

Verkehrsausschuß  
57. Sitzung

13.04.1989  
the-ro

ICE-Netz der Deutschen Bundesbahn eingebunden werden, der Flughafen Köln/Bonn direkt angebunden werden.

Der direkte ICE-Anschluß des Flughafens Köln/Bonn wird zur Zeit durch die Deutsche Bundesbahn untersucht. Die Realisierung ist von der Entscheidung der Bundesregierung über die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main abhängig; sie ist, wie vom Bundeskanzler erklärt, vor der Sommerpause zu erwarten.

Die von der Kommission geforderte Überprüfung des Streckenstilllegungskonzeptes der Deutschen Bundesbahn erfolgt, und zwar im Rahmen der Umsetzung der zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Land Nordrhein-Westfalen geschlossenen ÖPNV-Rahmenvereinbarung unter Beteiligung der betroffenen Kommunen.

Die Landesregierung stimmt mit der Kommission darin überein, daß die Bundesregierung eine zügige Entscheidung über den Bau der Magnetbahn "Transrapid" treffen sollte. Die Landesregierung hat eine interministerielle Arbeitsgruppe Transrapid eingesetzt, deren Überprüfungsergebnisse im Frühjahr 1989 der "Anschubgruppe Transrapid" - unter Beteiligung der Firmen - als Entscheidungsgrundlagen für die Bundesregierung zugeleitet werden. Die Bundesregierung hat erklärt, daß sie eine Entscheidung über die Alternativen Hamburg - Hannover und Essen - Bonn im Sommer 1989 treffen will.

Die Möglichkeit einer Flughafenverbindung im Rad-Schiene-System wird von der Landesregierung ebenfalls überprüft.

Ein letzter Satz zu dem Bereich Wasserstraßen: Die Empfehlungen der Kommission zur Wasserstraßeninfrastruktur werden von der Landesregierung unterstützt.

Der Vorsitzende schlägt vor, heute nur einen ersten Beratungsdurchgang durchzuführen und den Punkt dann wieder in die Tagesordnung aufzunehmen, wenn in den Fraktionen Stellungnahmen dazu erarbeitet worden seien, um sie dann gemeinsam mit der Stellungnahme der Landesregierung zu beraten. - Der Ausschuß ist mit diesem Verfahren einverstanden.

Abg. Dreyer (CDU) weist darauf hin, daß die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans offenbar nicht, wie es turnusmäßig der Fall sein müßte, für 1990, sondern - insbesondere mit Blick auf den Bundesfernstraßenbedarfsplan - für später, möglicherweise sogar erst für 1995, beabsichtigt sei.

Seiner Meinung nach wäre es im Hinblick auf die Schienenverbindungen doch notwendig, die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes schon im nächsten Jahr vorzunehmen, wobei unter Umständen die Fortschreibung des Bundesfernstraßenbedarfsplans, der ja ein Teil davon sei, ausgeklammert werden könnte.

Verkehrsausschuß  
57. Sitzung

13.04.1989  
the-ro

Was die östlichen Streckenabschnitte der A 44 betreffe, so habe die CDU bei der Erörterung der Untersuchungen vor wenigen Wochen ihre Auffassung deutlich gemacht, daß die A 44 auf der gesamten Länge verwirklicht werden müsse.

Das, was Minister Zöpel dazu seinerzeit ausgeführt habe, habe sich nach seinem Empfinden etwas positiver angehört als das, was Staatssekretär Dr. Nehrling heute dazu vorgetragen habe. Die seinerzeitigen Ausführungen hätten bei ihm den Eindruck hinterlassen, als wenn der Minister seinen ganz hartnäckigen Widerstand gegen die A 44 und die A 430/B 1 aufgegeben hätte und jetzt an einer stadt- und umweltverträglichen Lösung arbeitete. Der Staatssekretär habe dies seines Erachtens stärker in Frage gestellt.

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) stellt, um unterschiedliche Ausdeutungen auszuschließen, klar, daß es bei dem bleibe, was der Minister dazu vorgetragen habe.

Abg. Aigner (SPD) macht deutlich, daß man bei der A 44, selbst wenn sie von allen gemeinsam gewollt sei, über Zeiträume von 15 bis 20 Jahren bis zur Realisierung rede. Insofern halte er es für leichtfertig, in der Ruhrgebietskonferenz zu sagen, ihre Realisierung könnte die Strukturprobleme des Reviers lösen.

Als Kenner der örtlichen Gegebenheiten stelle er fest, daß die A 44 heute so nicht mehr baubar sei, wie sie bisher geplant werde. Allein in Bochum seien rund 100 000 Bürger direkt oder indirekt betroffen, und Trassenvarianten, die etwa durch das Ruhrtal oder quer durch die Elfringhauser Schweiz gesucht würden, könne man von vornherein verwerfen, selbst wenn die verkehrliche Notwendigkeit des Baues der A 44 bejaht werde.

Nach seiner Ansicht sollte man sich über Dinge, die - auch angesichts der dagegen zu erwartenden Klagen - erst in 20 Jahren realisierbar seien, nicht allzusehr den Kopf zerbrechen. Sie lösten jedenfalls die jetzigen Probleme nicht.

Im übrigen bitte er den Staatssekretär, den Ausschußmitgliedern seinen Bericht für die Beratungen in den Fraktionen in schriftlicher Form zuzuleiten.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) widerspricht der vom Staatssekretär "zu Protokoll gegebenen Legende", ausschließlich die Landesregierung habe erreicht, daß die Strecke Dortmund - Kassel ausgebaut werde. Die Landesregierung habe sicher mit dazu beigetragen, dieses Ziel zu erreichen, das aber letztendlich nur aufgrund gemeinsamer Bemühungen aller Parteien, auch auf Bundesebene, habe erreicht werden können.