



Verkehrsausschuß

38. Sitzung (nicht öffentlich)

15. Juni 1998

Düsseldorf - Haus des Landtags

10.00 Uhr bis 12.05 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenographin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:	Seite
------------------------------------	-------

1	Programm Stadtverkehr	1
---	------------------------------	---

StS Dr. Baedeker (MASSKS) trägt vor und beantwortet Fragen.

2	Gespräche mit der Deutschen Bahn AG und den Kommunen über die Umgestaltung der Bahnhöfe	3
---	--	---

Dem Bericht von StS Dr. Baedeker folgt eine Aussprache.

Der Ausschuß kommt überein, den Vorstand der Deutschen Bahn kurzfristig um einen Bericht zu den Investitionsplanungen der Deutschen Bahn AG in diesem Bereich zu bitten.

3 Radwegförderung in Nordrhein-Westfalen

8

StS Dr. Baedeker erstattet Bericht.

4 Gesetz zur Neufassung des Landesreisekostengesetzes, zur Änderung des Landesumzugskostengesetzes, zur Änderung des Ausschußmitgliederentschädigungsgesetzes und zur Überlassung von Parkflächen bei Landesbehörden

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/2960

Vorlagen 12/1105, 12/2009 und 12/2042

Zuschrift 12/1758

11

TOP 4 wird vertagt, um die Anhörung am 19. August 1998 in die Beratung einzubeziehen.

5 Private Vorfinanzierung von Landesstraßen im Haushalt absichern

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 12/2825

Ausschußprotokoll 12/846

11

Der CDU-Antrag Drucksache 12/2825 wird mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU abgelehnt.

StS Westermann (MWMTV) gibt eine Notiz zur rechtlichen Einschätzung der Nichtfortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans zu Protokoll (siehe Anlage).

6 Ausbau der Start- und Landebahn des internationalen Flughafens Münster/Osnabrück nicht gefährden - Den Eltingmühlenbach nicht als FFH-Schutzgebiet melden

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 12/3000

15

TOP 6 wird vertagt.

Abteilungsleiter Neiss (MURL) sagt zu, dem Ausschuß drei Gutachten zum Eltingmühlenbach zur Verfügung zu stellen.

7 Umsetzung des Schallschutzprogramms am Flughafen Köln/Bonn - Konrad Adenauer

15

StS Westermann (MWM TV) berichtet.

8 Entwurf einer Verordnung über die Bestimmung der zuständigen Behörden nach dem Güterkraftverkehrsrecht

17

Vorlage 12/2097

Der Ausschuß stellt das Benehmen her.

9 Fernstraßenbau Mittleres Ruhrgebiet

17

StS Westermann erstattet Bericht.

Aus der Diskussion

1 Programm Stadtverkehr

StS Dr. Baedeker (MASSKS) berichtet:

Das Stadtverkehrsprogramm 1998 hatten wir Ihnen über den Präsidenten bereits Anfang des Jahres zur Verfügung gestellt. Da ich nicht auf die 346 Projekte im einzelnen eingehen kann, werde ich Ihnen die Schwerpunkte und die wichtigsten verkehrspolitischen Hintergründe des Programms vorstellen. Es besteht aus drei Teilprogrammen:

1. Programm zur Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur,
2. Programm für einen fahrgastfreundlichen ÖPNV im Straßenraum und
3. Programm für die Sicherheit und Qualität des kommunalen Rad- und Fußgängerverkehrs.

Zur Finanzierung des Gesamtprogramms sind Zuwendungen in Höhe von insgesamt 285,7 Millionen DM vorgesehen. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus Bundeshilfen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, ergänzenden Landesmitteln sowie aus originären Landesmitteln für den Radwegebau und für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden kommunalen Straßen.

Die Maßnahmen des Stadtstraßenprogramms 1998 - so nennen wir den ersten Programmteil - spiegeln den Wunsch der kommunalen Antragsteller wider, den motorisierten Individualverkehr möglichst umweltschonend abzuwickeln. Die Politik des Landes, Ortskerne und Stadtteilzentren in ihrer Qualität und Gestaltung zu Begegnungsräumen für unsere Bürgerinnen und Bürger zu machen, wird oft erst durch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf innerstädtische Entlastungsstraßen oder auf ortsnahe Umgehungsstraßen möglich. Häufig werden erst durch derartige Verlagerungen des Kfz-Verkehrs Konzeptionen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung möglich. Der Bau von Straßen außerhalb der Bebauung ist darüber hinaus oft Voraussetzung für die Entwicklung und den Aufbau neuer auch autoarmer Wohngebiete. An Straßenneubauten lassen sich darüber hinaus die erforderlichen Lärmschutzeinrichtungen effektiver in die Gesamtplanung integrieren.

Zur Standortsicherung ist die Entwicklung neuer Gewerbegebiete zum Beispiel auf brachgefallenen Industrieflächen und ehemals militärisch genutzten Arealen oft entscheidend abhängig von einer ausreichenden Verkehrsinfrastruktur. Hierdurch wird die Attraktivität des Standortes gerade in strukturschwachen Gebieten positiv beeinflusst, und Arbeitskräfte werden am Ort gehalten. Die Stadtverkehrsförderung bietet den Kreisen und Gemeinden als Straßenbaulastträger hierzu die notwendigen finanziellen Hilfen.

Bei der Auswahl der Vorhaben für das Stadtstraßenprogramm wird eine deutliche Orientierung am Straßenbestand deutlich: Ausbau geht vor Neubau. Diese Zielrichtung wird in unseren neuen Richtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum deutlich. Dort sind eindeutige Prioritäten für die Umgestaltung im vorhandenen Straßenraum festgelegt.

Ich will Ihnen nicht verschweigen, daß es immer schwieriger wird, den Wünschen nach einer zeitnahen Finanzierung der dringenden kommunalen Verkehrsprojekte zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nachzukommen. Die Bundesfinanzhilfen des GVFG als wichtigste Finanzquelle sind von 1996 bis 1998 von 380 Millionen DM auf 260 Millionen DM abgesenkt worden. Für das Teilprogramm "Stadtstraßen" bedeutet das beispielsweise, daß nur jedes dritte der von den Baulastträgern für 1998 angemeldeten Vorhaben im Jahresprogramm berücksichtigt werden konnte.

Wir würden gerne den Wünschen der Kommunen entgegenkommen und alle dringenden Vorhaben in das Förderprogramm aufnehmen. Das würde aber bedeuten, wenn wir schon jetzt jedes anstehende Programm berücksichtigen würden, daß wir uns weit über den Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung von fünf Jahren, also über das Jahr 2002 hinaus, finanziell binden würden. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen bleibt den Kommunen künftig nur die Möglichkeit, bereits im mittelfristigen Programm eingeplante Vorhaben auf ihre Dringlichkeit zu prüfen und gegebenenfalls auch die örtlichen Prioritäten neu festzulegen. Das wird ein Hauptthema der kommenden Einplanungsgespräche mit den Kommunen sein.

Bei den beiden anderen Teilprogrammen - ÖPNV sowie Rad- und Gehwegbau - sieht es etwas besser aus. Ich möchte nach Möglichkeit alle besonders dringenden Vorhaben der Kommunen, die sich auf den Umweltverbund beziehen, in das Programm aufnehmen. Hier wollen wir eindeutige Signale für die Sicherstellung der Mobilität aller Verkehrsteilnehmer setzen. In enger Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr arbeiten wir zielstrebig an weiteren Verbesserungen für einen fahrgastfreundlichen ÖPNV im Straßenraum. Die Ergebnisse können sich sehen lassen.

Auch die Förderung der Radwegmaßnahmen aus dem Landesprogramm erfreut sich seit seiner Einführung im Jahre 1978 konstanter Beliebtheit. Über die Schwerpunkte des Programms werde ich zu einem späteren Zeitpunkt noch berichten. Auch wenn es uns zusammen mit den Städten, Gemeinden und Kreisen gelungen ist, eine Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen, die sich im positiven Sinne deutlich von den Verhältnissen in anderen Bundesländern abhebt, haben wir doch immer noch wichtige Aufgaben in diesem Bereich zu bewältigen. Ich denke dabei neben der weiter zu verbessernden Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsträgern auch an die Realisierung der landeseinheitlichen Wegweisungen für den Radverkehr.

Allerdings sind die kommunalen Baulastträger bei ihren Förderungsmaßnahmen auf eine kontinuierliche Finanzierung angewiesen. Wir werden große Anstrengungen unternehmen müssen, um eine Weiterfinanzierung bereits begonnener Radwegmaßnahmen sicherzustellen. Bei der künftigen Finanzausstattung wird sich das Teilpro-

gramm "Rad- und Fußgängerverkehr" mit einem Fördervolumen von heute noch fast 60 Millionen DM angesichts der bestehenden Sparzwänge so nicht mehr halten lassen.

Frau Ministerin Brusis hat das Stadtverkehrsprogramm noch vor der Osterpause der Öffentlichkeit vorgestellt. Viele Kommunen in unserem Lande haben in der Zwischenzeit das Programm in meinem Haus angefordert. Bei der umfassenden Information der interessierten Öffentlichkeit gehen wir dabei neue Wege. Erstmals in diesem Jahr können Sie unser Stadtverkehrsprogramm auch im Internet abrufen. So können Bürgerinnen und Bürger über diesen neuen Service erfahren, welche größeren Veränderungen auf den Straßen ihrer Stadt vorgesehen sind, ohne in ihren Rathäusern nachfragen zu müssen.

Auf die Frage von **Günter Weber (SPD)**, ob es bei der zeitnahen Finanzierung des Stadtstraßenprogramms über die Landschaftsverbände zu Pannen komme, räumt **StS Dr. Baedeker** eine Informationspanne in Mülheim ein, die aber in der Zwischenzeit behoben sei und eine Ausnahme darstelle. Auch in diesem Jahr werde in den Einplanungsgesprächen, an denen alle Beteiligten teilnahmen, darauf hingewiesen, daß die Kommunen gegebenenfalls ihre Prioritäten neu ordnen müßten, um eine zeitnahe Finanzierung wichtiger Projekte sicherzustellen.

Günter Langen (CDU) interessiert sich dafür, ob durch die Neuregelung der Ministerien die bisherige Zusammenarbeit mit dem MWMTV beibehalten werde oder ob Kompetenzen zum Wirtschafts- und Verkehrsministerium verlagert würden. - **StS Dr. Baedeker** geht weiterhin von enger und vertrauensvoller Zusammenarbeit aus; es ändere sich nichts.

2 **Gespräche mit der Deutschen Bahn AG und den Kommunen über die Umgestaltung der Bahnhöfe**

StS Dr. Baedeker trägt vor:

In Nordrhein-Westfalen gibt es zur Zeit 678 Bahnhöfe und Haltepunkte. Als multifunktionale Zentren urbanen Lebens haben sie seit jeher eine herausragende städtebauliche Bedeutung. Hinzu kommt ihr zentraler verkehrlicher Stellenwert, der unter anderem durch ihre Besucherfrequenz deutlich wird. Mit etwa 830 Millionen Menschen pro Jahre gehören die Bahnhöfe zweifellos zu den städtischen Einrichtungen mit der absolut höchsten Besucherzahl. Insbesondere durch die Umstrukturierung der Bahn, aber auch durch das allgemein zunehmende Bewußtsein für die Bedeutung dieses Bereichs in Politik, Verwaltung und Wirtschaft hat der Entwicklungsdruck auf die Bahnhöfe und ihr Umfeld in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Die Vielzahl der Anliegen und Interessen, die in der Bahnhofsentwicklung aufeinandertreffen, machen ein konzentriertes und abgestimmtes Handeln aller Beteiligten notwendig. Das war der Anlaß für mein Haus, Mitte des vergangenen Jahres unter

dem Titel "Bahnhofsentwicklung Nordrhein-Westfalen" eine Initiative für eine qualitätsvolle und gebietlich gebündelte Entwicklung der Bahnhöfe ins Leben zu rufen.

Die wichtigsten Ziele dieser Initiative sind:

- die Verkehrsfunktion der Bahnhöfe zur Sicherung der Mobilität der Menschen zu stärken,
- die verträgliche Nutzung nicht mehr bahnotwendiger Flächen und Gebäude sicherzustellen und
- die Bahnhöfe und ihr Umfeld architektonisch und gestalterisch aufzuwerten.

Wie immer, wenn man am Anfang einer dynamischen Entwicklungs- und Investitionsphase steht, kommt es zunächst auf eine Verbesserung der Kommunikation und Koordination zwischen den Beteiligten an. Es gab auch Anlaufschwierigkeiten bei der Bahn AG, die richtigen Gesprächspartner zu finden. Aber diese Schwierigkeiten sind in der Zwischenzeit überwunden. Ich habe die Erfahrung gemacht, daß Verzögerungen und Konflikte in der Entwicklung der Bahnhöfe vielfach auf mangelnde Information und Kommunikation, auf nicht transparente Verfahren und zu komplizierte Verfahrensweisen zurückzuführen waren. In vielen Kooperationsgesprächen wurde erreicht, daß die Planungsbeteiligten jetzt intensiv miteinander reden, ihre jeweilige Motivationsstruktur differenziert verdeutlichen und über gemeinsame Interessen diskutieren.

Die Bahnhöfe mit insgesamt 36 Städten und Gemeinden sind nach drei Standortkategorien gegliedert:

Die erste Kategorie umfaßt Bahnhöfe mit überregionaler Bedeutung und einer entsprechend hohen Attraktivität auch für private Investoren, wie beispielsweise Dortmund, Essen und Duisburg. In den Gesprächen ging es insbesondere um eine regionale Abstimmung von Bahnhofsplanung.

Eine weitere Bahnhofskategorie stellen die sogenannten Paketbahnhöfe dar, die aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung von der Bahn AG prioritär entwickelt werden. In Nordrhein-Westfalen sind das Aachen, Bielefeld, Bochum, Gelsenkirchen, Mülheim, Münster und Siegburg. Ziel dieser Gespräche war es, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Verkehrsbedeutung, kommerzieller Nutzung und stadtverträglicher Integration der neuen Bahnhöfe sicherzustellen.

In die dritte Kategorie fallen solche großen, mittleren und auch kleinen Bahnhofsstandorte, deren Aufwertung in der Regel nicht vollständig privatwirtschaftlich getragen werden kann. Dieser Bereich umfaßt den zahlenmäßig größten und wegen des fehlenden Entwicklungsdrucks schwierigsten Bereich. Hier kommt es darauf an, für die zum Teil denkmalwerten oder stadtbildprägenden Gebäude im Zusammenwirken mit der Bahn und den Städten langfristig tragfähige Nutzungskonzepte erarbeiten zu lassen, die sich nach Möglichkeit ökonomisch selbst tragen oder jedenfalls die Folgekosten für die öffentliche Hand so gering wie möglich halten.

Ich verspreche mir von der Chance, Bahnhöfe insgesamt mit der Bahn AG verhandeln zu können, eine größere Bereitschaft aller Beteiligten zu sinnvollen Kompromissen. In diesen Gesprächsrunden sowie in nachfolgenden Einzelgesprächen konnten unter Einbeziehung aller Beteiligten viele Probleme im Detail transparent gemacht und erste Verständigungen erreicht werden. Die mit unserer Initiative angestoßene Gesprächskultur wollen wir gerne weiterentwickeln und noch ausbauen. Das wird auch von allen Beteiligten ausdrücklich so gewünscht.

Die Zahl der Kommunen, die sich mit entsprechenden Anliegen an mein Haus wenden, geht inzwischen weit über den ursprünglichen Kreis hinaus. Um vor Ort zu einem hohen Gestaltungsniveau und damit zu langfristig tragfähigen Investitionskonzepten zu gelangen, ermuntern wir die Kommunen, innovative und offene Planungsverfahren durchzuführen. Für die Durchführung von Wettbewerben und moderativen Verfahren haben wir in diesem Jahr bereits etwa 1 Million DM bereitgestellt.

Hohe Priorität in der Förderung genießt derzeit auch die Einrichtung von Fahrradstationen, die bei der Bahnhofsentwicklung eine wichtige Rolle spielen. Die Aktivitäten, die über unser Programm "100 Fahrradstationen" koordiniert werden, verlaufen sehr positiv. An über 80 Standorten in Nordrhein-Westfalen sind entsprechende Einrichtungen geplant. 13 von ihnen konnten bereits mit einem Fördervolumen von 7 Millionen DM in das Stadtverkehrsprogramm 1998 eingestellt werden.

Den Prozeß, den wir in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens angestoßen und intensiviert haben, werden wir für alle Kommunen nutzbar machen. Eine entsprechende Veröffentlichung in Form eines Handlungsleitfadens, der unter anderem eine Dokumentation beispielhafter Bahnhofsentwicklungen in Nordrhein-Westfalen enthält, soll noch in diesem Herbst fertiggestellt werden. Die Aktivitäten im Rahmen der Initiative "Bahnhofsentwicklung" werden damit selbstverständlich noch nicht zu Ende sein. Der Weg zu einer qualitätvollen und nachhaltigen Entwicklung der Bahnhöfe ist zweifellos lang, wird nicht immer ohne Widersprüche sein, aber er ist angesichts der Bedeutung der Bahnhöfe für die Entwicklung unserer Städte lohnend. Wir werden Sie über den weiteren Fortgang zeitnah informieren.

Günter Langen (CDU) hat den Eindruck, daß die Anlaufschwierigkeiten mit der Deutschen Bahn AG nicht überwunden seien. Er fragt nach einem Ansprechpartner im MASSKS, um die Verbindung zur Deutschen Bahn AG herzustellen. - **StS Dr. Baedeker** antwortet, daß vor Ort in Einzelfällen noch Probleme aufträten, weil die richtigen Ansprechpartner nicht bekannt seien. Die Gesprächsebene für das Ministerium sei Frankfurt sowie die regionale Führungsebene. Im Ministerium sei Dr. Hatzfeld der zuständige Gruppenleiter.

Peter Eichenseher (GRÜNE) hält die Initiative des Ministeriums, den Bahnhöfen wieder einen höheren Stellenwert einzuräumen, für sehr begrüßenswert. Er bittet um eine Auflistung denkmalgeschützter oder -würdiger Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen. Gerade im ländlichen Raum sinke die Bedeutung vieler Bahnhöfe weiter, so daß die Bahn die Denkmalschutzauflagen nicht einhalten wolle, da sie sich als Verwalterin von Bundesvermögen begreife.

Der Abgeordnete möchte weiterhin wissen, welche Verbindlichkeit Gesprächsergebnisse zu Personenbahnhöfen hätten, da immer wieder beklagt werde, daß die Ansprechpartner der DB AG häufig wechselten und Zusagen oft keine lange Verbindlichkeit hätten.

Außerdem fragt er, ob es eine Übersicht über Förderumfang oder -wege für Bahnhofsanlagen in NRW gebe. Er nehme an, daß verkehrliche Anlagen aus dem GVFG-Programm gefördert werden könnten oder das Denkmalschutzprogramm eintrete.

Zudem interessiert er sich dafür, ob dem Ministerium bekannt sei, daß die Bahn beabsichtige, sich aus zahlreichen Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen zurückzuziehen. Wenn keine neue Nutzung gefunden werde, stünden diese Bahnhöfe dann leer. Dies sei besonders brisant, da damit die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs sinke.

StS Dr. Baedeker antwortet, daß in Nordrhein-Westfalen voraussichtlich etwa 120 Bahnhöfe aufgegeben würden. Gemeinsam mit der unteren Denkmalbehörde, die vorrangig dafür zuständig sei, sei man dabei aufzulisten, welche der 120 Bahnhöfe Denkmalcharakter hätten. Dies sei für die weitere Förderung ein wesentlicher Gesichtspunkt.

Um zu verbindlichen Absprachen zu kommen, würden jetzt gemeinsame Gespräche zwischen Personenbahnhöfen, Liegenschaften und sonstigen Grundeigentümern geführt.

Die Förderung betrage in diesem Jahr etwa 80 Millionen DM. Dieser Betrag verteile sich vor allem auf Stadtverkehr und Städtebau; der Denkmalsbereich sei relativ unerheblich.

Heinz Hardt (CDU) fragt, ob dieses Programm für die Bahnhöfe auch ordnungspolitisch begleitet werde, wenn für die Sanierung GVFG-Mittel in Höhe von 80 Millionen DM zur Verfügung stünden. Der Mittelstand befürchte Kaufkraftverschiebungen.

Er weist darauf hin, daß man bei der städtebaulichen Entwicklung nicht nur an die "grüne Wiese" denken dürfe, sondern auch an ungenutzte Gleisanlagen. Er fragt, ob hierfür Nutzungskonzepte oder finanzielle Hilfen zur Verfügung stünden.

Charlotte Kann (SPD) bittet **StS Dr. Baedeker** zu einem späteren Zeitpunkt um einen Zwischenbericht zum Programm "100 Fahrradstationen". - **StS Dr. Baedeker** sagt bald einen erneuten Zwischenbericht sowie eine Auflistung der Förderung von Fahrradstationen zu. Die Resonanz auf Fahrradstationen sei sehr unterschiedlich. Eine große Fahrradstation in der Stadt Hamm werde beispielsweise außerordentlich positiv angenommen.

Die Frage von **Gerhard Wächter (CDU)**, ob für das Modernisierungsprogramm der Bahnhöfe in NRW eine Prioritätenliste existiere, verneint **StS Dr. Baedeker**. Die Bahn veröffentliche keine Investitionslisten. Zu Beginn habe die Bahn zügiger gearbeitet. Nun seien wohl finanzielle Engpässe vorhanden. Man dränge zwar darauf, daß die Maßnahmen im Kontext erfolgten, insbesondere wenn städtebauliche Interessen verfolgt und finanzielle Mittel für das

Bahnhofsumfeld bereitgestellt würden, aber man könne die Bahn nicht zwingen offenzulegen, wann welche Investitionen an welchen Standorten erfolgten.

Die Fördermittel von 80 Millionen DM würden nicht vornehmlich für die Sanierung von Bahnhofgebäuden verwendet; dies sei zum großen Teil Aufgabe der DB AG. Im Vordergrund stehe vielmehr, das Umfeld der Bahnhöfe attraktiver zu gestalten und städtebaulich einzubinden. Da die Verknüpfung der Verkehrsträger dabei eine wesentliche Rolle spiele, handele es sich meist um eine Kombinationsförderung aus Stadtverkehr und Städtebau.

Sein Ministerium betreibe keine Einzelhandelsförderung. An einigen Stellen komme es zu Diskussionen, wenn in den Bahnhöfen riesige Einzelhandelsprojekte entstünden, die den kommunalen Einzelhandel tangierten.

Zweifellos hätten große Gleisanlagen herausragende städtebauliche Bedeutung, weil sie in vielen Fällen im Stadtzentrum lägen und künftig nicht mehr genutzt würden. Diese Bereiche müßten jedoch zunächst aus ihrer Funktion entlassen werden, weil sie erst dann der kommunalen Bauleitplanung zur Verfügung stünden. Dies sei im Augenblick weitgehend noch nicht der Fall; die DB AG stehe noch in der Pflicht. Deshalb dränge das Ministerium darauf, daß in Frage kommende Gleisanlagen entwidmet würden. Diese Frage sei in allen Bahnhofs-gesprächen parallel behandelt worden.

Günter Weber (SPD) möchte wissen, ob zwischen Städtebau-, Verkehrsministerium und Bahn AG eine Koordinationsstelle existiere. - **StS Dr. Baedeker** erwidert, daß die Federführung bei seinem Ministerium liege, das auch die Bahnhofs-gespräche initiiert und begleitet habe. Eine Koordinationsstelle existiere nicht.

Heinz Hunger (SPD) hält die Modernisierung von Bahnhöfen für sehr dringlich, da das Umfeld der Bahnhöfe nicht sehr einladend sei. Er fragt, ob die Bahn AG die angekündigten Projekte auch umsetze oder ob sie Sparmaßnahmen zum Opfer fielen. Die Kommunen müßten für ihre Millioneninvestitionen in das Umfeld der Bahnhöfe Planungssicherheit erhalten.

Bei einer Veranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Bahn seien von einem Vertreter des Vorstandes der Deutschen Bahn AG aus Frankfurt Pläne - auch Zeitpläne - für einzelne Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen vorgestellt worden. Wenige Monate nach der Veranstaltung seien die vorgestellten Projekte finanziell in Frage gestellt worden.

StS Dr. Baedeker entgegnet, daß es bei den sieben nordrhein-westfälischen Paketbahnhöfen Zeitpläne für Investitionen gegeben habe, die bis zum Jahr 2000 hätten abgeschlossen sein sollen. Er habe jetzt den Eindruck, daß es länger dauern werde, aber er verfüge über keine verbindlichen Informationen der Bahn AG, ob und inwieweit es zu Streckungen dieser Pläne komme. Da man die Bahn AG nicht zwingen könne, zu einem bestimmten Zeitpunkt Investitionen durchzuführen, könne sein Haus die Dinge lediglich weiterverfolgen und dem Ausschuß darüber berichten.

Heinz Hunger (SPD) erinnert an die schlechten Erfahrungen mit den Bahnfrachtzentren, bei denen die Städte Vorleistungen in Millionenhöhe erbracht hätten, und anschließend sei nichts geschehen. Wenn die Landesregierung keine Klarheit erreichen könne, schlage er vor, einen investitionsplanungskompetenten Vertreter der DB AG in den Verkehrsausschuß einzuladen. - **StS Dr. Baedeker** begrüßt den Vorschlag, da auf diese Weise nicht nur administrativ, sondern flankierend auch parlamentarisch auf die Bahn eingewirkt werde.

Vorsitzender Manfred Hemmer sagt zu, den Vorstand der DB AG schriftlich zu bitten, kurzfristig im Ausschuß über die Investitionsplanungen in diesem Bereich zu berichten.

3 Radwegförderung in Nordrhein-Westfalen

StS Dr. Baedeker erstattet Bericht:

Die Radwegförderung, 1998 in NRW 20jähriges Jubiläum feiert, inzwischen bewirkt, daß Nordrhein-Westfalen als das Fahrradland Nummer 1 in Deutschland angesehen wird. Am 13. April 1978 hat der damalige Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr die Richtlinie für die Förderung des kommunalen Radwegebbaus herausgegeben. Dieses neue Förderprogramm sollte den Gemeinden und Kreisen zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten eröffnen. Das Ziel war, in verstärktem Maße durch Trennung der Verkehrsarten den täglichen Weg zwischen Wohnung, Schule und Arbeitsplatz sicherer zu machen. Verbindungen zu Freizeit- und Erholungseinrichtungen sollten zu deren intensiverer Nutzung aktiviert werden. Damit verbunden war der Wunsch, die Akzeptanz des Fahrrades als gesundheitsförderndes, umweltfreundliches und energiesparendes Verkehrsmittel weiter zu erhöhen.

Seitdem haben die Städte und Gemeinden unseres Landes ebenso wie die Kreise als Zuwendungsempfänger kontinuierlich Radwege und kombinierte Rad-Geh-Wege einschließlich der erforderlichen Brücken und Unterführungen gebaut. In sich zusammenhängende Netze sind konzipiert und mit der entsprechenden Wegweisung ausgestattet worden. Themenradwege überziehen inzwischen unser Land. Erst vor wenigen Wochen wurde beispielsweise die Wasserburgenroute in Zülpich der Öffentlichkeit vorgestellt. Sie verläuft von Bonn über Euskirchen nach Aachen. Wer sich ganz besonders fit fühlt, kann quer durch das Land durchgehend auf der ausgeschilderten Kaiseroute von Aachen bis nach Paderborn radeln.

Die Radwegförderung half mit, Brücken zu bauen. In der Vergangenheit sind die im Zuge von Bundesautobahnen gebauten Rheinquerungen stets mit begleitenden Radwegen versehen worden. Dafür waren jeweils Fördermittel in Millionenhöhe bereitzustellen. Jüngstes Beispiel hierfür ist die Ilvericher Rheinbrücke im Zuge der A 44. Auch die Gartenschauen im Lande profitieren von der Radwegförderung. Neue Radwege sind gerade auch in diesen Bereichen geschaffen und gefördert worden.

Dabei legten die Verantwortlichen besonderen Wert auf eine der Umgebung angemessene Ästhetik der Bauwerke. Die Brücke über den Rhein-Herne-Kanal in Gelsenkirchen, errichtet in Zusammenhang mit der BUGA 1997, ist ein gelungenes Beispiel dafür, daß sich Funktionalität und Schönheit gegenseitig verstärken können.

Die Bilanz der zwanzig Jahre kann sich sehen lassen. In diesem Zeitraum sind mit der Sonderförderung über 2 300 km Radwege gebaut worden; insgesamt sind 624 Millionen DM Fördermittel des Landes ausgezahlt worden. Im Schnitt sind somit jedes Jahr 120 km Radwege neu geschaffen worden. Hierzu stellte das Land im Schnitt 31 Millionen DM pro Jahr zur Verfügung. Ohne die Landesförderung hätten diese Radwege sicherlich nicht realisiert werden können.

Bei allen Überlegungen, die Bedingungen für den Fahrradverkehr als umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsart weiter zu verbessern, muß man daran denken, daß auch die Mobilität für viele Bürgerinnen und Bürger gewährleistet bleibt. Denn vielen Menschen ist es nicht so bewußt, daß immerhin rund 30 % der Haushalte in Nordrhein-Westfalen über kein eigenes Auto verfügen. Dieser Personenkreis ist zwingend auf eine gute Radverkehrsinfrastruktur und qualitätvolle Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV angewiesen. In der Vergangenheit wurde eine Vielzahl von kleineren Bike-and-Ride-Anlagen aus dem Landesprogramm gefördert. Das Bereitstellen von Abstellmöglichkeiten allein reicht aber nicht aus, um mehr Menschen auf das Fahrrad zu bringen. Jüngstes Beispiel bei der Entwicklung zukunftsweisender Einrichtungen rund um das Fahrrad sind deshalb die eben schon erwähnten Fahrradstationen an Bahnhöfen der DB AG.

Die Entwicklung der Fahrradstationen ist auch ein gutes Beispiel, wie man durch den gezielten Einsatz der Kräfte in kurzer Zeit zu vorzeigbaren Ergebnissen kommen kann. Wir haben uns das ehrgeizige Ziel gesetzt, 100 Fahrradstationen in NRW einzurichten. Insgesamt haben 87 Kommunen Interesse an der Errichtung von Fahrradstationen bekundet. Dabei geht es um insgesamt 97 mögliche Standorte. Das ist der augenblickliche Stand: 15 Fahrradstationen sind in Betrieb. 30 Anlagen insgesamt sind in unserer Förderung. Die Finanzierung der Fahrradstationen erfolgt aus Mitteln des GVFG. Das ist eine wichtige Ergänzung zum Radwegeprogramm des Landes.

Die Beschäftigung mit dem Thema "Radfahren" führt auf kommunaler Ebene auch zu neuen Organisationsformen. So haben sich im Rahmen des Programms "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden" in Nordrhein-Westfalen 25 Kommunen zu der gleichnamigen Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen. Ziel dieser Arbeitsgemeinschaft, über die ich hier schon berichtet habe und die vom Land intensiv unterstützt wird, ist die Schaffung fahrradfreundlicher Verkehrsräume sowie die Entwicklung und Umsetzung neuer auch unkonventioneller Ideen. Durch den gegenseitigen Gedankenaustausch steht uns heute eine Palette von technischen Entwurfselementen insbesondere für kostengünstige Planungsansätze zur Verfügung. Die Aktionen der Arbeitsgemeinschaft werden aus Mitteln der Stadterneuerung gefördert. Insgesamt trägt der Städtebau einen erheblichen Teil der Radwegförderung in unserem Land. Im Schnitt werden rund 10 Millionen DM pro Jahr aus diesem Förderbereich für die Verbesserung des Fahrradverkehrs bereitgestellt.

Daß sich die Förderung des Fahrradverkehrs lohnt, steht außer Frage. Wie vor einiger Zeit bei der Ergebnispräsentation in Troisdorf im Rahmen des Projektes "Fahrradfreundliches Troisdorf" deutlich geworden ist, ließ sich dort durch gezielten Einsatz von planerischen Ideen und nicht unerheblicher finanzieller Mittel der Einsatz des Radverkehrs um über 30 % steigern. Dies geht auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs. In diesem Zusammenhang sei auch an die Planung autoarmer Wohnsiedlungen erinnert. Das sind interessante Konzepte, die die Radverkehrsförderung ergänzen.

Ziel der Radwegförderung ist es nach wie vor, die Bürgerinnen und Bürger durch das Angebot einer umfassenden und in jeder Hinsicht attraktiven Wegeinfrastruktur zu ermuntern, vermehrt mit dem Fahrrad zu fahren. Mit seiner Förderung erleichtert es das Land den Städten und Gemeinden, für ein fahrradfreundliches Klima zu sorgen. Gerade der Bau von Radwegen abseits der Hauptverkehrsstraßen ist hervorragend für die Kombination mit Mitteln der Arbeitsverwaltung geeignet. Dabei werden Arbeitslose im Rahmen von Beschäftigungs- und Qualifikationsmaßnahmen eingesetzt. Solche Kombi-Maßnahmen erhalten als Anreiz einen um 10 % erhöhten Fördersatz.

Die seit zwanzig Jahren laufende Förderung des Radwegebaus in NRW aus originären Landesmitteln ist nicht die einzige Möglichkeit, den Radwegbau in unseren Kommunen weiterzubringen. Seit jeher gibt es die Förderung von Radwegen entlang von Hauptverkehrsstraßen aus Mitteln des GVFG bzw. nach § 5 Bundesfernstraßengesetz. In den zwei Jahrzehnten sind unter Inanspruchnahme dieser beiden Fördertöpfe zusätzlich rund 1 600 km Radwege in unseren Kommunen entstanden. Hierfür stellten Bund und Land Fördermittel von ca. 555 Millionen DM bereit.

Wenn wir heute auf zwei Jahrzehnte erfolgreichen Radwegebaus in Nordrhein-Westfalen zurückblicken, haben kommunale und überörtliche Straßenbaulastträger, Bund und Landschaftsverbände insgesamt 6 400 km Radwege neu geschaffen. Unter Einbeziehung der kommunalen Eigenanteile lag der finanzielle Gesamtaufwand bei rund 2,2 Milliarden DM. Auch bundesweit stoßen die Aktivitäten zur Verbesserung des Radverkehrs in unserem Land auf Aufmerksamkeit. Im Rahmen eines Forschungsauftrages des Bundesministers für Verkehr wurde im vergangenen Jahr eine umfassende Bestandsaufnahme aller mit dem Radverkehr zusammenhängenden Aspekte vorgenommen. In diesem Bericht wird NRW in bezug auf die Situation des Radverkehrs und die insgesamt geleisteten Aktivitäten eine herausragende Position im Vergleich zu allen anderen Bundesländern bescheinigt. Darauf können wir miteinander stolz sein.

Der Radwegbau beschreitet inzwischen neue Wege. Zwischen Bonn und Duisburg soll auf beiden Seiten des Rheins ein etwa 320 km langer Radweg angelegt werden. Hierbei soll das Radfahren in einzigartiger Weise durch die Verknüpfung von ÖPNV, Bahn und Rheinschiffahrt zu einem besonderen Erlebnis werden. Schwerpunkte bei der Herstellung des Radweges liegen in einer optimalen Wegweisung sowie umfangreichen Informationen zu kulturtouristischen Attraktionen rechts und links des Radweges. Durch dieses Projekt stößt der Radwegbau in eine neue Dimension vor. Während bisher Radwege nur bautechnisch erstellt wurden, werden jetzt phantasievolle Ideen entwickelt, wie nach der Inbetriebnahme das Befahren des Radweges zu einem lustvollen Erlebnis werden kann. Wir unterstützen das Projekt nachhaltig.

Die künftige Entwicklung geht dahin, mit der Radwegförderung auch eine Verbesserung für den Radtourismus zu bewirken, und zwar nicht nur für den Tagesausflug. Man stellt sich die Frage, ob man denn für einen Radurlaub unbedingt an die Donau fahren muß. Erste Reiseveranstalter haben den Trend erkannt und bieten schon Touren rheinabwärts an.

Auch nach zwanzig Jahren können und wollen wir also die Hände nicht in den Schoß legen. Es gibt noch viel zu tun. Die Fördervorschriften sind in den zwei Jahrzehnten mehrfach den Erfordernissen angepaßt und modernisiert worden, zuletzt Anfang dieses Jahres. Den kommunalen Antragstellern wird damit eine umfassende Förderung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse angeboten. Wir werden Sie gerne über die weitere Entwicklung unterrichten.

Vorsitzender Manfred Hemmer schlägt vor, für das nächste Jahr eine auswärtige Verkehrsausschußsitzung zu planen, um sich einen Teil des Radwegenetzes sowie einige Fahrradstationen anzusehen.

4 Gesetz zur Neufassung des Landesreisekostengesetzes, zur Änderung des Landesumzugskostengesetzes, zur Änderung des Ausschußmitglieder-Entschädigungsgesetzes und zur Überlassung von Parkflächen bei Landesbehörden

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/2960

Vorlagen 12/1105, 12/2009 und 12/2042

Zuschrift 12/1758

- Siehe Beschlußprotokoll -

5 Private Vorfinanzierung von Landesstraßen im Haushalt absichern

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 12/2825

Ausschußprotokoll 12/846

Vorsitzender Manfred Hemmer führt aus, daß das Plenum den Antrag der CDU-Fraktion am 18. März 1998 ohne Debatte an den Haushalts- und Finanzausschuß - mitberatend - und

an den Verkehrsausschuß - federführend - zur Beratung und Vorlage einer Beschlußempfehlung überwiesen habe.

Günter Langen (CDU) legt dar, daß die Möglichkeiten der privaten Vorfinanzierung genutzt werden müßten, um notwendige Maßnahmen durchführen zu können. 1998 sei in Nordrhein-Westfalen nur eine einzige Straße neu begonnen worden. Da auch Ministerpräsident Clement der privaten Vorfinanzierung positiv gegenüberstehe, habe sich die CDU entschlossen, diesen Antrag, der schon einmal abgelehnt worden sei, neu aufzugreifen. Daß ein Urteil in Rheinland-Pfalz die private Vorfinanzierung nicht zulasse, treffe nicht zu. Er bittet, den Gedanken des Ministerpräsidenten aufzunehmen.

Heinz Hunger (SPD) schildert, daß sich die SPD sehr intensiv mit der privaten Vorfinanzierung beim Landesstraßeneubau befaßt habe und sie im Augenblick nicht weiter verfolgen wolle. Angesichts der haushaltspolitischen Probleme suche man gemeinsam mit der Landesregierung nach Wegen, die im Antrag genannten vier Projekte schrittweise baulich umzusetzen.

Aus diesem Grunde werde die SPD den Antrag der CDU-Fraktion ablehnen. In der Plenardebatte erfolgten dazu weitere Ausführungen auch der SPD-Finanzpolitiker. Die SPD stimme mit dem ehemaligen Verkehrsminister überein, daß Nordrhein-Westfalen ein sehr gutes Straßennetz habe, aber einige Umgehungen und Lückenschlüsse noch erfolgen müßten.

Johannes Rimmel (GRÜNE) lehnt den CDU-Antrag ebenfalls ab. Denn es gebe gewichtige Argumente gegen das Instrument der privaten Vorfinanzierung, das in erster Linie ein finanzpolitisches Thema sei. Bayern habe die private Vorfinanzierung mittlerweile aufgrund der Berichte des Landesrechnungshofes eingestellt. Außerdem verlange das Haushaltsrecht die jeweils wirtschaftlichste Lösung zu wählen; es sei also eine Einzelfallprüfung vorzunehmen. Bisher sei kein Fall bekannt, bei dem sich die Vorfinanzierung wirtschaftlicher gestaltet habe als die Finanzierung aus dem laufenden Haushalt. Im übrigen müsse die private Vorfinanzierung aus dem konsumtiven Teil des Haushalts abgezahlt werden, so daß Schwierigkeiten zu befürchten seien, die Verfassungsgrenze bezüglich der Verschuldung einzuhalten. Die Finanzpolitiker hielten eine private Vorfinanzierung möglicherweise dann für sinnvoll, wenn zukünftig höhere Einnahmen zu erwarten seien. Das sei jedoch im Augenblick nicht der Fall. Deshalb erwarte er eigentlich von der CDU weitere Begründungen aus finanzpolitischer Sicht für die private Vorfinanzierung. Außerdem bleibe ein Einstieg in die private Vorfinanzierung nicht auf den Landesstraßenneubau beschränkt.

Gerhard Wächter (CDU) weist darauf hin, daß die Maßnahmen, wie von Heinz Hunger dargelegt, aus finanziellen Gründen zurückgestellt werden müßten. Die private Vorfinanzierung sei aber gerade wegen der finanziellen Engpaßsituation in Erwägung gezogen worden. Er fragt nach den Verhandlungsergebnissen, da der Verkehrsminister in einer Ausschußsit-

zung die private Vorfinanzierung bei einigen Projekten für realisierbar gehalten und die Verhandlungen positiv beurteilt habe.

StS Westermann (MWM-TV) merkt an, daß die Verlängerung des Ausbauplanes bis zum Jahre 2000 nicht heiße, daß nichts mehr geschehe und dringende Projekte nicht durchgeführt würden, wie es im Antrag stehe. Auch wenn dringliche Projekte nicht im Bedarfsplan enthalten seien, gebe es nach dem Gesetz Ausnahmemöglichkeiten, um ihre Realisierung sicherzustellen.

In der Vergangenheit habe man sich für die private Vorfinanzierung ausgesprochen, die in Rheinland-Pfalz und auf Bundesebene praktiziert werde, also rechtlich möglich sei. Die Rheinquerung Ilverich werde beispielsweise so finanziert. Gegen eine private Vorfinanzierung habe aber die Präjudizwirkung und die Belastung künftiger Haushalte gesprochen. Die Abzahlungsraten privat vorfinanzierter Projekte einschließlich der Finanzierungskosten verursachten marginal höhere Kosten als Bauen aus Haushaltsmitteln. Diese Argumente hätten zu der Entscheidung geführt, von der privaten Vorfinanzierung zunächst Abstand zu nehmen.

Wie man möglicherweise einen Einstieg in die Finanzierung dieser vier Projekte - L 697 in Plettenberg, L 418 in Wuppertal, L 666 in Gevelsberg und L 614 in Lügde - finden könnte, hänge nicht allein von der Vorfinanzierung, sondern von den in künftigen Haushalten zur Verfügung stehenden Mitteln ab. Unter der Voraussetzung, daß beispielsweise 130 Millionen DM ungekürzt für den Landesstraßenneubau zur Verfügung stünden, wäre es denkbar, mit der ersten Maßnahme - der Ortsumgehung Gevelsberg -, die etwa 50 Millionen DM koste, zu beginnen.

Gerhard Wächter (CDU) fragt nach den Verhandlungsergebnissen mit möglichen privaten Investoren. - **StS Westermann** antwortet, daß nicht mit Privatinvestoren verhandelt worden sei, sondern mit dem Finanzminister die Grundsatzfrage zu klären gewesen sei, ob eine private Vorfinanzierung sinnvoll sei. Das Ergebnis dieser Verhandlungen habe er gerade geschildert.

Günter Langen (CDU) führt aus, daß die Kosten kein Argument gegen die privaten Vorfinanzierung seien, wenn die private Vorfinanzierung lediglich marginal teurer werde. Vielmehr sei es politisch gewollt, den Straßenbau zu reduzieren. Das sei auch in der Haushaltsdebatte deutlich geworden. Da die CDU davon ausgehe, daß sich die finanzielle Situation nach dem 27. September 1998 verbessern werde, bitte er, dem CDU-Antrag zuzustimmen.

Er fragt, ob das Kabinett die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans beschlossen habe.

Heinz Hunger (SPD) hält die von der Landesregierung vorgeschlagene Vorgehensweise für sinnvoll. Das werde die SPD auch im Plenum verdeutlichen. Die private Vorfinanzierung sei vorläufig nicht durchsetzbar. Seine Zielmarke für den Landesstraßenneubau liege bei Haushaltsmitteln in Höhe von 150 Millionen DM.

StS Westermann antwortet, daß der Bedarfsplan nicht aufgrund eines Beschlusses der Landesregierung fortgeschrieben werde. Eine rechtliche Prüfung habe ergeben, daß eine Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans nicht zwingend sei. Wenn sie nicht erfolge, gelte der laufende Bedarfsplan weiter. Auch auf Bundesebene sei es üblich, einen Ausbauplan zu verlängern.

Angesichts der angekündigten Steuersenkungen aller Parteien auf Bundesebene glaube er, daß das Geld auch nach der Wahl knapp bleiben werde.

Zur Zeit sei bis zum Jahr 2000 ein Bauvolumen von ca. 300 Millionen DM zu finanzieren. Wenn also 1997 statt der 100-Millionen-DM-Jahresrate ca. 130 Millionen DM verfügbar wären, könnte infolge des Spielraums von 30 Millionen DM mit dem 50-Millionen-Projekt Gevelsberg begonnen werden. Bei dem genannten Finanzrahmen müßten dann die anderen, nach wie vor für dringend notwendig erachteten Projekte nach 2000 abgearbeitet werden.

Auf Bitte von **Heinz Hardt (CDU)** gibt **StS Westermann** einen Vermerk zur rechtlichen Einschätzung der Nichtfortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans zu Protokoll (Anlage).

Johannes Remmel (GRÜNE) weist darauf hin, daß bei nur einem der vier Projekte Baurecht vorliege. Bei beschränkten finanziellen Mitteln müsse abgewogen werden, welche Maßnahme durchgeführt werde. Wenn teure Maßnahmen verwirklicht würden, blieben bei vorgegebenem Finanzrahmen viele kleinere Maßnahmen auf der Strecke oder würden zeitlich gestreckt.

Auf die Frage von **Günter Langen (CDU)**, wann für die anderen drei Maßnahmen Baurecht vorliegen werde, antwortet **StS Westermann**, daß sich das Planfeststellungsverfahren in Wuppertal in der Endphase befinde. Baurecht liege aber erst vor, wenn der Planfeststellungsbeschuß gefällt und unanfechtbar sei. Die Maßnahme in Plettenberg sei planungsrechtlich schwieriger umzusetzen, da im Zusammenhang mit der Verse-Talsperre der Grundwasserschutz zu beachten sei. In Lügde sei zeitnah mit dem Planfeststellungsbeschuß zu rechnen.

Abstimmungsergebnis siehe Beschlußprotokoll.

6 Ausbau der Start- und Landebahn des internationalen Flughafens Münster/Osnabrück nicht gefährden - Den Eltingmühlenbach nicht als FFH-Schutzgebiet melden

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 12/3000

- wird vertagt -

Abteilungsleiter Neiss (MURL) sagt zu, dem Ausschuß die den Eltingmühlenbach betreffenden Gutachten bzw. Gutachtenausschnitte zuzuleiten. Auf das Gutachten der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten (LÖBF), das sich mit der Bedeutung des Eltingmühlenbachs nach der FFH-Richtlinie befaßt, stütze die Landesregierung ihre Bewertung. Bundesforschungsminister Rüttgers habe 1996 ein Gutachten über die Bedeutung der Tieflandflüsse in Norddeutschland als Referenz für die ökologische Wiedergestaltung von Fließgewässersystemen herausgegeben, das die Universität Essen erstellt habe. Im Rahmen dieser Referenzstudie sei der Eltingmühlenbach als intaktes naturnahes Fließgewässer herausgestellt worden. - **StS Westermann** weist auf eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung des TÜV hin, die auch Aussagen zum Eltingmühlenbach treffe und den Sprechern zur Verfügung gestellt werde.

Gerhard Wächter (CDU) schlägt vor, in den Verkehrsausschuß Gäste einzuladen, um zu den drei Gutachten in einen Gedankenaustausch einzutreten. - **Vorsitzender Manfred Hemmer** will diesen Vorschlag mit den Fraktionssprechern diskutieren. - **Johannes Remmel (GRÜNE)** spricht sich dagegen aus, zu einem laufenden Planfeststellungsverfahren, das nach Recht und Gesetz ablaufe, im Ausschuß Gutachter anzuhören.

7 Umsetzung des Schallschutzprogramms am Flughafen Köln/Bonn - Konrad Adenauer

StS Westermann berichtet:

Die Landesregierung ist sich der besonderen Belastung der Anlieger von Großflughäfen durch den Flugbetrieb bewußt. Deshalb hat der Schutz der Flughafenanwohner vor Fluglärm stets einen hohen Rang eingenommen; das soll auch künftig so bleiben.

Zum Schutz der Flughafenanwohner vor nächtlichem Fluglärm verfolgt die Landesregierung eine Konzeption, die aktive Lärmschutzmaßnahmen durch Flugbetriebsbeschränkungen soweit anordnet, wie dies mit der verkehrspolitischen Aufgabensstellung eines Flughafens vereinbar ist, und passive Lärmschutzmaßnahmen durch baulichen Schallschutz dort durchführt, wo dies nach den aktiven Maßnahmen zur

Einhaltung einer Zumutbarkeitsgrenze dann noch erforderlich erscheint. Für den Flughafen Köln/Bonn sind erstmals schon im Jahre 1972, also vor 25 Jahren, Nachtflugbeschränkungen als aktiver Lärmschutz angeordnet worden. Sie wurden in den Folgejahren wegen der starken Zunahme des Luftverkehrs mehrfach verschärft. Mit Bescheid des Ministeriums vom 26. August 1997 wurden die Nachtflugbeschränkungen auf dem Flughafen Köln/Bonn mit Wirkung ab 1. November 1997 neu geregelt. Sie enthalten weitergehende Restriktionen. Sie kennen ihren Inhalt; darüber ist im Ausschuß und im Landtag beraten worden.

Gemäß dieser Konzeption werden die Nachtflugbeschränkungen durch passive Lärmschutzmaßnahmen ergänzt. Auf Anregung der Landesregierung hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH bereits im Jahre 1992 damit begonnen, in einem begrenzten Nachtschutzgebiet auf freiwilliger Basis und im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit für passive Lärmschutzmaßnahmen an Schlafräumen - in der Regel durch Einbau von Schallschutzfenstern mit Belüftung - Aufwendungsersatz zu leisten. Durch die baulichen Schallschutzmaßnahmen soll sichergestellt werden, daß im Inneren der Schlafräume während der Nacht - von 22 Uhr bis 6 Uhr - bei geschlossenen Fenstern in der Regel keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten, wobei auch eine ausreichende Belüftung durch schallgedämmte Belüftungsanlagen gewährleistet ist.

Da der Gesetzgeber bisher keinen Grenzwert für die Zumutbarkeit von Nachtfluglärm vorgegeben hat, orientiert sich der für diese Maßnahmen am Flughafen Köln/Bonn zugrundegelegte Grenzwert an den Erkenntnissen der medizinischen Lärmforschung und an der höchstrichterlichen Rechtsprechung. Das Obergericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat in mehreren klageabweisenden Urteilen in Zusammenhang mit der 1992 erfolgten Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen das passive Schallschutzprogramm der Flughafengesellschaft Köln/Bonn ausdrücklich als sachgerechte Maßnahme zum Schutz der Flughafenanwohner gewürdigt.

Das Schallschutzprogramm hat sich in mehreren Stufen vollzogen: In der ersten Stufe wurden die vom Nachtflug am stärksten betroffenen Gebiete berücksichtigt. Es handelt sich hierbei um Teilgebiete der Städte Lohmar und Siegburg - Lohmar-Süd und Siegburg-Stallberg -, die zugleich in der Lärmschutzzone 2 nach dem Fluglärmschutzgesetz liegen. Das Schallschutzprogramm ist in seiner ersten Stufe inzwischen abgeschlossen. Mit einem Kostenaufwand von rund 9,1 Millionen DM wurden an 656 Objekten mit insgesamt 2 493 Räumen schalldämmende Maßnahmen durchgeführt.

Die vom Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft am 8. Dezember 1992 beschlossene zweite Stufe des Schallschutzprogramms erfaßt Teilgebiete von Köln-Rath und Köln-Heumar, Teile der Gemeinden Rösrath und Overath sowie den Bereich Lohmar-Ost.

In konsequenter Durchführung des passiven Schallschutzprogramms hatte der Aufsichtsrat der Flughafen Köln/Bonn GmbH in seiner Sitzung am 7. Dezember 1993 die von der Geschäftsleitung vorgeschlagene seinerzeit dritte und letzte Stufe gebilligt. Diese umfaßt weitere Teile des rechtsrheinischen Köln, und zwar Teilbereiche der Stadtteile Neubrück, Ostheim, Merheim und Höhenberg.

Aufgrund aktueller Fluglärmdaten wurde das Nachtschutzgebiet im Jahre 1995 noch einmal überprüft und durch Aufsichtsratsbeschluß vom 14. Dezember 1995 über die bisherigen Stufen 1 bis 3 hinaus ausgedehnt. Diese Abrundung des Lärmschutzprogramms erstreckt sich auf Teile von Köln - Buchheim, Merheim, Neubrück und Rath -, von Siegburg - Ortsteil Kaldauen -, von Lohmar - Ortsteile Heide und Stadt - und von Troisdorf - Ortsteil Altenrath.

Das endgültige Nachtschutzgebiet umfaßt insgesamt rund 11 000 zumeist mehrgeschossige Gebäude. Soweit das Programm noch nicht abgeschlossen ist - Stufe 1 ist abgeschlossen -, können Anträge noch bis Ende dieses Jahres gestellt werden. Bisher konnten mit einem Kostenaufwand von 21 Millionen DM in 1 633 Objekten 5 483 Schlafräume mit schalldämmenden Einrichtungen ausgestattet werden. Für das Gesamtprogramm sind 120 Millionen DM veranschlagt. Davon sind bis heute ca. 30 Millionen DM ausgegeben worden. Damit ist bei etwa 2 300 Objekten mit rund 8 000 Schlafräumen Lärmschutz vorgenommen worden. Die genannte Summe beinhaltet nicht die in diesem Zusammenhang entstehenden Personalkosten und die Aufwendungen für sonstige begleitende Maßnahmen der Flughafengesellschaft. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH strebt an, das gesamte Programm baulicherseits möglichst bis zum 31. Dezember 2000 abzuschließen.

Peter Eichenseher (GRÜNE) erinnert an die Abarbeitung des 22-Punkte-Programms. Die GRÜNEN hätten großes Interesse daran, zu diesem Programm in regelmäßigen Abständen einen schriftlichen Sachstandsbericht zu erhalten. Es dürfe nicht geschehen, daß der Landtag Lärmschutzmaßnahmen beschließe, die dann vom Flughafen teilweise nur sehr zögerlich umgesetzt würden. - **StS Westermann** sagt regelmäßige Berichte zu.

8 Entwurf einer Verordnung über die Bestimmung der zuständigen Behörden nach dem Güterkraftverkehrsrecht

Vorlage 12/2097

- Siehe Beschlußprotokoll -

9 Fernstraßenbau Mittleres Ruhrgebiet

StS Westermann trägt vor:

Die Absprachen zwischen Bundes- und Landesebene und den beteiligten Kommunen im Fernstraßenbau Mittleres Ruhrgebiet beabsichtigen, eine spürbare Verbesserung

der Leistungsfähigkeit des Bundesfernstraßennetzes im mittleren Ruhrgebiet zu erreichen. Dabei geht es auch um Maßnahmen, die derzeit nicht im vordringlichen Bedarf sind, sondern im Bundesfernstraßenbedarfsplan unter "Weiterer Bedarf" ausgewiesen sind. Hier haben sich in mehreren Gesprächen der Bund und das Land mit Vertretern der Städte Bochum, Dortmund und Essen, den zuständigen Industrie- und Handelskammern sowie Mitgliedern des Deutschen Bundestages und des Landtages in zwei Verkehrskonferenzen getroffen - am 2. September 1997 im Ruhrgebiet und am 4. Mai 1998 in Bonn im Bundesverkehrsministerium -, um für die wichtigsten Projekte im Bereich der genannten Städte ein gemeinsam getragenes Konzept und daraus folgend entsprechende Prioritäten für den Bundesfernstraßenbau zu entwickeln.

Wie Sie der Berichterstattung in den Medien und hier im Ausschuß entnommen haben, ist es uns gelungen, zu den Vorhaben in Dortmund und Bochum ein überwiegendes Einvernehmen zwischen den Beteiligten bezüglich Prioritäten und Realisierungsnotwendigkeit zu erzielen. Für den Bau der A 52 in Essen zeichnet sich eine auch für die Stadt Essen akzeptable Lösung ab. Hier sieht der Bedarfsplan des Bundes in der Stufe "Weiterer Bedarf" vor, die von Düsseldorf kommende A 52 von der A 40 in Frillendorf bis zur A 42 in Altenessen zu verlängern, also beide Ost-West-Autobahnen - A 40 und A 42 - miteinander zu verbinden, um damit die Flexibilität der Nutzung zu erhöhen.

Gegen dieses Vorhaben steht noch bis heute ein ablehnender Beschluß des Rates der Stadt Essen aus 1991. Unbeschadet dieser Ausgangslage hat der Rat der Stadt Essen die Stadtverwaltung beauftragt, gemeinsam mit dem Bund und dem Land ein umwelt- und stadtverträgliches Konzept zu entwickeln. Nachdem zwischen Bund und Land und der Stadt Essen grundsätzlicher Konsens über eine Tunnelführung der A 52 in den Bereichen Frillendorf mit 1,5 km Länge und Altenessen mit rund 1,1 km Länge erzielt wurde, steht nur noch die Entscheidung über die Lösung bei der Durchquerung des Helenenparkes aus. Für eine rund 530 m lange Abdeckung, also einen dritten Tunnel im Mittelabschnitt des Parks, hat der Bundesminister für Verkehr bereits seine Zustimmung gegeben. Offen ist noch die Frage, ob auch die Restabschnitte bei der Führung der A 52 in Tieflage durch den Helenenpark - bisher ist lediglich Tieflage vorgesehen, aber keine Deckelung - ebenfalls eine Abdeckung erhalten sollen. Die Klärung hierzu läuft.

Zu den beiden anderen Projekten, die nicht strittig sind, ist folgendes zu sagen: Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bochum ist das Konzept der Bochumer Lösung, die Minister Clement mehrfach hier im Ausschuß vorgestellt hatte, erneut bestätigt worden. Seine drei Elemente - sechsstreifiger Ausbau der A 40 von der Anschlußstelle Gelsenkirchen bis zur Anschlußstelle Stahlhausen, Bau des Westkreuzes Stahlhausen und Neubau der Querspange Opel im Zuge der A 44 mit Anschluß an den Bochumer Außenring und die A 43 - kennen Sie bereits. Laut Planungsstand arbeitet der Landschaftsverband derzeit für die A 40 und die A 44 Detailplanungen aus. Die Stadt Bochum ist für die Planung des Westkreuzes Stahlhausen zuständig. Es ist vorgesehen, Ende 1999 die Planfeststellungsverfahren für diese drei Projekte einzuleiten.

Für den dritten Straßenkomplex, den Bereich Dortmund, hat man sich in den Gesprächen einvernehmlich darauf verständigt, dem Ausbau der B 1 in Dortmund zur A 40 mit teilweiser Untertunnelung gegenüber einem Neubau der A 44 im südlichen Bereich den Vorrang zu geben. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie des Bundesverkehrsministers war wesentliche Grundlage für diese Entscheidung. Nach dieser Studie stellt der Um- und Ausbau der B 1 trotz eines etwas geringeren Nutzen-Kosten-Verhältnisses gegenüber der A 44 die vorteilhaftere Lösung dar. Ausschlaggebend waren die deutlichen Vorteile in den Bereichen Städtebau, Freiraumschutz und Landschaftsökologie. Hinzu kommt, daß der Ausbau der B 1/A 40 mit ca. 780 Millionen DM etwa 450 Millionen DM weniger kostet als die A 44.

Besonders wichtig ist auch, daß dieser Ausbau der A 40 durch Dortmund mit teilweiser Untertunnelung in zwei Abschnitten realisiert werden kann. Vorgesehen sind zwei Tunnelabschnitte, von denen der östliche zwischen der Semerteichstraße und der B 236 als vordringlich angesehen wird. Um die Planung zu beschleunigen, übernimmt die Stadt Dortmund die Entwurfsplanung für die A 40, um in etwa dreieinhalb Jahren Baurecht zu schaffen. Dann würde sich allerdings auf Bundesebene die Finanzierungsfrage stellen.

10 Globale Minderausgaben beim Landesstraßenbau

StS Westermann erstattet Bericht:

Der Landtag hat für den Haushalt 1998 insgesamt eine globale Minderausgabe von 578,3 Millionen DM beschlossen, die im Gesamthaushalt zu erwirtschaften und auf die Einzelpläne zu verteilen sind. Nach Vereinbarung der Landesregierung bedeutet dies, daß der Haushalt 08 - Wirtschaft und Verkehr - insgesamt eine globale Minderausgabe von 122,4 Millionen DM erwirtschaften muß.

Eine Präzisierung, wie die globale Minderausgabe erwirtschaftet wurde, läßt sich erst zum Jahresende vornehmen. Beim Umsetzen des Haushalts besteht also eine gewisse Unsicherheit, welche Ansätze tatsächlich ausgeschöpft werden können; dies hängt von Baufortschritten und ähnlichem ab. Auf der anderen Seite muß durch Vorplanung schon zu Beginn des Haushaltsjahres Vorsorge getroffen werden, diese 122,4 Millionen DM tatsächlich einzusparen. Deshalb muß die globale Minderausgabe auf die einzelnen Ansätze des Haushaltes 08 verteilt werden.

Auch im Verkehrshaushalt muß also ein entsprechender Teilbetrag blockiert werden. Der Verkehrshaushalt weist die Besonderheit eines hohen Fremdfinanzierungsanteils auf. Seine Größenordnung liegt bei 3,6 Milliarden DM; der Fremdfinanzierungsanteil durch Bundesmittel beträgt 2,365 Milliarden DM. Die globale Minderausgabe kann nur aus landesfinanzierten Aufgaben erwirtschaftet werden.

Derzeit ist vorgesehen, beim Straßen- und Brückenbau eine globale Minderausgabe von 28,5 Millionen DM zu erbringen. Neben Kleinbereichen sollen 27,6 Millionen DM bei den beiden Investitionstitel "Erhaltungsinvestitionen" und "Landesstraßenausbauplan" eingespart werden. 10 Millionen DM der mit 55 Millionen DM veranschlagten Erhaltungsinvestitionen und 17,6 Millionen DM des mit 130 Millionen DM dotierten Ausbauplans sind zunächst zur Erwirtschaftung der globalen Minderausgabe vorgesehen. Deshalb wurden den Landschaftsverbänden für Erhaltungsinvestitionen zunächst nur 45 Millionen DM zur Bewirtschaftung zugewiesen und für Ausbaumaßnahmen 112,4 Millionen DM.

Bezüglich der Auswirkungen vor Ort ist zu beachten, daß Erhaltungsinvestitionen den Landschaftsverbänden pauschal und nicht bezogen auf konkrete Einzelmaßnahmen zugewiesen werden. Die Landschaftsverbände müssen also entscheiden, wie sie mit dem reduzierten Mittelansatz wirtschaften. Die vorläufige Reduzierung der Ausbauplanmittel für den Landesstraßenausbau und -neubau führen allerdings dazu, daß die Landschaftsverbände zunächst einmal die Bauprogramme anpassen müssen. Konsequenz ist, daß fast alle laufenden Maßnahmen in der Bauabwicklung zeitlich gestreckt werden müssen. Hiervon ist der Landschaftsverband Westfalen-Lippe stärker betroffen, weil er mehr kleinere Maßnahmen durchführt als der Landschaftsverband Rheinland.

Im weiteren Vollzug des Haushalts 1998 wird sich zeigen, ob die Ausgabenkürzung zur Erbringung der globalen Minderausgabe von 27,6 Millionen DM bei den genannten Titeln endgültig ist oder ob sich möglicherweise durch nicht abfließende Mittel in anderen Bereichen Spielräume ergeben.

Heinz Hardt (CDU) möchte wissen, ob bei der Erwirtschaftung der globalen Minderausgabe durch investive Mittel auch die Verfassungsgrenze und die arbeitsmarktpolitischen Auswirkungen berücksichtigt würden. - **StS Westermann** geht davon aus, daß die vom Parlament beschlossene globale Minderausgabe die Verfassungsgrenze einhalten werde.

Auf die Frage von **Günter Langen (CDU)**, bei welchen Eisenbahn-, Luftfahrt- und Wasserstraßentiteln Einsparungen zur Erwirtschaftung der globalen Minderausgabe erfolgten, macht **StS Westermann** darauf aufmerksam, daß der Landesstraßenbau Thema seines Berichtes gewesen sei. In anderen Bereichen - Stand: Mitte des Jahres - seien beispielsweise folgende Kürzungen vorgesehen:

Kapitel 08 081 Titel 891 20 "Zuschüsse des Landes an die Deutsche Bahn AG für Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs": 5,36 Millionen DM

Kapitel 08 038 Titel 881 20 "Zuweisungen an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für Baumaßnahmen an der Weststrecke des Mittellandkanals": Es sei absehbar, daß für diesen Titel etwa 1 Million DM weniger benötigt werde.

Kapitel 08 084 Titel 883 16 "Kostenbeiträge des Landes für Maßnahmen an Bahnübergängen nach § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes": 500 000 DM

Verkehrsausschuß

15.06.1998

38. Sitzung (nicht öffentlich)

mr-pr

Kapitel 08 084 Titelgruppe 60 "ADV-Ausstattung für die regionalen Verkehrsleitzentralen":
100 000 DM

Kapitel 08 084 Titelgruppe 70 "Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr": 255 000 DM

Auf Nachfrage von **Günter Langen (CDU)** bestätigt **StS Westermann**, daß die Luftfahrt von der globalen Minderausgabe nicht tangiert sei.

11 Besetzung von Bauamtskommissionen

- Siehe Beschlußprotokoll -

gez. Hemmer
Vorsitzender

Anlage

30.07.1998/18.08.1998

275

712 - 10-92 (41)

Düsseldorf, den 16. Januar 1998

VMI (i.B.)/Fu

Vermerk:Betr.: Unterlassen der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans

Nach § 1 Abs. 4 Satz 1 Landesstraßenausbaugesetz (LStrAusbauG) wird der Landesstraßenbedarfsplan nach Ablauf von jeweils fünf Jahren durch Gesetz fortgeschrieben.

Die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans kann ohne Gesetzesänderung und auch ohne formellen Beschluß des Landtags unterlassen werden.

Wenn der Landesstraßenbedarfsplan im April 1998 nach Ablauf von fünf Jahren seit der letzten gesetzlichen Fortschreibung nicht fortgeschrieben wird, verstößt das Landesparlament zwar in formeller Hinsicht gegen den sich selbst mit der Bestimmung des § 1 Abs. 4 LStrAusbauG auferlegten gesetzlichen Auftrag. Dieser Verstoß hat aber keine rechtlichen Folgen. Folge ist, daß der bisherige Landesstraßenbedarfsplan bis zu einem späteren Zeitpunkt seiner Fortschreibung weiterhin gilt.

Dies ergibt sich formalrechtlich aus dem Landesstraßenausbaugesetz selbst: Es fehlt eine Regelung, nach der der Landesstraßenbedarfsplan nach einem bestimmten Zeitablauf außer Kraft tritt. Vielmehr ist nach § 1 Abs. 4 eine Fortschreibung durch Gesetz vorgesehen. Der geltende Bedarfsplan kann also nur durch Gesetz aufgehoben oder geändert werden und gilt daher weiter, solange ein solches Gesetz nicht erlassen ist.

Materiellrechtlich läßt sich ein Unterlassen der Fortschreibung nach dem vorgesehenen Fristablauf wie folgt rechtfertigen:

Nach § 1 Abs. 3 Satz 1 LStrAusbauG umfaßt der Landesstraßenbedarfsplan die langfristigen Planungen der Landesstraßen. Langfristige Planungen gehen begrifflich über den für die Überprüfung und Fortschreibung des Bedarfs vorgesehenen Zeitraum

von fünf Jahren, der höchstens als mittelfristig bezeichnet werden kann, hinaus. Demnach kann der geltende Bedarfsplan zunächst auch in der Sache durchaus weiterhin Grundlage für den Ausbauplan sowie für Linienabstimmungen sein. Dies gilt theoretisch bis zu seiner vollständigen Umsetzung, zumindest aber bis zum Ablauf seines Prognosezeitraums.

Außerdem ist zu berücksichtigen, daß der Begriff "Fortschreibung" inhaltlich ein Weiterentwickeln im Sinne einer Anpassung des Planes an geänderte Bedürfnisse bedeutet (Aufnahme neuer bzw. Herausnahme überholter Planungen). Der Landtag kann sich daher auf den Standpunkt stellen, daß zunächst der bisherige Bedarfsplan abgearbeitet werden soll. Es liegt dann im materiellen Sinne kein Anlaß zur Fortschreibung vor.

Bei unvorhergesehenem Bedarf gibt § 5 LStrAusbauG die Möglichkeit, daß das MWMTV in Benehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags über Ausnahmen vom Landesstraßenbedarfsplan und vom Landesstraßenausbauplan entscheidet.

U. im Brahm

(Ulrike im Brahm)