



Verkehrsausschuß

31. Sitzung (nicht öffentlich)

13. November 1997

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 16.40 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenographin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

- | | | |
|----------|--|---|
| 1 | Aktuelle Viertelstunde: "Private Finanzierung von Landesstraßen"
Antrag der Fraktion der CDU | 1 |
|----------|--|---|

Der Minister berichtet, und der Ausschuß diskutiert darüber.

- | | | |
|----------|--|---|
| 2 | Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1998 (Haushaltsgesetz 1998)
Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/2400
Vorlagen 12/1491 und 12/1502
Einzelplan 15 - Bereich Stadtverkehr | 6 |
| | a) Aussprache über den Einführungsbericht des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport | |

- b) Einzelberatung der Haushaltsansätze zum Stadtverkehrsetat 1998

Zu den einzelnen Haushaltsansätzen werde keine Fragen gestellt. Anträge zum Haushalt werden in der Sitzung am 27. November 1997 behandelt.

3 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1998 (Haushaltsgesetz 1998)

7

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Drucksache 12/2400

Vorlagen 12/1460, 12/1462 und 12/1463

Einzelplan 08

- Bereich Verkehr

- a) Aussprache über den Einführungsbericht des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr

- b) Einzelberatung der Haushaltsansätze zum Verkehrsetat 1998

Die einzelnen Haushaltsansätze werden nicht diskutiert. Die Anträge zum Haushalt werden in der nächsten Sitzung am 27. November 1997 beraten.

4 Fernstraßenbau im mittleren Ruhrgebiet

9

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 12/2386

Der Antrag wird mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU abgelehnt.

- 5 Verkehrssicherheitsbericht** 13
Vorlagen 12/1625 und 12/1629

Der Ausschuß nimmt den Bericht des Ministers entgegen und diskutiert darüber.

- 6 Flächendeckende Einführung von Tempo 30** 17

Der Minister berichtet.

- 7 Verkehrsverträge zwischen den Verbänden und der Deutschen Bahn AG** 18

Der Minister trägt vor (s. Vorlage 12/1773). Es schließt sich eine Aussprache an.

- 8 Änderungen der Verwaltungsvorschriften zum Regionalisierungsgesetz** 21
Vorlage 12/1674

Auf Bitten der CDU-Fraktion wird TOP 8 auf die nächste Sitzung verschoben.

- 9 Kosten der Einführung des Integralen Taktfahrplans** 21
Vorlagen 12/1638 und 12/1645

Dem Bericht des Ministers schließt sich eine Aussprache an.

- 10 Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts von Lastkraftwagen** 26

Der Minister gibt seinen Bericht zu Protokoll (Anlage 1).

- 11 Gebühren für die Entwässerung von überörtlichen Straßen** 26

Auch TOP 11 wird zu Protokoll gegeben (Anlage 2).

- 12 Fluggastkontrolldienst am Flughafen Düsseldorf** 26

Ausschußprotokoll 12/632

Minister Clement und PD Klinger (IM) berichten; es schließt sich eine Diskussion an.

Nächste Sitzung: 27. November 1997

3 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1998 (Haushaltsgesetz 1998)

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Drucksache 12/2400

Vorlagen 12/1460, 12/1462 und 12/1463

Einzelplan 08 - Bereich Verkehr

- a) Aussprache über den Einführungsbericht des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr
- b) Einzelberatung der Haushaltsansätze zum Verkehrsetat 1998

Vorsitzender Manfred Hemmer teilt mit, daß der Ausschuß den Einführungsbericht am 9. Oktober 1997 entgegengenommen habe.

Gerhard Wächter (CDU) knüpft an die Frage des Ministers an, welche Lösungsvorschläge die CDU anbiete, um Haushaltslücken zu schließen. Die finanziellen Mittel 1998 seien insgesamt nicht entsprechend der Notwendigkeiten zur Verfügung gestellt worden. Das gelte auch für den Einzelplan 08. Der CDU-Antrag insbesondere zur Umstrukturierung der Finanzen zugunsten der Verkehrsinfrastruktur liege den Fraktionen vor. In Nordrhein-Westfalen sei es notwendig, andere Finanzquellen zu erschließen, da die Steuereinnahmen möglicherweise auch 1998 nicht in erwünschtem Umfang sprudelten.

In Nordrhein-Westfalen finde im wesentlichen nur noch durch Bundesmittel Verkehrspolitik und -förderung statt. Denn rund 2,36 Milliarden DM würden allein für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs seitens des Bundes geleistet, also 70 Millionen DM mehr als im Vorjahr. Demgegenüber fahre das Land seine Leistungen in allen Verkehrsbereichen immer mehr zurück. Für reine Investitionen seien im Landesstraßenbau lediglich noch 291 Millionen DM verblieben; realistisch sei ein Mehrbedarf von rund 300 Millionen DM pro Jahr. Allein der Mehrbedarf bei den Erhaltungsinvestitionen werde von den GRÜNEN auf etwa 180 Millionen DM pro Jahr geschätzt; laut vorliegender Gutachten gingen die Schätzungen um ein Vielfaches darüber hinaus.

Die Ausgaben für den Straßenbau sanken gegenüber 1997 um weitere 40 Millionen DM. Hinzu kämen weitere Kürzungen bei den Förderungen des Schienenverkehrs im Bereich der NE- und der Stadtbahnen. Das Finanzvolumen für den Luftverkehr sei auf das gesetzliche Mindestmaß zurückgefahren worden. Das gehe an den Notwendigkeiten der Flughäfen Nordrhein-Westfalens insbesondere der Regionalflughäfen vorbei.

Wie im vorigen Jahr mahne die CDU-Fraktion auch in diesem Jahr scharf an, daß es so nicht weitergehen könne. Die CDU akzeptiere den Haushalt in dieser Form nicht. Sie werde deshalb zu gegebener Zeit entsprechende Änderungsanträge zur parlamentarischen Beratung einbringen.

Heinz Hunger (SPD) erinnert daran, daß die Opposition den Haushalt 1997 überhaupt nicht mitberaten habe.

Im übrigen habe die Politik der Bundesregierung dazu geführt, daß die öffentlichen Hände insbesondere die Länder und Gemeinden ausgeplündert worden seien. Nicht das Land Nordrhein-Westfalen sei also verantwortlich, daß die Investitionen zurückgefahren werden müßten. Das folgende Zitat belege, daß auch der Freistaat Bayern seine Ausgaben zurückführen oder seine Nettokreditermächtigung erhöhen müsse, falls das verfassungsrechtlich noch möglich sei: "Der Freistaat Bayern muß angesichts der Steuerausfälle im Bund in den Jahren 1997 und 1998 einen äußerst rigiden Sparkurs einlegen. Finanzminister Erwin Huber sagte am Dienstag im Haushaltsausschuß des Landtages, die Steuerausfälle in Deutschland seien dramatisch und überträfen bei weitem die Erwartungen. Bayern sei davon nun durch ein jährliches Minus von rund 2 Milliarden DM betroffen."

Er fordert die Opposition auf, an einer seriösen Haushaltspolitik mitzuarbeiten, ohne weitere Schulden zu machen und auch in der Plenardebatte offenzulegen, wo im konsumtiven Bereich und bei den Personalkosten gespart werden könne.

Im übrigen seien die Mittel, die der Bund zur Verfügung stelle, ein verfassungsrechtlicher Anspruch der Länder.

Peter Eichenseher (GRÜNE) bestätigt, daß die Regionalisierungsmittel Landesmittel seien, die den Ländern gesetzlich aus dem Aufkommen der Mineralölsteuer zuständen, und zweckbestimmt eingesetzt würden.

Er stimmt dem Minister zu, daß man die Bedeutung investiver Mittel für künftige Haushalte nicht hoch genug einschätzen könne. Er verweist auf Haushaltstitel, die beschäftigungswirksamer als rein staatliche Investitionen im Straßenbau seien, da sie private Investitionen auslösten, während eine Straße nicht unmittelbar private Investitionen nach sich ziehe. Aber die Förderung von NE-Bahnen, die in den letzten zwei Jahren stark ausgeweitet worden sei, habe einen Investitionsbedarf von etwa 180 Millionen DM für die nächsten vier Jahre angestoßen. Durch das Förderprogramm "Güterverkehr und NE-Bahnen" seien die Unternehmen in die Lage versetzt worden, mit einzusteigen. Mit diesem bundesweit einmaligen Programm und den daraus resultierenden Investitionen würden fast 3 Millionen Jahrestonnen von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Aufgrund der Haushaltslage sei dieses Programm stark gefährdet. Ein weiteres Programm, das sich ähnlich beschäftigungswirksam verhalte, sei das "Technologieprogramm Schienenverkehr", das Innovations- und Exportfähigkeit sowie die Markteintrittschancen von neuen Produkten fördere.

Minister Wolfgang Clement bekräftigt, daß es sich bei den Regionalisierungsmitteln nicht um Bundesmittel handele.

Er habe bereits darauf hingewiesen, daß auch die direkten Investitionen von wirtschaftlicher Bedeutung für die Unternehmen seien. Er sehe sie keineswegs alternativ zu den Investitionen, die Peter Eichenseher angesprochen habe. Auch er halte die vorgeschlagenen Einschnitte in diesen Sektoren nicht für gut.

Im Bereich des Nahverkehrs ergebe sich aus der Komplementärtechnik eine Reduzierung von 4 Millionen DM. Außerdem seien die Planungsmittel von 10 Millionen DM auf null gesetzt worden.

Bei den Flughäfen sei das Ziel "Verkehr finanziert Verkehr" weitgehend erreicht, das er für den gesamten Verkehr für richtig halte. Durch die geplante Privatisierung würden mehr Investitionen initiiert, als das Land jemals leisten könne. Er vermute, daß sich die Privatisierungsfrage auch in anderen Bereichen stellen könnte, da Investitionen aus öffentlichen Mitteln nicht mehr finanzierbar seien und andere Finanzierungswege beschritten werden müßten. Für die private Finanzierung des Straßenbaus über eine Mautgebühr sehe er allerdings - wie in TOP 1 diskutiert - kein Projekt.

4 Fernstraßenbau im mittleren Ruhrgebiet

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 12/2386

Oliver Wittke (CDU) begründet den Antrag. Die CDU glaube, daß im September, als mehrere Verantwortliche im Bundesverkehrsministerium zusammengekommen seien, ein Durchbruch gelungen sei. Jahrelang sei die Entwicklung des Fernstraßenbaus in Nordrhein-Westfalen durch verschiedene Stellen blockiert worden. Die CDU wolle jedoch nicht rückwärts blicken und analysieren, wer die Verkehrsmisere im Ruhrgebiet zu verantworten habe. Sie sei vielmehr dankbar, daß Bundes- und Landesregierung, Industrie und Handelskammern sowie die betroffenen Städte ihr Einverständnis erklärt hätten, an der dort vereinbarten Lösung mitzuarbeiten.

Die CDU bitte aus zwei Gründen um Zustimmung für die gemeinsame Initiative von Bund, Land und Kammern: Beim Treffen in Bonn sei unwidersprochen geblieben, daß eine Änderung des Bundesverkehrswegeplans nur angestrebt werden könne, wenn alle Beteiligten die vereinbarte Lösung mittragen und als Gesamtkonzept betrachteten, ohne das Paket an der einen oder anderen Stelle wieder aufzuschnüren.

Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister habe dem Konzept ausdrücklich seine Zustimmung erteilt. Deshalb sei es wichtig, daß der Landtag ein Signal aussende, um Minister Clement für die Anschlußkonferenz Anfang nächsten Jahres in Bonn den Rücken zu stärken.

Heinz Wirtz (SPD) führt aus, daß die SPD vom Grundsatz her den in der Vereinbarung aufgeführten Maßnahmen zustimme. Denn gerade der Verkehrsminister Nordrhein-Westfalens habe die Initiative ergriffen und das Gespräch mit dem Bundesverkehrsminister gesucht, damit es endlich zu realisierbaren Lösungen komme. Mit kleinen Lösungen in Teilbereichen solle eine große Lösung für den Straßenverkehr im Lande erreicht werden.

Sprechzettel zu TOP 8 - Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts von Lastkraftwagen - der Sitzung des Verkehrsausschusses am 13.11.1997:

Die Landesregierung setzt auf die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn und Schiff. Deshalb unterstützt sie auch alle Bemühungen zur Stärkung des kombinierten Ladungsverkehrs.

Die 53.Ausnahmeverordnung vom 2.Juli 1997 sieht schwerpunktmäßig folgende Regelungen vor:

- anstelle des Transports eines 40 Fuß Containers auf einem mindestens 5-achsigen Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus 3-achsiger Sattelzugmaschine und mindestens 2-achsigem Sattelanhänger, dürfen nunmehr auch andere Ladungsträger (z.B. zwei 20 Fuß Container, Wechselaufbauten) innerhalb der 44 t im kombinierten Verkehr befördert werden;
- anstelle der mindestens 3-achsigen Sattelzugmaschine darf auch eine 2-achsige Sattelzugmaschine Verwendung finden, der Sattelanhänger muß in diesem Fall drei Achsen haben;
- ebenso zulässig ist die Verwendung eines sog. Anhänger-Zuges;
- es werden auch die Fahrzeugkombinationen einbezogen, die im sog. Roll-on-Roll-off-Verkehr eingesetzt werden.

Diese 53.Ausnahmereverordnung sieht also - entgegen anderslautenden Behauptungen - gerade nicht eine allgemeine Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts von 40 auf 44 t für Fahrzeugkombinationen vor. Vielmehr wird die schon jetzt bestehende Regelung der StVZO (§ 34 Abs. 6 Nr. 6) - 44 t höchstzulässiges Gesamtgewicht für bestimmte Sattelkraftfahrzeuge im kombinierten Ladungsverkehr - auf weitere Zugkombinationen ausgedehnt.

Diese Regelung ist auf folgendem Hintergrund zu sehen:

Zur Förderung des kombinierten Ladungsverkehrs wurden in Nordrhein-Westfalen bereits seit etwa 20 Jahren Ausnahme genehmigungen bis zu einem Gesamtgewicht von 44 t erteilt. Allein im Bereich der Bezirksregierung Düsseldorf waren es zuletzt ca. 400 Dauerausnahmegenehmigungen. Entsprechende Regelungen gab es in den meisten Ländern.

1995 trat die Bundesregierung an die Länder mit der Absicht heran, diese allgemein übliche Ausnahmepraxis zur Regel zu machen.

Bereits Ende 1995 hat Bayern im Wege einer Allgemeinverfügung die vorgesehene Neuregelung der 53.Ausnahmereverordnung angewendet. Um Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der nordrhein-westfälischen Unternehmen zu vermeiden, hat auch Nordrhein-Westfalen im erleichterten Verfahren entsprechende Ausnahmen genehmigt.

Die Straßenbauverwaltungen hatten sich - teils vehement - gegen die v.g. erweiterte Regelung im kombinierten Ladungsverkehr ausgesprochen. Es werden Schäden an den heute schon vielfach stark beanspruchten Brückenbauwerken befürchtet. Die LKS hat ebenfalls diese Probleme gesehen, letztlich aber wegen der verkehrspolitisch allgemein erwünschten Förderung des kombinierten Ladungsverkehrs davon abgesehen, diese Bedenken weiter zu verfolgen. NW hat die neue Regelung aus verkehrspolitischen Gründen unterstützt. Auch wenn Straßenschäden nicht ausgeschlossen werden können, ist festzustellen, daß bisher wegen der erheblichen Sicherheitstoleranzen im Brückenbau bei wesentlich höheren Tonnagen keine Gefährdungen aufgetreten sind, so daß grundsätzlich eine geringe Anhebung nicht von Bedeutung sein dürfte. Die 4 t-Erhöhung dürfte selbst dann nicht problematisch werden, wenn sich der Verkehrsanteil der 44 t-Fahrzeugkombinationen wesentlich erhöhen würde. Denn in der Regel wird der Verkehr zu den Schnittstellen (Bahnhof/See-/ Binnenhafen) überwiegend auf den Straßen des übergeordneten Netzes abgewickelt, die auch für wesentlich schwerere Verkehre geeignet sind.

712 - 51-80/5

Gebühren für die Entwässerung von überörtlichen Straßen

- TOP 9 der 31. Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags am 13.11.1997
hier: Sprechzettel

Anrede

Die Kostentragung für die Entwässerung überörtlicher Straßen ist in der letzten Legislaturperiode anlässlich der Novellierung des Straßen- und Wegegesetzes im Verkehrsausschuß ausführlich beraten worden. Ich darf die Ausgangssituation kurz in Erinnerung rufen:

Beim Bau von überörtlichen Straßen bedient sich der Straßenbaulastträger zur Erfüllung seiner gesetzlichen Entwässerungspflicht vielfach einer bereits vorhandenen gemeindlichen Kanalisation. Grundlage hierfür ist die Nr. 14 Abs. 2 der Ortsdurchfahrtsrichtlinien des Bundesverkehrsministers, wonach sich der Baulastträger an den Kosten

für die Herstellung bzw. Erneuerung der gemeindlichen Anlage bis zu dem Betrag beteiligen kann, den er für die Durchführung einer eigenen Straßenentwässerung hätte aufbringen müssen. Als Gegenleistung verpflichtet sich die Gemeinde, das Oberflächenwasser unentgeltlich aufzunehmen, d.h. sie kann keine Gebühren hierfür erheben.

dazu

Während früher weitgehend unumstritten war, daß eine Heranziehung des Straßenbaulastträgers zu Entwässerungsgebühren nicht möglich sei und daher entsprechende Gebührenforderungen von den Landschaftsverbänden abgelehnt wurden, hat nunmehr in jüngster Zeit das Obergerverwaltungsgericht Münster, bestätigt Anfang 1997 durch das Bundesverwaltungsgericht, deren grundsätzliche Zulässigkeit bejaht.

Im entschiedenen Fall ging um die Entwässerung eines Autobahnteilstücks der A 2 in Hamm, bei dem keine Vereinbarung über eine Kostenbeteiligung vorlag. Sowohl das OVG als auch das Bundesverwaltungsgericht konnten daher ausdrücklich offen lassen, ob auch im Fall einer solchen Vereinbarung die Erhebung von Gebühren zulässig

gewesen wäre. Festzustellen ist daher, daß auch nach den gerichtlichen Entscheidungen der Abschluß von Vereinbarungen über eine einmalige Kostenbeteiligung anstelle von laufenden Gebühreuzahlungen weiterhin möglich ist.

Andererseits hat diese Rechtsprechung natürlich zunächst die Bemühungen der Landschaftsverbände erschwert, vorrangig Vereinbarungen über eine Investitionskostenbeteiligung zu schließen und dadurch die ohnehin knappen Haushalte des Bundes und des Landes für betriebliche Unterhaltung (UI) zu entlasten. Ich bin aber dennoch zuversichtlich - und die Erfahrungen der Landschaftsverbände bei Verhandlungen mit den Kommunen belegen dies auch -, daß in den meisten der noch nicht geklärten Mitbenutzungsfälle noch Vereinbarungen abgeschlossen werden können.

Die Regelung der Ortsdurchfahrtsrichtlinien über eine Beteiligung an den Investitionskosten hat sich in der Vergangenheit bewährt, denn sie beruht auf einer sachgerechten Abwägung der Interessen sowohl

der Kommune als auch des Straßenbaulastträgers. Das wichtigste ist: eine volkswirtschaftlich und ggfls. auch ökologisch sinnlose Einrichtung doppelter Entwässerungssysteme in einer Straße wird vermieden. Dem Straßenbaulastträger entstehen nach Übernahme der Investitionskosten für die Folgezeit keine wiederkehrenden Gebührenpflichten bzw. Unterhaltungslasten, die im Gegensatz zu den Baukosten den UI-Haushalt belasten. Umkehrt spart die Kommune in erheblichem Umfang eigene Aufwendungen für Investitionen.

Der Abschluß einer Vereinbarung über eine Kostenbeteiligung kann auch noch aus einem weiteren Grund für die Kommunen interessanter als die Gebührenerhebung sein; denn letztere birgt einige Unwägbarkeiten. Zum einen hat in einigen Fällen die Anfechtung der Gebührenbescheide durch den Straßenbaulastträger zu einer Aufhebung der zugrundeliegenden Gebührensatzung und damit zu einer vorübergehenden Rechtsunsicherheit im gesamten Gemeindegebiet geführt. Zum anderen ist die Ermittlung der tatsächlich über die kommunale Anlage entwässerten Straßenflächen häufig sehr schwierig und in

vielen Gebührenbescheiden nicht zutreffend. Um Ihnen ein Bild von der Größenordnung einer möglichen Abweichung zu geben: In dem der Entscheidung des OVG zugrundeliegenden Gebührenbescheid der Stadt Hamm über die Entwässerung eines Teilstücks der A 2 ist noch von einer zu entwässernden Fläche von 3400 m² ausgegangen worden; nach gutachterlicher Prüfung blieb es nur noch bei 531 m². Deshalb verhandelt auch in diesem Fall die Stadt Hamm nunmehr mit dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe über den Abschluß einer Kostenbeteiligungsvereinbarung. Zufällig jetzt zur Stunde findet die abschließende Verhandlung hierüber beim Kämmerer der Stadt Hamm statt.

Da die zu erwartende gerichtliche Grundsatzentscheidung in ihren Auswirkungen mehr die Bundesfernstraßen als die Landesstraßen betraf und damit auch das Verhältnis zwischen den Investitionsmitteln und den UI-Kosten des Bundes berührte, ist die zuständige Fachgruppe des Hauses schon Anfang 1995 beim Bundesverkehrsministerium initiativ geworden, um durch eine angemessene Erhöhung der

seit 1981 unveränderten und von allen Beteiligten als zu niedrig empfundenen Pauschale zum Abschluß von Vereinbarungen für die Gemeinden attraktiver zu gestalten. Bei diesen zum Teil recht schwierigen Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium und den übrigen Bundesländern hat insbesondere der nordrhein-westfälische Städte- und Gemeindebund sehr konstruktiv mitgewirkt. Im Ergebnis wurde vom Bund die Grundpauschale für den laufenden Straßenmeter von 180,- DM auf 250,- DM erhöht sowie erstmalig eine Zusatzpauschale von 50,- DM pro laufenden Straßenmeter für zwischenzeitlich erhöhte Anforderungen im Bereich des Umweltschutzes eingeführt. Neu ist ebenfalls eine Nachrüstungsklausel für den Fall nachträglich erforderlicher Maßnahmen an der Abwasseranlage wegen steigender Umweltstandards. Damit ist jetzt sichergestellt, daß der Straßenbaulastträger das Risiko steigender Umwelтанforderungen an die Beseitigung von Straßenoberflächenwasser trägt. Alle diese Vorteile einer Vereinbarungslösung gegenüber der Gebührenerhebung haben nach bisherigem Erkenntnisstand wesentlich dazu

12/721

beigetragen, daß sich die Anzahl der Gebührenforderungen der Gemeinden für die Entwässerung bisher in Grenzen hält. Viele Kommunen haben inzwischen festgestellt, daß sie wegen der erhöhten Pauschalen in erheblichem Maße Investitionskosten einsparen, auch wenn ihnen hierdurch die jährlichen Gebührenforderungen im Verwaltungshaushalt entgehen.

Aus den genannten Gründen werden das Land und die Landschaftsverbände auch in Zukunft bemüht sein, auf freiwilliger Basis zu Vereinbarungslösungen zu kommen, wo immer es im Interesse aller Beteiligten möglich ist. Die kommunalen Spitzenverbände unterstützen diese Linie und haben auch nach den Entscheidungen des OVG und des Bundesverwaltungsgerichts ihren Mitgliedskörperschaften weiterhin den Abschluß von Vereinbarungen ausdrücklich empfohlen.