

14.12.1987

Antrag

der Fraktion der CDU

Entschließung

zu den Gesetzentwürfen der Landesregierung

Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1988 (Haushaltsgesetz 1988)

- Drucksachen 10/2250, 10/2530 und 10/2670 -

in Verbindung damit

Gesetz zur Regelung der Zuweisungen des Landes Nordrhein-Westfalen an die Gemeinden und Gemeindeverbände im Haushaltsjahr 1988

(Gemeindefinanzierungsgesetz - GFG 1988)

- Drucksachen 10/2252 und 10/2670 -

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

- Bereich Verkehr -

I.

Der Landtag Nordrhein-Westfalen stellt fest:

1. Ein modernes, leistungsfähiges Verkehrssystem ist unverzichtbarer Bestandteil der Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft unseres Landes.

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.

Datum des Originals: 14.12.1987/Ausgegeben: 14.12.1987

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.

2. Ziel der Verkehrspolitik war, ist und bleibt daher die Schaffung eines bedarfsgerecht ausgebauten integrierten Verkehrswegenetzes mit leistungsstarken Verkehrsträgern und -unternehmen. Dies gilt in besonderem Maße für das bevölkerungs- und industriereichste Bundesland Nordrhein-Westfalen. Nicht nur in den Ballungsgebieten an Rhein und Ruhr, sondern insbesondere in den ländlichen Regionen sind noch Defizite in der Verkehrserschließung vorhanden, die beseitigt werden müssen. Dabei wird der zu erwartende Bevölkerungsrückgang für den öffentlichen Personennahverkehr ein besonderes Problem darstellen.
3. Um die dargestellten verkehrspolitischen Ziele zu verwirklichen, sind langfristige, kontinuierliche und damit verlässliche Investitionen erforderlich, die auch eine erhebliche volkswirtschaftliche Bedeutung haben.

Immerhin sind im Verkehrswesen rund 80 000 Unternehmen - größtenteils mittelständisch - mit 910 000 Beschäftigten tätig. Der Anteil des Verkehrs an der Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche betrug 1986 etwa 3,6 % ohne die wirtschaftlichen Folgewirkungen aus Produktion, Instandhaltung und Versorgung der Verkehrsmittel und -wege.

4. Der von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen vorgelegte Verkehrsetat 1988 entspricht nicht den dargelegten verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Zielsetzungen.

Von 1979 bis 1988 (Haushaltsentwurf), d.h. unter der Regierungsverantwortung des Ministerpräsidenten Johannes Rau, ist das Gesamtvolumen des Landeshaushalts um 25,4 % gewachsen (von 48,629 auf 60,968 Mrd. DM). Demgegenüber wurde der Verkehrshaushalt in dem genannten Zeitraum drastisch reduziert, und zwar um 16,8 % (von 2,791 auf 2,321 Mrd. DM). Die Verkehrsinvestitionen, der wichtigste Bereich des Verkehrsetats, sind sogar um 23,5 % vermindert worden (von 2,0262 auf 1,577 Mrd. DM). Während diese Investitionen 1979 noch 74 % des Verkehrshaushalts ausmachten, geht ihr Anteil 1988 auf 68 % zurück.

Hinzu kommt, daß für das Haushaltsjahr 1988 zur Entlastung des Landeshaushalts eine erhebliche, gegenüber den Vorjahren wesentlich höhere "Befrachtung" des Gemeindefinanzierungsgesetzes bei den Zuweisungen aus dem Kraftfahrzeugsteuerverbund in Höhe von rund 468 Mio. DM vorgesehen ist. Insbesondere die Streichung der sogenannten Straßenbaulastpauschale stellt eine gravierende Benachteiligung der Gemeinden und Kreise dar.

5. Ein krasses Beispiel für die verfehlte Investitionspolitik der Landesregierung ist der Landesstraßenbau. Der Mittelansatz für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes beträgt seit 1987 jährlich nur noch 150 Mio. DM. Seit dem Haushaltsjahr 1980, in dem noch Mittel in Höhe von 365 Mio. DM zur Verfügung standen, ist diese Jahresbaurate ständig zurückgegangen. Das Versprechen des Ministerpräsidenten in seiner Regierungserklärung vom 10. Juni 1985, wonach die notwendigen Mittel im Straßenbau, vor allem für Erhaltung und Erneuerung, durch "kräftige Umschichtungen" gewonnen werden sollen, ist bisher nicht eingelöst worden.

Die vorgesehenen Investitionen im Landesstraßenbau werden keinesfalls ausreichen, um die Ziele und Grundsätze des am 3. Dezember 1987 vom Landtag verabschiedeten Gesetzes zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes in Verbindung mit den Maßnahmen des fortgeschriebenen Landesstraßenbedarfsplanes - vgl. Beschlußempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses, Drucksache 10/2598 - zu realisieren, zumal das Gesamtvolumen des Bedarfsplanes gegenüber dem Regierungsentwurf nicht unerheblich aufgestockt wurde. Bei der Beratung dieses Gesetzes wurde deutlich, daß Straßenbau und in Zukunft verstärkt die ordnungsgemäße Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung der Straßen unverzichtbar sind. Dabei spielen allerdings die Entlastung unserer Innenstädte, die Schutzwürdigkeit der Umwelt, Natur und Landschaft sowie städtebauliche Belange eine besondere Rolle, was den Investitionsstau noch erhöhen wird.

Begonnene Straßenbaumaßnahmen müssen zügig fertiggestellt und Netzlücken zur Erreichung des vollen Verkehrswertes geschlossen werden.

Durch die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, schienengleichen Bahnübergängen und Engpässen sowie durch den Bau von Radwegen muß und kann die Verkehrssicherheit noch wesentlich verbessert werden. Von besonderer Bedeutung ist die Entlastung stark befahrener Ortsdurchfahrten durch den Bau von Ortsumgehungen zur Verbesserung der Lebensbedingungen der lärm- und abgasgeplagten Menschen in Ortslagen.

In der Straßenbaupolitik kann nicht außer acht gelassen werden, daß derzeit 92 % der Personen- und 51 % der Güterverkehrsleistungen auf der Straße abgewickelt werden. Alle Prognosen lassen bis zum Jahr 2000 einen weiteren Anstieg des Straßenverkehrs erwarten. Allein im Jahr 1986 ist z.B. die Zahl der zugelassenen PKW in der Bundesrepublik um über 1,1 Mio. auf 27,2 Mio. Fahrzeuge angewachsen; das entspricht einer Steigerung von rund 4,3 %. Nach einer vor wenigen Tagen veröffentlichten Studie des Rheinisch-Westfälischen Instituts der Wirtschaft (RWI) werden zur Jahrtausendwende "zwischen 31,6 und 33,5 Millionen PKW über die Straßen rollen".

Unter diesen Umständen ist es unverständlich, ja unverantwortlich, daß die Mittel für Verkehrssicherheit im Landeshaushalt 1988 von bisher 7,45 Mio. DM um 1,9 Mio. DM, d.h. um 25,6 %, gekürzt worden sind.

6. Nicht nur für den Straßenbau, sondern auch für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Neubestimmung der Investitionspolitik der Landesregierung erforderlich. Insbesondere für die Zukunft des ländlichen Raumes ist der ÖPNV von zentraler Bedeutung. Wir brauchen eine attraktive und vom Bürger akzeptierte Versorgung der Fläche durch öffentliche Verkehrsmittel.

Gezielte Verkehrsinvestitionen in den Ballungsräumen, zunehmende Motorisierung und Bevölkerungsrückgang, insbesondere rückläufige Schülerzahlen, haben den ÖPNV in der Fläche in den letzten Jahren nachhaltig geschwächt. Die Zukunft des ländlichen Raumes wird wesentlich von attraktiven Verkehrsangeboten, insbesondere im ÖPNV, abhängen.

Das gilt vor allem auch für den Schienen-Personennahverkehr. Die Deutsche Bundesbahn hat vor mehr als einem Jahr den Entwurf einer Rahmenvereinbarung mit dem Land Nordrhein-Westfalen über die zukünftige Gestaltung des ÖPNV vorgelegt. Durch die zögerliche Haltung der Landesregierung ist bisher keine vertragliche Vereinbarung zustande gekommen. Dadurch besteht die Gefahr, daß die Bahn in Nordrhein-Westfalen keine Investitionen in Strecken und Fahrzeuge vornimmt. Am 4. November 1987 hat der Vorstand der Deutschen Bundesbahn einen überarbeiteten Vertragsentwurf in der Erwartung vorgelegt, daß nunmehr schnell gehandelt und entschieden werde.

II.

Der Landtag Nordrhein-Westfalen begrüßt, daß der Bund trotz des Zwangs zur Haushaltskonsolidierung seit 1982 bei maßvoller Steigerung des Verkehrsetats die wachstums- und arbeitsplatzfördernden Verkehrsinvestitionsmittel von 12 Mrd. DM auf inzwischen rund 13 Mrd. DM (1987) erhöht hat.

Die Investitionsquote, die unter der Verantwortung der sozial-liberalen Koalition in den Haushaltsjahren 1979 bis 1982 von 51,2 % auf 47,8 % abgesunken war, liegt nunmehr wieder bei fast 51 %, wobei eine deutliche Akzentverlagerung zugunsten der Investitionen in das Schienennetz der Bundesbahn festzustellen ist. Gleichwohl wurden die Mittel für den Bundesfernstraßenbau nicht gekürzt; für 1988 stehen im Bundesgebiet 6,25 Mrd. DM zur Verfügung, das sind 50 Mio. DM mehr als in der bisherigen Finanzplanung vorgesehen. Das Land Nordrhein-Westfalen wird für den Bundesfernstraßenbau in 1988 wieder fast 1,3 Mrd. DM erhalten, außerdem rund 290 Mio. DM nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für bauliche Maßnahmen zur Verbesse-

rung des öffentlichen Nahverkehrs sowie rund 351 Mio. DM für Straßenbaumaßnahmen der Gemeinden und Kreise.

Das Land muß dafür Sorge tragen, daß alle Bundesmittel zweckentsprechend und damit auch wachstums- und arbeitsplatzfördernd eingesetzt und nicht - wie in 1987 - teilweise zurückgegeben werden.

III.

Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

- eine Neubestimmung ihrer Verkehrsinvestitionspolitik unter Berücksichtigung der dargelegten Zielsetzungen und Notwendigkeiten vorzunehmen und dabei auch die Benachteiligung der nordrhein-westfälischen Gemeinden und Gemeindeverbände zu beseitigen;
- den Haushaltsentwurf 1989 entsprechend umzustrukturieren, so daß die notwendigen Mittel für den Verkehrsetat, vor allem für den Straßenbau, zur Verfügung stehen, wie es der Ministerpräsident in seiner Regierungserklärung 1985 versprochen hat;
- im Rahmen ihrer Möglichkeiten, insbesondere durch Schaffung eines investitionsfreundlichen Klimas und der baurechtlichen Voraussetzungen darauf hinzuwirken, daß das hohe Niveau der finanziellen Leistungen des Bundes für den Verkehrsbereich im Jahre 1989 und in den folgenden Jahren beibehalten wird bzw. beibehalten werden kann;
- in Abstimmung mit dem Verkehrsausschuß des Landtags unverzüglich eine Rahmenvereinbarung mit der Deutschen Bundesbahn über die zukünftige Gestaltung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen abzuschließen.

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