



---

## **Verkehrsausschuss**

69. Sitzung (öffentlich)

20. Januar 2005

Düsseldorf - Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:00 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenografin: Dr. Hildegard Müller

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

Seite

- 1 Aktuelle Viertelstunde:  
"Aktuelle Entwicklungen bei der Realisierung des Rhein-Ruhr-  
Express"**

1

Minister Dr. Axel Horstmann (MVEL) berichtet.

- 2 Aktuelle Viertelstunde:  
"Preiserhöhung von 60 % für Bahnpendlerinnen und -pendler zwischen  
Düsseldorf und Köln"**

9

Dr. Klaus Vorgang (VRR, Geschäftsführer) und Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag (VRS, Geschäftsführer) tragen vor.

**3 Zehn Jahre Deutsche Bahn AG - Wie wird die Bahnreform fortgesetzt?**

Antrag  
der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 13/5549

Ausschussprotokoll 13/1362

12

Zunächst wird über die 5 Forderungen auf S. 5 des Antrags abgestimmt:

Die Spiegelstriche 1 und 2 werden einstimmig angenommen.

Spiegelstrich 3 wird mit den Stimmen von SPD, FDP und Grünen gegen die Stimmen der CDU angenommen.

Die Spiegelstriche 4 und 5 werden mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP angenommen.

In der Gesamtabstimmung wird dem Antrag mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP zugestimmt.

**4 Ja zur dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur - Flughafen Dortmund unterstützen statt diffamieren**

Antrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 13/6228

13

Der Antrag wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der FDP bei Enthaltung der CDU abgelehnt.

**5 Verbraucherschutz voranbringen - Betrug mit Tachomanipulation stoppen**

Antrag  
der Fraktion der CDU  
Drucksache 13/6241

15

Der Antrag wird mit den Stimmen von SPD, FDP und Grünen gegen die Stimmen der CDU abgelehnt.

## **6 Praxis des Mauterhebungsverfahrens**

In Verbindung damit:

### **7 Den Verkehrsträger Nr. 1 stärken - Maut-Einnahmen zweckgebunden für Investitionen in die Straße verwenden**

Antrag

der Fraktion der FDP

Drucksache 13/6306

16

Minister Dr. Axel Horstmann trägt zur Praxis des Mauterhebungsverfahrens vor.

Der FDP-Antrag wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP abgelehnt.

### **8 Aufhebung des Sperrvermerks bei Kapitel 08 082 Titelgruppe 61**

Vorlagen 13/2869 und 13/2868

Ausschussprotokoll 13/1286

22

Der Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (siehe Anlage 1), den Sperrvermerk bei Kapitel 08 082 Titelgruppe 61 für 2005 aufzuheben und die für den JAR-OPS-Ausbau bisher nicht bewilligten Barmittel zur Verstärkung der Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen einzusetzen, wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP angenommen.

### **9 Aufhebung des Sperrvermerks bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 80**

Vorlagen 13/3076, 13/2830 und 13/3148

24

Der Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (siehe Anlage 1), den Sperrvermerk bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 80 für das Haushaltsjahr 2005 in vollem Umfang aufzuheben, wird einstimmig angenommen.

**10 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Sicherung des Naturhaus-**  
**halts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - LG)**

Gesetzentwurf

der Landesregierung

Drucksache 13/6349

-

Der Ausschuss kommt überein, kein Votum abzugeben.

**11 Gesetz zur Änderung des Landschaftsgesetzes**

Gesetzentwurf

der Fraktion der SPD und

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 13/6348

-

Der Ausschuss beschließt, kein Votum abzugeben.

**12 Landesstraßenbauprogramm 2005**

Vorlage 13/3154

25

Der Ausschuss stellt das Benehmen mit Vorlage 13/3154 her.

**13 Erhaltung der Landesstraßen in NRW**

Vorlage 13/3176

26

MDgt Maatz (MVEL) beantwortet Fragen.

**14 Auswärtige Termine**

-

Der Ausschuss beschließt, die für den 7. April 2005 vorgesehene Sitzung in Hamm durchzuführen.

**Nächste Sitzung:** 16. Februar 2005

\*\*\*\*\*

## Aus der Diskussion

**Vor Eintritt in die Tagesordnung** kommt der Ausschuss überein, zwei Aktuelle Viertelstunden zu folgenden Themen durchzuführen: TOP 1 "Aktuelle Entwicklungen bei der Realisierung des Rhein-Ruhr-Express", beantragt von der SPD, und TOP 2 "Preiserhöhung von 60 % für Bahnpendlerinnen und -pendler zwischen Düsseldorf und Köln", beantragt von den Grünen.

**Vorsitzender Manfred Hemmer** begrüßt Hannelore Brüning (CDU), die schon einmal Ausschussmitglied gewesen und nun nachgerückt sei, und hofft auf gute Zusammenarbeit.

### 1 Aktuelle Viertelstunde:

#### "Aktuelle Entwicklungen bei der Realisierung des Rhein-Ruhr-Express"

**Minister Dr. Axel Horstmann (MVWL)** erstattet Bericht:

Ich bin auch heute für die Gelegenheit dankbar, zum Rhein-Ruhr-Express Stellung nehmen zu können, der uns schon etliche Male in den Sitzungen des Verkehrsausschusses beschäftigt hat. Seit der letzten Berichterstattung haben sich im Wesentlichen folgende drei Punkte geändert:

Erstens. Der Bund hat, wie vereinbart, am 29. Dezember 2004 die Realisierungsstudie für den Rhein-Ruhr-Express in Auftrag gegeben und damit seine Zusage denkbar knapp eingehalten, das noch im vergangenen Jahr zu tun. Die optimale Angebotsstruktur des Rhein-Ruhr-Express wird jetzt auf der Grundlage der Untersuchungen zu dieser Studie ermittelt werden.

Dabei war es uns sehr wichtig, dass eine ergebnisoffene Prüfung stattfindet. Da im Zusammenhang mit der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung die Frage, ob es zwischen Köln und Dortmund zwei durchgängige Gleise geben wird, eine besondere Rolle gespielt hat, mache ich darauf aufmerksam, dass ausdrücklich auch diese Variante untersucht werden wird.

Ich gehe davon aus, dass wir im Laufe dieses Jahres eine sehr intensive Diskussion über das Angebotskonzept des Rhein-Ruhr-Express bekommen werden. Man muss also klar sagen, das liegt vor uns, und es ist ganz selbstverständlich, dass das Land seine Interessen nachhaltig in diese Debatte mit dem Bund als Geldgeber, aber auch mit der Deutschen Bahn einbringen wird, die ihre Ansprüche formulieren wird.

Ich bin natürlich sehr daran interessiert, dass sich die Verkehrspolitik im Lande Nordrhein-Westfalen dafür einsetzt - indem möglichst die Verkehrspolitiker aller vier Fraktionen dieses Landtags gemeinsam ihr Gewicht in die Waagschale werfen -, das Angebotskonzept für den Rhein-Ruhr-Express so auszugestalten, dass die verkehrlichen Bedürfnisse Nordrhein-Westfalens so optimal wie möglich zur

Geltung kommen. Das sollten wir uns gemeinsam vornehmen. Dazu haben wir jetzt die Chance auf der Basis einer strukturierten Diskussion, die mehr fachliche Grundlagen haben wird als alle bisherigen Debatten über den Rhein-Ruhr-Express. Das ist eine große Gelegenheit, nordrhein-westfälische Interessen wahrzunehmen. Ich darf Ihnen versichern, dass die Landesregierung ihren Teil dazu beitragen wird, um dies vom Fleck weg zu tun. Wie Sie wissen, haben wir aufgrund der Rahmenvereinbarung, die wir mit dem Bund und der Bahn geschlossen haben, eine Task-Force eingerichtet, deren Aufgabe es sein wird, unmittelbar die Beteiligung Nordrhein-Westfalens bei der Begleitung dieser Realisierungsstudie sicherzustellen.

Zweitens. Zu erwähnen ist die Rahmenvereinbarung zum Rhein-Ruhr-Express, die am 13. Januar 2005 unterzeichnet werden konnte. Ich will darauf verzichten, die Details darzustellen. Sie sind Ihnen zum großen Teil bekannt gemacht worden und können auch in der heutigen Sitzung noch erfragt werden, sofern Sie das wünschen. Ich will folgende Punkte hervorheben:

- Sehr wichtig für uns ist, dass der Rhein-Ruhr-Express fester Bestandteil des 5-Jahresplans des Bundesverkehrsministeriums wird, der in diesem Jahr aufgestellt wird. Dies ist der qualitative Sprung in ein Realisierungsprogramm, und zwar auch für die Maßnahmen, die bereits im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen waren. Das ist ganz entscheidend für uns und eine feste Grundlage, die es uns erlaubt zu sagen: Wir steigen jetzt tatsächlich in die Realisierung ein.
- Der Bund sagt für die Zeit von 2006 bis 2008 erste Investitionsmittel im Umfang von 250 Millionen € fest zu. Das ist ausgesprochen gewichtig. Das bedeutet, man wird definitiv mit Maßnahmen beginnen können. Um die Zahl richtig einschätzen zu können, will ich noch Folgendes erwähnen: Der für Neu- und Ausbaumaßnahmen der Deutschen Bahn bisher in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehene Betrag für Nordrhein-Westfalen ist deutlich geringer als diese 250 Millionen €. Es handelt sich um mehr als eine Verdoppelung der Investitionsmittel der Bahn in Nordrhein-Westfalen für Neu- und Ausbau bis zum Jahre 2008.
- Ebenso bedeutsam ist, damit man dieses Geld in den Jahren 2006 bis 2008 auch tatsächlich verbauen kann, dass der Bund kurzfristig, also ab jetzt, 20 Millionen € für Planungen zur Verfügung stellen wird.
- Der Bundesverkehrsminister hat sich darüber hinaus für den Zeitraum ab 2008 bereit erklärt, die "weiter erforderlichen Investitionsmittel" - so heißt es in der Rahmenvereinbarung - entsprechend dem Planungsfortschritt bereitzustellen.
- Die Maßnahme beginnt in der Realisierung mit der Ausbaustrecke Duisburg - Düsseldorf, mit dem Großknoten Köln und dem Großknoten Dortmund. Die Rahmenvereinbarung enthält teilweise - das betrifft insbesondere den Knotenausbau in Köln, aber auch den in Dortmund - sehr detaillierte Angaben, welche baulichen Aktivitäten sich dahinter im Einzelnen verbergen.

Drittens. Ich will noch die fortgeschrittenen Prüfungen über Finanzierungsalternativen für den Rhein-Ruhr-Express erwähnen. Wir müssen selbstverständlich alle davon ausgehen, dass das Gesamtinvestment weit höher liegen wird als die 250 Millionen €, die bis 2008 durch den Bund bereitgestellt werden. Natürlich müssen wir ein ausgesprochen großes Interesse daran haben, zwischen Finanzierungsalternativen auswählen zu können, die die Möglichkeit geben, das Vorhaben gegebenenfalls zu beschleunigen. Deshalb finde ich es ausgesprochen begrüßenswert, dass der Bund für eine Finanzierung über ein PPP-Modell offen ist. Damit haben wir die Möglichkeit, bei der Finanzierung der weiterführenden Maßnahmen nicht auf die Ihnen allen bekannten knappen Spielräume im Bundeshaushalt selber angewiesen zu sein, sondern in Betracht ziehen können, auch privates Kapital für die Finanzierung zu mobilisieren.

Damit das nicht missverstanden wird, das wird ohne öffentliche Garantien und Risikoteilübernahmen nicht gehen. Es ist keine Privatfinanzierung, sondern ein Public-Private-Partnership-Modell, in dem die öffentliche Seite ihre Verantwortung behält. Aber mit einer solchen Finanzierung wird das Projekt möglicherweise schneller fertig als mit einer allein öffentlichen Finanzierung aus dem Bundeshaushalt.

Wir haben gemeinsam - einschließlich der Bahn - die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes beauftragt, einmal ein sogenanntes Verfügbarkeitsmodell, also eine Finanzierung der Infrastruktur unter Inanspruchnahme privaten Kapitals, zu entwickeln. Diese Gesellschaft hat dies für ausdrücklich möglich erklärt, und wir werden in den Gesprächen mit dem Bundesverkehrsminister, aber auch mit der Bahn klären, ob dieses Modell gangbar ist.

Wir haben gerade im Verkehrssektor mit PPP-Modellen genügend auch schlechte Erfahrungen gemacht, jederzeit damit rechnen zu müssen, dass es irgendwo eine unüberwindliche Schwierigkeit gibt und sich plötzlich herausstellt, dass es nicht geht. Das kann gegenwärtig niemand absehen. Deshalb ist es ausgesprochen wichtig, dass der Bundesverkehrsminister hier in Düsseldorf vor einer Woche gesagt hat: Davon hängt dieses Vorhaben aber nicht ab. - Wenn also ein solcher Finanzierungsweg nicht gangbar sein sollte, bleibt der Ruhr-Rhein-Express auf der Schiene. Er fährt dann sozusagen nur in den Bahnen einer konventionellen öffentlichen Finanzierung.

Ich halte den erreichten Stand der Dinge für einen, der uns befugt zu sagen, der Rhein-Ruhr-Express ist jetzt auf dem Weg. Ich meine, in der Vergangenheit vorsichtig umgegangen zu sein mit jedweden Prognosen und Absichtserklärungen über die Realisierung dieses Vorhabens. Ich habe mir auch die nötige Zeit genommen, weil das kritisch bemerkt worden ist, und es auch nicht für ehrenrührig gehalten, dass der Abschluss dieser Rahmenvereinbarung nicht im Jahre 2004 vollzogen werden konnte. Sie werden verstehen, dass ich mich in jedem Falle von der Trittfestigkeit der Unterlage überzeugen wollte, die wir jetzt betreten. Das ist diese Rahmenvereinbarung; ich halte sie für eine hinreichend solide Grundlage für die Realisierung dieses Vorhabens.

Was der Rhein-Ruhr-Express genau sein wird, werden wir, denke ich, im Laufe dieses Jahres klären. Nordrhein-Westfalen muss sein Interesse wahrzunehmen

verstehen, und ich appelliere noch einmal an alle, die dort eine Mitverantwortung übernehmen können, das auch tatsächlich zu tun. Es wird dem Land nutzen. Wir können das jetzt auf einer Erwartungsgrundlage tun, die verbrieft ist, die nicht mehr nur ein politisches Wort darstellt, was gewichtig genug ist, sondern eine Vertragsgrundlage. Ich bin zuversichtlich, dass wir den Rhein-Ruhr-Express auf dieser Basis ins Ziel bringen werden.

**Gerhard Wirth (SPD)** zeigt sich erfreut, dass es relativ kurzfristig gelungen sei, gemeinsam mit der Deutschen Bahn und dem Bund zu der Rahmenvereinbarung zu kommen. Damit sei ein guter Einstieg in ein Projekt gelungen, das Nordrhein-Westfalen dringend benötige. Er habe den Vorsitzenden gebeten, diese Vereinbarung in die Anhörung am 16. Februar 2005 einzubeziehen. - Ihn interessiere, wann die Machbarkeitsstudie vorliegen werde.

**Heinz Hardt (CDU)** begrüßt, dass zumindest 250 Millionen € nach Nordrhein-Westfalen kämen. Das stärke die heimische Wirtschaft. Auch die CDU sei für den Rhein-Ruhr-Express als ersten Schritt; eines Tages wolle man eine Ringbahn.

Zunächst sollten die Strecke Duisburg - Düsseldorf, die auch im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt sei, und die Knoten Köln und Dortmund ausgebaut werden. Allgemein seien im Bundesverkehrswegeplan 1 Milliarde € für den Ausbau von Knoten vorgesehen, von der NRW also einen Anteil erhalte. Er bitte um Auskunft, ob die genannten 20 Millionen € für Planungskosten zusätzlich zu den 250 Millionen € vom Bund zur Verfügung gestellt würden.

Für die CDU sei es eine Systemfrage, die sie bereits in ihrem Entschließungsantrag vom 28. Februar 2002 zur Regierungserklärung am 1. März 2002 deutlich gemacht habe, ob der Rhein-Ruhr-Express auf vorhandenen Schienen zu organisieren sei. Mit den ehrgeizigen 102 Millionen Zugkilometern sei das problematisch. Er - Hardt - sei immer davon ausgegangen, dass es für den Rhein-Ruhr-Express eigene Gleise geben werde. Denn wenn man sich auch mit Fachleuten unterhalte - selbst mit Fachleuten der DB AG -, werde immer wieder gesagt, dass die Zugverspätungen auch mit dem nicht optimierten Schienennetz in Nordrhein-Westfalen zusammenhängen. Er verstehe nicht, warum Herr Mehdorn einen Tag nach dem Abschluss der Vereinbarung gesagt habe, eigene Gleise kämen überhaupt nicht infrage. Er - Hardt -, könnte sich vorstellen, dass es ein positiver Schritt in Richtung eigene Gleise für den Rhein-Ruhr-Express wäre, wenn gerade zwischen Duisburg und Düsseldorf das fünfte und sechste Gleis gebaut werde.

Irritiert habe die CDU auch, dass der Bundesverkehrsminister erklärt habe, die Mittel seien für 2006 bis 2008, ohne sich für die Zeit nach 2008 festzulegen.

Man müsse auch darauf achten, dass die höheren Mittel, die NRW nun bekommen werde, nicht anderweitig abgezogen würden - ein Spielchen, das man aus Berlin kenne. So etwas sei schon öfter geschehen.

Durch den Einsatz von PPP-Modellen könne man quasi Zeit gewinnen. Er erinnere an den Metrorapid, bei dem die Bank Rothschild nicht habe einsteigen wollen. Vielleicht sei ein PPP-Modell zwar eine kluge Idee, aber schwer realisierbar.

**Christof Rasche (FDP)** merkt an, dass der Minister bei seiner Prognose, wann das Projekt realisiert werde, vorsichtig gewesen sei im Gegensatz zu Ministerpräsident Steinbrück, der davon gesprochen habe, dass der Rhein-Ruhr-Express schon 2006 fahren werde.

Zu bedenken sei, dass es schon viele Rahmenvereinbarungen zu unterschiedlichen Projekten gegeben habe. Oft würden sie dann von denjenigen blockiert - Beispiel: Metrorapid -, die sie mit unterschrieben hätten. Schon einen Tag nach der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung zum Rhein-Ruhr-Express habe man im "Generalanzeiger" die Schlagzeile "Mehdorn: Kein neues Gleis für den Express" lesen können, ein typisches Störmanöver von einem, der das Papier mit unterzeichnet habe. Deshalb müsse man vorsichtig sein, ob das der Durchbruch für das Projekt sei oder ob Herr Mehdorn den Weg gehe, den er in den vergangenen Jahren immer wieder beschritten habe: ein Versprechen nach dem anderen und zwischendurch ein Störmanöver nach dem anderen.

Ein Rhein-Ruhr-Express, wie im Antrag beschrieben, sei für Nordrhein-Westfalen wünschenswert. Man müsse aber aufpassen, dass am Ende nicht nur geringfügige Verbesserungen bei Regionalexpress und S-Bahnen vorgenommen würden. Zu beachten sei auch, ob es nicht nur um die Umsetzung alter Lückenschlüsse und Maßnahmen aus Bundesverkehrswegeplänen von 1980, 1985 und 1990 gehe. Er hätte gerne gewusst, warum die Landesregierung von Projekten wie Ausbau der Knoten Dortmund und Köln und der Strecke Duisburg - Düsseldorf, die schon in früheren Bundesverkehrswegeplänen gestanden hätten, behaupte, der Rhein-Ruhr-Express habe sie veranlasst. Das werde geschrieben und gesagt, obwohl diese Maßnahmen uralt seien. Wenn aber diese Vorhaben nicht vom Rhein-Ruhr-Express veranlasst seien, hätten sie mit dem Rhein-Ruhr-Express direkt auch nichts zu tun.

Er bitte die Frage zu beantworten, welcher Gesamtbetrag für den Rhein-Ruhr-Express erforderlich sei, wie er finanziert werde, und wo die Mittel zur Verfügung gestellt würden. Denn man könne doch nicht die flapsige Aussage treffen, man habe jetzt 250 Millionen € - das entspreche vielleicht 10 % der Gesamtkosten -, den Rest finanziere man über ein PPP-Modell, und anschließend schaue man einmal.

Ihn interessiere zudem, ob der Rhein-Ruhr-Express als Regionalverkehrsmittel des Landes Nordrhein-Westfalen beim Bund förderwürdig sei. Das werde man wohl geklärt haben; deshalb sei das Projekt nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden.

Außerdem wolle er gerne wissen, ob das Land den Rhein-Ruhr-Express mitfinanzieren werde - wenn ja, aus welchen Titeln - oder ob das ausgeschlossen sei.

**Oliver Keymis (GRÜNE)** macht deutlich, die Grünen hätten diese Vereinbarung insbesondere vor dem Hintergrund begrüßt, dass die Großknoten Köln und Dortmund zügig angegangen würden und insbesondere der Engpassstreckenabschnitt Duisburg - Düs-

seldorf ausgebaut werde. Es treffe zu, dass diese Forderungen schon lange bestünden; aber der Rhein-Ruhr-Express beschleunige diese Vorhaben ein Stück weit.

Unter Punkt 3 der Vereinbarung stehe ausdrücklich, dass die Studie alle Alternativen einschließlich zweier durchgängiger neuer Gleise prüfen werde. Vielleicht habe Heinz Hardt das überlesen.

**Heinz Hardt (CDU)** wirft ein, Herr Mehdorn habe bereits am nächsten Tag gesagt, das komme nicht infrage.

**Oliver Keymis (GRÜNE)** fährt fort, die Grünen gingen davon aus, dass die Vereinbarung gültig sei und danach gehandelt werde. Sinnvollerweise werde man mit den Maßnahmen, die sich alle vier Fraktionen wünschten, erst nach dem Großereignis Fußballweltmeisterschaft beginnen.

Die Ringbahn, die von der CDU immer wieder angesprochen werde, werde von Expertinnen und Experten nicht empfohlen, weil die Verkehrsprobleme nicht kreisförmig orientiert seien.

**Gerhard Lorth (CDU)** betont, man nehme den Hinweis von Herrn Mehdorn schon ernst, weil sich der Verkehr an Engstellen stauet. Ein schnelles und pünktliches System zwischen Köln und Dortmund sei nur mit zusätzlichen Gleisen möglich.

Wenn man sich die Vereinbarung im Detail ansehe, seien zwei Drittel aller Maßnahmen alte Vorhaben, die längst abgeschlossen sein sollten. In Deutschland scheine es möglich zu sein, Neubaustrecken als Referenzstrecken relativ schnell zu bauen, aber bei der Bahn sei es offensichtlich nicht möglich, einen Bauzeitplan zu entwickeln, um die Strecke Köln - Frankfurt in das übrige Netz zu integrieren. Erst fünf Jahre nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke könne man ICE-fähig nach Köln-Mülheim fahren, ohne die zwischen Siegburg und Frankfurt eingesparte Zeit auf Langsamfahrstrecken zwischen dem Flughafen und Köln-Mülheim wieder zu verbummeln.

Der Abgeordnete erinnert daran, wie mühsam es gewesen sei, die Bahn durch eine Diskussion im Regionalrat Köln davon abzubringen, bei einem planfestgestellten Bereich zwischen dem Flughafen und Köln-Kalk Anträge auf Rückzug aus dem Verfahren zu stellen, weil die Strecken angeblich nicht mehr notwendig seien. Dies sei später aufgrund des öffentlichen Drucks vom Eisenbahnbundesamt korrigiert worden. Die Bahn verfolge eine Salamtaktik und investiere nicht in der notwendigen Geschwindigkeit in den Kölner Knoten; das führe zu den Staus im Kölner Eisenbahnring.

In der Vereinbarung seien fast alle Projekte im Kölner Raum enthalten, die in den letzten 15 Jahren zur Beseitigung des Staus im Kölner Eisenbahnring gefordert worden seien und nichts mit dem Rhein-Ruhr-Express zu tun hätten. Er vermisse allerdings die Aufweitung des Kölner Hauptbahnhofes, die Erweiterung des Westrings in Köln bis Kalscheuren. Es sei lediglich, wenn er an die Fußballweltmeisterschaft 2006 denke, eine Autobahnabfahrt an der A 4 und der S-Bahn-Haltepunkt Köln-Bonnstraße erreicht worden. Ihn interessiere, warum die Aufweitung des Kölner Hauptbahnhofes mit zwei zusätzlichen Gleisen und die Erweiterung des Westrings nicht in der Vereinbarung enthalten

seien. Denn sie seien mit Bedingung dafür, dass man in dem Kölner Hauptbahnhof pünktlich hinein- und vor allem auch wieder herauskomme, wenn man nicht nur in Richtung des Kölner Flughafenbahnhofs denke, sondern an dem Kölner Kreuz wirklich etwas ändern wolle.

Es werde noch eine spannende Diskussion geben, wie man mit dieser Realisierungsvereinbarung umgehen werde. Er sei fest davon überzeugt, dass ein pünktliches System ohne zusätzliche Gleise zwischen Köln und Dortmund überhaupt nicht fahrbar sei, wenn man die heutigen Probleme nicht weitertransportieren wolle.

Zum Schluss noch eine Anmerkung Richtung DB AG: Herr Mehdorn habe das Interregio-Netz mit abenteuerlicher Begründung zerschlagen, das in Nord-Süd-Richtung trotz Verspätungen funktioniert habe. Was jetzt mit den sieben Haltepunkten gebaut werden solle, sei nichts anderes als das ehemalige Interregio-Netz, das bisher zwischen Köln und Dortmund und darüber hinaus in den norddeutschen Raum angeboten worden sei und bei dem sich der Bund aus der Verantwortung gestohlen habe, während das Land Nordrhein-Westfalen Ersatzvornahme leiste, ohne entsprechendes Geld zu bekommen.

**Minister Dr. Axel Horstmann** führt aus, er sei froh, dass man im neuen Jahr so rasch so weit gekommen sei. Herr Stolpe und er hätten Gelegenheit gehabt, sich sehr intensiv zu unterhalten.

Zunächst das Wichtigste für das Verständnis der erreichten Zusagen: Selbstverständlich stünden die Knotenausbaumaßnahmen in Köln und Dortmund im Bundesverkehrswegeplan. Damit seien sie jedoch einer Realisierung um keinen Millimeter näher gerückt. Denn der Bundesverkehrswegeplan enthalte lediglich Bedarfsfeststellungen. Dem Land müsse es aber darum gehen, tatsächlich Geld zu bekommen. Dazu müssten diese Maßnahmen in einen Finanzierungsplan aufgenommen werden. Und genau das passiere jetzt; diese Maßnahmen gelangten in einen Finanzierungsplan, während im Bundesverkehrswegeplan eine Menge Vorhaben verblieben, die darauf hoffen müssten, dass es für sie in überschaubarer Zeit Geld geben werde. Wegen dieses qualitativen Unterschieds sei er so zuversichtlich zu sagen, es gehe los. Die Aufnahme in das Investitionsprogramm sei das Entscheidende. Damit sei man sicher, dass über die bloße Bedarfsfeststellung hinaus tatsächlich etwas passieren werde. Es gehe das erste Mal um die Bereitstellung von Geld.

Er könne zusichern, dass die 250 Millionen € nicht an anderer Stelle in Nordrhein-Westfalen eingespart würden. Er habe auf die Dimension hingewiesen; die Mittel, die ansonsten bis 2008 für Nordrhein-Westfalen vorgesehen seien, erreichten noch nicht einmal diese Höhe. Nirgends würden Vorhaben zurückgenommen oder auch nur um einen Euro gekürzt. Der Bundesverkehrsminister habe vielmehr zugesichert, auch diese Maßnahmen zu finanzieren; sie seien ebenfalls Bestandteil des Investitionsprogramms.

Zu zwei zusätzlichen Gleisen: Er habe immer gesagt, der Rhein-Ruhr-Express sei im Wesentlichen eine Infrastrukturausgabe. Was für den Rhein-Ruhr-Express auf den Tisch gelegt werden müsse, werde - er wage eine Prognose - zu 75 % in Infrastruktur fließen müssen. Dahinter würden sich nicht nur Knotenpunktausbauten, sondern auch neue Gleise verbergen. Seines Erachtens sei das nicht ernsthaft streitig. Streiten könne man allenfalls, in welchem Ausmaß Gleisbau zusätzlich notwendig sein werde.

Man dürfe sich nicht durch die Wiedergabe tatsächlicher oder vermeintlicher Stellungnahmen von Herrn Mehdorn in der Presse irre machen lassen. Man müsse einfach sehen, dass das Vertragswerk zwischen drei Seiten und nicht nur zwischen zwei geschlossen worden sei. Nicht nur Land und Bund, sondern auch Bund und Bahn stünden in einem Interessenverhältnis zueinander. Ein Großteil dieser Meldungen sei auf die noch zu klärende Interessenlage zwischen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn zurückzuführen. Dahinter verberge sich in Wahrheit, dass die Bahn für die Maßnahmen, die sie durchführen solle, möglichst viele Mittel aus dem Bundeshaushalt erhalten wolle.

So etwas werde man noch einige Male erleben. Die Diskussion sei jetzt eröffnet und werde sehr intensiv werden, was der Rhein-Ruhr-Express sein werde und welche Investitionen er im Einzelnen erforderlich machen werde. Man sollte bei Meldungen, dass zwei neue Gleise nicht gebraucht würden, nicht nervös werden und dieses Spiel nicht mitspielen. In dieser Verhandlungssituation müsse man einen ganz klaren Kopf bewahren, wie man es auch beim Abschluss dieser Rahmenvereinbarung bewiesen habe. Man müsse so weitermachen wie bisher, möglichst geschlossen, auch mit dem Verkehrsausschuss des Landtags, der an dieser Stelle die Interessen des Landes mit wahrnehmen müsse.

Es gehe um 250 Millionen € plus 20 Millionen € Planungskosten.

Die Realisierungsstudie werde auf jeden Fall in diesem Jahr kommen; darauf habe man sich verständigt. Einen genauen Zeitpunkt könne er nicht nennen, weil man nicht wisse, in welchem Ausmaß es zu Beratungen mit dem Gutachter kommen werde.

Zu den Gesamtkosten des Rhein-Ruhr-Express könne er nichts sagen. Ohne ein Mengengerüst für die durchzuführenden Maßnahmen könne man keine Summe nennen. Die Rahmenvereinbarung sehe eine Mischfinanzierung nicht vor. Es sei nicht davon auszugehen, dass das Land die Durchführung der Investitionen mitfinanziere. Es gehe um eine Maßnahme des Bundes; das habe der Bundesverkehrsminister so akzeptiert.

Er verstehe nicht, warum Gerhard Lorth noch auf besondere Probleme in Köln aufmerksam mache. Gerade Köln und Dortmund seien durch die Rahmenvereinbarung begünstigt. Er bitte zu bedenken, dass die Bahn im Vorfeld planfestgestellte Abschnitte wieder aus der Planfeststellung habe entlassen wollen. Das habe sie mit dieser Rahmenvereinbarung widerrufen. Die Bahn habe die Vervollständigung des Flughafenanschlusses Köln/Bonn an den Verkehr bis nach der Realisierungsstudie zurückstellen wollen, und die IHK in Köln habe Alarm geschlagen. Das finde nach den intensiven Bemühungen und Verhandlungen, die man hier durchgeführt habe, nicht statt. Auch Dortmund werde begünstigt, da auch die Umsetzung des Konzepts "3 do" in diesem Vertrag angesprochen sei.

## 2 Aktuelle Viertelstunde:

### "Preiserhöhung von 60 % für Bahnpendlerinnen und -pendler zwischen Düsseldorf und Köln"

**Oliver Keymis (GRÜNE)** führt aus, die Aktuelle Viertelstunde sei vor dem Hintergrund der Presseberichterstattung vor Weihnachten beantragt worden. "Bahn-Pendler müssen draufzahlen" habe die Überschrift im "Kölner Stadtanzeiger" gelautet. Es sei deutlich gemacht worden, dass sich durch die Umstellung der Tarifsituation zum 1. Februar für die Pendler bezüglich der Preise einiges verändere. Inzwischen wisse man, dass es eine Reihe von Vorteilen für die Nutzer von Verbindungen aus dem Großraum Düsseldorf linksrheinisch nach Köln - und zurück - gebe, aber auch Nachteile vor allem hinsichtlich der Preisgestaltung. Es bestehe noch Diskussions- und Aufklärungsbedarf. Das wolle er an zwei Beispielen deutlich machen, die "Pro Bahn" zusammengestellt habe.

Bei der Verbindung Wuppertal - Köln habe die DB-Monatskarte mit IC-Zuschlag ohne Nutzung von Bus und Bahn 154,70 € gekostet, und wenn man nun Bus und Bahn mitbenutzen dürfe, komme man auf 246,60 €. Jedem leuchte ein, dass gewisse Preiserhöhungen normal seien, wenn man zusätzlich Bus und Bahn benutzen könne. Entscheidend seien aber die Unterschiede in den Grenzbereichen.

Von Neuss nach Köln müsse man, wenn man es geschickt anstelle, das VRR-Ticket 1000 Neuss bis Dormagen Bayerwerk lösen, um dann über die VRS-Monatskarte von Dormagen Bayerwerk bis Köln zu fahren. So spare man 11 € gegenüber einer VRS-Monatskarte. Die Systematik sei nicht nachvollziehbar. Wenn man sich preisbewusst verhalten wolle, werde es komplizierter, die günstigste Lösung herauszufinden.

Darüber hätten die Grünen gerne Aufklärung. Wenn sich am Ende herausstelle, dass bei vielen Pendlern die Vorteile überwögen, müsse man das auch kommunizieren.

### **Dr. Klaus Vorgang (VRR, Geschäftsführer) erläutert:**

Zunächst einige Anmerkungen, wie es zu der tariflichen Änderung gekommen ist. Seit 1987 haben wir die Übergangstarifsituation zwischen VRR und VRS. Zwischenzeitlich hat es eine Menge Anpassungen, Erweiterungen und Veränderungen gegeben. Wir haben das Problem, dass wir bis zum 1. Februar 2005 parallel vier verschiedene Tarife anwenden: VRR-Tarif, VRS-Tarif, IT und DPT und das auch in unterschiedlicher Zusammensetzung. Die Kunden haben hierbei die Möglichkeit, z. B. in der Relation zwischen Düsseldorf und Köln-Mitte zu sieben unterschiedlichen Preisen zu kaufen. Im Einzelticket gibt es eine Preisdifferenz von 6,90 € bis 9,30 €. Das Abonnement schwankt zwischen 112 und 171 €.

Wir waren der Auffassung, dass eine solche Tarifierung nicht sinnvoll ist. Sie ist wenig transparent, und es gibt nur eingeschränkte Vertriebsmöglichkeiten innerhalb des VRR und des VRS, um immer und überall an den richtigen Tarif zu kommen. Wir selbst haben die derzeitige Situation als Tarifdschungel identifiziert, den es zu lichten gilt. Von diesen Tarifen sind immerhin 25.000 Fahrgäste in den Relationen betroffen. Wenn man feststellt, dass nur etwa 25 % den IT in Anspruch nehmen, kann man vermuten, dass daran irgendetwas nicht stimmt. Wir haben also

Handlungsbedarf erkannt: unzufriedene Fahrgäste, keine sonderlich gute Presse, Druck aus den Kommunen, aber auch von den Verkehrsunternehmen, die uns gebeten haben, die Situation zu verbessern.

Zielsetzung dabei war, einen Tarif zu konzipieren und anzubieten, der leicht verständlich ist, der für den Kunden transparent ist, bei dem der Vertrieb sowohl bei den ÖPNV-Unternehmen als auch bei der SPNV-Unternehmen bei der Bahn einfach und leicht ist und - ein ganz wichtiger Punkt - bei dem die Tarifangelegenheit für die Verkehrsunternehmen einnahmenneutral ist, das Ganze also ohne staatliche Zuschüsse zu gestalten.

Wir haben von unseren Gremien den Umsetzungsauftrag bekommen und im Jahr 2000 zunächst einmal ein Stufenkonzept entwickelt mit einer kleinen "Kragenlösung" direkt um die Grenze herum in den umliegenden Gebietskörperschaften. Dort galt dann auch im VRR-Bereich der VRS-Tarif. Wir haben dann umfangreiche Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, Untersuchungen und Analysen gemacht und ein Konzept entwickelt, in dem wir vom Grundsatz her den VRS-Tarif in den VRR-Bereich hineingeklappert haben, sodass es nun für die VRS-Kunden möglich ist, zu ihnen bekannten Bedingungen und Relationen in den VRR-Bereich hineinzufahren. Umgekehrt ist es für die VRR-Kunden möglich, mit dem VRS-Tarif zu fahren.

Wie das im Einzelnen aussieht, wird Ihnen mein Kollege Schmidt-Freitag erläutern. Wir haben das gesamte Konzept in enger Abstimmung erstellt, und damit haben die größten Verbände in Nordrhein-Westfalen eine gute Lösung vorgelegt. Das Konzept hat - so meine ich - einen ganz ordentlichen Niederschlag in der hiesigen Presse gehabt; wir haben vorgestern eine Pressekonferenz durchgeführt.

**Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag (VRS, Geschäftsführer) nimmt Stellung:**

Sie werden sich vielleicht fragen: Warum machen wir das jetzt erst? 1987 ist der VRS gestartet, und wir haben damals gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr diesen Übergangstarif geschaffen, und erst Anfang 2005 sind wir in der Lage, dieses System zu reformieren. Das liegt im Wesentlichen daran, dass die Verkehrsverbände völlig unterschiedliche Tarifsysteme hatten. Wir haben zum 1. Februar des vergangenen Jahres unser System umgestellt, das bis dato ein kleinräumiges System war: mit Teilzonen, Tarifzonen, wenig übersichtlich.

Unsere Kunden, die Politik und Vertreter aus verschiedenen Interessenverbänden haben uns lange dafür gerügt, dass wir dieses System vorgehalten haben. Wir haben es abgeschafft und können jetzt, zehn bis elf Monate später, sagen, dass das neue System in der Bevölkerung, bei unseren Kunden Akzeptanz gefunden hat. So gesehen ist dieses System jetzt auf den großen Kragen Düsseldorf, Wuppertal, Mönchengladbach, Leverkusen übertragen worden. Für diesen Raum mit immerhin 2,5 Millionen Einwohnern und einer engen Verkehrsverflechtung sollten wir ein Tarifsystem vorhalten, das von den Kunden leicht verstanden wird und nicht wie bisher aus komplizierten Regelungen besteht. Es gab - Herr Dr. Vorgang hat es angesprochen - vier verschiedene Tarife bezogen auf die Beispielregion Köln - Düsseldorf mit sieben verschiedenen Preisangeboten. Das ist nicht der

Weg, um neue potenzielle Kunden, die mit dem Auto unterwegs sind, auf die Schiene, auf den Bus zu bekommen. Deshalb haben wir uns entschlossen, das VRS-System in diesen großen Kragen zu transportieren.

Es besteht aus gemeindebezogener Tarifierung bzw. Stadttarifierung - ähnlich wie im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Das heißt, sie fahren heute von Köln bis nach Düsseldorf durch und können in Köln alle Verkehrsmittel zu dem entsprechenden Tarif für die Relation zwischen Düsseldorf und Köln nutzen, egal, ob sie über Dormagen oder Langenfeld fahren. Der Preis ist einheitlich. Das ist heute noch anders. Eine solche Regelung ist auch keinem Kunden zuzumuten, dass er sich immer orientieren muss, ob die Fahrt über diese oder jene Relation günstiger ist. Wir können bei unseren Kunden nicht auf solches Insiderwissen bauen, sondern müssen davon ausgehen: Der Kunde will eine einfache und übersichtliche Lösung. Die haben wir jetzt angeboten.

Wir haben auch nie einen Hehl daraus gemacht, dass es bei einer solchen Systemumstellung Gewinner und Verlierer gibt. Das war beim Verkehrsverbund auch so, als wir am 1. Februar des letzten Jahres unser Tarifsystem umgebaut haben. Auch da hat es mit Wegfall der Kurzstreckenregelung im Zeitkartenbereich Verlierer gegeben. Jetzt kommt es durch die Neuordnung in den Tarifgebieten auf einigen Relationen zu Erhöhungen, z. B. wenn jemand nach Wuppertal fährt. Es gibt natürlich auch Relationen, die preiswerter werden. Jemand, der in diesen Relationen den DPT und im Anschluss einen Stadttarif bei uns oder beim VRR genutzt hat, ist teurer gefahren. Das muss man auch berücksichtigen.

Außerdem hatten wir ein eingeschränktes Sortiment. Es gab keine rabattierten Mehrfahrtenkarten für Gelegenheitskunden. Es gab in diesem Tarifsystem keine Tageskarten und keine Gruppenkarten. Es gab auch keine Schwachlastticketangebote; ich nenne dabei nur die 9-Uhr-Karten. Sie sind immerhin um die Hälfte günstiger als die alten Tickets.

Und ganz wesentlich ist, Sie konnten diesen Übergangstarif nur an wenigen Verkaufsstellen erwerben. Die Verkehrsunternehmen waren mit der Automatentechnologie nicht in der Lage, zwei komplette Tarifsysteme - die eigenen Tarifsysteme für den jeweiligen Kooperationsraum und den Übergangstarif - vorzuhalten. Wir wollen, dass der Kunde, wenn er sich entscheidet, mit uns zu fahren, dann auch relativ schnell das richtige Ticket erwirbt und es überall erhalten kann. Das werden wir jetzt sicherstellen.

An dieser Stelle ist die Presseberichterstattung in den letzten Tagen deutlich positiver gewesen; im Grunde ist sie nur noch positiv gewesen. Diese Informationen haben wir gestern ausführlich geben können. Eine Überschrift lautet z. B.: "Tarifschungel gelichtet". Ich denke, mit diesem Hinweis können wir den 1. Februar aus unserer Sicht positiv angehen. Ich hoffe und bin nach den Erfahrungen im VRS davon überzeugt, dass die Kunden diesen Weg mitgehen werden.

**Oliver Keymis (GRÜNE)** merkt an, manches betreffe die Kundschaft, die ab und an ein Ticket benutze. Ihm gehe es jedoch um die Pendler. Ihm leuchte nicht ein, wenn man von Köln nach Düren, Euskirchen fahre, zahle man im VRS im 40-km-Bereich die Preis-

stufe 4. Wenn man dagegen nach Düsseldorf oder in den Bereich Hilden oder Haan fahre - ebenfalls ca. 40 km - werde die höhere Preisstufe 5ü fällig. Dies sei schwer nachvollziehbar, und der Grund dafür sei nicht ohne weiteres erkennbar.

**Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag** antwortet, die Preisstufe 5ü habe man bewusst für den Übergangsbereich geschaffen. Sonst hätte man manche Relationen im Bereich 5 höher tarifieren müssen, um die Einnahmeneutralität sicherzustellen. Mit 5 ü führen die Gelegenheitskunden günstiger, und die Zeitkartenkunden würden nicht in dem Maße belastet, wie das ursprünglich der Fall gewesen wäre. Man könne die Binnenkunden im VRS nicht stärker belasten als die Kunden, die zwischen dem VRS und dem VRR auspendelten, sondern müsse ein Gleichgewicht herstellen.

Man müsse auch sehen, dass beispielsweise für die Relation Leverkusen - Bonn die Preisstufe 5 gesetzt sei; die Kunden zahlten also mehr. Für die Relationen Umland - Stadt Köln, Köln - Waldbröl, Köln - Wiehl sei die Preisstufe 5 gesetzt. Wenn man vergleiche, sei Preisstufe 5 ü Köln - Düsseldorf, die das gesamte Stadtgebiet Köln mit dem gesamten Leistungsangebot, das gesamte Zentrum Düsseldorf Mitte Nord plus eine wirklich leistungsfähige Strecke zwischen Köln und Düsseldorf beinhalte, nach der VRS-Bewertung der Kundenakzeptanz nicht zu hoch angesetzt.

### **3 Zehn Jahre Deutsche Bahn AG - Wie wird die Bahnreform fortgesetzt?**

Antrag

der Fraktion der SPD und

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 13/5549

Ausschussprotokoll 13/1362

**Vorsitzender Manfred Hemmer** erinnert an die Anhörung, die am 15. November 2004 durchgeführt worden sei.

**Gerhard Wirth (SPD)** weist darauf hin, dass auch in anderen Bundesländern, zumindest, was seine Partei angehe - Beispiel: Hessen -, eine ähnliche Beschlussfassung vorgesehen sei.

Ein Punkt, der im Antrag genannt werde, sei die Trennung von Netz und Betrieb. Im Moment sei darüber gerade auf Bundesebene eine Diskussion im Gange. Wenn sich das so positiv weiterentwickle, wie es sich im Augenblick darstelle, habe der Antrag seinen Zweck erfüllt. Die Bundesregierung werde wohl weitgehend den Ländervorschlägen folgen.

**Oliver Keymis (GRÜNE)** macht darauf aufmerksam, die Forderungen des Antrags sollten erreichen, mehr Verkehr, mehr Güter - nicht weniger - auf die Schiene zu bringen.

**Heinz Hardt (CDU)** regt an, die Forderungen des Antrags, die am Schluss des Antrags in fünf Spiegelstrichen aufgeführt seien, getrennt abzustimmen. - **Christof Rasche (FDP)** schließt sich dieser Bitte an.

**Abstimmungsergebnis** siehe **Beschlussprotokoll**.

**4 Ja zur dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur - Flughafen Dortmund unterstützen statt diffamieren**

Antrag der Fraktion der FDP  
Drucksache 13/6228

**Vorsitzender Manfred Hemmer** teilt mit, dass dieser Antrag dem Verkehrsausschuss zur Beratung überwiesen worden sei.

**Christof Rasche (FDP)** erinnert an die Plenardebatte zu diesem Antrag. Die FDP halte die dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur nach wie vor für richtig und wolle mit diesem Antrag unterstreichen, dass sie nach wie vor für diese Luftverkehrskonzeption eintrete. Einer der Koalitionspartner - die Grünen - habe deutlich gesagt, dass er diesen wesentlichen Punkt des Luftverkehrskonzeptes 2010 nicht mehr unterstütze, und Minister Dr. Horstmann sei auf den Redner der Grünen, Herrn Keymis, eingegangen.

Man müsse sich fragen, ob es sich beim Flughafen Dortmund um Subventionen handle, die in Übereinstimmung mit dem Haupteigentümer, den Stadtwerken, erfolgten oder um eine Entscheidung der Stadtwerke und der Verantwortlichen, den Flughafen vielleicht vorübergehend zu unterstützen, weil mittel- und langfristig nur ein florierender Flughafen etwas nütze.

Der FDP gehe es also mit diesem Antrag nicht nur um den Flughafen Dortmund, sondern auch um die dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur Nordrhein-Westfalens.

**Oliver Keymis (GRÜNE)** äußert, die FDP als antragstellende Fraktion habe es auch heute wie bereits in der Plenardebatte vermieden, irgendwelche Zahlen zu nennen. Wenn die FDP einen Flughafen wie Dortmund blindlings unterstütze, müsse sie deutlich machen, wie sie das tun wolle.

Inzwischen wisse man - das habe er auch im Plenum gesagt -, dass jeder, der jeder am Flughafen Dortmund ein- und aussteige mit ca. 18 € aus Gewinnen der Stadtwerke bezuschusst werde. Mit anderen Worten: Die Menschen, die Gas, Strom oder Wasser in Dortmund bezahlten, finanzierten den Flughafen mit. Deshalb sei er völlig anderer Meinung als die FDP, was die Einschätzung zum Flughafen Dortmund betreffe.

Eine Anmerkung zum Luftverkehrskonzept: Die FDP mache die Problematik nicht deutlich, die darin liege, gemeinsam eine dezentrale Konzeption beschlossen zu haben und jetzt feststellen zu müssen - vor allem die Flughafenbetreiber müssten das erkennen -, dass sich diese Aufsplittung bisher wirtschaftlich nicht so trage, wie das zunächst alle angenommen hätten. Deshalb könne man politisch fragen, ob diese vom Landtag be-

schlossenen Regelungen auf Dauer tragfähig seien oder ob man nicht möglicherweise zu neuen Überlegungen kommen müsse. Dazu gebe es verschiedene Meinungen.

Man habe eine Beschlusslage, von der im Augenblick niemand abrücke. Niemand wolle das morgen neu beschließen, aber die Grünen würden über diese Fragen vor dem Hintergrund der in den letzten fünf Jahren gemachten Erfahrungen im Luftverkehr Nordrhein-Westfalen sehr intensiv nachdenken. Dabei wolle er es bewenden lassen.

Selbst der Aufsichtsrat des Flughafens Dortmund gehe, wie der Presse zu entnehmen sei, in nichtöffentlichen Sitzungen davon aus, über Jahre - unbefristet - 30 Millionen € Miese fortschreiben zu müssen. Selbst wenn die FDP darauf vertraue, dass sich dieses Vorgehen einmal rechnen werde, koste es die in Dortmund lebenden Menschen zunächst jedes Jahr sehr viel Geld, das man anders sinnvoller ausgeben könnte. Es gebe ja noch eine Reihe sehr guter Verkehrslandeplätze, die zum Teil froh wären, wenn sie ihre wirtschaftlichen Schwierigkeiten minimieren könnten.

Von daher müsse man diese Diskussion offen und sachlich führen. Es gebe keinen Streit zwischen den Koalitionspartnern. Die FDP müsse einfach zur Kenntnis nehmen, dass es politisch unterschiedliche Ansichten zu gemeinsam gemachten Erfahrungen gebe. Man führe eine Debatte, die im Sinne einer verantwortlichen Politik für die Zukunft der Menschen in diesem Land notwendig sei.

**Gerhard Wirth (SPD)** hält den FDP-Antrag für überflüssig. Es sei völlig klar, dass man an der einstimmig beschlossenen Luftverkehrskonzeption festhalte. Der Flughafen Dortmund sei verkehrspolitisch ein strategisch wichtiger Flughafen, der sich, was die Technik angehe, in einem sehr guten Ausbauzustand befinde, einer der modernsten in Europa. Mit Freude habe er der Presse entnommen, dass der Flughafen Dortmund zu den Flughäfen mit guten Steigerungszahlen gehöre. Die Schwierigkeiten mit den Landegebühren bei einigen Fluggesellschaften wie etwa Air Berlin - damit habe das Land weniger zu tun - seien ausgeräumt.

**Heinz Hardt (CDU)** macht darauf aufmerksam, dass die Low-Cost-Fliegerei damit versteckt subventioniert worden sei. Gleichwohl habe man sich jetzt mit Air Berlin und Luftansa geeinigt; das finde er auch in Ordnung.

Dass die Eigner Geld in den Flughafen pumpten, sei schon ein Problem, das aber der Ausschuss nicht zu beurteilen habe. Dies müsse kommunalpolitisch betrachtet werden.

**Christof Rasche (FDP)** betont, man habe eine Luftverkehrskonzeption 2010, getragen von der Regierung und allen vier Fraktionen, und das sei gut so. In der Tat brauchte man diese Thematik nicht noch einmal aufgreifen, wenn es bei der Zustimmung geblieben wäre. Wenn aber eine Regierungsfraktion nicht mehr dazu stehe, und das öffentlich ausspreche - im Plenum und auch heute -, bedürfe es sehr wohl einer Bekräftigung der Luftverkehrskonzeption. Denn draußen wüssten die Menschen nicht mehr, woran sie seien. Wer diesen Antrag ablehne, obwohl er seinen Inhalt befürworte, verlasse die Luftverkehrskonzeption 2010.

**Minister Dr. Axel Horstmann weist auf drei Punkte hin:**

Erstens. Ein Blick in die Beschlussgrundlagen erleichtere die politische Entscheidungsfindung. Die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 sage zum Flughafen Dortmund:

"Als Station für den innereuropäischen Fluglinienverkehr kommt dem Regionalflughafen Dortmund eine erhebliche standort- und insbesondere strukturpolitische Bedeutung für das gesamte östliche Ruhrgebiet zu. Rund 677.000 Fluggäste im Jahre 1999, davon der ganz überwiegende Teil im Fluglinienverkehr, belegen diese Aufgabenstellung."

Dem sei nichts hinzuzufügen, außer der Anmerkung, dass eine nächste Luftverkehrskonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen diesen Passus aktualisieren müsste. Denn man sei am Standort Dortmund längst nicht mehr bei 677.000 Fluggästen, sondern bei weit über einer Million - Tendenz steigend.

Zweitens. Jeder, der über die dezentrale Flughafeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen kritische Bemerkungen mache, sei aufgerufen - er meine jeden innerhalb oder außerhalb dieses Saales, auch die, die sich in Neujahrsreden und bei anderen Gelegenheiten dazu kritisch äußerten -, sich ernsthaft zu prüfen, ob er wirklich bereit wäre, der Flughafengesellschaft Düsseldorf dabei behilflich zu sein, die Flugbewegungen unabhängig von ihrer Zahl zu zentralisieren. Wer diese Frage nicht offenen Herzens mit Ja beantworten könne, möge mit dieser Diskussion aufhören.

Drittens. In Nordrhein-Westfalen gebe es keinen Flughafen, hinter dem nicht irgendeine Kommune stehe. Das gelte für alle Flughäfen. Wenn es um eine Gesamtabrechnung gehen sollte, wer für den Ausbau dieser Flughäfen öffentliche Mittel bekommen habe und noch erhalte, könnte der Verkehrsminister dieses Landes Interessantes zu dieser sehr komplizierten Rechnung beisteuern. Da wäre vieles aufzuführen, was er nicht be- anstande, was aber die Akteure der Flughafenbranche in Nordrhein-Westfalen auch nicht gegeneinander aufrechnen sollten. Wenn der Ausschuss ihn jetzt so verstanden haben sollte, dass er mit manchem nicht einverstanden sei, was in den letzten Wochen und Monaten dazu diskutiert worden sei, habe man ihn richtig verstanden.

**Abstimmungsergebnis siehe Beschlussprotokoll.**

**5 Verbraucherschutz voranbringen - Betrug mit Tachomanipulation stoppen**

Antrag  
der Fraktion der CDU  
Drucksache 13/6241

Der **Vorsitzende** teilt mit, hier sei der Verkehrsausschuss lediglich mitberatend; federführend sei der Ausschuss für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie.

**Abstimmungsergebnis siehe Beschlussprotokoll.**

## 6 Praxis des Mauterhebungsverfahrens

In Verbindung damit:

## 7 Den Verkehrsträger Nr. 1 stärken - Maut-Einnahmen zweckgebunden für Investitionen in die Straße verwenden

Antrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 13/6306

### Minister Dr. Axel Horstmann erstattet Bericht:

Es geht um die Mauteinführung in Nordrhein-Westfalen. Das Wesentliche ist Ihnen bekannt. Es handelt sich überwiegend um erfreuliche Bemerkungen und Feststellungen. Die Maut wird durch das System technisch einwandfrei erhoben. Das war vor einem Jahr noch das Hindernis für eine rechtzeitige Mauteinführung. Die Probleme sind offensichtlich alle gelöst, sodass es an der technischen Funktionsweise des Systems nichts auszusetzen gibt.

Es gab, was auch wichtig ist, seit Einführung der Maut keine mautbedingten Staus auf den Autobahnen und auf den übrigen Straßen Nordrhein-Westfalens. Diese zweite Bemerkung mache ich insbesondere deshalb, weil aufgrund der relativ geringen Zahl von eingebauten Erfassungsgeräten, On Board Units - bei der Mauteinführung war die Rede von 330.000 gegenüber einem Bedarf von 1 Million -, viele davon ausgegangen sind, dass es zu einer Überlastung der Mautterminals kommt, weil sich so viele LKW-Fahrer manuell in das System einbuchen müssen. Das war in der Realisierungsphase die größte Sorge. Sie hat sich nicht bewahrheitet.

Man muss dem Güterkraftverkehrsgewerbe ein Kompliment machen. Ich glaube, dass sich die Unternehmen, auch die, die sich nicht bis zum 1. Januar 2005 mit On Board Units ausgerüstet haben, auf dieses System vorbereitet haben und andere Wege der Einbuchung in das System gewählt haben: entweder den Zugang über das Internet oder über Call-Center, obwohl diese Call-Center-Zugänge gebührenpflichtig sind. Damit ist es an den Mautterminals in Nordrhein-Westfalen zu keinem Zeitpunkt zu einer Überlastung gekommen. Wir waren auf eine weit schwierigere Situation vorbereitet, als sie tatsächlich eingetreten ist.

Ich möchte an dieser Stelle allen, die dazu beigetragen haben, ein herzliches Dankeschön sagen. Es hat eine sehr gut funktionierende Zusammenarbeit mit den Kräften der Autobahnpolizei, den Autobahnmeistereien, dem Bundesgrenzschutz, dem Bundesamt für Güterverkehr, Toll Collect selbst gegeben. Es ist klar, dass nur über eine so gut funktionierende Zusammenarbeit die nötige Vorsorge getroffen werden konnte. Es bestand zu keiner Zeit in Nordrhein-Westfalen eine Gefahr für die Verkehrssicherheit, auch nicht für den geregelten Verkehrsfluss aufgrund

einer Überlastung der Mautterminals. Es waren geeignete Maßnahmen vorbereitet, um solche Situationen zu vermeiden.

Selbstverständlich wird uns die Maut noch einige Zeit weiter beschäftigen. Das Verkehrsministerium ist z. B. mit den Verkehrsministerien anderer Länder, mit dem Innenministerium Nordrhein-Westfalen darauf eingestellt, weiter zu beobachten, wie sich die Einführung der Maut vollzieht. Es sind bisher nur relativ wenige Tage, an denen eine Maut erhoben worden ist. Wir haben heute den 20. Januar, und zwei Wochenenden waren mit dem Sonntagsfahrverbot belegt. Die Tage zu Beginn des Jahres waren naturgemäß etwas ruhiger, weil noch nicht alle aus dem Weihnachtsurlaub zurück waren. Deshalb bleiben wir noch eine Zeit in Habachtstellung und werden die weitere Entwicklung sehr intensiv verfolgen.

Das gilt auch für die hier und da auftauchenden Hinweise auf Umgehungen von bemauteuten Autobahnstrecken durch nicht bemauteute Bundesstraßenabschnitte. Das wird sehr intensiv verfolgt und beobachtet. Wir haben auch eine länderübergreifende Arbeitsgruppe, die den Bund berät, wie vorzugehen ist. Ich mache ausdrücklich darauf aufmerksam, dass, wenn solche Umgehungen, wiederholt bestätigt, stattfinden, sofort reagiert werden kann. Denn das Mautgesetz sieht die Möglichkeit, Bundesstraßen zu bemauteuten, bereits vor. Es würde also keines komplizierten Gesetzgebungsverfahrens bedürfen, um zu der Entscheidung zu gelangen, dass eine Bundesstraße bemauteutet wird. Dass so etwas auftauchen wird, ist nicht auszuschließen. Darauf ist man vorbereitet. Bisher ist es noch in keinem Fall so bestätigt, dass ich das jetzt schon für notwendig halten würde. Wir verfolgen die Entwicklung weiter.

Einzelne Probleme, die aufgetreten sind, werden nach meinem Eindruck sehr intensiv und prompt weiterverfolgt und abgestellt. Das betrifft etwa hohes Verkehrsaufkommen an Grenzstandorten. Wir haben entsprechende Hinweise aus den Niederlanden bekommen. Es geht um die Frage, wie man möglichst kurzfristig das Umschalten weiterer On Board Units erreicht. Diese Prozesse sind im Gange. Wir sind noch nicht in einer Phase, in der wir zu einem letzten Urteil kommen könnten. Aber wir dürfen doch zuversichtlich sein, dass wir jetzt mit diesem System das erhoffte und im internationalen Vergleich überlegene Fahrzeugerfassungssystem zur Verfügung haben.

Ich will noch eines sagen, weil der Einführung der LKW-Maut eine Debatte auf dem Fuße gefolgt ist: die Einführung einer PKW-Maut in Deutschland. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen unterstützt solche Pläne ausdrücklich nicht. Diese Debatten sind völlig "kurzschlüssig". Ich will mich nicht über die politische Klugheit solcher Diskussionen äußern, sondern will sachlich dazu Stellung nehmen. Wer eine Übertragbarkeit der LKW-Maut auf PKWs herbeizitiert, nur weil es jetzt ein solches Erfassungssystem gibt, macht mehrere schwerwiegende Denkfehler.

Der PKW finanziert im Gegensatz zum LKW die von ihm verursachten Kosten im Straßennetz längst. Das hat erstens etwas damit zu tun, dass die Heranziehung der PKW-Fahrer - auch der ausländischen - zur Mineralölsteuer in Deutschland sehr viel erheblicher ist als die Heranziehung der mit großen Tanks ausgestatteten LKWs aus dem Ausland zur Mineralölsteuerveranlagung in Deutschland. Die Un-

terhaltungskosten, die ein LKW in unserem Straßennetz verursacht, sind zweitens in keiner Weise mit den Unterhaltungskosten, die ein PKW verursacht, zu vergleichen. Es geht um astronomische Unterschiede. Deshalb ist es allein von den rechnerischen Voraussetzungen her indiskutabel, von einer LKW-Maut auf eine PKW-Maut zu schließen.

Ob ein Maut-System oder ein Steuersystem besser ist - dabei geht es um die Art der Belastung, nicht um die Höhe -, um PKWs auf die richtige Art und Weise zur Verkehrsfinanzierung heranzuziehen, ist eine ausgesprochen komplizierte fachliche Diskussion. Um das klar zu sagen: Unter den in der Bundesrepublik Deutschland gegebenen Bedingungen gibt es jedenfalls keine Voraussetzung für die Erhebung einer PKW-Maut.

**Christof Rasche (FDP)** teilt die Meinung des Ministers, dass bei der Maut vieles gut geklappt habe. Trotzdem spreche man in manchen Städten von einem erneuten Mautdesaster. Zum Beispiel habe der LKW-Verkehr auf der B 1 zwischen Erwitte und Paderborn um 150 % zugenommen. Erwartet worden seien lediglich Ausweichverkehre von 5 %. In Städten, wie beispielsweise in Salzkotten, wo die Bundesstraße zurückgebaut worden sei, stehe der Verkehr. Pendler, die die B 1 nutzen und von Erwitte nach Paderborn fahren wollten, brauchten nicht mehr 30 Minuten, sondern über 60 Minuten für die Fahrt zur Arbeit. Das könne nicht das Ziel der Maut sein. Diese Entwicklung führe zu erheblichen Staus auf Bundesstraßen und beeinträchtige die Verkehrssicherheit, weil dort auch Schulwege zu sichern seien. Damit seien Verkehrsteilnehmer betroffen, die mit der Autobahn nichts zu tun hätten.

Der Minister habe gesagt, man sei in der Lage, bei der Belastung von Bundesstraßen sofort zu reagieren. Ihn interessiere, was unter "sofort" zu verstehen sei, wie schnell reagiert werden könne.

Die Intention des Antrags sei klar. Nordrhein-Westfalen und auch Deutschland bräuchten mehr Geld für den Neubau von Bundesfernstraßen und anderen Straßen sowie für Instandsetzungs- und Sanierungsmaßnahmen. 50 Milliarden € gingen jährlich an Steuermitteln von PKW-Fahrern und LKW-Fahrern zum Bund, und nur 10 % dieser Summe fließe wieder zurück in die Straße - ein Missverhältnis, das man sich wegen des Zustands der Straßen und wegen der Verkehrsprognosen nicht leisten könne.

Zum Schluss wolle er noch mit dem Gerücht aufräumen, dass die FDP damit alle anderen Bereiche benachteiligen wolle: Bahn, Schifffahrt und Luftverkehr. Das treffe nicht zu. Die für diese Verkehrsträger notwendigen Mittel müssten aus dem Bundeshaushalt kommen; dort seien sie auch vorhanden. Aber das Geld aus dem Bereich Straße müsse zumindest befristet komplett wieder in die Straße gesteckt werden.

**Oliver Keymis (GRÜNE)** meint, der Unterschied zwischen der Betrachtung der FDP und einer integrierten und intelligenten Mobilitätspolitik bestehe darin, dass es bei der Maut nicht nur darum gehe, Geld einzunehmen, um neue Straßen zu bauen, sondern dass man mit der Bemautung von Güterverkehr auf der Straße auf Sicht der Schiene zusätzlichen Güterverkehr zuführen wolle.

(Gerhard Lorth [CDU]: Das steht im Mautgesetz anders!)

Deswegen habe man Wert darauf gelegt, das Mautaufkommen möglichst gleichmäßig auf Investitionen in Schiene und Straße zu verteilen. Denn man wisse, dass schwere LKWs die Straßen stärker beschädigten, der Güterverkehr auf der Schiene aber nur dann eine Chance habe, wenn die Schiene entsprechend eingerichtet sei und wenn sich vor allem die Preise für den Gütertransport auf der Straße an die der Schiene angleichen. Nur dann könne der Unternehmer, die Unternehmerin aufgrund eines Abwägungsprozesses zu dem Schluss kommen, dass auf Sicht ein Transport auf der Schiene aus ökonomischen und ökologischen Gründen sinnvoller sei.

Deshalb habe die Bundesregierung vorgeschlagen, den Kilometerpreis für die Maut höher anzusetzen, als er dann nach entsprechenden Beratungen im Bundesrat festgelegt worden sei. Seitens der rot-grünen Bundesregierung seien 15 Cent in Ansatz gebracht worden, und aufgrund entsprechenden politischen Drucks der Mehrheitsparteien im Bundesrat seien nur 12,4 Cent herausgekommen. Man werde noch darüber reden müssen, ob das so sinnvoll sei, weil die Ziele nur dann erreicht würden, wenn auch die Preise stimmten.

Man brauche also eine intelligente und keine ideologische Verkehrspolitik. Es sei gut, wenn die FDP anerkenne, dass auch Binnenschifffahrt und Bahn im Verkehrssystem eine Rolle spielen müssten. Die Grünen betonten dies noch stärker und wollten insbesondere den Schwerverkehr von den Straßen holen. Das Problem in Deutschland sei nicht, dass zu wenige Straßen vorhanden seien, wie es die FDP immer etwas einseitig darstelle, sondern dass man das vorhandene Straßennetz unsinnig nutze. Die Autobahnen würden mit Gütern voll gestellt, die zum Teil auf der Straße stünden, weil sie im Werk noch nicht gebraucht würden. Deshalb hätten sich die Grünen für die Bemaung des Güterverkehrs auf der Straße eingesetzt.

Die Grünen hätten sich in Berlin und Düsseldorf sehr kritisch und ablehnend zur PKW-Maut geäußert. Aus Sicht der Grünen sei es sozial und ökologisch unsinnig, jedes Fahrzeug unabhängig von seiner Größe und dem Fahrtzweck mit einer Maut zu belegen. Sozial gerecht und ökologisch sinnvoll sei es nur, die großen Fahrzeuge über die Kfz-Steuer und die verbrauchsstarken Fahrzeuge über die Mineralölsteuer in Verbindung mit Mehrwert- und Ökosteuer zu besteuern. An der Ökosteuer, die zunächst kein sehr beliebtes Instrument gewesen sei, zeige sich, dass mehr gespart werde; der Flottenverbrauch sei gesunken. Aufgrund dieser preislichen Situation bewegten sich die Menschen intelligenter. Genau das sei der Sinn von Steuer, sie müsse steuern. Die Grünen lehnten die PKW-Maut ab.

**Heinz Hardt (CDU)** hält es für wichtig, dass das Mautsystem funktioniere. Nach den Anfangsschwierigkeiten sehe man beruhigter in die Zukunft, dass das Mautsystem finanziell trage. Herr Keymis habe gesagt, dass die 12,4 Cent durch die CDU gekommen seien. Damit habe man über den Bundesrat gehalten, was alle vier Parteien vorher im Bundestag versprochen hätten. Man habe immer gesagt, das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe um mindestens 300 Millionen € zu entlasten. Die CDU habe sich für 500 bis 600 Millionen € ausgesprochen; er selbst habe sich intern immer für 500 Millionen € eingesetzt. Da dieser Ausgleich für das nationale Güterkraftverkehrsgewerbe wegen

der EU nicht möglich gewesen sei, habe man 12,4 Cent gewählt. Sobald die EU Ja sage, werde die Maut auf 15 Cent aufgestockt. Es handele sich also um ein EU-Problem; man habe nicht um Cents gefeilscht.

Er halte es nicht für richtig, dass der Finanzminister bei dem jetzigen System ordentlich "abzocke". Höhere finanzielle Belastungen seien dem PKW-Fahrer nicht mehr zuzumuten; er könne nicht weiter gemolken werden. Deshalb seien die Koalitionsparteien bei der PKW-Maut nicht ansprechbar; hoffentlich blieben sie auch dabei. Insofern werde in den nächsten 8 bis 10 Jahren wohl keine PKW-Maut kommen. Man werde sehen, welche Möglichkeiten sich danach ergeben würden. Es müsse zu einer vollen Entlastung kommen: Minimierung der Mineralölsteuer, Minimierung oder Wegfall der Kfz-Steuer. Dann sehe manches anders aus. Aber im Augenblick brauche man das Geld.

Deshalb sei der Antrag der FDP richtig, dessen Forderungen die CDU voll unterstütze. Aufgrund der Intensität der LKW-Nutzung auf Autobahnen - ein LKW verursache so viele Schäden wie 40.000 bis 50.000 PKWs - werde der Unterhaltungsaufwand enorm steigen. Man müsse zu einer ganz anderen Finanzierung kommen, weil die Unterhaltungskosten in 10 bis 15 Jahren weder vom Bund noch von den Ländern aufzubringen seien. Zurzeit werde in der EU um eine höhere Tonnage gekämpft. Wenn das komme, müssten alle deutschen Brücken nachgerüstet werden - ein Milliardenprogramm. Der Finanzminister erhalte 800 Millionen € an Mauteinnahmen, und es sei richtig, diese Mittel in die Infrastruktur der Straßen zu stecken. Die Ökosteuer sei ja nicht in die integrierte Verkehrsplanung geflossen, sondern damit seien beispielsweise die Renten finanziert worden.

Ihn interessiere, ob es mobile Brücken zur Mauterfassung gebe. Damit könnte man Bundesstraßen für eine gewisse Zeit bemaute, bis sich das System eingespielt habe. Bundesstraßen hätten relativ enge Zuläufe, sodass dies eine relativ große Dichte dieser Brücken bedeute, weil sonst einige Zu- und Abfahrten nicht erfasst würden. Ansonsten könne er sich nicht vorstellen, die Bemaute von Bundesstraßen in der Praxis schnell umzusetzen.

**Gerhard Wirth (SPD)** betont, dass die SPD dem FDP-Antrag nicht zustimmen könne. Die SPD sei nicht bereit, alle Gelder aus der Maut in den Straßenbau - Ausbau und Unterhaltung - zu stecken, sondern man müsse erreichen, vor allen Dingen mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Im Antrag stehe zu Recht, dass dies in der Vergangenheit nicht gelungen sei. - Das liege an der mangelnden Finanzausstattung für die Schiene. Genau das habe der Bundesgesetzgeber jetzt vollzogen; ein Anteil von ca. 15 % solle in die Schiene investiert werden. Man wolle das angekündigte Chaos - in 10 bis 15 Jahren 40 bis 60 % mehr Güterverkehr auf der Straße - durch ein vernünftiges Güterverkehrskonzept auf der Schiene verhindern, und das gehe nur mit Geld. Es werde immer angeführt, dass der Güterverkehr auf der Schiene nicht konkurrenzfähig sei. Er hoffe, dass sich das durch das richtige Verhältnis von Straßen- und Schieneninvestitionen langsam ändern werde.

**MDgt Maatz (MVFL)** erläutert, bei den Messergebnissen, die Gegenstand von Pressemeldungen gewesen seien, was den Raum östlich von Soest angehe - dabei spiele

auch Erwitte eine Rolle - handele es sich um Messungen der Polizei, durchgeführt mit polizeiüblichen Mitteln, mit Radargeräten. Die Radargeräte hätten aus der Länge der Fahrzeuge Rückschlüsse gezogen. Bei der Maut gehe es aber nicht um die Länge, sondern um die Tonnage von Fahrzeugen. Bemaute würden LKWs über 12 t. Die Polizei dagegen habe bei ihren Messungen LKWs, die länger als 12 m seien, zugrunde gelegt.

Hinzu komme, dass die gemeldeten Vergleichszahlen aus Messungen stammten, die an den letzten beiden Tagen vor Weihnachten - am 22. und 23. Dezember 2004 - und in den letzten Tagen durchgeführt worden seien. Aus diesem Grunde sehe das Innenministerium diese Zahlen nicht als valide an.

Außerdem habe man heute den 14. Arbeitstag nach Mauteinführung. Nach so kurzer Zeit könnten sich ein Mautsystem und das Verhalten der Fahrer der mautpflichtigen LKWs noch nicht in einem eingeschworenen Zustand befinden. Dazu brauche man mehr Zeit, die sich Länder und Bund auch nehmen wollten. Alle Länder und der Bund hätten in der bereits vom Minister beschriebenen Arbeitsgruppe eine sehr sorgfältige Untersuchung der Verkehrsströme vor der Mauteinführung gemacht und seien jetzt dabei, eine Erhebung der Verkehrsströme nach der Mauteinführung durchzuführen.

Unterstützt von gutachterlichen Aussagen habe man sich genau angesehen, wo es autobahnparallele Bundesstraßen gebe. Die B 1 im Raum der A 44 sei eine solche Straße. Genauso spannend seien Bundesstraßen, die in einem rechtwinkligen Dreieck der Hypotenuse, der kürzesten Strecke, entsprächen, während die Katheten Autobahnen seien. Solche Bundesstraßen gebe es auch in Nordrhein-Westfalen, wie z. B. die B 264. Auch wer in Rheinland-Pfalz von der A 61 auf die A 48 wechsele, kenne die Abkürzung über Mayen, eine Bundesstraße, die schon immer mit LKW-Verkehr belegt gewesen sei - auch heute.

Diese Erhebung nach der Mauteinführung erfolge nicht allein durch manuelle Zählungen, sondern über Messstellen und Messschleifen, um die Grenze von 12 t genau zu erfassen. Wenn die Auswertung vorliege, habe man eine wissenschaftlich fundierte Grundlage, um mit dem Bund zu sprechen und die vorhandene rechtliche Möglichkeit, auch Bundesstraßen zu bemaute, einzufordern. Wenn eine Maut auf Bundesstraßen tatsächlich notwendig werden sollte, werde man dies schnell tun.

Die Bemaute von Bundesstraßen sei bisher nicht Vertragsgegenstand mit Toll Collect. Es bedürfe hierzu erneuter Verhandlungen, die er sich allerdings nicht so schwierig vorstelle wie die bisherigen.

Letzte Bemerkung: Wenn es tatsächlich der Fall sei - ihm lägen keine Erkenntnisse darüber vor -, dass die LKWs in diesen Bereichen im Stau stünden und Staus verursachten, werde wahrscheinlich genau das eintreten, was die Verbände des Güterkraftverkehrsgewerbes zu diesem Punkt in der Vergangenheit immer schon gesagt hätten. Dann würden die LKWs die Bundesstraßen wieder verlassen und wieder über die Autobahn fahren. Denn Zeit sei in diesem Gewerbe Geld. Insofern werde sich das System mit der Zeit einstellen. Man werde das genau beobachten und sich entsprechend verhalten, wenn man wisse, woran man sei.

**Abstimmungsergebnis siehe Beschlussprotokoll.**

## **8 Aufhebung des Sperrvermerks bei Kapitel 08 082 Titelgruppe 61**

Vorlagen 13/2869 und 13/2868

Ausschussprotokoll 13/1286

**Gerhard Wirth (SPD)** verweist auf den Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu TOP 8 (siehe Anlage 1). Man wolle heute die für den JAR-OPS-Ausbau bisher nicht bewilligten Barmittel von 4 Millionen € für Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen freigeben.

**Heinz Hardt (CDU)** fragt, warum bei den Mitteln für den JAR-OPS-Ausbau der Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze 4 Millionen € übrig geblieben seien.

**Minister Dr. Axel Horstmann** teilt mit, zurzeit sei kein Mittelabfluss für JAR-OPS-Investitionen erkennbar, aufgrund dessen er eine Freigabe von Mitteln beantragen könnte. Die Gründe lägen darin, dass entweder noch keine Anträge gestellt seien oder Genehmigungsverfahren noch nicht durchgeführt seien. Eine Ausnahme stelle Bielefeld dar; darüber habe er berichtet. Die Mittel, die für die eventuelle Übernahme von Planungskosten benötigt würden, seien bereits abgezogen.

**Bernhard Schemmer (CDU)** bittet um Auskunft, ob der Minister sicher sei, für den Rest des Jahres 2005 keine Mittel mehr zu benötigen. Die Anträge für Stadtlohn-Wenningfeld seien unterwegs. Er - Schemmer - rechne mit einer Genehmigung im zweiten oder dritten Quartal dieses Jahres. Außerdem benötige Stadtlohn-Wenningfeld im Laufe des Jahres Finanzmittel, um Grunderwerb zu tätigen.

**Hannelore Brüning (CDU)** bezieht sich ebenfalls auf den Verkehrslandeplatz Stadtlohn. Nach ihren Informationen sei Ende 2004 ein Ausbauantrag gestellt worden. Auch sie wolle gerne wissen, wie Maßnahmen in 2005 finanziert werden sollten, wenn die Genehmigung vorliege.

**Minister Dr. Axel Horstmann** äußert sich zum Bearbeitungsstand von Stadtlohn-Vreden. Die Antragsunterlagen seien noch nicht vollständig. Die Flughafengesellschaft habe zugesichert, die Unterlagen zu vervollständigen.

Das luftrechtliche Genehmigungsverfahren laufe noch. Das bedeute, dass zurzeit die Voraussetzungen für einen Mittelabfluss auch in Stadtlohn nicht gegeben seien. Dabei gehe es um die Barmittel für das Jahr 2005. Das hieße, wenn die Genehmigung noch im Laufe des Jahres 2005 erreicht werden sollte und der Ausschuss zustimmen würde, Mittel in entsprechender Höhe zu entsperren, würde sich das auf die Verpflichtungsermächtigungen des Jahres 2006 beziehen müssen. Das wäre seiner Auffassung nach ohnehin passiert; denn niemand rechne vor September dieses Jahres mit dem Abschluss des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens.

**Dietmar Brockes (FDP)** macht deutlich, dass für dieses Jahr keinerlei Mittel mehr für Verkehrslandeplätze zur Verfügung stehen würden, wenn man dem Antrag zustimme. Deshalb werde die FDP diesen Antrag ablehnen; denn sicherlich würden in diesem Jahr noch einige Fluglandeplätze ihre Hausaufgaben erledigen, nicht nur Stadtlohn. Er bitte um Auskunft, wie weit das Verfahren bei dem Verkehrslandeplatz Dinslaken/Schwarze Heide sei.

**Bernhard Schemmer (CDU)** erinnert noch einmal an Finanzmittel für den Grunderwerb, der in 2005 stattfinden werde, und für die Vorbereitungen des realen Ausbaus, die sicherlich parallel zum luftrechtlichen Genehmigungsverfahren erfolgen sollten.

Zudem interessiere ihn, wie es mit einer vorübergehenden Erlaubnis stehe, weil bestimmte Flugzeuge wegen JAR-OPS nicht mehr fliegen dürften.

**Minister Dr. Axel Horstmann** antwortet, zu Stadtlohn-Vreden sei dem Landrat mitgeteilt worden, dass Grunderwerbsmaßnahmen durchgeführt werden dürften, die Gegenstand einer Förderung würden, wenn im Nachhinein ein solcher Förderantrag bewilligt würde. Das gelte nicht nur für Stadtlohn-Vreden.

Das Verfahren zu Dinslaken sei hinter Stadtlohn-Vreden zurück. Der Antrag sei ebenfalls nicht vollständig, und eine luftfahrtrechtliche Genehmigung stehe nicht unmittelbar bevor. Den Genehmigungszeitpunkt könne er nicht prognostizieren. Es sei unwahrscheinlich, dass 2005 noch Barmittel eingesetzt werden könnten.

Mit einer vorübergehenden Genehmigung gehe der Bundesverkehrsminister ausgesprochen restriktiv um. Ihm - Horstmann - seien keine Ausnahmefälle bekannt.

**Bernhard Schemmer (CDU)** führt aus, wenn Ausnahmegenehmigungen so restriktiv gehandhabt würden, sei es doch sinnvoll, in Stadtlohn alle Vorbereitungen zu treffen, um mit dem Tage der luftrechtlichen Genehmigung im September 2005 unmittelbar mit der Maßnahme beginnen zu können. Dazu gehöre der Vertrag über den Grunderwerb, der zum Tragen komme, wenn die luftrechtliche Genehmigung vorliege, sowie die Vorbereitung der Baumaßnahme selbst. Das bedeute, dass im Jahr 2005 sowohl für den Grundstückserwerb als auch für die Baumaßnahme noch Finanzmittel benötigt würden.

**Minister Dr. Axel Horstmann** betont, er habe gerade nur über den Grunderwerb gesprochen. Selbstverständlich dürften andere Verausgabungen von Mitteln nicht stattfinden, um keinen förderschädlichen vorzeitigen Beginn der Maßnahme auszulösen. Die Genehmigung sei die Voraussetzung dafür, überhaupt eine Förderung auszusprechen. Erst danach dürfe mit Maßnahmen begonnen werden, die die Verausgabung von Mitteln zum Inhalt hätten. Dieser Zeitverbrauch müsse gesehen werden; das sei nicht zu ändern. Alle Flughäfen hätten Gelegenheit gehabt, die luftrechtlichen Genehmigungsverfahren auch früher einzuleiten, als sie es getan hätten.

Wenn dem Antrag von SPD und Grünen heute zugestimmt werde - so **Bernhard Schemmer (CDU)** -, bedeute das, dass 2005 keine Finanzmittel mehr zur Verfügung

stunden - sie seien anderweitig ausgegeben worden -, wenn Stadtlohn nach der Genehmigung noch in 2005 mit der Maßnahme beginnen wolle.

**Minister Dr. Axel Horstmann** macht deutlich, es gehe doch ausschließlich um die Frage, ob 2005 Barmittel erforderlich würden, vorausgesetzt, man entscheide sich dafür, eine solche Maßnahme fördern zu wollen. Nun könne man spekulieren, ob es realistisch sei, im Jahr 2005 Barmittel zu benötigen. Die Bezirksregierung führe das Genehmigungsverfahren durch. Wie lange sie dafür ganz genau brauche, wisse er nicht. Noch weniger wisse er, wie lange der Flughafen für Planungen und Ausschreibungen brauchen werde, um Maßnahmen zu veranlassen, und wann ein Mittelabfluss eintreten werde. Das sei nicht vorhersehbar. In den nächsten Monaten werde jedenfalls kein Mittelabfluss stattfinden. Aber an den haushaltstechnischen Voraussetzungen würde das Ganze nicht scheitern, weil auf der Basis von Verpflichtungsermächtigungen, wenn sie freigegeben würden, für die Folgejahre entsprechende Bewilligungen ausgesprochen werden könnten. Es könnte nur kein Mittelabfluss in 2005 stattfinden, wenn gemäß Anlage 1 beschlossen werde.

**Abstimmungsergebnis siehe Beschlussprotokoll.**

**9 Aufhebung des Sperrvermerks bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 80**

Vorlagen 13/3076, 13/2830 und 13/3148

**Vorsitzender Manfred Hemmer** führt aus, auch hierzu liege ein Antrag von SPD und Grünen vor (siehe Anlage 1), den Sperrvermerk aufzuheben.

**Abstimmungsergebnis siehe Beschlussprotokoll.**

**10 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - LG)**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 13/6349

- siehe Beschlussprotokoll -

## 11 Gesetz zur Änderung des Landschaftsgesetzes

Gesetzentwurf  
der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 13/6348

- siehe Beschlussprotokoll -

## 12 Landesstraßenbauprogramm 2005

Vorlage 13/3154

Der **Vorsitzende** macht darauf aufmerksam, dass das Benehmen herzustellen sei.

**Bernhard Schemmer (CDU)** führt aus, aus der Vorlage gehe hervor, dass bestimmte Straßenbaumaßnahmen vorfinanziert seien, und zwar aus drei Töpfen: Landesstraßenbauprogramm, Kommunale Vorfinanzierung von Landesstraßen bis 3 Millionen € und Radwege. Ihn interessierten die Gesamthöhe der zugesagten Vorfinanzierungsmittel und für die einzelnen Jahre die jeweilige Höhe der Haushaltsmittel, die durch derartige Vorfinanzierungen bereits gebunden seien.

**MDgt Maatz** berichtet:

Wir befinden uns im Titel 777 13. Wir haben es also mit dem kompletten Bauprogramm für Landesstraßen zu tun. Die Tatsache, dass wir Vorfinanzierungen haben, ist keine Eigentümlichkeit dieses Titels. Sie werden aus einem anderen Titel bezahlt. Die Vorfinanzierungen, die bei diesen großen Landesstraßen allenfalls eine Rolle spielen, beschränken sich auf die Zahl 3:

Erstens. Der Tunnel in Wuppertal wird privat vorfinanziert. Das ist keine Neuigkeit, sondern ist schon seit langem so.

Zweitens. Der Tunnel in Plettenberg ist vorfinanziert. Auch dies ist keine Neuigkeit.

Drittens. Die private Vorfinanzierung der L 183 bei Köln-Roggendorf ist eine wirklich positive Angelegenheit. Ich möchte dies besonders hervorheben, weil es sich in meinen Augen um eine echte PPP-Maßnahme mit einer dreifachen Win-Situation, einer Win-Win-Win-Situation, handelt. Ich würde mir so etwas auch an vielen anderen Stellen wünschen.

Der Hintergrund ist: Wir haben die Realisierung dieser Straßenbaumaßnahme in unserem Mittel- und Langfristprogramm etwa für die Jahre 2006/2007, möglicherweise, je nach Haushaltsentwicklung, auch erst im Jahr 2008 vorgesehen. Das Unternehmen BP ist auf uns zugekommen und möchte gerne, was ihre eigenen Flächen angeht, umstrukturieren und neue Vermarktungswege gehen. Deshalb braucht es im Raum Roggendorf einen Südanchluss an die A 57. Dafür ist es notwendig, eine Privatstraße, eine Werksanbindung, an diese Ortsumgehung zu

bauen. Es ist also von großem Interesse für das Unternehmen auch im Sinne von Standort- und Arbeitsplatzsicherung, alsbald über diese Straße zu verfügen.

Deshalb haben wir mit BP verhandelt. BP ist bereit, - Baubeginn kann noch im ersten Halbjahr 2005 sein, Baurecht besteht -, die Vorfinanzierung zu übernehmen und die Vorfinanzierungskosten, also im Prinzip die Zinslast, bis zur Refinanzierung ab dem Jahre 2007 in drei Jahreschargen selbst zu tragen. Das heißt, die Vorfinanzierungskosten fallen nicht an das Land zurück.

Die Win-Situation Nr. 1 ist, dass dieses Unternehmen so schnell über eine neue Autobahnanbindung verfügt. Die Win-Situation Nr. 2 ist die Ortsentlastung von Roggendorf selbst. Die Bürgerinnen und Bürger sind heilfroh, wenn diese Straße endlich gebaut ist. Die Win-Situation Nr. 3 ist, dass wir an dieser Stelle eine gute, gewünschte Neuordnung unseres Netzes haben werden.

**Bernhard Schemmer (CDU)** merkt an, er habe die genannten Maßnahmen nicht kritisieren wollen, sondern begrüße sie. Die CDU sei, wie frühere Anträge zeigten, grundsätzlich für Vorfinanzierungen. Gleichwohl wolle er die durch kommunale und sonstige Vorfinanzierungen verursachten Vorbelastungen der Haushalte der kommenden Jahre bei den drei Haushaltspositionen, die er vorhin genannt habe, erfassen.

**MDgt Maatz** erläutert, die Gesamtmaßnahme Roggendorf belaufe sich - das sei dem Bauprogramm zu entnehmen - auf ca. 6,5 Millionen €. Diese sollten ab 2006 in drei gleichen Jahresraten ausgelöst werden.

**Bernhard Schemmer (CDU)** erinnert daran, dass er nicht nur nach dem Bauprogramm, sondern auch nach den andern beiden Bereichen des Straßenbaus gefragt habe.

**MDgt Maatz** sagt zu, die anderen Daten schriftlich zur Verfügung zu stellen (siehe Anlage 2).

**Vorsitzender Manfred Hemmer** stellt die Herstellung des Benehmens fest.

### 13 Erhaltung der Landesstraßen in NRW Zwischenbericht zur Erhaltungsstrategie einschließlich Erhaltungsprogramm 2005

Vorlage 13/3176

**Günter Langen (CDU)** unterstreicht in Vorlage 13/3176, S. 3, folgenden Satz:

"Allerdings bedarf das Thema der schwach belasteten Landesstraßen im ländlichen Raum, die bisher keinen endgültigen Deckenausbau erhalten haben, einer gesonderten Betrachtung."

Das wolle er im Sinne des ländlichen Raumes festhalten.

**Bernhard Schemmer (CDU)** möchte wissen, ob die Bereiche, die in der Vergangenheit in besonderem Maße ihre Straßen in Ordnung gehalten und dafür den Neubau etwas zurückhaltender betrieben hätten, durch diese Art der Erhaltungsstrategie, in die die Bewertung des Straßenzustandes einfließe, einen Nachteil hätten, während die Bereiche, die in besonders starkem Maße Ausbau und Neubau unter Vernachlässigung der Instandhaltung betrieben hätten, einen Vorteil hätten.

**MDgt Maatz** meint, dies nicht erkennen zu können. Denn man habe die Straßenneubaumaßnahmen immer am Bedarf ausgerichtet, unabhängig davon, welche Belastung das existierende Straßennetz vorher erfahren habe oder gerade erfahre.

Die Belastung der existierenden Straßen sei natürlich in die Bedarfsbetrachtung zur Erhaltung der Landesstraßen mit eingeflossen. Die Tatsache, dass die Erhaltung jetzt einen besonderen Stellenwert habe, sei keine neue Erfindung, sondern dieses Thema beschäftige das Land schon seit einigen Jahren - auch vor dem Hintergrund, dass man dem Landtag die Zusage gegeben habe, mit den knappen Mitteln das Optimale zu erreichen. Deshalb habe man sich der Problematik neu zugewandt und geschaut, ein neues landeseinheitliches Bewertungssystem auf die Beine zu stellen. Das sei auch Gegenstand der Vorlage; daran arbeite man, und das werde in diesem Jahre so weit sein.

Die Zeit bis dahin werde man in einem Zwischenschritt nutzen - auch das sei Gegenstand der Vorlage -, um die Straßen dort, wo sie wirklich notleidend seien, unter Berücksichtigung der Belastung, die sie erführen - wenn man so wolle, mit einer Zukunftsprognose versehen -, einer Erhaltung zuzuführen.

Neubau und Erhaltung seien zwei nebeneinander stehende Haushaltsbereiche, das habe der Souverän so gewollt. Das finde er - Maatz - auch völlig in Ordnung. Neubau und Erhaltung spielten zwar zusammen, aber nicht dergestalt, dass das eine das andere verdränge.

**Bernhard Schemmer (CDU)** fragt, ob er aus den Aufführungen schließen dürfe, dass in der Vergangenheit grundsätzlich keine Haushaltsreste statt in die Unterhaltung in den Ausbau gegangen seien, sodass in Teilen an bestimmten Stellen des Landes Ausbau anders vorangetrieben worden sei unter Zurückstellung der Unterhaltung als in anderen Bereichen des Landes.

**MDgt Maatz** entgegnet, er vermöge auch bei scharfem Hinsehen keine Konkurrenz der Regionen zu erkennen. Die Landesregierung habe darauf zu achten und nehme diese Aufgabe auch sehr ernst, dass die vorhandenen Mittel, die man zugegebenermaßen als knapp empfinde, optimal verteilt würden. Zumindest auf Dauer werde keine Region zu kurz kommen.

## **14 Auswärtige Termine**

- siehe Beschlussprotokoll -

gez. M. Hemmer  
Vorsitzender

## **2 Anlagen**

beh/17.02.2005/24.02.2005

222

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN

Drucksache **13/**

13. Wahlperiode

20.01.2005

## **Antrag**

**der Fraktion der SPD und  
der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN**

**im Verkehrsausschuss**

**zu TOP 8 der Verkehrsausschusssitzung am 20. Januar 2005  
"Verwendung der Haushaltsmittel bei Kapitel 08 082 Titelgruppe 61"**

Ein Überblick zu dem - entsprechend der JAR-OPS-Richtlinie und dem dazu von der Landesregierung in Auftrag gegebenen Gutachten - möglichen Ausbau von Verkehrslandeplätzen in Nordrhein-Westfalen zeigt, dass im laufenden Jahr 2005 die im Haushaltsplan 2005 in Kapitel 08 082 Titel 891 61 für JAR-OPS vorgesehenen Ausgabenmittel in Höhe von 5 Mio. Euro nicht in vollem Umfang benötigt werden.

**Der Landtag fordert die Landesregierung auf, entsprechend dem Haushaltsvermerk Nummer 5 zu Titelgruppe 61 die für den JAR-OPS-Ausbau bisher nicht bewilligten Barmittel von 4 Mio. € zur Verstärkung der Ausgaben bei Kapitel 08 084 Titel 777 11 (Erhaltungsinvestition an Landesstraßen) einzusetzen.**

**zu TOP 9 der Verkehrsausschusssitzung am 20. Januar 2005  
"Aufhebung des Sperrvermerks bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 80"**

Der qualifizierte Sperrvermerk zu dieser Titelgruppe wird für das Haushaltsjahr 2005 in vollem Umfang aufgehoben.





Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung  
des Landes Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung NRW - 40190 Düsseldorf

Telefon 0211 837-4572  
Fax 0211 837-4531  
ekhart.maatz@mvel.nrw.de

Herrn  
Bernhard Schemmer, MdL  
Platz des Landtags 1

Aktenzeichen III  
bei Antwort bitte angeben

40231 Düsseldorf

*\*) jetzt TOP 12*

**Sitzung des Verkehrsausschusses am 20.01.2005**

Datum: 24. Januar 2005

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Haroldstraße 4

im Rahmen der Diskussion zu TOP 10<sup>\*)</sup> „Landesstraßenbauprogramm“  
haben Sie mich gefragt, welche Vorbelastungen bei welchen  
Haushaltstellen aufgrund von Vorfinanzierungen bestehen. Ich habe  
Ihnen mit der Erläuterung, es handele sich bei den Baumaßnahmen  
des Landestraßenausbauplans (Kapitel 08 084, Titel 777 13) neben  
der soeben im Detail dargestellten Maßnahme L 183 n OU Köln-  
Roggendorf um zwei weitere Maßnahmen, nämlich die Tunnel L 418  
OU Wuppertal und L697 OU Plettenberg, mit Ihrem Einverständnis  
zugesagt, Ihnen Angaben dazu schriftlich zukommen zu lassen. Diese  
Zusage möchte ich hiermit einlösen.

40213 Düsseldorf  
Telefon 0211 837-02  
Fax 0211 837-2200  
poststelle@mvel.nrw.de  
www.mvel.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Rheinbahn Linien 704, 709, 719  
Haltestelle Poststraße

Der Haushaltsplan 2004/2005 führt im Einzelplan 08 zum Tunnel

L 418 OU Wuppertal aus:

Zu Titelgruppe 80 (Seite 139):

Mit dem Bau der Ortsumgehung Wuppertal (L 418) wurde im Jahr 2001  
begonnen.

Gesamtkosten  
davon

100.949.500



Baukosten	68.819.900
Finanzierungskosten	32.129.600

Der Finanzierungszeitraum erstreckt sich über die Jahre 2006 bis 2020 mit gleich bleibenden Zahlungen von jährlich rd. 6.730.000 EUR;

und zum Tunnel

L 697 OU Plettenberg aus:

Zu Titelgruppe 81 (Seite 141):

Mit dem Bau der Ortsumgehung Plettenberg (697) ist im Jahr 2002 begonnen worden.

Gesamtkosten	46.020.000
davon	
Baukosten	37.585.500
Finanzierungskosten	8.435.000

Der Finanzierungszeitraum erstreckt sich über die Jahre 2006 bis 2022. Die Zahlungsverpflichtungen betragen in den Jahren 2006 und 2007 jeweils rund 0,85 Mio. EUR, in den Jahren 2008 bis 2020 jeweils rund 3,07 Mio. EUR und in den Jahren 2021 und 2022 jeweils rund 2,2 Mio. EUR.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

  
(Ekhart Maatz)