



Verkehrsausschuß

40. Sitzung (nicht öffentlich)

1. Oktober 1998

Düsseldorf - Haus des Landtags

10.00 Uhr bis 11.15 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenographin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

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

Geszentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/2960

Vorlagen 12/1105, 12/1659, 12/2009, 12/2042 und 12/2080

Zuschriften 12/1755, 12/1758, 12/1912, 12/2036, 12/2046, 12/2049, 12/2054, 12/2055, 12/2066, 12/2067, 12/2069, 12/2070, 12/2077, 12/2078, 12/2079, 12/2081, 12/2083, 12/2086 und 12/2131

Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

1

TOP 1 wird vertagt.

2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1999 (Haushaltsgesetz 1999) und Gesetz zur Sicherung des Haushalts (Haushaltssicherungsgesetz 1999)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/3300

Vorlagen 12/2191 und 12/2194

1

Der Ausschuß verzichtet auf den mündlichen Einführungsbericht der Landesregierung, da der schriftliche Einführungsbericht mit Vorlage 12/2193 bereits vorliegt.

Der Ausschuß beschließt, die den Personalhaushalt betreffenden Ansätze des Einzelplans 08 an den Unterausschuß "Personal" des Haushalts- und Finanzausschusses zu überweisen.

3 ÖPNV-Bedarfsplan

Vorlage 12/2121

Zuschriften 12/558, 12/1495, 12/1976, 12/2080, 12/2088, 12/2112 und 12/2133

2

StS Westermann (MWMTV) berichtet.

Der Verkehrsausschuß stellt das Einvernehmen zum ÖPNV-Bedarfsplan - Vorlage 12/2121 - unter Einbeziehung der sich aus dem Einigungsgespräch ergebenden Änderungen - als Tischvorlage verteilt - her.

4 Geplante Einschränkungen beim Fernverkehr der Deutschen Bahn AG

9

StS Westermann erstattet den von der CDU-Fraktion erbetenen Bericht; es schließt sich eine Aussprache an.

5 Bahntrans

Bericht des Ministers für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr

13

TOP 5 wird vertagt.

6 Bahnsteighöhen

13

LMR Busch (MWMTV) trägt vor und beantwortet Fragen.

7 Besetzung der Bauamtskommissionen

15

Der Ausschuß spricht sich einstimmig dafür aus, daß Axel Horstmann (SPD) Mitglied in der Bauamtskommission Minden-Herford wird.

Nächste Sitzung: 12. November 1998

Aus der Diskussion**1 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, 12/1659, 12/2009, 12/2042 und 12/2080

Zuschriften 12/1755, 12/1758, 12/1912, 12/2036, 12/2046, 12/2049, 12/2054, 12/2055, 12/2066, 12/2067, 12/2069, 12/2070, 12/2077, 12/2078, 12/2079, 12/2081, 12/2083, 12/2086 und 12/2131

Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

- wird vertagt -

2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1999 (Haushaltsgesetz 1999) und Gesetz zur Sicherung des Haushalts (Haushaltssicherungsgesetz 1999)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/3300

Vorlagen 12/2191 und 12/2194

Vorsitzender Manfred Hemmer hält fest, daß der Ausschuß den mit Vorlage 12/2193 vorliegenden Einführungsbericht zur Kenntnis nehme und auf den mündlichen Vortrag verzichte.

Abstimmungsergebnis über die den **Personalhaushalt** betreffenden Ansätze des Einzelplans 08 siehe **Beschlußprotokoll**.

3 ÖPNV-Bedarfsplan

Vorlage 12/2121

Zuschriften 12/558, 12/1495, 12/1976, 12/2080, 12/2088, 12/2112 und 12/2133

Vorsitzender Manfred Hemmer verweist auf ein als Tischvorlage verteiltes Schreiben des Ministeriums, in dem die zusätzlichen Wünsche der verkehrspolitischen Sprecher der drei Fraktionen vom Ministerium zusammengefaßt worden seien und das in die Beratungen einfließe.

StS Westermann (MWMTV) berichtet:

Ich hatte Ihnen bereits in der letzten Sitzung ausführlich über den Entwurf des ÖPNV-Bedarfsplans berichtet. Es gab seitens der CDU-Fraktion Fragen, die zunächst im Rahmen einer Anhörung geklärt werden sollten. Daraufhin hatte ich angeboten, daß wir bei uns im Hause über Unklarheiten sprechen könnten. Dieses Gespräch hat stattgefunden, und ich freue mich, daß dieses gemeinsame politische Gespräch mit den verkehrspolitischen Sprechern zu einem guten einvernehmlichen Ergebnis geführt hat.

Im einzelnen ist vorgesehen, den Ihnen vorliegenden Bedarfsplan wie folgt zu ändern bzw. zu ergänzen:

1. Die obere Ruhrtalbahn zwischen Schwerte und Warburg wird mit reduzierten Kosten von 55 Millionen DM von der Planungsstufe "weiterer Bedarf" in die Planungsstufe "vordringlicher Bedarf" übernommen.
Hierzu war zunächst ein Investitionsbedarf von über 200 Millionen DM vorgesehen, der Elektrifizierung und vieles mehr vorsah. Das ging etwas am Bedarf vorbei, aber nach Reduzierung der Kosten - unter Ertüchtigung der Strecke für Neigetechnikfahrzeuge für 55 Millionen DM - wird die Maßnahme jetzt im vordringlichen Bedarf dargestellt.
2. Die Liste der Projekte des möglichen späteren Bedarfs - die dritte Kategorie im Bedarfsplan - wird um folgende Streckenvorhaben und Investitionsvolumina ergänzt:
 - Kaarster See - Willich - Viersen: 24 Millionen DM
 - Bergisch-Born - Wipperfürth - Marienheide: 429 Millionen DM
 - Engelskirchen-Osberghausen - Waldbröl/Morsbach: 144 Millionen DM
 - Sundern - Neheim-Hüsten: 34 Millionen DM
 - Lemgo - Barntrup: 89 Millionen DM

Dies sind Zukunftsplanungen; der mögliche spätere Bedarf hat zunächst keine finanziellen Auswirkungen. Diese Einplanungen erlauben für die betroffenen Strecken weitere Vorbereitungen entsprechend dem zwischenzeitlich erreichten örtlichen Beratungs- und Vorbereitungsstand.

3. Um angesichts der erstmaligen Aufstellung des Bedarfsplans den Aufgabenträgern die Möglichkeit zu geben, die Erkenntnisse aus zwischenzeitlichen Untersuchungen weiterhin einzubringen, soll bis zur Aufstellung des ÖPNV-Ausbauplans eine Öffnungsklausel für bisher nicht angemeldete bzw. nicht berücksichtigte Vorhaben gelten.

Bei der Aufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans durch die Aufgabenträger waren die Planungen teilweise noch nicht so konkret, daß sie in unseren Bedarfsplan einfließen konnten. Die Ergänzung, wie ich sie gerade vorgetragen habe, ermöglicht es, auch noch im nachhinein bestimmte Maßnahmen in den Ausbauplan aufzunehmen. Das ist im Interesse der Aufgabenträger. Deshalb soll der Bedarfsplantext unter Nr. 3 wie folgt ergänzt werden:

"Soweit bisher nicht in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben aufgrund zwischenzeitlich fertiggestellter Nahverkehrspläne bei der Aufstellung des ÖPNV-Ausbauplanes eine Berücksichtigung erfordern, können diese im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags ausnahmsweise unmittelbar aufgenommen werden, wenn die hierzu erforderlichen Voraussetzungen vorliegen."

Das ermöglicht uns ein Höchstmaß an Flexibilität in der Planungs- und Förderpraxis.

4. Die zum besseren Verständnis und zur Erläuterung der SPNV-Vorhaben dargestellten Haltepunkte dienen lediglich der Information und sind nicht Bestandteil der Bedarfsplanfestsetzungen. Die nichtbedarfsplanrelevanten Haltestellen können zeitnah unmittelbar in das Förderprogramm eingestellt werden.

Ich hatte Ihnen ja in der letzten Sitzung gesagt, daß wir im Programm für kleinere Maßnahmen einen Betrag von 300 Millionen DM pro Jahr reservieren, der bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist, so daß wir bei kleineren Maßnahmen sehr flexibel sind. So haben die Aufgabenträger die Möglichkeit, Dringlichkeiten und Prioritäten für den Ausbau und die Gestaltung der Haltestellen weiterhin zu aktualisieren, und wir haben die Möglichkeit, das direkt in die Ausbauprogramme aufzunehmen.

Ich halte das Ergebnis der Abstimmung für gut. Ich bedanke mich für die konstruktive Zusammenarbeit. Ich glaube, daß damit die Voraussetzungen für die Herstellung des Einvernehmens gegeben sind.

Günter Langen (CDU) hält es ebenfalls für positiv, daß man sich bemüht habe, eine einvernehmliche Regelung zu finden. Die CDU habe eingesehen, daß ihr Wunsch nach einer

Anhörung zu einer Verzögerung geführt hätte. Deshalb habe sie mit den Vertretern der Zweckverbände ein Gespräch geführt, in dem deutlich geworden sei, daß der vorliegende ÖPNV-Bedarfsplan im großen und ganzen auf Zustimmung stoße. Allerdings wolle er noch einige Vorhaben ansprechen, über die im Gespräch mit dem Ministerium kein Einvernehmen erzielt worden sei.

Beispielsweise sollte eine Schleife zum Flughafen Paderborn-Lippstadt von der Bahnstrecke Kirchborchen - Büren in den möglichen späteren Bedarf aufgenommen werden. Aus der Sicht der Region und des Flughafens komme ein Bahnanschluß dann in Frage, wenn pro Jahr Passagierzahlen von über 1,5 Millionen erreicht würden. Derzeit würden 820 000 Passagiere abgefertigt. Der Nahverkehrsverband Paderborn/Höxter sehe die Möglichkeit, die Bahnstrecke Paderborn - Kirchborchen - vordringlicher Bedarf - und weiter bis Büren - weiterer Bedarf - kurzfristig zu reaktivieren. Der Nahverkehrsverband werde aufgefordert, die notwendigen Unterlagen beim Ministerium einzureichen, damit die Aufnahme in den Ausbauplan gemäß der zwischen den Fraktionen abgesprochenen Regelung auf Seite 3, Abs. 2, erfolgen könne.

Das gelte auch für die Strecke Mönchengladbach - Dalheim - Roermond, weiterer Bedarf, sowie die Strecken Hückelhoven - Ratheim - Baal und Heinsberg - Lindern, möglicher späterer Bedarf. Auch hier halte der zuständige Aachener Verkehrsverbund auf Grund eigener Kosten- und Wirtschaftlichkeitsberechnungen eine frühere Realisierung für möglich.

Hinzu komme die oberbergische Bahnstrecke "Wiehltalbahn", auf der noch Güterverkehr stattfinde und in naher Zukunft touristischer Verkehr mit historischem Wagenmaterial ange-dacht sei. Die ehemalige Bahnstrecke Remscheid - Lennep - Bergisch-Born - Wipperfürth solle nach Vereinbarung unter den Fraktionen in den möglichen späteren Bedarf aufgenommen werden. Für den Abschnitt Bergisch-Born - Wipperfürth sei dies schon einvernehmlich geschehen.

Marie-Luise Fasse (CDU) nimmt aus dem Bereich der Regionen zur Reaktivierung der Strecke Xanten - Nijmegen Stellung. Diese sei in zwei unterschiedlichen Bedarfsstufen eingeplant, und zwar das Teilstück Kleve - Nijmegen als "weiterer Bedarf" und die Teilstrecke Kleve - Xanten als "möglicher späterer Bedarf". Sie bittet, die gesamte Strecke als "weiteren Bedarf" einzustufen, da sonst aus der Sicht der Regionen eine Verzerrung eintrete und dies planungsmäßig wesentlich sei.

Peter Eichenseher (GRÜNE) führt aus, daß die GRÜNEN recht zufrieden seien. Es bedeute eine Trendwende in der Bahnpolitik, wenn zügig damit begonnen werde, diese Projekte in den nächsten Jahren umzusetzen.

Der Rückzug aus der Fläche, den die Bahn jahrzehntelang vorgenommen habe, sei zumindest für Nordrhein-Westfalen gestoppt. Nordrhein-Westfalen müsse nicht befürchten, daß die in Betrieb befindlichen Nahverkehrsstrecken stillgelegt würden; man habe sich im Gegenteil beachtliche Reaktivierungen vorgenommen. In einigen Städten, die sehr innovative Projekte aufgelegt hätten, komme es zu einer Verknüpfung von Stadtbahnen und Eisenbahnnetz.

Trotzdem blieben in den Regionen noch viele Wünsche offen. Dies werde sowohl im Straßenbau als auch bei allen anderen Infrastrukturwünschen deutlich.

Er glaube, daß man sich auf das richtige Vorgehen geeinigt habe. Nun müsse die Debatte beendet und der Startschuß gegeben werden, damit die Regionen, die bedient würden, beginnen könnten. Entscheidend dafür, welche weiteren Projekte künftig in den weiteren oder vordringlichen Bedarf aufgenommen würden, sei, wie tatkräftig und zügig die Regionen an die Umsetzung dessen gingen, was heute schon im vordringlichen Bedarf stehe. Wenn Projekte nicht vorankämen, würden sie zurückgestuft und andere kämen nach vorne. Es hänge also nicht nur von der Einstufung des Ministeriums ab, wie schnell es vorangehe, sondern auch von der Bereitschaft der Regionen, ihre Komplementärfinanzierung und ihre planerischen Voraussetzungen einzubringen.

Zum Flughafen Paderborn sehe er im Augenblick keinen Handlungsbedarf. Solange das Parken am Flughafen Paderborn so billig sei wie zur Zeit, werde niemand umsteigen. Man habe gerade das Experiment mit einem Schnellbus Bielefeld - Paderborn hinter sich, das viel Geld gekostet habe. Grundsätzlich verschließe man sich neuen Lösungen nicht, aber zunächst müßten die Randbedingungen geändert werden. In Paderborn werde zur Zeit mit Unterstützung des Landes an einem Forschungsprojekt für eine Bahn auf herkömmlicher Schiene mit Magnetantrieb gearbeitet, also ein Kompromiß zwischen Transrapid und herkömmlicher Schiene. Das könnte eine Pilotstrecke werden.

Auch Heinsberg liege den GRÜNEN sehr am Herzen, da man dafür sorgen müsse, daß möglichst kein Kreis ganz von der Schienenversorgung abgekoppelt werde. Wenn es gelinge, die Entscheidung der Bundesbahn rückgängig zu machen, müsse das wirtschaftlichste Konzept umgesetzt werden.

Heinz Hunger (SPD) schließt sich der Aussage an, daß nun vorrangig die Umsetzung zu organisieren sei. Die Regionen müßten sich mit den Projekten identifizieren und sie nach vorne bringen.

StS Westermann merkt an, daß vor Ort zwar viele Wünsche vorhanden gewesen seien, aber mancher Blütenraum platze, wenn es an die Realisierung gehe und Eigenanteile sowie Betriebskostenzuschüsse erbracht werden müßten. Die Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan bedeute lediglich, daß das Land zur Förderung bereit sei, die Durchführung müsse jedoch vor Ort geschehen. Entscheidend für die Einstufung sei deshalb das Kosten-Nutzen-Verhältnis gewesen.

Zu den geäußerten Wünschen habe er gerade vorgetragen, daß ein gewisses Maß an Flexibilität vorhanden sei. Es könnten im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß auch Maßnahmen in den Ausbauplan aufgenommen werden, die noch nicht im Bedarfsplan stünden.

Außerdem werde der Bedarfsplan in fünf Jahren fortgeschrieben. Wenn es sich also erweisen sollte, daß eine Maßnahme vom Planungsstand her konkreter geworden sei, das Kosten-Nutzen-Verhältnis deutlicher zutage trete und die Bereitschaft seitens der kommunalen Träger vorhanden sei einzutreten, sei noch Handlungsspielraum vorhanden. Bei der Strecke Nijme-

gen - Xanten, die von Marie-Luise Fasse angesprochen worden sei, habe eine Einstufung vom möglichen späteren Bedarf in den weiteren Bedarf auch finanzielle Auswirkungen, da der mögliche spätere Bedarf im Augenblick noch nicht finanziell zu Buche schlage. Es müßten Alternativen zur Lösung, dieses Teilstück in den weiteren Bedarf aufzunehmen, geprüft werden. Man sei flexibel genug, es in den Ausbauplan aufzunehmen, wenn es sich rechnen sollte. Es müsse jedoch deutlich werden, daß der Träger bereit sei, die entsprechenden Kosten zu übernehmen.

LMR Kolks (MWMTV) legt dar, daß diese Verbindung in die Niederlande als Ganzes gesehen worden sei. Die Strecke Kleve - Xanten sei bei geringem Kosten-Nutzen-Verhältnis relativ teuer. Es wären über 73 Millionen DM aufzuwenden gewesen. Man habe zunächst nur die Strecke Nijmegen - Kleve in den Bedarfsplan aufgenommen. Damit sei man in der Lage, über Geldern und Krefeld eine Verbindung bis ins Ruhrgebiet wiederherzustellen, wenn es um den Güterverkehr oder die verstärkte Nutzung im Personenverkehr gehen sollte. Durch diese beiden Nutzungsmöglichkeiten könnten Synergieeffekte erreicht werden. Wenn sich herausstellen sollte, daß die Strecke Kleve - Xanten schneller, als es jetzt möglich erscheine, vorbereitet werden könnte, stehe noch die Klausel des Bedarfsplans zur Verfügung, wonach Maßnahmen des möglichen späteren und des weiteren Bedarfs als Reservemaßnahmen für den vordringlichen Bedarf gälten.

Marie-Luise Fasse (CDU) verweist auf das Gutachten des Planungsbüros und die Kostenanalyse, die dem Ministerium vorlägen. - **LMR Kolks (MWMTV)** merkt an, daß zu allen Maßnahmen eigene Kostenuntersuchungen angestellt worden seien, da den eingereichten Kostenanalysen sehr unterschiedliche Maßstäbe zugrunde gelegen hätten. Mit ihnen sei es nicht möglich gewesen, eine landesweite Kosten-Nutzen-Betrachtung durchzuführen.

Günter Langen (CDU) begrüßt die Öffnungsklausel und die Regelung, daß die Haltepunkte nicht Bestandteil des Planes seien. Er wolle jedoch noch einige allgemeine Forderungen der CDU-Fraktion zum Ausdruck bringen:

Bei der Reaktivierung von in früheren Jahren aus Gründen der Wirtschaftlichkeit stillgelegten Bahnstrecken, die in den weiteren Bedarf aufgenommen worden seien, müsse die Förderung des Schienenersatzverkehrs stärker in den Vordergrund gerückt werden. Dabei zeige sich die Notwendigkeit einer integrierten Gesamtverkehrsplanung für das Land, die nicht die einzelnen Verkehrsträger, sondern den Mobilitätsbedarf und die differenzierten Ansprüche an Mobilität im Auge habe. Die CDU-Landtagsfraktion habe dies in ihrem Antrag vom 04.11.1996 "Nordrhein-Westfalen braucht eine verlässliche zukunftsweisende Verkehrspolitik für das 21. Jahrhundert" gefordert. Die Forderung der CDU habe im Teilbereich der Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität" zur integrierten Gesamtverkehrsplanung, der im November plenar beraten werde, Bestätigung gefunden. Der Verkehrsminister sei aufgefordert, dies umzusetzen, damit unter anderem für den Personennahverkehr die jeweils effizientesten und kostengünstigsten Varianten gefördert werden könnten.

Bei den im möglichen späteren Bedarf genannten Bahnstrecken, für die heute noch kein Bedarf formuliert werden könne, solle nach Ablauf des Trassensicherungsvertrages am 31.12.1999 eine Bedarfsprüfung durchgeführt werden. Wenn eine solche Prüfung mittel- oder langfristig keinen Bedarf erkennen lasse oder wenn deutlich werde, daß die Anforderungen an den Nahverkehr auf diesen Strecken durch Schienenersatzverkehre wirtschaftlicher erfüllt werden könnten, sollten diese Strecken aus dem möglichen späteren Bedarf des ÖPNV-Bedarfsplans herausgenommen werden, damit die Kommunen und Kreise über die weitere Nutzung der Trassen frei disponieren könnten. Auch darüber sei in der vorigen Woche interfraktionell gesprochen worden.

In einigen Kommunen des Landes seien derzeit Nahverkehrspläne in der Abstimmung bzw. kurz vor der Beschlußfassung. Wenn sich aus diesen Nahverkehrsplänen ein weiterer Bedarf für Maßnahmen ergebe, sollte die Möglichkeit eröffnet werden, sie nachträglich in den ÖPNV-Bedarfsplan aufzunehmen. Dies sei durch die Öffnungsklausel erfüllt.

Bei der oberen Ruhrtalbahn, die nun einvernehmlich mit 55 Millionen DM in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden sei, um Neigetechnezüge einzusetzen, dürfe nicht darauf verzichtet werden, die Zweigleisigkeit im östlichen Bereich wiederherzustellen. Auch die Möglichkeit der Elektrifizierung sollte man sich - nach neuer Kostenermittlung - für die Zukunft offenhalten. Diese Maßnahmen sollten deshalb für den weiteren Bedarf vorgesehen sein.

Peter Eichenseher (GRÜNE) ist der Auffassung, daß bei so großen Projekten wie der oberen Ruhrtalbahn, die nach Auffassung der GRÜNEN eigentlich aus Bundesschienenwegeausbaumitteln hätten finanziert werden müssen, bei der man aber jetzt bereit sei, als Notlösung den Einsatz von Landesmitteln zu akzeptieren, müsse die Entscheidung für *eine* Konzeption fallen. Beide Wege gleichzeitig zu verfolgen - zunächst einmal die Konzeption "Neigetechne mit modernen dieselbetriebenen Zügen" notgedrungen aus Landesmitteln etwas kleiner zu gestalten und sich dann im nächsten Schritt noch die Elektrifizierung, also einen Plan aus den 70er Jahren, für den weiteren Bedarf offenzuhalten -, bedeute eine Verschwendung von Steuermitteln. Er glaube, daß der Zug für die Elektrifizierung dieser Linie längst abgefahren sei. Jetzt sollte bei der Umsetzung von der Bahn das modernste und wirtschaftlichste Konzept eingefordert werden, da hinter einzelnen Projekten zum Teil sehr hohe Summen stünden. Sowohl bei den betrieblichen als auch den Investitionskosten seien noch große Einsparpotentiale vorhanden. Wenn man beispielsweise bei den Bahnsteighöhen, die Teil der Standards seien, die man setze, die richtige Entscheidung treffe, könnten möglicherweise Hunderte von Millionen Mark gespart werden.

Gerhard Wächter (CDU) fragt, ob sich das Ministerium bezüglich der Anbindung des Flughafens Paderborn der Bewertung des Kollegen Eichenseher anschließe, der die Parkbewirtschaftung als Argument herangezogen habe, daß die Strecke Kirchborchen - Büren nicht in den möglichen späteren Bedarf aufgenommen worden sei. Bei der Entwicklung, die der Flughafen nehme, könne er sich nicht vorstellen, daß die Situation in 15 Jahren mit der heutigen vergleichbar sei.

Heinz Hunger (SPD) warnt davor, in der Öffentlichkeit Wünsche zu verfestigen, die nicht realisierbar seien. Die Anbindung des Flughafens Paderborn an die Schiene mache nur dann Sinn, wenn sie auch angenommen werde. Dies geschehe nur dann, wenn eine Anbindung von Paderborn aus erfolgen würde und nicht aus dem Hinterland.

StS Westermann führt aus, daß es ein Grundanliegen des Ministeriums sei, die großen verkehrserzeugenden Anlagen und Flughäfen an das Schienennetz anzubinden, um auch den Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen. Insofern sei es richtig, auch in Paderborn über diese Möglichkeit nachzudenken. Andererseits stelle sich die Frage der Wirtschaftlichkeit. Paderborn habe im Augenblick Passagierzahlen von 500 000 mit wachsender Tendenz, und man wisse nicht, ob eine Anbindung angenommen werde. Deshalb seien zur Beurteilung konkretere Planungen und Kosten-Nutzen-Rechnungen erforderlich. Im Bedarfsfalle könne die Flexibilität des ÖPNV-Bedarfsplans genutzt werden.

Günter Langen (CDU) stellt fest, daß sich im vorgelegten Entwurf des ÖPNV-Bedarfsplans noch einmal eindrucksvoll die große Leistung der nunmehr scheidenden Bundesregierung zeige: Bahnreform, Regionalisierungsgesetz. Die Leistungen des Bundes in Nordrhein-Westfalen aus dem Regionalisierungsgesetz sollten 1999 nochmals um 90 Millionen DM steigen. Die Bundesmittel nach dem GVFG sollten trotz schwieriger Haushaltslage auch im Bund auf gleichem Niveau bleiben. Hier habe der scheidende Bundesverkehrsminister Wissmann die richtigen investitionspolitischen Impulse durchsetzen können. Der Bund wolle Nordrhein-Westfalen den Löwenanteil der Mittel für den schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr zur Verfügung stellen. Es bleibe abzuwarten, ob ein zukünftiger Bundesverkehrsminister diese richtigen Entscheidungen gegenüber dem zukünftigen Finanzminister durchsetzen werde.

Ohne den Haushaltsberatungen vorgreifen zu wollen, wolle er auch darauf hinweisen, daß die Landesregierung NRW Jahr für Jahr die Mittel für den Verkehr reduziere. Der Haushalt des Verkehrsministers sehe nach Kürzungen 1998 jetzt in Kapitel 08 081 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Personennahverkehrs - eine erneute Reduzierung um 46 Millionen DM bei der Titelgruppe 61 "Förderung von Verkehrsverbänden, ..." und um 2 Millionen DM bei der Titelgruppe 62 "Investitionszuschüsse für nichtbundeseigene öffentliche Eisenbahnen" vor. Die "Zuweisungen und Zuschüsse des Landes für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV" - Titelgruppe 65 - seien im Haushalt 1998 um 4,4 Millionen DM gekürzt worden, die "Zuweisungen für Investitionen an die Zweckverbände VRR und AVV" - Titel 887 61 - seien 1999 ganz gestrichen worden und sollten aus Bundesmitteln bedient werden. Um die notwendigen Investitionen im ÖPNV angesichts dieser Situation in Nordrhein-Westfalen abzusichern und auf den Weg zu bringen, stimme die CDU-Landtagsfraktion dem ÖPNV-Bedarfsplan zu.

Abstimmungsergebnis siehe Beschlußprotokoll.

4 Geplante Einschränkungen beim Fernverkehr der Deutschen Bahn AG

StS Westermann trägt vor (ergänzend siehe auch Vorlage 12/2299):

Die Diskussion ist schon ein bißchen älter. In der Sommerpause ist durch Presseverlautbarungen aus dem Bereich der DB AG Unsicherheit entstanden. Der Vorstandsvorsitzende Dr. Ludewig hat dann auf der Verkehrsministerkonferenz gesagt, daß durch Indiskretionen noch nicht beschlossene Vorhaben frühzeitig in die Welt gesetzt und veröffentlicht worden seien. Das Grundanliegen der Bahn, Relationen im Fernverkehrsbereich, die sich nicht tragen, möglicherweise zurückzuführen, ist nachvollziehbar. Auf der anderen Seite hat der Zeitpunkt der Veröffentlichung zu Irritationen geführt. Denn gerade im Mai ist ein neuer integraler Taktfahrplan aufgestellt worden, für den Nordrhein-Westfalen sehr viel Geld bezahlt hat: 450 Millionen DM für die Fahrzeugförderung. Dieser integrale Taktfahrplan bedeutete Anpassung an die Relationen des Fernverkehrs, die dann wenige Wochen später vermeintlich zur Disposition standen.

Wir haben mit der DB AG frühzeitig Kontakt aufgenommen, um zu sehen, ob diese spekulativen Veröffentlichungen zutreffen - möglicherweise war manches voreilig veröffentlicht worden -, und um über die Planungen, die im Fernverkehr umgesetzt werden sollen, zu sprechen. Deshalb haben wir gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG eine Arbeitsgruppe eingerichtet, deren Aufgabe es war, ein abgestimmtes Konzept zu erarbeiten, das der DB AG im Fernverkehr die erforderlichen Aufwandreduzierungen ermöglichte, aber gleichzeitig für die Benutzer der Deutschen Bahn AG insgesamt zu keiner Minderung der Bedienungsqualität führen sollte.

Die fachlichen Arbeiten der Arbeitsgruppe zwischen der Bahn und unserem Hause sind inzwischen abgeschlossen. Folgende Ergebnisse konnten erzielt werden:

1. Entgegen den ursprünglichen Absichten der DB AG wird die Interregio-Linie 15 nicht mehr aus dem Fahrplanangebot des Fernverkehrs herausgenommen. Die Interregio-Linien 15 und 23 bilden also auch im Fahrplanjahr 1999/2000 zwischen Münster und Koblenz einen Stundentakt.
2. Unverändert bleibt auch die Intercity-Linie 2 von Dortmund bzw. Münster nach München. Sie erhält allerdings einen zweistündlichen Halt in Mülheim/Ruhr und einen stündlichen Halt am neuen Flughafenbahnhof Düsseldorf.
3. Der D-Zug Köln - Eindhoven wird eingestellt.
Die Regionalexpreß-Linie 8 wird stündlich von Kaldenkirchen nach Venlo durchgebunden; der Zweistundentakt wird auf einen Einstundentakt verdichtet.
4. Die Interregio-Linie 22 Frankfurt - Gießen - Siegen - Hagen - Münster wird zwischen Hagen und Münster eingestellt. Dort gab es Doppelbedienung. Diese Linie erhält künftig folgende Führung: Aachen - Mönchengladbach - Düsseldorf - Hagen - Siegen - Gießen - Frankfurt.

Für den entfallenden Interregio zwischen Hagen und Münster werden folgende Verbindungen geschaffen:

- Die Regionalexpreß-Linie 4 wird stündlich von Hagen nach Hamm durchgebunden.
- Die Regionalexpreß-Linie 7 wird zwischen Hamm und Münster um ein Zugpaar wochentags und um sechs/sieben Zugpaare samstags/sonntags erweitert.
- In Hamm wird die Verknüpfung zur Intercity-Expreß-Linie nach Berlin hergestellt.

5. Die Interregio-Linie 17 Aachen - Mönchengladbach - Duisburg - Dortmund - Bielefeld - Magdeburg - Berlin entfällt.

Im Nahverkehr werden dafür folgende zusätzliche Angebote geschaffen:

- auf der S 21 Einrichtung eines S-Bahn-Vorlaufbetriebes zwischen Duisburg und Mönchengladbach;
- Verbesserung der Anbindung des linken Niederrheins mit der Regionalexpreß-Linie 10 an den Fernverkehr Kleve - Düsseldorf;
- eine zusätzliche Leistung auf der Regionalexpreß-Linie 1 zwischen Düsseldorf und Dortmund; die Regionalexpreß-Linie 1 erhält einen Regelhalt in Düsseldorf-Flughafen;
- in der Abstimmung befindet sich das Planungs- und Ausbaukonzept für den Regelhalt der S-Bahn-Linie S 1 in Düsseldorf-Flughafen;
- auf der Relation Mönchengladbach - Düsseldorf werden die Leistungen der Regionalexpreß-Linie 4 verstärkt.

6. Zwischen Dortmund und Berlin übernimmt die Intercity-Linie 5 die Funktionen der Interregio-Linie 17. Die Intercity-Linie 5 wird in Gütersloh, Herford, Bad Oeynhausen und Minden halten.

7. Alle Intercity-Verbindungen, die den Interregio ersetzen, werden zum Interregio-Zuschlag benutzbar sein.

8. Bis zum 27.10.1998 wird die Deutsche Bahn AG ihre Kalkulation vorlegen.

Das Ministerium geht für die Gespräche mit der Deutschen Bahn AG von folgenden Positionen aus:

- Die DB AG setzt zur Finanzierung des Konzeptes in erster Linie Fahrgeleinnahmen und Aufwandseinsparungen im Fernverkehr ein.
- Die Finanzierung des Zusatzangebotes im Nahverkehr erfolgt zunächst aus vorhandenen Ressourcen - Einsparungen der DB aufgrund des neuen Trassenpreissystems im Rahmen des Vertrages für die Einführung des integralen Taktfahrplans ITF Stufe 1.

- Gegebenenfalls werden weitere Hilfen für die DB AG im investiven Bereich gewährt.
- Ausgeschlossen bleibt die Übernahme zusätzlicher Betriebskosten durch die Aufgabenträger, die Zweckverbände des SPNV und das Land.

Wenn man sich die zunächst veröffentlichten Horrormeldungen vor Augen führt, ist der gefundene Kompromiß mit der DB AG ein gutes Ergebnis.

Günter Langen (CDU) bittet, den Bericht auch schriftlich zur Verfügung zu stellen. - **StS Westermann** sagt dies zu.

Hans-Dieter Moritz (SPD) weist noch einmal auf die Proteste hin, die es im Sauer- und Siegerland hinsichtlich der geplanten Abkopplung des Raumes Südwestfalen vom DB-Fernverkehr gegeben habe. Die Interregio-Linie 22 von Frankfurt nach Hamm/Münster habe nach den Plänen der Bundesbahn eingestellt werden sollen. Mit der vom Ministerium gefundenen Regelung, der Kopplung der Linie 17 - nach Aachen - mit der Linie 22, könne man leben. Auf längere Sicht fordere der südwestfälische Raum jedoch nach wie vor eine durchgehende Verbindung des Siegerner Raums ins Ruhrgebiet, nach Dortmund und Essen. Denn die Verkehrsströme aus dem Siegerland flössen eher dorthin als auf der jetzt gefundenen Trasse nach Aachen.

Gerhard Wächter (CDU) erkundigt sich, ob die Interregio-Linie 20 jemals von der DB AG in Frage gestellt worden sei. - **StS Westermann** verneint dies.

Peter Eichenseher (GRÜNE) führt aus, daß die Schwächen der Interregio-Linien in der Parlamentarischen Gruppe Bahn schon mehrfach angedeutet worden seien. Der Kürzungspaukenschlag sei jedoch überraschend gekommen. Das vorgelegte Konzept sei eine große Hilfe auch für die Bahn AG. Deshalb danke er dem Ministerium für die zügige Arbeit. Anfangs habe man befürchtet - diese Befürchtung stehe immer noch im Raum -, daß sich die Bahn aus Leistungen im Fernverkehr zurückziehe und es den Ländern überlasse, die Lücke im Nahverkehr auszufüllen. So dürfe die Zusammenarbeit zwischen Nah- und Fernverkehr nicht aussehen.

Die Schwäche der Interregio-Linien - das bestreite niemand - hänge zum Teil auch damit zusammen, daß die Zubringerlinien des Nahverkehrs zum Fernverkehr nicht ordentlich gepflegt würden. Seit zehn Jahren verfehle die Zubringerlinie Münster - Hamm die Interregio-Linie aus dem Ruhrgebiet über Kassel nach Sachsen um eine Minute. Wenn so etwas nicht behoben werde, würden die Potentiale geschädigt. Wer in Paderborn oder Soest wohne, benutze das Auto, um nach Münster zu kommen. Potentialanalysen sei zu entnehmen, daß der Zug gewählt würde, wenn eine gute Anbindung gegeben wäre.

Sein Anliegen sei deshalb, auf die Bahn stärkeren Druck auszuüben, die Verknüpfungen zu verbessern. Der ITF sei ein erster Schritt gewesen, aber mit der Fernverkehrsanbindung sei man noch nicht zufrieden. Soweit er das überblicke, benachteilige das Konzept zwei Städte: Unna und Krefeld. Vielleicht könne man im ITF 2 oder im Fahrplan 1999 noch einen zusätzlichen Ausgleich für diese Städte schaffen, denn sie seien vom Fernverkehr völlig abgekoppelt. Unna sei früher vom Fernverkehr optimal bedient worden, da zwischen Leipzig und Köln durchgehende Züge über Unna geführt hätten.

Er fragt, ob Behinderte, die bisher nach dem Schwerbehindertengesetz die Möglichkeit gehabt hätten, den Interregio kostenlos mit zu nutzen, jetzt auf diesen Strecken den Intercity kostenlos benutzen dürften.

StS Westermann weist darauf hin, daß die Bahn im Fernverkehr autonom sei und das Land nur indirekte Einflußmöglichkeiten habe. Im Nahverkehr sei man dagegen Partner der Bahn. Insofern seien die Verhandlungen nicht leicht gewesen. Im Hintergrund habe auch das Ansinnen gestanden, teilweise Fernverkehr durch Nahverkehr zu ersetzen und dadurch zusätzliche Leistungen seitens der Aufgabenträger zu erhalten. Man habe jedoch klargestellt, daß auf die Zweckverbände keine zusätzlichen Ausgaben zukommen dürften. Durch den ITF habe eine bessere Abstimmung zwischen Fern- und Nahverkehr erfolgen sollen. Vorhandene Schwachpunkte müßten aufgelistet werden; sie könnten dann bei der nächsten Fortschreibung im Jahr 2001/2002 in den ITF 2 einfließen.

Von einer Sonderregelung für Behinderte sei ihm nichts bekannt. Es sei jedoch vereinbart worden, - das habe er gerade vorgetragen -, daß Intercity-Verbindungen, die den Interregio ersetzen, zum IR-Zuschlag benutzbar seien.

LMR Busch (MWMTV) teilt mit, daß Minister Hombach gestern abend mit Dr. Ludewig ein Gespräch geführt habe. Es seien keine Einzelthemen hinsichtlich des landesweiten Regionaltarifs erörtert worden, aber Dr. Ludewig habe die Verhandlungsermächtigung für die Vertreter der Deutschen Bahn AG gegeben, das gesamte Paket in diesem noch endgültig auszuhandelnden Tarif der Mitbenutzung von Fernverkehrszügen durch Verbundfahrausweise mit zu regeln. In diesem Zusammenhang müßten die gesamten Mitnahmeregelungen - Anerkennung der Bahncard in den Verbänden, Mitbenutzung von Fernverkehrszügen durch Verbundfahrausweise - betrachtet werden. Er sei gerne bereit, die angesprochene Behinderungsproblematik mit aufzunehmen.

Günter Weber (SPD) dankt dem Ministerium für seine Verhandlungslösung. Wenn man für den Umstieg vom Auto auf die Schiene eintrete, dürften die Fernverkehrsverbindungen nicht eingeschränkt werden.

5 Bahntrans

Bericht des Ministers für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr

- wird vertagt -

6 Bahnsteighöhen

LMR Busch berichtet:

In Nordrhein-Westfalen gibt es im Netz der Deutschen Bahn AG 683 Stationen für den Personenverkehr mit 1 626 Bahnsteigen. Die Bahnsteighöhen bewegen sich gegenwärtig ab etwa 25 cm über 38, 55, 76 bis hin zu 96 cm über Schienenoberkante.

Die Bahnsteighöhen aller Knotenbahnhöfe, wo die meisten Fahrgastwechsel stattfinden, betragen im wesentlichen 76 cm. Dagegen erreichen mehr als 50 % aller Bahnsteige, überwiegend in der Fläche, bisher nur bis zu 36 bis 38 cm Höhe.

Um einen stufenfreien, behindertengerechten Übergang zu ermöglichen, werden seit etwa 1975 alle mit Bundes- und Landesmitteln geförderten S-Bahnsteige kompatibel zur Fahrzeugfußbodenhöhe einheitlich auf 96 cm Höhe angelegt. Lediglich S-Bahnsteige, an denen auch Züge des Regionalverkehrs halten oder die von Güterzügen mit Lademaßüberschreitung passiert werden müssen, erhalten 76 cm hohe Bahnsteige. In diesem Fall wird dem S-Bahn-Reisenden, auch dem Behinderten, eine 20 cm hohe Stufe zugemutet.

Im Rahmen der "Landesinitiative Bahntechnik" und bei Aufstellung der Förderprogramme für Fahrzeuge und Infrastruktur hat Minister Clement bereits im Herbst 1996 folgende Grundsätze festgelegt:

- Bahnsteige mit reinem S-Bahn-Verkehr - etwa 10 % - werden grundsätzlich auf 96 cm,
- alle übrigen Bahnsteige des Nahverkehrs - etwa 90 % - werden in Übereinstimmung mit dem Fernverkehr auf 76 cm über Schienenoberkante angelegt.

Die Fußbodenhöhen künftiger S-Bahn- und Regionalverkehrsfahrzeuge wie beispielsweise Talent entsprechen diesen Grundsätzen.

Damit ergeben sich grundlegende Systemvorteile beim Fahrzeugtausch zwischen verschiedenen Einsatzgebieten, behindertengerechte Zugänge und Synergieeffekte zwischen Nah- und Fernverkehr. Diese Vorgehensweise wurde mit dem Geschäftsbereich Personenbahnhöfe sowie den drei Regionalbereichen Nahverkehr der DB AG in Nordrhein-Westfalen hinsichtlich aller weiteren Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur abgestimmt.

Der zum Teil wiederholt geäußerte Wunsch anderer Bahnsteighöhen von zum Beispiel 55 oder 38 cm ist mit dem Nachteil behaftet, daß auch künftig in Knotenbahnhöfen, die bereits heute 76 cm hohe Bahnsteige aufweisen, ein stufenfreier Zugang gerade an den Punkten des dichtesten Fahrgastwechsels auch in Zukunft nicht erreicht würde. So können zum Beispiel die Niederflurtriebwagen der Dürener Kreisbahn mit einer Fußbodenhöhe von 40 bis 50 cm auch künftig nicht an den S-Bahnsteigen des Kölner S-Bahn-Netzes halten.

Aus diesem Grunde halten wir nach wie vor unsere Entscheidung, aus Standardisierungsgründen in der Fläche 76 cm Bahnsteighöhe anzupeilen, für gerechtfertigt. Wenn Sie es wünschen, kann ich Ihnen noch bahnhofsgenaue Zahlen nennen.

Peter Eichenseher (GRÜNE) begrüßt die Zielsetzung eines behindertengerechten Zugangs zum öffentlichen Personennahverkehr.

In Nordrhein-Westfalen eine einheitliche Bahnsteighöhe anzulegen, koste bei 1 626 Bahnsteigen Milliarden und dauere Jahrzehnte. Außerdem stoße man in einigen Bereichen - beispielsweise in denkmalgeschützten Bahnhöfen oder bei der Verknüpfung von Bahnsteig und Busbahnsteig, die an vielen Bahnhöfen geplant seien - auf erhebliche Schwierigkeiten städtebaulicher und technischer Art. Das bedeute, daß Ausnahmen von einer einheitlichen Bahnsteighöhe von 96 cm zulässig sein müßten. Die GRÜNEN sähen auch aus Kostengründen die Lösungsmöglichkeit, für Teilnetze Zwischenlösungen anzupeilen. Er möchte wissen, ob es kompatibel wäre, ein Teilnetz mit wenigen Zugangspunkten von 76 cm Höhe beispielsweise in einer Zwischenlösung auf 55 cm zu bringen. Dies sei kostensparend, und in etwa 15 Jahren könne nachgerüstet werden. Die GRÜNEN träten also dafür ein, nicht nur eine Bahnsteighöhe von 76 cm zu fördern.

Beispiel: Auf der Sennebahn liege vielleicht ein einziger Bahnsteig über 38 cm. Wenn jetzt neue Bahnhöfe - Schloß Neuhaus, Rosentor - eröffnet würden, die eine Bahnsteighöhe von 76 cm haben müßten, müßte die ganze Strecke modernisiert werden. Dafür sei nicht genug Geld vorhanden. Wenn eine Auflockerung der vorgeschriebenen Bahnsteighöhe für Teilnetze möglich wäre - er habe mit verschiedenen Zweckverbänden Gespräche geführt -, eröffne das einigen Regionen die Chance, stärker mitzuziehen.

Er fragt, wie bei einem 76 cm-Bahnsteig die Überquerung zum möglichen Mittelbahnsteig technisch gelöst werde. Im ländlichen Raum seien sehr wenige Bahnunterführungen für Fußgänger vorhanden. Die GRÜNEN wollten keine neuen bauen, weil sie Schmutzdecken und kostenaufwendig herzustellen seien.

LMR Busch (MWM-TV) antwortet, daß dieses Problem durch den Bau von zwei Außenbahnsteigen oder Überführungen gelöst werde. Im angedachten Konzept, das dem Ausschuß vorgestellt worden sei, sei technisch mit der Bahn abgestimmt, notfalls Überführungen statt Unterführungen zu bauen. Ebenerdige Überquerungen zuzulassen, sei aus Bahnsicherheitsgründen nicht möglich.

Wenn standardisiert werden solle, müsse man sich für *eine* Bahnsteighöhe entscheiden. Man wisse, daß nicht von heute auf morgen alle Bahnsteige auf eine Höhe von 76 cm gebracht werden könnten. Entscheidend sei aber der Fahrzeugeinkauf. Wenn Fahrzeuge geordert würden, dann sollten sie standardisiert auf 76 bis 80 cm Bodenhöhe angelegt sein. Es sei sicherer, in ein höheres Fahrzeug einzusteigen, als in eines mit niedrigerer Bodenhöhe hinunterzuspringen.

Man habe sich nun für die Standardisierung entschieden. In Nordrhein-Westfalen werde es demnächst nur noch drei Fahrzeugarten geben: Ein S-Bahn-Triebzug mit 100 cm Fußbodenhöhe, ein S-Bahn-Triebzug mit 80 cm Fußbodenhöhe und ein Dieseltriebzug mit 80 cm Einstiegshöhe. Das führe zu Kostenersparnissen im Fahrzeugbereich, und die Standardisierung werde schrittweise erreicht, in dem Wissen, daß man noch lange Zeit in der Fläche mit Übergangslösungen leben müsse. Man meine, daß man abgestimmte Kompromisse finden könne, wenn nun das Konzept der Bahn, das das Ministerium grundsätzlich für richtig halte, mit den Zweckverbänden abgestimmt werde. Dabei dürfe jedoch das Ziel der Standardisierung nicht aus den Augen verloren werden. Welche Strecken angepackt würden, sei in der letzten Sitzung von der Bahn dargestellt worden. Der Abstimmung mit den Zweckverbänden folge die Abstimmung mit der Stadtplanung und der Fachplanung der Bahn, die das Endkonzept ingenieurmäßig entwickele.

Peter Eichenseher (GRÜNE) macht darauf aufmerksam, daß viele Bahnsteige überschritten würden; oft sei eine Überführung technisch nicht möglich. Bei der Realisierung von Überführungen müsse man an Behinderte denken und die städtebaulichen Kosten berücksichtigen.

Er schlägt vor, das Thema "Bahnsteighöhen" mit einigen betroffenen Zweckverbänden besprechen, um Kompromisse zu finden. Denn einige Zweckverbände befürchteten, daß sie vielleicht 15 Jahre brauchten, um ihre Bahnsteige auf die vorgeschriebene Höhe von 76 cm zu bringen, da nur etwa 3 bis 5 % ihrer heutigen Bahnsteige eine Höhe von 76 cm aufwiesen, und sie dann auch so lange auf neue Fahrzeuge warten müßten. Er bittet, diese Befürchtung ernst zu nehmen, da gerade schwache Strecken des ländlichen Raums zügig gestärkt werden müßten.

7 Besetzung der Bauamtskommissionen

Vorsitzender Manfred Hemmer teilt dem Ausschuß den Wunsch der SPD-Fraktion mit, daß Axel Horstmann in die Bauamtskommission Minden-Herford gewählt werde.

Abstimmungsergebnis siehe Beschlußprotokoll.

gez. Hemmer
Vorsitzender

11.11.1998/12.11.1998