



Verkehrsausschuß

5. Sitzung (nicht öffentlich)

18. Januar 1996

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 15.00 Uhr

Vorsitzender: Manfred Hemmer (SPD)

Stenographin: Zinner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

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

1

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/400

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport

Vorlagen 12/281, 12/289

Ministerin Brusis führt in den Einzelplan 15 - Bereich Stadtverkehr - ein.

Der Ausschuß kommt überein, die Aussprache in der Sitzung am 7. Februar 1996 durchzuführen.

Die Personaltitel des Einzelplans 15 - Bereich Stadtverkehr - werden ohne Diskussion an den Unterausschuß "Personal" des Haushalts- und Finanzausschusses überwiesen.

Seite

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

3

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/400

Einzelplan 08 - Bereich Verkehr

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

Aussprache über die Einführung der Landesregierung zum Einzelplan 08 - Bereich Verkehr - und Einzelberatung.

Die Änderungsanträge zum Haushalt werden in der Sitzung am 29. Februar 1996 behandelt.

3 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NW)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/422

Der Ausschuß beschließt, auf Antrag der Fraktion der CDU zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung am 18. April 1996 eine Anhörung durchzuführen. Der Kreis der Anzuhörenden wird in der nächsten Sprecherrunde festgelegt.

- kein Diskussionsprotokoll -

Seite

4 Verschiedenes

12

Der Ausschuß beschließt, auf Antrag der Fraktion der GRÜNEN eine Anhörung zum Thema Nachtflugregelung auf dem Flughafen Köln/Bonn durchzuführen. Der Termin und der Kreis der Anzuhörenden werden von den Sprechern der Fraktionen festgelegt.

Nächste Sitzung: 7. Februar 1996, 10 Uhr

* * *

Aus der Diskussion

Vorsitzender Manfred Hemmer eröffnet die Sitzung und wünscht allen ein gutes neues Jahr.

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

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 12/400

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport

Vorlagen 12/281, 12/289

Ministerin für Stadtentwicklung, Kultur und Sport Ise Brusis trägt vor, die Landesregierung werde ihre bisherige bewährte Stadtverkehrspolitik im wesentlichen fortführen, aber auch einige neue Akzente setzen.

Die zentralen Ziele in der Stadtverkehrspolitik seien: Umweltverträglichkeit, Sicherung der Lebensbedürfnisse der Menschen, Sicherung der Erreichbarkeit der Städte und Gemeinden, der Mobilität innerhalb der Städte und der wirtschaftlichen Funktionen der Städte.

449 Millionen DM stünden 1996 für die Weiterentwicklung einer zukunftsgerechten, dauerhaften und umweltverträglichen Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung. 380 Millionen DM davon seien Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, 69 Millionen DM Komplementärmittel des Landes.

Die Strukturen der in der Vergangenheit aufgelegten Förderprogramme des Gemeindefinanzierungsgesetzes und des Landesprogramms zur Förderung des kommunalen Radwegebbaus würden beibehalten. Voraussichtlich 110 Millionen DM flössen in das Aktionsprogramm zur Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, 115 Millionen DM in das Aktionsprogramm zur Förderung des kommunalen Rad- und Fußgängerverkehrs. 210 Millionen DM seien für den kommunalen Straßenbau vorgesehen, mit 3,5 Millionen DM würden Maßnahmen zur Lärmsanierung an kommunalen Straßen gefördert.

Ein neuer Akzent werde mit der Initiative "vitale Stadt" gesetzt. Gemeinsam mit Handwerk, Handel, Gewerbe und Dienstleistungsunternehmen und mit Unterstützung neuer Technologien und weiterer Ansatzpunkte werde versucht, die Mobilität umweltgerecht zu gestalten und damit die Stadtzentren und die Stadtteile wettbewerbsfähig zu halten. Ein erster wichtiger Baustein dazu sei das NRW-Konzept "Stadtlogistik". Es sei vorgesehen, bis zum Jahr 2000 insgesamt 50 Millionen DM aus Stadterneuerungsmitteln für die intelligentere Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs zu investieren und die Umsetzung beispielhafter Formen der Lösung von Aufgaben der Stadtlogistik in ausgewählten Modellstädten in Zusammenarbeit

mit privater Wirtschaft und öffentlicher Hand zu fördern. Der Ausschuß werde über dieses Konzept in einer seiner nächsten Sitzungen im Detail informiert.

Mit einem Volumen von ca. 50 Millionen DM jährlich würden mittelfristig die Telematikanwendungen beschleunigt. Nordrhein-Westfalen werde damit seiner Vorreiterrolle bei der Einführung eines verkehrsträgerübergreifenden Verkehrssystemmanagements gerecht. Die 50 Millionen DM würden von MSKS und MWMTV zu gleichen Teilen aufgebracht, der MSKS-Anteil aus Mitteln des Gemeindefinanzierungsgesetzes.

Die Fördermaßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und aus Stadterneuerungsmitteln würden stärker verzahnt, um die Effektivität beim Einsatz dieser Mittel zu erhöhen.

In einer Kombination von Mitteln aus dem kommunalen Straßenbau, den auf den ÖPNV bezogenen Mitteln des GVFG, den Mitteln der Arbeitsförderung und der Stadterneuerung würden Übergangspunkte vom Fahrrad auf den ÖPNV oder auf die Bahn modellhaft vorangetrieben. Vor allem im Umfeld von Bahnhöfen würden zusätzlich zu den bereits geförderten Abstellanlagen Einrichtungen angeboten wie Fahrradservice und Fahrradhandel, Mobilitätszentralen, Kioske und Carpools. Die Förderung werde für verschiedene Träger offen sein; zum Beispiel sollten Beschäftigungsgesellschaften und Fahrradhändler einbezogen werden. Bei der Errichtung der Fahrradstationen gelte es, verkehrspolitische und beschäftigungspolitische Ziele miteinander zu verbinden.

Durch die Förderung von Mobilitätsberatung und Mobilitätszentralen müßten Umsteigepotentiale ausgeschöpft werden - vom individuellen Autoverkehr auf den ÖPNV, denn Unkenntnis über bestehende Alternativen, über Fahrpläne und die Kosten der Benutzung des ÖPNV einerseits, des Autos andererseits behindere die Ausnutzung dieser Potentiale.

Mit der zielstrebigem Aktivierung von Baulandpotential an bestehenden und geplanten Haltepunkten der Schiene und mit der Förderung von Umsetzungsstrategien für autoarme und autolose Wohnquartiere werde darüber hinaus der Ansatz verfolgt, Autoverkehr soweit wie möglich gar nicht erst entstehen zu lassen. Zur gleichen Strategie der Verkehrsverminderung und -vermeidung gehöre die Zuordnung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen bei der Planung von Neubaugebieten.

Die künftige Entwicklung der Städte und Gemeinden des Landes hänge untrennbar mit Entscheidungen über verkehrspolitische Strategien zusammen. Nordrhein-Westfalen sei dabei, eine Vorreiterrolle in der Bundesrepublik zu übernehmen, und zwar wo es darauf ankomme, strategische Systeme aufzubauen, um konkrete Fortschritte im Stadtverkehr zu erreichen, wo Nutzungsmischung eine Stadt der kurzen Wege und lebendige Vielfalt in den Städten und Stadtteilen realisiere und wo an praktischen Beispielen integrierte Stadtentwicklungspolitik demonstriert werden könne, wo Stadtverkehrspolitik, Standort-, Beschäftigungs- und Strukturpolitik in einem Projekt verknüpft würden.

Eine am Leitbild des ökologischen Stadtverkehrs und der ökologischen Stadtentwicklung orientierte Politik brauche den breiten Konsens aller Beteiligten, einen intensiven Dialog über generelle Strategien und einzelne Maßnahmen. Die Gemeinschaftsinitiative "vitale Stadt" sei ein Beispiel für die Kooperationsbereitschaft und -fähigkeit der Landesregierung. Sie hoffe auf eine gute Zusammenarbeit nicht nur mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie

der Wirtschaft und den Kommunen des Landes, sondern auch mit dem Verkehrsausschuß, um die aufgezeigten Ziele einer zukunftsgerechten Stadtverkehrspolitik zu erfüllen.

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

Günter Langen (CDU) fragt den Minister, ob zutreffend sei, daß die Landesregierung einen Ergänzungshaushalt vorzulegen plane.

Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr Wolfgang Clement bestätigt dies und fügt hinzu, die vorgesehenen Änderungen betreffen den Verkehrshaushalt aber nur marginal und hätten auf die heutige Beratung keine Auswirkungen.

Günter Langen (CDU) legt zur Einführungsrede dar, der Zahlenvergleich belege, daß der Verkehrshaushalt von Jahr zu Jahr heruntergefahren worden sei. 1990 hätten für den Landesstraßenbau insgesamt 791 Millionen DM zur Verfügung gestanden, 1996 seien es nur noch 585,6 Millionen DM. Für den ÖPNV seien 350 Millionen DM, für Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG 440 Millionen DM und für die Flughäfen 22 Millionen DM eingestellt, zusammen 1,397 Milliarden DM. Für reine Investitionen könnten somit - die Ausgleichsleistungen abgezogen - 950 Millionen DM ausgegeben werden. An Bundesmitteln gebe es 1,34 Milliarden DM für die Regionalisierung, 837 Millionen DM für das GVFG und 56 Millionen DM für die Schifffahrt.

Die folgenden Zahlen seien Beispiel dafür, daß rot-grüne Politik zur Investitionsblockade im Land führe: Die Mittel für Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen seien schon im Haushalt 1995 von knapp 60 Millionen DM auf knapp 55 Millionen DM gekürzt worden, 52 % der Mittel für die Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht bei Maßnahmen an Bundesfernstraßen fielen allein für Personalausgaben an, und der größte Brocken, die Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans würden in diesem Jahr um 30 Millionen auf 150 Millionen DM gekürzt.

Nach neuesten Presseberichten beabsichtigten die GRÜNEN, zur Finanzierung ihrer Projekte 34 Millionen DM vom Flughafenausbau und 121 Millionen DM vom Straßenbau umzuschichten. Wenn über die ohnehin schlechten Zahlen hinaus nur ein Teil der Forderungen der GRÜNEN Wirklichkeit werde, könne man Wirtschaftspolitik im Land Nordrhein-Westfalen vergessen.

Heinz Hunger (SPD) stellt fest, die Opposition habe bezogen auf den Verkehrshaushalt keine neuen Argumente vorgetragen. Auch sie müsse einsehen, daß angesichts der Finanzlage die Haushalte auf allen Ebenen konsolidiert werden müßten; der Verkehrshaushalt könne da keine Insel der Seligen sein. Das sei nicht nur in Nordrhein-Westfalen der Fall, das zeige sich gleichermaßen in Bayern, in Baden-Württemberg und beim Bund. Der vorliegende Haushaltsplanentwurf setze dennoch politische Akzente vor dem Hintergrund der Ziele, die sich die Regierungskoalition und Parlamentsmehrheit gesetzt habe.

Es könne nicht angehen, in Sonntagsreden das Hohelied auf den öffentlichen Personennahverkehr zu singen und diesen montags wieder madig zu machen. Die Kolleginnen und Kollegen der CDU-Fraktion wüßten, daß die Verkehrsinfrastruktur des Landes in den zurückliegenden 15 Jahren hervorragend ausgebaut worden sei; darauf sei die SPD-Fraktion stolz. Es sei nun nur logisch, daß sich die Summen für den reinen Landesstraßenbau verringerten, denn man wolle ganz bewußt umsteuern. Die SPD-Fraktion würde es allerdings begrüßen, wenn für kleinere Maßnahmen und die Instandhaltung von Straßen etwas mehr Geld verfügbar wäre, um kontinuierlicher arbeiten zu können. Was sich gegenwärtig auf der Bonner Ebene - nicht nur - in der Verkehrspolitik abspiele, führe zwangsläufig dazu, daß Politik nicht mehr als glaubwürdig wahrgenommen werde.

Die SPD-Fraktion trage die im Haushaltsentwurf genannten Beträge mit. Über darüber hinausgehende Forderungen werde in den weiteren Beratungen verhandelt.

Peter Eichenseher (GRÜNE) merkt Herrn Langen gegenüber an, der Verkehrsausschuß müsse, auch wenn das zuständige Ressort zusätzlich für die Wirtschaft verantwortlich sei, Verkehrspolitik machen. Investitionshaushalte könnten für Wirtschaftspolitik nur genutzt werden, wenn genug Geld vorhanden sei.

Daß die Mittel für den Straßenneubau sänken, habe nicht nur mit der Haushaltslage zu tun. Vielmehr müsse generell der Straßenneubau überall zurückgehen, denn das große Straßennetz sei im wesentlichen ausgebaut. Herr Wissmann sei davon noch nicht überzeugt, er wolle noch weitere Netze darüberlegen.

Angesichts der Haushaltssituation müßten alle Projekte, auch der Standard der Straßenneubauten und des Straßenunterhalts, auf den Prüfstand. Er bitte das Ministerium, dem Ausschuß eine Zusammenstellung über die Behandlung des Straßenneubaus in den Haushalten der anderen Bundesländer vorzulegen. Herrn Langens Ausführungen würden sich dann relativieren, denn auch in schwarz regierten Ländern werde ähnlich verfahren.

Gerhard Wächter (CDU) erwidert Herrn Eichenseher, ohne eine optimierte Verkehrsinfrastruktur lasse sich keine vernünftige Wirtschaftspolitik betreiben. Dies gelte besonders in der gegenwärtigen Situation, in der der Wirtschaftspart verstärkt werden müsse. Insofern sei es durchaus positiv, daß die Ressorts Wirtschaft und Verkehr miteinander verbunden worden seien.

Was laut "Rheinische Post" die Umschichtungsvorschläge der GRÜNEN angehe, die allein aus dem Verkehrsbereich 170 Millionen DM nehmen wollten, könne er sich namens seiner

Fraktion nur Herrn Hombachs Kommentar anschließen, daß es ökologisch unverantwortlich sei, "Papier mit solchem Unsinn zu drucken".

Der Stopp aller Ausbauvorhaben auf den Flughäfen des Landes widerspräche den Aussagen Minister Clements, der der verkehrlichen Erschließung beider Landesteile große strukturelle Bedeutung beigemessen habe. Trotz der Finanzlage müßten die Schwerpunkte richtig gesetzt werden.

Unbestreitbar sei eine optimierte integrierte Verkehrsinfrastruktur die Grundvoraussetzung für neue Impulse in der Verkehrs- und in der Wirtschaftspolitik. Eine Blockade im Verkehrsbereich sei vor allem denen gegenüber unverantwortlich, derer sich die GRÜNEN besonders annähmen. Sie erhielten dann überhaupt keine Chance mehr, jemals aus der Arbeitslosigkeit herauszukommen.

Heinz Hardt (CDU) konzidiert Herrn Hunger, daß man angesichts der Finanzlage nicht mehr aus dem vollen schöpfen könne.

Er habe mit großer Aufmerksamkeit und persönlicher Zustimmung die Reden des Wirtschafts- und Verkehrsministers auf Veranstaltungen Anfang dieses Jahres verfolgt und diesen immer so verstanden, daß Nordrhein-Westfalen eine gute Infrastruktur brauche, weil es Durchgangsland sei und weil in Deutschland wohl die Nord-Süd-Fahrten, nicht aber die Ost-West-Fahrten organisiert worden seien. Dazu müßten nicht neue Autobahnen gebaut werden, aber das vorhandene Netz müsse doch verbunden werden.

Die Koalition habe den Ansatz für die Maßnahmen des Landesstraßenausbauplans um 20 % auf 150 Millionen DM gesenkt. Wenn der kleine Koalitionspartner nun um weitere 30 % senken wolle, wäre das Kahlschlag, denn der Rest reichte nicht einmal für eine Baumaßnahme in Wuppertal, die von seiten der SPD-Fraktion mit propagiert worden sei. Der Ausschuß sollte deshalb keine Phantomdiskussion führen.

Im Hinblick auf die Schaffung von Arbeitsplätzen sollte man sich wieder mit dem Gedanken vertraut machen, an bestimmten Stellen den U- und Stadtbahnbau abzuschließen. Bei einer weiteren Kürzung der Mittel kämen solche Ansätze gar nicht mehr zum Tragen.

Herr Hunger habe erklärt, seine Fraktion sei bereit, mit den GRÜNEN über die weitere Kürzung von 30 % zu reden. Sollte es so weit kommen, würden viele Hoffnungen, die sich aufgrund der Aussagen Verantwortlicher aufgebaut hätten, zerstört.

Die beiden großen Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn hätten ihre Leistungen selbst erwirtschaftet. Wohl habe das Land auf Gewinne verzichtet; es seien aber über 20 000 Arbeitsplätze geschaffen worden. Im letzten Jahr seien 20 Millionen Personen von nordrhein-westfälischen Flughäfen abgeflogen. Für Investitionen lasse sich aufgrund der vollbrachten Leistungen nun nichts mehr abschöpfen, und die 34 Millionen DM, die auf Wunsch der GRÜNEN umgeschichtet werden sollten, könnten auf keinen Fall herausgeholt werden. Außerdem habe das Land bekanntlich seinen Anteil von 20 auf unter 10 % reduziert. Er gebe zu bedenken, daß über Investitionen Arbeitsplätze zumindest stabilisiert würden, durch Ausbaumaßnahmen kämen neue hinzu. Wenn die SPD-Fraktion folglich die

weitere Kürzung akzeptiere, komme dieser Kreislauf zum Stillstand. Darüber müsse gesprochen werden.

Auf einigen Straßen sähen sich die Landschaftsverbände genötigt, Tempo-50-Schilder aufzustellen - aber nicht wegen der Verkehrssicherheit, sondern weil die Straßenlage keine höhere Geschwindigkeit zulasse. Wenn sich die Koalition dazu nichts einfallen lasse, werde sie mit dieser "Verelendungsstrategie" nicht obsiegen.

Schon mit dem Haushaltsentwurf sei man in einer Kurve, in der es quietsche. Wenn die SPD-Fraktion nun noch zulasse, daß die Maßnahmen des Landesstraßenausbauplans um 50 % gekürzt würden, wäre das ein Bremsvorgang, nach dem es gar nicht mehr voranginge. Die SPD-Fraktion müsse im Verkehrsausschuß sagen, was Sache sei.

Heinz Hunger (SPD) bekräftigt, die SPD-Fraktion stehe zu den Zahlen im Haushaltsplanentwurf 1996. Die von Herrn Hardt genannten Zahlen wären auf andere Aktivitäten und Vorstellungen zurückzuführen.

Vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmendaten sei das Überrollen jedes Ansatzes von 1995 auf 1996 ein Erfolg. Gerade angesichts der kürzlich veröffentlichten Steuerverluste 1996 sei es eine Leistung, wenn die im Haushaltsplanentwurf genannten Standards in die Praxis umgesetzt werden könnten; dafür trete die SPD-Fraktion ein. Für sie trügen Verkehrsinvestitionen mittelbar und unmittelbar dazu bei, Arbeitsplätze zu stabilisieren; neue könnten hoffentlich geschaffen werden. Sinnvolle Projekte wie der sechsspurige Ausbau der A 2 müßten vorangetrieben werden. Er, Hunger, sei dem Minister dankbar, daß es dazu komme, wenn auch - aufgrund der Haushaltslage des Bundes - nicht im vorgesehenen Zeitplan.

Auch ihm wäre es lieber, wenn für den Neubau von Landesstraßen mehr als die 150 Millionen DM zur Verfügung stünden. Er sei sich aber ziemlich sicher, daß die Kürzung nicht an der neuen Koalition liege; vielmehr sei die Situation in Ländern wie Baden-Württemberg und Bayern vermutlich nicht viel anders. Im übrigen sei es keine Frage des guten Willens, Finanzströme umzulenken.

Die SPD-Fraktion stehe zur Weiterentwicklung der internationalen Flughäfen des Landes. Würde sie dem Antrag folgen, der von der CDU-Fraktion in dieser Legislaturperiode zur Neuregelung der Nachtflugbeschränkung auf dem Flughafen Köln/Bonn gestellt worden sei, hätte dies katastrophale Auswirkungen. Er sei gespannt auf das Verhalten der CDU-Fraktion bei der dazu geplanten Anhörung. Er erinnere nur an ein stellvertretendes Ausschußmitglied der CDU-Fraktion, das in der letzten Legislaturperiode vor Ort alles getan habe, um die positive Entwicklung des Flughafens Köln/Bonn zu konterkarieren, und kündige an, das durchzusetzen zu versuchen, was er vor zwei Wochen in Köln gesagt habe. Er sei davon überzeugt, daß der Minister seine Auffassung teile.

Was den Flughafen Düsseldorf angehe, dürften sich bestimmte Landtagsabgeordnete im Parlament nicht anders äußern als in Kaiserswerth oder anderen betroffenen Gemeinden. Ziel der SPD-Fraktion sei es, diesen Flughafen im Rahmen der Koalitionsvereinbarung auszubauen. Er würde sich freuen, wenn diesbezüglich ein weitreichender Konsens zustande käme, verhehle aber nicht, daß es da zwischen den Koalitionspartnern unterschiedliche

Auffassungen und Bewertungen gebe. Die Opposition brauche aber nicht darauf zu hoffen, daß sich die Koalition deshalb auseinanderdividiere.

Minister Wolfgang Clement schickt voraus, ein Blick in die leeren Kassen der verschiedenen staatlichen Ebenen genüge, um zu erkennen, daß die Parteien wenig Grund hätten, sich Vorhaltungen zu machen: Es quietsche an allen Ecken und Kanten.

Die Zusammenlegung der Kompetenzen für Wirtschaft und Verkehr habe der Ministerpräsident vermutlich aus guten Gründen vorgenommen. Er, Clement, halte sie für richtig und habe sein Amt mit großem Vergnügen übernommen.

Was den Luftverkehr angehe, müsse in der gegenwärtigen Situation vor allem auf die Arbeitsplatzwirkung der Flughäfen hingewiesen werden. Von Düsseldorf zum Beispiel hingen alles in allem 85 000 Arbeitsplätze ab. Die Diskussion um diesen Flughafen sei maßgeblich befruchtet durch kommunale Vereinbarungen und Verabredungen. Das Land beteilige sich nicht von ungefähr an dem Flughafen und werde das weiterhin tun. Eine Entwicklung müsse auch für den Kölner Flughafen möglich sein. Rückbau oder ähnliches werde in seiner Verantwortung nicht stattfinden. Nach seinen Erfahrungen in den Diskussionen vor Ort habe er den Eindruck, die GRÜNEN seien hier in sich am konsistentesten. Wenn den Diskussionen vor Ort gefolgt werden müßte, könnten viele Verkehrsprojekte, selbst Schienenprojekte, nur noch schwer umgesetzt werden.

Der Haushalt spiegle den Vorrang des Schienenverkehrs und damit des Nahverkehrs wider. Die Kürzungen beim Straßenbau bewegten sich an der Grenze des Möglichen; man habe sich hier dem Diktat der Kassen gebeugt. Auch er habe von den Vorschlägen des Koalitionspartners aus der Zeitung erfahren. Er gehe dennoch davon aus, daß die Landesregierung den investiven Bereich nicht antaste, so daß es hier keine weiteren Kürzungen gebe. Die Diskussionen innerhalb der Koalition gehörten zum gesunden Spannungsverhältnis einer solchen Verbindung. Von "Blockadepolitik" könne keine Rede sein - er habe auch nicht den Eindruck, daß die Bevölkerung diese Ansicht teile, sondern daß sie Verständnis für die Politik der Landesregierung habe.

Koalitionsvereinbarung und Haushaltsplanentwurf offenbaren, was sich die Landesregierung vorgenommen habe und was gestrichen werde. Sie sei in dieser Hinsicht transparenter als die Bundesregierung und mache sich dadurch vor Ort auch erheblichen Ärger. Was er dargelegt habe und was bisher schon umgesetzt worden sei, entspreche präzise den Ankündigungen.

Günter Langen (CDU) erwidert, er danke für die Aussage, daß die Zahlen im Haushaltsplanentwurf aus der Sicht der Landesregierung feststünden. Es sei Aufgabe der Opposition, auf Verschiebungen aufmerksam zu machen.

Herrn Eichenseher hält er entgegen, erfreulicherweise verfolge Minister Clement mit Minister Wissmann die Linie, daß bestimmte Lücken im Straßennetz geschlossen werden müßten. Dafür sage er Minister Clement die volle Unterstützung der CDU-Fraktion zu.

EinzelberatungKapitel 08 080 TG 60

Staatssekretär Westermann antwortet auf die Frage **Günter Langens (CDU)**, welche neuen Gutachten von der rot-grünen Regierung vergeben würden, es handle sich um die Themen "Entwicklung des integralen Nahverkehrs" und "Entwicklung eines regionalen Güterverkehrskonzeptes".

Kapitel 08 081

Günter Langen (CDU) bittet um Behandlung der Vorlage 12/299 - Anpassung der Kostenätze nach § 45 a PBefG - in einer der nächsten Sitzungen. - **Vorsitzender Manfred Hemmer** sagt dies zu.

Die Frage **Heinz Hardts (CDU)**, ob die Summe 1,3 Milliarden DM Regionalisierungsmittel aufgrund des Zeitpunktes der Aufstellung des Haushaltsplanentwurfs korrigiert werden müsse, verneint **Minister Wolfgang Clement**.

Kapitel 08 082

Hannelore Brüning (CDU) bittet um Auskunft, weshalb der Ansatz für "Gewinne aus der Beteiligung an Flughafen-Gesellschaften" 1995 und 1996 auf 10 Millionen DM von 20 Millionen DM 1994 gesunken sei.

StS Westermann erklärt, die Gewinne beim Flughafen Düsseldorf sanken aufgrund der Investitionstätigkeit kontinuierlich und sukzessive. Sie gingen 1999 gegen Null.

Heinz Hardt (CDU) vertritt die Auffassung, an Luftsicherheitsgebühr müßten bei 20 Millionen Passagieren auf allen Flughäfen des Landes je 6,50 DM 130 Millionen DM eingenommen werden. Im Haushaltsplanentwurf stünden nur 65 Millionen DM.

Minister Wolfgang Clement erwidert, die Gebühr werde nur von den abfliegenden, nicht von den ankommenden Fluggästen entrichtet. Deshalb sei die Zahl 65 Millionen DM richtig.

Heinz Hardt (CDU) legt dar, für diese Aufgabe würden im Einzelplan 03 504 Personen geführt. Bei einem Jahreseinkommen von 60 000 DM pro Person entstünden 30 Millionen DM Ausgaben. 5 Millionen DM von der Luftsicherheitsgebühr müßten an den Bund abgeführt werden. Seiner Meinung nach seien die restlichen 30 Millionen DM deshalb allgemeine Deckungsmittel.

Ministerialrat Glow (Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr) erläutert, insgesamt seien 1995 55,2 Millionen DM Kosten entstanden: etwas mehr als 33 Millionen DM für die Fluggastkontrolleure in Köln/Bonn und Düsseldorf; etwas mehr als 4 Millionen DM Erstattung an die Flughäfen Paderborn/Lippstadt und Dortmund, weil das Personal dort von den Flughafengesellschaften gestellt werde; knapp 1 Million DM für die Unterbringung der Fluggäste und 786 000 DM für die Bewirtschaftung von Räumen und Geräten an die Flughafengesellschaften; 5,1 Millionen DM für Flächen, die man für die Aufstellung von Geräten in Anspruch nehme - inklusive einer Rückwirkung; 5,3 Millionen DM für den Lagedienst und die Verwaltung aufgrund einer WIBERA-Untersuchung von 1992; 5,1 Millionen DM Anteil des Bundes an der Luftsicherheitsgebühr; 20 000 DM Inkassogebühren, die dem Regierungspräsidenten für die Verwaltung entstanden seien. Bei Einnahmen von 64 Millionen DM sei somit ein Überschuß von etwa 9 Millionen DM zu verzeichnen. Die Polizei nehme im übrigen für die Sicherung der Anlagen kein Geld.

Heinz Hardt (CDU) vertritt die Meinung, die Kosten würden gedeckt, auch wenn statt 6,50 DM Gebühr 5,50 DM verlangt würden.

Heinz-Helmich van Schewick (CDU) und **Franz-Josef Pangels (CDU)** fragen, ob es innerhalb der Landesregierung Überlegungen gebe, den Anteil des Landes am Flughafen Köln/Bonn zu erhöhen, nachdem der Bund seine Anteile veräußern wolle und Anwohnergemeinden Interesse daran bekundet hätten.

Minister Wolfgang Clement erwidert, eine Erhöhung sei unvorstellbar. Die Landesregierung beabsichtige im Gegenteil, Landesbeteiligungen zu veräußern, soweit sie für die strukturpolitische Entwicklung nicht von Bedeutung seien. Er habe mit Bundesminister Wissmann vereinbart, daß man sich gegenseitig auf dem laufenden halte. Auch der Bund fühle sich in dieser Frage nicht unter Zeitdruck.

Peter Eichenseher (GRÜNE) erkundigt sich, weshalb unter "Zinseinnahmen von öffentlichen Unternehmen" aus einem Soll 1994 von 9,5 Millionen DM ein Ist von 5 Millionen DM entstanden sei und in den folgenden Jahren kein Betrag mehr eingestellt sei.

StS Westermann erklärt, dies beruhe darauf, daß das Verfahren umgestellt worden sei. Die Gewinne der Flughafengesellschaft Düsseldorf seien vom Land im Rahmen des Schütt-aus-

hol-zurück-Verfahrens als Gesellschafterdarlehen an die Flughafengesellschaft zurückgebucht worden. Für die Darlehen seien an das Land Zinsen gezahlt worden. Im vergangenen Jahr seien wegen der günstigeren Zinskonditionen auf dem Kapitalmarkt mehr als 100 Millionen DM an Gesellschafterdarlehen abgelöst worden. Nach der Rückzahlung der Darlehen an das Land entfielen nun die Zinseinnahmen. Das Schütt-aus-hol-zurück-Verfahren gebe es nicht mehr, die Einnahmen würden nun direkt ausgewiesen.

Günter Langen (CDU) möchte wissen, ob die Landesregierung beabsichtige, ihren Anteil an der Lufthansa zu verkaufen, und wie hoch der aktuelle Wert liege.

Minister Wolfgang Clement antwortet, den aktuellen Wert könne er ad hoc nicht nennen. Im übrigen gelte generell, daß die Landesregierung ihre Anteile veräußern wolle. Auf Bitte des Bundes und mit Rücksicht auf die Wirkungen an der Börse sei es dazu noch nicht gekommen.

Günter Langen (CDU) fragt nach dem aktuellen Stand am Flughafen Essen/Mülheim.

Minister Wolfgang Clement legt dar, die Verhandlungen der Landesregierung mit den beiden Städten dauerten noch an. Die Städte hätten sich im Zuge der Verhandlungen bereit erklärt, auch rückwirkend ihren Anteil an den Lasten zu tragen. Dieses Problem sei insoweit gelöst.

Kapitel 08 084

Heinz Hardt (CDU) erinnert an die Vereinbarung zwischen Land und Landschaftsverbänden, wonach das Land die UA-III-Kosten für Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen bezahle. Mit der Zustimmung des Verkehrsausschusses habe die Landesregierung zugesagt, die Kosten für Bundesmaßnahmen voll zu übernehmen. Da die Landschaftsverbände für die Kosten an Landesstraßen aufkämen und von Kürzungen in Höhe von 15 Millionen DM gesprochen werde, frage er, ob die Vereinbarung weiterhin gelte.

Minister Wolfgang Clement erwidert, wie sich aus dem Haushaltsplanentwurf ergebe, bestehe nicht die Absicht einer Änderung. Die Landesregierung gehe davon aus, daß die vereinbarten Mittel notwendig und nicht kürzbar seien. Deshalb könnten aber selbstverständlich Änderungsanträge gestellt werden. Aus Gesprächen mit den Landschaftsverbänden wisse er, daß diese sich bereits an der Grenze des Erträglichen bewegten. Sie bauten schon erheblich Personal ab und um.

Helmut Harbich (CDU) berichtet, die Landschaftsverbände hätten signalisiert, daß die in den Haushalt eingestellten UA-III-Mittel nicht ausreichen. Aus dem Schriftverkehr des Oberstadtdirektors von Mönchengladbach wisse er, daß sich der Landschaftsverband Rheinland nicht in der Lage sehe, die Planungen für den Lückenschluß der A 44 zu finanzieren. Über das Umweltverträglichkeitsgutachten hinaus, das bereits in Auftrag gegeben sei, könnten keine Mittel zur Verfügung gestellt werden. Dies liefe nicht nur der Vereinbarung von Minister Clement mit Minister Wissmann zuwider, es wäre auch das Eingeständnis, daß Vorsorgeplanungen von unstreitigen Maßnahmen nicht in Angriff genommen werden könnten. Er frage, ob der Landschaftsverband nur Schutzbehauptungen vorgetragen habe.

Minister Wolfgang Clement äußert, die Mittel seien knapp - gerade im Rheinland -, aber ausreichend.

Was seine Vereinbarung mit Minister Wissmann angehe, so gebe es eine klare Hierarchie der Entscheidungen, die hier eingetreten sei. Er habe bekanntlich hinsichtlich der A 44 eine andere Position vertreten, die Entscheidung des Bundesministers aber akzeptiert. Die Planungskosten betreffend habe er keinen Grund, sich davon zu distanzieren. Viele Meinungsunterschiede ließen sich sachlich austragen, wenn man sich nur bemühe.

Peter Eichenseher (GRÜNE) bittet zu erklären, weshalb das Land die Mittel für die Planung von Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen zahle. Wenn sich die CDU-Fraktion beschwere, daß die UA-III-Mittel zu knapp seien, stelle sich doch die Frage, weshalb nicht die Bundesregierung selbst für diese Kosten aufkomme.

Minister Wolfgang Clement antwortet, es entspreche der Verfassungsordnung in der Bundesrepublik Deutschland, daß der Bau dieser Straßen im Auftrag des Bundes von den Ländern ausgeführt werde. Die Landesregierung hätte es auch gern anders.

Peter Eichenseher (GRÜNE) äußert sein Erstaunen darüber, daß der Ausschuß dieser Situation offensichtlich völlig unkritisch gegenüberstehe und sich mit der Auftragsverwaltung einfach abfinde.

Minister Wolfgang Clement hält dagegen, das habe nichts mit unkritisch zu tun. Die Situation entspreche schlicht und ergreifend der Verfassungslage. Sie lasse sich ohne größere Exkurse nicht schnell erklären.

Auf die Klarstellung des **Heinz Hardt (CDU)**, daß der Bund zahle, wenn auch nicht in voller Höhe, bittet **Peter Eichenseher (GRÜNE)**, die Position zu benennen, in der die Mittel des Bundes eingestellt seien.

Heinz Hardt (CDU) möchte wissen, ob bei einer Kürzung des Ansatzes für die Unterhaltung der Landesstraßen die Verkehrssicherheit litte.

Minister Wolfgang Clement antwortet, er gehe natürlich davon aus, daß die Verkehrssicherheit gewährleistet sei. Eine pauschale Antwort lasse sich darauf nicht geben.

4 Verschiedenes

Vorsitzender Manfred Hemmer teilt mit, daß die Fraktion der GRÜNEN eine Anhörung zur Nachtflugregelung auf dem Flughafen Köln/Bonn beantragt habe. Er schlage vor, die Anhörung am 5. März 1996 im Anschluß an die Fraktionssitzungen um 13.30 Uhr durchzuführen. Auf den Kreis der Anzuhörenden sollten sich die Sprecher der Fraktionen verständigen.

Auf den Einwand **Günter Langens (CDU)**, weshalb diese Anhörung vor derjenigen zum Gesetzentwurf der Landesregierung zum Regionalisierungsgesetz durchgeführt werde, obwohl der Antrag der CDU-Fraktion früher gestellt worden sei, erwidert **Peter Eichenseher (GRÜNE)**, es handle sich beide Male um wichtige Themen, so daß gerne getauscht werden könne.

Heinz Hunger (SPD) spricht sich dafür aus, die Anhörung zum Thema Nachtflug auf jeden Fall noch vor der Osterpause durchzuführen.

gez. Hemmer

Vorsitzender

01.02.1996 / 07.02.1996

225