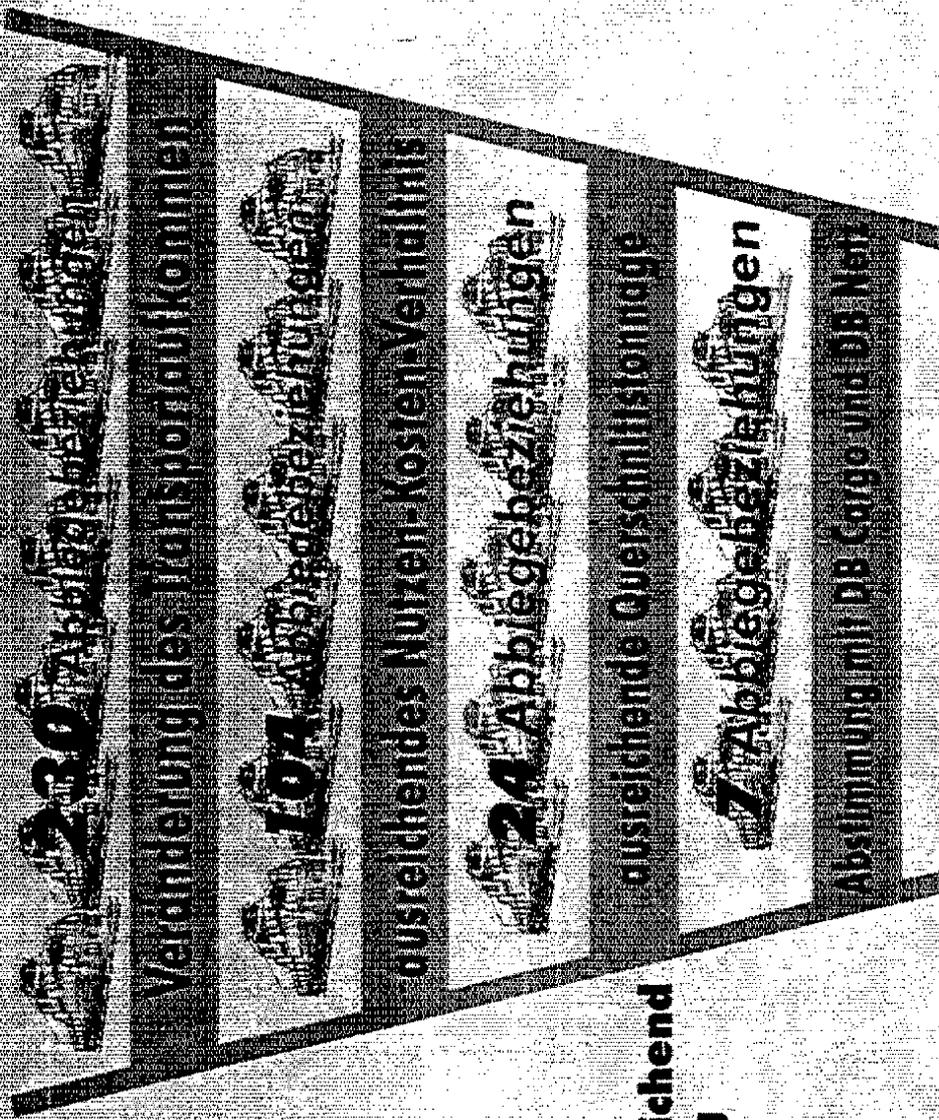
Ausgangsbasis

1. Schritt:
positive Veränderung

2. Schritt:
**Nutzen-Kosten-Verhältnis
positiv**

3. Schritt:
**Querschnittstonnage ausreichend
für 1 Zug/Tag und Richtung**

4. Schritt:
Abstimmung



Ergebnis



Maßnahmenbewertung

- Neue Infrastrukturverbindungen -

Untersuchte
Maßnahmen

- Anschluß
Werksbahn Rheinbraun
- Durchbindung der WLE-Strecke
Enningerloh - Neubeckum
- Reaktivierung
Bergneustadt - Drolshagen
- Reaktivierung
Finnentrop - Serkenrade
- Reaktivierung
Mussum - Empel-Rees
- Reaktivierung
Rhedobridge - Borken

Ergebnis

keine
Maßnahme ist zu
empfehlen

1. Bewertungsschritt
Nutzen-Kosten-Verhältnis

Maßnahmenbewertung

- Neue KLV-Standorte -

Ausgangsbasis

1. Schritt:

**Nutzen-Kosten-Verhältnis
positiv**

an 11 Hafenstandorten werden neue

KLV-Terminals untersucht



Überprüfung Nutzen-Kosten-Verhältnis
je Fahrangebot

5 der neuen KLV-Standorte



2. Schritt:

Überprüfung Wirtschaftlichkeit

Überprüfung der Wirtschaftlichkeit
der Standorte unter Berücksichtigung
von Kooperationsmöglichkeiten

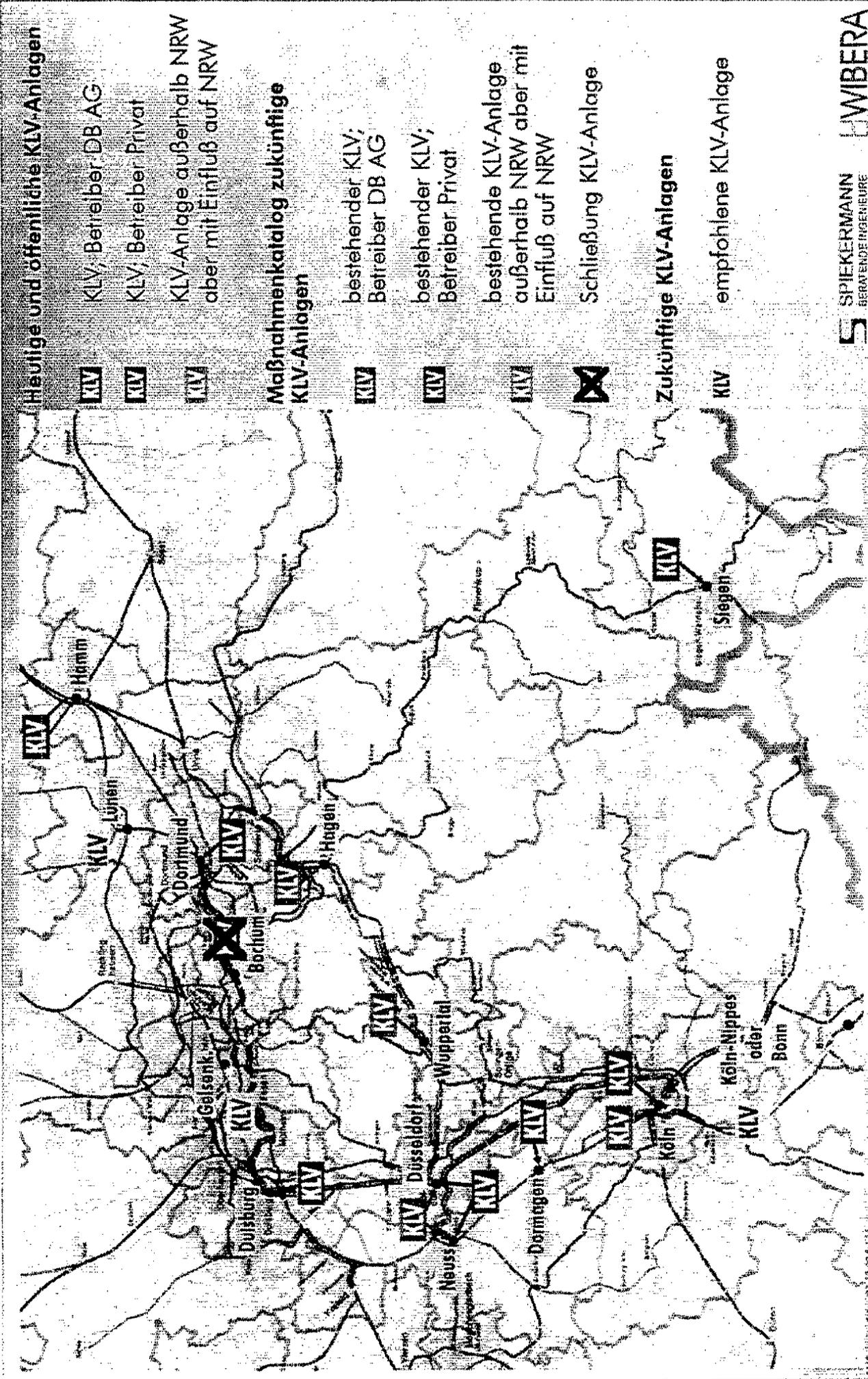
Ergebnis

Die neuen KLV-Standorte sind wirtschaftlich

Einschränkung: alle drei Standorte liegen in unmittelbarer Nähe zu anderen, die noch eine ausreichende Kapazität haben. Die neuen Standorte sind also nicht unbedingt notwendig.

Maßnahmenbewertung

- Neu zu empfehlende KLV-Standorte -



(Maßnahmenbewertung)

- Stilllegungsstrecken -

Ergebnis

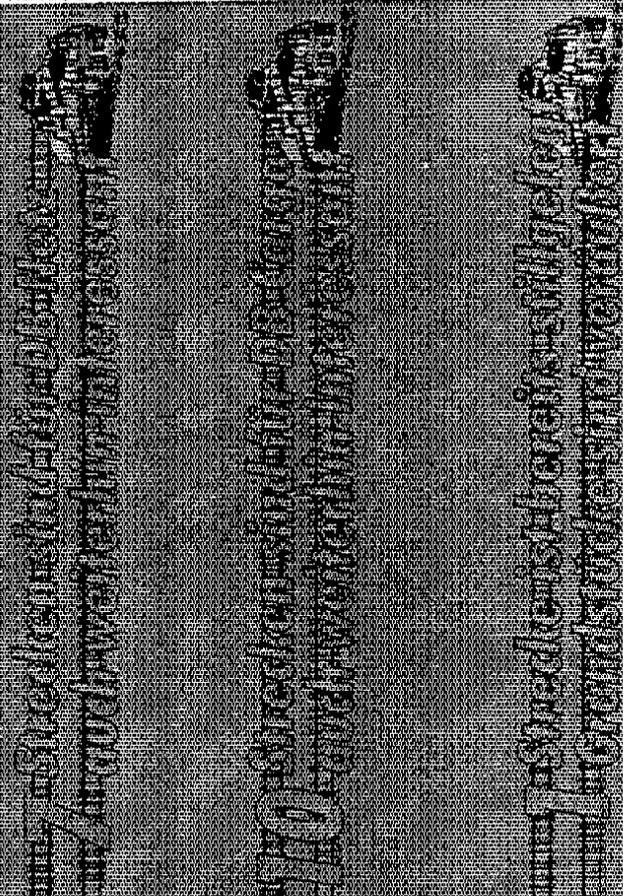
30 nicht weiter zu untersuchende Strecken

17 unter Umständen weiter zu untersuchende Strecken

17 weiter zu untersuchende Strecken

Abstimmung mit DB Cargo und DB Netz

Resultat



Maßnahmenbewertung

- Stilllegungsstrecken -

**Unter Umständen walter zu
untersuchende Strecken**

- 6 Rheda-Wiedenbrück Süd - Langenberg
- 9 Velbert - Heiligenhaus
- 10 Borken - Burlo - Bundesgrenze
- 21 Wuppertal-Steinbeck - Wuppertal-Cronenberg
- 27 Oberbruch (Rheinland) - Hemsberg
- 28 Siegburg Anschluß Siegwerk - Lohmar
- 29 Bergisch Born - Weimelskirchen
- 36 Wennemen - Eslohe
- 39 Oberbrügge - Halver
- 42 Möllen - Spellen
- 56 Bottrop Nord - Oberhausen Neue Mitte
- 57 Homburg (Niederrhein) - Toppol
- 58 Mülheim (Ruhr)-Herßen - Essen Rütterscheid
- 60 Hallingen (Ruhr) - Herbede
- 62 Menden (Sauerland) - Helmer
- 95 Kleve - Kranenburg
- 96 Bonn-Beuel - Sankt Augustin-Flangelar

**walter zu
untersuchende Strecken**

- 17 Anschluß Rekostein - Büren (Westfalen)
- 22 Wuppertal-Heubruch - Wuppertal-Wichlinghausen
- 24 Mall - Anschluß Höddelbusch - Hellenthal
- 26 Krefeld Hauptbahnhof - Mönchengladbach-Neuwerk
- 30 Remscheid-Lennep - Wipperfürth Ost
- 33 Herzogenrath - Abzweig Kellersdorf - Siersdorf
- 40 Büren (Westfalen) - Paderborn
- 41 Brilon Stadt - Anschluß Rekostein
- 49 Wuppertal-Vohwinkel - Wuppertal-Heubruch
- 50 Stolberg (Rheinland) Hauptbahnhof - Wülheim - Bundesgrenze
- 63 Lippestadt - Lippestadt Nord
- 69 Rathheim - Baal West / Baal Güterbahnhof
- 72 Frenz - Stolberg (Rheinland) Hauptbahnhof
- 73 Zülpich - Euskirchen
- 76 Rahden (Lübbecke) - Bünde (Westfalen)
- 91 Brilon Wald - Brilon Stadt

(Maßnahmenabwägung)

- Stillestufungsfähige Verbindungskurven -

SCENARIOBASIS

8 Verbindungskurven

(aus Trasseicherungsvertrag)

qualitative Aspekte

Netzgeometrie / vorhandene, parallele Gleisstrassen

quantitative Aspekte

Netzbelastung

3 nicht weiter zu untersuchende Verbindungskurven

3 unter Umständen weiter zu

untersuchende Verbindungskurven

2 weiter zu untersuchende Verbindungskurven

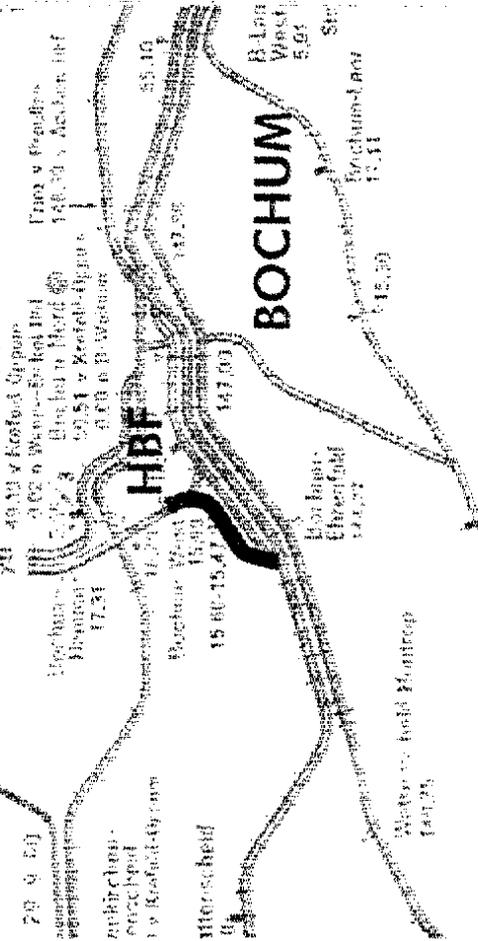
Maßnahmenbewertung

- Zu empfehlende, stillegelegte Verbindungskurven -

Bochum Gbf - Bochum West

Belastung (modellseitig):
 25.01
2 Züge pro Tag
 Aussage DB Netz: 13.16
 27.93-0.15 9272
 1.01
 Bochum Graetz 20.30
 Bochum West 17.31
 Bochum 15.00
 Bochum West 5.01

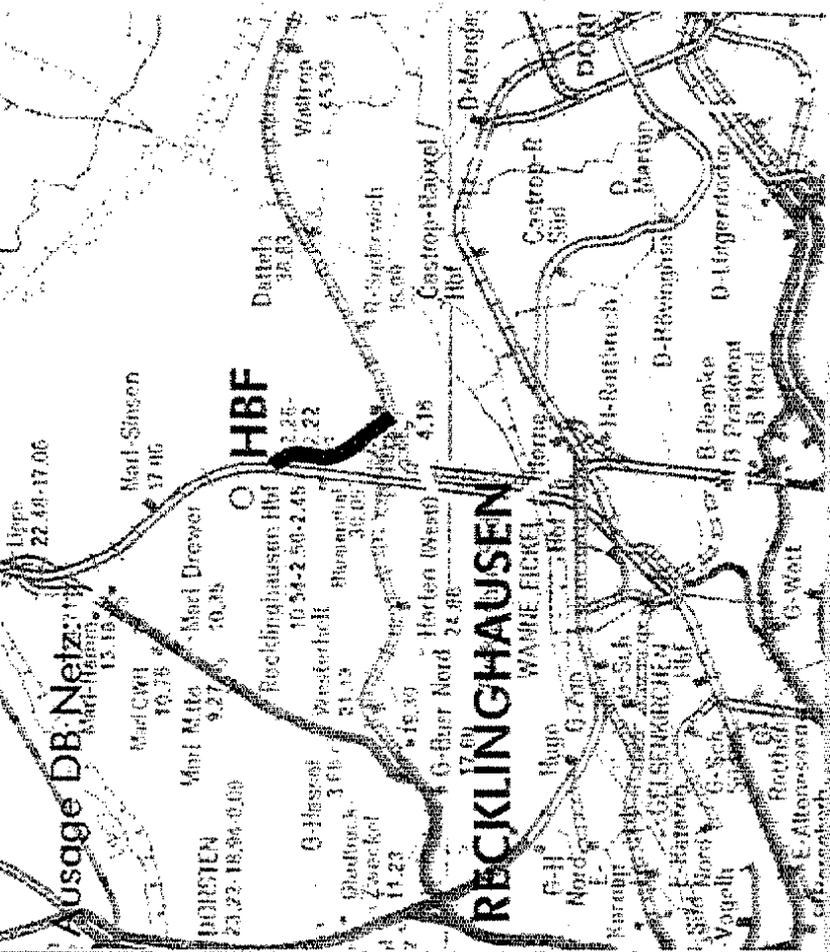
**Kurve stillgelegt und abgebaut
 Grundstücksteile bereits veräußert**



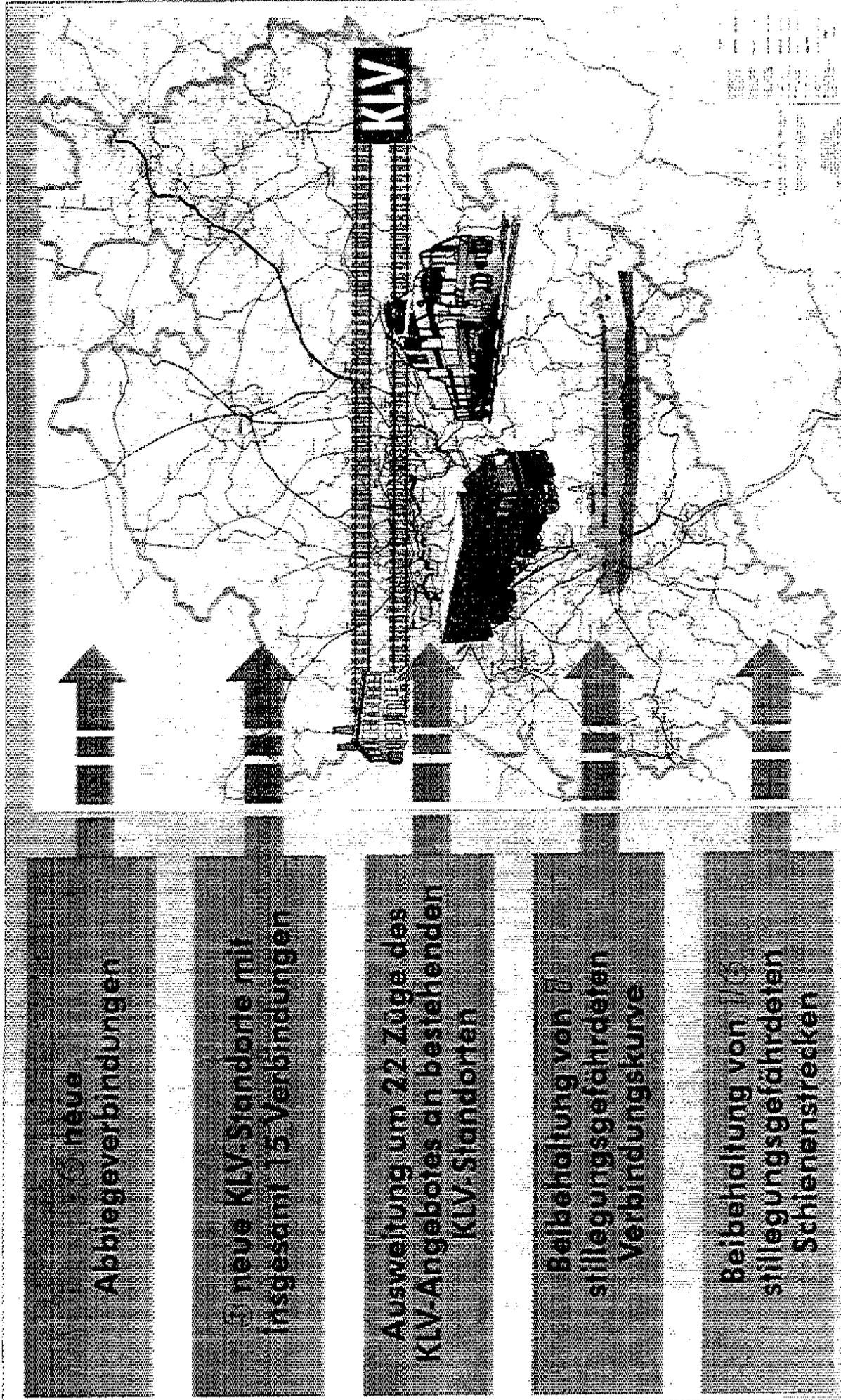
**Reaktivierung wegen
 notwendiger Investitionen
 nicht zu empfehlen**

Recklinghausen Hbf - Recklinghausen Ost Gbf

Belastung (modellseitig):
 25.01
10 Züge pro Tag
 Aussage DB Netz: 13.16
 22.48-17.06
 10.76
 Mari Mitten 9.27
 Mari Dreier 10.35
 Recklinghausen Hbf 10.54-2.50-2.45
 Westerbach 21.22
 Herten (West) 24.98
 G-Boyer Nord 24.98



Maßnahmen Integriertes Güterstreckennetz NRW



Maßnahmenwirkung

- Verlagerung vom LKW -

780.000 Lkw-Fahrten/a

entspricht = 780.000 Lkw-Fahrten/a

entspricht = 3.120 Lkw-Fahrten/d

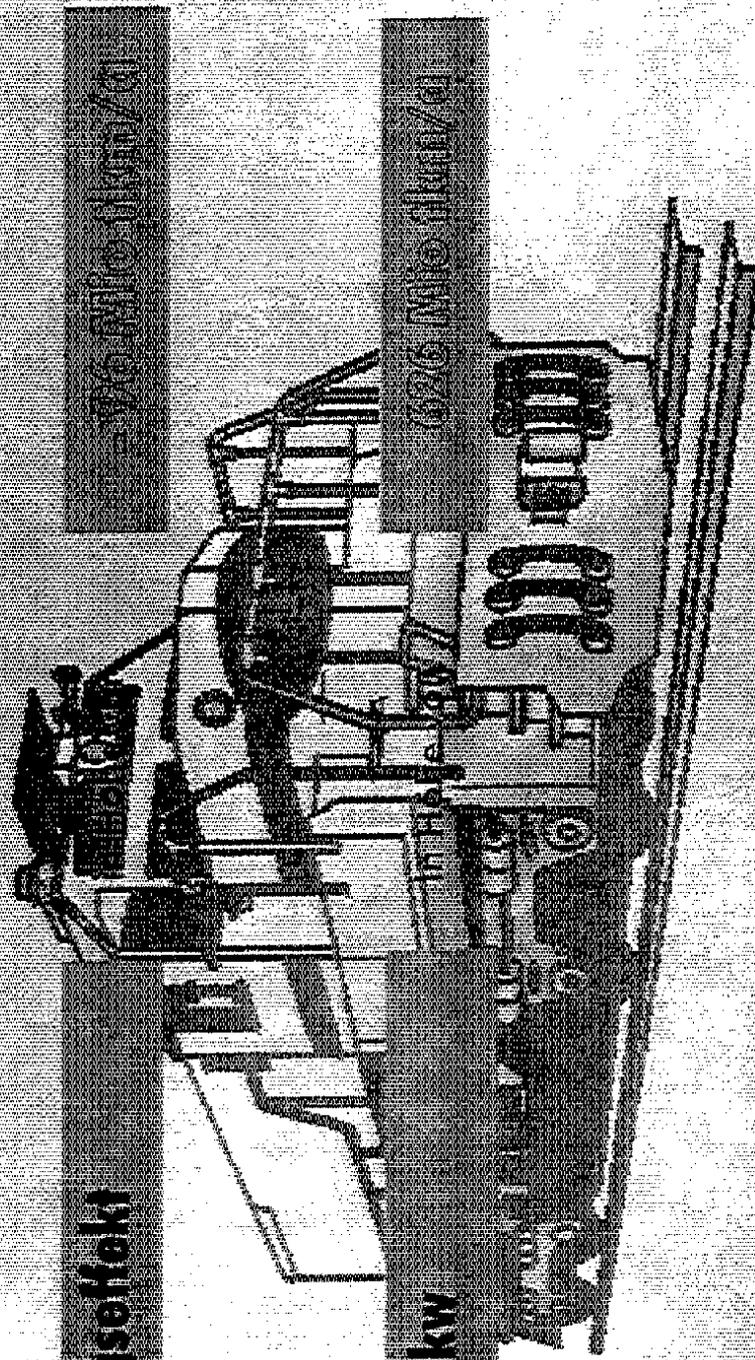
entspricht = 300.000 Lkw-km/d

Maßnahmenwirkung in der Gesamtheit

aufgrund der Maßnahmen entsteht für die Bahn

ein Rationalisierungseffekt

ein Zugewinn vom Lkw



633 - 75 - 06/1
Refl.L.: MR Ziegler (4584)
Entwurf: OAR Stüben

14.10.1999/Pe

S p r e c h z e t t e l

Sitzung des Verkehrsausschusses am 21. Oktober 1999
TOP 5: "Telematik als Instrument der Verkehrsbeeinflussung"

Die hohe und weiter steigende Verkehrsdichte auf den Autobahnen mit Staus und zähfließendem Verkehr belastet Mensch und Umwelt und hemmt die wirtschaftliche Entwicklung.

Deshalb hat die Landesregierung mit ihren "10 Punkten zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und zur Stauvermeidung" im Sommer 1998 ein Konzept vorgelegt, um die Mobilität auf den Autobahnen in NRW zu verbessern. Neben dem weiteren 6-streifigen Ausbau der hochbelasteten Strecken, der Beseitigung von punktuellen Engpässen im Autobahnnetz sowie neben Verbesserungen im Störfall- und Baustellenmanagement sollen die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss durch den Ausbau der Verkehrstelematik und bessere Verkehrsinformationen erhöht werden.

Die automatisch erzeugte Datenerfassung bildet die Grundlage für die Steuerung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen und die Verkehrslenkung durch Verkehrsinformationen. Das Land hat sich seit 1990 auf den Bau von Datenerfassungsanlagen konzentriert und inzwischen etwa 75 % des Autobahnnetzes damit ausgestattet. Mit den bereits im Betrieb befindlichen rd. 2.000 Datenerfassungsanlagen können etwa 80 bis 90 % aller Verkehrsstörungen ermittelt werden.

Auf der Basis aktueller Verkehrsdaten gesteuerte Verkehrsbeeinflussungsanlagen ermöglichen situationsangepasste Verkehrsregelungen. Die Streckenbeeinflussung kann z. B. dazu beitragen, durch der Verkehrslage entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote auch bei hohem Verkehrsaufkommen einen homogenen und sicheren Verkehrsablauf aufrecht zu erhalten. Vorher-/Nachher-Unfalluntersuchungen haben gezeigt,

dass durch Streckenbeeinflussungen eine Verringerung der schweren Unfälle bis zu 30 % zu erzielen ist. Zudem ist durch die Verringerung der Verkehrsstörungen und durch die Harmonisierung der Verkehrsabläufe eine Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit um ca. 10 % zu erwarten. Zur Zeit befinden sich auf etwa 440 km BAB-Richtungsfahrbahnen Streckenbeeinflussungsanlagen in Betrieb, auf weiteren 80 km sind Anlagen im Bau.

Ein Meilenstein in der Entwicklung und Anwendung der Verkehrstelematik ist das von der EU geförderte Projekt CENTRICO, das die regionalen Verkehrstelematikprojekte in den zentraleuropäischen Regionen koordinieren soll. Partner sind die Regionen Brüssel, Flandern, Wallonien, Nordfrankreich, die Niederlande, Luxemburg, das Saarland, Rheinland-Pfalz, Hessen und NRW.

Im Rahmen der von der CENTRICO-Partnern 1996 erstellten Machbarkeitsstudie, die sich mit der Interoperabilität und Kompatibilität der bestehenden Verkehrsmanagementsysteme befasste, wurde ein Aktionsplan entwickelt, den wir bis Ende 2006 durchführen wollen. Wesentliche Ziele des gemeinsamen Aktionsplans sind

- die Einrichtung eines grenzüberschreitenden Verkehrsmanagements auf dem europäischen Fernstraßennetz (TERN-Trans-European Road Network) und
- die Harmonisierung des Austauschs und der Verteilung von Verkehrsinformationen.

Eine erste sichtbare Anwendung dieser grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sind Wechselwegweisungsanlagen, um die länderübergreifenden Fernverkehre bei besonderen Ereignissen wie Stau, Unfall oder Baustelle möglichst störungsfrei über Alternativrouten zu führen. Die Wechselwegweisungsanlage zwischen Eindhoven und Köln wurde bereits im letzten Jahr in Betrieb gesetzt. Drei weitere Anlagen für die Netzmaschen Arnheim - Oberhausen, Köln - Koblenz und Aachen - Brüssel befinden sich in der Planung. Die Inbetriebnahmen sollen in den nächsten 1 - 2 Jahren erfolgen.

Ich darf ergänzen, dass wir in NRW solche großräumigen Wechselwegweisungen im Autobahnnetz schon seit längerem praktizieren, so Münster-Wuppertal und Kamen-Westhofen. Eine weitere Anlage für die Netzmaschine Bielefeld-Dortmund/Unna befindet sich in der Bauvorbereitung.

Ein weiterer Aktionsschwerpunkt im Rahmen von CENTRICO ist die Verknüpfung der Verkehrsinformationszentralen der Nachbarländer. Das Land hat in den letzten Jahren sukzessive die Verkehrsinformationszentrale NRW den Regionalen Verkehrsleitzug in Köln und Arnsberg aufgebaut. Die Aufgabe der Verkehrsinformationszentrale NRW besteht in erster Linie in der Sammlung und Weitergabe aller für die Verkehrsteilnehmer relevanten Störfallinformationen aus den Bereich der Autobahnen.

Zur Zeit wird das Informationsangebot um die Prognose der zu erwartenden Stauauswirkungen von Tagesbaustellen sowie die Alternativroutenempfehlung bei erkannten Störfällen erweitert. Darüber hinaus werden Verkehrslageprognosen entwickelt, die dazu dienen sollen, auf der Grundlage statischer und dynamischer Verkehrsdaten für alle Autobahnstreckenabschnitte in NRW Prognoseinformationen bereitzustellen. Zwischen der Verkehrsinformationszentrale NRW und der Verkehrsinformationszentrale Utrecht sowie der Verkehrsinformationszentrale Bordeaux erfolgt bereits im Probetrieb ein sprachunabhängiger Austausch relevanter nationaler Verkehrsinformationen. Möglichst noch in diesem Jahr soll die Informationszentrale von Flandern (Antwerpen) mit der Verkehrsinformationszentrale NRW verknüpft werden.

Durch die laufende Zusammenführung von automatisch erzeugten Daten und manuell von der Polizei und anderen Quellen gemeldeten Verkehrsinformationen wird auch der Verkehrswarnfunk weiter verbessert. Seit einem Jahr werden von den Rundfunkanstalten, für das Gebiet des Landes vom WDR, Verkehrsmeldungen in digitalisierter Form ausgestrahlt. Damit kann der Autofahrer mit digital ausgerüsteten Radios permanent, also nicht nur zu den bestimmten Sendezeiten, die aktuelle Verkehrssituation abfragen - und zwar gezielt für die vor ihm liegende Fahrtstrecke; für Ausländer wichtig: in den wichtigsten Sprachen der Gemeinschaft.

Die Landesregierung setzt auf den zielgerichteten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie auf das Miteinander und die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger. Da die Beförderungsleistungen in Personen- und Güterverkehr weiter steigen werden, muss die vorhandene Infrastruktur so effizient wie möglich genutzt werden. Die Verknüpfung der Verkehrsträger zu Transport- und Reiseketten hilft zu flüssigeren und wirtschaftlicheren Verkehrsabläufen und außerdem, die verkehrsbedingten Umweltbeeinträchtigungen zu verringern. Dies sichert die notwendige Mobilität und stärkt den Wirtschaftsstandort NRW.

Zur Erreichung dieser Ziele müssen alle verkehrsrelevanten Daten der Verkehrsträger leicht zugänglich und miteinander verknüpfbar sein. Neben den Daten des Individual- und des öffentlichen Verkehrs sind auch solche Daten mit einzubeziehen, die das Verkehrsgeschehen direkt oder indirekt beeinflussen, wie z. B. die eingeschränkte Befahrbarkeit von Abschnitten, Baustellen und Witterung.

Das MWMTV hat deshalb unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände und privater Anbieter von Verkehrsinformationen einen Arbeitskreis gebildet, um ein Konzept für den stufenweisen Aufbau einer Plattform "Verkehrsdatenverbund NRW" zu erarbeiten.

Im Rahmen des Verkehrsdatenverbundes soll aufgezeigt werden, welche Daten mit welchem Inhalt, an welcher Stelle, in welcher Qualität und in welchem Umfang zur Verfügung stehen. Er soll die Grundlage für die Kommunikation zwischen den Datenanbietern und den Interessenten bilden.

Der Verkehrsdatenverbund ist keine institutionelle Einrichtung des Landes. Er bietet vielmehr die virtuelle Plattform, auf der die technischen, inhaltlichen und organisatorischen Schnittstellen der einzelnen Datenanbieter zusammengeführt werden. Die Teilnahme am Verkehrsdatenverbund steht grundsätzlich allen interessierten Kreisen offen. Ein möglichst großer Teilnehmerkreis wird angestrebt. Dies gilt sowohl für die Datenanbieter als auch für die Datennachfrager.

Die grundsätzlichen verkehrspolitischen Entscheidungskompetenzen insbesondere auf der kommunaler Ebene werden durch den

Verkehrsdatenverbund nicht berührt und bleiben uneingeschränkt bei den jeweiligen Entscheidungsträgern. Das Land nimmt auch keinen Einfluss auf Inhalt und vertragliche Gestaltung des Datenaustausches. Dieser geschieht in Eigenverantwortung der beteiligten Partner.

Dies ist ein sehr pragmatisches Vorgehen, um die Kooperation der Verkehrsträger zu verbessern und die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Letztlich dient der Verbund allen Verkehrsteilnehmern, weil er die Bereitstellung aktueller und multimodaler Verkehrsinformationen ermöglicht.

Durch die Installierung von Datenerfassungsanlagen auf den Autobahnen in NRW und durch die Bereitstellung der Daten an private Betreiber zu Test- und Validierungszwecken haben Bund und Land bereits einen erheblichen Beitrag zur Förderung der privatwirtschaftlichen Telematikanwendungen geleistet. Die Landesregierung knüpft daran die Erwartung, dass die private Telekommunikationswirtschaft die Verwaltung beim Verkehrsmanagement unterstützt. Public Private Partnership ist keine Einbahnstraße zugunsten der privaten Dienstleister. Letztendlich will die Landesregierung mit diesem Vorgehen auch einen neuen Schub für den Markt der Informationstechnologien geben.



Landtag Nordrhein-Westfalen

Günter Langen MdL

Vorsitzender des Arbeitskreises
Verkehrspolitik der CDU-Fraktion

Landtag NRW Günter Langen MdL Postfach 10 11 43 40002 Düsseldorf

An den
Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
Herrn Manfred Hemmer MdL

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Tel. (02 11) 88 4 - 2347 / 2351
Fax (02 11) 88 4 - 3339

- im Hause -

21.10.1999

nachrichtlich: Herrn Harald Holler

Sehr geehrter Herr Hemmer,

hiermit beantrage ich im Namen der CDU-Landtagsfraktion eine Erweiterung des Sachverständigen- und Fragenkataloges für die öffentliche Anhörung zum "Zweiten Gesetz zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung in Nordrhein-Westfalen" um nachfolgende zwei Beratungsgesellschaften sowie den drei Fragestellungen.

- Andersen Consulting
Otto-Volger-Straße 15
65843 Sulzbach/Frankfurt

- gbm
Kruppstraße 82-100 H7/V8
45145 Essen

1. Welche Vorteile bringt eine Verstaatlichung des Straßenbaus gegenüber der jetzigen Aufgabenwahrnehmung durch die Landschaftsverbände?
2. Sind die Erfahrungen aus anderen Bundesländern angesichts der sehr unterschiedlichen Größenverhältnisse und Verkehrsdichten (NRW 18 Millionen Einwohner) ohne weiteres vergleichbar?

3. Ist angesichts der enormen Mittelverknappung für den Ausbau von Straßen und Radwegen sowie für Straßenunterhaltung nicht eine kommunale Trägerschaft des Straßenbaus besonders wertvoll für die Abstimmung der engen Prioritäten in den Teilregionen bei Beibehaltung bzw. Ergänzung der bestehenden Bauamtskommissionen, die den jeweiligen Straßebauämtern zugeordnet sind?

Mit freundlichen Grüßen



Günter Langen