

Antrag

der Fraktion der CDU

Entschließung

zu den Gesetzentwürfen der Landesregierung

Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans
des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1987
(Haushaltsgesetz 1987)

Drucksachen 10/1250, 10/1470 und 10/1540

in Verbindung damit

Gesetz zur Regelung der Zuweisungen des Landes
Nordrhein-Westfalen an die Gemeinden und Gemeinde-
verbände im Haushaltsjahr 1987
(Gemeindefinanzierungsgesetz - GFG 1987)

Drucksachen 10/1252 und 10/1540

hier: Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung,
Wohnen und Verkehr
- Bereich Verkehr -

I. Der Landtag Nordrhein-Westfalen stellt fest:

1. Der von der Landesregierung vorgelegte Entwurf des Haushalts 1987 für den Bereich "Verkehr" - Einzelplan 11 des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr sowie korrespondierende Bestimmungen des Gemeindefinanzierungsgesetzes - ist nicht geeignet, der Bedeutung des Verkehrs für die Bürger und die Wirtschaft unseres Landes und damit für die Verbesserung der Infrastruktur Rechnung zu tragen.
2. Ziel der Verkehrspolitik war, ist und bleibt auch für die Zukunft die Schaffung eines modernen, bedarfsgerecht ausgebauten Verkehrsnetzes mit leistungsstarken Ver-

Datum des Originals: 11.12.1986/Ausgegeben: 15.12.1986

Die Veröffentlichungen des Landtags sind fortlaufend oder auch einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 4000 Düsseldorf 1, Postfach 1143, Telefon (02 11) 88 44 39, zu beziehen.

kehrsträgern und -unternehmen. Ein funktionsfähiges Verkehrswesen fördert

- die vom Grundgesetz geforderten gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Regionen,
- die Mobilität der Bürger und die Entwicklung der Gemeinschaft,
- die Leistungskraft der Wirtschaft und wirtschaftliches Wachstum,
- die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen in einer arbeitsteiligen Wirtschaft.

Dies gilt in besonderem Maße für das bevölkerungsreichste und industriereichste Bundesland Nordrhein-Westfalen.

3. Erfolgversprechende Verkehrspolitik erfordert vor allem langfristige, kontinuierliche und damit verlässliche Investitionen, durch die insbesondere

- die verkehrssichere Erhaltung der Substanz,
- die zügige Fertigstellung laufender Projekte und
- der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsnetze unter besonderer Berücksichtigung der regionalen Erschließung und Anbindung (insbesondere Schließung von Netzlücken),

sicherzustellen sind. Bei allen Maßnahmen müssen die Verkehrssicherheit, die Beachtung der Schutzwürdigkeit von Umwelt, Natur und Landschaft sowie städtebauliche Belange besondere Priorität genießen.

4. Die Investitionspolitik der Landesregierung Nordrhein-Westfalen entspricht nicht diesen verkehrspolitischen Zielsetzungen. Die Gesamtinvestitionen des Landes sind seit Jahren rückläufig. Der Rückgang beträgt von 1980 bis 1987 (Haushaltsentwurf) insgesamt 24,3 v.H. (von 11,442 Mrd DM auf 8,663 Mrd DM). Die Investitionen für den Verkehrsbereich sind in demselben Zeitraum von 2,343 Mrd DM auf 1,881 Mrd DM reduziert worden; allein von 1986 auf 1987 ist ein Rückgang um rund 10 v.H. zu verzeichnen.

Dies bedeutet nicht nur Stagnation im Ausbau des Verkehrsnetzes unseres Landes, sondern in einigen Bereichen sogar Rückschritt. Darüber hinaus hatte und hat der Rückgang der Investitionen erhebliche negative Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt Nordrhein-Westfalens, das im Vergleich mit dem übrigen Bundesgebiet ohnehin durch höhere Arbeitslosigkeit belastet ist.

5. Besonders gravierend ist die rückläufige Investitionsentwicklung im Landesstraßenbau. Der Mittelansatz für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes beträgt 1987 nur noch 150 Mio DM, während im Jahr 1984 noch 240 Mio DM veranschlagt waren; dies entspricht einer Reduzierung um 37,5 v.H. Auch die Haushaltsmittel für den Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Mio DM Gesamtkosten je Maßnahme sowie für Erhaltungsinvestitionen sind seit 1984 erheblich vermindert worden, und zwar um 18,3 bzw. 9,4 v.H.

Das Versprechen des Ministerpräsidenten in seiner Regierungserklärung vom 10. Juni 1985, wonach die notwendigen Mittel im Straßenbau, vor allem für Erhaltung und Erneuerung, durch "Umschichtungen" gewonnen werden sollen, ist bisher nicht eingelöst worden. Nach den Vorgaben des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes sollen die Investitionen sogar um 40 v.H. zurückgenommen werden.

Durch die "Befrachtung" der Zuweisungen aus dem Kraftfahrzeugsteuerverbund an die Kommunen - vgl. vor allem § 25 des Gemeindefinanzierungsgesetzes 1987 - und durch andere dirigistische Maßnahmen werden die Gemeinden und Gemeindeverbände in ihren Möglichkeiten als Straßenbauträger erheblich beschnitten.

6. Aufgrund der Investitionspolitik der Landesregierung wird es nicht möglich sein, die Grundsätze und Ziele des Landesstraßenausbaugesetzes vom 25. März 1980 (GV.NW. 1980 Seite 249) zu verwirklichen. Notwendig und dringlich sind folgende Maßnahmen, die zum Teil sofort, vor allem aber mittel- und langfristig realisiert werden müssen:

- ordnungsgemäße Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung,
- zügige Fertigstellung begonnener Maßnahmen und Schließung von Netzlücken zur Erreichung des vollen Verkehrswertes der Strecken sowie zur besseren Anbindung und Erschließung strukturschwacher und peripherer Gebiete,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung von Unfallschwerpunkten, schienengleichen Bahnübergängen und verkehrlichen Engpässen sowie durch den Bau von Radwegen,
- Entlastung von Ortsdurchfahrten durch Bau von Umgehungsstraßen,
- Ausbau von hochbelasteten Strecken durch Anbau von zusätzlichen Fahr- und Standstreifen,

- Lärmschutz an vorhandenen und neuen Landesstraßen,
- Verkehrsbeeinflussung zur besseren Ausnutzung vorhandener Kapazitäten,
- Bau von Netzergänzungen entsprechend dem wachsenden Verkehrsbedarf.

II. Der Landtag kann die negative Entwicklung in der Verkehrspolitik nicht hinnehmen. Er fordert daher die Landesregierung auf,

1. eine Neubestimmung ihrer Verkehrsinvestitionspolitik unter Berücksichtigung der dargelegten Zielsetzungen und erforderlichen Maßnahmen vorzunehmen,
2. ein entsprechendes Konzept so rechtzeitig vorzulegen, daß es in die Beratung der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes (vgl. Beschluß des Landtags vom 28. November 1986 zu den Drucksachen 10/1501 und 10/1529) einbezogen werden kann,
3. dieses Konzept nach Beratung im Landtag bei der Aufstellung des Haushaltsentwurfs 1988 zu berücksichtigen.

Dr. Worms
Dreyer
Hardt
Hoof
Kampmann
Krebs
Lindner
Litterscheid
Strothmann
Watzke
und Fraktion