

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Aus der Diskussion

Zu 1: Gesetz zur Änderung des Landstraßenausbaugesetzes

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 10/1936

Gesamtabstimmung über den Gesetzentwurf

Die stellvertretende Vorsitzende, die den Vorsitzenden wegen seiner Teilnahme an einer noch andauernden anderweitigen Sitzung für den Beginn dieser Sitzung entschuldigt, erinnert an die am 5. November getroffene Vereinbarung, die Gesamtabstimmung über den Gesetzentwurf mit den vom Ausschuß beschlossenen Änderungen auf die heutige Sitzung zu vertagen.

Abg. Dreyer (CDU) hebt hervor, daß man zur Freude und Zufriedenheit der CDU in der letzten Sitzung eine Reihe von Übereinstimmungen hinsichtlich einzelner Maßnahmen, aber - zum Beispiel mit der Aufnahme der Verkehrsentwicklung und der Ortsumgehungen sowie mit der positiven Formulierung der Grundsätze - auch hinsichtlich des Gesetzestextes erreicht habe. Bei der Verschiebung der Schlußabstimmung auf heute habe er allerdings nicht berücksichtigt, daß die notwendige Abwägung innerhalb der Fraktion nicht habe vorgenommen werden können, weil die Fraktion in der Zwischenzeit nicht getagt habe.

Außerdem habe die CDU in der letzten Sitzung angekündigt, daß sie zwar nicht alle abgelehnten Anträge, aber doch ein paar bedeutsame - zum Beispiel die L 512 - wiederholen werde. Abg. Böse (SPD) habe seinerzeit zu verstehen gegeben, daß sich seine Fraktion hinsichtlich der L 512 möglicherweise noch bewegen werde.

Aus diesen Gründen werde sich die CDU bei der heutigen Schlußabstimmung der Stimme enthalten und ihr Abstimmungsverhalten in der zweiten Lesung davon abhängig machen, wie über diese ihre Anträge entschieden werde, wobei der Antrag zur L 512 eine bedeutende Rolle spiele. Er fragt, ob die SPD hierzu an eine gemeinsame Besichtigung vor Ort denke.

Abg. Böse (SPD) bedauert, daß die CDU-Fraktion ihre Zustimmung von einigen wenigen Maßnahmen abhängig mache, wo doch die SPD während der Beratungen deutlich ihre Kooperationsbereitschaft gezeigt habe. Er hätte sich eine breite Basis der Gemeinsamkeit für den Gesetzestext und die Maßnahmen gewünscht. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, bei der es auch unterschiedliche Auffassungen gegeben

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

habe und von der SPD beantragte Maßnahmen nicht berücksichtigt worden seien, der aber als Gesamtvorhaben nachher dennoch einvernehmlich verabschiedet worden sei.

Was die L 512 betreffe, so halte die SPD eine gemeinsame Sitzung vor Ort nicht für erforderlich. Da die Maßnahme heftig umstritten gewesen sei, habe er angeregt, die endgültige Entscheidung offenzuhalten, zumal auch der Minister angedeutet habe, sich noch einmal vor Ort informieren zu wollen. Wenn der Minister dabei neue Erkenntnisse gewinne, möge er diese mitteilen. Zur Zeit jedenfalls sei die SPD unverändert der Meinung, daß diese Straße so nicht gebaut werden könne.

Er selbst werde sich, unabhängig von dem Ministerbesuch, noch einmal vor Ort umsehen. Die SPD werde dann ihre Stellungnahme im Rahmen der endgültigen Entscheidung im Plenum abgeben und die Opposition rechtzeitig vor dem Plenum über ihre Haltung unterrichten.

Staatssekretär Dr. Nehrling (Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr) bezieht sich auf die letzte Ausschusssitzung, in der Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) im Zusammenhang mit den Beratungen über die L 549 - Ortsumgehung Wünnenberg - erklärt habe, sie erinnere sich, daß Minister Zöpel bei der Beratung des Bundesfernstraßenbedarfsplans für die Landesregierung die Aufnahme in den Bundesfernstraßenbedarfsplan beantragt habe.

Man habe den Sachverhalt geprüft und festgestellt, daß von seiten der Landesregierung kein Antrag gestellt worden sei. In der Diskussion habe Ministerialrat Theilmeier über die Einstellung des Landschaftsverbandes sowie des Bundes und des Landes zu dieser Frage berichtet und dabei kundgetan, daß die Kosten-Nutzen-Untersuchungen für diese Strecke mit weniger als 1 abgeschlossen hätten.

Dann habe Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) die Aufnahme der L 480 vorgeschlagen, was von Abg. Dreyer (CDU) unterstützt worden sei; der Vorsitzende habe um Prüfung dieser Möglichkeit gebeten. Auf diesem Wege sei die Maßnahme in die Bedarfsplanung aufgenommen worden.

Für die F.D.P.-Fraktion erklärt die stellvertretende Vorsitzende, daß sie aus den mehrfach dargelegten Gründen - die sie auch im Plenum noch einmal vortragen werde - weder dem Gesetzentwurf noch der Maßnahmenliste zustimmen werde.

Der Verkehrsausschuß nimmt den Gesetzentwurf Drucksache 10/1936 in der Fassung der vom Ausschuß beschlossenen Änderungen - siehe APr 10/738 - unter Ausklammerung der L 512 mit den Stimmen der SPD bei Enthaltung der CDU und gegen die Stimme der F.D.P. an.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Als Berichterstatter wird einstimmig Abg. Aigner (SPD) benannt.

Abg. Böse (SPD) gibt zu bedenken, daß der Ausschuß auch noch den Ausbauplan für die Fünfjahresfrist beschließen müsse. Er bittet darum, dem Ausschuß diesen Ausbauplan so schnell wie möglich, und zwar noch vor der abschließenden Abstimmung über den Bedarfsplan im Plenum, zukommen zu lassen.

Abg. Dreyer (CDU) macht darauf aufmerksam, daß der Ausbauplan nicht Bestandteil des Gesetzes sei, sondern vom Minister erst auf der Basis dieses Gesetzes aufgestellt werde. Er erinnert daran, daß dem Ausschuß bereits ein Konzept zugeleitet worden sei und daß Staatssekretär Dr. Nehrling in der letzten Sitzung zugesagt habe, dem Ausschuß den Entwurf des Ausbauplans innerhalb von 14 Tagen zu übersenden.

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) bestätigt diese Aussage. Auf der Basis des Gesetzentwurfs der Landesregierung habe das Ministerium dem Ausschuß bereits einen Ausbauplanentwurf als Konzept übermittelt. Dieses Konzept ändere sich nun zum einen in den Punkten, in denen der Ausschuß Änderungen des Gesetzentwurfs beschlossen habe, und zum anderen insoweit, als man jetzt vom 1. Januar 1988 und nicht mehr vom 1. Januar 1987 ausgehe und daher alles das herausgenommen werden müsse, was im Jahre 1987 abgewickelt worden sei.

Er unterstreicht, daß der Ausbauplan nicht Bestandteil des Gesetzentwurfs sei, und bekräftigt seine Zusage, daß der Ausschuß den Vorschlag der Landesregierung in angemessener Frist, also innerhalb von 14 Tagen, erhalten werde. Dies sei jedoch unabhängig von dem Termin der Verabschiedung des Gesetzes.

Abg. Böse (SPD) macht geltend, daß sich der Ausschuß auch mit dem Ausbauplan beschäftigen müsse, wofür man einen gewissen Beratungszeitraum benötige. - Auch Abg. Dreyer (CDU) ist der Meinung, daß es sinnvoll wäre, den Ausbauplan möglichst bald zu beraten, weil sich daraus auch das Jahresausbauprogramm entwickele.

Die stellvertretende Vorsitzende stellt den einmütigen Wunsch des Ausschusses fest, die Beratung des Ausbauplans bis Ende dieses Jahres abzuschließen.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Zu 2: Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes
Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1988

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksachen 10/2250 und 10/2530
Vorlagen 10/1193 und 10/1194

Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen
und Verkehr

a) Aussprache über die Einführung durch den Minister

Abg. Dreyer (CDU) macht deutlich, daß der Minister in seinem mündlichen Vortrag das unterstrichen habe, was bereits schriftlich vorgelegen habe und womit man sich also ausführlich habe beschäftigen können.

Der Minister habe einleitend auf sein Hauptanliegen verwiesen, die Verkehrspolitik stärker in die Stadtentwicklung zu integrieren. Dieses Anliegen sei nach seiner Einschätzung Allgemeinut in diesem Ausschuß. Die CDU habe zwar hinsichtlich der Umorganisation des Ministeriums Zweifel angemeldet, was aber nicht etwa habe bedeuten sollen, daß die CDU gegen eine stärkere Integration von Stadtplanung und Verkehrsplanung wäre; im Gegenteil: Sie habe diese ihre Ansicht schon immer zum Ausdruck gebracht.

Man sei sich sicher einig in der Zielsetzung, daß der Autoverkehr auf ein vernünftiges Maß beschränkt werden müsse, daß man in der Vergangenheit bisweilen zu sehr der Faszination des Autos erlegen sei, daß man insbesondere in den 60er Jahren "autogerecht" geplant habe und sich erst dann der Tatsache bewußt geworden sei, daß dies zu Lasten der Menschen in ihrem Wohnumfeld gegangen sei. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die lesenswerte Broschüre "Stadtverkehr im Wandel" des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau zur Gestaltung von Verkehrsflächen in den Städten, in der diese Gesichtspunkte ebenfalls zum Ausdruck gebracht worden seien.

Er betone dies deshalb, weil Minister Zöpel gerade anhand dieses Punktes immer wieder den Eindruck zu erwecken versuche, als habe ein ganz erheblicher Kurswechsel in der Verkehrspolitik Nordrhein-Westfalens stattgefunden. In Wirklichkeit aber habe Minister Jochimsen in den Jahren, in denen er Verkehrsminister gewesen sei, diese Auffassung ebenso betont, auch wenn er nicht gleichzeitig für den Städtebau zuständig gewesen sei.

Wenn man diese Politik qualitativ noch besser umsetzen wolle als in der Vergangenheit, dann koste dies allerdings nicht weniger, sondern mehr Geld, insbesondere wenn man an die von Minister Zöpel geforderten zahlreichen Tunnelstrecken denke und wenn man das örtlich Gewachsene stärker berücksichtigen wolle. Angesichts der zurückgehenden Jahresbauraten - ob bei der Finanzierung des Lan-

Verkehrsausschuß
35. Sitzung12.11.1987
the-ro

des Straßenbedarfsplans oder bei dem Programm unter 5 Millionen DM - werde allerdings qualitativ sehr viel weniger stattfinden können, als es an sich notwendig wäre, ganz abgesehen von den negativen Auswirkungen dieses Rückgangs auf die Beschäftigungssituation in Nordrhein-Westfalen.

Der Minister habe in seinen mündlichen Erläuterungen zum Ausdruck gebracht, daß diese Situation durch die immer größer werdende strukturelle Krise des gesamtstaatlichen Haushalts der Bundesrepublik hervorgerufen worden sei und daß die "armutsbedingten Zahlungen der öffentlichen Haushalte" - wobei er insbesondere auch auf die Sozialhilfe verweise - zwangsläufig zu einem Zurückfahren der Investitionen führten.

Dazu sei festzuhalten, daß sich die Sozialhilfezahlungen im Landeshaushalt nicht auswirkten. Die Sozialhilfezahlungen würden in Nordrhein-Westfalen von den Gemeinden geleistet, und sogar die Leistungen des überörtlichen Trägers der Sozialhilfe würden - zumindest in Nordrhein-Westfalen - von den Landschaftsverbänden getragen. Weder die Gemeinden noch die Landschaftsverbände aber hätten Schlüsselzuweisungen erhalten, aus denen man ableiten könnte, daß sie für diese starke Inanspruchnahme auch besser ausgestattet würden.

Was die Möglichkeiten des Landes Nordrhein-Westfalen angehe, Investitionen vorzunehmen, so genüge ein Hinweis auf das Schreiben von Finanzminister Posser, der auf die Gründe für die finanzielle Misere des Landes hingewiesen und deutlich gemacht habe, daß insbesondere die durch die hohe Verschuldung des Landes verursachten Leistungen dem Land jeden Bewegungsspielraum für Investitionen nähmen.

Zu der von Minister Zöpel angesprochenen Rahmenvereinbarung mit der Deutschen Bundesbahn habe der Vorstand der Deutschen Bundesbahn mit Datum vom 4. November eine überarbeitete Fassung des Entwurfs der Deutschen Bundesbahn vorgelegt. Bei einer ersten Durchsicht habe er feststellen können, daß sich für Ostwestfalen-Lippe der Streckenumfang überhaupt nicht geändert habe, daß lediglich die Strecken nicht mehr in einer Liste, sondern unter zwei verschiedenen Überschriften - Ostwestfalen-Lippe bzw. Verkehrsgemeinschaft Paderborn - aufgeführt seien.

Die in Ostwestfalen-Lippe bedrohten Streckenpotentiale lägen sämtlich über den Werten, die mit Bayern Vertragsgegenstand geworden seien. Ziel müsse es also sein - und das betone er für seine Fraktion -, "bayerische Verhältnisse" zur Maßgabe einer solchen Vereinbarung zu machen.

Ihm sei übrigens aufgefallen, daß in dem Text die Frage der Integration des Schienenpersonennahverkehrs in die regionalen Verkehrsgemeinschaften unterschiedlich artikuliert werde. Für Münster werde ganz konkret auf die in Auftrag gegebene Planung hingewiesen,

Verkehrsausschuß
35. Sitzung12.11.1987
the-ro

während sich für andere Räume keinerlei Aussage finde. Nach seinen Vorstellungen müsse eine solche Aussage aber für alle Räume angestrebt werden; denn gerade angesichts der Tatsache, daß der öffentliche Personennahverkehr einerseits hinsichtlich der Fahrgastpotentiale auf eine Fülle von Schwierigkeiten stoße, andererseits aber auch die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs gerade im ländlichen Raum sehr zu wünschen übriglasse, wäre die Integration zu Gesamtnetzen wirklich notwendig. Seines Erachtens müßte über den Weg einer solchen Vereinbarung die alte Vorstellung von Flächenkonzessionen realisierbar sein.

Wenn er von dem ersten Entwurf ausgehe, dann seien alle unter I a, I b und II aufgeführten Strecken in Ostwestfalen als langfristig gesichert zugesagt worden. In dem jetzigen Entwurf seien diese Strecken aber gar nicht alle enthalten. Die Strecke Löhne - Osnabrück beispielsweise sei unter keinem der Gesichtspunkte erwähnt, und auch der Abschnitt zwischen Herbede und Bünde fehle. An dem Vertragsentwurf müsse also noch sorgfältig gearbeitet werden; denn nicht genannte Strecken dürfe es darin nicht geben.

Zur Verkehrssicherheit genüge es nicht, sich auf die Feststellung zurückzuziehen, daß alle Verkehrsinvestitionen der Verkehrssicherheit dienten. Dies sei auch bisher schon der Fall gewesen. Es bleibe festzustellen, daß es hier zu Einschnitten gekommen sei. Er verweist hierzu auf die Ausführungen von Abg. Litterscheid (CDU) in der Plenardebatte zu diesem Thema. Die von der CDU angesprochenen Kürzungen beträfen konkrete Einsparungen am Verkehrssicherheitsprogramm, die man nach Auffassung der CDU so nicht hinnehmen könne.

Beim kommunalen Radwegebau sei eine Kürzung auf 28 Millionen DM vorgenommen worden. Die Landesregierung habe in der Begründung des in der letzten Sitzung beratenen Gesetzentwurfs ausdrücklich von einer Angebotsplanung gesprochen. Dies müsse nach Auffassung der CDU für alle Felder gelten: nicht nur für den kommunalen Radwegebau, sondern auch für den Radwegebau an Landesstraßen und Bundesstraßen sowie bei Förderungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Was die Finanzierung der Straßenbautitel angehe, so heiße es im § 4 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, daß die Gemeinden mit 25 % am Kraftfahrzeugsteuerverbund partizipierten. Bei genauerem Hinsehen merke man, daß diese 25 % nicht den Gemeinden zur Verfügung gestellt, sondern für Zwecke des Landeshaushalts ausgegeben würden.

Interessanterweise habe sich auch die Formulierung gegenüber den Vorjahren geändert. Während Sie jetzt laute, daß das Land den Gemeinden Mittel für Zuweisungen zur Verfügung stelle, sei früher ausdrücklich erwähnt worden, daß die Gemeinden und Kreise als Träger der Straßenbaulast auch mit pauschalen Mitteln ausgestattet würden. Man könne sagen, daß von den 685 Millionen DM, die im

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Haushaltsjahr 1988 aus dem gestiegenen Kraftfahrzeugsteueraufkommen anfielen, den Gemeinden für die Straßenbaulastträgerschaft kein Pfennig mehr zur Verfügung stehe. Dies werde die Gemeinden hart treffen; sie seien damit nicht in der Lage, die Substanz zu erhalten.

Der Hinweis, daß 200 Millionen DM davon als Schlüsselzuweisungen an die Gemeinden gingen, sowie der Hinweis auf die Investitionspauschale änderten nichts daran, daß den Gemeinden im Jahre 1988 die Straßenbaulastpauschale vorenthalten werde. Abstriche habe es schon in den vorhergehenden Jahren gegeben: zunächst bei den Mitteln für den Radwegbau, dann mit der Heranziehung für die komplementären Mittel im Hinblick auf das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, und jetzt sei praktisch die gesamte Beteiligung an dem Kraftfahrzeugsteuerverbund verlorengegangen. Die CDU halte dies nicht für den richtigen Weg.

Im übrigen seien selbst unter Verwendung dieser Mittel die Ansätze - mit Ausnahme des Ansatzes für die Finanzierung des Landesstraßenbedarfsplans - gegenüber dem Vorjahr wiederum verringert. Minister Zöpel habe in seiner Einleitung ausdrücklich darauf hingewiesen, daß die Anforderungen allerdings größer würden. Er habe dies auch im Zusammenhang mit der EG-Verkehrspolitik und mit Blick auf die höheren Achslasten angemerkt, die natürlich höhere Erhaltungsleistungen der Länder erforderten, wenn das Straßennetz nicht verkommen solle.

Zu dem, was der Minister zur EG-Verkehrspolitik ausgeführt habe, wolle er wegen der zwischen den Fraktionen getroffenen Verabredung, diese Fragen mit einem EG-Beamten hier oder in Brüssel zu beraten, jetzt nicht weiter Stellung nehmen.

Bei den Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik habe Minister Dr. Zöpel darauf hingewiesen, daß Nordrhein-Westfalen das dichtestbesiedelte Industrieland der Welt sei und daß die Freiraumbelastungen hier besonders hoch seien. In einer Vorlage für den im Dezember stattfindenden Landesparteitag der CDU finde sich sinngemäß die Formulierung, daß man künftig bei der Bodennutzung flächensparender mit dem vorhandenen Freiraum umgehen müsse. Insofern bestehe hierüber also kein Streit.

Man dürfe aber nicht, wie es Minister Zöpel getan habe, von überdurchschnittlich guter Infrastrukturausstattung ausgehen und dabei dann die Räume unberücksichtigt lassen, die noch nicht so ausgestattet seien. Im ländlichen Raum sehe es nämlich vielfach völlig anders aus. Wenn Nordrhein-Westfalen nach den Worten des Ministers auch mit 0,86 Kilometern überörtlicher Straßen pro Quadratkilometer das zweitdichteste Netz im Bundesgebiet aufweise, so entscheide über die Lebensverhältnisse doch die Infrastrukturausstattung vor Ort. Insofern dürfe man mit einer solchen pauschalen Aussage nicht so tun, als wenn kein Straßenbau mehr notwendig wäre.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Nicht gefallen habe ihm die Anmerkung von Minister Zöpel zum Bundesfernstraßenbau, aus der hervorgehe, daß er offenbar immer noch nicht die Bundesfernstraßenbedarfsplanung akzeptiere. In einer vorangegangenen Sitzung habe er erklärt, daß die Verfahren nach Recht und Gesetz durchgeführt würden. Staatssekretär Dr. Nehrling habe in einer Aktuellen Viertelstunde zum Thema "A 33" ausgeführt, daß man nicht etwa eine Entscheidung habe vorwegnehmen, sondern nur die Gleichzeitigkeit der Planfeststellungsverfahren habe erreichen wollen, um eine Abwägung für die Gesamtstrecke vornehmen zu können. Der Minister habe aber in der Einführung deutlich gemacht, daß er durchaus auch daran denke, Straßen mit diesem Mittel zu verhindern; er habe allerdings hinzugefügt, daß es auch Straßen gebe, die er wolle und die schneller verwirklicht werden müßten, als dies heute der Fall sei.

Seine Fraktion weise diese Einstellung zurück. Sie halte die Bundesfernstraßenbedarfsplanung in der vorliegenden Form für bedarfsorientiert. Die CDU habe ihre Vorstellungen im Vorfeld der Aufstellung des Bundesfernstraßenbedarfsplans hier im Ausschuß vorgetragen und befinde sich in dieser Frage in völliger Übereinstimmung mit der Bundesregierung. Man habe erfreulicherweise sogar im Ausschuß und mit der Landesregierung noch einige Übereinstimmungen über früher strittige Punkte erzielen können.

Abg. Dreyer weist in diesem Zusammenhang auf die bedeutenden Leistungen hin, die der Bund für das Land Nordrhein-Westfalen erbringe: Im Lande Nordrhein-Westfalen würden im Jahre 1987 für den Bau von Bundesfernstraßen 1,3 Milliarden DM ausgegeben; für 1988 seien 1,286 Milliarden DM vorgesehen. Dies seien im Vergleich zu den eher "mickrigen" Beträgen, die das Land zum Ausbau der Infrastruktur einsetze, ganz gewaltige Summen.

Von den im Landesstraßenbauhaushalt 1988 ausgewiesenen 1,3 Milliarden DM leiste der Bund 350 Millionen DM; weitere 685 Millionen DM würden den Gemeinden weggenommen. Man könne sich selbst ausrechnen, was dann noch das Land aus originären Landesmitteln dazu beitrage. Und wenn man die sich dahinter verbergende Beschäftigungsproblematik mit in Betracht ziehe, dann könne man manche Töne, die gegenwärtig riskiert würden, wirklich nicht mehr verstehen.

Was Minister Zöpel zu den Intercity-Strecken ausgeführt habe, finde die Zustimmung der CDU. Er halte es für gut und wichtig, daß es jetzt offenbar auch zu Verständigungen über die Strecke Köln - Frankfurt kommen könne.

Er regt an, diese Strecke auch zum Gegenstand der Beratungen zu machen, die zusammen mit dem hessischen Verkehrsausschuß vorgesehen seien. Dem Vernehmen nach gebe es aber leider auch in Hessen noch unterschiedliche Auffassungen über den Verlauf der Trasse; manche meinten nämlich, daß auch Wiesbaden angeschlossen werden müßte - was allerdings kaum der Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Köln und Frankfurt diene. Aber auch in Nordrhein-Westfalen sei ja der Verlauf der Strecke auf nordrhein-westfälischem Gebiet noch nicht ganz eindeutig klargestellt.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Mit dem öffentlichen Personennahverkehr werde sich der Ausschuß in seinen nächsten Sitzungen anhand einer Fülle von Details zu befassen haben, so daß er jetzt dazu auf weitere Ausführungen verzichte.

Zusammenfassend sei zu sagen, daß es viele Übereinstimmungen im Grundsätzlichen gebe, daß aber das Land auf dem Gebiete der Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen nach Auffassung der CDU seiner Aufgabe zu wenig gerecht werde. Man müsse dabei berücksichtigen, daß alle Vorhersagen über eine Abnahme der Mobilität und ein Stagnieren der Verkehrsleistungen nicht zuträfen. Tatsächlich habe die Zahl der zugelassenen Personenkraftwagen im Jahre 1986 um über 1 Millionen auf 27,2 Millionen zugenommen, und alle Prognosen gingen davon aus, daß bis zum Jahre 2000 die Personenverkehrsleistungen um mehr als 20 % und die Güterverkehrsleistungen um rund 40 % zunähmen.

Dies bedeute, daß man die Infrastrukturinvestitionen - insbesondere, wenn man die Qualitätsanforderungen hinzunehme - keineswegs unterschätzen dürfe. Angesichts des Alters vieler Investitionen seien in hohem Maße auch Erhaltungsinvestitionen vonnöten. - Diesen Anforderungen werde der Haushalt 1988 in gar keiner Weise gerecht.

Abg. Böse (SPD) gibt seiner Genugtuung darüber Ausdruck, daß Abg. Dreyer (CDU) auf die weitgehende Übereinstimmung der Opposition mit der Verkehrspolitik der Landesregierung hingewiesen habe. Aus der Äußerung, daß man mit dem vorhandenen Grund und Boden sehr sorgfältig umgehen müsse, gehe hervor, daß sich in der CDU ein bedeutsamer Lernprozeß abspiele; er begrüße dies und ermuntere die CDU, auf diesem Wege weiterzugehen.

Er geht sodann auf einen Bericht in der heutigen Ausgabe der "Westfalenpost" ein, in dem es unter der Überschrift "SPD für weiteren Straßenbau in Nordrhein-Westfalen" heiße:

NRW-Verkehrsminister Zöpel (SPD) ist mit seinem Plan, den Straßenbau in Nordrhein-Westfalen zurückzufahren, an seiner Partei gescheitert.

Diese Meldung beziehe sich wahrscheinlich auf die Beratungen im Verkehrsausschuß über die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans. Er stelle dazu fest, daß sich das Ministerium in den letzten anderthalb Jahren große Mühe gegeben habe, alle Betroffenen - zum Beispiel die Gemeinden, die Industrie- und Handelskammern, die Gewerkschaften, die Verbände - zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans zu hören. Die Landesregierung habe dann innerhalb des vorgegebenen, allen Fraktionen bekannten und auch den Landschaftsverbänden schriftlich mitgeteilten Finanzrahmens einen Bedarfsplan erstellt.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Bei den Beratungen im Verkehrsausschuß habe man dann - unabhängig von den finanziellen Auswirkungen - die Maßnahmen zusätzlich aufgenommen, die nach Auffassung des Ausschusses im Bedarfsplan enthalten sein sollten. Den Versuch, daraus einen Gegensatz zwischen dem Verkehrsminister und der SPD-Landtagsfraktion herzuleiten, weise er mit aller Entschiedenheit zurück; die SPD-Fraktion stehe voll und ganz hinter der Straßenbaupolitik ihres Verkehrsministers Dr. Zöpel.

Er stimme Abg. Dreyer (CDU) in der Forderung zu, daß man zukünftig mehr als in der Vergangenheit auf den qualitativen Ausbau und Umbau von Straßen achten müsse. Deswegen habe man zum Beispiel bei den Beratungen des Landesstraßenbedarfsplans und auch bei der Beratung über die Fortschreibung des Bundesfernstraßenbedarfsplans einer Reihe von Maßnahmen in Tunnelbauform zugestimmt, weil man wisse, daß sie anders nicht zu bauen seien. Das aber koste mehr Geld.

Deshalb bedaure die SPD-Fraktion, daß die Mittel für den Straßenbau in den vergangenen Jahren gekürzt worden seien und auch für das nächste Jahr wieder reduziert würden; denn mit mehr Geld könnte man mehr qualitativen Straßenbau betreiben, als es mit den jetzt zur Verfügung stehenden Mitteln möglich sei.

Nachweisbar - und insofern widerspreche er Abg. Dreyer (CDU) - nähmen die Finanzaufweisungen des Bundes an die Länder und Gemeinden aufgrund der Steuerreform ab. Auch die neuesten Prognosen über das Steueraufkommen besagten, daß mit weniger Steuereinnahmen zu rechnen sei, als man das ursprünglich angenommen habe.

Unbestreitbar sei auch, daß die Sozialhilfeleistungen der Gemeinden und der Landschaftsverbände ganz enorm gestiegen seien. Dieses Geld fehle den Gemeinden für Investitionen und damit auch für den kommunalen Straßenbau.

Insgesamt gesehen stimme er Abg. Dreyer (CDU) in der Auffassung zu, daß man künftig nicht weniger, sondern eher mehr Geld für den Straßenbau brauche, um die Forderungen der Bürger befriedigen zu können.

Wenn Abg. Dreyer (CDU) auf die 1,3 Milliarden DM Bundesmittel verwiesen habe, die in Nordrhein-Westfalen für den Bundesfernstraßenbau ausgegeben würden, so mache er darauf aufmerksam, daß es sich dabei nicht um Almosen handle, sondern daß das Land ein Anrecht darauf habe, daß von dem Steueraufkommen des größten Bundeslandes, das in diesen Topf hineinfließe, ein entsprechend großer Anteil auch wieder in diesem Land ausgegeben werde. Diesen Anspruch würde die SPD gegenüber jedweder Bundesregierung, unabhängig von deren politischer Zusammensetzung, erheben.

Zur Rahmenvereinbarung der Deutschen Bundesbahn mit dem Land Nordrhein-Westfalen sei der verkehrspolitische Arbeitskreis der SPD-Fraktion der Meinung, daß bis Mitte 1988 eine Entscheidung gefallen

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

sein sollte, ob sie abgeschlossen werde oder nicht. Dabei gehe die SPD davon aus, daß diese Rahmenvereinbarung nicht vom Parlament abgesegnet werden müsse oder daß das Parlament der Landesregierung vorzuschreiben hätte, wie sie verfahren solle. Allerdings sollte die Landesregierung selbst an einem möglichst breiten Konsens zwischen den Fraktionen im Verkehrsausschuß interessiert sein.

Was das Verkehrssicherheitsprogramm betreffe, so sollte niemand den Eindruck erwecken, als seien die einen weniger für Verkehrssicherheit als die anderen. Gemeinsames Ziel müsse es bleiben, das in geringerem Umfang zur Verfügung stehende Geld gezielt zur Steigerung der Verkehrssicherheit einzusetzen.

Die SPD habe sich nach den Hintergründen für die Kürzung der Mittel erkundigt und dabei von der Landesregierung erfahren, daß die zur Verfügung gestellten Gelder in der Vergangenheit nicht abgeflossen seien und wahrscheinlich auch in diesem Jahr nicht abfließen. Die Gründe dafür werde man im Rahmen des von der F.D.P. hierzu gestellten Antrags erörtern müssen.

Im Zusammenhang mit dem Radwegeprogramm habe ihn bei der Bereisung des Münsterlandes die Qualität und die große Zahl der dort vorhandenen Radwege beeindruckt, wenngleich an der einen oder anderen Stelle - was er durchaus unterstütze - noch etwas getan werden müsse.

Er bitte aber die Landesregierung eindringlich, das Geld verstärkt dort einzusetzen, wo in Zukunft ein vermehrter Bedarf auftreten werde: in den Ballungsräumen. Bisher seien die Mittel vornehmlich in die ländlichen Räume geflossen, was auch damit zu tun habe, daß sich die Ballungsräume und die topographisch schwierigeren Gegenden mit dem Radwegbau schwerer täten. Mittlerweile aber hätten die Kommunen im Ruhrgebiet ein Programm entwickelt, das eine deutliche Steigerung der Nachfrage nach Mitteln für den Radwegbau zur Folge haben werde. Die Mittel sollten daher jetzt mehr in die Verdichtungsräume verlagert werden, ohne dabei die ländlichen Räume zu vergessen.

Daß die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen immer schwieriger würden, zeige sich auch an der Bundesbahnstrecke Köln - Frankfurt, die nicht nur für die Deutsche Bundesbahn, sondern auch für das Land Nordrhein-Westfalen und die Ballungsgebiete Rhein-Ruhr und Rhein-Main von erheblicher Bedeutung sei. Abg. Dreyer habe aber bereits deutlich gemacht, daß es selbst in der CDU-geführten Landesregierung Hessens unterschiedliche Meinungen in dieser Frage gebe. Man sollte alles daransetzen, um sowohl von seiten Nordrhein-Westfalens als auch von seiten Hessens möglichst bald die Rahmenbedingungen zur Verwirklichung dieser Schnellstrecke zu schaffen.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Er dankt abschließend allen Fraktionen für die auch in diesem Jahr wieder von Kooperationsbereitschaft getragenen Haushaltsberatungen, was für die Verkehrspolitik Nordrhein-Westfalens stets sehr förderlich gewesen sei.

Abg. Wolf (SPD) geht auf Seite 122 des Einführungsberichts ein, wo erstmals von Überlegungen die Rede sei, die Geschwindigkeitsbegrenzung auf weitere Autobahnteilstrecken in Nordrhein-Westfalen auszudehnen. Er fragt, wie der Verkehrsausschuß in die diesbezüglichen Entscheidungen einbezogen werden solle; denn offensichtlich handele es sich bei den in Betracht gezogenen Strecken nicht um solche mit besonders hoher Unfallhäufigkeit - dann nämlich wären sie schon entsprechenden Beschränkungen unterworfen worden -, sondern es gehe dabei mehr zum Beispiel um Fragen des Verkehrsflusses. Seiner Meinung nach wäre in diesen Fragen auch der Verkehrsausschuß gefordert.

Was die auf Seiten 122 ff. angesprochenen Gefahrguttransporte betreffe, so bedaure er, daß der seit Mai vorliegende Bericht der Landesregierung im Ausschuß bisher noch nicht in gebührendem Maße diskutiert worden sei. Nach seinen Informationen sitze die Bundesregierung die nordrhein-westfälische Bundesratsinitiative eher aus, als daß sie sie intensiv verfolge. Er bittet die Landesregierung um Stellungnahme, was seit 1985 aus dieser Bundesratsinitiative geworden sei, und fragt, wie das Thema im Ausschuß weiterhin verfolgt werden solle.

Die SPD begrüße es sehr, daß die Landesregierung ausweislich der Seiten 88 f. durch Beschleunigungsmaßnahmen das Stadtbahnnetz ausweiten und damit attraktiver gestalten wolle. Er möchte wissen, ob es bereits abschließende Überlegungen zum Fördersatz gebe, um dieses forcierte Vorgehen im Benehmen mit den Kommunen zu erreichen.

Zur Frage nach der weiteren Vorgehensweise des Ausschusses bezüglich der Gefahrguttransporte erinnert die stellvertretende Vorsitzende an die vom Ausschußvorsitzenden mit Datum vom 16. Oktober versandte Terminliste, in der für den 17. März 1988 eine gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuß für Umweltschutz und Raumordnung ausgewiesen und als Tagesordnung eine öffentliche Anhörung zu den Gefahrguttransporten angekündigt worden sei.

Für die F.D.P.-Fraktion verweist sie auf deren Antrag Drucksache 10/2443 auf "Rücknahme des Haushaltsentwurfs 1988", in dem dargelegt werde, daß dem Haushalt 1988 keinerlei Anzeichen für eine Kurskorrektur zu entnehmen seien. Der Entwurf sei deshalb nach Ansicht der F.D.P. ungeeignet, die richtigen Entscheidungen für die Zukunft des Landes zu treffen.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Dies gelte auch für den Haushalt des Verkehrsministers. Zu viele Investitionen würden in Bereichen getätigt, die auch in Zukunft defizitär wären und die die betroffenen Kommunen nach der derzeitigen Gesetzeslage in erhebliche Schwierigkeiten bringen könnten; zu wenig werde dagegen in Bereiche investiert, von denen die Lebenskraft der Wirtschaft abhängt. Auch in den Erläuterungen zum Haushalt gehe der Minister nicht ein einziges Mal auf den Gedanken ein, wie denn ein moderner Industriestaat ohne ein modernes Transportsystem, zu dem eben auch ein modernes Straßeninfrastruktursystem gehöre, existieren solle. Straßenbau werde von der Regierung fast ausschließlich unter den Gesichtspunkten der Verkehrsberuhigung, möglichst umweltverträglicher Ortsdurchfahrten oder Rückbau von Ortsdurchfahrten betrachtet; viel mehr werde zum Thema "Infrastruktur" und zum Thema "Wirtschaft im Lande Nordrhein-Westfalen" nicht gesagt.

Abg. Böse (SPD) habe die bei den Kommunen auch im Landesstraßenbau fehlenden Mittel beklagt und dafür die von der Bundesregierung beschlossene Steuerreform verantwortlich gemacht. Für das Desaster in der Landeskasse und den "Raubzug" bei den Gemeindefinanzen könne man aber nicht eine erst 1990 greifende Steuerreform des Bundes verantwortlich machen.

Auf Seite 69 des Einführungsberichts werde die "einseitig wirtschaftliche Betrachtung der EG-Verkehrspolitik" bedauert und angekündigt, daß, wo eine Anpassung des Landes an diese verfehlte Verkehrspolitik nicht unumgänglich sei, man "die Möglichkeiten des Landes zum Gegensteuern voll ausschöpfen" werde. Sie fragt, welche Möglichkeiten zum Gegensteuern die Landesregierung sehe und wie sie ausgeschöpft werden sollten.

Was die Rahmenvereinbarung mit der Bundesbahn betreffe, so stünden im Haushalt der Bundesbahn pro Jahr 400 Millionen DM zweckgebunden dafür zur Verfügung, in Ländern, die eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen hätten, Schienenstrecken zu modernisieren. Ihres Wissens teilten sich seit zwei Jahren vier Länder diese 400 Millionen DM auf, während Nordrhein-Westfalen bislang davon nichts bekommen habe. Mithin sei das Land an 800 Millionen DM nicht beteiligt.

Deshalb müsse der Ausschuß in Wahrnehmung seiner Sorgfaltspflicht die Landesregierung zumindest darauf hinweisen, daß man alles tun sollte, um Nordrhein-Westfalen an diesem für zehn Jahre garantierten Segen von insgesamt 4 Milliarden DM teilhaben zu lassen, statt es davon auszuschließen. Man dürfe es sich dabei nicht so einfach machen, es der Landesregierung zu überlassen, ob sie eine derartige Vereinbarung abschließe oder nicht, sondern müsse dann zumindest auch die sich daraus für das Land Nordrhein-Westfalen ergebenden Konsequenzen deutlich machen.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung12.11.1987
the-ro

Abg. Böse (SPD) stellt klar, was Meinung seiner Fraktion sei: Der Landesregierung liege eine überarbeitete Rahmenvereinbarung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn vor, die dem Ausschuß zur Kenntnis gegeben worden sei. Er habe den Wunsch der SPD-Fraktion vorgetragen, daß bis Mitte nächsten Jahres eine Entscheidung getroffen sein solle, ob die Rahmenvereinbarung abgeschlossen werde oder nicht. Die SPD-Fraktion sei sehr daran interessiert, daß der Ausschuß über alles, was in dem Zusammenhang geschehe, informiert werde und daß die von ihm vorgebrachten Forderungen nach Möglichkeit eingearbeitet würden.

Er sei sich jedoch nicht im klaren, ob dem Ausschuß das Recht zustehe, Einfluß auf die Landesregierung in der Form zu nehmen, daß er ihr vorschreibe, die Rahmenvereinbarung abzuschließen oder nicht abzuschließen. Die SPD-Fraktion trete aber unzweideutig dafür ein, daß das Land Nordrhein-Westfalen von den zur Verfügung stehenden Mitteln den ihm zustehenden Anteil erhalte.

Die stellvertretende Vorsitzende betont, daß, wenn das Land keine Rahmenvereinbarung abschließe, es nicht an den zur Verfügung stehenden Mitteln teilhaben könne - und dies könne nicht im Interesse des Landes liegen.

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) bedankt sich für die faire Feststellung von Abg. Dreyer (CDU) - die sich auch mit seiner Einschätzung decke -, daß es unter den demokratischen Parteien in der Verkehrspolitik eine Fülle von Übereinstimmungen im Grundsätzlichen gebe. Er habe Verständnis dafür, wenn für einzelne Projekte mehr Mittel gefordert würden; gewisse Dinge aber seien einfach nicht möglich, wenn man, wie jahrelang gefordert, die Kreditaufnahme durch das Land beschränken wolle.

In einem Punkt müsse er Abg. Dreyer (CDU) mit Entschiedenheit widersprechen, weil der Minister in vielen einzelnen Diskussionen, aber auch hier vor dem Ausschuß eindeutig klargestellt habe, daß der Bundesfernstraßenbedarfsplan für ihn Gesetz sei und daß sich die Landesregierung und die gesamte Verwaltung im Rahmen der Vorgaben gesetzestreu verhalten würden. Trotz unterschiedlicher Auffassungen, die es in zwei Fällen hinsichtlich der Aufnahme in den Bedarfsplan gegeben habe, werde man, nachdem das Gesetz geworden sei, ohne jeden Zweifel entsprechend den Vorgaben handeln.

Was die Ausführungen von Abg. Dreyer (CDU) und Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) zur EG-Verkehrspolitik betreffe, so habe er bei der Verkehrsministerkonferenz vor anderthalb Jahren mit seiner Auffassung leider allein gestanden. Wenn 1992 die Achslast von 10 Tonnen auf 11,5 Tonnen erhöht werde, so werde diese einzelne Maßnahme, die dem Land von der EG-Ebene her unter wirtschaftlichen Aspekten aufgezwungen werde, schlimme Folgen für die hiesigen Straßen haben. Dies sei mit der Aussage gemeint, daß man im politischen Rahmen gegensteuern wolle.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Beispielsweise sei auch die Verbreiterung der Kühlfahrzeuge im Gespräch. Man könne sich vorstellen, welche Probleme es mit sich bringe, wenn plötzlich relativ wenige Fahrzeuge breiter als alle anderen seien. Deshalb müsse man solche Entwicklungen, wie sie von der EG her unter wirtschaftlichen Aspekten ausgingen, gemeinsam sorgfältig im Blick behalten.

Der neue Entwurf der Rahmenvereinbarung mit der Deutschen Bundesbahn trage den Eingangsstempel vom 6. November; seit dem ersten Entwurf seien viele Monate vergangen, in denen der Entwurf bei der Bundesbahn überarbeitet worden sei. Selbstverständlich müsse die Landesregierung diesen Entwurf nun ausgiebig prüfen und ihre Gegenvorstellungen einbringen, wobei sie für Hinweise der Fraktionen dankbar wäre. Eine dieser Gegenvorstellungen werde höchstwahrscheinlich sein, daß die Landesregierung die Begrenzung auf 1995 nicht hinnehmen könne. Denn wenn die Bundesbahn jetzt erst ihren Entwurf vorlege, könne man nicht denselben Zeitrahmen wie etwa bei Schleswig-Holstein zugrunde legen, das die Rahmenvereinbarung schon vor zweieinhalb Jahren abgeschlossen habe.

(Um 14.45 Uhr übernimmt Abg. Kröhan (SPD) den Vorsitz.)

Eine Beratung der Rahmenvereinbarung im Landtag komme formalrechtlich nicht in Betracht, da es hierbei um reines Verwaltungshandeln gehe. Wenn der Ausschuß jedoch das Thema auf die Tagesordnung setze, dann sei die Landesregierung selbstverständlich zu einer Beratung bereit.

Was die von Abg. Wolf (SPD) angesprochenen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnabschnitten betreffe, so hielte er eine Beratung darüber aus alter Erfahrung für überzogen. Wenn dies jedoch gewünscht und auf die Tagesordnung gesetzt werde, dann werde die Landesregierung darüber berichten und gegebenenfalls auch Empfehlungen entgegennehmen, um möglicherweise noch die eine oder andere Maßnahme vor Ort zu prüfen.

Nach dem Unfall von Herborn habe in dem dafür eingerichteten Bund-Länder-Fachausschuß eine verstärkte Beratung über die Gefahrguttransporte stattgefunden. Erste Antworten der befragten Regierungspräsidenten gingen inzwischen ein, welche Strecken zur Verhütung von Unfällen bei Gefahrguttransporten gegebenenfalls gesperrt werden sollten.

Hinsichtlich der von Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) geäußerten Zweifel, ob die Landesregierung ein Gesamtkonzept über die Verkehrsinfrastruktur habe, erinnere er daran, daß die Landesregierung in den 70er Jahren jährlich einen Verkehrsbericht herausgegeben und dies erst aufgegeben habe, als man Schwierigkeiten bekommen habe, ihn hinreichend zeitnah zu erstatten. Es sei aber der Wille von Verkehrsminister Dr. Zöpel, dem Landtag wieder jährlich einen solchen Verkehrsbericht vorzulegen.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Wenn man aber einmal den Themenkatalog des Verkehrsausschusses addiere, dann wisse er nicht, wo noch ein Wunsch offenbleibe. Zu den Beratungsthemen gehöre der S-Bahn-Bedarfsplan, der Stadtbahnbedarfplan, die Bundesfernstraßenbedarfsplanung, das Landesstraßengesetz, das Rahmenkonzept Eisenbahnen, die Liste der GVFG-Maßnahmen. Nach seiner Auffassung habe die Landesregierung ein Gesamtkonzept hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur.

Bei keiner Bundestagsfraktion scheine ihm Bereitschaft zu bestehen, Flächenkonzessionen einzuführen. Wenn die Verkehrsgemeinschaften funktionierten, brauchte man die Flächenkonzessionen auch gar nicht mehr; denn Verkehrsgemeinschaften sollten ja durch Fahrplanabstimmungen verhindern, daß Parallelverkehre stattfänden. Je mehr es also vor Ort gelinge, solche Verkehrsgemeinschaften zu entwickeln, um so mehr werde die Frage der Flächenkonzessionen obsolet.

Zur Strecke Köln - Frankfurt sei ihm aus diesen Tagen der Satz des Vorstandsmitglieds der Deutschen Bundesbahn, Pällmann, in Erinnerung geblieben, daß die Übereinstimmung der Beteiligten und der Anlieger weiterreiche, als es bisher angenommen worden sei. Danach scheine man sich für das altbewährte Schienenkonzept - also nicht für die Magnetschwebebahn - entschieden zu haben.

Abg. Dreyer (CDU) erwidert, er habe gern vernommen, was der Staatssekretär soeben zur Gesetzestreue gesagt habe. Minister Zöpel habe Relativierungen vorgenommen und angedeutet, daß die Bundesfernstraßenbedarfsplanung nur einen Planungsauftrag darstelle; die entscheidenden Dinge kämen danach, und dabei habe er "den Fuß in der Tür": Bei von ihm gewünschten Straßen müsse es künftig ganz schnell gehen, bei Straßen, die er nicht wolle, werde er alle sich bietenden Möglichkeiten nutzen.

In Kapitel 11 500 Titel 526 30 des Haushaltsplanentwurfs seien dann 2 Millionen DM mit der Zweckbestimmung "Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen für Sonderplanungen des Landes im Straßen- und Brückenbau" ausgewiesen. Aus dem Erläuterungsband ergebe sich, daß es sich dabei um Untersuchungsaufträge handele, die vergeben werden sollten, "sofern sich bei bereits abgeschlossener Planung aus landespolitischer Sicht neu zu berücksichtigende Aspekte" ergäben. Es stelle sich die Frage, ob dies eine solche Möglichkeit darstelle, den Planungsauftrag des Bundesfernstraßengesetzes wohl zu akzeptieren, aber alle Mittel einzusetzen, um nachher doch daran vorbeizukommen.

Er sei dankbar, daß der Staatssekretär insofern jetzt eine Klarstellung vorgenommen und deutlich gemacht habe, daß die Landesregierung das akzeptiere, was im Bundesgesetz festgelegt sei.

Was den von Abg. Böse (SPD) angesprochenen Artikel in der "Westfalenpost" betreffe, so habe der Verkehrsausschuß in der Tat die Aufnahme von rund 50 Projekten in den Landesstraßenbedarfsplan beschlossen, die nach dem Regierungsentwurf gestrichen gewesen seien - was jeder auf seine Weise bewerten möge.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Mit seinem Widerspruch gegen die von Minister Zöpel gemachten Ausführungen zu den gestiegenen Sozialhilfeleistungen habe er noch einmal deutlich machen wollen, daß man die gestiegenen Sozialhilfeleistungen eben nicht als Grund für beim Land wegfallende Investitionen anführen dürfe; denn nicht das Land, sondern die Kommunen und die Landschaftsverbände hätten die Sozialhilfeleistungen zu tragen. Dieser Hinweis des Ministers könnte nur dann akzeptiert werden, wenn das Land die Zuweisungen an die Gemeinden nicht gekürzt, sondern gesteigert hätte; bekanntlich aber sei der Verbundsatz von 28,5 auf 23,5 % gesenkt worden.

Er habe auf den Brief von Finanzminister Posser hingewiesen, um daran zu erinnern, warum dem Land Nordrhein-Westfalen Gestaltungsspielräume verlorengegangen seien. Wenn hier der Anspruch des Landes auf Bundesmittel unterstrichen worden sei, so habe er ja doch keineswegs gesagt, daß das Land nicht angemessen an Bundesmitteln partizipieren müsse.

Er habe deutlich machen wollen, daß sich der Bund eben nicht aus der Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen zurückgezogen, sondern sowohl beim Bundesfernstraßenbau als auch bei der Bundesbahn aufgestockt habe. Erstmals mit dem Bundesverkehrswegeplan 1986 habe es eine Anteilsverschiebung gegeben: Die Finanzierung von Schieneninfrastruktur sei gegenüber den früheren Ansätzen deutlich gestiegen, während im Lande Nordrhein-Westfalen ein drastischer Rückgang bei den Straßenbauinvestitionen festzustellen sei.

Mit dem, was über die Zielsetzungen im Zusammenhang mit der Rahmenvereinbarung gesagt worden sei, sei er einverstanden. Nicht ganz zu Unrecht habe Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) geltend gemacht, daß das alles auch schneller hätte gehen können; denn der erste Entwurf habe im April 1986 vorgelegen, und es wäre sicher von Vorteil gewesen, wenn die diesbezüglichen Gespräche schon früher stattgefunden hätten.

Wenn man bedenke, daß die Bundesbahn im Lande Nordrhein-Westfalen eine Unterdeckung im Schienenpersonennahverkehr von 945 Millionen DM, davon allein im ländlichen Raum 400 Millionen DM, aufweise, dann müsse man die Notwendigkeit anerkennen, zu Vereinbarungen zu kommen.

Als seinerzeit der Vertragsentwurf vorgelegt worden sei, habe auch er gehofft, daß man schneller zu konkreten Verabredungen käme. Allerdings müsse man einräumen, daß auch heute noch die Frage offen sei - und dies empfinde er als unbefriedigend -, was denn geschehe, wenn sich bei den Untersuchungsstrecken herausstellen sollte, daß selbst Investitionen nicht zu den erwarteten Potentialen an Reisen führten. Es werde zwar auf Einzelvereinbarungen hingewiesen; in keinem Land aber gebe es bisher Erfahrungen damit, wie sie im einzelnen aussehen sollten.

Bei einem Besuch der verkehrspolitischen Sprecher der CDU-Landtagsfraktionen in Brüssel sei von EG-Seite der Vorwurf erhoben worden, daß unter dem Stichwort "keine Liberalisierung ohne Harmonisierung" alle Bundesländer und auch die Bundesregierung viel zu lange Zeit blockiert worden wären. Dies bedeute nämlich nicht - und dieser Hinweis sei ihm wichtig gewesen -, daß mit der Freizügigkeit alle Möglichkeiten, Marktregelungen vorzunehmen, beseitigt wären. Diesen Hinweis sollte man seines Erachtens auch einmal positiv aufgreifen, um über Marktregelungen nicht gewollte Auswirkungen vielleicht zu einem Teil verhindern zu können.

Der Presse habe er zu seiner Freude entnommen, daß die Verkehrsminister für eine grenzüberschreitende Stärkung des Schienenverkehrs eingetreten seien. Auch dabei gebe es Marktordnungen in den Ländern, die nicht der EG angehörten und die gewissermaßen den Zwang ausübten, hier zu Veränderungen zu kommen.

Staatssekretär Dr. Nehrling knüpft an die ersten Anmerkungen von Abg. Dreyer in seinem jetzigen Diskussionsbeitrag an. Seiner Erinnerung nach habe man sich schon in der letzten Ausschußsitzung kurz über die Frage unterhalten, was denn der Bedarfsplan eigentlich sei, welche Bindungswirkungen er habe.

Möglicherweise sei dem einen oder anderen bis jetzt nicht ganz klar geworden, daß nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts der Bedarfsplan nur einen Rahmen dafür setze, was man sich als Bedarf vorstelle; der Bedarfsplan besage hingegen nicht, daß die darin enthaltenen Strecken gebaut werden müßten. Die Notwendigkeit, ob eine Strecke tatsächlich realisiert werden könne, werde also nicht durch die Aufnahme in den Bedarfsplan bestimmt, sondern sie werde im Planfeststellungsverfahren erst noch überprüft. - Der Minister gehe von dieser Aussage des Bundesverwaltungsgerichts aus, und er bitte darum, dies in die weiteren Überlegungen einzubeziehen.

- - - - -

Nach dieser allgemeinen Aussprache berät der Ausschuß die den Verkehr betreffenden Titel des Einzelplans 11 unter Einbeziehung der Ergänzung des Haushaltsplanentwurfs Drucksache 10/2530, wobei im folgenden Diskussionsteil nur die Titel aufgeführt werden, zu denen das Wort ergriffen wird:

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

b) Kapitel 11 020 - Allgemeine Bewilligungen (soweit Verkehr)

(Siehe Beschlußteil dieses Protokolls.)

c) Kapitel 11 460 - Allgemeine Bewilligungen - Verkehr -

Abg. Dreyer (CDU) möchte wissen, warum der Ansatz bei Titel 685 15 - Zuschüsse für Maßnahmen zur Förderung des Straßenverkehrsgewerbes - entfalle.

Ministerialdirigent Hilker (MSWV) erläutert, der MSWV sei der Meinung, die auch der Verkehrsausschuß in früheren Jahren zum Ausdruck gebracht habe, daß diese Förderung nicht länger Aufgabe des Verkehrsministers sei. Man habe dem Wirtschaftsminister empfohlen, diese Förderung gegebenenfalls innerhalb seiner Mittelstandsförderung und der Beratungshilfen für verschiedene Gewerbezweige fortzuführen. - Der Ausschuß stimmt dieser Auffassung zu.

d) Kapitel 11 470 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs

In Beantwortung einer entsprechenden Frage von Abg. Dreyer (CDU) teilt MinDgt Hilker (MSWV) mit, im Zusammenhang mit Titel 331 10 - Zuweisungen für Investitionen vom Bund - seien dem Land aus dem Mittelausgleich in diesem Jahr bereits 52 Millionen DM als Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zugeflossen, die das Land auch habe gegenfinanzieren können. Einige Millionen Mark - und zwar insgesamt bis zu 60 Millionen DM - seien noch zu erwarten, die auch gegenfinanziert werden könnten. - Wesentlich fraglicher könne allerdings sein, was künftig überhaupt mit dem GVFG werde.

Die Frage von Abg. Dreyer (CDU) zu Titel 671 20 - Erstattungen zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs -, ob sich die als Begründung für die erhebliche Ansatzserhöhung angegebene Anpassung der Kostensätze aus dem Wibera-Gutachten ergeben habe, bejaht MinDgt Hilker (MSWV).

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) bezieht sich auf die Vorlage 10/1289 über die Erstattung von Fahrgeldausfällen nach den Vorschriften über die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im öffentlichen Personennahverkehr, wonach zum 1. Januar 1988 die Berechnungsgrundlage geändert werden sollte. Sie bittet hierzu um Berichterstattung der

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Landesregierung möglichst noch vor dem 1. Januar 1988. - Der Vorsitzende sagt zu, sich beim zuständigen Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales um eine entsprechende Auskunft zu bemühen.

Zu Titel 653 61 - Sonstige Zuweisungen an Gemeinden und Gemeindeverbände -, der ausweislich des Erläuterungsbandes auch den Ausgleich verbundbedingter Mindererlöse beinhalte, zitiert Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) aus dem Einführungsbericht des Ministers:

Die Landesregierung hält deshalb den Fortbestand des Verbundes, insbesondere die einheitliche Tarifgestaltung, für unverzichtbar.

Sie möchte wissen, ob dies bedeute, daß die verbundbedingten Mindererlöse zum Beispiel dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr auch nach Ablauf der Zehnjahresfrist erstattet werden sollten.

MinDgt Hilker (MSWV) bejaht diese Frage, macht aber darauf aufmerksam, daß die Höhe noch nicht feststehe; denn es sei nicht üblich und auch nicht möglich, Verträge mit konkreten Jahresraten über mehr als zehn Jahre abzuschließen.

In dem 1978 für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und auch in dem 1986 für den Raum Rhein-Sieg geschlossenen Vertrag stehe, daß für die dann folgenden Zeiträume eine Anschlußregelung gesucht werden solle, die zwar jetzt noch nicht quantifiziert sei; aber vom Prinzip her habe man die Aufforderung an die Regionen des Landes, Verbünde bzw. im ländlichen Raum Gemeinschaften zu gründen, mit der politischen Erklärung verbunden, daß das Land verbundbedingte Mindereinnahmen, also Mindereinnahmen aus Durchtarifizierung, übernehmen wolle. Die entsprechenden Vertragsverhandlungen sollten bis zum 31. Dezember 1989 geführt sein.

Dasselbe gelte für jede ländliche Verkehrsgemeinschaft, wobei - weil es dort bis auf das Münsterland keine langfristigen Verträge gebe - die Mindererlöse aus Durchtarifizierung jährlich bewilligt und auch ständig überprüft würden. Es könnte auch der Fall eintreten, daß sie abnähmen, wenn sich die Verkehrsmengen anders entwickelten; aber vom Prinzip her sollten sie auch für die Zukunft ausgebracht werden.

Abg. Dreyer (CDU) bittet um Auskunft, warum der Ansatz bei Titel 682 61 - Zuschüsse für laufende Zwecke an öffentliche Unternehmen - so erheblich zunehme, während doch wegen des verspäteten Anlaufens eigentlich gar keine zusätzlichen Erstattungspflichten anfallen dürften.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

MinDgt Hilker (MSWV) hält dem entgegen, daß die Ausgaben gerade deshalb im Jahre 1988 einen solchen Sprung nach oben machten, weil der Verkehrsverbund Rhein-Sieg seinen Verbundverkehr erst im September 1987 und nicht schon in früheren Jahren aufgenommen habe; 1988 werde also der Verbund Rhein-Sieg erstmals über ein ganzes Jahr durchgeführt. Im übrigen beinhalte der Ansatz auch kleinere Gemeinschaften, wie etwa Paderborn und Lippe. Da das Verbundmodell gerade erst noch ausgedehnt worden sei, schlage es in einigen Räumen erst 1988 in vollem Umfang durch.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) ist nach ihren Worten bisher davon ausgegangen, daß der Ausgleich verbundbedingter Mindererlöse aus Durchtarifizierungsmaßnahmen eine auf zehn Jahre befristete Anpassungshilfe darstelle, um den betroffenen Kommunen bzw. Verkehrsbetrieben Gelegenheit zu geben, sich darauf einzustellen, und nicht von heute auf morgen auf diese Einnahmen verzichten zu müssen.

Wenn sich das Land aber bereit erkläre, diese Kosten weiterhin zu tragen, dann stelle sich ihres Erachtens zum einen die Frage, warum Verkehrsverbünde überhaupt notwendig seien; denn dann könnte man von der Kostenseite her alles beim alten lassen.

Zum anderen stelle sich die Frage, welcher Anreiz beispielsweise für den Verbund Rhein-Sieg bestehen sollte, in Zukunft Kosteneinsparungen vorzunehmen, die mit Durchtarifizierungen oder durch Anpassungsmaßnahmen erreicht werden könnten, wenn man dort von vornherein wisse, daß man auch nach zehn Jahren noch gefördert werde.

MinDgt Hilker (MSWV) macht darauf aufmerksam, daß die Mindereinnahmen aus Durchtarifizierung (MD), die vom Land mit sehr begrenzten Beträgen ausgeglichen würden, im Grunde nichts mit den erheblich umfangreicheren "originären Defiziten" zu tun hätten. Mit diesen um ein Vielfaches höheren originären Defiziten hätten die Verbünde und Verkehrsgemeinschaften unabhängig von den relativ kleinen MD-Beträgen ein großes Feld vor sich, das sie mit Rationalisierungsmaßnahmen beackern könnten.

Die Verbünde und Gemeinschaften wären nicht zustande gekommen, wenn die Landesregierung nicht die MD-Zusage im Prinzip auf Dauer gegeben hätte. Allerdings müßten auch nach Auffassung der Landesregierung die späteren Verhandlungen einschränkend geführt und die Ausgleichsbeträge nicht wie mit dem Füllhorn über das Land gegossen werden, was nach der Finanzlage des Landes auch gar nicht möglich sei; dementsprechend laute der Vertrag, daß die neuen Fördersätze nach zehn Jahren auf der Grundlage des dann konsolidierten Verbundbetriebes ermittelt werden sollten.

Verbünde seien auch weiterhin notwendig, wenn dem Bürger die Wohltaten geboten werden sollten, die nun einmal Geld kosteten. Seiner Meinung nach sei das Land den örtlichen Gremien diese Zuschüsse als regionale

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Aufgabe schuldig. Davon unabhängig bleibe Rationalisierung ein ständiges Bemühen; denn die Defizite seien, wie schon erwähnt, viel größer als die MD-Beträge.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) erkundigt sich, ob beabsichtigt sei, die Titelgruppe 64 - Zuschüsse für Investitionen der Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs zur Förderung der Vorbereitung und Durchführung der Zusammenarbeit in Verkehrsverbünden und Verkehrsgemeinschaften - in der jetzigen Form aufrechtzuerhalten, wenn das GVFG so geändert werde, wie es zur Zeit den Anschein habe.

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) gibt zu bedenken, daß es diesmal so schwer wie selten sei abzuschätzen, was aus dem Gesetzentwurf, der gegenwärtig im Bundesrat beraten werde, endgültig herauskommen werde. Auch im Bundesrat selbst gebe es eine Fülle von sich teilweise widersprechenden Anträgen, so daß er beim besten Willen noch keine definitive Aussage machen könne.

Der Vorsitzende merkt an, daß, wenn sich die Vertragsgrundlage ändere, auch in den politischen Gremien über die Art der Fortführung dieses Titels für die kommenden Jahre beraten werden müsse. Er gehe davon aus, daß die Dinge für den Haushalt 1988 nicht mehr relevant würden - was allerdings nach Darstellung von Staatssekretär Dr. Nehrling auch noch nicht endgültig zu sagen ist.

Zu Titelgruppe 65 - Zuweisungen und Zuschüsse des Landes für bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs mit Massenverkehrsmitteln - bittet Abg. Dreyer (CDU) um eine Begründung für die Ansatzserhöhung bei den Titeln 883 65 und 891 65.

Dies habe seinen Grund darin, so erläutert MinDgt Hilker (MSWV), daß die Differenz von 60 Millionen DM, die jetzt wieder im Haushalt ausgewiesen würden, in das Gemeindefinanzierungsgesetz (GFG) einbezogen gewesen seien.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) weist darauf hin, daß dieser Titel auch die Beschleunigungsprogramme umfasse und daß die Verkehrsbetriebe geltend machten, sie würden keine Reparaturen an Gleiskörpern mehr vornehmen, wenn sie sie nicht gleichzeitig als Beschleunigungsmaßnahme bezuschußt bekämen. Diese Einstellung sei sicher nicht ganz unberechtigt; denn es stelle sich in der Tat die Frage, warum man erst Reparaturen vornehmen und anschließend Beschleunigungsmaßnahmen durchführen solle.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Sie möchte wissen, ob daran gedacht sei, die Verkehrsbetriebe auf der Grundlage einer streckenbezogenen Aufwands- und Ertragsrechnung an den Kosten, die bei Reparaturmaßnahmen ohnehin angefallen wären, zu beteiligen. Sie hielte eine solche Rechnung für sinnvoll, um die Kosten den einzelnen Strecken zuordnen und entscheiden zu können, ob ein Beschleunigungsprogramm in Betracht komme, das bezuschußt werden sollte, oder ob es sich nur um eine Reparaturmaßnahme handele.

MinDgt Hilker (MSWV) erwidert, damit werde unter anderem die Frage aufgeworfen, ob man einen Verkehrsbetrieb, für den sich allmählich die Reparaturnotwendigkeit eines Straßenbahnabschnittes andeute, zwingen solle, vorher noch zu reparieren. Schließlich sei es vernünftiger, zunächst einmal zu warten und das mit der Beschleunigungsmaßnahme in einem Zuge zu erledigen; denn dann spare die gesamte öffentliche Hand Geld, indem sie nicht einiges zweimal durchführe.

Die von Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) angesprochenen Fiktivrechnungen wären selbstverständlich möglich. Zwar gebe es eine ganze Menge Beschleunigungsmaßnahmen, die mit notwendigen Reparaturen nichts zu tun hätten; aber bei einem gewissen Teil möge dies der Fall sein. Dann sei es vernünftig, daß man die Arbeiten in einem Zuge erledige.

Das Beschleunigungsprogramm sei allerdings unter der Überschrift "Durchführung bis 1992" angeboten worden. Es handele sich um ein Crash-Programm, damit auch wirklich Druck in die vielfach entsetzlich langwierigen planerischen Vorbereitungen komme. Man habe die starke Befürchtung, daß man, wenn nun noch Fiktivrechnungen eingefügt würden, die Attraktivität dieses Förderprogramms zumindest in vielen Fällen entscheidend beeinträchtigen und einschränken würde.

Es gehe hierbei um eine schwierige und komplexe Thematik. Die Anlieger an den Straßen wollten nicht unbedingt die Ausdehnung des Gesamtkörpers, obwohl das für den ÖPNV geschähe. Der Individualverkehr müsse häufig beschränkt, manchmal müßten Bäume gefällt werden. Die Durchsetzung der Planfeststellung sei daher an manchen Stellen ganz außerordentlich schwierig. Zudem solle nicht nur die Straßenbahn beschleunigt, sondern auch der Arbeitsschritt in der Investition beschleunigt bis 1992 - allerdings mit Überhang bis 1995 - ergehen.

Deswegen habe man seines Wissens bisher keinen konkreten Fall so deutlich gehabt, daß man eine solche Rechnung der Gemeinde oder dem Verkehrsbetrieb habe zumuten wollen, und er bitte dafür um Verständnis.

Der Vorsitzende teilt an dieser Stelle mit, daß er beabsichtige, die abschließende Beratung des Ausbauplans ÖPNV in die Tagesordnung der Sitzung am 10. Dezember aufzunehmen. Er weist darauf hin, daß dem Minister zugesagt worden sei, die endgültige Beratung im

Verkehrsausschuß
35. Sitzung12.11.1987
the-ro

Verkehrsausschuß bis Ende dieses Jahres abgeschlossen zu haben, damit die Regierung wisse, welche Fördersätze bewilligt und welche Maßnahmen eingeleitet werden könnten. Er bittet die Fraktionen, entsprechend zu disponieren.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) kommt auf die Ausführungen von MinDgt Hilker (MSWV) zurück und äußert Verständnis dafür, daß man bisher eine solche Trennungsrechnung nicht durchgeführt habe. Dennoch sollte man darüber noch einmal nachdenken; denn das derzeitige Verfahren führe unter Umständen dazu, daß Verkehrsbetriebe Reparaturen zu Lasten anderer Verkehrsbetriebe durchführten, die möglicherweise Beschleunigungsmaßnahmen finanziert bekommen könnten, sie so aber nicht finanziert bekämen, weil halt auch hier die Mittel endlich seien.

MinDgt Hilker (MSWV) erwidert, bisher habe man keinen Antrag auf Bewilligung zugunsten einer Beschleunigungsmaßnahme ablehnen müssen. Das Problem, genügend Anreize zu bieten, sei schon groß genug. Es sehe auch nicht so aus, als ob man in Zukunft einen Antrag werde abschlägig bescheiden müssen, der wirklich eine Beschleunigungsmaßnahme enthalte. Insofern dürfte sich das Problem - zumindest in der von Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) zum Schluß spekulativ formulierten Zuspitzung - nicht stellen.

e) Kapitel 11 490 - Förderung der Schifffahrt

Abg. Böse (SPD) geht auf den um 5,5 Millionen DM gekürzten Ansatz bei Titel 881 10 - Zuweisungen an die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle - 23. Teilbetrag - ein.

Nach seinen Informationen solle das Schiffshebewerk Henrichenburg, das schubschiffgerecht ausgebaut werde, Mitte 1989 dem Verkehr übergeben werden. Anlässlich der Bereisung der westdeutschen Kanäle habe der Ausschuß gehört, daß dann auf der Strecke von Henrichenburg nach Dortmund kurzfristig Maßnahmen getroffen werden müßten, damit die Schubschiffe in - zumindest streckenweiser - Einbahnfahrt bis nach Dortmund gelangen könnten. In einem zweiten Schritt solle dann der Gesamtausbau erfolgen, damit ungehindert im Gegenverkehr gefahren werden könne.

Er habe jetzt erfahren, daß der Minimalausbau nicht termingerecht zur Eröffnung des Schiffshebewerks Henrichenburg durchgeführt werden könne, weil Landesmittel in Höhe von 2,5 Millionen DM fehlten und damit auch die bundesseitigen 5 Millionen DM nicht gezahlt zu werden brauchten. Demnach wäre aufgrund fehlender Haushaltsmittel des Landes nicht sichergestellt, daß mit der Inbetriebnahme von Henrichenburg auch die nach Dortmund weiterführende Strecke von Schubschiffen genutzt werden könnte.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Er hielte dies für einen "dicken Hund" und bitte daher um Aufklärung seitens der Landesregierung, ob diese Informationen zutreffen.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) fügt hinzu, die gleichen Informationen habe sie aus dem Bundesverkehrsministerium; dort rechne man nicht damit, daß der Dortmunder Hafen bei Fertigstellung der Schleuse von den großen Schubverbänden erreicht werden könne.

Genau dies bezeichnet Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) als den springenden Punkt einer schlimmen Entwicklung in den letzten Monaten. Seine Aussage stehe unter der Überschrift, daß Beamte aus dem Bundesverkehrsministerium das Land Nordrhein-Westfalen in dieser Frage wie nachgeordnete Vasallen behandelten.

Die im vorliegenden Etat ausgedruckte Kürzung um 5,5 Millionen DM sei - und er nehme von diesen Feststellungen die Spitze des Bundesverkehrsministeriums aus, weil sie möglicherweise gar nichts davon wisse - den zuständigen Beamten des Bundesverkehrsministeriums spätestens Anfang Juli mitgeteilt worden. Darauf sei erklärt worden, daß, wenn das Land seine Mittel kürze, der Bund seine Mittel auch anteilmäßig kürzen werde.

Diese Erklärung klinge zwar plausibel, müsse es aber nicht sein, weil das Land in den letzten anderthalb Jahrzehnten, die er überblicken könne, bereits mehrfach in Vorlage getreten sei, also in einem Etatjahr relativ mehr eingebracht habe, als es dem Bund möglich gewesen sei.

Andererseits sei es vorgekommen, daß der Bund in bestimmten Etatjahren etwas überproportionale Leistungen erbracht habe, weil aus irgendwelchen Gründen beim Land die Parität gemäß dem Vertrag nicht herzustellen gewesen sei und beispielsweise das Land Niedersachsen einst im Zusammenhang mit dem Mittellandkanal erheblich in Vorlage getreten sei. - Die sofortige Reaktion, anteilmäßig zu kürzen, wenn das Land Nordrhein-Westfalen in diesem Jahr weniger Mittel bereitstellen sollte, habe also schon zu einiger Verwunderung geführt.

Darüber hinaus sei beschlossen, ein neues Berechnungsverfahren zur Deckung der Bauleitungskosten anzuwenden. Er trage sich mit dem Gedanken, den Landesrechnungshof um eine Überprüfung zu bitten; denn das Land könne überhaupt nicht mehr kontrollieren, was ihm an Bauleitungskosten in Rechnung gestellt werde. Das Land habe, ohne einen tieferen Einblick zu haben, lediglich zu bezahlen. Durch eine neue Berechnungsart werde ausgerechnet die für 1988 bereitgestellte Finanzmasse auch noch gekürzt.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Nun seien die Mitarbeiter des Ministeriums in den Gesprächen auf der Basis des mit dem Bund abgestimmten Investitionsplanes für diese Wasserstraßen der Auffassung gewesen, daß man bei Einzelmaßnahmen durchaus so viel einsparen könne, um trotzdem die Verbindung Henrichenburg - Dortmund bis Mitte 1989 fertigstellen zu können, indem man im Januar 1988 mit den Baumaßnahmen, wie ursprünglich geplant, beginne.

In dem Bau- und Finanzierungsplan 1987 seien die für 1988 miteinander abgestimmten Beträge schon mit eingetragen gewesen. Die Mitarbeiter des MSWV seien der Meinung gewesen, daß man die für den Weser-Datteln-Kanal veranschlagten 34 Millionen DM durchaus reduzieren könne, um so die durch die Kürzung entstandene Lücke bei den für den Ausbau der Strecke Henrichenburg - Dortmund benötigten Mitteln auszugleichen. Diese Möglichkeit bis zum 14. Oktober im Ministerium als ohne Schwierigkeiten realisierbar angesehen worden.

Hinzu komme, daß im laufenden Jahr 1987 bei diesem Titel Reste entstünden. Der Finanzminister habe zugesagt, daß die Reste in Höhe von 2,5 Millionen DM aus 1987 auf 1988 übertragen werden könnten. Damit habe das Land nicht, wie es im Haushaltsplanentwurf haushaltstechnisch richtig stehe und auch so bleiben solle, 27,5 Millionen DM, sondern 30 Millionen DM zur Verfügung, die es dem Bundesverkehrsminister als Deckung für 1988 anbieten könne. Es gehe also um knapp 2,5 Millionen DM Landesanteil.

Danach sei etwas Merkwürdiges geschehen, das ihn zu seinen harschen Aussagen führe:

Er habe vorgestern einen Vermerk aus der Fachabteilung mit einem anhängenden Brief des Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West an den zuständigen Gruppenleiter des Ministeriums erhalten. In dem Brief werde ausgeführt, daß man alles noch einmal nachgerechnet habe und daß nur bei vollem Haushaltsansatz des Landes - also zuzüglich der 2,5 Millionen DM, insgesamt 32,5 Millionen DM - die Baumaßnahme Henrichenburg - Dortmund Anfang 1988 begonnen werden könne, was aber Voraussetzung für die Fertigstellung in 1989 sei.

Wegen der 2,5 Millionen DM Komplementärmittel des Landes, die an anderer Stelle eingespart werden könnten, solle es also nicht möglich sein, das Vorhaben, für das man jahrelang gemeinsam gekämpft habe, im Januar 1988 zu beginnen, damit mit der Fertigstellung des Schiffshebewerkes Henrichenburg auch die Strecke Henrichenburg - Dortmund unter Verkehr genommen werden könne.

In einem Anhang zu diesem Brief heiße es, daß bereits jetzt, also 1987, für die Maßnahme Weser-Datteln-Kanal, für die 1988 - mit dem Bund abgestimmt - 34,1 Millionen Ausgaben vorgesehen gewesen seien, bis Ende 1988 Aufträge für 40,33 Millionen DM vergeben worden seien. Er halte dieses Vorgehen für geradezu abenteuerlich und habe noch gestern einen Mitarbeiter mit einer Überprüfung beauftragt; denn damit lasse man die Landesregierung mit ihrer Vorstellung, Dortmund - Henrichenburg zu bauen, sozusagen "gegen die Wand laufen", indem

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

man darauf verweise, daß man beim Weser-Datteln-Kanal gar nicht mehr gemeinsam einsparen könne, weil alle Mittel bereits gebunden seien.

Was die zeitliche Abfolge betreffe, so sei die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Anfang Juli über die Kürzung informiert worden. Aus dem ihm, Nehrling, heute vorliegenden Vermerk ergebe sich, daß der größte Teil der 40,33 Millionen DM erst am 9. September - 14,1 Millionen DM - und am 10. September 1987 - 18,7 Millionen DM - vergeben worden sei. Er könne diesen Vorgang nur so beurteilen, daß in voller Kenntnis der vom Land mitgeteilten Kürzung zwei Monate danach Aufträge in Höhe von 32,8 Millionen DM vergeben worden seien, um "das Land auflaufen zu lassen".

Der Staatssekretär bestätigt abschließend die Mitteilung der Bundeswasserstraßenverwaltung, daß sie, wenn es bei der Kürzung von 2,5 Millionen DM im Landeshaushalt bleibe, sich nicht in der Lage sehe, für 1988 mit Fertigstellungstermin Mitte 1989 den Ausbau der Strecke Henrichenburg - Dortmund in Auftrag zu geben.

Abg. Böse (SPD) drückt seine große Überraschung über einen solchen Vorgang aus, der seines Erachtens Konsequenzen haben müsse. Auch der Bundesverkehrsminister als Chef der Behörde dürfe es nicht dulden, daß von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West noch im September zwei Aufträge über 32 Millionen DM vergeben worden seien, obwohl deutlich vorher signalisiert worden sei, daß Henrichenburg Priorität habe.

Die Landesregierung sollte auf den geeigneten Wegen gegenüber dem Bundesverkehrsminister klarstellen, daß ein solches Verfahren nicht erträglich sei. Seine Fraktion werde sich Gedanken darüber machen, wie auf diese schlimme Entwicklung politisch zu reagieren sei; dazu könne er sich heute noch nicht äußern.

Da der SPD - und wahrscheinlich allen Fraktionen gemeinsam - das Vorhaben sehr am Herzen liege, frage er die Landesregierung, wie man trotz der wohl nicht mehr abzuändernden Situation - denn die betreffenden Firmen hätten einen Anspruch auf Einhaltung der mit der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West abgeschlossenen Verträge - sicherstellen könne, daß der Ausbau der Strecke Henrichenburg - Dortmund bis Mitte 1989 fertiggestellt werde.

Abg. Dreyer (CDU) bittet wegen des auch aus Sicht seiner Fraktion bestehenden erheblichen Aufklärungsbedarfs um Zurückstellung dieses Titels. Die im Haushaltsplanentwurf gegebene Erläuterung - "weniger infolge paritätischer Anpassung der Ausgaben an die des Bundes" - führe allerdings in die Irre; denn was der Staatssekretär heute hierzu ausgeführt habe, belege das genaue Gegenteil: Es gehe nicht um die Anpassung der Landesmittel an Vorgaben des Bundes, sondern umgekehrt um eine Anpassung der Bundesmittel an die Kürzungen der Komplementärmittel des Landes.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Abg. Böse (SPD) besteht darauf, heute von der Landesregierung zu erfahren, was sie zu tun gedenke, um den Ausbau bis Mitte 1989 sicherzustellen. Dies sei man der Region schuldig. Schließlich habe man fast zehn Jahre lang gemeinsam für dieses Vorhaben gekämpft.

In Beantwortung einer entsprechenden Frage von Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) teilt Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) mit, daß ihm der zitierte Brief des Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West vorgestern vorgelegt worden sei; der Brief datiere vom 20. Oktober 1987.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) stellt erhebliche Diskrepanzen im Verlauf der Diskussion zu diesem Thema fest: Anlässlich der Kanalbereisung habe die Mehrheitsfraktion erklärt, sie werde dafür sorgen, daß die Komplementärmittel zur Verfügung gestellt würden, und gehe dabei davon aus, daß der Bund seine Finanzierungszusagen einhalte. 14 Tage später seien seitens der von dieser Mehrheitsfraktion getragenen Landesregierung Schreiben verschickt worden, daß dem doch nicht so sei.

Sie fragt, ob es andere Maßnahmen gebe, aus denen man Gelder herausnehmen könnte; denn angesichts der strukturpolitischen Bedeutung dieses Projektes hielte sie es - so bedauerlich das für andere Projekte auch sei - für vorrangig, den Dortmunder Hafen voll nutzen zu können.

Staatssekretär Dr. Nehrling (MSWV) schlägt vor - und bittet dafür um einvernehmliche Unterstützung -, dem Bundesverkehrsministerium mitzuteilen, daß das Land auf jeden Fall Wert auf eine so gestaltete Auftragsvergabe lege, daß die Fertigstellung dieses Streckenausbaus mit der Inbetriebnahme des Schiffshebewerks Henrichenburg zusammenfalle; der MSWV seinerseits werde alle Möglichkeiten prüfen, um - gegebenenfalls durch verzögerte Auftragsvergabe an anderer Stelle im Rahmen dieses Titels - die notwendigen Mittel freizubekommen.

Er wäre dankbar, wenn die Vertreter des Finanzministeriums und des Landesrechnungshofs anerkennen würden, daß die Entwicklung so nicht zu erwarten gewesen und auch in der Fortführung nicht zu übersehen sei. Der MSWV jedenfalls sei der Meinung, daß, wer mit bezahle, auch mitbestimmen können müsse.

Wenn der erste Vorschlag nicht zum Ziel führe, müßte versucht werden, dem Finanzminister zum Ausgleich eine Einsparung bei anderen Komplementärmitteln anzubieten; falls auch dies nicht möglich sein sollte, käme der Einsatz übriger Landesmittel in Betracht. Er sei sich der schmalen Gratwanderung am Rande des Haushaltsrechts bewußt, gebe aber zu bedenken, daß man eine solche Entwicklung wirklich nicht habe vorhersehen können.

Verkehrsausschuß
35. Sitzung

12.11.1987
the-ro

Abg. Dreyer (CDU) unterstreicht, daß zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Schiffshebewerks auch die Anschlußstrecke für entsprechende Einheiten nutzbar sein müsse; jede andere Planung hielte er für einen Schildbürgerstreich.

Der Vorsitzende stellt dies als die gemeinsame Zielsetzung des gesamten Ausschusses fest.

f) Kapitel 11 500 - Straßen- und Brückenbau

Abg. Dreyer (CDU) bittet an dieser Stelle um das Wort zu einer generellen Aussage: Er habe gerade die Pressemitteilung von Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) zu der Beschlußfassung des Ausschusses über den Landesstraßenbedarfsplan gelesen und weise in aller Deutlichkeit die Unverfrorenheit zurück, mit der Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) diese ihre Stellungnahme versehen habe.

Er habe kein Verständnis dafür, daß die Abgeordnete mit den Ausschußberatungen in einer derart polemischen Weise umgehe. Wenn sie behaupte, daß die CDU zu der Festschreibung bereit sei, "Tausende von Bauarbeitern in die Arbeitslosigkeit zu schicken und sich damit aus der Straßenbaupolitik des Landes zu verabschieden", dann könne er dazu nur sagen, daß er an ihrem Verstand zweifle und nicht wisse, welcher Veranstaltung sie beigewohnt habe.

Zu Titel 526 30 - Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen für Sonderplanungen des Landes im Straßen- und Brückenbau - bittet Abg. Mayer (Düsseldorf) (SPD) um Erläuterung des neu ausgebrachten Haushaltsansatzes.

Ministerialdirigent Ley (MSWV) führt aus, dieser Ansatz in Höhe von 2 Millionen DM sei erstmals ausgebracht worden, weil man im abgelaufenen Jahr festgestellt habe, daß eine Reihe von Untersuchungen durchgeführt werden müßten, die zum Teil im ökologischen Bereich lägen und die nicht etwa, wie Abg. Dreyer (CDU) geargwöhnt habe, verhindern sollten, daß Straßen gebaut würden. Vielmehr sollten in Begleitung vorhandener Straßen, an denen die Planungen abgeschlossen seien, Untersuchungen angestellt werden.

So seien beispielsweise an der A 2 im Bereich Dortmund im Rahmen von Planfeststellungsverfahren Forderungen nach der Untersuchung der NO_x-Belastung neben den Autobahnen erhoben worden. Jede der beiden vorgesehenen Untersuchungen - wobei die zweite erst in ein paar Jahren stattfinden solle - koste 500 000 DM.