

Verkehrsausschuß
50. Sitzung

03.11.1988
zi-ga

Minister Dr. Jochimsen legt dar, daß die Zusammenarbeit auf der Verkehrsministerkonferenz sehr fruchtbar gewesen sei, daß aber im Hinblick auf den Haushalt 1989 und auch für den Haushalt 1990 keine definitiven Schlußfolgerungen abgeleitet werden könnten. Die Verkehrsabteilungsleiter seien damit beauftragt worden, in Kürze über die Sicherheitsgebühren, die An- und Abfluggebühren sowie über die Kosten der Luftaufsicht zu berichten und Vorschläge zu unterbreiten. Bezüglich der Erhebung einer Sicherheitsgebühr für Fluggäste, wie sie vom Land Nordrhein-Westfalen angeregt worden sei, sei auf der Verkehrsministerkonferenz festgestellt worden, daß im Bundesrat eine Initiative zur Schaffung einer Rechtsgrundlage im Luftverkehrsgesetz gestartet werden sollte. Leider sei über einen Zeitpunkt noch keine Einigkeit erzielt worden.

Die Interessenlage der Länder sei unterschiedlich. Während Länder, die keine Flughäfen hätten, von den Problemen überhaupt nicht betroffen seien, wollten andere unverändert an der Luftförderpolitik durch Subventionierung der Kosten für den Ausbau und der laufenden Kosten festhalten. Die Verkehrsminister hätten den Standpunkt vertreten, daß die Kosten für die Flugsicherung auf den besonders bedeutsamen Regionalflughäfen vom Bund übernommen werden müßten. Im Hinblick auf die gewaltigen Kosten für den Ausbau der Flugsicherung und auch wegen der Kapazitätsprobleme solle er dazu gedrängt werden, ein Modell zu entwickeln, das auf eine gebührenmäßige Finanzierung in sehr viel größerem Umfang hinauslaufe. Der Bund verfüge dafür über eine Rechtsgrundlage und könne mit einer Rechtsverordnung voranschreiten. Die Länder müßten allerdings aufpassen, daß sie entsprechend beteiligt würden.

Bezüglich Transrapid hätten die Verkehrsminister zum einen einstimmig die Bitte geäußert, die Entscheidung über die Referenzstrecken so bald wie möglich zu treffen, zum anderen im Zusammenhang mit der Frage, wie bestimmte Schnellbahnstrecken im Bundesgebiet, insbesondere die Strecke Köln-Frankfurt, ausgebaut werden sollten, einstimmig die Auffassung vertreten, daß dafür nur der ICE in Frage komme. Daß die Transrapid-Strecke Essen-Bonn verlängert werde, sei nicht begehrt worden. Insofern sei die von einem großen deutschen Technologiekonzern vorgeschlagene Strecke, welche keine Referenzstrecke, sondern eine Alternative zum ICE darstelle, hinfällig.

Die Vorlage 10/1794 "Fluggastkontrollen" sei beim Ministerium auf großes Interesse gestoßen; die Ergänzungsvorlage 10/1828 sei noch nicht abschließend geprüft worden. Der Ausschuß sollte deshalb darüber noch nicht befinden.

Abg. Dreyer (CDU) hält es für völlig unmöglich, daß der Transrapid-Strecke Hamburg-Hannover weiterhin Priorität eingeräumt werde, denn auf dieser Strecke rechne sich dann eine ICE-Verbindung nicht mehr. Aus verkehrswirtschaftlicher Sicht käme des-

Verkehrsausschuß
50. Sitzung

03.11.1988
zi-ga

halb nur die Strecke Essen-Bonn in Frage. Auf dieser sei entsprechendes Potential vorhanden, und dieses könne genutzt werden, ohne das Rad-Schiene-System in seinem Nerv zu treffen. Die im Landtag vertretenen Parteien müßten alle Gelegenheiten nutzen, die Vorteile dieser Verbindung immer wieder herauszustellen.

Minister Dr. Jochimsen unterstreicht, daß die Verkehrsministerkonferenz auf ihrer Sitzung einstimmig beschlossen habe, an den Bundesverkehrsminister und an den Bundesforschungsminister zu appellieren, daß über die Referenzstrecke für Transrapid so schnell wie möglich entschieden werde. Zur Beschleunigung der Beratungen sei mittlerweile eine "Anschubgruppe" gebildet worden. Es wäre zu befürworten, daß in dieser die Vertreter der betroffenen Bundes- und Landesressorts vertreten sein sollten.

Eine IC-Anbindung und eine S-Bahn-Anbindung der Großflughäfen seien nach wie vor nötig, denn durch die Transrapid-Verbindung Essen-Bonn könnten diese keinesfalls ersetzt werden. Zur Zeit seien Überlegungen über Alternativen zum Transrapid auf der Strecke Essen-Bonn im Gange, diese aber zu präsentieren wäre gegenwärtig, da der Transrapid nach vorne gebracht werden sollte, kontraproduktiv. Die Landesregierung wolle den Transrapid aus technologischen, industriepolitischen, verkehrs- und luftverkehrs politischen Gründen in Nordrhein-Westfalen bauen.

Zu den Personaltiteln erkundigt sich Abg. Dreyer, ob die in der Ergänzungsvorlage enthaltenen 85 Stellen mit kw-Vermerk für die Fluggastkontrollen vorgesehen seien.

MD Tümpel (MWMT) erläutert, daß diese Stellen in den Einzelplan 03 eingestellt worden seien. In den genannten Zahlen spiegle sich das Begehren der Landesregierung, im Hinblick auf die Zunahme des Luftverkehrs mehr Stellen zur Verfügung zu stellen.

MR Dr. Koschik (Finanzministerium) erklärt, daß der kw-Vermerk bis zum Ende des Jahres vollzogen werden müsse, weil sich der Bedarf an Personal für die Fluggastkontrollen erhöht habe.

Zu Titelgruppe 61 entgegnet LMR Thomalla (MWMT) auf die Frage der Frau Abg. Thomann-Stahl nach den geplanten Maßnahmen, daß auf diese in den Erläuterungen zum Haushaltsplan eingegangen werde. Flexibilitäten seien möglich und müßten entsprechend berücksichtigt werden. Beim Flughafen Siegerland sei z. B. mit einer zusätzlichen Maßnahme zu rechnen, die mit Mitteln aus dem Gesamtansatz finanziert werden könne.

Die beiden internationalen Flughäfen erhielten aufgrund der Beteiligung des Landes normalerweise keine Zuschüsse. Falls dem Gesellschafter Land Gewinne zur Verfügung gestellt würden, flößen diese für andere Projekte wieder zurück. Darlehen für bestimm-