

Verkehrsausschuß bewilligte mehr Geld für die Schiene

Beim Straßenbau muß weiter gespart werden

Zunächst stimmten die Abgeordneten über Änderungsanträge der Fraktionen zum Haushaltsentwurf 1998 ab. Obwohl die Mehrheit aus SPD und GRÜNEN alle Anträge der CDU ablehnte, stimmte die CDU zwei Änderungsanträgen der Koalitionsfraktionen zu: der Erhöhung der Investitionszuschüsse an nichtbundeseigene Bahnen um vier auf fünf Millionen Mark und an Bahntechnik-Unternehmen um 1,5 auf 2,5 Millionen Mark. Bei diesem politischen Ziel, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, sind sich alle drei Fraktionen des NRW-Landtags einig. Allerdings hatte die CDU die gesamten Zuschüsse für nichtbundeseigene öffentliche Bahnen auf 27 Millionen Mark sowie die Mittel der „Landesinitiative Bahntechnik“ um vier auf acht Millionen Mark verdoppeln wollen. Sie begründete den letzteren Antrag damit, in NRW gebe es rund 450 Unternehmen der Bahntechnik mit über 60 000 Beschäftigten. Die erst im Frühjahr 1997 vorgestellte Initiative dürfe durch Reduzierung der Mittel nicht im Keim ersticken werden. Die Verkehrspolitik von SPD und GRÜNEN stellten haushaltsmäßig die Weichen für mehr direkte Förderung. Viele Unternehmen planten, Möglichkeiten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu nutzen, was zur Entlastung des Straßenverkehrs und der Umwelt beitrage, begründeten sie die Aufstockung der Investitionszuschüsse, die auch für kommende Haushaltsjahre gesichert sein soll.

Bei weiteren CDU-Anträgen, zehn Millionen Mark für Ausbau und Erneuerung von Regionalflughäfen und des Flughafens Münster/Osnabrück als neuen Titel zu etablieren, den Ansatz für Planung und Bauaufsicht an Bundesfernstraßen sowie den Ansatz für Unterhalt von Landesstraßen um 15 bzw. sechs Millionen Mark aufzustocken, war es mit der Übereinstimmung der Frak-

Eine umfangreiche Tagesordnung wickelte der von Manfred Hemmer (SPD) geleitete Verkehrsausschuß am 27. November ab. Nach der Abstimmung über Änderungsanträge zum Haushaltsentwurf 1998 wurden neue Förderrichtlinien für den Stadtverkehr, ein Lärmschutzkonzept, das Sonntagsfahrverbot für Pflanzentransporte mit LKW's über 7,5 Tonnen und die Umsetzung der Bahn-Regionalisierung behandelt.

tionen vorbei. Auch der Antrag der Opposition wurde abgelehnt, die Mittel für Erhaltungsinvestitionen beim Straßen- und Brückenbau auf 115 Millionen Mark mehr als zu verdoppeln. Sie begründete vergeblich den dringenden Bedarf wegen oft verkehrsfördernden Zustands von Landesstraßen, die teilweise von Sperrung bedroht und nach starken Winterschäden unzureichend geflickt seien. Minister Clement wies jedoch auf die Obergrenze von 130 Millionen Mark für Landesstraßen hin. Vergeblich warb denn auch Günter Langen (CDU) für das Aufstocken der Mittel für Baumaßnahmen an Landesstraßen auf 200 Millionen, da rund 50 Maßnahmen nicht begonnen werden könnten. Heinz Hunger (SPD) bestätigte ernsthafte Probleme, die von Kommunalpolitikern und Landschaftsverbänden immer wieder vorgetragen würden. Lückenschlüsse, Ortsumgehungen, auch neue Straßen würden gefordert. Vor Versprechungen warne er jedoch dringend. 1999 gebe es noch weniger Mittel. Mit den 130 Millionen Mark solle intelligent gewirtschaftet werden. Johannes Remmel (GRÜNE) ergänzte einen Wortwechsel über Mittelkürzungen des Bundes und des Landes mit dem Hinweis, die Fernstraßenplanung sei überdimensioniert gewesen und habe auf das noch leistbare Niveau angepaßt werden müssen. Minister Clement deutete an, daß es noch Mittel aus nicht voll verausgabten Titeln geben könnte.

Auch den Änderungsantrag der CDU zum Entwurf des Einzelplans 15 (Stadtentwicklung), den Gemeinden für den kommunalen Straßenbau statt 28,2 50,2 Millionen Mark

zuzuweisen, lehnten die Koalitionsfraktionen ab und erhöhten den Haushaltsansatz für kommunalen Radwegebau um 3,5 auf 33,4 Millionen Mark.

„Deutliche Veränderungen“ in Richtung Umweltverbund durch die Neufassung der Förderrichtlinien Stadtverkehr (Vorlage 12/1792) stellte Staatssekretär Dr. Baedeker (Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport) vor. So sei eine Konkurrenzfinanzierung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr künftig ausgeschlossen. Dem Straßenumbau im Bestand werde Vorrang vor Neubau gegeben. Beim Bau von Umgehungs- und Entlastungsstraßen sei der Baulastträger verpflichtet, einen Rückbau der entlasteten Straßen zeitnah sicherzustellen.

Im einzelnen werden bei Eignung von Vorhaben für Vermeidung von Individualverkehr, Verlagerung auf Umweltverbund, Sicherheit und Umweltverträglichkeit als förderungswürdig aufgeführt: wichtige innerörtliche Straßen, Zubringerstraßen, Verkehrsleitsysteme, niveaufreie Kreuzungen, Güterverkehrszentren, Schulwegsicherung, Radwege, Busspuren, Haltestellen, Umsteigeparkplätze, Lärmsanierung.

Bei Umsteigeparkplätzen werden je Fahrradabstellplatz bis zu 2000, bei Fahrradstationen bis zu 3000 Mark zuwendungsfähige Ausgaben anerkannt. Beim passiven Lärmschutz beträgt die Zuwendung 400 Mark pro Quadratmeter geschützter Fenster- oder Türfläche, die bei Schlafräumen für den Einbau einer Lüftung um weitere 400 Mark pro Schlafräum erhöht wird.



Selten stimmen alle Fraktionen im Verkehrsausschuß überein, wie hier bei der Abstimmung über 1,5 Millionen Mark mehr Landeszuschüsse für Investitionen privater Unternehmen in Bahntechnik im Haushalt 1998, v. l. Heinz Hunger (SPD), Hartmut Spickermann (Fraktionsreferent), Charlotte Kann, Walter Bieber, Günter Weber (alle SPD), Johannes Remmel, Gisele Nacken, Peter Eichenseher (alle GRÜNE), Franz-Josef Pangels, Oliver Wittke, Helmut Harbich, Hannelore Brüning (alle CDU); vorn Minister Wolfgang Clement und Ausschußvorsitzender Manfred Hemmer (SPD).

Fotos: Schälte