



Bei Verhandlungen mit dem Bund und mit der Deutsche Bahn AG zur künftigen Gestaltung des Schienenverkehrs ziehen die Fraktionen des Landtags und die Landesregierung an einem Strang, v.l. Marie-Luise Fasse, Gerhard Wächter, Günter Langen (alle CDU), Peter Eichenseher (GRÜNE), Hans-Dieter Moritz, Heinz Hunger, Manfred Hemmer (alle SPD), Hartmut Spikermann und Nils Hartwig (Referenten der SPD-Fraktion).  
Fotos: Schälte

Der Verkehrsausschuß nahm den von Staatssekretär Joachim Westermann schriftlich erläuterten Entwurf für den Verkehrshaushalt zur Kenntnis, der für 1999 Ausgaben in Höhe von 4174 Millionen Mark vorsieht. Für die Förderung der Eisenbahnen und des ÖPNV sind Ausgaben in Höhe von 3315 Millionen Mark vorgesehen, das sind 246 Millionen Mark mehr als in diesem Jahr. Die Ausgaben von 23 Millionen Mark für den Luftverkehr seien auf das unabdingbar Notwendige begrenzt und beruhen auf gesetzlicher Grundlage, führte Westermann aus. Bei den 32 Millionen Mark für die Schifffahrt, 15 Millionen weniger als 1998, handelt es sich um den Landesanteil am Ausbau von Bundeswasserstraßen (Kanälen). Für Straßen- und Brückenbau sind 1999 insgesamt 800 Millionen Mark veranschlagt, 50 weniger als in diesem Jahr. Davon sind 202 Millionen für die Erhaltung, den Neu- und Ausbau von Landesstraßen „im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags“ vorgesehen. Für Kreis- und Gemeindestraßen einschließlich Radwegeförderung sind 302 Millionen Mark veranschlagt. Vom gesamten Verkehrsvolumen im Haushaltsentwurf 1999 sind 2895 Millionen Mark Bundesmittel. Sonstige Einnahmen erwartet das Land nur aus den Luftsicherheitsgebühren, nämlich fast 83 Millionen Mark, das wären knapp 16 Millionen mehr als in diesem Jahr. Zum Güterverkehr erläuterte Staatssekretär Westermann, NRW habe die einmalige Chance, brachliegende Werksschienen der früheren Montanindustrie für den wachsenden Güterverkehr zu nutzen. Ein Gutachten hierzu werde im nächsten Jahr abgeschlossen.

Trotz aller Bemühungen, Transporte auf Bahn und Schiff zu verlagern, werde der meiste Verkehr auf den Straßen abgewickelt. Auf vielen Autobahnstrecken würden längst über 100 000 Fahrzeuge pro Tag gezählt, in der Spitze 150 000. Das garantiere regelmäßige Staus und hohe Unfallgefahren. Staus seien unwirtschaftlich und ökologisch unsinnig. Deshalb werde eine Offensive gegen den Verkehrsstau entwickelt.

Zum ÖPNV-Bedarfsplan erläuterte der Staatssekretär Änderungen, die im Einvernehmen mit allen drei Fraktionen des Ver-

## **Nah- und Fernverkehr auf NRW-Schienen**

### **Korrekturen am Sparkurs bei Fahrplänen**

*In der von Manfred Hemmer (SPD) geleiteten Sitzung des Verkehrsausschusses am 1. Oktober standen unter anderem der Verkehrsetat 1999, der Bedarfsplan für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Fahrplan-Einschränkungen der Bahn für den Fernverkehr auf der Tagesordnung.*

kehrsausschusses beschlossen wurden. Fünf zusätzliche Projekte seien in die Kategorie „möglicher späterer Bedarf“ (Ausbau nach dem Jahr 2015) aufgenommen worden, und zwar die Strecken Kaarster See-Viersen, Bergisch-Born-Waldbröl, Schwerte-Warburg, Sundern-Neheim-Hüsten und Lemgo-Barntrop. Der Ausbau der Oberen Ruhrtalbahn (Schwerte-Arnsberg-Brilon-Warburg) für Neigetechnik-Fahrzeuge wurde als vordringlicher Bedarf höhergestuft und mit 55 statt wie bisher 274 Millionen Mark für Vollausbau veranschlagt.

Außerdem vereinbarte der Verkehrsausschuß mit dem Verkehrsminister eine „Öffnungsklausel“, wonach bisher nicht angemeldete vordringliche Vorhaben im Einvernehmen mit dem Ausschuß unmittelbar in den ÖPNV-Ausbauplan aufgenommen werden können, wenn Nahverkehrspläne und sonstige Voraussetzungen vorliegen. Der verkehrspolitische Sprecher der CDU, Günter Langen, begrüßte das Einvernehmen sehr, trug aber noch unerfüllte Forderungen aus den Regionen vor, die Marie-Luise Fasse (CDU) um die grenzüberschreitende Strecke Nijmegen-Kleve-Xanten ergänzte. Peter Eichenseher (GRÜNE) freute sich, daß der Rückzug der Bahn in NRW gestoppt werde, und sprach die Hoffnung aus, daß die Regionen die Pläne nun zügig umsetzen. Heinz Hunger (SPD) ergänzte, die Regionen müßten sich mit den Projekten identifizieren und sie umsetzen. Staatssekretär Westermann erinnerte an die dazu notwendigen Finanzmittel. Günter Langen (CDU) hielt nach wie vor eine integrierte Gesamtverkehrsplanung und einen Trassensicherungsvertrag für nötig. Seiner Bitte, im Oberen Ruhrtal trotz Neittec-Ausbau die spätere Elektrifizierung vorzusehen, erteilte Eichenseher eine Absage, und Heinz Hunger warnte davor, zu große Erwartungen zu wecken. Gerhard

Wächter (CDU) drängte auf Anbindung des Flughafens Paderborn, was vom Staatssekretär nicht ausgeschlossen wurde. Günter Langen hob den hohen Beitrag des Bundes zum Schienenausbau in NRW hervor, während das Land seine Haushaltsansätze ständig reduziere.

Auch beim nächsten Thema gab es teilweise Positives zu berichten. Staatssekretär Westermann trug eine „Auffanglösung“ für Fahrplan-Änderungen vor, die eine Arbeitsgruppe in Verhandlungen erreichte, um die von der Bahn AG angekündigten Einschränkungen im Fernverkehr abzuwenden. Der Interregio (IR) 15 werde nicht herausgenommen. IR 15 und 23 (Münster-Koblenz) bildeten einen Stundentakt. Der Intercity Dortmund/Münster nach München bleibe unverändert bis auf einen zweiwöchentlichen Halt in Mülheim/Ruhr und stündlichem Halt am neuen Flughafenbahnhof Düsseldorf. Zwar werde der IR Frankfurt-Münster zwischen Hagen und Münster eingestellt und statt dessen über Düsseldorf nach Aachen geführt. Für die Strecke Hagen-Münster gebe es aber einen stündlich verkehrenden Regionalexpress. Der IR 17 Aachen-Berlin ent falle. Die Anbindung des Aachener Raums und des linken Niederrheins sei aber gewährleistet oder verbessert worden. Die Fraktionen dankten dem Ministerium für die Bemühungen, den „Kürzungspaukenschlag“ abzumildern.

Zu den Perspektiven der Regionalisierung heißt es in dem Bericht des Verkehrsministers, die Länder könnten nicht hinnehmen, daß sich der Bund aus dem Grundgesetzauftrag für eine wettbewerbsfähige Schienenverkehrsinfrastruktur zu entziehen versuche. Der Deutsche Bahn AG müsse die Finanzierung ihrer Nahverkehrsleistungen gesichert und die Länder dürften nicht zusätzlich belastet werden.