

**Verkehrsausschuß**

**Protokoll**

52. Sitzung (nicht öffentlich)

3. November 1994

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 14.30 Uhr

Vorsitzender: Abgeordneter Jaax (SPD)

Stenographin: Zinner

**Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

Seite

- 1 Bestimmung von Ausbaumaßnahmen des Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen, die gemäß § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz durch den Bund zu finanzieren sind**

Vorlage 11/3353

Ohne Diskussion stimmt der Ausschuß dem Beschlußvorschlag der Fraktion der SPD (Anlage) einstimmig zu.

Auf Wunsch der Abgeordneten Thomann-Stahl (F.D.P.) sichert Minister Kniola dem Ausschuß zu, ihm den Beschluß der nächsten und gegebenenfalls der übernächsten Verkehrsministerkonferenz zukommen zu lassen.

**2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1995 (Haushaltsgesetz 1995)**

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 11/7500

Vorlagen 11/3215, 11/3239

1

Der Ausschuß behandelt den Haushaltsplan im zweiten Durchgang.

**Nächste Sitzung:** 24. November 1994

\* \* \*

### Aus der Diskussion

**Vor Eintritt in die Tagesordnung** gedenkt der Ausschuß des verstorbenen Abgeordneten Dreyer.

#### **2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1995 (Haushaltsgesetz 1995)**

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 11/7500

Vorlagen 11/3215, 11/3239

**Abgeordneter Wächter (CDU)** bittet den Minister um Stellungnahme zu der angekündigten Ergänzungsvorlage zum Haushaltsplan.

**Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola** teilt mit, die Ergänzungsvorlage sei Gegenstand der nächsten Kabinettsitzung. Nach seiner Kenntnis sei der Einzelplan 15 nicht betroffen.

#### **Kapitel 15 470**

**Abgeordneter Wächter (CDU)** erkundigt sich zu Titel 671 20 - Erstattungen zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs - nach der Berechnungsgrundlage und der Höhe des Betrages, der nach der alten Berechnung anzusetzen gewesen wäre.

**Minister Kniola** antwortet, im Haushaltsjahr 1995 falle der um 15 Millionen DM gekürzte Betrag an. Der Betrag werde jeweils mit einem Jahr Verzögerung kassenwirksam. Nach der alten Berechnung hätten 15 Millionen DM mehr angesetzt werden müssen. Berechnungsgrundlage sei die Entscheidung des Jahres 1994. Da für den Berechnungszeitraum ab 1. Januar 1995 neue Kostensätze errechnet würden, müßten sich die Zahlen im Haushaltsjahr 1996 zwangsläufig ändern. Die neue Kostensatzverordnung liege noch nicht vor.

**Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)** führt aus, nach Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes müßten die Komplementärmittel des Landes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs aus bestimmten Töpfen genommen werden, was sich auf die einzelnen Förderbereiche des ÖPNV im Land auswirken werde. Im Bundesprogramm 1994 bis 1998 seien die einzelnen ÖPNV-Vorhaben des Landes aufgeführt, im Erläuterungsband habe sie in einigen Fällen Abweichungen in der Höhe der Finanzierung festgestellt. Sie sehe das Problem, daß das Land ab 1996 die Finanzierung dieser Maßnahmen trotz erheblich zurückgehender GVFG-Mittel sicherstellen müsse, und bitte deshalb um den Finanzplan für diese Projekte, insbesondere um eine Aufstellung über die Herkunft der Mittel. In der mittelfristigen Finanzplanung habe sie dazu keine Auskunft erhalten.

Seite 40 der mittelfristigen Finanzplanung sei zu entnehmen, daß ab 1997 der Plafond um 3 Milliarden DM auf 3,28 Milliarden DM zurückfalle, die Regionalisierungsmittel ab 1997 gleichzeitig jährlich um 3 Milliarden DM erhöht würden. Durch den auf der gleichen Seite genannten Förderkatalog würden die Fördermöglichkeiten nach dem GVFG unberührt bleiben. - Sie bitte zu erfahren, ob die Fördermöglichkeiten nach der Art oder nach der Höhe unberührt blieben.

Zur Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen gehe aus Seite 36 der Vorlage 11/3239 hervor, daß die Förderung ab 1996 nach Maßgabe des Regionalisierungsgesetzes umgestellt werden solle und daß sich das Land an den damit einhergehenden finanziellen Lasten angemessen beteiligen und vor allem die Bundesmittel unverkürzt an die Aufgabenträger weiterleiten werde; die Fördersystematik solle an die bundesgesetzlichen Vorgaben unter Wahrung der investiven Ausrichtung angepaßt werden. - Sie schließe daraus, daß die im GVFG fehlenden Mittel aus dem Regionalisierungsgesetz genommen würden, und frage, ob dies für bestimmte Vorhaben geplant sei und, wenn ja, in welcher Höhe.

**Minister Kniola** erwidert Frau Thomann-Stahl, dem Ausschuß liege seit zwei Wochen der Ausbauplan für Stadtbahnen und Straßenbahnen vor (Vorlage 11/3317). Darin würden ihre Fragen umfassend beantwortet.

**Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)** bittet sodann um Antwort auf die Frage, ob alle Fördertatbestände 1996 unberührt blieben.

**Minister Kniola** antwortet, im Ausbauplan sei im einzelnen dargestellt, in welchen Städten und Gemeinden sich aufgrund neuer Überlegungen Veränderungen ergäben.

**Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)** möchte wissen, ob die bisher relativ unproblematisch geförderten kleineren Vorhaben wie P+R-Anlagen und Omnibusbahnhöfe weiterhin gefördert würden.

**Minister Kniola** bejaht dies und fügt hinzu, für Beschleunigungsmaßnahmen, P+R-Anlagen, ZOB oder ÖPNV-Spuren werde in dem Programm nur eine Globalaussage gemacht. Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Summe würden diese selbstverständlich gefördert. Grundvoraussetzung dafür sei, daß die Finanzportionen des Regionalisierungsgesetzes auch verabschiedet würden. Der dramatische Rückgang der Mittel im GVFG werde nämlich nur abgedeckt werden können, wenn der im Regionalisierungsgesetz vorgesehene Betrag für Investitionen zur Verfügung stehe. Eine andere Entscheidung des Gesetzgebers hätte zur Folge, daß der Ausbauplan entsprechend korrigiert werden müßte.

**Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)** erkundigt sich, ob unproblematisch auch im Fall Köln gefördert werde.

**Minister Kniola** stellt klar, zum einen sei der Finanzrahmen insgesamt nicht unbegrenzt, zum anderen bereite meist nicht die Finanzierung, sondern die Planung Probleme. Er sei deshalb gerade was P+R-Anlagen betreffe sehr gelassen. In Köln gehe es um den Zuschuß pro Parkplatz. Die Summen dafür stünden fest, die Gemeinden hätten sich danach auszurichten.

Auf Fragen des **Abgeordneten Wächter (CDU)** zu den Titeln 657 61 und 887 61 erklärt **Leitender Ministerialrat Herz (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr)**, die Kürzung um 6 270 000 DM in Titel 657 61 sei Folge der auslaufenden vierjährigen Befristung im Zusammenhang mit der Einführungshilfe für das Ticket 2000.

Der Förderbetrag für den VRR in Höhe von 119 Millionen DM setze sich laut Grundvertrag aus zwei Komponenten zusammen: Das Ganze sei als Infrastrukturhilfe definiert, ein Teil davon sei eine Übergangshilfe, die darauf angerechnet worden sei. Mit der Übergangshilfe solle der Status quo unter den Unternehmen nach der Umstellung der alten Verbundförderung auf die Infrastrukturförderung ausgeglichen werden. Sie werde jährlich mit 5 % abgebaut und wachse der Infrastrukturhilfe zu. Es handle sich somit um eine VRR-interne Verschiebung.

**Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)** kommt auf den Ausbauplan für Stadtbahnen und Straßenbahnen zurück und bittet unter Verweis auf Seite 99 des Erläuterungsbandes um Auskunft, wo die Komplementärfinanzierung für die Maßnahme Westfalahalle ab 1996 und für Maßnahmen, die zwischen 1994 und 1996 begonnen würden wie der People mover und der Anschluß an die Universität Bielefeld zu finden sei und aus welchen Töpfen sie genommen werde. Sie bittet des weiteren um eine Vorlage, in der die Höhe und die Herkunft der zuwendungsfähigen Kosten des Bundes und des Landes nach Jahren aufgeschlüsselt würden. Dies sei dem Bund möglich gewesen, es müsse auch für das Land möglich sein.

**Minister Kniola** entgegnet, dem Land sei dies nicht möglich, weil die Beratung über das dafür die Grundlage bildende Gesetz noch nicht einmal begonnen habe. Er gehe bei den Finanzdispositionen davon aus, daß jährlich 400 Millionen DM aus dem Regionalisierungsgesetz für Investitionen zur Verfügung stünden. Im übrigen bleibe es bei der Komplementärfinanzierung des GVFG.

**Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)** sagt, sie gehe davon aus, daß die im Bundesprogramm aufgeführten Zahlen aus dem Verkehrsministerium des Landes stammten. Deshalb müsse es eine komplementäre Rechnung des Landes geben. Der Minister müsse Auskunft darüber geben können, woher er bei einem Verhältnis 60 : 40 in jedem der nächsten Jahre 320 Millionen DM und für die Folgejahre ab 1998 100 Millionen DM nehme. Darüber erbitte sie eine Aufstellung.

**Minister Kniola** antwortet, die eingeplanten Mittel seien im Gesetzentwurf aufgeführt. Mit detaillierten Fortschreibungen bis nach 1996 habe er sich noch nicht befaßt. Dies sei auch nicht sinnvoll, weil er das Gesetzgebungsverfahren und damit die Entscheidung über die Aufteilung der Regionalisierungsmittel abwarten müsse.

**Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.)** betont, wenn der Bund die Fortschreibung habe vornehmen können, müsse die Gegenfortschreibung des Landes vorliegen.

**Minister Kniola** erklärt, das Bundesprogramm enthalte nur die GVFG-Maßnahmen des Bundes, die 20 % der gesamten Maßnahmen des Landes ausmachten. Sie würden mit den Komplementärmitteln des GVFG finanziert. Zu den übrigen 80 % gehörten die von Frau Thomann-Stahl genannten Vorhaben wie People mover und Anbindung der Universität Bielefeld. Über deren Finanzierung und die Zeitachse der Finanzierung könne erst entschieden werden, wenn das Regionalisierungsgesetz verabschiedet sei. Viele dieser Maßnahmen seien nur beabsichtigt. Bei den bereits

begonnenen Maßnahmen handle es sich um die Großvorhaben des Bundesprogramms, die unstrittig aus den GVFG-Komplementärmitteln bedient würden. Aufgrund des Anteils von 20 % reiche der dafür vom Land vorgesehene Betrag auch aus.

Auf die Frage der **Abgeordneten Thomann-Stahl (F.D.P.)**, wann der Minister den Finanzplan für die einzelnen Maßnahmen aufzustellen gedenke, antwortet **Minister Kniola**, wenn das Regionalisierungsgesetz verabschiedet sei.

### Kapitel 15 490

**Abgeordneter Harbich (CDU)** schickt voraus, er wisse zwar, daß für die Wasserstraßen der Bund zuständig sei; im Hinblick darauf, daß der Ausschuß aber gemeinsam das Ziel verfolge, den Güterverkehr möglichst auch auf die Wasserstraße zu verlagern, und die Probleme der Binnenschifffahrt während seiner Kanalbereinigung kennengelernt habe, spreche er sich dafür aus, mit dem Minister in einen Meinungsaustausch darüber einzutreten, wie im Haushalt Hilfe gegeben werden könnte. Seiner Fraktion sei daran gelegen, möglichst ein gemeinsames Zeichen zu setzen, auch um den Betroffenen zu zeigen, daß sie nicht vergessen würden.

**Minister Kniola** befürwortet dieses Anliegen und äußert, der Bund habe auch mit Nordrhein-Westfalen Verwaltungsvereinbarungen geschlossen. Das Problem seien im laufenden Jahr nicht die Investitionen in die Wasserwege. Hierfür stehe sogar etwas mehr Geld zur Verfügung, als abgeflossen sei. Die Probleme seien auf die EG-Harmonisierung, das Tour-de-Role-System und die Aufhebung der Kabotage zurückzuführen und zwischen Bundesregierung und EG-Kommission zu regeln.

Er erklärt sich bereit, dem Ausschuß in der nächsten Sitzung umfassend Bericht über die Haltung der Bundesregierung, die Einschätzung der Verlagerungspotentiale und die vom Land zu ergreifenden Maßnahmen zu erstatten.

### Kapitel 15 500

**Abgeordneter Wächter (CDU)** bittet darzulegen, welche Maßnahmen von der Kürzung in Titel 883 13 - Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans - betroffen seien.

**Minister Kniola** erklärt, die Landschaftsverbände hätten ihm kürzlich mitgeteilt, daß die planrechtlichen Voraussetzungen für die Verausgabung des gesamten zur Verfügung stehenden Betrages vermutlich nicht geschaffen werden könnten. Im laufenden Haushaltsjahr seien hier Reste entstanden, weil die Planfeststellungsverfahren sehr lange dauerten. Er halte deshalb 180 Millionen DM für 1995 für sachgerecht; dieser Betrag entspreche aller Voraussicht nach der Summe, die verbaut werden könne.

Die 1995 zu realisierenden Maßnahmen würden in einer Anlage zum Haushaltsplan erfaßt. Die entsprechende Liste werde dem Ausschuß zugeleitet.

**Abgeordneter Langen (CDU)** fragt, ob durch die Kürzung in Titel 653 20 - Unterhaltung und Instandsetzung der Landesstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände - von 13,7 Millionen DM die Verkehrssicherheit gefährdet werde und welche Arbeiten zurückgestellt werden müßten.

**Minister Kniola** verneint die erste Frage Herrn Langens.

Über die zurückzustellenden Arbeiten werde man sich mit den Landschaftsverbänden im Detail abstimmen. Vor Abschluß der Haushaltsberatungen werde in dieser Hinsicht selbstverständlich nichts unternommen. - Er verhehle nicht, daß ihm diese Kürzung außerordentlich schwer gefallen sei, denn sie gehe im wesentlichen auf die finanzielle Situation zurück, sachlich sei sie nicht zu vertreten.

**Abgeordneter Hunger (SPD)** schließt aus den Ausführungen des Ministers, daß alle begonnenen Maßnahmen des Landesstraßenbauplans 1995 termingerecht ausgeführt werden könnten, so daß die Landschaftsverbände keinen Anlaß hätten, durch "Baupausen" Verzögerungen herbeizuführen. Vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe seien entsprechende Presseberichte zu lesen gewesen.

**Minister Kniola** betont, erstens könnten 1995 alle im Bau befindlichen Maßnahmen des Landesstraßenbauplans ausgeführt werden, wenn die planrechtlichen Voraussetzungen erfüllt würden. Zweitens könnten 1995 22 neue Maßnahmen begonnen werden. Drittens würden sich 1995 die Gewichte vom Landschaftsverband Rheinland zum Landschaftsverband Westfalen-Lippe etwas verschieben, da in Westfalen-Lippe die planrechtlichen Voraussetzungen eher vorhanden sein würden.

Er führe die Irritationen im Bereich der Landschaftsverbände auf den Erlaß der allgemeinen Haushaltssperre und die Verpflichtung, aus dem Verkehrshaushalt die

globale Minderausgabe von 98 Millionen DM zu erwirtschaften, zurück. Zunächst sei im Ministerium auch daran gedacht gewesen, über die 180 Millionen DM hinaus Beträge einzusparen; dies sei dem Ausschuß bei der Beratung über den Nachtragshaushalt erläutert worden. Nun könne aber gesagt werden, daß für 1994 und nach seinem Kenntnisstand auch für 1995 alle Mittel zur Verfügung stünden.

**Vorsitzender Jaax** merkt an, die Landschaftsverbände hätten dem Ausschuß durch ihr Signal der "relativen Zufriedenheit" die Anhörung zu den Mittelkürzungen im Straßenbau erspart.

**Abgeordneter Wächter (CDU)** erkundigt sich, wie die Lippe-Randstraße in das Ausbauprogramm Eingang finde und welche Maßnahme deshalb zurückstehen müsse.

**Minister Kniola** versichert, dem Ausschuß die Anlage zum Haushaltsplan mit den im Landesstraßenausbauplan 1995 vorgesehenen Maßnahmen innerhalb von zehn Tagen zukommen zu lassen.

**Abgeordneter Langen (CDU)** äußert sein Unverständnis über die Kürzung von fast 3,5 Millionen DM beim Radwegebau - Titel 883 17.

**Minister Kniola** begründet die Kürzung mit den im vergangenen Jahr entstandenen und im laufenden Jahr wieder zu erwartenden Resten von über 12 Millionen DM. Trotz der Kürzung könnten alle von den Städten gesicherten Maßnahmen 1995 durchgeführt werden.

Beim Radwegebau sei zu bedenken, daß förmliche Planungen nötig würden, sobald ein Grundstückseigentümer mit dem Bau nicht einverstanden sei. Diese Planungen seien für Radwege ebenso zeitaufwendig wie für große Maßnahmen. Bedauerlicherweise sei die Diskrepanz zwischen der Zahl der Bewerber für die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte und der Zahl der bewilligungsreifen Planungen sehr groß.

Auf die Frage des **Abgeordneten Langen (CDU)**, ob nicht die Fördertatbestände überprüft werden sollten, erwidert **Abgeordneter Jaax (SPD)** - Vorsitzender der Auswahlkommission fahrradfreundliche Städte -, er könne aus seiner Erfahrung berichten, daß sich viele Räte für den Bau von kommunalen Radwegen aus-

sprächen, die meisten Projekte aber spätestens scheiterten, wenn den Grundstücksbesitzern klar werde, daß sie dadurch der Parkplätze vor ihrem Haus verlustig gingen. Vor zwei Wochen habe sich die Kommission in Siegen umgesehen und feststellen müssen, daß der Radwegebau entlang der Sieg vorbildlich sei, daß es sich dabei aber um reine Freizeitradwege handle. Wenn hingegen die Knackpunkte in den Innenstädten angepackt werden sollten, komme es nicht selten zu mehreren Abspaltungen innerhalb der großen Fraktionen.

**Abgeordneter Wächter (CDU)** fragt, ob die Situation bei den parallel zu Landesstraßen zu bauenden Radwegen ähnlich sei. Er habe in der Region von Engpässen gehört.

**Minister Kniola** merkt zur Frage Herrn Langens an, zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft habe er sich entschlossen, einen Teilbetrag der Gesamtsumme für ungewöhnliche Maßnahmen freizugeben und zu gestatten, daß im Hinblick auf Maßnahmen, die normalerweise nicht unter die Förderbestimmungen fielen, experimentiert werde. Wenn das Tor aber zu weit geöffnet werde, befürchte er, daß am Ende anstelle von kommunalen Radwegen nur Striche auf der Straße gezogen würden, daß selbst diese vom Land bezahlt würden und die so gekennzeichneten "Radwege" auch noch zugeparkt würden.

Herrn Wächter erwidert er, wie er bei zahlreichen Besuchen vor Ort festgestellt habe, begännen die eigentlichen Probleme außerhalb der Ortsdurchfahrten an Landes-, Bundes- oder Kreisstraßen. Dies liege an der fehlenden Prioritätensetzung der Landschaftsverbände zugunsten der Radwege bei Baumaßnahmen bis 5 Millionen DM Gesamtkosten. Er kritisiere dies nicht, denn vermutlich wäre das anders, wenn ihnen mehr Geld zur Verfügung stünde. Aber auch eine Erhöhung des Titels müßte nicht automatisch dem Radwegebau zugute kommen, sondern je nach den Wünschen und Problemlagen der Städte und Gemeinden würden daraus etwa Kurvenbegradigungen, Kreisverkehre oder Ortsdurchfahrten finanziert.

**Abgeordneter Jaax (SPD)** fügt hinzu, in den Straßenbauämtern bestünden in diesen Fragen unterschiedliche Auffassungen. Der gleiche Wunsch einer Stadt, der von einem Straßenbauamt positiv aufgenommen worden sei, könne bei einem anderen auf rigorose Ablehnung stoßen. Der Leiter des rheinischen Straßenbauamtes in Euskirchen propagiere etwa den Kreisverkehr, den er vor zehn Jahren noch strikt abgelehnt habe.

**Minister Kniola** äußert, mit Erstaunen müsse er immer wieder feststellen, wie wenig bekannt sei, daß die Bauamtskommissionen Organe der Landschaftsverbände seien. Er bitte diejenigen Abgeordneten, die Mitglied einer solchen Kommission seien, ihren sachlichen Einfluß geltend zu machen und den Leitern der Bauämter zu verdeutlichen, daß die Kommission die Entscheidungen treffe.

gez. Jaax  
Vorsitzender

**Anlage**

18.11.1994 / 21.11.1995

215



Sitzung des Verkehrsausschusses am 3. November 1994

**Beschlußvorschlag zu TOP "Bestimmung von Ausbaumaßnahmen des Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen, die gemäß § 8 Absatz 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz durch den Bund zu finanzieren sind"**

1. Gemäß § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz sind 20 % der Investitionsmittel (nach § 8 Abs. 1) für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahn des Bundes zu verwenden, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Diese Maßnahmen sollen mit dem jeweiligen Bundesland abgestimmt werden.

Der Bundesminister für Verkehr und die Deutsche Bundesbahn-AG haben diesen Gesetzestext auf der letzten Verkehrsministerkonferenz (7./8. Juni 1994) dahingehend interpretiert, daß diese 20 % für den SPNV praktisch damit abgegolten und abgerechnet seien, daß aus Maßnahmen von Neu- und Ausbaustrecken für den Fernverkehr Entlastungseffekte in entsprechendem Umfang resultieren, die dem SPNV zugute kommen. Dieser Auffassung und den entsprechenden Schlußfolgerungen für die Ausfüllung des Schienenwegeausbaugesetzes hat die Verkehrsministerkonferenz am 7./8. Juni 1994 einhellig widersprochen.

2. Der Verkehrsausschuß hält die Gesetzeslage für eindeutig und schließt sich der Auffassung der Landesregierung an, die auch in dem Beschluß der Verkehrsministerkonferenz vom 7./8. Juni 1994 zum Ausdruck kommt und im Gegensatz zur geäußerten Auffassung des Bundesministers für Verkehr und der Deutschen Bundesbahn-AG steht. Dabei erinnert der Verkehrsausschuß daran, daß die Regelung des § 8 Abs. 2 Schienenwegeausbaugesetz eine wesentliche Voraussetzung für das Zustandekommen der Bahnstrukturreform war.
3. Der Verkehrsausschuß unterstützt die Absicht der Landesregierung, in der nächsten Verkehrsministerkonferenz vom Bundesminister für Verkehr eine Aufstockung der für den Ausbau des Schienenverkehrs benötigten Finanzmittel zu verlangen und gemäß der eindeutigen Gesetzeslage und der entsprechenden Forderung der Verkehrsministerkonferenz 20 % des gesamten Investitionsvolumens für Infrastrukturmaßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs zur Verfügung zu stellen. Dabei soll der 20%ige Anteil für den Nahverkehr nicht an die

in den Ländern laut Bedarfsplan für die Bundesschienenwege noch zu bauenden Fernverkehrsprojekte gekoppelt, sondern nach Länderquoten verteilt werden. Dadurch wird allen Ländern die notwendige Klarheit über die zur Verfügung stehenden Mittel verschafft; ferner werden Länder wie Nordrhein-Westfalen, auf deren Gebiet nur noch wenige Fernverkehrsstrecken des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für Schienenwege vorgesehen sind, nicht benachteiligt.