



Verkehrsausschuß

4. Sitzung (nicht öffentlich)

14. Dezember 1995

Flughafen Münster/Osnabrück

48268 Greven

11.30 Uhr bis 12.50 Uhr und

14.25 Uhr bis 14.50 Uhr

Vorsitzender: Manfred Hemmer (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

- | | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Entwicklung, aktuelle Situation und Ausbauplanungen am Flughafen
Münster/Osnabrück | 1 |
|----------|---|----------|

Geschäftsführer Schniedermann und kaufmännischer Leiter Winkler von der Flughafen Münster/Osnabrück GmbH erstatten Bericht.

Daran schließt sich eine Diskussion mit StS Westermann an.

Seite

2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1996 (Haushaltsgesetz 1996)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/400

Einzelplan 08 - Bereich Verkehr

Vorlagen 12/239, 12/240, 12/260

10

StS Westermann führt in den Einzelplan 08 ein.

Der Ausschuß kommt überein, die Aussprache in der Sitzung am 18. Januar 1996 durchzuführen.

Die Personaltitel des Einzelplans 08 - Bereich Verkehr - werden ohne Diskussion an den Unterausschuß "Personal" des Haushalts- und Finanzausschusses überwiesen.

3 Vorläufige Verwaltungsvorschriften zu § 11 Regionalisierungsgesetz NW

Vorlage 12/267

Beschlußvorschlag der Fraktion der SPD (Anlage 2)

12

Nach kurzer Diskussion wird zu Vorlage 12/267 bei Enthaltung der Fraktion der CDU das Benehmen hergestellt.

Dem Beschlußvorschlag der Fraktion der SPD wird mit der Maßgabe, daß in der vierten Zeile des ersten Absatzes nach dem Wort "Ausdruck" das Wort "kommt" eingefügt wird, bei Enthaltung der Fraktion der CDU zugestimmt.

Nächste Sitzung: 18. Januar 1996

* * *

die Ansiedlung weiterer Airlines ermöglicht, was auch eine Erweiterung des Gebäudes nach sich ziehe.

Er bedanke sich für die bisherige kräftige Unterstützung des Ausschusses und bitte, über die angesprochenen Aspekte nachzudenken. Derzeit brauche der Flughafen kein Geld, aber man werde wiederkommen.

(Unterbrechung von 12.50 bis 14.25 Uhr)

Vor Eintritt in Tagesordnungspunkt 2 gibt **Vorsitzender Manfred Hemmer** bekannt, daß Herr Weber vor kurzem seinen 60. Geburtstag gefeiert habe und Herr Dr. vom Rath Leiter der Abteilung Straßenbau im Ministerium geworden sei.

2 **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1996 (Haushaltsgesetz 1996)**

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/400

Einzelplan 08 - Bereich Verkehr

Vorlagen 12/239, 12/240, 12/260

Staatssekretär Westermann schickt voraus, der Verkehrshaushalt 1996 des Landes stehe wie der des Bundes unter dem Diktat knapper Kassen und knapper öffentlicher Finanzen. Aufgrund erheblicher Kraftanstrengung sei es dennoch gelungen, mit rund 2,35 Milliarden DM das Niveau von 1995 in den Haushaltsansätzen im wesentlichen zu halten; die Regionalisierungsmittel des Bundes in Höhe von 1,34 Milliarden DM seien hier außer Betracht gelassen. Das bedeute aber, daß 1996 nur dringend notwendige Maßnahmen realisiert werden könnten.

Der Bereich Stadtverkehr ressortiere beim Stadtentwicklungsministerium und fehle deshalb beim Vergleich des Gesamtvolumens.

Die reinen Verkehrsausgaben - ohne Personal und Regionalisierungsmittel - machten 47 % des Einzelplans 08 mit insgesamt 6,34 Milliarden DM aus. Die Regionalisierungsmittel eingerechnet betrage der Prozentsatz 58.

Die Verkehrspolitik des Landes lasse sich nicht ausschließlich an den Haushaltsansätzen ablesen und auch nicht messen. Beispielsweise seien die Investitionen für Schienenwege und Bundesfernstraßen nicht im Landeshaushalt enthalten, das Land wirke bei den entsprechenden verkehrspolitischen Fragen aber mit. Ferner lasse sich die Art der Aufgabenerledigung als Planungs- und Genehmigungsbehörde kaum in Geld messen.

Als Grundsätze habe Minister Clement bei der Vorstellung der Vorhaben in der neuen Legislaturperiode genannt: die Sicherstellung der Mobilität für die Menschen und Güter im Land, die Entlastung des Individualverkehrs durch die Stärkung des ÖPNV, die Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Straße auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff, die Erhaltung einer funktionsfähigen Straßeninfrastruktur und Verbesserungen im Straßenbereich, die Erarbeitung moderner technisch vernetzter Lösungen für eine umweltverträgliche Fortentwicklung und eine stärkere Integration aller Verkehrssysteme, die Stärkung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. - Insofern sei auch der Verkehrshaushalt 1996 im wesentlichen von Kontinuität geprägt.

Darüber hinaus fänden einige Akzentverschiebungen statt. Der wichtigste Brocken seien hier die Ausgaben für die Eisenbahn und den ÖPNV. Dafür seien in den Haushalt 1996 3,21 Milliarden DM, die Regionalisierungsmittel ausgenommen, eingestellt worden, was einem leichten Plus von 33 Millionen DM entspreche. Für den weiteren Ausbau der nordrhein-westfälischen Wasserwege würden 56,58 Millionen DM zur Verfügung gestellt - ein Plus von 14,5 Millionen DM; hier handle es sich um eine Gemeinschaftsfinanzierung mit dem Bund. Für die Luftfahrt seien rund 22 Millionen DM - minus 2,8 Millionen DM -, für den Straßen- und Brückenbau insgesamt 585,6 Millionen DM - minus 10,123 Millionen DM - eingestellt. Die neue Politik spiegle sich in den Proportionen des Haushalts wider.

Im Hinblick auf die neuen Akzente bei Eisenbahn und ÖPNV gebe es strukturelle Veränderungen in den Haushaltsansätzen weil die Mittel des Bundes im Rahmen der Regionalisierung hinzugekommen seien, inhaltliche Änderungen seien damit aber nicht verbunden. Im übrigen ähnelten die Strukturen und Proportionen denen des Vorjahres.

An Einzelpositionen seien für den Ausschuß zum einen die gemeinwirtschaftlichen Leistungen nach § 45 a PBefG interessant. Hier sei eine kontinuierliche Aufwärtsentwicklung bei den Ausgaben zu verzeichnen gewesen. 1995 sei eine Anpassung vorgenommen worden, indem die Zahl der Gültigkeitstage von Zeitkarten verringert worden sei. Diese Veränderung wirke sich im Haushaltsansatz 1996 kostenmindernd aus.

Zweitens werde die in Aussicht genommene Kostensatzanpassung dazu führen, daß das Ausgleichsvolumen von 440 Millionen DM auch 1996 reiche. Über die bei KPMG in Auftrag gegebene gutachterliche Untersuchung der Kostensätze werde im Ausschuß gesondert berichtet.

Die Investitionszuschüsse für öffentliche nichtbundeseigene Eisenbahnen seien von 7,8 Millionen auf 11,7 Millionen DM aufgestockt worden.

Die Mittel für die Verlustabdeckung im Schienenpersonennahverkehr in Höhe von 1,15 Milliarden DM seien in Kapitel 08 081, Titelgruppe 71, etatisiert. Es handle sich dabei um einen durchlaufenden Posten.

Was die Komplementärfinanzierung der Binnenschifffahrt betreffe, so finanziere man hier wichtige Infrastruktur. Es sei zu überlegen, wie diesem Verkehrsträger auf mittlere Sicht über die Infrastrukturförderung hinaus geholfen werden könne, damit er intensiver genutzt werde. Die Binnenschifffahrt unternehme gegenwärtig große Anstrengungen, um auf sich selbst als umweltfreundliches und kostengünstiges Verkehrsmittel aufmerksam zu machen.

Der Ansatz für die Bundesfernstraßenplanung sei überrollt worden. Wie 1995 würden den Landschaftsverbänden 155,7 Millionen DM für die Planung und Bauaufsicht über die

Bundesfernstraßen zur Verfügung gestellt. Da sich Planungsprozesse nicht an kurzfristigen Schwankungen orientierten, sich oft über 15 und 20 Jahren hinzögen und komplizierter würden, halte die Landesregierung es für notwendig, daß trotz der deutlichen Reduzierung der Bundesmittel für die Bundesfernstraßen weiter auf Vorrat geplant werde. Der Bundesverkehrsminister habe die Perspektive ausgegeben, daß es nach dem Jahr 2000 wieder aufwärts gehe, dann würden die Planungen gebraucht.

Für den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen sei in Kapitel 08 084 ein neuer Titel mit 20 Millionen DM geschaffen worden. Im Gegenzug sei der Ansatz für den Landesstraßenneubau von 180 Millionen auf 150 Millionen DM zurückgeführt worden.

Der Ansatz für den Titel Unterhaltung der Landesstraßen sei mit 139,32 Millionen DM ebenfalls überrollt worden. Auch die Erhaltungsinvestitionen für Landesstraßen seien mit 54,9 Millionen DM wie im Vorjahr dotiert worden. Diese Summen seien sehr knapp; Mitte der 80er Jahre hätten doppelt so hohe Ansätze ausgewiesen werden können. Bei den Mitteln für den Um- und Ausbau von Landesstraßen unter 5 Millionen DM sehe es ähnlich knapp aus. Auch hier sei der Haushaltsansatz - 50,96 Millionen DM - überrollt worden. Dieser Betrag sei im Vergleich zu Mitte der 80er Jahre ebenfalls fast die Hälfte.

Betreffend die ADV-Ausstattung für die Regionalen Verkehrsleitzentralen - Kapitel 08 084, Titelgruppe 60 - seien mittlerweile auf fast allen wichtigen Autobahnen in Nordrhein-Westfalen die Voraussetzungen für den Aufbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen geschaffen worden. Der ausgewiesene Betrag diene der Auswertung der Informationen für die Steuerung des Verkehrs.

An in Auftrag zu gebende Gutachten seien zu erwähnen eines zur Entwicklung des integralen Nahverkehrs und eines zur Entwicklung eines regionalen Güterverkehrskonzeptes. Für das erste seien 1,2 Millionen DM Barmittel und 800 000 DM Verpflichtungsermächtigungen, für das zweite 800 000 DM Barmittel und 1,2 Millionen DM Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen.

3 Vorläufige Verwaltungsvorschriften zu § 11 Regionalisierungsgesetz NW

Vorlage 12/267

Beschlußvorschlag der Fraktion der SPD (Anlage 2)

Staatssekretär Westermann merkt an, das Ministerium habe dem Ausschuß den Entwurf der Verwaltungsvorschriften vorgestellt. Nun habe sich aber gezeigt, daß die Anhörung der Verbände und die anschließende Auswertung nicht so rechtzeitig abgeschlossen werden könnten, daß die Verwaltungsvorschriften zum 1. Januar 1996 in Kraft treten könnten. Da die Finanzierungsvorschriften aber bis zu diesem Zeitpunkt erlassen werden müßten, gehe es heute darum, das Benehmen dazu mit dem Verkehrsausschuß herzustellen. Es handle sich um eine vorläufige Regelung, damit die Finanzierung 1996 abgewickelt werden könne.

VERSCHLECHTERUNG DER POLITISCHEN
RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DIE LUFTFAHRT

Unter der Überschrift "Privatisierung" und "Marktwirtschaft":
Rückzug des Bundes und einiger Länder aus der
Infrastrukturverantwortung für den Luftverkehr

Zu allen Zeiten bestand ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur. Dieses wurde in den letzten Jahrzehnten ergänzt durch eine überwiegend erfolgreiche Regionalpolitik. Die Stabilität der Regionen und des dortigen innovationsfreudigen Mittelstandes hat wesentlich zur bisherigen Stabilität des Wirtschaftsstandortes Deutschland beigetragen. Während der Bund und die Länder sich nach wie vor zu Ihrer Infrastrukturverantwortung im Bereich Straßenverkehr, Eisenbahn und Schifffahrt bekennen, wird der Luftverkehr ausschließlich dem freien Spiel der Kräfte überlassen, bzw. dem Engagement der Länder und Kommunen.

Gefahr: Der Bund und einige Länder ziehen sich im Gegensatz zu allen anderen europäischen Ländern auf eine rein ordnungspolitische und genehmigungsrechtliche Position zurück. (Beispiel: Bundesverkehrswegeplan, in dem Luftverkehr nur als Vernetzungsproblem zu anderen Verkehrsträgern enthalten ist, die auch noch vom Luftverkehr zu finanzieren ist.) Der Ausbau der Flughäfen ist in Frage gestellt.

Ziel: Rückkehr zu einer aktiven, offensiven Infrastrukturpolitik im Luftverkehr, um die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Luftverkehrs zu erhalten und um die schwierigen Umstrukturierungsprozesse der deutschen Wirtschaft zu unterstützen.

Luftverkehrsdämpfende Politik der neuen Koalition in NRW

Bewertung für FMO zwiespältig:

- einerseits - Al Anbindung gestrichen,
Investitionshilfen gestrichen
- andererseits - Ausbaustop abgewendet,
Gutachterverfahren eingeleitet,
lt. Koalitionspapier sind bei
Verlängerung S/L Bahn Umweltgesichts-
punkte umfassend zu berücksichtigen

Ziel: möglichst viel vom NRW-Luftverkehrskonzept retten.

Unter der Überschrift "Mehr Wettbewerb" wird derzeit der Wettbewerb abgeschafft

Die europäisch inszenierte Deregulierung im Luftverkehr zwingt ohnehin ertragsschwache Carrier zu ruinösen Preiswettbewerb.
Beispiel: LH, Deutsche BA + Eurowings.

Gefahr: Weitere Marktaustritte trotz steigender Luftverkehrsnachfrage
- Konzentrationstendenz- "Quasi" - Monopolisten betreiben Preisdiktat und Beschränkung auf Rennstrecken - Regionen werden abgehängt.

Ziel: Stabilisierung des Regionalluftverkehrs als wichtiges Instrument der Wirtschafts- und Regionalpolitik.
Verhinderung von Oligopolbildungen mit Verdrängungswettbewerb.
Verhinderung von Dumpingangeboten bei den Luftverkehrstarifen.

Gebührenpolitik erdrosselt den Regionalluftverkehr

Staatliche Gebühren - z.B. Sicherheits- u. An-/Abfluggebühr explodieren.
Regionalfluggesellschaften werden überproportional belastet. Erzwungene Angleichung der In- und Auslandslandegebühren belastet LH und Regionalflugverkehr zugunsten ausländischer Carrier.

Gefahr: Erträge schmelzen ab - Gebührenlast und Kostendruck nimmt weiter zu
- Regionalluftverkehr läßt sich nicht trotz voller Maschinen und zunehmender Subvention durch die Regionen nicht mehr rentabel darstellen.
(Beispiel: mit Steuermitteln entwickelte DO 328)

Ziel: Gerechtere Berechnung der staatlichen Gebühren für kleinere Flugzeuge durchsetzen.

Mineralölsteuer für gewerbl. Luftverkehr wettbewerbsverzerrend

- gegenüber Ausland
 - gegenüber anderen Verkehrsträgern.
- Der Luftverkehr trägt seine Wegekosten im Gegensatz zu allen anderen Verkehrssystemen immer selbst.

Ziel: Mineralölsteuer verhindern, solange kein Gleichklang mit Ausland und solange andere Verkehrssysteme ihre Wegekosten nur teilweise finanzieren.

-3-

Marktöffnung für Airport - Bodenabfertigungsdienste schränkt Wettbewerb ein

Die europäische Kommission will den Flughäfen "Wettbewerb" auf dem Vorfeld verordnen. Der Wettbewerb findet zwischen den Flughäfen statt.

Gefahr: Wirtschaftliche Destabilisierung der Flughäfen durch die erzwungene Ausgliederung von Betriebsteilen (Bodenverkehrsdienste). Im Gegensatz zu den neutralen Flughäfen erschweren private Abfertiger im Sinne der "Altkunden" neuen Airlines den Marktzutritt (Beispiel USA). Wettbewerb unter den Carriern wird so eingeschränkt. Eigenfinanzierung der Infrastrukturen in Frage gestellt.

Ziel: Beibehaltung der deutschen Organisationsform der Flughäfen als privatrechtlich organisierte aber öffentlich steuerbare Infrastruktureinrichtungen, die sich aufgrund ihrer unternehmerischen Tätigkeit auf Eigen-gelände im wesentlichen selbst finanzieren.

Abschaffung von Konzessionsgebühren destabilisiert das Flughafensystem

Bei der EU-Kommission und auch auf anderen Ebenen werden Konzessionsgebühren in Frage gestellt. Diese sind ein Entgelt für Zurverfügungstellung von Infrastruktur auf eigenem Gelände und eröffnet erst die wirtschaftliche Betätigung weiterer Unternehmen.

Gefahr: Flughafengesellschaften verkommen in Grundstücksverwaltungsgesellschaften, die auf Dauer vom Staat alimentiert werden müssen. Gewinne werden privatisiert, Verluste oder nicht gewinnbringende Infrastruktur werden sozialisiert.

Ziel: Wirtschaftliche Eigenständigkeit der Flughafenunternehmen erhalten.

Ökologie und Ökonomie im Einklang

Luftverkehrsemissionen angesichts eines Anteils von 1-2 % irrelevant. Emissionsreduzierung bei den Hauptverursachern (überwiegend privat) notwendig.

Ziel: Auswirkung des Fliegens wissenschaftlich untersuchen, ggfs. Flughöhen reduzieren.

Undifferenzierte "Kurzstrecken" - Diskussion

Öffentliche, undifferenzierte Diskussion über die Einstellung des Luftverkehrs unter 600 km berücksichtigt weder das mangelhafte Angebot an Bodenverkehrsalternativen noch das Erfordernis von Tagesrandverbindungen. Ausbau Bahn tangiert Luftverkehr nur marginal.

Gefahr: Diskussion destabilisiert Regionalluftverkehr. Bei 600 km - Limit ist die Disaggregation deutscher und europäischer Netzwirkungen abzusehen - Europäische Großairports werden das deutsche Kurzstreckenpotential absaugen.

Ziel: Diskussion auf den wirklichen Wettbewerb IV : OV (Schiene + Luft) lenken.

Der Verkehrsausschuß des Landtags NRW

stellt gemäß § 10 Abs. 4 des Regionalisierungsgesetzes NW das Benehmen zu den vorläufigen Verwaltungsvorschriften zu § 11 RegGesNW her, bittet jedoch die Landesregierung, die Anlage 3 (Zuwendungsbescheid), Abschnitt II. (Nebenbestimmungen), in Zif. 4 dahingehend zu ergänzen, daß zum Ausdruck, daß die Zuwendung der Betriebskostenzuschüsse, die hier bewilligt werden, grundsätzlich aus den Mitteln nach § 8 Abs. 1 des Bundesregionalisierungsgesetzes erfolgt.

Wenn und soweit nach einer evtl. Änderung des RegGesNW die Zuwendung für die Dürener Kreisbahn ausnahmsweise aus den Mitteln gemäß § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes erfolgt, kann dies im Bewilligungsbescheid als Ausnahme gekennzeichnet werden.

Ausserdem weist der Verkehrsausschuß auf folgendes hin:

Zur Zeit befindet sich der Vorschlag der Landesregierung zur Änderung des § 11 Absätze 2 und (neu) 3 RegGesNW in der Beratung im Landtag NRW.

Die Entscheidung über die Gesetzesänderungen kann Auswirkungen auf den Inhalt der Verwaltungsvorschriften haben, insbesondere was den Inhalt der Ziffer 3.3 und deren Unterziffern angeht.

Der Verkehrsausschuß behält sich insofern Änderungs-/Ergänzungsvorschläge gegenüber diesen vorläufigen vor Erlaß der endgültigen Verwaltungsvorschriften vor.