



**Ausschuss für Verwaltungsstrukturreform (AVSR) (35.)
Ausschuss für Kommunalpolitik (AKo) (63.)**

Gemeinsame Sitzung (öffentlich)

13. Januar 2000

Düsseldorf - Haus des Landtags

10.00 Uhr bis 13.00 Uhr

Vorsitz: Renate Drewke (SPD) (AVSR)
Friedrich Hofmann (SPD) (AKo)

Stenografen: Petra Dischinger und Manfred Kehrer (als Gäste),
Michael Endres (Federführung)

Verhandlungspunkt:

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

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/4320

Die Ausschüsse führen zu dem oben genannten Gesetzentwurf
eine öffentliche Anhörung durch; Beschlüsse werden nicht ge-
fasst.

*Hinweis: Die Seitenzahlen beziehen sich auf den
Beginn der abgegebenen Statements*

Block III: Artikel 3, 27 bis 31

| Sachverständige/r | Institution | Zuschrift(en) 12/ | Seite |
|-----------------------------|--|----------------------|-------|
| Dr. Alexander Schink | Landkreistag Nordrhein-Westfalen, zugleich Städtetag NRW | 3533, 3608 | 1 |
| Friedrich Wilhelm Heinrichs | Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund | 3543 | 3 |
| Ferdinand Esser | Landschaftsverband Rheinland | 3620 | 4 |
| Wolfgang Schäfer | Landschaftsverband Westfalen-Lippe | 3508 | 5 |
| Karl-Ulrich Langer | Kommunaler Arbeitgeberverband | 3576 | 7 |
| Wolfgang Peters | Wirtschaftsvereinigung Bauindustrie | 3598 | 7 |

1. Fragerunde ab Seite 8

Fortsetzung Block III

| Sachverständige/r | Institution | Zuschrift(en) 12/ | Seite |
|-----------------------|---|----------------------|-------|
| Karl Hillsemer | Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr, zugleich DAG und Deutscher Gewerkschaftsbund | 3553, 3627 | 15 |
| Ralf Eisenhöfer | KOMBA Gewerkschaft NRW, zugleich Deutscher Beamtenbund und Bund der Technischen Beamten, Angestellten, Arbeiter | 3563 | 17 |
| Siegfried Damm | Verband Deutscher Straßenwärter | 3582 | 19 |
| Dr. Jörg Plischka | Gesellschaft für Beratung und Management im Bauwesen mbH | 3536 | 20 |
| Dr. Hans-Josef Kayser | Deutsche Straßenliga | | 22 |
| Gerd Wendzinski | Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband NRW e. V. | 2605 | 23 |

2. Fragerunde ab Seite 24

*Hinweis: Die Seitenzahlen beziehen sich auf den
Beginn der abgegebenen Statements*

Weitere eingegangene Zuschriften:

| Institution | Zuschrift(en) 12/ |
|---|----------------------|
| Bezirksplanungsrat Münster | 3570 |
| Bezirksplanungsrat Arnsberg | 3566 |
| Bezirksplanungsrat Detmold | 3565 |
| Bezirksplanungsrat Köln | 3527, 3548 |
| BRIDGES Public Management Consulting | 3577 |
| Bund der öffentlich bestellten Vermessungsingenieure e. V. (BDVI) | 3589 |
| Bund für Umwelt und Naturschutz BUND - Nordrhein-Westfalen | 3573 |
| Bund der Steuerzahler NRW e. V. | 3601 |
| Informationskreis für Raumplanung | 3557 |
| KPMG Consulting GmbH | 3524 |
| Landesarbeitsgemeinschaft NRW der Akademie für Raumforschung und Landesplanung | 3521 |
| Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg | 3561 |
| Nordrhein-Westfälischer Handwerkstag | 3592 |
| Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V. | 3605 |
| SRL - Regionalgruppe NRW | 3571 |
| Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen | 3622 |

Vorsitzende Renate Drewke (AVSR): Sehr verehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich eröffne die 35. Sitzung des Ausschusses für Verwaltungsstrukturreform und die 63. Sitzung des Ausschusses für Kommunalpolitik und damit die Fortsetzung der gestern begonnenen öffentlichen Anhörung zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung. Mein besonderer Gruß gilt den heute erschienenen Experten und Expertinnen, die unserer Einladung gefolgt sind.

(Es folgen Verfahrenshinweise.)

Ihre Statements sollten Sie kurz gefasst in fünf bis zehn Minuten hier vortragen und sich dabei auf die Schwerpunkte konzentrieren. Nach Möglichkeit sollten Sie das, was Sie schriftlich schon vorgetragen haben, hier nicht wiederholen. Vieles, was vorgetragen wird oder schriftlich geäußert wurde, ist uns bekannt, teilweise schon aus früheren Stellungnahmen zum Referentenentwurf der Landesregierung. Nach dessen Überarbeitung und Einbringung im Landtag wollten die Fachausschüsse Ihnen, den Expertinnen und Experten, jedenfalls noch einmal Gelegenheit geben, hier im Haus Kritik vorzutragen oder auch dem Gesetzesentwurf Ihre Billigung auszudrücken.

Wir können jetzt mit der Anhörung beginnen. Block III heute Vormittag hat den Schwerpunkt Straßenbauverwaltung. Ich darf als ersten Redner für den Landkreistag und den Städtetag Herrn Dr. Schink hier nach vorne bitten.

Dr. Alexander Schink (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Heute Morgen soll das Problem der Verstaatlichung des Straßenbaus hier Gegenstand der Erörterungen sein. Diese Problematik beschäftigt uns, wie jeder weiß, seit einiger Zeit. Es ist bekannt, dass der Städtetag und der Landkreistag Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit den beiden Landschaftsverbänden Ende März vorigen Jahres in einem Schreiben an den Ministerpräsidenten dieses Landes sich damit einverstanden erklärt haben, dass der Straßenbau verstaatlicht wird.

Diese Einverständniserklärung war allerdings seinerzeit zunächst einmal abgegeben worden vor dem Hintergrund, dass es damals für uns um die Fortexistenz der Landschaftsverbände ging. Das war ein wichtiger Aspekt. Zum anderen hatten wir diese Erklärung von zwei Bedingungen abhängig gemacht. Diese beiden Bedingungen sind bekannt. Sie lauten: Ein Übergang des Straßenbaus auf das Land kommt für uns als Kommunen nur dann in Betracht, wenn erstens das Vermögen an den Nebenanlagen des Straßenbaus - dabei geht es um etwa 1 Milliarde DM - nicht entschädigungslos auf das Land übergeht und wenn zweitens die kommunalen Mittel, die bisher bei den Landschaftsverbänden eingesetzt werden, um die Aufgabe des Straßenbaus tatsächlich zu erledigen - es geht hier bei beiden Landschaftsverbänden um etwa 400 bis 500 Millionen DM -, weiterhin bei den Kommunen ver-

bleiben und ihnen nicht im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs zur Finanzierung der Aufgabe durch das Land abgezogen werden.

Diese beiden Rahmenbedingungen sind durch das Zweite Modernisierungsgesetz nicht eingehalten worden. Der Gesetzgebungsvorschlag basiert zum einen darauf, dass es einen entschädigungslosen Übergang des Nebenvermögens geben soll. Zum anderen hat Herr Schleußer in Gesprächen, die durch unsere Verbände und durch die Landschaftsverbände mit ihm geführt worden sind, erklärt, dass er keinesfalls daran denkt, die 400 bis 500 Millionen DM bei den Kommunen und den Landschaftsverbänden zu belassen.

Dies, meine Damen und Herren, hat für uns bedeutet, dass die Geschäftsgrundlage für unsere ursprüngliche zustimmende Erklärung weggefallen ist. Sowohl der Vorstand des Städtetages als auch der Vorstand des Landkreistages haben sich in der Folgezeit für das so genannte Trennungsmodell ausgesprochen. Dieses Trennungsmodell basiert darauf, dass die rein staatlichen Aufgaben der Linienbestimmung und der Planfeststellung verstaatlicht werden sollen und auf die fünf Staatlichen Regionaldirektionen bzw. Bezirksregierungen - wir wissen ja noch nicht so genau, wie sie dann heißen werden - übertragen werden sollen, während das so genannte operative Geschäft - also die Vorbereitung der Planung, die Erstellung der Planunterlagen, die Ausführung der Planung, also der Straßenbau und die Straßenunterhaltung - weiterhin von den Landschaftsverbänden erledigt werden soll. Dabei haben wir als weiteren Vorschlag unterbreitet, dass diese Aufgabe bei den Landschaftsverbänden in eine kostenrechnende Einrichtung überführt werden soll, nämlich in einen Eigenbetrieb oder in eine kommunale Anstalt. Das ist unser Vorschlag für dieses Gesetzgebungsverfahren. Das ist unser neuer Kompromissvorschlag. Wir wären sehr dankbar dafür, wenn dieses Hohe Haus diesen Vorschlag tatsächlich verwirklichen würde.

Welche weiteren Überlegungen sind für uns für diesen Vorschlag maßgebend gewesen? Wir haben gestern in diesem Hause eine lange Diskussion darüber geführt, dass die staatlichen Sonderverwaltungen an die Bezirksregierungen angegliedert werden sollen. Ich glaube, es ist mehr als deutlich geworden, dass sich Synergieeffekte allein durch eine Angliederung bisheriger staatlicher Aufgaben an zwei Bezirksregierungen oder an eine Bezirksregierung nicht erzielen lassen, sondern dass es dazu weiterer organisatorischer Veränderungen bedarf. Eine bloße Angliederung der Aufgabe des Straßenbaus an die Bezirksregierungen in Münster und Köln hätten im Ergebnis aus unserer Sicht den gleichen Effekt. Es würde hierdurch keinesfalls ein Synergieeffekt erzielt.

Im Übrigen ist bisher noch von keiner Seite deutlich gemacht worden, dass die Aufgabenerfüllung, wie sie bisher bei den Landschaftsverbänden im Bereich des Straßenbaus stattgefunden hat, in irgendeiner Weise defizitär ist, sondern ganz im Gegenteil: Es ist allseits

darauf hingewiesen worden, dass im Bereich des Straßenbaus die Aufgabenerfüllung durch die bisherigen Landschaftsverbände eine sehr gute Aufgabenerfüllung war und dies auch im bundesweiten Vergleich. Dies gilt auch für die Kostensituation.

Vor diesem Hintergrund halten wir es nicht für gut, eine Organisationsreform durchzuführen, die da lautet: Eine Verstaatlichung der Aufgabe des Straßenbaus quasi um jeden Preis, ohne dass irgendwelche nennenswerten Effekte im Bereich der Kostenstrukturen, aber auch im Bereich der sachlichen Erledigung der Aufgabe erzielt werden. Das ist der erste Grund für unsere Auffassung, dass es auf das Trennungsmodell hinauslaufen wird.

Der zweite Grund besteht in Folgendem: Das Land reklamiert sicherlich auch aus unserer Sicht mit Recht für sich, dass die rein staatlichen Aufgaben auch durch den Staat erledigt werden sollen. Rein staatliche Aufgaben im Bereich des Straßenbaus bestehen nach unserer Einschätzung in erster Linie dort, wo es um die Frage geht, welche Straßen durch wen genehmigt werden. Diese Fragen werden im Bereich der Linienbestimmung und der Planfeststellung abgearbeitet. Dies sind in der Tat rein staatliche Aufgaben, die - so meinen wir - auch auf den Staat übertragen werden sollten, und zwar, was die Planfeststellung angeht, auf alle fünf Bezirksregierungen in diesem Lande.

Wir sehen dann allerdings auch erhebliche Vorteile darin, wenn diese Aufgaben auf die fünf Bezirksregierungen übertragen werden. Denn die Bezirksregierungen sind in unserem Lande die klassischen Planfeststellungsbehörden, und zwar durch ihre Bündelungsfunktion, nämlich durch die Tatsache, dass in diesen Behörden alle Umweltbehörden und auch sonstige Behörden, die im Bereich des Straßenbaus und bei der Genehmigung von Straßenbaumaßnahmen als Träger öffentlicher Belange oder in sonstiger Weise für die Genehmigungsentscheidung Zuarbeit leisten müssen, vorhanden sind. Auf diese Weise wird es ermöglicht, das Genehmigungsverfahren optimal und möglichst schnell abzuwickeln. Dies ist - ich darf es noch einmal betonen - für uns eine staatliche Aufgabe, gegen deren Verstaatlichung wir überhaupt nichts einzuwenden haben. Ähnliches gilt für die Linienbestimmung.

Wenn dieses Modell verwirklicht wird, befindet sich der Straßenbau in derselben Situation wie alle anderen komplexen Genehmigungsentscheidungen auch. Denn dort ist es üblicherweise in allen Verfahren so, dass wir einen Antragsteller auf der einen Seite haben, der die Planunterlagen erarbeitet und auch dafür verantwortlich ist, die Plandurchführung - also den Bau - zu erledigen. Auf der anderen Seite gibt es eine Genehmigungsbehörde, eine davon zu unterscheidende und damit auch neutralere Behörde, als dies bislang der Fall ist. Dies ist auch im Bereich der Verkehrsanlagen eine typische Genehmigungsstruktur. Man braucht sich also auch nur einmal die Frage der Genehmigung von Eisenbahnanlagen anzuschauen. Da ist dies heute auch so. Beim Transrapid, so er denn gebaut werden

sollte, wäre dies ebenfalls der Fall. Damit würde in Nordrhein-Westfalen das vollzogen, was auch für andere Genehmigungsentscheidungen typischerweise der Fall ist, dass es nämlich eine Trennung zum Antragsteller, also demjenigen, der die Planunterlagen erarbeitet, in das Verfahren einbringt und auch für den Bau verantwortlich zeichnet, gibt. Dies wäre unseres Erachtens eine systematisch sinnvolle und korrekte Fragestellung.

Im Übrigen darf ich aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände auf Folgendes hinweisen: Wir können in keiner Weise akzeptieren, dass die Nebenanlagen im Straßenbau, die mit kommunalen Mitteln finanziert worden sind, entschädigungslos auf das Land übergehen sollen. Dies, meine Damen und Herren, würde der Gesetzentwurf des Zweiten Modernisierungsgesetzes, wie er in den Landtag eingebracht worden ist, vollziehen. Diese Nebenanlagen sind aus dem allgemeinen Vermögenshaushalt der Landschaftsverbände finanziert worden, und deshalb ist die Kreditaufnahme für dieses Vermögen auch aus dem allgemeinen Vermögenshaushalt nach dem Gesamtdeckungsprinzip erfolgt. Bei einer entschädigungslosen Übereignung des Nebenanlagenvermögens würde die kommunale Familie weiterhin die Lasten für diese Einrichtungen tragen müssen, während der Nutzen, also das Vermögen, beim Land liegen würde. Dies ist eine Situation, die wir nun keineswegs akzeptieren können.

Ähnliches gilt für die Frage der Kürzung um 400 bis 500 Millionen DM im kommunalen Finanzausgleich oder wie auch immer für den Fall, dass die Aufgabe des Straßenbaus verstaatlicht werden wird. Schlüsselzuweisungen, um die es geht, verfolgen ebenfalls das Gesamtdeckungsprinzip. Eine dauerhafte Kürzung um 400 bis 500 Millionen DM ließe völlig unberücksichtigt, wie sich die Entwicklung der Aufgabe des Straßenbaus darstellt und ob tatsächlich demnächst hier ein Defizit entsteht. Es würde also der kommunalen Familie auf Dauer ein erheblicher Betrag abgezogen, ohne dass berücksichtigt bliebe, in welcher Weise sich zukünftig die Kostenstruktur in dieser Aufgabe entwickeln würde. Auch dies ist nicht zu akzeptieren.

Im Übrigen rechnen wir, was die Kostenstrukturen angeht, damit, dass die kommunale Familie über die Landschaftsversammlungen alles dafür tun wird, dass die 400 bis 500 Millionen DM Defizit, die jetzt aus kommunalen Mitteln zugeschossen werden, abgebaut werden. Darauf können Sie sich verlassen. Darauf werden die kommunalen Spitzenverbände und auch die Kommunen selbst ihr Augenmerk legen. Sie wissen, dass die finanzielle Situation der Landschaftsverbände bei den Kreisen und kreisfreien Städten und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden nicht unbedingt zu großem Wohlwollen führt. Sie können sicher sein, dass die kommunale Familie alles dafür tun wird, dieses Finanzierungsdefizit abzubauen. Die Zahlen stehen im Raum, sie sind bekannt. Und wenn sie einmal bekannt sind, dann sind sie auch in der Welt. Dann wird alles dafür getan werden, dieses Defizit abzubauen.

Abschließend glaube ich dargelegt zu haben, dass für das Trennungsmodell sehr viel spricht. Ich glaube, dass der Landtag gut beraten wäre, sich in dieser Angelegenheit für dieses Trennungsmodell und damit die Unterscheidung zwischen rein staatlichen Aufgaben der Genehmigung und dem operativen Geschäft als weiterer Aufgabe der Landschaftsverbände zu entscheiden.

Friedrich Wilhelm Heinrichs (Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund): Herr Dr. Schink hat vieles dargelegt, was auch der Nordrhein-Westfälische Städte- und Gemeindebund unterstreichen kann. Wir gehörten nun nicht zu denjenigen, die sich im März vergangenen Jahres sehr schnell für eine Verstaatlichung des Straßenbaus ausgesprochen haben, sondern wir haben zunächst einmal die Diskussion abgewartet und das ganze Reformvorhaben in unseren Gremien ausgiebig diskutiert. Da gibt es zunächst einen Gesichtspunkt, der nicht von der Hand zu weisen ist: Staatliche Aufgaben sollte zunächst der Staat erledigen. Zweifellos gehört der Straßenbau zu den staatlichen Aufgaben. Aber wir haben gleichzeitig gesagt: Verwaltungsmodernisierung muss auch zu mehr Effizienz und Wirtschaftlichkeit beitragen. Die weiteren Verhandlungen haben alsdann gezeigt, dass die Vorstellungen des Landes und des Nordrhein-Westfälischen Städte- und Gemeindebundes nicht zur Deckung zu bringen waren.

Insbesondere die Überlegungen des Finanzministers haben uns natürlich dergestalt sehr aufhorchen lassen, dass bei einer Verstaatlichung des Straßenbaus keine finanziellen Nachteile für das Land entstehen dürfen. Wir wussten zunächst auch nicht, welche finanziellen Nachteile vorhanden sind. Erst aus der Diskussion haben wir erfahren, und zwar durch die Vorstellungen und Ausführungen der Herren Landesdirektoren, dass der Straßenbau im Augenblick bei den Landschaftsverbänden mit 400 bis 500 Millionen DM subventioniert werden muss. Das war uns neu. Das war unseren Vertretern in der Landschaftsversammlung und auch in diesem Umfang gar nicht bewusst. Das war eine ganz neue Erkenntnis. Jetzt stellt sich natürlich die Frage: Sollen diese 400 bis 500 Millionen DM in Zukunft vom kommunalen Finanzausgleich abgezogen werden, wie es der Finanzminister vorhat? Eine solche Regelung können wir natürlich nicht nachvollziehen.

Auch der Hinweis auf die erste Dotation der Landschaftsverbände im Gemeindefinanzierungsgesetz 1954 konnte uns nicht überzeugen. Dort heißt es nämlich nicht, dass die Zuweisungen an die Landschaftsverbände ausschließlich für den Straßenbau gegeben werden. Nein, sie werden für die gesamte Aufgabpalette gegeben, die die Landschaftsverbände zu erfüllen haben. Das sind insbesondere die sozialen Leistungen, das sind die Kulturpflege und auch der Straßenbau - das, was heute in der Landschaftsverbandsordnung noch als Aufgabenbestand der Landschaftsverbände dargelegt worden ist. Wie wir aber in den Ge-

sprächen feststellen konnte, ließ sich der Finanzminister nicht überzeugen. Er versuchte sogar eine ganz andere Interpretation, von der ich nicht weiß, wie man sie nachvollziehen kann, wenn man die Gesetzesmaterialien des Jahres 1954 aufmerksam und genau studiert. Das war natürlich für uns der Punkt, zu sagen: Eine Verstaatlichung des Straßenbaus darf nicht zu einer Kürzung des kommunalen Steuerverbundes für die Städte, Gemeinden, Kreise und Landschaftsverbände führen.

Welche Lösung bietet sich in diesem Zusammenhag an? Wir haben darüber sehr nachgedacht. Es ist sicherlich richtig, dass die Linienbestimmung, die Entwurfsbearbeitung und alle strategischen Aufgaben des Straßenbaus zunächst einmal sehr wichtig sind und auch in die staatliche Kompetenz gehören. Wir halten es deshalb für sehr richtig und vernünftig, diese Aufgaben, das heißt die integrierte Gesamtverkehrsplanung, in Zukunft den Regionalräten bei den Regionaldirektionen zuzuweisen. Aber das bedeutet nicht zwangsläufig, dass dann auch das operative Geschäft des Straßenbaus auf das Land überzugehen braucht. Hier, meinen wir, ist jetzt für die Landschaftsverbände die Stunde gekommen, mehr Wirtschaftlichkeit an den Tag zu legen und auch den Straßenbau wie andere Einrichtungen in Zukunft in Form eines Eigenbetriebes zu organisieren.

Deswegen ist unsere Vorstellung: Da keine Einigung mit dem Finanzminister über die finanziellen Konsequenzen zu erzielen ist, soll das operative Geschäft des Straßenbaus bei den Landschaftsverbänden bleiben. Aber unser Präsidium hat ausdrücklich gesagt, dass diese Eigenbetriebsform zunächst einmal für einen übersehbaren Zeitraum feststellen soll, in welcher Größenordnung dann überhaupt noch ein Zuflussbedarf erkennbar ist. Denn wir erwarten natürlich von einer solchen Neuorganisation, dass sich die 400 oder 500 Millionen DM gegen Null reduzieren, damit in Zukunft aus allgemeinen Mitteln der Städte, Gemeinden und Kreise keine Zuflüsse mehr an den Straßenbau gewährt werden müssen.

Wenn wir hier von Verwaltungsmodernisierung sprechen - das ist ja der Grundgedanke des Modernisierungsgesetzes -, dann ist es natürlich richtig, dass diese bewährten Formen, die das Land für seine staatlichen Behörden, wie es gestern diskutiert worden ist, vorsieht, auch für den Straßenbau unter der Obhut der Landschaftsverbände eingeführt werden. Dann wird man möglicherweise in einigen Jahren feststellen, ob dieses System richtig ist. Es ist ja nicht unbenommen, auch in Zukunft darüber nachzudenken, ob diese Regelung fortgeführt wird oder noch andere Möglichkeiten untersucht werden sollen. Das ist die Auffassung unseres Präsidiums. Ich halte das auch aus folgendem Grund für richtig: Nehmen wir einmal an, der Finanzminister würde uns 400 oder 500 Millionen DM abziehen, und dann stellt sich im Laufe der Jahre heraus, dass dieser Betrag gegen Null tendiert, dass es zum Beispiel nur noch 100 Millionen DM sind. Dann haben wir als kommunale Ebene den großen Nachteil,

der Finanzminister hat sich bei dieser Transaktion einen verhältnismäßig großen Brocken aus dem Finanzausgleich geholt, und auf der anderen Seite werden die Einsparungen vorgenommen, die gar nicht mehr eine derartige Kürzung des Finanzausgleiches ausmachen. Deswegen können wir uns natürlich auf ein solches Geschäft nicht einlassen. Wir sind natürlich für Wohltaten des Landes immer offen, aber wir haben zu viel Erfahrung aus der Vergangenheit, dass wir gerade in finanziellen Dingen vorsichtig sein müssen.

Ein letztes Wort noch - obwohl dies, wenn es auf das Trennungsmittel hinauslaufen sollte, gar nicht mehr so von Bedeutung ist - zum Vermögen. Hier sind wir etwas anderer Auffassung als unsere beiden Spitzenverbände auf der Ebene der kreisfreien Städte und der Landkreise. Wir meinen, dass man über das Vermögen nicht streiten sollte. Denn wer die Aufgabe hat, soll auch in Zukunft die Fahrzeuge, die Gebäude usw. bekommen, die für die Erfüllung dieser Aufgabe notwendig sind.

Ich sage das auch deshalb, weil ich hier Ungereimtheiten im Gesetzentwurf von vornherein nicht hinnehmen möchte, dass nämlich bei der Übertragung von Aufgaben auf das Land keine Entschädigung erfolgen soll, aber wenn es darum geht, beispielsweise Schulen von den Landschaftsverbänden auf Kreise oder kreisfreie Städte zu übernehmen, diese bezahlt werden sollen. Das kann ja nicht richtig sein. Ich meine, man muss sagen: Wer die Aufgabe übernimmt, bekommt auch das dazugehörige Vermögen zur Aufgabenerfüllung. Das muss zwischen den einzelnen Ebenen - ob nun zwischen Land und Kommunen oder zwischen den Kommunen - gleich geregelt werden.

Wir favorisieren aufgrund der bisherigen Entwicklung das so genannte Trennungsmittel. Das heißt, die strategischen Überlegungen für den Straßenbau kommen zu den Regionaldirektionen, das operative Geschäft bleibt bei den Landschaftsverbänden. Voraussetzung ist allerdings - das sollte für meine Begriffe auch im Modernisierungsgesetz festgeschrieben werden -, dass der Straßenbau bei den Landschaftsverbänden in Zukunft nach wirtschaftlichen Grundsätzen in Form eines Eigenbetriebes organisiert wird.

Ferdinand Esser (Landschaftsverband Rheinland): Zunächst möchte ich Herrn Dr. Schink herzlich danken. Seinen Ausführungen habe ich nichts hinzuzufügen. Ich stimme ihnen inhaltlich voll zu.

(Vorsitz: Friedrich Hofmann [AKo])

In einem Punkt möchte ich Herrn Heinrichs widersprechen: Kein Landschaftsverband hat schwarze Kassen. Wir haben unseren Haushalt, und er hat seit eh und je im Straßenbau Defizite ausgewiesen. Jeder, der sich mit diesem Haushaltsplan befasst hat, konnte das nachlesen.

Eine Definitionsklarheit ist auch wichtig. Der Landes-

straßenbau ist in diesem Land immer Selbstverwaltungsangelegenheit gewesen. Er war nie staatlich. Wir haben nur im Konnex dazu nach der Gründung der Bundesrepublik und nach der Gründung des Landes Nordrhein-Westfalen auch den Bundesstraßenbau als Auftragsangelegenheit dazubekommen. Ich möchte das hier betonen, weil immer so eindeutig gesagt wird, der gesamte Straßenbau sei eine staatliche Angelegenheit. Er war es bisher nicht. Er soll es nach dem Willen der Landesregierung werden.

Eine weitere kurze Bemerkung: Die Defizite im Verwaltungshaushalt der Landschaftsverbände entstehen zu einem großen Teil dadurch, dass die berühmten UA-III-Kosten - seit Jahrzehnten ein Thema zwischen Landschaftsverbänden und Land, die Fachkundigen wissen das - nie dem Bedarf angepasst waren und immer unterdotiert waren, obwohl das Land Gutachten in Auftrag gegeben hatte, aber die Erkenntnisse aus diesen Gutachten nicht umgesetzt hat. Deswegen haben wir immer Defizite gehabt. Die UA-III-Kosten orientieren sich an den Investitionskosten, und zwar immer an den abgerechneten. Wenn die Investitionskosten nach oben gingen, bekamen wir mehr. Wenn sie nach unten gingen, bekamen wir weniger. Daher rührt ein großer Teil - ich sage: nicht alles, Herr Heinrichs - der Defizite.

Nun zum Straßenbau insgesamt. Wir hatten mit dem Städtetag und Landkreistag am 24. März 1999 ein so genanntes Konsenspapier erarbeitet. Das ist den Verantwortlichen im Lande zugestellt worden. Darin hatten sich die beiden Landschaftsverbände mit den beiden genannten kommunalen Spitzenverbänden mit der Verlagerung der Straßenbauverwaltung zum Land einverstanden erklärt, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt werden. Wir haben den Eindruck - Herr Dr. Schick hat das ausdrücklich hier ausgeführt -, dass diese Bedingungen nicht zur Zufriedenheit der kommunalen Familie ausfallen. Wir wollen für kommunales Vermögen voll entschädigt werden. Wir wollen unter keinen Umständen für das bisher aufgelaufene Defizit der Straßenbauverwaltung in Zukunft aufkommen, auch nicht über den Umweg eines kürzeren Steuerbunds. Und wir wollen, dass die Mitarbeiter keinen finanziellen Nachteil haben. Das Letztere scheint durch den Abschluss eines Tarifvertrages vom 22. Dezember 1999 erreicht worden zu sein. Die Mehranforderungen durch das Land dürfen ebenfalls der kommunalen Finanzmasse nicht entnommen werden. Hier besteht Anlass zur Sorge. Deshalb fordern wir eine klare und eindeutige Aussage des Landes vor Verabschiedung des Gesetzes.

Die beiden Landschaftsverbände und die Gewerkschaften sehen nach wie vor keinen Grund, die Straßenbauverwaltung von den Landschaftsverbänden zum Land zu verlagern. Die Tatsache, dass in anderen Bundesländern das jeweilige Land zuständig ist, ist keine sachliche Begründung für einen solchen weitreichenden Schritt. Nordrhein-Westfalen hat sich immer als das kommunalfreundlichste Land der Bundesrepublik bezeichnet. In keinem anderem Land sind

bisher so viel öffentliche Aufgaben bei der kommunalen Familie angesiedelt wie in Nordrhein-Westfalen. Offenbar - ich mache dahinter ein Fragezeichen - soll nunmehr das Rad zurückgedreht werden. Wenn die Straßenbauverwaltung auf das Land übertragen werden soll, müssen beim zwingend notwendigen Abwägungsgebot überwiegende Gründe des Gemeinwohls vorliegen. Das ist offenkundig nicht der Fall. Viele Gutachten und auch 1997 zuletzt der frühere Verkehrsminister Clement haben in entsprechenden Darstellungen bestätigt, dass es insoweit keinen Änderungsbedarf gibt. Es geht also offenkundig nur um Gesichtswahrung.

Die geplanten Änderungen laufen auch der Systemgerechtigkeit dieses Gesetzesvorhabens zuwider, das ausdrücklich als erklärtes Ziel die Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung vorsieht. Wenn für uns unverständlicherweise an der Absicht der Verstaatlichung festgehalten werden soll, dann schlage ich Ihnen allerdings für die Landschaftsverbände das seit längerem im politischen Raum diskutierte so genannte Trennmodell vor. Der politisch wichtige planerische Bereich - Planfeststellung und Linienbestimmung - geht zum Land - wo, das ist dann die Entscheidung des Landes -, der operative Bereich, das heißt die eigentliche Bauplanung, die Ausführung, die Unterhaltung, bleibt bei den Landschaftsverbänden. Die Trennlinie ist schon von den Vertretern des Innenministeriums im Ausschuss für Verwaltungsstrukturreform und auch im Ausschuss für Kommunalpolitik dargelegt worden. Ich verweise auf die Protokolle 12/1332 des Ausschusses für Verwaltungsstrukturreform und auf das Ausschussprotokoll 12/1346 des Ausschusses für Kommunalpolitik. Dies wäre aus unserer Sicht eine für beide Seiten noch vertretbare Lösung. Im Übrigen, meine Damen und Herren aus dem Landtag, bliebe so auch die Mitwirkung der Landtagsabgeordneten über die Bauamtskommissionen erhalten.

Wolfgang Schäfer (Landschaftsverband Westfalen-Lippe): Meine Vorredner haben schon auf das Schreiben vom März hingewiesen, das die beiden Landesdirektoren unterschrieben haben. Ich möchte gleich vorwegnehmen, dass ich den Kompromissvorschlag Trennmodell, den die drei kommunalen Spitzenverbände mit den unterschiedlichen Begründungen vorgebracht haben, auch unterstützen würde. Das kann mich aber nicht daran hindern, auf die Fragen, die Sie gestellt haben, unabhängig von irgendwelchen taktischen oder strategischen Rücksichten meine eindeutige Antwort zu geben. Deswegen will ich mich darauf beschränken, in meiner Stellungnahme auf ein paar Fragen aus Ihrem Fragenkatalog eine Antwort zu geben.

Ich komme sofort zu der aus meiner Sicht wichtigsten Frage, die Sie gestellt haben: Gibt es eine Notwendigkeit, den kommunal organisierten Straßenbau in Nordrhein-Westfalen ganz oder teilweise zu verstaatlichen? Die Antwort wird Sie kaum überraschen: Ich

meine, es gibt keine Notwendigkeit für eine Verstaatlichung. Nach Artikel 90 unseres Grundgesetzes ist die Straßenbauverwaltung entweder Aufgabe der Länder oder der Selbstverwaltungskörperschaften. In Nordrhein-Westfalen hat sich historisch ein Straßenbau in der Regie von Selbstverwaltungskörperschaften, nämlich der Landschaftsverbände, entwickelt, und diese kommunale Aufgabenträgerschaft hat sich bewährt. Kritik daran hat es jedenfalls bisher nicht gegeben. Allein der Hinweis, der Straßenbau sei überall in der Zuständigkeit der Bundesländer, vermag nicht zu überzeugen. Wenn gesagt wird, man müsse staatliche Aufgaben und kommunale Aufgaben klarer voneinander trennen, so ist das kein Verwaltungsmodernisierungsargument, sondern ein rein ordnungspolitisches. Mehr noch: Bei näherem Hinsehen ist es nicht mehr als eine Worthülse. Wer definiert denn, was eine staatliche und was eine kommunale Aufgabe ist? Kann eine Aufgabe originär staatlich sein, obwohl sie seit über hundert Jahren von einer Selbstverwaltungskörperschaft wahrgenommen wird?

Wenn wir Straßen- und Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellen, so betrachte ich das als Teil der Daseinsvorsorge, und Daseinsvorsorge ist klassischerweise ein Feld für kommunale und regionale Aufgabenträger. Im Übrigen: Wenn Straßenbau wirklich so eindeutig staatlich wäre, wieso werden dann die Gemeinden, jedenfalls ab 80 000 Einwohner, an der Finanzierung von Ortsdurchfahrten beteiligt? Das ist überhaupt nicht einsehbar. Da scheint auch die Argumentation nicht schlüssig zu sein.

Es gibt mindestens vier weitere Gründe, die teilweise schon erwähnt worden sind, die für einen Verbleib des Straßenbaus in kommunaler Trägerschaft sprechen. Der erste - das Zitat des Ministerpräsidenten kann man nicht oft genug wiederholen -: Wir wollen uns nicht am kommunalen Vermögen bereichern. Es wäre bei der einen Milliarde, die jetzt schon mehrfach erwähnt worden ist, der Fall, wobei ich immer wieder unermüdlich und meist vergeblich darauf hinweise, dass wir in Westfalen-Lippe den Sonderfall haben, dass ein großes Teil dieses Vermögens über die Zusatzversorgungskasse oder andere Institutionen finanziert worden ist. Das ist ein Sonderfall, der so eindeutig entschädigungspflichtig ist, wie man ihn sich eindeutiger nicht vorstellen kann. Wir werden uns also in jedem Falle, wenn das Gesetz so verabschiedet wird, wie in diesem Punkte vorgesehen ist, beim Landesverfassungsgericht wiedersehen.

Der zweite Grund sind die erwähnten 400 Millionen DM. Dazu ist genug gesagt worden, und zu der Hoffnung, über Eigenbetriebsformen diese 400 Millionen DM ohne Weiteres auf null herunterfahren zu können, hat Herr Esser schon einige Hinweise gegeben. Die Hoffnung trägt, jedenfalls wenn sie zu 100 Prozent so gehegt wird. Dass diese 400 Millionen DM im Wesentlichen notwendige Kosten sind, um Straßenbau und Straßenplanung in dem auch politisch festgelegten Sinne über die Bedarfsfeststellung überhaupt betreiben zu können, ist immer unstreitig gewesen. Diese 400

Millionen DM sind ja über Kompromissgespräche zwischen Landschaftsverbänden und Land zustande gekommen. Dass sie notwendig sind, jedenfalls im Wesentlichen, um überhaupt den Straßenbau betreiben zu können, war nie streitig. Fährt man diese 400 Millionen DM auf null, kann man den Straßenbau einstellen. Wir können uns hinterher im Detail damit beschäftigen, wenn es zum Trennmodell käme.

Der dritte Grund betrifft die Zusatzversorgung. Die Versorgungskasse von Bund und Ländern, VBL, müsste bei einem Wechsel der Beschäftigten in den Landesdienst einmalig deutlich über 200 Millionen DM als Ablösebetrag an die kommunalen Zusatzversorgungskassen zahlen. Mindestens einen Teil dieser Belastung wird das Land Nordrhein-Westfalen zu tragen haben. Und noch etwas, auch als Ergebnis der Tarifvertragsverhandlungen: Die Zusatzversorgung bei der VBL wird wegen des hohen Beitragssatzes für das Land pro Jahr mindestens 25 Millionen DM zusätzliche Personalkosten hervorrufen. Es gibt auch, je nach Parameter, Berechnungen, die auf 35 Millionen DM hinauslaufen. Wenn der Finanzminister immer erklärt, die Kosten müssen der Aufgabe folgen, dann sind das Kosten, die bisher nie entstanden sind, die auch nicht entstehen würden, wenn man den Bau und den größten Teil des Personals bei den Landschaftsverbänden ließe, weil die Zusatzversorgungskassen erheblich günstigere Umlagesätze haben als die VBL. Wenn Sie die Prognosen der VBL lesen und sich damit beschäftigen, in welchen immensen Beitragshöhen in den nächsten zwei bis vier Jahren dort gedacht wird, dann kommen Sie zu Umlagesätzen, die doppelt so hoch und höher liegen als bei der Zusatzversorgungskasse. Daher entstehen viele, viele zusätzliche Millionen Kosten, die nie entstanden wären und bisher nie angefallen sind. Natürlich sollen auch diese nach den Vorstellungen des Finanzministers - so darf man vermuten - in den Gemeindefinanzausgleich gepackt werden. Das ist völlig sachfremd.

Der letzte Grund: Das Land hat bereits über 340 000 Stellen; 22 000 davon sollen in den nächsten Jahren abgebaut werden. Ich frage Sie: Warum will das Land unbedingt 7500 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zusätzlich übernehmen?

Sie möchten ferner darüber informiert werden - Herr Heinrichs braucht diese Information offensichtlich auch noch -, in welchem Umfang wir in unserer Straßenbauverwaltung bereits betriebswirtschaftliche Managementinstrumente implementiert haben. Dazu verweise ich eindringlich im Einzelnen auf die schriftlichen Unterlagen. Dort ist das ausführlich dargestellt. Multiprojektmanagement, Budgetierung, Kosten- und Leistungsrechnung, SAP R/3, Plankostenrechnung sind die Stichworte, und diese Instrumente sind bei beiden Landschaftsverbänden flächendeckend in der Straßenbauverwaltung eingesetzt. Ich frage Sie: Welche Landeseinheit hat diese Instrumente bei einer Einheit dieser Größenordnung überhaupt schon zur Verfügung? Da wird uns immer das Materialprüfungsamt in Dortmund vorgehalten. Das ist, gemessen an den Ein-

heiten, von denen ich spreche - das ist nicht herablassend gemeint -, wirklich nur ein Pups.

Die Erfolge dieser Bemühungen sind sichtbar. Für den Landschaftsverband Westfalen-Lippe kann ich sagen, dass es statt 15 heute nur noch zehn Bauämter gibt. Statt 4400 Stellen im Jahr 1991 gibt es im Jahr 2000 nur noch 3350 Stellen. Wir haben also ein Viertel aller Stellen innerhalb von neun Jahren abgebaut. Außerdem - das kann man in der Diskussion gerne noch vertiefen - sind wir inzwischen beim Preis-Leistungs-Verhältnis beim Betriebsdienst besser als die bisher bekannten privaten Anbieter.

Sie haben ferner gefragt, ob es sinnvoll ist, den Straßenbau als Eigenbetrieb organisatorisch zu verselbständigen. Wer sich für einen Eigenbetrieb stark macht, verbindet damit in der Regel die Erwartung, dass dadurch die Kostenstrukturen transparenter würden, vor allem für die staatlichen und kommunalen Finanzströme. So weit sind wir bei den Landschaftsverbänden bereits. Wir können Ihnen schon heute über unseren Haushalt und die Kosten- und Leistungsrechnung auf Heller und Pfennig sagen, welche Finanzanteile auf den Staat und welche auf die Kommunen entfallen. Aber wir hätten nichts dagegen, die Straßenbauverwaltung in einen Eigenbetrieb zu überführen. Wenn das die Vorbedingung für ein Trennmodell wäre, machen wir gerne mit. Wir können das. Das ist eigentlich nur noch ein formaler Akt.

Lassen Sie mich abschließend noch zwei kurze Anmerkungen zu Artikel 27, also zur geplanten Änderung der Landschaftsverbandsordnung, machen. Ich appelliere wie viele Redner gestern auch an Sie, den tradierten und bekannten Namen "Landschaftsverband" beizubehalten. Er ist ein Eckpfeiler, ein Garant, ein Identitätsfaktor für die regionale Selbstverwaltung in Nordrhein-Westfalen. Veränderung um der Veränderung willen hat mit Verwaltungsmodernisierung nicht das Geringste zu tun. Deshalb meine Bitte: Lassen Sie der kommunalen Familie diesen Namen. Er ist nach unserer Auffassung ein echtes Aushängeschild. Auch gestern ist mehrfach darauf hingewiesen worden.

Die zweite Anmerkung: Die Landschaftsverbände befinden sich in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess. Wir wollen auf neue Herausforderungen so flexibel reagieren, wie die Bürgerinnen und Bürger und unsere Mitgliedskörperschaften das von uns erwarten. Dafür brauchen wir die Möglichkeit, dass wir auf freiwilliger Basis neue Verwaltungsaufgaben übernehmen können, wenn die Kreise und kreisfreien Städte dies wünschen. Unsere Mitgliedskörperschaften können uns dann, vielleicht auch nur befristet, eine bestimmte Aufgabe übertragen, die wir aufgrund unserer regionalen Ausdehnung effektiver und kostengünstiger erledigen können als die einzelne Stadt oder der einzelne Kreis. Eine Öffnungsklausel in der Landschaftsverbandsordnung ist also ein sehr modernes Instrument, denn die Mitglieder der kommunalen Familie können damit eigenständig bestimmen, wer wel-

che Aufgaben am wirtschaftlichsten erfüllen kann. Die Einführung einer Öffnungsklausel wäre somit ein wichtiger Schritt zur Stärkung der kommunalen Selbstverantwortung. Ich bitte Sie, die Landschaftsverbandsordnung in diese Richtung zu modernisieren.

Karl-Ulrich Langer (Kommunaler Arbeitgeberverband): Wir haben uns entsprechend unseren satzungsmäßigen Aufgaben im Vorfeld des Gesetzentwurfs dafür eingesetzt, dass die Überleitung des Personals, so denn der Gesetzentwurf so beschlossen werden sollte, nicht durch Tarifvertrag, sondern durch gesetzliche Regelung erfolgt. Diesem Petition ist bis zum heutigen Tage entsprochen worden, und ich appelliere an die Damen und Herren Landtagsabgeordneten, hieran auch im weiteren Gesetzgebungsverfahren nichts mehr zu ändern. Die Kosten, die auf die Landesregierung zukommen, wenn der Gesetzentwurf so beschlossen werden sollte, zeigen wieder einmal, dass eine Überleitung durch Tarifvertrag in aller Regel teurer ist als eine gesetzliche Übertragung des Personals.

Es gibt Äußerungen, dass ein gesetzlicher Personalübergang rechtlich unzulässig sei. Diese Auffassung kann ich nicht teilen. Soweit die Landesregierung Aufgaben der Landschaftsverbände übernehmen sollte, ist sie Rechtsnachfolgerin, und damit gehen die Arbeitsverhältnisse ohnehin nach meiner Auffassung automatisch auf die Landesregierung über.

Vorsitzende Renate Drewke (AVSR): Der Bund der Steuerzahler verzichtet an dieser Stelle auf eine mündliche Stellungnahme.

Wolfgang Peters (Wirtschaftsvereinigung Bauindustrie): Die Bauindustrie ist zu einem ganz erheblichen Teil, nämlich zu knapp 30 Prozent, für öffentliche Auftraggeber tätig. Einen Schwerpunkt bildet dabei der gesamte Bereich der Infrastruktur, dessen Ausbau unsere Firmen bewerkstelligen. Planung, Auftragsvergabe und Überwachung der Ausführung obliegen der öffentlichen Verwaltung.

Eine gut und effizient arbeitende Verwaltung ist daher für unseren Wirtschaftsbereich unabdingbar. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir jede Verbesserung, Vereinfachung und Kostensenkung im Bereich der Verwaltungsstrukturen unseres Landes. Hier besteht Handlungsbedarf. Der Anteil der Investitionen am Gesamthaushalt NRW beläuft sich im Haushalt 2000 nach dem Entwurf noch auf 10 Prozent, während die Personalkostenquote auf 40,6 Prozent steigt. Die für den gesamten Verwaltungsaufbau aufzuwendenden Mittel erreichen damit Größenordnungen, die kaum mehr akzeptabel sind. Darüber hinaus belasten zahlreiche Mitwirkungsverpflichtungen in statistischen und vielen anderen Bereichen die Unternehmen mit Aufgaben und Arbeiten, für die sie vom Staat keinerlei

Vergütung erhalten.

Dies vorausgeschickt, möchte ich folgende Einzelthemen aus dem Gesetzentwurf ansprechen: Die in Artikel 3 des Gesetzentwurfs vorgesehene Überleitung der Aufgaben im Bereich der Straßenbauverwaltung wirft aus unserer Sicht einige Probleme auf. Erstens: Die Notwendigkeit einer Änderung wegen unzulänglicher und zu beanstandender Situationen ist bisher nicht nachgewiesen. Aus Sicht unserer Mitgliedsunternehmen war die Zusammenarbeit mit der Straßenbauverwaltung der Landschaftsverbände in der Vergangenheit gut. Die Schwerpunktbildung in Münster und Köln, die Einheit von Planung und Ausführung haben sich bewährt. Da im Bereich der Landschaftsverbände in den vergangenen Jahren bereits kostensenkende Umstrukturierungsmaßnahmen und Einsparungen auch im Personalbereich durchgeführt wurden, ist weiterer Handlungsbedarf nicht ersichtlich. Von unseren Firmen hören wir zum Teil, dass der Personaleinsparungsprozess so weit gediehen ist, dass bereits Grenzen erkennbar sind.

Zweitens: Völlig unverständlich wäre das Ziel, Planung und Durchführung unterschiedlich anzusiedeln. Hierzu werden verschiedene Wege genannt, vom Gesetzentwurf selbst bis hin zum schon angesprochenen und diskutierten Trennmodell. Aus der Baupraxis heraus ist festzustellen, dass eine solche Trennung kontraproduktiv und kostenerhöhend wirken würde. In der jetzigen Situation, Planung und Durchführung in einer Hand bei den Landschaftsverbänden, haben wir kurze Wege zwischen Planer und Auftraggeber, Vergabestelle und Bauunternehmen. Planung ist immer ein Prozess. Es gibt keine Planung, schon gar nicht im Brücken- und Tunnelbau, die, einmal abgeschlossen, zur Ausführung weitergereicht wird, ähnlich einem Strickmuster oder einer Blaupause für Maschinen und Anlagen. Schon der Baugrund sorgt immer wieder für Überraschungen und zwingt oft zu Planungsänderungen. Wenn dies nun in verschiedenen Händen liegt, entstehen Informationsdefizite, Übermittlungsprobleme, Zeitaufwand in erheblich höherem Maße, als wenn der Planer sozusagen mit der Ausführung an einem Tisch sitzt.

Nicht auszuschließen sind auch menschliche Prozesse. Der Planer aus der Staatlichen Regionaldirektion Arnsberg fühlt sich möglicherweise tangiert, wenn die bauausführende Staatliche Regionaldirektion Münster ein Planungsproblem oder gar einen möglichen Planungsfehler feststellt. Es gibt Diskussionen hin und her; bis eine Lösung gefunden wird, steht möglicherweise die Baustelle still, natürlich mit negativen Konsequenzen für die bauausführende Wirtschaft.

Davon einmal abgesehen, wird aber auch in immer mehr Bereichen der Privatwirtschaft wie des Staates Leistung aus einer Hand gefordert, Zusammenfassung von Planung und Ausführung, Bauteams, Generalunternehmer, Funktionalausschreibung. Nur im Straßenbau NRW soll eine insoweit bewährte Struktur verändert werden. Könnte dahinter die Absicht stehen

- lassen Sie mich dies etwas frech formulieren -, nach dem Motto "Teile und herrsche" den Straßenbau als politisch umstritten sozusagen in die Länge zu ziehen? Wir sprechen uns als nordrhein-westfälische Bauindustrie, wenn denn schon Handlungsbedarf gesehen wird, eindeutig für eine Zusammenfassung von Planung und Ausführung der Straßenbaumaßnahmen in zwei Schwerpunktregionaldirektionen aus.

Gestatten Sie mir drittens in diesem Zusammenhang noch eine kurze Bemerkung zu Artikel 7 und 8 des Gesetzentwurfs, den neuen Regionalräten. Kritisch sehen wir die Regelungen, mit denen die Zusammensetzung der neuen Regionalräte und ihre Kompetenzen festgelegt werden. Es gibt eine Ausweitung der Mitgliederzahl und der zu beteiligenden Interessengruppen, eine Betonung der regionalen Planung, und die Vorschlagsrechte werden erweitert. All dies spricht sehr dafür, dass die Planungsverfahren verlängert werden, weil nicht mehr alle beteiligten Interessen unter einen Hut passen und eine Kompromisslösung fast unmöglich wird. Dies vor dem Hintergrund, dass auch Landesregierung und Landtag eine integrierte Verkehrsplanung sehr zu Recht propagieren, also die Verknüpfung aller Verkehrsträger. Dies kann nur zentralisiert gemeinsam mit allen Verkehrsträgern auf Landesebene entwickelt werden, nicht regional vor Ort. Könnte auch hier der Wille zur politischen Einflussnahme im Sinne des Verzögerens Pate gestanden haben?

Ich bitte Sie, im Transitland NRW mit der höchsten Verkehrsdichte, dem höchsten Verkehrsaufkommen, dem größten Ballungsraum und dem höchsten Instandhaltungsbedarf im Infrastrukturbereich nicht eine funktionierende Verwaltung um des Prinzips willen zu opfern. Die ohnehin mit zahlreichen Problemen kämpfenden Bauunternehmen vertragen keine weitere Belastung durch eine Verwaltung, die zumindest vorübergehend zuallererst mit sich selbst beschäftigt wäre.

Hans Krings (SPD): Ich habe zwei Fragen an Herrn Dr. Schink. Wir sind uns sicherlich einig, dass Landschaftsverbände wie alle Kommunalverbände keine Grundrechtseigenschaft und auch keine Enteignungsgarantie haben. Wir haben gestern sehr viel über das Konnexitätsprinzip gesprochen. Wenn ein Aufgabenblock von der kommunalen auf die staatliche Seite wandert, wäre es eigentlich logisch, dass das Geld mitwandert. Ihre Argumentation verfährt ein bisschen nach dem Motto: Jetzt kann ich das Geld behalten und darf damit das tun, was ich schon immer gerne getan hätte. Darum widerspricht Ihr Argument dem Konnexitätsprinzip.

Ein Sachverhalt zum Trennmodell ist mir bei allen Beiträgen nicht klar geworden. Wir haben gestern über die Funktion des Regionalrates gesprochen. Ihm wollen wir in Zukunft die Mitwirkung an der Bedarfsplanung und den Bauprogrammen einräumen. Wenn wir ein Trennmodell haben, bei dem wesentliche Aufgaben des Straßenbaus bei den Landschaftsverbänden

verbleiben, sollen sich dann die Landschaftsverbände auch noch damit beschäftigen? Sollen dann zwei regionale Vertretungen sich mit dieser Materie befassen? Ist das so vorgesehen? Da hätte ich allerdings allerhöchste Bedenken.

Herr Heinrichs, Sie haben das Modell des Eigenbetriebs auch aus wirtschaftlichen Gründen sehr in den Vordergrund gestellt und gleichzeitig betont, Straßenbau sei eine staatliche Aufgabe. In der Logik wäre es dann, dass man einen Eigenbetrieb des Landes daraus macht, nämlich einen Landesbetrieb. Könnten Sie solchen Überlegungen näher treten?

Herr Rechtsanwalt Peters, Sie haben die Zusammenarbeit mit dem Landschaftsverband gepriesen und sehr gelobt. Ihre Mitgliedsfirmen arbeiten in weiten Teilen sicherlich auch mit der staatlichen Hochbauverwaltung zusammen. Können Sie Differenzierungen feststellen, ob die Zusammenarbeit dort schlechter ist oder ob es ähnlich gut funktioniert?

Franz-Josef Britz (CDU): Ich habe eine Frage an die Vertreter der Landschaftsverbände und der kommunalen Spitzenverbände. Wenn ich den jetzigen Stand der Diskussion bei allen richtig einordne, dann sind Sie einerseits gegen das, was im Regierungsentwurf entsteht, die Verstaatlichung des Straßenbaus, und favorisieren seit einiger Zeit das Trennmodell, sagen aber auf der anderen Seite wiederum, das, was wir bei den Landschaftsverbänden zurzeit leisten, ist an und für sich in Ordnung. Worin sehen Sie einen wesentlichen Fortschritt in dem so genannten Trennmodell, das Sie jetzt favorisieren? Ist es eine Effizienzsteigerung, ist es eine Kostensenkung, oder ist es einfach nur der Kompromiss, der davor bewahrt, dass man sich über die Frage der Entschädigung auseinander setzen muss?

Ewald Groth (GRÜNE): Ich habe verschiedene Fragen, insbesondere in Richtung der Landschaftsverbände, aber auch der kommunalen Spitzenverbände. Wenn es so ist, dass das Vermögen, das für die Straßenbauverwaltung gebraucht wird, teilweise gemietet ist, müsste es so sein, dass das Land, wenn es diese Aufgabe übernimmt, diese Miete demnächst zu zahlen hat. Ist es aber so, dass das Gebäude nicht vom Landschaftsverband angemietet ist, sondern eventuell über den Schuldenhaushalt finanziert ist, wäre es dann nicht richtig, dass auch die Schuldenlast zu übernehmen ist? Ich kann sehr wohl verstehen, wenn man für eine bestimmte Aufgabe ein bestimmtes Vermögen braucht, das man auch nicht veräußern kann, dass dies übergeben kann, auch eventuell entschädigungslos, wenn man es nicht verkaufen kann und nur für die Aufgabe nutzen kann. Ich bin kein Verfassungsrechtler, aber das scheint mir sinnvoll zu sein. Wie ist es aber, wenn diese Einrichtungen finanziert sind, das heißt über den normalen Haushalt finanziert sind und vielleicht noch 20 Jahre bezahlt werden müssen? Müsste dann nicht

auch die Schuldenlast übernommen werden?

Eine zweite Frage bezieht sich auf die Zusatzversorgung: Wenn ein so großer Anteil von Einzählern aus der Zusatzversorgung ausscheidet, müsste eine Ablösung sicherlich sein, wenngleich es sicher schwierig ist, zu beziffern, wie hoch sie sein muss, weil das Überleben dieser Zusatzversorgungskasse, die in der Folge sehr viel kleiner ist, also in ihrer Substanz vielleicht auch gefährdet ist, einbezogen sein muss. Wie beurteilen Sie das, und wie hoch würden Sie die Ablösesumme dort ansetzen? Bitte könnten Sie auch noch Aussagen darüber machen, wie viel das tatsächlich teurer wird im Saldo, allein durch den Übergang zur staatlichen Zusatzversorgungskasse.

Es wird viel über den kommunalen Eigenbetrieb gesprochen. Herr Schäfer hat insbesondere dargestellt, wie weit Sie im Modernisierungsprozess sind, mit der Kosten-Leistungs-Rechnung usw. Ist die Betriebsstruktur dann nicht sogar förderlich? Zumindest - ich will es ganz vorsichtig formulieren - würde es doch wohl nicht schaden. Könnten Sie dazu bitte Auskunft geben.

Herr Langer, Sie haben gesagt, wenn wir das nicht gesetzlich machen, sondern mit Tarifvertrag, dann wird es teurer. Wie hoch schätzen Sie die Tarifautonomie, die zumindest zu den jetzigen Ergebnissen geführt hat, was die Beschäftigten monatlich bekommen? Ich will Sie nicht fragen, ob sie Ihnen nichts wert ist, aber wie schätzen Sie rechtlich ein, ob man das einfach so aushebeln kann? Meine Auffassung ist, dass man zumindest aus sozialpolitischen Gründen dafür sorgen muss, dass diejenigen, die heute netto soundso viel verdienen, auch demnächst netto soundso viel verdienen. Ich könnte mich politisch nur sehr schwer damit abfinden, dass man den Beschäftigten das Geld beim Übergang von der kommunalen Beschäftigung zur staatlichen Beschäftigung aus der Tasche zieht. Da würde ich gerne etwas mehr zur rechtlichen Dynamik wissen.

Wie der Staat das finanzieren will, also woher er das Geld holen will, um den Beschäftigten genauso viel zu zahlen wie vorher die Kommune, ist eine weitere Frage, um die wir uns später kümmern müssten.

Albert Leifert (CDU): Herr Schink hat davon gesprochen, das Defizit, das in der Straßenbauverwaltung der Landschaftsverbände auf ungefähr 400 bis 500 Millionen DM beziffert wird, mit dem also aus kommunalem Geld Landes- und Bundesstraßenbau gesponsert wird, solle zurückgeführt werden, möglichst auf null. Nun haben wir bei der Anhörung weiter Herrn Esser und Herrn Schäfer gehört, die gesagt haben, es gehe nicht, das gegen Null zurückzuführen. Ich würde ganz gerne von Ihnen, Herr Schink, wissen, wie Sie dann zu Ihrer Aussage stehen.

Eine weitere Frage ist, wenn wir bis heute zwischen 400 und 500 Millionen DM Defizit in diesem Bereich haben, der aus dem kommunalen Bereich bezahlt wer-

den muss, warum diese Minimierung des Defizits bis heute noch nicht gelungen ist und wie Sie, wenn zumindest der Teil der planerischen Detailausführung bei den Landschaftsverbänden bleibt, es in Zukunft bewerkstelligen wollen, das Defizit zu minimieren.

Dr. Alexander Schink (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Ich möchte mit der Frage von Herrn Britz beginnen, weil sie die grundlegende Problematik betrifft, warum wir uns für das Trennungsmodell einsetzen. Ich hatte deutlich gemacht, dass alle sagen: Die Aufgabenerfüllung durch die Landschaftsverbände im Bereich des Straßenbaus ist in Ordnung. Das ist auch von den beiden Vertretern der Landschaftsverbände deutlich gemacht worden, und das ist auch unsere Auffassung. Deshalb verstehen Sie unseren Vorschlag, dass wir uns für das Trennungsmodell einsetzen, als Kompromissvorschlag. Es handelt sich nicht um die Lösung, die wir für optimal halten, sondern es ist eine suboptimale Lösung, die vor der politischen Diskussion geboren worden ist, wie sie in diesem unserem Lande im Bereich des Straßenbaus derzeit stattfindet.

Es gibt den Wunsch des Landes, den Straßenbau zu verstaatlichen. Unser Wunsch ist, eine Lösung zu finden, die kompromissfähig ist und die den Aussagen des Ministerpräsidenten Rechnung trägt, dass er Verwaltungsstrukturreform nur mit Zustimmung der kommunalen Gebietskörperschaften und der kommunalen Familie durchführen wird und dass auch niemand finanziell Schaden dabei leidet. In dieser Situation erscheint uns das Trennungsmodell als eine Linie, die diesen Anforderungen Rechnung tragen wird.

Es ist in solchen Diskussionen häufig so, dass man Kompromisse schließen muss. Für uns ist dies ein tragfähiger Kompromiss, den wir auch in der jüngsten Vergangenheit - Sie haben das beobachten können - verfolgt haben.

Zu den Fragen von Herrn Krings: Zunächst einmal zur Kooperation zwischen Landschaftsversammlung und Regionalräten. Die Frage des Trennungsmodell ist von uns als Kompromissvorschlag in die Diskussion gebracht worden, und wir haben uns ganz intensive Gedanken darum, wie die Aufgabenverteilung zwischen den Regionalräten und den Landschaftsverbänden sein soll, noch nicht gemacht. Ich habe in der Vergangenheit die neue Aufgabenstellung der Regionalräte so verstanden, dass sie sich erstens mit integrierten Verkehrsplanungen beschäftigen soll und dass sie sich zweitens im Bereich der Verkehrsplanung damit beschäftigen sollen, welche Straßen aus strukturpolitischen Gründen sinnvoll sind, und dass sie insbesondere auch eine Integration der Straßenplanung in die Gebietsentwicklungsplanung vornehmen sollen.

Es geht also bei dieser Aufgabe für mich eher um die Infrastrukturentwicklung in diesem Lande. Dies ist eine Aufgabe, die ich bei den Landschaftsverbänden, wenn der Straßenbau im Bereich des operativen Ge-

schäfts dort bleibt, nicht aufgehoben sehe, sondern dort ist die konkrete Planung für eine ganz konkrete Verkehrsstrasse zu entscheiden, und es sind alle Aufgaben, die in der Vorbereitung und in der Durchführung dieses Geschäftes anfallen, dann wahrzunehmen. Hier gibt es sicherlich auch Zuständigkeiten der Landschaftsversammlungen, aber ich sehe nicht, dass hierdurch wesentliche Verzögerungen eintreten werden.

Es bedarf aber noch genauerer Überlegungen im Gesetzgebungsverfahren, um gerade diese Fragestellungen wie auch andere zukünftigen Aufgaben der Regionalräte genauer von den bisherigen Organisations- und Entscheidungsstrukturen abzugrenzen. Dies ist im jetzigen Gesetzesvorschlag nach meinem Dafürhalten auch in anderen Bereichen noch nicht gelungen, und auch im Bereich des Straßenbaus brauchen wir hier noch zusätzliche Überlegungen, um zu einer sauberen Abgrenzung zu kommen. Aber ich denke, das ist leistbar.

Zur zweiten Frage, Herr Krings, die Sie gestellt haben: Wie sieht es mit dem Geld aus? Ich glaube, dass diese Fragestellung mit dem finanzverfassungsrechtlichen Konnexitätsprinzip zwar etwas zu tun hat, aber auch nicht die reine Lehre verwirklicht. Zunächst einmal ist es so, dass - die Landschaftsverbände haben es jedenfalls heute hier vorgetragen - im Bereich der UA-III-Mittel schon seit längerer Zeit Defizite bestehen und dass sie aus kommunalen Mitteln aufgefüllt worden sind. Wäre es richtig, dass das finanzverfassungsrechtliche Konnexitätsprinzip verlangen würde, nunmehr diese 300, 400, 500 Millionen DM - je nachdem, wie viel es bisher gewesen ist - direkt in den Landeshaushalt zu transferieren, dann müsste man der Auffassung sein, dass den Kommunen im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs gerade für diese Aufgabe 400 bis 500 Millionen DM zusätzlich gegeben worden sind. So ist der kommunale Finanzausgleich in diesem unserem Lande aber nicht strukturiert, sondern er beruht auf dem Gesamtdeckungsprinzip, sodass Sie allenfalls nach meiner Auffassung überlegen könnten, wie viel im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs insgesamt für die Aufgabenstellung der Landschaftsverbände zur Verfügung steht, und dann einen prozentualen Anteil davon abziehen könnten, aber nicht 400 bis 500 Millionen DM nach dem Konnexitätsprinzip.

Es ist auch danach gefragt worden, wie es zu diesem Defizit gekommen ist und warum bisher niemand etwas unternommen hat. Ich glaube, dass die Zahlen, die jetzt auf dem Tisch liegen, durch die Diskussion um die Aufgabenverlagerung des Straßenbaus auf den Tisch gelegt worden sind und dass wir uns in der Vergangenheit um diese Probleme nicht sonderlich gekümmert haben und dass das auch nicht nach außen so offen gelegt worden ist, wie es jetzt offen zu Tage liegt. Daran liegt es, dass die kommunale Familie in der Vergangenheit auch im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs nicht vehement darauf bestanden hat, dass die UA-III-Mittel, wenn sie defizitär sind, aus

dem Landeshaushalt den Landschaftsverbänden dazu zur Verfügung gestellt werden.

Sie können das, was in der Vergangenheit geschehen ist, auch als den Preis betrachten, den die kommunale Familie dafür gezahlt hat, dass sie den Straßenbau kommunal erledigt hat und damit größere Einflussmöglichkeiten im Bereich des Straßenbaus gehabt hat. Diese Einflussmöglichkeiten gehen in Zukunft, wenn die Aufgabe nicht mehr bei den Landschaftsverbänden ressortiert, verloren. Auch deshalb wäre es unredlich, uns auf Dauer 400 bis 500 Millionen DM abzuziehen.

Zur Frage von Herrn Leifert, wie es erreicht werden soll, dass die Defizite von 400 bis 500 Millionen DM zurückgeführt werden: Das Problem liegt offen zutage. Wir werden uns an allen Fronten dafür einsetzen, dass das Defizit abgebaut wird. Eine Front ist die Front der Landschaftsverbände. Dort ist noch einmal nachhaltig nach Einsparmöglichkeiten zu fahnden. Die andere Front ist hier in diesem Haus. Wenn das nicht funktioniert, ist die Frage zu stellen: Warum muss diese Aufgabe aus kommunalen Mitteln gesponsert werden? Dann werden wir uns im Rahmen der kommunalen Finanzen darüber unterhalten müssen. Es gibt verschiedene Möglichkeiten, dies zu realisieren. Aber Sie können sicher sein, dass die Geschäftsstellen und die Vorstände der kommunalen Spitzenverbände dieses Problem auf ihre Tagesordnung gesetzt haben. Darüber wird in Zukunft sicherlich gesprochen werden.

Zur Frage von Herrn Groth, wie es mit dem Vermögen ist, ob es entschädigt werden soll. Dazu ist meines Erachtens genau dasselbe zu sagen wie das, was ich auf die Frage von Herrn Krings geantwortet habe. Aus unserer Sicht ist die Mindestforderung aufzustellen, dass die Schuldenlast von demjenigen, der Nutznießer des Vermögens ist, übernommen wird. Es kann nicht richtig sein, dass das Vermögen, das einem anderem gehört und woraus dieser den Nutzen zieht, durch einen Dritten, der dieses Vermögen in der Vergangenheit angeschafft hat, letztlich finanziert wird. Da die Nebenanlagen im Wesentlichen über Kredite finanziert werden, müssten diese Kreditleistungen vom Land auf jeden Fall übernommen werden.

Unsere Forderung geht aber weiter: Wir sind der Auffassung, dass hier eine Entschädigung zu leisten ist, weil diese Aufgabe auch in der Vergangenheit durch das Land hätte mitfinanziert werden müssen und wir kommunale Mittel eingesetzt haben, um diese Aufgabe sachgerecht erledigen zu können. Wenn eine Verstaatlichung erfolgt, halten wir es für dringend notwendig, hier zu einer Entschädigung zu kommen. Wir glauben auch, dass dies über Artikel 29 § 1 Abs. 2 und über die kommunale Finanzhoheit gerechtfertigt ist und dass es gerade aus dieser verfassungsrechtlichen Ausgangssituation gute Argumente dafür gibt, diese Aufgabe auch entschädigen zu müssen.

Friedrich Wilhelm Heinrichs (Nordrhein-Westfä-

lischer Städte- und Gemeindebund): Zunächst zur Frage des Herrn Abg. Krings: Wenn ich mich für den Eigenbetrieb auf der kommunalen Ebene eingesetzt habe, so bedeutet das nach meiner Auffassung, wenn der Straßenbau verstaatlicht würde, dass auch auf Landesebene für den Straßenbau sinnvollerweise ein Landesbetrieb errichtet würde. Das kann auf der Landesebene für meine Begriffe nichts anderes heißen, als was wir uns auf kommunaler Ebene im Sinne der Transparenz und der Wirtschaftlichkeit der Aufgabenerfüllung vorstellen.

Zur Frage des Herrn Abg. Britz zum Fortschritt: Der Fortschritt ist meines Erachtens heute ganz deutlich geworden. Wenn heute zum Ausdruck gekommen ist, insbesondere durch die Ausführungen der Herren Landesdirektoren, dass 400 bis 500 Millionen DM aus kommunalen Mitteln für den Straßenbau eingesetzt werden, also auch für den Landesstraßenbau, dann heißt das für uns, es ist ein Fortschritt, wenn wir diese 400 bis 500 Millionen DM in Zukunft nicht mehr zu tragen haben. Es ist für meine Begriffe nicht einsehbar, dass der Landstraßenbau in dieser Größenordnung durch die Kommunen mitfinanziert wird.

Wenn hier eine klare Regelung geschaffen wird, auch durch eine Änderung der Landschaftsverbandsordnung, kann das nicht bedeuten, dass diese 400 bis 500 Millionen DM uns wieder abgezogen werden, sondern es ist eine Bereinigung. Über Jahre haben die Kommunen 400 bis 500 Millionen DM für eine Aufgabe des Landes beigetragen. Die Landstraßen, die Verkehrspläne, die Landesstraßenbedarfspläne werden doch letztlich in diesem Hause festgelegt, ebenso die einzelnen Prioritäten für die Zukunft. Daraus ergibt sich meines Erachtens, dass das Zweite Modernisierungsgesetz gerade in diesem Aufgabenbereich eine Bereinigung herbeiführt, wenn sie unter dem Strich auch einmal zu Lasten des Landes geht. Aber das kann nicht bedeuten, dass der Finanzminister jetzt sagt, in Höhe von 400 bis 500 Millionen DM müsst ihr euch auch in Zukunft an den Kosten des Straßenbaus beteiligen. Das ist die entscheidende Frage.

Ich hoffe, mit meinen Ausführungen hinsichtlich der 400 bis 500 Millionen DM auch auf die Frage des Herrn Abg. Leifert geantwortet zu haben. Es war auch in unserem Präsidium immer Dreh- und Angelpunkt, zu sagen, der Straßenbau soll bereinigt werden. Wir wollen nicht, dass die kommunale Ebene mit Kosten belastet wird, die letztlich Aufgabe des Landes sind. Wir haben das in der Vergangenheit im umgekehrten Maße erfahren, aber jetzt sind wir an einem Punkt, wo wir auch eine Bereinigung im Interesse der Städte und Gemeinden durchführen wollen.

Jetzt kommen die Fragen des Herrn Abg. Groth zum Vermögen. Wenn es so ist, dass in Westfalen Miete zu zahlen ist, so heißt das für mich natürlich, dass auch der neue Aufgabenträger Miete zahlen muss - das ist ja selbstverständlich -, oder er muss sich für die Aufgabe ein anderes Gebäude nehmen, wenn er aus dem Mietvertrag heraus kann. In den Fällen, wo

Schuldenlast besteht, könnte ich mich durchaus mit der Regelung, die Herr Schink vorgetragen hat, einverstanden erklären, dass der hierauf entfallende Schuldendienst ebenfalls übernommen wird, soweit man das im Einzelfall nachvollziehen kann, weil wir die Gesamtkreditaufnahme im Haushalt haben, sodass das für eine einzelne Maßnahme heute sehr schwer nachzuvollziehen ist.

Hinsichtlich der Bediensteten kann ich mich sehr wohl dazu verstehen, dass ein Status quo vereinbart wird und auch Regelungen gesucht werden, damit die Zusatzversorgungskassen durch einen Wechsel nicht übermäßig belastet werden. Oder es müsste eruiert werden, ob die Möglichkeit besteht, die Bediensteten, die in einer bestimmten Versorgungskasse versichert sind, bis zu ihrem Ausscheiden und bis zum Auslaufen gewisser Verträge in der Versorgungskasse zu belassen. Das müsste im Einzelnen überlegt werden, aber das ist für meine Begriffe eine technische Frage. Unter dem Strich dürfen für die Bediensteten keine Nachteile entstehen.

Ferdinand Esser (Landschaftsverband Rheinland):

Ich möchte voranstellen: Die ganzen schwierigen finanziellen Auseinandersetzungen könnte man sich sparen, wenn man bei der bewährten Durchführung der Aufgaben durch die Landschaftsverbände bliebe.

Zum Trennmodell will ich auf Folgendes verweisen: Der Ausschuss für Verwaltungsstrukturreform hat am 15. September 1999 ausweislich des Protokolls zur Kenntnis genommen, dass die Landesregierung beschlossen hat, dass auch das Land bei einer Übernahme der Straßenbauverwaltung ein Trennmodell vorsieht, nämlich bestimmte Teile bei zwei Staatlichen Regionaldirektionen und andere Teile bei fünf Staatlichen Regionaldirektionen anzusiedeln. Das heißt, auch das Land muss, wenn es diese Aufgabe übernimmt, irgendwo einen Trennschnitt machen. Dann könnte auch der Rest des operativen Geschäfts bei uns bleiben.

Was jetzt vorgeschlagen wurde - da stimme ich Herrn Schink zu - ist ein Kompromiss. Das ist nicht der Wunsch der Landschaftsverbände. Wir wären dafür, dass es so bliebe, wie es ist, weil alle uns bestätigt haben, dass das gut ist.

Was das Vermögen angeht, will ich ein Beispiel anführen: Wenn der Schneepflug selbstverständlich auch in Zukunft dieser Aufgabe dient, dann geht er mit über, obwohl auch dieser teilweise mit kommunalem Geld finanziert worden ist. Aber jedes Verwaltungsgebäude eines jeden Straßenbauamtes oder eines Autobahnamtes ist mit kommunalen Mitteln finanziert, und dieses Vermögen ist komplett verwertbar. Es wird immer in den Raum gestellt, dies sei untrennbar mit dem Straßenbau verbunden und im Übrigen nicht verwertbar. Das sind normale Bürogebäude. Dafür finden wir Mieter oder Käufer. Das ist keine Frage. Daher sind wir der Meinung: Dieses Vermögen gehört den

Kommunen, und das Land muss dieses Vermögen finanziell ersetzen, wenn es diese Aufgabe übernehmen will.

Wir haben richtigerweise den Schuldendienst bisher nicht auf die einzelnen Vermögensgegenstände aufgeteilt, weil das nach dem kommunalen Haushaltsrecht nicht gefordert war. Das stellt sich natürlich jetzt als Nachteil heraus, aber wir haben das hochgerechnet, auch mit Experten des Landes, und die Berechnungsmethoden, die wir zugrunde gelegt haben, sind von diesen Kollegen akzeptiert worden. Da ergeben sich allein bei uns rund 123 Millionen DM Schuldendienst, die bei uns blieben. Wir sind der Meinung, dass uns das erstattet werden muss, wenn das Land dies tut.

Auf die Zusatzversorgung will ich jetzt nicht eingehen; das ist richtig dargestellt worden. Aber zu den Mehrkosten - das ist außerordentlich wichtig -: Das Gesetz verursacht Kosten, die nur deshalb entstehen, weil man den Straßenbau überführen will. Das sind einmalige Kosten, nämlich der Ablösebetrag von weit über 200 Millionen DM, und das sind jährliche Kosten von zwischen 25 und 35 Millionen DM.

Was die Eigenbetriebsvorstellungen angeht, will ich darauf hinweisen, dass wir in den Achtziger- und Neunzigerjahren - jetzt spreche ich für den Landschaftsverband Rheinland, weil ich das in meinem Kurzbeitrag nicht sagen konnte - mehr als 20 Straßenbauämter hatten. Inzwischen sind es nur noch zehn. Von ehemals 50 Meistereien haben wir nur noch 40, und wir haben in den Achtziger- und Neunzigerjahren insgesamt über tausend Stellen abgebaut. An diese Dinge hat die Landtagsverwaltung damals nicht gedacht, aber wir haben auch Vorgaben des Bundes und des Landes in der Ausführung der Straßenbauverwaltung, die bestimmte Anforderungen an uns stellen. Diese müssen erfüllt werden, und sie sind - ich sage das mal ein bisschen salopp - nicht von Pappe. Sie müssen nämlich berücksichtigen, dass wir auf der gesamten Rheinschiene im Ruhrgebiet im Grunde das verdichtetste Straßennetz von Europa haben. Das verlangt ganz andere Anforderungen an unsere Straßewarter, als das in den großen Flächenländern der Fall ist.

Wir liegen mit der Besetzung unserer Meistereien am unteren Ende. Wer glaubt, dass es da große Sparpotenziale gibt, der irrt sich. Da ist nicht viel herauszuholen, aber ich bestätige, was mein Kollege Schäfer hier gesagt hat: Wir haben überhaupt keine Probleme damit, wenn in unserem Beritt aus dem Straßenbauamt ein Eigenbetrieb gemacht wird.

Wolfgang Schäfer (Landschaftsverband Westfalen-Lippe): Zunächst zur Haltung der Landschaftsverbände beim Trennmodell: Herr Britz, welche Antwort Sie von mir zu diesem Modell bekommen, kommt darauf an, wie Sie mich fragen. Wenn Sie mich fragen, ob das ein wirtschaftliches Modell ist, das Verwaltungsmodernisierung unter betriebswirtschaftlichen Ge-

sichtspunkten mit dem Ziel der Vermeidung möglichst weniger Schnittstellen usw. betreibt, dann sage ich Ihnen ganz klar: Nein. Es ist unwirtschaftlicher als das, was bisher betrieben wird. Das ist ganz klar. Es gibt auch viele fachliche Argumente - sie sind hier schon vorgetragen worden -, die dagegen sprechen, solche Trennungen vorzunehmen, weil - das ist eindeutig - zusätzliche Schnittstellen entstehen werden.

Wenn Sie mich aber fragen, ob es unter dem politisch heftig diskutierten Gesichtspunkt der integrierten Verkehrsplanung nicht doch Argumente gibt, die dafür sprechen könnten, dann würde ich Ihnen antworten: Das mag sein. Das ist aber eine andere Form der Diskussion. Vor diesem Hintergrund ist es ein typischer Kompromiss. Der Kompromiss würde dazu führen, dass die ganzen in der Tat schwierigen Fragen, was das Vermögen, die Rechtsfragen und die Zusatzversorgung angeht, vermieden würden.

Die befürchteten Doppelzuständigkeiten sind mir schon mehrfach vorgetragen worden. Ich weiß überhaupt nicht, woher diese Befürchtungen rühren. Wenn man so ein Modell einführt, bleibt bei den Landschaftsverbänden die Zuständigkeit - das muss auch so sein - im Bereich Personalrekrutierung, Personaleinsatz und Organisation der Wirtschaftlichkeit der Straßenbauverwaltung. Das bliebe eindeutig bei uns, haben wir auch hervorragend gemacht. Es gibt dann keine Doppelzuständigkeiten.

Zum Vermögen: Es ist schon mehrfach argumentiert worden, unser Vermögen sei schon deshalb nicht von Entschädigungsfragen tangiert, weil es nicht verwertbar sei. Wer so etwas behauptet, der kennt die Gebäude nicht, in denen wir unsere Arbeit betreiben. Er kennt nicht das Gebäude in Minden, das von der Zusatzversorgungskasse finanziert worden ist und das überhaupt nicht von uns alleine genutzt wird, sondern das die Zusatzversorgungskasse im Gegenteil auch an andere Nutzer zu kostendeckenden Preisen weitervermietet. Er kennt das Gebäude in Detmold nicht, er kennt die Planungen in Münster nicht. Im Rheinland kenne ich die Gebäude nicht im Detail, aber verwertbar sind die Gebäude ohne Weiteres. Natürlich würden wir - ich kann das als Kassenleiter der Zusatzversorgungskasse Westfalen-Lippe sagen - einen Mieter Land akzeptieren, ganz eindeutig, aber zu kostendeckenden Mieten.

Die Zusatzkosten in der VBL sind mindestens eine einmalige Ausgleichszahlung von 200 Millionen DM; es könnten auch 300 Millionen DM werden. Dass die ZKW durch den möglichen Wechsel der Mitarbeiter zum Staat in der Zukunft ausbluten könnte, befürchte ich allerdings nicht, weil wir durch die prognostizierten Umlagesätze bei der VBL, die ich erwähnte hatte, doch einen gewissen Run auf die Zusatzversorgungskasse aus anderen Regionen verspüren. Es gibt immer mehr Mitgliedskörperschaften, die darüber nachdenken, aus der Versicherungspflicht der VBL auszusteigen und zur ZKW zu wechseln. Wir haben einen Beitragssatz von 4,8 Prozent; die VBL liegt jetzt schon

bei 7,2. Nach den vor anderthalb Jahren eingeführten gesetzlichen Bestimmungen ist der Unterschiedsbetrag zwischen 5,2 und 7,2 zur Hälfte vom Arbeitgeber und zur anderen Hälfte vom Arbeitnehmer zu bezahlen. Das wären für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beim Landschaftsverband jetzt schon Nettobeträge - das war einer der Gründe für die Tarifverhandlungen -, die im Durchschnitt weit über 100 DM im Monat gelegen hätten. Wenn demnächst die 9 Prozent kommen und dann der Unterschied zwischen 4,8 und 9 Prozent auszugleichen wäre, können Sie sich vorstellen, was da auch auf die Arbeitnehmer an Kosten zukommt. Deswegen nimmt zurzeit die Sympathie für die Zusatzversorgungskasse in unseren Mitgliedskörperschaften und anderswo erheblich zu.

Außerdem - das habe ich auch erwähnt - kommen für das Land mindestens 25 Millionen DM jährlich hinzu, und zwar aus den gleichen Gründen, wie ich sie gerade konkret geschildert habe. Gegen einen Eigenbetrieb haben wir nichts.

Wolfgang Peters (Wirtschaftsvereinigung Bauindustrie): Herr Krings, es sind natürlich zwei verschiedene Paar Schuhe. Wenn ich über den Hochbau spreche, habe ich eine andere Situation und andere Probleme als im Tief- und Straßenbau. Die Zusammenarbeit mit der Hochbauverwaltung des Landes ist gut, mit den üblichen Problemen, die man an allen Stellen hat. Im Straßenbau zeichnet sich bei der jetzigen Struktur der besondere Pragmatismus durch die relativ ortsnahe Verwaltung aus. Insoweit würde ich sagen, es läuft da ein Stück weit besser.

Die Konzentration bei einem Ministerium führt immer zu einem längeren Entscheidungsweg bei schwierigeren Entscheidungen. Insoweit würde ich auf Ihre Frage konkret sagen: Die Zusammenarbeit mit den Landschaftsverbänden in der jetzigen Struktur ist ein Stück weit besser.

Vorsitzende Renate Drewke (AVSR): Gestatten Sie mir eine Zusatzfrage an Herrn Langer: Wie ist es eigentlich dazu gekommen, dass die Tarifverträge und die tariflichen Leistungen für den kommunalen Bereich so sehr viel höher sind als die für die Landesbediensteten? Vielleicht können Sie uns darüber auch Aufschluss geben.

Karl-Ulrich Langer (Kommunaler Arbeitgeberverband): Zuerst zu Herrn Abg. Groth: Die Tarifautonomie ist für mich natürlich ein sehr hohes Gut, nicht nur, weil sie grundgesetzlich geschützt ist, sondern weil ich aus tiefstem Herzen glaube, dass wir die Arbeitsbedingungen unserer Angestellten und Arbeiter nur durch Tarifverträge vernünftig regeln können, um Gottes willen durch nichts anderes.

Aber ich fürchte - das ist eine Tendenz, die ich bei den Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes zuneh-

mend beobachte -, dass, wenn man vom Instrument des Tarifvertrages inflationär Gebrauch macht, die Wertigkeit der einzelnen abgeschlossenen Tarifverträge abnimmt. Das möchte ich verhindern. Dass der Abschluss von Tarifverträgen, wie ich aus eigener Erfahrung, zuletzt bei den Essener Entsorgungsbetrieben, weiß, in den Verhandlungen nicht immer nur dazu führt, dass die Besitzstände gewahrt werden, sondern dass Mehrkosten entstehen, ist eine Erfahrung, die ich Sie bitte mir einfach zu glauben.

Ich bin auch niemand, der den Mitarbeitern der Landschaftsverbände in die Tasche greifen möchte. Ich habe in x Privatisierungsverfahren dazu beigetragen, dass die Mitarbeiter ohne Verluste, ohne Einschränkungen beim Besitzstand auf die privatisierte Gesellschaft übergangen.

Ein Tarifvertrag sollte auch nur dann abgeschlossen werden, wenn er wirklich notwendig ist. Die eventuelle Personalüberleitung von den Landschaftsverbänden auf das Land geschieht durch Gesetz. Damit ist das Land nach meiner Auffassung eindeutig Teilrechtsnachfolger der Landschaftsverbände. Dazu sagt die Rechtsprechung ganz eindeutig: Bei einer Teilrechtsnachfolge wie bei der Gesamtrechtsnachfolge gehen die Arbeitsverhältnisse automatisch mit über. Daher gab es keine Notwendigkeit, Tarifverträge abzuschließen, nicht für den Übergang.

Wenn Vereinbarungen abgeschlossen werden sollten - das haben wir von Anfang an gesagt -, dann waren wir dafür, dass man Personalüberleitungsverträge macht, zweiseitige Verträge mit Wirkung zugunsten Dritter, nämlich mit Wirkung zugunsten der Arbeitnehmer. Wenn insofern die Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes immer wieder die unwahre Behauptung aufstellen, dass solche Personalüberleitungsverträge keine Drittwirkung haben, dann ist das schlichtweg unzutreffend. Das ist kein Grund, Tarifverträge abzuschließen.

Gestatten Sie mir etwas ketzerisch die Frage, wie denn der Landtag es mit der Tarifautonomie hält, wenn im Landesgleichstellungsgesetz - ich schweife jetzt etwas ab - vorgeschrieben wird, dass entgegen den Tarifverträgen des öffentlichen Dienstes Freistellungen oder Beurlaubungen, auch der kommunalen Arbeitgeber, unter leichteren Bedingungen möglich sind. Das ist ein Eingriff in die Tarifautonomie durch den Gesetzgeber. So sehe ich es jedenfalls.

Frau Vorsitzende, warum die Personalkosten bei den Landschaftsverbänden leicht höher liegen als bei den anderen Kommunen, mag die Vergangenheit erklären, einmal dadurch, dass der Landschaftsverband Westfalen-Lippe eine gewisse Zeit nicht Mitglied im Kommunalen Arbeitgeberverband war, Haustarifverträge abgeschlossen hat, eine Gleichstellung von Arbeitern und Angestellten, die durchaus zu befürworten ist, herbeigeführt hat und dann wohl - das kann ich letztlich nicht beurteilen, weil ich nicht alle hausinternen Regelungen kenne - hausinterne Regelungen in beiden Landschaftsverbänden vorhanden sind, die

besondere Leistungen gewähren, die in den Kommunen schlichtweg nicht gewährt worden sind, weil die Kommunen und die anderen öffentlichen Arbeitgeber sich insoweit tarifvertragstreu verhalten haben. Mehr kann ich im Augenblick dazu nicht sagen.

Hans Krings (SPD): Ich habe eine ergänzende Frage zum Eigenbetrieb an die beiden Vertreter der kommunalen Spitzenverbände, Herrn Dr. Schink und Herrn Heinrichs: Lösen wir uns einmal ganz von der Frage der Trägerschaft. Ich weiß, dass Sie da eine Position haben müssen. Es sind ja verschiedene Lösungen und Nicht-Lösungen denkbar. Könnten Sie sich vorstellen, dass durch die Kooperation oder Zusammenfassung zweier Eigenbetriebe auch Synergieeffekte entstünden?

Ewald Groth (GRÜNE): Ich muss noch einmal Herrn Langer ansprechen, weil es mich reizt, das noch etwas genauer zu wissen: Sie können doch nicht in Ihrem ersten Statement sagen, es wird teurer, wenn wir einen Tarifvertrag machen, aber in Ihrem nächsten Statement sagen, ich will den Beschäftigten nicht in die Tasche greifen. Gleichzeitig wissen wir, dass im Gesetz ein rapides Absenken der Nettolöhne vorgesehen ist und alle Beteiligten an diesem Prozess hier sagen, das wollen wir eigentlich nicht, es ist höchstens noch eine Auffanglösung. Sie müssen sich schon klar entscheiden, was Sie wollen.

Sagen Sie doch, ob Sie wollen, dass den Beschäftigten netto gleich viel in die Tasche fließt wie bislang, wie auch immer das zustande gekommen ist. Dazu haben Sie gesagt, die Tarifautonomie halten Sie hoch, aber nicht immer; da, wo Haustarife abgeschlossen werden, finden Sie das nicht so gut. Herr Langer, wenn Sie den Kommunalen Arbeitgeberverband hier vertreten wollen, dann bekennen Sie jetzt endlich Farbe, was Sie wirklich wollen. Wollen Sie, dass die Beschäftigten netto genauso viel in der Tasche haben, oder wollen Sie diese Nettoeinkommen abschmelzen?

Karl-Ulrich Langer (Kommunaler Arbeitgeberverband): Der Gesetzentwurf ist von der Landesregierung gemacht worden. Da ist es wohl nachvollziehbar, wenn von Seiten der Landesregierung gesagt wird, ich muss dafür sorgen, dass meine Bediensteten unterm Strich irgendwann einmal gleich vergütet werden, alle dasselbe bekommen, die dieselbe Arbeit machen. Wenn nun durch das Land Nordrhein-Westfalen Personal aufgenommen wird, das eine höhere Vergütung bekommt, aus welchen Gründen auch immer, führt das erfahrungsgemäß zu einer gewissen Unruhe in der Arbeitnehmerschaft und auch bei den Angestellten, denn wenn sich zwei Leute gegenüber sitzen, die für die gleiche Arbeit unterschiedlich viel bekommen, dann muss man darüber nachdenken, ob das so richtig sein kann. Insofern ist gegen ein vernünftiges Abschmelzen eines gestalteten Besitzstands nichts ein-

zuwenden, um eine Gleichstellung der Mitarbeiter beim Land Nordrhein-Westfalen letztlich zu erreichen.

Ewald Groth (GRÜNE): Ich würde gerne noch bei Herrn Schäfer und auch bei Herrn Esser genauer nachfragen. Wir haben gehört, dass Sie selbst beide einverstanden sind, aber auch die kommunalen Spitzenverbände es sehr begrüßt und auch bestätigt haben, dass es richtig ist, zu einer Gesamtabstimmung auf der Ebene der Regionalräte zu kommen, also die Verkehrsplanung, Wirtschaftsförderung, Gebietsentwicklungsplanung praktisch zu integrieren und dort die strategische Abstimmung vorzunehmen. Ich glaube, das ist heute unbestritten gewesen, wenn ich das richtig mitbekommen habe.

Ich würde gerne von den beiden Landesdirektoren wissen, ohne dass Sie großartig differenziert sagen, wie ein solches Modell aussehen könnte, ob ein Modell der Abtrennung dieser strategischen Teile denkbar ist, sodass man diesem einen Anspruch gerecht werden könnte, die tatsächlich staatlichen Dinge wie Planfeststellung und den strategischen Teil bei der Straßebauverwaltung abzutrennen, bei den Regionalräten zu platzieren und den Rest bei den Landschaftsverbänden zu belassen. Ist hierfür ein Modell denkbar, bei dem es im Hinblick auf die Schnittstellen tatsächlich nicht zu einer Verschlechterung des Arbeitsablaufs kommt. Mich würde sehr interessieren, ob das denkbar ist, weil wir mehrfach gehört haben, dass das Modell Trennmodell selbst noch nicht ausdiskutiert ist und auch noch nicht sehr differenziert vorliegt.

Wenn wir vom Gesetzentwurf abweichen wollen, müssen wir zumindest theoretisch die Möglichkeit haben, im weiteren Diskussionsprozess zu einem Ergebnis zu kommen, das dieses Trennmodell tatsächlich durchträgt. Ich würde gerne kurz hören, ob Sie das zumindest für denkbar halten oder ob Sie anderer Auffassung sind.

Dr. Alexander Schink (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Herr Krings, Sie haben gefragt, ob die Kooperation von zwei Eigenbetriebe Vorteile bietet. Es kann sein, es kann aber auch nicht sein. Genau kann man das im Moment nicht sagen. Wir haben den Gesetzentwurf des Landes zu diskutieren, und dieser Gesetzentwurf basiert auf der traditionellen Aufteilung des Straßenbaus auf zwei Gebietskörperschaften, und das soll auch weiter fortgesetzt werden, wenn es zur einer Verstaatlichung kommt. Man könnte natürlich auch darüber nachdenken, ob man den Straßenbau insgesamt bei einer Gebietskörperschaft oder bei einem Eigenbetrieb zusammenfasst. Dies ist aber ein Modell, das derzeit jedenfalls nicht in der Diskussion ist, und ich weiß auch nicht, ob man dadurch nicht die gewachsene Aufgabe des Straßenbaus völlig auseinander reißt. Daraus entstehen ja zusätzliche Probleme hinsichtlich der Zusammenführung der Aufgaben und dem, was sonst da noch alles von Bedeutung ist.

Aber wenn zwei Eigenbetriebe entstehen, kann ich mir vorstellen dass diese Eigenbetriebe in vielen Bereichen zusammenarbeiten und dort auch Synergieeffekte erzielen können. Wenn es um Beschaffungen geht, wenn es um Ausschreibungsverfahren und ähnliche Bereiche geht, kann man sicherlich dort Synergieeffekte erzielen. Man wird sich, wenn diese beiden Eigenbetriebe gebildet sind, dann im Einzelnen einmal anschauen müssen, wo es Kooperationsmöglichkeiten, vielleicht auch -notwendigkeiten gibt und wo Effekte erzielbar sind. Aber es ist etwas schwierig, dies heute hier am grünen Tisch zu beurteilen. Ich glaube aber, dass jedenfalls die kommunale Familie für solche Kooperationen sicherlich sehr offen ist und dass wir uns auch damit befassen sollten, wie zukünftig eine Zusammenarbeit, eine bessere Abstimmung und die Nutzung von Ressourcen beim einen oder beim anderen wechselseitig möglich ist, um auch hier zu Synergieeffekten zu kommen.

Friedrich Wilhelm Heinrichs (Nordrhein-Westfälischer Städte- und Gemeindebund): Herr Abg. Krings, wenn man die Fusionen in der Wirtschaft verfolgt, kommt man sehr schnell zu dem Gedanken, dass diese Fusionen auch auf dem Hintergedanken gewisser Synergieeffekte erfolgen und um Kosten zu sparen. Mir scheint es sehr wichtig zu sein, dass gerade im Straßenbau die Straßenmeistereien bestehen bleiben müssen - das sind die Dienststellen vor Ort -, dass auch die Straßenbauämter als Ansprechpartner für die Städte und Gemeinden notwendig sind.

Die Frage ist allerdings - da sehe ich in erster Linie Synergieeffekte -, wie es mit den Stabsabteilungen in den Zentralverwaltungen der Landschaftsverbände ist. Denkbar wären ein Haushaltsplan, ein Kontroll- und Rechnungswesen, eine Personalführung. Ich könnte mir hier durchaus gewisse Synergieeffekte vorstellen, aber das müsste, wie es in der Wirtschaft auch geschieht, im Einzelfall genau überprüft werden, um zu gesicherten Aussagen zu kommen.

Wolfgang Schäfer (Landschaftsverband Westfalen-Lippe): Herr Groth, ich fühle mich in einem Punkt von Ihnen überinterpretiert. Ich habe auf die Frage von Herrn Britz ausführlich dargestellt, dass es, wenn man nach der integrierten Verkehrsplanung fragt, Argumente geben mag, die mich eine andere Position einnehmen lassen. Als ich den Zwischenbericht der Enquetekommission "Zukunft der Mobilität" gelesen habe, habe ich am Anfang zu den Vorschlägen darin gesagt: So ein Quatsch.

Dann habe ich mich intensiver damit beschäftigt und mit allen möglichen Leuten diskutiert. Ich muss zur Kenntnis nehmen, dass jedenfalls die Mehrheit derjenigen, die politisch diskutieren, über alle Parteigrenzen hinweg mir entgegenhält: Wenn man eine integrierte Verkehrsplanung sinnvoll betreiben will, spricht doch manches dafür, die Regionalräte mit der

Frage der Planfeststellung, Linienbestimmung zu beauftragen. Da ich niemand bin, der selbst dann, wenn alle anderen sagen, ich habe Unrecht, sagt, ich bleibe dabei, bin ich bereit, darüber nachzudenken. So war mein Beitrag gemeint.

Wenn man das so will, bin ich sicher, dass es ein Modell geben kann, das funktioniert, unter der Voraussetzung, dass man die Rollen der jeweiligen Seite genau beschreibt.

Ferdinand Esser (Landschaftsverband Rheinland): Ich will bestätigen, was mein Kollege Schäfer gesagt hat: Eine Trennung ist eindeutig möglich. Sie war von uns nicht gewünscht, aber sie ist möglich.

Ich möchte aber noch kurz auf die Frage der Vorsitzenden eingehen, warum die Tarife im kommunalen Bereich günstiger sind als im Land. Dies ist für meine Begriffe nicht richtig beantwortet worden. Der Landschaftsverband Rheinland ist schon immer Teil der Tarifvertragsparteien der Kommunen. Wir haben also keine eigene Tarifhoheit, sondern wir sind an das angeschlossen, was insgesamt für die Gemeinden und Gemeindeverbände ausgehandelt wird.

Man muss aber bei den unterschiedlichen Tarifen auch die Struktur der Arbeitnehmer sehen. Bund und Land - da gibt es übrigens auch Unterschiede - haben weit überwiegend Beamte, während der kommunale Bereich weit überwiegend Angestellte und Arbeiter hat und gerade bei den Gemeinden und bei den Landschaftsverbänden sehr viele im Arbeitsverhältnis sind. Daher rührt ein Teil der unterschiedlichen Tarife, die sich im Laufe der Zeit so entwickelt haben.

Das, was die Landschaftsverbände und insbesondere der Landschaftsverband Rheinland in die Diskussion eingebracht hatten, wo die Differenzen liegen, nämlich bei den Straßenwärtern, ist der Bereich unserer Arbeiter. Sie haben diese hohen Defizite, wenn sie in die Tarifabschlüsse des Landes überwechseln würden. Das ist einfach die Erklärung dafür. Es ist also kein Sonderweg des Landschaftsverbandes Rheinland oder der Landschaftsverbände, sondern Teil einer Tarifentwicklung in diesem Lande aufgrund unterschiedlicher Strukturen.

Karl Hillsemer (ÖTV): Ich will auf den Punkt der Tarifverhandlungen zwischen der ÖTV und der DAG mit dem Finanzminister unter Anwesenheit der zuständigen TdL-Vertreter eingehen. Für den Fall der so genannten Verstaatlichung der Straßenbauverwaltung der beiden Landschaftsverbände ist am 22. Dezember eine Vereinbarung, die den Besitzstand, der bisher bei den Landschaftsverbänden beschäftigten Kolleginnen und Kollegen festschreibt, getroffen und auch von den zuständigen ÖTV- und DAG-Kommissionen gebilligt worden.

Damit ist die Auffassung des KAV-Vertreters, dass hier ein Gesetzesvorrang festgeschrieben werden

muss, nach meiner Auffassung überholt. Ich finde es schon eigenartig, dass ein Vertreter des Verbandes, in dem beide Landschaftsverbände Mitglied sind, diese Auffassung hier vertritt.

ÖTV und DAG legen aber in diesem Zusammenhang erheblichen Wert darauf, dass erstens ÖTV und DAG immer gefordert haben, dass für den Fall des Übergangs von Beschäftigten der Straßenbauverwaltungen zum Land dies auf der Grundlage eines Tarifvertrages und nicht einer gesetzlichen Regelung erfolgen muss.

Zweitens: Die Tarifverhandlungen sind von ÖTV und DAG nur vorsorglich der Entscheidungen, die demnächst in diesem Hause zu fallen haben, geführt worden.

Drittens: Bei der Entscheidung, die in den nächsten Wochen von Ihnen hier im Hause getroffen werden muss, kann nicht ausgeschlossen werden, dass Beschäftigte der Landschaftsverbände in den Landesdienst überwechseln müssen. Deshalb dieser Tarifvertrag.

Daraus, dass diese Tarifverhandlungen geführt und auch der Vertrag abgeschlossen wurden, kann aber nicht geschlussfolgert werden, dass ÖTV und DAG ihre bekannte Position aufgegeben haben und sich nun für eine Verstaatlichung der Straßenbauverwaltung aussprechen werden.

Für die Verstaatlichung der Straßenbauverwaltung der Landschaftsverbände Westfalen-Lippe und Rheinland gibt es aus unserer Sicht keinerlei Notwendigkeiten. Dies gilt sowohl für die teilweise wie auch für die komplette Verstaatlichung der Straßenbauverwaltung. Die Straßenbauverwaltungen der Landschaftsverbände gehören anerkanntermaßen - der Vertreter der Bauindustrie hat dies heute auch schon gesagt - zu den effizientesten und wirtschaftlichsten in der Bundesrepublik. Die Aufzählung der verschiedensten Gutachten in diesem Zusammenhang will ich mir ersparen; es ist auch den meisten bekannt, wie diese ausgegangen sind.

Die Straßenbauverwaltung hat sich in den letzten Jahren aus eigenem Antrieb heraus grundlegend modernisiert und wirtschaftlich aufgestellt. Als Beispiele dafür sind schon aufgeführt worden: Schließungen von Neubauämtern und Meistereien, die Reduzierung von Referaten und Gruppen in den Hauptverwaltungen bzw. Bauämtern und, last but not least, eine wesentliche Hierarchieabflachung.

Diese Effizienz und Wirtschaftlichkeit hat die Straßenbauverwaltung als Bestandteil der kommunalen Familie erreicht. Dazu bedarf es nicht unbedingt eines Eigenbetriebes, wie er auch von einem Vorredner angeregt worden ist, denn Defizite sind nicht durch die Straßenbauverwaltung entstanden, sondern, wie hier auch bereits aufgeführt, durch andere Gründe.

Im Konsens mit den Beschäftigten und ihren Interessenvertretungen konnte in den letzten Jahren insgesamt ein Viertel der vorhandenen Stellen abgebaut

werden. Die hierdurch eingesparten Personalkosten belaufen sich auf real über 100 Millionen DM, und trotzdem hat die Qualität des Straßenbaus in Nordrhein-Westfalen in keinem Falle gelitten.

ÖTV, DAG und die Beschäftigten haben beispielsweise schon vor Jahren eine Modernisierung der Straßenbauverwaltung des LWL gefordert und auch entsprechende Vorschläge unterbreitet. Dieser Modernisierungsprozess ist auf der Grundlage verschiedenster externer Gutachten konsequent angegangen worden und befindet sich zurzeit im Umsetzungsprozess. ÖTV, DAG und auch die Gewerkschaften insgesamt sowie die Beschäftigten begleiten diesen Prozess positiv kritisch. Beispiele für diese Modernisierungen sind schon erwähnt worden, zum Beispiel SAP-Einführung, zeitnahe Anpassung der Organisation an die Entwicklung der übertragenen Aufgaben, Projektarbeit etc.

Es ist daher festzustellen: Die Landschaftsverbände sind ihrer Verantwortung für die ihnen vom Land übertragenen Aufgaben beim Straßenbau in vollem Umfange gerecht geworden. Dies wird auch durch viele Gutachten, den Bericht der interministeriellen Arbeitsgruppe aus 1977 und auch vom Verkehrsministerium unter seinem damaligen Minister Clement bestätigt. Dabei ist eine Übertragung der Aufgaben der Straßenbauverwaltung auf die staatliche Ebene und hier insbesondere auf die RPs immer als die schlechteste Lösung angesehen worden. Heute, 23 Jahre nach dem Bericht der interministeriellen Arbeitsgruppe, macht die Übertragung auf die staatliche Ebene noch weniger Sinn, nachdem sich der Modernisierungsprozess der Straßenbauverwaltung in der Endphase der Umsetzung befindet.

Die Straßenbauverwaltungen sind gerade wegen der kommunalen Trägerschaft, wie in den letzten Jahren auch bewiesen, in der Lage, den Herausforderungen des Wettbewerbs mit Sicherheit Stand zu halten. ÖTV und DAG lehnen daher die totale Verstaatlichung der Straßenbauverwaltungen sowie die meisten anderen in der Diskussion befindlichen neuen Organisationsmodelle ab.

In der jetzigen Organisationsform sind Planung, Bau und Unterhaltung in unterschiedlichstem Umfange eng miteinander verbunden. Die stärkste Verflechtung ist dabei im organisatorischen Bereich gegeben. Hier muss es eine permanente Abstimmung zwischen Planung, Baurecht, Ausführungsplanung und Bau aus den unterschiedlichsten Gründen geben. Beispiele dazu haben wir Ihnen schriftlich vorgelegt und sind auch heute vom Vertreter der Bauindustrie dargestellt worden. Deshalb sagen wir: Alle Teile des operativen Geschäftes - Planung, Bau, Unterhaltung - müssen auf jeden Fall zusammenbleiben. Strategische Entscheidungen könnten gegebenenfalls bei den Staatlichen Regionaldirektionen angesiedelt werden.

In der Diskussion sind auch Überlegungen, die Straßenbauverwaltung in Form eines Landesbetriebes, einer Landes- oder einer kommunalen Anstalt zu betreiben. Diese Organisationsform ist nicht automatisch

in der Lage, den Straßenbau besser, geschweige denn wirtschaftlicher durchzuführen, als dies heute der Fall ist. In einem Landesbetrieb oder einer Landesanstalt sehen wir ebenso wie bei der Überführung zum Land für die Straßenbauverwaltung keine Vorteile.

Etwas anders sieht es bei einer rein kommunalen eigenbetriebsähnlichen Organisationsform bei den Landschaftsverbänden bzw. den Nachfolge-Kommunalverbänden aus. Der Rechtsstand der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landschaftsverbände würde sich nicht ändern, die bestehenden, sich, wie bereits erwähnt, optimierenden Organisationsformen könnten beibehalten werden, und, was heute Morgen auch eine große Rolle gespielt hat, alle Finanzierungs- und Entschädigungsfragen würden sich nicht stellen. Des Weiteren wäre eine Kooperation mit den kommunalen Straßenbaulasträgern, Kreisen, Gemeinden und Städten, wesentlich leichter als bei einem Landesbetrieb oder einer Landesanstalt.

Weder durch die volle noch durch die teilweise Verstaatlichung der Straßenbauverwaltung wird es weitreichende Synergieeffekte gegenüber der kommunalen Lösung geben. Die beabsichtigte Verlagerung der Straßenbauverwaltung auf die Staatlichen Regionaldirektionen Köln und Münster kann gegenüber der jetzigen zweitgeteilten Organisationsform logischerweise auch keine Vorteile bringen.

Eine Trennung von Straßenbau und Straßenplanung, egal wie und egal wo organisiert, wird von uns ebenfalls entschieden abgelehnt. Die Begründung dafür ist heute schon an vielfacher Stelle gegeben worden. Eine derartige Trennung wäre in der Bundesrepublik einmalig. Das sagt bereits vieles über die Funktionalität dieser Lösung aus.

Allerdings gibt es eine Organisationsform, bei der ÖTV und DAG kompromissfähig wären. Eine Eigenbetriebslösung unter dem Dach der zukünftigen Kommunalverbände könnte, wenn die komplette Entwurfsarbeit bei den Eigenbetrieben bleibt, die Zustimmung der Gewerkschaften finden. In diesem Punkt stimmen wir auch mit dem Städtetag und Landkreistag überein.

Das Fazit unserer Stellungnahme und meiner Ausführungen ist: Verwaltungsmodernisierung kann nicht bedeuten, eine gute, kommunal organisierte, zukunftsorientierte Straßenbauverwaltung aufzugeben und in eine neue Organisationsformen im staatlichen Bereich, ohne dass es dafür einen einzigen wichtigen Grund gibt oder es zu einer Verbesserung der Leistungen kommt, zu überführen. Im Gegenteil: Auf das Land kommen, wie bereits hier mehrfach dargestellt, Kosten in Milliardenhöhen zu, ohne dass es eine Verbesserung der Straßenbauverwaltung gibt. Ein Ziel der Verwaltungsmodernisierung, nämlich die Stärkung der kommunalen Ebene, würde mit einer Verstaatlichung konterkariert.

Kosteneinsparungen wird es durch die Verstaatlichung der Straßenbauverwaltung aus unserer Sicht und Überzeugung nicht geben, aber laufende Mehrkosten in

mehrstelliger Millionenhöhe durch die Übernahme von 7500 Beschäftigten, durch den Ausgleich der Unterdeckung und der Overheadkosten. Die Unterdeckung, echt gerechnet, betrug in 1998 306 Millionen DM und in 1999 310 Millionen DM. Dies sind nicht Mittel, die die kommunale Ebene aufgrund ihrer Straßenbauverwaltung oder aufgrund ihrer Art hat aufbringen müssen, sondern dies sind Mittel, die ihr das Land für die Straßenunterhaltung vorenthalten hat.

Wir sind sicher, meine Damen und Herren Abgeordneten, dass Sie unsere Argumente sorgfältig abwägen werden, und hoffen, dass unsere Argumente bei Ihnen den Ausschlag für die Entscheidung zum Verbleib der Straßenbauverwaltung bei den Kommunalverbänden oder den Landschaftsverbänden geben werden.

Ralf Eisenhöfer (KOMBA Gewerkschaft): Ich spreche gleichzeitig für den Deutschen Beamtenbund und darf auch den BTB einbeziehen. Kollege Nottebrock hat gestern auch darauf hingewiesen, dass wir versuchen, uns zu konzentrieren und kurz zu fassen. Deshalb sind die Redebeiträge natürlich abgestimmt. Ich habe als verantwortlicher Kommunalgewerkschafter diesen Part nun übernommen, wofür ich recht dankbar bin, auch für eine spezielle Einladung.

Die Verstaatlichung des kommunalen Straßenbaus in Nordrhein-Westfalen wird in erster Linie damit begründet, dass dies in allen Bundesländern ebenso sei. Der Fakt stimmt natürlich, aber ich messe diese Aussage an dem Ziel der Verwaltungsmodernisierung, und da bedeutet dies für mich nicht zwangsläufig, dass es damit sinnvoller würde für Nordrhein-Westfalen, mit einer, wie ich glaube, unvergleichbaren Straßendichte, Straßenstruktur und -qualität. Es bedeutet auch nicht, dass es damit effektiver und effizienter wird, um immer wieder die Ziele in Erinnerung zu rufen, dass es damit bürgerfreundlicher wird, dass es damit kostengünstiger wird und dass es damit transparenter und organisationsoptimiert würde.

Der Gesetzentwurf unterstellt dies einfach aus meiner Sicht durch Sand-in-die-Augen-Streumanier mit dem Hinweis auf andere Länder. Ich halte es auch nicht für weiterführend, wenn an Sachverständige die Frage gestellt wird - das ist aus dem umfangreichen Fragenkatalog teilweise herauslesbar -: Geht das oder geht das nicht? Das ist nicht die Frage. Sicher geht das, wenn man es politisch will. Solange der Gesetzgeber aber nicht sagt, was besser wird, wie es gehen soll und welche Folgen, insbesondere Folgekosten dies hat, können wir einer solchen Absicht nicht zustimmen. Der Versuch von Antworten zu diesen Fragen in der Gesetzesbegründung reicht meines Erachtens nicht, um eine solch weitgehende Organisationsentscheidung zu treffen.

Der Hinweis auf andere Länder ist auch deshalb im Kontext dieses Gesetzentwurfes nicht ganz hinreichend, weil er inkonsequent ist, denn man hat in anderen Ländern positive Bereiche in der Rechts-, in der

Verwaltungs- und in der Organisationsanpassung natürlich nicht mit in die Überlegungen zu diesem Gesetzentwurf einbezogen. Da hilft ein Blick über den Zaun in anderen Fragen vielleicht auch einmal.

Fazit: Unser nordrhein-westfälisches System hat sich bewährt, ist gut und wird nach unserer Auffassung durch den Gesetzentwurf nicht optimiert. Wo Schwachstellen an Schnittstellen zwischen kommunaler und staatlicher Kompetenz und Abwicklung erkennbar sind, müssen diese beseitigt werden. Das ist unsere Auffassung. Deshalb können wir uns mit dem in der Diskussion befindlichen Trennmodell anfreunden, auch wenn es den Übergang kommunalen Personals in den Landesdienst mit anderen Rahmenbedingungen, wie wir gehört haben, bedeutet. Dabei hätte ich jedoch die Bitte an die, die sich darüber unterhalten, bei der Definition dieser Schwachstellen und Schnittstellen und der Begrifflichkeit Planung sich des intensiven Dialogs zwischen den Beteiligten zu bedienen, den RPs und den Landschaftsverbänden. Hier scheint im politischen Umgang mit dieser Abgrenzung von Planung und Trennmodell manchmal noch eine etwas babylonische Sprachverwirrung zu herrschen. Mein Appell also an Sie, meine Damen und Herren Abgeordnete: Schütten Sie das Kinde nicht mit dem Bade aus. Ich würde meinen: Waschen reicht. Streichen Sie Artikel 3 und seine Folgewirkungen aus dem Gesetzentwurf.

Zu der Frage, ob das eventuell weiterhin kommunale operative Geschäft optimiert werden kann, sagen wir als Kommunalgewerkschaft mit vielfältigen Erfahrungen bei der Verwaltungsmodernisierung unserer Kommunen: im Prinzip immer. Will heißen: Wir könnten uns eine Eigenbetriebslösung durchaus vorstellen, ohne dass ich diese hier als Interessenvertreter von Beschäftigten mit Gewalt fordern will.

Was ich dagegen allerdings fordern muss, ist, die bisherige Bezeichnung "Landschaftsverbände" beizubehalten. Eine Änderung macht keinen Sinn. Sie optimiert nichts, außer der Kostenhöhe fürs Türschilder-Auswechseln.

Noch zwei letzte Bemerkungen zu Artikel 3 und seinen Folgen: Die für die Beschäftigten der Landschaftsverbände gewichtigste Folge wäre sicherlich Artikel 28 mit der Personalüberleitung, der heute in anderem Zusammenhang eine Rolle gespielt hat. Ich kann mich mit dem Vortrag des Vertreters des Kommunalen Arbeitgeberverbandes, Herrn Langer, der zwar knapp und präzise, aber deshalb auch nicht richtiger war, so nicht einverstanden erklären. Vorredner haben mir die Kommentierung der Frage der Frau Vorsitzenden vorweggenommen, warum das mit den kommunalen Bezahlungssystemen anders ist als im Landesbereich. Das ist einfach zu erklären. Wenn es so aussieht, als wenn das die Schuld der beteiligten kommunalen Szene sei, dann muss ich das für alle Gewerkschaften mit Vehemenz zurückweisen.

Wir haben bereits die rechtlichen, tarifvertraglichen und finanziellen Folgen in allen unseren bisherigen

Stellungnahmen aufgezeigt. Sie wären für die Gewerkschaften und die ca. 7500 betroffenen Beschäftigten total unakzeptabel gewesen. Einer der vielen Prozessfehler des damaligen Regierungsentwurfs war: Man wusste gar nicht, wo die Glocken hängen in diesen Fragen. Als sie läuteten, wohl auch für die Politik, kam das Signal zu Tarifverhandlungen mit den Gewerkschaften. Das Damoklesschwert des Artikels 28 blieb dennoch im vorliegenden Gesetzentwurf quasi als Druckmittel enthalten. Die Tarifverhandlungen sind nunmehr abgeschlossen. Unsere Zustimmung zu den Vereinbarungen ist gestern erfolgt.

Nachdem - das muss ich mit Ernst sagen - aus politischen Kreisen in den letzten Tagen - das macht leider die wohl eigentliche Motivation dieser Verstaatlichungsdiskussion aus - der für die Verhandlungen zuständige Finanzminister, Herr Schleußer, falsch - ich betone: falsch - zitiert wird mit den Worten, es sei mit dem Straßenbau nach diesen Tarifverhandlungen alles klar, die Gewerkschaften hätten damit der Verstaatlichung zugestimmt, muss ich sagen - ich glaube, das ist auch durch den Redebeitrag meines ÖTV-Kollegen deutlich geworden -: So ist es eben genau nicht. Hier würde ich auch wieder bitten, den Sand für die Augen gar nicht erst streuen zu lassen.

Sie haben aus Druck und aus Zwang, aber zum Schutz für die Beschäftigten etwas Gutes getan, mit, wie wir meinen, gutem Ergebnis. Damit das klar ist und bleibt - mag es auch schizophren erscheinen -: Die KOMBA Gewerkschaft hofft, dass dieses Tarifergebnis nicht zum Tragen kommt - die Diskussion über die Hinweise von Herrn Langer erspare ich mir an dieser Stelle -, dass die Straßenbauverwaltung der Landschaftsverbände angesichts des enormen Widerstands und der bisher nicht widerlegten Sachargumente von vielen Seiten - mich bestätigt diese Anhörung heute auch darin - eben nicht verstaatlicht wird, 7000 Menschen damit nicht betroffen sind und der Tarifvertrag vielleicht nur noch ein Trennmodell-Auffangobjekt abfedern muss, was allerdings wesentlich weniger Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter betreffen würde.

Wir hoffen dies auch deshalb, damit sich das Parlament nicht über die finanziellen Auswirkungen des Tarifvertrages erschreckt, denn endlich sind bei diesem Geschäft einmal Zahlen offen gelegt worden, wenn auch natürlich nur teilweise. Herr Schäfer hat 25 bis 35 Millionen DM als Größenordnung allein für die Zusatzversorgung genannt, die seitens des Landes gezahlt werden müssten. Ich nenne sogar 35 Millionen DM, weil wir diese Zahl errechnet haben, und ihr ist in den Tarifverhandlungen vom Finanzminister nicht widersprochen worden. Von den 200 Millionen DM ist schon gesprochen worden. Allein über diese Kosten der Verstaatlichung müsste man nachdenken, besonders dann, wenn man 7000 neue Mitarbeiter in den Landesdienst bekäme, obwohl man eigentlich 22 000 Stellen beabsichtigt abzubauen.

Zweite und letzte Bemerkung, die den noch immer bei mir vorhandenen Frust meiner KOMBA Gewerkschaft

- ich denke, auch des Deutschen Beamtenbundes - zum Verfahren dieses Gesetzes dokumentieren soll und vielleicht deutlich macht, wie das mit dem Sand in den Augen für das Publikum im Moment immer noch aussieht: Da gibt es eine fertige oder fast fertige Kabinettsvorlage für die - man höre - 13. Legislaturperiode. Ich darf mir nur zwei Zitate daraus erlauben:

“Integrierung des Straßenwesens

Die Integration der Straßenbauverwaltung in die Staatlichen Regionaldirektionen Köln und Münster wirft eine Reihe von Fragen und Problemen auf.”

Dann werden eine Reihe von Fragen und Problemen aufgelistet. Jetzt könnte man sagen: Darüber diskutieren wir doch gerade gemeinsam. Nein, es heißt dann:

“Dieser Klärungsprozess”

- er wird noch viel Schweiß erfordern -

“kann unmittelbar im Anschluss an die abschließende Entscheidung des Gesetzgebers eingeleitet werden.”

Man beachte die zeitliche Reihenfolge von guten Dingen.

Das Gleiche gilt übrigens für die vielen noch zu treffenden fachlichen Entscheidungen bei der Personal-, Haushaltswirtschaft und der Organisation, wenn man es denn so täte.

“Auch diese Fragen können nach der abschließenden Entscheidung angegangen werden und bis in das Jahr 2000/2001 gegebenenfalls zu Ende geführt werden.”

Das macht für mich erneut deutlich, dass Ihnen die Landesregierung, meine Damen und Herren Abgeordnete, in Bezug auf die Straßenbauverwaltung einen Gesetzentwurf vorgelegt hat nach dem Motto: Der wahre Held erschreckt erst nach der Tat.

(Winfried Schittges [CDU]: Sehr gut!)

Ich hoffe nicht, dass dieses Parlament in dieser Frage diesen Helden spielen will. Dann zitiere ich lieber eine andere Weisheit der Dakota-Indianer. Beherrigen Sie mein persönliches Fazit nach der bisherigen Expertenanhörung, das zugleich ein Appell ist: Wenn du entdeckst, dass du ein totes Pferd reitest, steige lieber vorher ab.

(Beifall bei der CDU)

Siegfried Damm (Verband Deutscher Straßenwärtter): Wir sind Berufsverband und Fachgewerkschaft und sind an der Gestaltung der Tarif- und Arbeitsbedingungen in den Tarifverhandlungen unmittelbar beteiligt. So haben wir auch mit am Tisch gesessen, als mit dem Finanzministerium die Überleitung für den Fall verhandelt wurde, dass die Straßenbauverwaltung verstaatlicht wird und meine Kolleginnen und Kollegen künftig unter das Tarifrecht der Länder fallen.

Was die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landschaftsverbände von den Verstaatlichungsplänen halten, wurde mehrfach in Demonstrationen sichtbar. An dieser Auffassung hat sich nichts geändert. Dabei geht es uns in erster Linie natürlich um die Erhaltung der Tarif- und Arbeitsbedingungen, aber wir sehen auch die Fehlentwicklungen, die die Struktur der öffentlichen Verwaltung in Nordrhein-Westfalen betreffen. Die Landschaftsverbände blicken auf eine mehr als einhundertjährige Geschichte zurück, und auch wir sind dafür, alte Zöpfe abzuschneiden, wenn sie nicht mehr in die Zeit passen. Anders ist dies bei den Landschaftsverbänden. Dass diese die eigene Aufgabenerfüllung positiv bewerten, ist verständlich. Es gibt aber genügend Belege dafür, auch und gerade aus letzter Zeit, dass selbst die Landesregierung in den beteiligten Fachministerien die Arbeit der Landschaftsverbände überaus positiv sieht. Umso unverständlicher ist es, dass zunächst die Absicht bestand, die Landschaftsverbände aufzulösen. Dieser Widerspruch ist übrigens bisher unbeantwortet.

Die Verstaatlichung der Aufgaben der Landschaftsverbände führt aber auch zu einer Schwächung der kommunalen Ebene, die insbesondere in Nordrhein-Westfalen eine lange Tradition hat. Auch hier steht die Landesregierung nach unserer Auffassung im Widerspruch zu ihren Aussagen, wonach die kommunale Ebene, die eine besondere Bürgernähe bewirkt, gestärkt werden soll. Ich selbst bin in der Straßenverkehrsverwaltung des Landes Hessen tätig, kann mir also ein Urteil, auch weil ich den bundesweiten Überblick habe, über die Aufgabenerfüllung im Rheinland und in Westfalen-Lippe erlauben. Zahlreiche Entwicklungen an Rhein und Ruhr fanden auch in anderen Bundesländern Berücksichtigung. Das ist ein weiterer Beleg dafür, dass die Landschaftsverbände nach erfolgter Aufgabenkritik die Einsichten auch in die Tat umgesetzt haben und als Vorreiter die Aufmerksamkeit in anderen Bereichen gefunden haben. Höhere Effektivität und Effizienz haben die Straßenbauverwaltungen in Nordrhein-Westfalen längst nachgewiesen.

Ein besonderes Kapitel ist die Personalüberleitung. Es ist zu begrüßen, dass der Finanzminister dieses Landes in Tarifverhandlungen Regelungen zugestimmt hat, die auch unsere Billigung finden. Wir haben uns aber zu den Überleitungsregelungen nur für den Fall bereit erklärt, dass die Verstaatlichung gegen die bekannten Widerstände durchgeführt wird. Es hat sich in den Tarifverhandlungen - die Zahlen sind eben ein-drucksvoll genannt worden - gezeigt, dass es durch die Personalüberleitung zu nahezu unvermeidbaren Mehrbelastungen für das Land kommt. Alleine die Ablösung der Zusatzversorgung gegenüber den kommunalen Zusatzversorgungsträgern wird viele Millionen D-Mark kosten. Im Finanzministerium liegen sicher die genauen entsprechenden Zahlen vor. Das alles wäre entbehrlich, wenn man die bewährte Struktur und die Aufgabenerfüllung der Straßenbauverwaltungen in den Landschaftsverbänden so belassen würde, wie sie heu-

te ist.

Erlauben Sie mir abschließend den Hinweis auf einen Lösungsansatz, den vermutlich viele Beteiligten mittragen und der heute schon mehrfach angesprochen worden ist. Es geht um das so genannte Trennmodell, das in den schriftlichen Stellungnahmen auch ausführlich erläutert ist. Im Ergebnis würde es dazu führen, dass der operative Straßenbau, also insbesondere die Straßenunterhaltung, bei den Landschaftsverbänden verbleibt. Bei dieser Überlegung wird davon ausgegangen, dass die Auflösung der Landschaftsverbände nicht mehr beabsichtigt ist und die Aufgabenerfüllung im weitesten Sinne in der kommunalen Familie erfolgt.

Wenn sich das Hohe Haus diesem Vorschlag anschließt, liegt es aber auch nahe, die Bezeichnung für die beiden Kommunalverbände in Nordrhein-Westfalen eben nicht zu ändern. Wer sich etwas in der Historie auskennt, wird ahnen, wie schwierig es war, gerade in den Fünfzigerjahren in der Nachfolge der damaligen Provinzialverwaltung eine neue Bezeichnung für die beiden Kommunalverbände im Rheinland und in Westfalen-Lippe durchzusetzen. Die Bezeichnung "Landschaftsverbände" ist nach mehr als 40 Jahren bei den Bürgerinnen und Bürgern als Markenzeichen angekommen. Mit dieser Bezeichnung wird die Vorstellung von einer Dienstleistungsverwaltung verbunden, die von den Aufgaben im Gesundheits- und Sozialwesen über die Aufgaben in der Straßenverwaltung bis hin zu umfangreichen Zuständigkeiten im kulturellen Bereich reicht.

Gerade die Straßenwärter, für die ich hier spreche, sind als Aushängeschilder auf den Straßen und Autobahnen in Nordrhein-Westfalen geradezu dafür prädestiniert und zuständig, dieses Bild auch nach außen hin darzustellen. Wenn jetzt darauf bestanden wird, die Bezeichnung erneut zu verändern, halten wir dies angesichts der Entwicklung in den letzten Monaten wirklich für entbehrlich. Der veränderte Aufgabenzuschnitt rechtfertigt nicht die Namensänderung, die für den Fall verständlich gewesen wäre, dass die Landschaftsverbände aufgelöst würden und eine Nachfolgeorganisation zu benennen wäre. Meinen Kolleginnen und Kollegen ist die Bezeichnung "Landschaftsverband" lieb geworden. Sie identifizieren sich mit dem Dienstleistungsunternehmen unter dieser Bezeichnung. Deshalb richte ich auch den Appell an Sie, die Bezeichnung nicht aus Gründen eines Prinzips zu ändern, sondern sie beizubehalten und damit auch die öffentlichen Kassen von den erheblichen Umstellungskosten zu entlasten. Auch das wäre ein Signal für kostenbewusstes Verhalten, das die Bürgerinnen und Bürger erwarten.

Unseren vielen Mitglieder in Nordrhein-Westfalen möchten wir gerne nach Abschluss der Verhandlungen berichten, dass Landesregierung und Landtag einen vernünftigen Schritt in Richtung Verwaltungsmodernisierung getan haben, der Zustimmung und Unterstützung verdient. Was wir uns darunter vorstellen, habe

ich Ihnen vorgetragen.

Dr. Jörg Plischka (Gesellschaft für Beratung und Management im Bauwesen mbH): In der Kürze der Zeit möchte ich auf vier wesentliche Fragestellungen eingehen. Erstens: Was bedeutet eigentlich Planung, Bau und Unterhaltung von Straßen? Wo sind eindeutige Trennungen möglich? Beim Bearbeiten des Fragenkataloges konnte ich mich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Begriffe "Planung", "Bau" und "Unterhaltung" inhaltlich nicht eindeutig geklärt sind. Es wird zum einen von der Straßenplanung bestehend aus Linienbestimmung, Entwurf, Planfeststellung und zum anderen von Straßenbau und Straßenunterhaltung als operativer Aufgabe gesprochen. Sowohl die Planung als auch der Bau sowie die Unterhaltung von Straßen sind aus unserer Sicht operative Aufgaben. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Definition der Planungsphase zu legen. Das Ende der Planung einer Straße ist schwer zu bestimmen, bestimmt aber nicht zum Zeitpunkt der Erlangung des Baurechts erreicht, wie es zum Teil in den Trennmodellen vorgestellt wird.

Die Planung wird in der bauvorbereitenden Phase weiter detailliert und während des eigentlichen Bauprozesses fortgeführt und aktualisiert. Es wurde schon angesprochen: Die Planung einer Straße ist ein Prozess, der vielleicht mit der Verkehrsfreigabe als abgeschlossen angesehen werden kann. Die Planung einer Straße ist somit nicht als ein in sich abgeschlossenes Paket anzusehen, das nach Fertigstellung an einen Adressaten, zum Beispiel eine andere Abteilung oder gar eine andere Verwaltung, die für den Bau der Straße dann zuständig ist, endgültig weitergeleitet werden kann.

Diesen Planungsprozess darf man sich ebenso nicht als eine Art Staffellauf vorstellen, bei dem in einzelnen Sachgebieten unabhängig voneinander Teilergebnisse erarbeitet werden und zur weiteren Bearbeitung in ein anderes Sachgebiet weitergegeben werden können. Innerhalb der einzelnen Planungsphasen und planungsphasenübergreifend muss teamorientiert und integrativ gearbeitet werden. Was ich mit "integrativ arbeiten" meine, möchte ich an einem Beispiel kurz erläutern. Bei größeren Maßnahmen ist eine formelle Linienbestimmung notwendig. Dabei handelt es sich aber nicht nur um einen formellen Akt. Vielmehr sind zur formellen Linienbestimmung schon intensive straßenbauspezifische Planungsleistungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie zu erbringen. Genannt sei hier nur die Erarbeitung von Varianten in Lage- und Höhenplänen unter Berücksichtigung des Grundwasserschutzes.

Fachplanerische Versäumnisse, die in dieser frühen Phase auftreten, sind kaum - wenn, dann nur mit enormem Zeit- und Kostenaufwand - in späteren Projektphasen wieder zu beheben. Aus diesem Grunde ist es zwangsläufig notwendig, schon in der frühen Phase der Linienfindung die Fachingenieure und -ingenieurinnen einzubinden, die später den eigentlichen Ent-

wurf bearbeiten werden. Ich kenne keinen Ingenieur und keine Ingenieurin mehr in der Straßenbauverwaltung, die sich einzig und allein mit der Linienfindung beschäftigt. Je früher die Fachleute in die Projekte eingebunden werden, desto besser ist das zu erwartende Planungsergebnis. Eine organisatorische Trennung der Planung in die Phasen Linienbestimmung einerseits und Entwurf und Planfeststellung andererseits bei gleichzeitiger Zuordnung zu unterschiedlichen Verwaltungseinheiten ist somit nicht empfehlenswert und eigentlich nicht möglich.

Aus den bisher gemachten Ausführungen dürfte ebenfalls ersichtlich sein, dass eine Zuordnung der Aufgaben Planung und Bau zu unterschiedlichen Verwaltungseinheiten nicht empfehlenswert ist. Bezüglich der vielfältigen personellen und inhaltlichen Verflechtungen verweise ich in diesem Zusammenhang auf die Ihnen schriftlich vorliegenden Ausführungen.

Eine Trennung zwischen den operativen Aufgabenblöcken Planung und Bau einerseits und Unterhaltung andererseits ist ebenso als nicht sinnvoll einzustufen, da die wirtschaftliche Unterhaltung einer Straße wesentlich von der Planung dieser Straße beeinflusst wird. Sollten die jeweiligen Verantwortungen in unterschiedlichen Organisationseinheiten verankert sein, werden bisher vorhandene Synergien verloren gehen.

Zweite Fragestellung: Wo liegt aus unserer Sicht die eigentliche Verantwortung des Landes? In der Begründung zu Artikel 3 § 1 heißt es:

“Für die Landesstraßen erhält es”

- gemeint ist das Land -

“erstmal die unmittelbare Verantwortung für die schon bisher von ihm finanzierten Aufgaben.”

Und weiter im Sinne einer Begründung für das eben Zitierte:

“Im Sinne von mehr Transparenz tritt an die Stelle des bisherigen Nebeneinanders der Landschaftsverbände und der Bezirksregierungen eine einheitliche Zuständigkeit der Staatlichen Regionaldirektionen im Bereich der regionalen Verkehrsinfrastruktur.”

Diese Einschätzung in der Begründung kann nicht geteilt werden, da die Begründung eigentlich den folgenden Wortlaut haben müsste:

“An die Stelle des bisherigen Nebeneinanders der Landschaftsverbände und der Bezirksregierungen tritt das Nebeneinander der Staatlichen Regionaldirektionen in Münster bzw. Köln und der übrigen Staatlichen Regionaldirektionen im Bereich der regionalen Verkehrsinfrastruktur.”

Mit anderen Worten: Die Organisationsform bleibt bis auf die Namensänderung "Landschaftsverbände" in "Staatliche Regionaldirektionen in Münster bzw. Köln" gleich. Wie dadurch mehr Transparenz erzeugt und eine einheitliche Zuständigkeit erreicht werden soll, ist nicht nachvollziehbar.

In der Begründung heißt es weiter:

“Durch die Vernetzung der Straßenbauplanung mit anderen bei den Staatlichen Regionaldirektionen wahrgenommenen staatlichen Aufgaben wie Gebietsentwicklungsplanung, Landschafts-, Natur- und Gewässerschutz entstehen Synergieeffekte.”

Im Zusammenhang mit der Tatsache, dass staatliche Aufgaben miteinander vernetzt werden sollen, ist zumindest nicht zwangsläufig von daraus resultierenden Synergieeffekten auszugehen. Synergien können aus unserer Sicht nur dann entstehen und ausgenutzt werden, wenn effiziente Substrukturen im Bereich der Kommunikation und Information aufgebaut werden. Unsere Erfahrungen haben gezeigt: Je größer eine streng hierarchisch aufgebaute Organisation ist - Stichwort "Mammutbehörde" -, desto schwieriger wird es sein, abteilungsübergreifende Synergien zu erzielen.

Die Interpretation dieses Begründungstextes ist sicherlich als provokativ zu bezeichnen, aber was ist an der bisherigen Situation eigentlich so störend? Die Landesregierung besitzt die strategische Entscheidungskompetenz über die Linie einer Straße und die strategische Planungskompetenz bezüglich der Bedarfsplanabstimmung. Mit der vorgesehenen Zuweisung der Kompetenz bezüglich Planfeststellungsbeschluss werden von der Landesregierung alle Aufgaben wahrgenommen, die durch einen strategischen Bauherrn wahrzunehmen sind. Mir fällt kein Argument ein, das die Übernahme der operativen Bauherrnaufgaben und der Aufgaben im Rahmen der Planung, des Baus und der Unterhaltung von Straßen durch eine staatliche Verwaltung sachlich begründet und die Verantwortung der Landesregierung stärkt.

Die dritte Fragestellung: Wo liegen die Vorteile einer kommunalen Einbindung?

Wie Sie sicherlich alle wissen, legen die Landschaftsverbände bisher der Landesregierung einen Vorschlag zur Bedarfsplanung zur Entscheidung vor. Diesem Vorschlag liegen alle notwendigen und sinnvollen Abstimmungsprozesse auf der Ebene der Bauamtskommissionen und der Fachausschüsse der Landschaftsverbände auf kommunaler Ebene zugrunde. Somit werden die Interessen der Kommunen bestmöglich berücksichtigt, und es wird eine hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung erreicht.

Hinsichtlich der neu einzurichtenden Regionalräte ist festzustellen, dass diese - durchaus denkbar - zukünftig die Belange der strategischen Straßenplanung in einem weiteren Abstimmungsprozess vertreten könnten.

Die letzte Fragestellung, zu der ich hier etwas sagen möchte: Auf welchem Entwicklungsstand hin zu einer modernen, wirtschaftlich orientierten Verwaltung befindet sich die Straßenbauverwaltung der Landschaftsverbände? Unser Unternehmen war in den Jahren 1992 bis 1999 für die Straßenbauverwaltung im Bereich Projektmanagement des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe tätig. Seit 1992 wurden und werden

durch erhebliche Eigenleistungen der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Straßenbauverwaltung unter Beteiligung Externer projektbezogene und betriebswirtschaftliche Managementinstrumente auf die Belange der Straßenbauverwaltung angepasst und eingeführt.

Im Einzelnen, aber keineswegs abschließend sind folgende Ergebnisse zu nennen: eindeutige Aufgabenzuweisung; Zuordnung der operativen Aufgaben zu den Ämtern; Konzentration der strategischen Planung und der Qualitätssicherung bei den Hauptverwaltungen; Einführung von Projektmanagementmethoden und von Teamarbeit. Durch die Einführung von Projektmanagementmethoden und von Teamarbeit findet ein intensiver Umdenkungsprozess mit dem Ziel einer ergebnis- und prozessorientierten Bearbeitung der Aufgaben statt, es ist eine neue Denkungsart weg vom Eingangskorbchen, Ausgangskorbchen.

Seit 1997 wird der Auf- und Ausbau der Kosten- und Leistungsrechnung mit dem Ziel einer ergebnisorientierten Steuerung durch ein flächendeckendes Kontraktmanagement intensiv betrieben. Aufbauend auf das im Rahmen des Projektes "Einführung von Projektmanagementmethoden" eingeführte Aufwandserschaffungssystem wurde im ersten Schritt die Ist-Kostenrechnung mit den Systemen Kostenartenrechnung, Kostenstellenrechnung und Kostenträgerrechnung realisiert und eingeführt. Zurzeit erfolgt die Realisierung und Einführung einer Planungsrechnung bei gleichzeitiger Budgetierung von Projekten.

All dies sind Punkte, die in diesem Jahren entwickelt wurden und eine Vorreiterrolle auch für andere Bundesländer - es wurde gerade angesprochen - spielen. Andere Bundesländer fragen nach, wie der Landschaftsverband das gemacht hat.

Meine Damen und Herren, die bereits eingeführten bzw. noch einzuführenden Instrumente des Projektmanagements und der Kosten- und Leistungsrechnung und die ebenfalls eingeführte Bearbeitung der Projekte durch Projektteams entsprechen mit gewissen Einschränkungen dem neuesten Stand des Projektmanagements und der betriebswirtschaftlichen Führung von Wirtschaftsunternehmen. Eine organisatorische Verselbständigung des operativen Straßenbaus zum Beispiel zu einem Landesbetrieb oder zu einer kommunalen Anstalt würde im Wesentlichen nur das Austauschen des Namensschildes bedeuten. Die Projektmanagementinstrumente und die betriebswirtschaftlichen Managementinstrumente blieben dieselben.

In vielen Stellungnahmen, Pressemitteilungen, Funk- und Fernsehberichten wurde aus meiner Sicht der Eindruck vermittelt, die Straßenbauverwaltung sei eine sanierungsbedürftige, nicht mehr zeitgemäß arbeitende Institution. In den fast acht Jahren, in denen wir für die Straßenbauverwaltung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe gearbeitet haben, ist diese Verwaltung, deren fachliches Know-how - davon gehe ich aus - sicherlich unbestritten ist, auf dem Weg zu einer betriebswirtschaftlich und nach den neuesten Arbeitsmethoden arbeitenden modernen Verwaltung sehr weit

fortgeschritten. Die Notwendigkeit, alte Strukturen aufzubrechen und einen neuen Weg einzuschlagen, wurde vom Personal, den zu beteiligenden Gremien und den Entscheidungsträgern erkannt und konsequent verfolgt. Ich kann nur hoffen, dass es keine Rückschritte gibt.

Dr. Hans-Josef Kayser (Deutsche Straßenliga): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Wenn der Landtag einer Behörde den Auftrag gibt, die Straßenbauten des überörtlichen Netzes zu betreuen, dann heißt das für mich - darin stimme ich mit dem Vorredner überein -, dass der Entwurf, der Bau und die Unterhaltung dazugehören, wenn dies effizient getan wird. Ich betone hier noch einmal, dass es sich nicht nur um die Landstraßen handelt, die gesetzgeberisch im Landtag behandelt werden, sondern auch um die Bundesfernstraßen, die ja vom Bund dem Land und vom Land in die Betreuung der Landschaftsverbände gegeben worden sind.

Wenn ich mir nun vorstelle, dass Entwurf, Bau und Unterhaltung in diesen Händen liegen, muss man hinzufügen, dass auch die Vorbereitung, mindestens die Vorbereitung der Festsetzung der Linienführung, der Linienbestimmung, und auch die Vorbereitung der Planfeststellung, dazugehören. Wenn ich mir aber weiter vorstelle, dass dies in fünf Bezirksregierungen - wie sie zurzeit noch heißen - geschehen soll, die dann vielleicht, wie in Köln, über drei Bauämter als Partner verfügen, dann ist dies meines Erachtens zu weit zersplittert; denn die Aufgabe vom Entwurf bis zur Unterhaltung liegt bei den örtlichen Bauämtern. Im Landschaftsverband Rheinland sind es meines Wissens noch zehn.

Es gehört aber auch dazu, dass diese Dienststelle für die Vorbereitung der Ausbaupläne des Landes wie auch des Bundes gehört wird. Denn, wie eben mein Vorredner schon sagte, die Linienführung, die allen Ausbauplänen zugrunde liegt, muss ingenieurtechnisch sorgfältig bearbeitet werden. Ich sage das nach einer 30-jährigen Tätigkeit innerhalb der Straßenbauverwaltung, und zwar eine Zeit lang als Abteilungsleiter Bau beim Landschaftsverband Rheinland und später als Abteilungsleiter im Ministerium, sodass ich also auf beiden Seiten etwas Emotionales empfinde.

Wenn ich mir die Formulierung des Trennungsmodells ansehe, dann bedeutet das umgesetzt: Die Linienführung selbst muss vom Landesstraßenbauamt entworfen werden, bevor sie beantragt werden kann. Die Festsetzung beim Regierungspräsidenten erwartet eigentlich eine objektive Behörde - sie heißt dann Regionalbehörde -, die im Wesentlichen nur genehmigt und einen Festsetzungsakt vornimmt, aber keine Leistungsverwaltung ist.

Damit möchte ich wiederholen und nochmals betonen, dass eine Aufteilung auf fünf Bezirke eine Zersplitterung bedeutet, die eigentlich auch die Chancen der Personalführung und des Fachwissens, das sich auf-

baut, zunichte macht. Wer aber weiß, welche strengen Verfahren eine Planfeststellung und eine Linienbestimmung schon zu Beginn benötigen, weiß, dass eigentlich alle Dienststellen und alle Behörden, die heute in den Bezirksregierungen zusammengefasst sind, schon berücksichtigt worden sind, nämlich auf Stadt- und auf Kreisebene. Letztlich gibt es also auch hier kein aktives Tätigsein, sondern es wird nur die Genehmigung erteilt. Deshalb meine ich, dass für das Gebiet von Nordrhein-Westfalen allenfalls zwei Dienststellen damit beauftragt werden könnten.

Wir haben uns an diese Aufteilung auf zwei gewöhnt, weil wir der Meinung waren, eine einzige Dienststelle würde zu groß werden. Heute könnte man sich vielleicht noch eine Behörde vorstellen, obwohl damit der Regionalbezug verloren ginge.

So denke ich, dass man sich in Abwägung all der Argumente, die bisher pro und kontra vorgetragen worden sind, an der Frage vernünftiger Planung und Planungsbeiträge orientieren muss, nämlich vom Entwurf bis zur Generalplanung.

Gerd Wendzinski (Schutzgemeinschaft Deutscher Wald): Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren, verehrte Abgeordnete! Ich möchte kurz zu dem Trennmodell Stellung nehmen. Es sieht ja so aus, als ob das zarte Pflänzchen Trennmodell vielleicht zu einem breiten Konsens führen könnte. Deswegen will ich mit meinen Worten zurückhaltend sein und nicht unsere offizielle Stellungnahme wiederholen.

Das Trennmodell ist für uns als Umweltverband in keiner Weise ein Kompromiss, sondern dringend notwendig und geboten, weil nämlich zwei entscheidende Punkte zu beachten sind. Die Linienbestimmung und das Planfeststellungsverfahren sollte von denen unabhängig sein, die mit der Bauausführung und der Planungsaufstellung befasst sind.

Ich nenne ein Beispiel: Bei dem Streit, der zurzeit in Ostwestfalen um die A 30 vor sich geht, ist es ganz wichtig, dass eine unabhängige Behörde im Abstimmungsverfahren festlegt, welche Linie überhaupt genommen wird, ob ich also durch einen Wald, durch ein FFH-Gebiet oder durch eine Randzone eines Industriegeländes gehe. Wenn diese Linienbestimmung beim Regierungspräsidenten erfolgt, haben wir nach sorgfältiger Abwägung auch eine höhere Akzeptanz bei den Bürgern.

Das Zweite ist das Planfeststellungsverfahren, in dem alle Einsprüche von Verbänden, Kommunen und Bürgern abgewogen werden müssen. Wenn dieses von der Bauausführung eindeutig getrennt wird und wenn man in einem Abwägungsprozess zu einer Einigung kommt, wird das Ergebnis bei den betroffenen Bürgern und Kommunen eine höhere Akzeptanz finden. Deswegen ist dieses Trennmodell für uns eindeutig kein Kompromiss, den man erreicht, sondern eine Notwendigkeit, die schon vor mehreren Jahren disku-

tiert worden ist, aber damals leider keine Mehrheit gefunden hat.

Die Planung selbst sollte bei den Landschaftsverbänden bleiben. Zu den Kosten will ich hier nichts sagen, aber dort entstehen bekanntlich die Kosten. Der überwiegende Teil der Kosten von 400 Millionen oder 500 Millionen DM entsteht durch die Planung. Das war ja immer der Streit mit dem Land und mit dem Bund. Das Land hat sich in den letzten 15, 20 Jahren immer wieder in Etappen bewegt und etwas dazugelegt, etwas bezahlt, während die Finanzierung von Bonn einfach nicht gegeben war und man dort eine gewisse Härte spürte. Vielleicht führen die neuen Mehrheiten in Berlin jetzt auch dazu, dass der Bund im finanziellen Bereich zu seiner Verpflichtung steht.

Ein Drittes: Die Trennung von Linienbestimmungs- und Planfeststellungsbehörde einerseits und Neubau von Straßen einschließlich Unterhaltung durch die Landschaftsverbände andererseits führt zu mehr Objektivität und Akzeptanz für Neubaumaßnahmen bei den beteiligten Behörden und besonders bei den betroffenen Bürgern. Diese Lösung - das möchte ich unterstreichen - würde auch zu einer verbesserten Integration von Raum-, Siedlungs-, Umwelt- und Verkehrsplanung beim Regierungspräsidenten führen. Deswegen ist das in sich auch schlüssig.

Die Einbindung der Bezirksplanungsräte in das Linienbestimmungsverfahren und in die Planfeststellung würde die Akzeptanz in den Gemeinderäten erhöhen - vorausgesetzt, es bleiben weiterhin Politiker im Bezirksplanungsrat und nicht entsandte Beamte oder Vertreter von Verbänden, die dort deren Interessen vertreten. Es muss dazu kommen, dass die Politiker im Bezirksplanungsrat vor Ort zu dem stehen, was sie dort beschlossen haben. Wenn man sich zu einer bestimmten Planung durchgerungen hat, dann darf man sich auch nicht in den Eiffelturm eines Parlaments zurückziehen, sondern dann muss man auch draußen vor dem Bürger dazu stehen und dafür kämpfen und darf die Beamten des Landschaftsverbandes nicht allein lassen.

Ein Weiteres: Wenn Sie die Bezirksplanungsräte, sprich die Regionalräte, stärken wollen, wird das - sicherlich nicht jetzt, aber in mehreren Perioden - dazu führen, dass man die Regionalräte unmittelbar durch die Bevölkerung wählt und so zu einer unmittelbaren demokratischen Legitimation kommt. In anderen Ländern haben wir das schon. Ich glaube nicht, dass wir das in Nordrhein-Westfalen schnell verwirklichen können, aber das ist dann die endgültige Konsequenz.

Ein Letztes noch: Es ist immer davon gesprochen worden, wie das Parlament, also der Landtag, diesbezüglich einwirken kann, unabhängig von den Bauamtskommissionen, die eine sehr gute Arbeit im Interessenausgleich vor Ort leisten. Dazu ist schon im Zweiten Funktionalreformgesetz festgelegt worden, dass der Verkehrsminister ein fünfjähriges Bauprogramm - längerfristige Planung! - aufzustellen hat und dass Aufstellung und Fortschreibung im Benehmen mit

dem Verkehrsausschuss des Landtages erfolgen.

Um die Frage Benehmen oder Einvernehmen ist lange gerungen worden. Vielen wäre ein Einvernehmen lieber gewesen. Wir haben uns aber auf ein Benehmen geeinigt, damit der Landtag mit in dem verankert ist, was planerisch im Lande vollzogen wird.

Das Zweite war, dass die Baumaßnahmen, die einen Betrag von mehr als 5 Millionen DM erfordern, im Landesetat verankert werden sollten, damit die Parlamentarier bei der Beschlussfassung über den Haushalt - das hohe Recht des Parlaments - auch wissen, wo welche Dinge im kommenden Jahr gebaut und finanziert werden, um notfalls auch ihre Meinung oder ihren Einspruch kundzutun. Denn das Haushaltsrecht des Landtages ist ein hohes Recht. Es sollte stärker als das schon seit hundert Jahren bestehende hohe Recht des Parlaments anerkannt werden.

Schließlich noch etwas, bei dem ich etwas emotional bin. Herr Ministerpräsident Clement hat auf dem letzten Forum Westalentag zugegeben: Je weiter man von Düsseldorf entfernt ist, desto größer ist die Nähe der Bürger zu Berlin statt zu Düsseldorf, zum Rheinland. - Gerade für Westfalen bedeutet der Name "Landschaftsverband" eine emotionale Bindung. Wenn man diesen Namen wegnimmt - ich sage es jetzt nicht in Plattdeutsch, sondern in Deutsch -, heißt es: "Die in Düsseldorf wollen uns schon wieder etwas!" - "Die in Düsseldorf!" Der Landschaftsverband könnte alle Aufgaben behalten, aber wenn man den Namen wegnähme, wäre das Sprengsatz. Man muss auch die Empfindsamkeit, die Seele von Bürgern in den Landesteilen berücksichtigen. Wenn Europa zusammenwachsen soll, brauchen wir Regionen. Die Region ist aber niemals einheitlich Nordrhein-Westfalen. Die Region ist Eifel, ist Niederrhein, ist Westfalen, ist Lippe. Wenn man diese Empfindlichkeiten nicht berücksichtigt, gibt es unnötigerweise Schwierigkeiten.

Ich habe den Eindruck, unabhängig von den rechtlichen Schwierigkeiten in Bonn - aber da könnte ja die Koalition in Berlin jetzt helfen - sind die zwei zentralen Punkte KVR und Landschaftsverbände vom Eis, wenn man die Kompromisse in puncto KVR, die Herr Clement eingebracht hat, und das, was sich in puncto Trennmodell als Pflänzchen entwickelt, verwirklicht.

Ich kann nur bitten, die Empfindsamkeiten der Bürger in Nordrhein-Westfalen ernst zu nehmen. Es geht auch darum, die Bindung zum Parlament, zu Düsseldorf zu erhalten und nicht zu zerstören.

Vorsitzender Friedrich Hofmann (AKo): Meine Damen und Herren! Damit haben wir alle Sachverständigen zu diesem Komplex angehört. Ich darf nun die Fragerunde eröffnen.

Hans Krings (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Damm: Sie sind, wie Sie eingangs ausgeführt haben, Vorsitzender eines bundesweiten Verbandes. Sie ha-

ben insoweit den Straßenbau in allen Bundesländern im Blick und vertreten die Kolleginnen und Kollegen aller Bundesländer. In fast allen Bundesländern mit Ausnahme Nordrhein-Westfalens wird der Straßenbau staatlich geleitet. Sie haben sich aber sehr stark für die hiesige Organisationsform ausgesprochen. Woran können Sie die Vorzüge der kommunalen Aufgabenwahrnehmung festmachen? Können Sie Näheres dazu ausführen, worin die Vorzüge des Straßenbaus in kommunaler Hand im Unterschied zu allen anderen Bundesländern bestehen?

Außerdem habe ich eine Frage an Herrn Dr. Plischka: Sie haben festgestellt, dass das Trennmodell nicht möglich sei, da Planung und Bau immer integriert seien. Hier ist nun ein Trennmodell vorgeschlagen worden, welches vorsieht, dass die Entwurfsplanung nicht von der Bauausführung, sondern nur von der Linienbestimmung getrennt werden soll.

Trotzdem, die Integration von Planung und Bau gilt im Hochbau an sich als eine Fehlentwicklung. Ich denke an ein Projekt, das landesweit berühmt geworden ist: das Aachener Klinikum. Dort ist integriert geplant und gebaut worden. Es gilt bei allen Sachverständigen heute eigentlich als Grund der Verteuerung, dass während des Baus geplant wurde und dann die Wünsche kamen, sodass man hinterher nicht mehr genau wusste, was es kosten sollte.

Können Sie darlegen, inwiefern die Verhältnisse im Tiefbau anders gelagert sind als im Hochbau, sodass man Planung und Bau nicht trennen sollte?

Siegfried Damm (Verband Deutscher Straßenwärter): Herr Krings, Sie haben nach den Vorzügen der kommunalen Verwaltung im Vergleich mit anderen Bundesländern gefragt. Es gibt in anderen Bundesländern auch zum Teil Trennungen, wobei die Aufgaben der Straßenbauverwaltung und insbesondere der Straßenunterhaltung getrennt sind in Aufgaben der Kreise und in Aufgaben der Landes- und Bundesstraßen und der Bundesautobahnen. Dabei zeigt sich ein besonderer Vorzug, der sich insbesondere bei den Landschaftsverbänden in Nordrhein-Westfalen ganz klar und deutlich nachweisen läßt. Es gibt nämlich erhebliche Synergieverluste, wenn man eine Trennung in der Form vollzieht, dass die Aufgaben von Planung, Bau und Straßenunterhaltung nicht in einer Hand liegen. Im Laufe der 40, 50 Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg sind die Aufgaben der Straßenbauverwaltungen erheblich gewachsen, und zwar insbesondere auch in den einzelnen Ländern, wobei sich Straßenbauverwaltungen dem wachsenden Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Anforderungen entsprechend angepasst und immer wieder effizient und effektiv zu arbeiten versucht haben. Das ist insbesondere - dies ist die Aussage, die ich getroffen habe - in Nordrhein-Westfalen durch die beiden Landschaftsverbände geschehen.

Ich sehe diesbezüglich ganz klare Vorzüge. Wenn man

das verändern würde, würde es in anderen Bereichen - zum Beispiel hinsichtlich der Kreisstraßen - erhebliche Synergieverluste geben.

Hans Krings (SPD): Herr Damm, darf ich Ihre Ausführungen so verstehen, dass in anderen Ländern bei staatlicher Verwaltung die Entwicklung schlechter läuft und dass man dort der Zeit hinterherhinkt? Darf ich Ihre Aussage so interpretieren?

Siegfried Damm (Verband Deutscher Straßenwärter): Viele andere Länder in der Bundesrepublik Deutschland wollen den Platz, den die beiden Straßenbauverwaltungen der Landschaftsverbände in Nordrhein-Westfalen haben, noch erreichen, und zwar durch Verwaltungsmodernisierungen und neue Steuerungsinstrumente, die in der gesamten Verwaltung installiert werden sollten. Das findet also auch in anderen Ländern statt, aber Nordrhein-Westfalen ist diesbezüglich Spitzenreiter.

Dr. Jörg Plischka (Gesellschaft für Beratung und Management im Bauwesen mbH): Zu der Frage, wieso ich dazu komme, dass Planung und Bau untrennbar seien, habe ich ausgeführt, dass die Planung auch während der Vorbereitung und in der Bauphase fortgeführt werden muss. Man hat sicherlich Meilensteine innerhalb der Planung, aber es ist keine abschließende Planung, die unverändert weitergegeben wird. Es gibt immer wieder Fortführungen der Planung. Das ist der eine Punkt.

Und der andere Punkt: Wenn man sich nicht festlegen kann - ich habe gerade ausgeführt, warum -, halte ich es für sinnvoll, dass in dieser Phase auf jeden Fall die

Projektteams, die die Projekte bearbeiten, aus denselben Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bestehen, die sich untereinander austauschen, um Synergieeffekte, die zuvor da waren, nicht zu verlieren.

Hinsichtlich des Klinikums Aachen möchte ich das Wort an Professor Kuhne weitergeben. Er war nämlich diesbezüglich gutachterlich tätig und kann sicherlich fundiertere Ausführungen als ich dazu machen.

Dr. Volker Kuhne (Gesellschaft für Beratung und Management im Bauwesen mbH): Ich habe für die damalige Landesregierung drei Jahre nachvollzogen, weshalb das in Aachen so schief gelaufen ist. Das hatte eigentlich nichts mit dem zu tun, was Sie gerade angeführt haben, dass man dort nämlich baubegleitend geplant hat, sondern der wesentliche Grund lag darin, dass sich der damalige Auftragnehmer gleichzeitig selbst kontrollieren durfte. Es ist bei großen Baumaßnahmen in der Bundesrepublik durchaus üblich, dass projektbegleitend und baubegleitend weiter geplant wird. Eine Planung wird nicht erst abgeschlossen, bevor gebaut wird. Anderenfalls würden Sie wahrscheinlich jetzt noch nicht in diesem Landtag sitzen.

Vorsitzender Friedrich Hofmann (AKo): Weitere Fragen liegen nicht vor. Ich darf Ihnen zunächst recht herzlich für die Beantwortung der Fragen danken.

Wir können bis 13.30 Uhr eine Pause einlegen, da der Ausschuss für Arbeit, Gesundheit, Soziales und Angelegenheiten der Vertriebenen und Flüchtlinge, der an Block IV der Expertenanhörung beteiligt ist, erst zu diesem Zeitpunkt eingeladen ist. Ich unterbreche die Anhörung und bitte Sie, 13.30 Uhr wieder hier zu erscheinen.

gez. Renate Drewke
Vorsitzende (AVSR)

gez. Friedrich Hofmann
Vorsitzender (AKo)