



---

## **Verkehrsausschuss**

8. Sitzung (öffentlich)  
8. März 2001  
Düsseldorf - Haus des Landtags  
13.30 Uhr bis 16.20 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)  
Stenografin: Dr. Hildegard Müller

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

Seite

**Vor Eintritt in die Tagesordnung** kommt der Ausschuss überein, das Landesstraßenbauprogramm 2001, das mit Vorlage 13/557 vorliegt und Bestandteil des Haushalts ist, erst am 28. März 2001 zu behandeln. Das Ministerium wird eine neue Vorlage erstellen.

1

#### **1 Haushalt 2001**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksachen 13/400, 13/620 und 13/750  
Vorlagen 13/250, 13/252, 13/253 und 13/408  
Ausschussprotokoll 13/145

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr  
- Bereich Verkehr

in Verbindung damit

#### **2 Gemeindefinanzierungsgesetz 2001**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksachen 13/402 und 13/620  
Vorlage 13/407

1

Der Ausschuss stimmt gemäß Vereinbarung der Fraktionen ab:

Die Änderungsanträge zum **Einzelplan 08** - Bereich Verkehr - (siehe Vorlage 13/521) werden gemäß folgender Tabelle abgestimmt:

| Anträge             | Abstimmung   | Ergebnis   |
|---------------------|--|------------|
| Nr. 1 (CDU)         | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und F.D.P.                | abgelehnt  |
| Nr. 2 (CDU)         | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und F.D.P.                | abgelehnt  |
| Nr. 3 (SPD/GRÜNE)   | einstimmig   | angenommen |
| Nr. 4 (CDU)         | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und F.D.P.                | abgelehnt  |
| Nr. 5 (F.D.P.)      | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und F.D.P.                | abgelehnt  |
| Nr. 6 (CDU)         | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und F.D.P.                | abgelehnt  |
| Nr. 7 (CDU)         | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und F.D.P.                | abgelehnt  |
| Nr. 8 a (F.D.P.)    | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der F.D.P. bei Enthaltung der CDU | abgelehnt  |
| Nr. 8 b (CDU)       | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und F.D.P.                | abgelehnt  |
| Nr. 8 c (SPD/GRÜNE) | mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der F.D.P.                   | angenommen |
| Nr. 9 a (F.D.P.)    | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der F.D.P. bei Enthaltung der CDU | abgelehnt  |
| Nr. 9 b (CDU)       | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung der F.D.P. | abgelehnt  |
| Nr. 10 a (F.D.P.)   | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der F.D.P. bei Enthaltung der CDU | abgelehnt  |

| Anträge              | Abstimmung   | Ergebnis   |
|----------------------|--|------------|
| Nr. 10 b (CDU)       | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung der F.D.P. | abgelehnt  |
| Nr. 10 c (SPD/GRÜNE) | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der F.D.P. bei Enthaltung der CDU | angenommen |
| Nr. 11 (SPD/GRÜNE)   | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der F.D.P. bei Enthaltung der CDU | angenommen |
| Nr. 12 (SPD/GRÜNE)   | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der F.D.P. bei Enthaltung der CDU | angenommen |
| Nr. 13 (F.D.P.)      | mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und F.D.P.                | abgelehnt  |

Der Ausschuss **stimmt** in der **Gesamtabstimmung** den in seiner Zuständigkeit liegenden Kapiteln des Entwurfs des **Einzelplans 08** - Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr - in der vom Ausschuss beschlossenen Fassung mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der CDU und der F.D.P. **zu**.

Änderungsanträge zum **Gemeindefinanzierungsgesetz 2001** liegen nicht vor. Der Gesetzentwurf wird, soweit die Zuständigkeit des Verkehrsausschusses gegeben ist, mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und F.D.P. unverändert **angenommen**.

**3 Eckpunkte der Luftverkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen**

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 13/411

-

in Verbindung damit**4 NRW-Luftverkehrskonzeption 2010**

Vorlage 13/350

-

Der Ausschuss beschließt, zu diesem Thema am 11. Juni 2001 eine öffentliche Anhörung durchzuführen.

**5 Stufe 2 des ÖPNV-Ausbauplans NRW**

Vorlage 13/486

9

Minister Ernst Schwanhold berichtet.

Auf Wunsch der CDU wird die Herstellung des Benehmens nach § 7 Abs. 3 Landesregionalisierungsgesetz auf die Sitzung am 5. April 2001 vertagt.

**6 Vergabegesetz für den öffentlichen Personennahverkehr**

13

Minister Ernst Schwanhold trägt vor.

**7 Machbarkeitsstudie Metrorapid**

17

Dem Bericht von Minister Ernst Schwanhold schließt sich eine Aussprache an.

Der Minister sagt zu, dem Verkehrsausschuss die "Leistungsbeschreibung zur Machbarkeitsstudie für Magnetschnellbahnstrecken in Bayern und Nordrhein-Westfalen" zuzuleiten (siehe Vorlage 13/591).

Der Ausschuss stimmt der Beschlussvorlage (siehe Vorlage 13/519), einen Unterausschuss "Metrorapid in Nordrhein-Westfalen" einzusetzen, einstimmig zu.

## **8 Grundwasser schützen - Anwendungsbeschränkungen für Totalherbizid Diuron nicht lockern**

Antrag der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 13/460

26

StS Hennerkes (MWMEV) berichtet.

Der Antrag wird mit den Stimmen von SPD und Grünen bei Enthaltung von CDU und F.D.P. einstimmig angenommen.

## **9 "Qualitativer Sprung in der Frauenpolitik - Gender Mainstreaming gezielt und konsequent umsetzen"**

Antrag der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 13/713

27

StS Hennerkes trägt vor.

Die Landesregierung wird gebeten, bis zur nächsten Sitzung zu den angesprochenen Fragen Stellung zu nehmen. Die Abstimmung über den Antrag wird vertagt.

**10 Freie Wahl des Grundschulstandorts ermöglichen - Für eine Liberalisierung der Grundschulzuweisung**

Antrag der Fraktion der F.D.P.

Drucksache 13/720

29

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

**11 Auswärtige Termine**

-

Der Ausschuss beschließt einstimmig, vom 17. bis 22. September 2001 eine Kommissionsreise nach Italien und in die Schweiz durchzuführen.

**Nächste Sitzung:** 28. März 2001

\*\*\*\*\*

### Aus der Diskussion

**Vor Eintritt in die Tagesordnung** kommt der Ausschuss überein, das Landesstraßenbauprogramm 2001, das mit Vorlage 13/557 vorliegt und Bestandteil des Haushalts ist, in einer Sondersitzung am 28. März 2001 zu behandeln. Der Ausschuss entspricht damit einem Wunsch der CDU.

Außerdem wird die Tagesordnung um folgende Punkte erweitert:

TOP 5 "Stufe 2 des ÖPNV-Ausbauplans NRW"

TOP 6 "Vergabegesetz für den öffentlichen Personennahverkehr"

#### 1 Haushalt 2001

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksachen 13/400, 13/620 und 13/750

Vorlagen 13/250, 13/252, 13/253 und 13/408

Ausschussprotokoll 13/145

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie  
und Verkehr

- Bereich Verkehr

in Verbindung damit

#### 2 Gemeindefinanzierungsgesetz 2001

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksachen 13/402 und 13/620

Vorlage 13/407

**Vorsitzender Manfred Hemmer** führt aus, dass der Ausschuss nunmehr in die abschließenden Haushaltsberatungen zum Einzelplan 08 - Bereich Verkehr - eintrete und zunächst die Änderungsanträge berate.

(Die Anträge sind in Vorlage 13/521 aufgelistet. - Die **Abstimmungsergebnisse** zu den einzelnen Anträgen sind **ausschließlich im Beschlussprotokoll** aufgeführt.)

**Antrag Nr. 2 (CDU)**

Kapitel 08 081 Titelgruppe 60 - Kommission "Zukunft der Bahn in NRW"

Streichung des kompletten Ansatzes von 650.000 DM einschließlich der Verpflichtungsermächtigung von 300.000 DM

**Günter Langen (CDU)** ergänzt die Antragsbegründung. Der Ansatz könne gestrichen werden, da die Ergebnisse der Pällmann-Kommission vorlägen und zwischenzeitlich eine Anhörung im Bundestag erfolgt sei. Zudem hätten sich der Ausschuss und das Ministerium schon öfter mit diesem Thema beschäftigt.

**Antrag Nr. 7 (CDU)**

Titelgruppe 80

Streichung des Ansatzes von 30 Millionen DM um 15 Millionen DM

**Günter Langen (CDU)** weist darauf hin, dass diese 15 Millionen DM die Finanzierung der von der CDU gestellten Anträge sicherstellen sollten. - **Gerhard Wirth (SPD)** ist der Auffassung, dass diese 15 Millionen DM für Sicherheit und Service bei der Bahn nötig seien. - **Günter Langen (CDU)** betont, dass auch der CDU die Wichtigkeit dieser Titelgruppe bewusst sei. In diesem Jahr sei jedoch eine Verdoppelung des Ansatzes vorgenommen worden. Die CDU sei der Auffassung, dass der bisherige Ansatz notwendig und ausreichend sei.

**Christof Rasche (F.D.P.)** führt aus, dass die F.D.P. der Streichung zustimme. In diesem Haushalt würden falsche Prioritäten gesetzt: 3 Milliarden DM für Bahn und ÖPNV, aber nur 1 Milliarde DM für den Straßenbau. Jede Mark, die zusätzlich für den Straßenbau verwendet werden könne, sei willkommen.

**Antrag Nr. 8 a (F.D.P.)**

Kapitel 08 084 Titel 77711 - Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen

Aufstockung des Ansatzes um 115 Millionen DM auf 200 Millionen DM

**Christof Rasche (F.D.P.)** führt aus, dass bei den Anträgen mit den Nummern 8 a, 8 b und 8 c die unterschiedliche Prioritätensetzung von Oppositions- und Koalitionsfraktionen deutlich werde. Die F.D.P. setze Prioritäten zugunsten des Straßenbaus. Die Mittel müssten mehr als verdoppelt werden. Der Sanierungsstau beweise den Bedarf. Anscheinend zweifelten SPD und Grüne dies an.

**Günter Langen (CDU)** stimmt dieser Situationsbeschreibung zu. Allerdings werde sich die CDU enthalten, da man den Finanzierungsvorschlag nicht nachvollziehen könne.

**Gerhard Wirth (SPD)** bemängelt ebenfalls, dass für den F.D.P.-Antrag keine Deckung vorhanden sei. Das treffe auch für den CDU-Antrag Nr. 8 b zu. Wenn es finanzierbar wäre, würde auch die SPD die Mittel aufstocken.

Zur Deckung verweist **Günter Langen (CDU)** auf den Einzelplan 20. Andere Gegenvorschläge der CDU zur Finanzierung seien gerade abgelehnt worden. Angesichts der Verantwortung aller Fraktionen wolle die CDU durch ihre Stimmenthaltung noch einmal die Notwendigkeit der Erhöhung dieses Ansatzes deutlich machen.

**Antrag Nr. 8 c (SPD/GRÜNE)**

Kapitel 08 084 Titel 777 11 - Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen

Erhöhung des Baransatzes um 10 Millionen DM auf 95 Millionen DM

und

**Antrag 10 c (SPD/GRÜNE)**

Titel 777 13 - Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans

Erhöhung des Baransatzes um 25 Millionen DM auf 150 Millionen DM

Erhöhung der Verpflichtungsermächtigung um 22 Millionen DM auf 130 Millionen DM

**Gerhard Wirth (SPD)** erläutert die beiden Anträge im Zusammenhang. Natürlich sähen die Regierungskoalitionen die Notwendigkeit von Erhaltungsinvestitionen und Neubaumaßnahmen. Die finanzielle Decke des Landes Nordrhein-Westfalen sei in diesem Jahr möglicherweise noch dünner geworden, da aufgrund von Steuerermäßigungen, zu denen man aber nach wie vor stehe, 5 bis 6 Milliarden DM fehlten. Deswegen sei es besonders schwierig gewesen, im Verkehrshaushalt keine Abstriche zu machen. Man sei auf dem Stand geblieben, der im Koalitionsvertrag festgeschrieben sei und habe sogar bei den Erhaltungsmaßnahmen und beim Radwegbau noch etwas draufgesattelt. Die Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans würden auf 150 Millionen DM erhöht.

Wenn man noch zwei privat vorfinanzierte Maßnahmen über rund 140 Millionen DM bzw. 80 Millionen DM hinzurechne, gebe man, über die Jahre verteilt, für Neubauprojekte etwa 200 Millionen DM/Jahr aus. Leider sei das in den vergangenen Jahren nicht möglich gewesen. Man freue sich, dass man das geschafft habe und werde das in den nächsten Jahren fortsetzen.

**Günter Langen (CDU)** erläutert, die CDU werde dem Antrag Nr. 8 c zustimmen, obwohl sie wisse, dass eine Erhöhung um 10 Millionen DM zu gering sei, aber eine kleine Erhöhung sei besser als gar keine.

**Christof Rasche (F.D.P.)** macht für die F.D.P. deutlich, dass sie zwar mit der Erhöhung des Ansatzes um 10 Millionen DM einverstanden sei, den Antrag aber ablehnen werde, um ein deutliches Zeichen zu setzen, dass die Erhöhung viel zu gering sei.

**Antrag Nr. 9 b (CDU)**

Titel 777 12 - Um- und Ausbaumaßnahmen von Landesstraßen bis zu 5 Millionen DM  
Gesamtkosten je Maßnahme

Erhöhung des Ansatzes von 26 Millionen DM auf 46 Millionen DM

**Gerhard Lorth (CDU)** erläutert, aus den Beratungen in den Landschaftsverbänden sei bekannt, dass bei diesem Titel seit Jahren eine Mangelverwaltung herrsche. Der Titelantrag für diese kleinen Baumaßnahmen, die vor Ort als besonders wichtig angesehen würden - es gehe nicht darum, das Land mit Straßen zu überziehen -, sei völlig unzureichend und müsse erhöht werden, um den Regionalräten eine gewisse Entscheidungsmöglichkeit zu geben.

**Antrag Nr. 10 b (CDU)**

Titel 777 13 - Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans

Erhöhung des Ansatzes um 55 Millionen DM auf 180 Millionen DM

**Günter Langen (CDU)** weist darauf hin, dass die CDU diesen Antrag schon im letzten Jahr gestellt habe. Mit dieser Erhöhung solle dem Investitionsstau bei den Landesstraßen zu Leibe gerückt werden. Dem gerade abgestimmten F.D.P.-Antrag, diesen Ansatz sogar um 125 Millionen DM zu erhöhen, habe man nicht zustimmen können, da man den Deckungsvorschlag nicht habe nachvollziehen können. Für eine solch große Summe sei wohl auch kein Baurecht gegeben.

**Christof Rasche (F.D.P.)** macht darauf aufmerksam, dass allein der Landschaftsverband Rheinland in einer Liste, die allen vorliege, planfestgestellte Straßenbauprojekte für 422 Millionen DM genannt habe.

**Antrag Nr. 10 c (SPD/GRÜNE)**

Titel 777 13 - Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans

Erhöhung des Baransatzes um 25 Millionen DM auf 150 Millionen DM

Erhöhung der Verpflichtungsermächtigung um 22 Millionen DM auf 130 Millionen DM

**Gerhard Lorth (CDU)** verweist darauf, dass 150 Millionen DM viel zu wenig seien, um den Investitions- und Planungsstau zügig abzarbeiten. Etwa Ortsumgehungen, auf die die Men-

schen seit Jahren warteten, könnten nicht gebaut werden, weil die Koalitionsfraktionen falsche Prioritäten gesetzt hätten.

**Gerhard Wirth (SPD)** macht deutlich, dass aufgrund der finanziellen Situation der Länder und des Bundes nicht alle Wünsche wahr werden könnten. Der Bundesfernstraßenplan unter der CDU/F.D.P.-Regierung sei auch um 80 Milliarden DM unterfinanziert gewesen.

Von einem Planungstau könne keine Rede sein. Die eingestellten 150 Millionen DM könnten auch verbaut werden. Leider komme es häufig zu Verzögerungen von Planfeststellungsverfahren durch Klagen. Auf die Gerichte habe die Politik keinen Einfluss. Das Land könne nur das Geld zur Verfügung stellen und die Planung vorantreiben; das sei geschehen.

Insgesamt habe man, wie bereits gesagt, nicht 150 Millionen DM, sondern 200 Millionen DM zur Verfügung gestellt, wenn man die beiden privat vorfinanzierten Maßnahmen hinzurechne. Mehr sei nicht möglich, auch wenn man dies wollte. Mit der Erhöhung der Straßenbaumittel habe man ein Bekenntnis abgelegt, dass der Straßenbau wichtig sei. Das verstünden die Menschen im Lande; das müsse auch die Opposition anerkennen.

**Christof Rasche (F.D.P.)** widerspricht. Die Menschen, die bis zu 30 Jahre auf Ortsumgehungen warten müssten, hätten kein Verständnis für die Landesverkehrspolitik. Die Mittel, die jetzt um 25 Millionen DM erhöht würden, reichten bei weitem nicht aus. Die F.D.P. habe eine Erhöhung um 50 Millionen DM gefordert; das sei bedarfsgerecht. Denn 150 Millionen DM reichten nicht aus, um die Verkehrspolitik, die zum Stau führe, zu ändern. Die F.D.P. werde diesem Antrag nicht zustimmen, weil der Ansatz bei weitem nicht genüge.

**Günter Langen (CDU)** merkt an, dass in Nordrhein-Westfalen ein Investitionstau in Höhe von 1,3 Milliarden DM bestehe, der abgearbeitet werden müsse. Das gehe nicht von heute auf morgen. Die von der CDU beantragten 180 Millionen DM seien realistischer und könnten aufgrund der fortgeschrittenen Planungen auch verbaut werden.

Die CDU hoffe, dass die Erhöhung um 25 Millionen DM der erste Schritt sei und bei der Verabschiedung des Haushalts noch weitere 30 Millionen DM hinzukämen.

**Heinz Hardt (CDU)** fragt die Landesregierung, ob für 180 Millionen DM, sofern sie eingestellt würden, Baurecht gegeben sei, sodass sie für den Neubau von Landesstraßen eingesetzt werden könnten.

**Minister Ernst Schwanhold** antwortet, dass immer mehr Projekte planungsreif seien, als Geld zur Verfügung stehe, sodass man sie sehr schnell umsetzen könne. Die Begrenzung liege also bei den Finanzierungsmöglichkeiten.

**Antrag Nr. 11 (SPD/GRÜNE)**

Titel 777 14 - Radwegebau an bestehenden Landesstraßen

Erhöhung des Ansatzes um 1 Million DM auf 10 Millionen DM

Erhöhung der Verpflichtungsermächtigung um 2,5 Millionen DM auf 10 Millionen DM

und

**Antrag Nr. 12 (SPD/GRÜNE)**

Titel 883 17 - Zuweisungen an die Gemeinden und Gemeindeverbände für Vorhaben des Radwegebaus an kommunalen und überörtlichen Straßen und für Lärmschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen

Erhöhung des Ansatzes um 5 Millionen DM auf 24 Millionen DM

Erhöhung der Verpflichtungsermächtigung um 6,6 Millionen DM auf 20,6 Millionen DM

**Bernhard Schemmer (CDU)** nimmt zu den Anträgen Nr. 11 und Nr. 12 Stellung. Dort habe zunächst der Finanzminister die Ansätze reduziert, um sie dann durch die Koalitionsfraktionen wieder erhöhen zu lassen. Ein solches Nullsummenspiel bringe inhaltlich wenig. 1995 hätten in der Koalitionsvereinbarung noch 20 Millionen DM für den Radwegebau an Landesstraßen gestanden; die Summe sei geschmolzen. Das Gleiche gelte für den kommunalen Radwegebau; die damalige Größenordnung von rund 35 Millionen DM sei jetzt auf 19 Millionen DM verkommen. Obwohl der Bau von Radwegen grundsätzlich richtig sei, handele es sich bei der Höhe der Summe um einen Showantrag. Viele Ziele könnten mit dem Fahrrad nicht erreicht werden; man gebe über 3 Milliarden DM für den ÖPNV/SPNV aus.

**Peter Eichenseher (GRÜNE)** führt aus, dass es nicht um einen Showantrag, sondern um konkrete Beträge gehe. Man würde sich freuen, wenn die CDU diese Erhöhung unterstützen würde, da sie ja gerade für den Radwegebau eingetreten sei.

**Antrag Nr. 13 (F.D.P.)**

Titelgruppe - neu - Private Vorfinanzierung von Bundesfernstraßen in NRW (Anti-Stau-Programm des Bundes)

Finanzierungskosten: -

Tilgung der Baukosten: -

Verpflichtungsermächtigung: 60 Millionen DM

**Christof Rasche (F.D.P.)** begrüßt das Anti-Stau-Programm der Bundesregierung. Die F.D.P. wolle, dass es schneller anlaufe; dies sei durch private Vorfinanzierung möglich. Das Land müsse nur einen kleinen Beitrag dazu leisten.

**Günter Langen (CDU)** unterstützt den Antrag der F.D.P., da in schwierigen Situationen neue Wege gegangen werden müssten.

**Gerhard Wirth (SPD)** führt aus, dass ihm diese Vorgehensweise aufgrund der Zuständigkeiten von Bund und Ländern verfassungswidrig erscheine. Hierzu bitte er um eine Auskunft der Landesregierung.

**Günter Langen (CDU)** merkt an, dass dann konsequenterweise auch die Mitfinanzierung der A 31 verfassungswidrig sein müsste.

**Minister Ernst Schwanhold** entgegnet, dass es zunächst eine strikte Aufgabentrennung zwischen Bund und Ländern gebe. Der Bund sei zuständig für die Fernstraßen - Bundesstraßen, Bundesautobahnen - und die Länder für die Landstraßen. Diese Aufgabentrennung, die in der Verfassung so festgelegt sei, wolle man auch beibehalten.

Mit der Finanzierung der A 31 müsse sich die niedersächsische Seite noch einmal genau auseinandersetzen; dort werde nämlich privates Geld gesammelt, um einen wesentlichen Anteil der vorgezogenen Finanzierung zu bestreiten. Bislang habe das Land Niedersachsen angekündigt, dass es bereit wäre, mit Landesmitteln in eine Vorfinanzierung zu gehen. Dies sei zwischenzeitlich vom Land Niedersachsen widerrufen worden, weil dies wegen der verfassungsmäßigen Trennung von Bundes- und Landeszuständigkeit bei Autobahnen nicht möglich sei. Übrig bleibe das privat gesammelte Geld in Höhe von 25 Millionen DM, ein nennenswerter Beitrag der dortigen Wirtschaft. Aber eine Vermischung der Aufgaben werde tatsächlich nicht vorgenommen.

**Christof Rasche (F.D.P.)** macht deutlich, dass aus dem Antrag klar hervorgehe, dass privates Geld verbaut werde. Das Land strecke das Geld nicht vor. Nach Auffassung der F.D.P. sei der Antrag nicht verfassungswidrig. Er gehe davon aus, dass die SPD dem Antrag zustimme, da damit das einzige Bedenken der SPD ausgeräumt sei.

**Marianne Thomann-Stahl (F.D.P.)** verdeutlicht, dass ab 2004 in Nordrhein-Westfalen Mittel aus dem Anti-Stau-Programm eingesetzt werden sollten. Die F.D.P. schlage nun vor, dass das Land mit dem Bund Verhandlungen aufnehme, ob diese ohnehin zugesagten Mittel privat vorfinanziert werden könnten. Die Bauindustrie und andere hätten ihre Bereitschaft erklärt, die Vorfinanzierung zu übernehmen, erwarteten aber, dass die Vorfinanzierungskosten über diese Jahre vom Land oder vom Bund getragen würden. Da in Nordrhein-Westfalen einige planfestgestellte Maßnahmen über das Anti-Stau-Programm realisiert werden sollten, halte die F.D.P. es für sinnvoll, den Verkehrswert dieser Maßnahmen möglichst schnell herbeizuführen. Das entlaste die Volkswirtschaft in erheblichem Umfang. Deswegen fordere man das Land auf, die Vorfinanzierungskosten für diese Maßnahmen zu übernehmen. Dafür werde die Verpflichtungsermächtigung von 60 Millionen DM eingestellt. Die Abgeltung der Mittel erfolge über die kommenden Jahre aus den Mitteln des Anti-Stau-Programms.

**Bernhard Schemmer (CDU)** hält es rechtlich gesehen nicht für möglich, dass eine Beteiligung Dritter beim Bau von Autobahnen über eine Vorfinanzierung verfassungswidrig sein könne.

**MDgt Dr. vom Rath (MWMEV)** stellt klar, dass es in der Tat um die Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern gehe. Dies sei in Art. 104 und Art. 90 Grundgesetz eindeutig geregelt; es handele sich um eine Bundesaufgabe. Wenn man über private Vorfinanzierung spreche, könne man sich allenfalls über eine private Vorfinanzierung durch den Bund unterhalten. Die alte und auch die neue Bundesregierung wollten jedoch keine weiteren Projekte mehr angehen; 17 Projekte seien durchgeführt worden.

Es wäre aber genau diese Verschiebung der Aufgaben, wenn plötzlich das Land diese private Vorfinanzierung machen würde oder die privaten Vorfinanzierungskosten übernehme. Dies sei in den einschlägigen Ländergremien sehr eingehend beraten worden, und die Länder seien überwiegend der Meinung, dass dies mit der Verfassung nicht vereinbar sei. Es treffe zu, dass zum Beispiel bei der Pällmann-Kommission ein ganz anderer Gedanke ventiliert worden sei, ob die Länder nicht mit staatlichen Mitteln vorfinanzieren sollten. Auch dies sei höchst umstritten, und die Länder stünden auf dem Standpunkt, dass dies mit der Verfassung nicht vereinbar sei.

**Heinz Hardt (CDU)** hält es für lohnend, zu diesem Punkt auszuloten, ob eine bilaterale Vereinbarung zwischen Bund und NRW möglich sei, in der der Bund seine Bereitschaft bekunde, ab dem Jahre x im Lande Nordrhein-Westfalen zu reinvestieren, um das, was vorgelegt worden sei, zurückzugeben. Damit sei es möglich, für die Wirtschaft, für die Infrastruktur einen Vorteil durch den früheren Zeitpunkt der Realisierung einzukaufen, den das Land bezahle, und später trete der Bund für die Baukosten ein.

**Christof Rasche (F.D.P.)** verweist auf die ersten beiden Sätze des F.D.P.-Antrags:

"Der Landtag NRW beauftragt die Landesregierung, unverzüglich mit dem Bund Verhandlungen aufzunehmen mit dem Ziel, dass das Anti-Stau-Programm für Bundesfernstraßen in NRW in Höhe von 1,2 Milliarden DM durch private Vorfinanzierung zeitlich vorgezogen wird. Die anteiligen Vorfinanzierungskosten werden im Haushalt des Landes NRW ab 2001 berücksichtigt."

Das Vorhaben könne nicht verfassungswidrig sein.

**LMR Ketteniß (MWMEV)** erläutert, dass der Gedanke der staatlichen Vorfinanzierung bis vor kurzem zwischen dem Bund und dem Land Niedersachsen durchaus konsensfähig gewesen sei. Es sei eben auf das Beispiel der A 31 verwiesen worden. Inzwischen habe sich aber der Bund auf den Standpunkt gestellt, gestützt auf Rechtsgutachten, dass die Verfassungswidrigkeit, von der Dr. vom Rath eben schon gesprochen habe, für ihn Maxime sei, und er habe das ursprüngliche Konzept zur A 31, die Vorfinanzierung durch das Land Niedersachsen und die

Mitfinanzierung durch die Region bis hin zur privaten Vorfinanzierung auch der Niederländer, umgedreht. Es werde in Kürze ein Vertrag zwischen dem Land Niedersachsen und der Region abgeschlossen. Das Ergebnis laute, dass nur eine Mitfinanzierung, keine Vorfinanzierung erfolge. Der Bund werde zu dem Zeitpunkt, zu dem die Maßnahme im Bau sei, auch seine Mittel zur Verfügung stellen. Das werde dadurch ermöglicht, dass er dieses Projekt in das Zukunftsinvestitionsprogramm aufgenommen habe.

Wenn also der Ausschuss die Landesregierung beauftrage, mit dem Bund darüber zu verhandeln, könne man heute schon am Fall Niedersachsen das Ergebnis darstellen. Es bestehe keine Chance, dass der Bund mitmache. Ein weiteres Projekt in Nordrhein-Westfalen, bei dem man eine privat-staatliche Finanzierung habe vornehmen wollen, sei abgelehnt worden.

### **3 Eckpunkte der Luftverkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen**

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 13/411

in Verbindung damit

### **4 NRW-Luftverkehrskonzeption 2010**

Vorlage 13/350

- siehe Beschlussprotokoll -

### **5 Stufe 2 des ÖPNV-Ausbauplans NRW**

Vorlage 13/486

**Minister Ernst Schwanhold** berichtet:

Die vorliegende Stufe 2 des ÖPNV-Ausbauplans ergänzt die am 30.03.2001 verabschiedete Stufe 1 des Ausbauplans. Es handelt sich also ausschließlich um eine Ergänzung. Während Stufe 1 alle Vorhaben aus dem Bedarfsplanbereich "Vordringlicher Bedarf" enthält, fasst Stufe 2 insbesondere die Projekte zusammen, die über die Öffnungsklausel oder aus nachrangigen Bedarfsstufen angemeldet wurden. Vorge schlagen wurden 26 neue Vorhaben zur Modernisierung des Schienennetzes mit einem Investitionsvolumen von 1,91 Milliarden DM. Im Einzelnen entfallen 11 Vorhaben auf das kommunale Schienennetz und 15 Vorhaben auf den Bereich des Schienenpersonen-