



Verkehrsausschuß

18. Sitzung (nicht öffentlich)

31. Oktober 1996

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 16.05 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 1997 (Haushaltsgesetz 1997) und Gesetz zur Überleitung vom mittleren in den gehobenen Dienst im Justizvollzug**

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/1200, 12/1390

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport

Vorlagen 12/826, 12/834

1

Aussprache über den Einführungsbericht der Ministerin für Stadtentwicklung, Kultur und Sport mit StS Dr. Baedeker (MSKS).

Zu den einzelnen Haushaltsansätzen werden keine Fragen gestellt. Anträge zum Haushalt werden in der Sitzung am 28. November 1996 behandelt.

2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1997 (Haushaltsgesetz 1997) und Gesetz zur Überleitung vom mittleren in den gehobenen Dienst im Justizvollzug

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/1200, 12/1390

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr

Vorlagen 12/787, 12/788, 12/790

5

Einführung in den Einzelplan 08 - Bereich Verkehr - durch Minister Clement.

Aussprache.

Zu den einzelnen Haushaltsansätzen werden keine Fragen gestellt. Anträge zum Haushalt werden in der Sitzung am 28. November 1996 behandelt.

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

3 Car-sharing

17

Minister Clement und Frau Warmke von Stadtteilauto Aachen erstatten Bericht. Daran schließt sich eine Diskussion an.

4 Stand der Anmeldungen zum ÖPNV-Bedarfsplan

20

Minister Clement erstattet Bericht.

5 Ausbau der Nahverkehrsstrecken in Nordrhein-Westfalen

22

Minister Clement erstattet Bericht. Daran schließt sich eine Diskussion an.

6 Kfz-Prüfungen durch freie Sachverständige

Anlage

25

Minister Clement erstattet Bericht. Daran schließt sich eine Diskussion an.

Der Antrag der SPD-Fraktion, die Beschlußfassung über dieses Thema zu vertagen, wird mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei 2 Enthaltungen abgelehnt.

Der Antrag der CDU-Fraktion, den Beschlußvorschlag (Anlage) zu beschließen, wird mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen der CDU bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Nächste Sitzung: 28. November 1996

* * *

Aus der Diskussion

1 **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1997 (Haushaltsgesetz 1997) und Gesetz zur Überleitung vom mittleren in den gehobenen Dienst im Justizvollzug**

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/1200, 12/1390

Einzelplan 15 - Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport

Vorlagen 12/826, 12/834

Günter Langen (CDU) bemängelt, wieder einmal habe im Einzelplan 15 der kommunale Straßenbau zu leiden. Nach Kürzungen des GVFG durch Bund und Land blieben von 414 Millionen DM in der Vergangenheit im Haushaltsjahr 1997 nur noch 315 Millionen DM. Eine Umschichtung von GVFG-Mitteln aus dem Einzelplan 08 zugunsten des kommunalen Straßenbaus wäre möglich gewesen, da der Bund als Ausgleich für die gekürzten GVFG-Mittel die Regionalisierungsmittel in Höhe von rund 600 Millionen DM aufgestockt habe, sie sei aber nicht vollzogen worden.

An komplementären Landesmitteln seien 1997 im Vergleich zu 34 Millionen DM im Vorjahr 30,6 Millionen DM zu verzeichnen. Bei der Gesamtbetrachtung der GVFG-Mittel beider Einzelpläne - 15 und 08 - sei festzustellen, daß von 219 Millionen DM auf 125 Millionen DM gekürzt worden sei. Die CDU-Fraktion halte die Splittung im übrigen nach wie vor für unsinnig. Sie habe die in der letzten Sitzung erbetene Übersicht der GVFG-Mittel des Bundes erhalten - Vorlage 12/964 - und bedanke sich dafür, sie sei jedoch auch daran interessiert zu erfahren, wie sich die Landesmittel in jenem Zeitraum verändert hätten.

Die Realisierung der im Koalitionsvertrag enthaltenen 100 Fahrradstationen sei in der Öffentlichkeit häufig kritisiert worden. Auch die CDU-Fraktion habe kein Verständnis dafür, daß in diesem Zusammenhang eine neue Bürokratie aufgebaut und ein zweiter Arbeitsmarkt eingeführt werde; denn Fahrradstationen seien schon vielfach vorhanden. In einem Kommentar der "Rheinischen Post" vom 2. Oktober 1996 sei von über 7 Millionen DM für diesen Zweck über einen Fünf-Jahres-Zeitraum die Rede und bezweifelt worden, daß es im Ministerium für Stadtentwicklung oder im Verkehrsministerium niemand gebe, der die Planungsarbeiten in der zu errichtenden Entwicklungsagentur kompetent erledigen könne. Dies gebe voll und ganz die Meinung der CDU-Fraktion wieder.

Gerhard Wirth (SPD) erwidert, auch seine Fraktion bedauere die Kürzungen, der Haushaltsplanentwurf stehe jedoch für Haushaltsklarheit und Haushaltswahrheit. Wäre dies in Bonn ebenso, wäre nicht täglich von neuen Haushaltslöchern zu hören, die in den Ländern und zuletzt in den Kommunen ausgebügelt werden müßten. Wenn die GVFG-Mittel deshalb von 6,2 Milliarden DM auf 3,2 Milliarden DM gekürzt worden seien, gehe dies allein auf die Finanzpolitik des Bundes zurück.

Die SPD-Fraktion bedauere außerordentlich, daß vor allem das Stadterneuerungsprogramm und der kommunale Straßenbau unter dieser Politik zu leiden hätten, denn zum einen

stunden die betroffenen Maßnahmen an, zum anderen wären gerade investive Maßnahmen in der gegenwärtigen Zeit notwendig, um den Arbeitsmarkt zu beleben.

Die Fahrradstationen seien ein Schwerpunkt des Koalitionsvertrags und würden von der SPD-Fraktion begrüßt. Damit soviel Verkehr wie möglich mit dem Fahrrad bewältigt werden könne, würden die Investitionen in die besonders geeigneten Gebiete des Landes wie das Münsterland geleitet. Er konzidiere, daß dafür nicht unbedingt eine neue Bürokratie aufgebaut werden müsse. Die SPD-Fraktion sei deshalb mit dem Ministerium im Gespräch. Sicher entspreche die von Herrn Langen genannte Zahl nicht dem, was das Ministerium wolle.

Die SPD-Fraktion begrüße im Hinblick auf den Arbeitsmarkt ferner das Programm zur Sicherung von Industriestandorten und das Programm zum kommunalen Radwegebau. Sie würde in allen erwähnten Bereichen gern mehr tun, dazu fehlten aber die Mittel. Sie sei verständlicherweise über die Kürzung um 20 % nicht glücklich, sehe aber vor dem Hintergrund der finanziellen Daten nur die Möglichkeit, sie zu akzeptieren.

Peter Eichenseher (GRÜNE) betont, der kommunale Straßenbau habe auch für seine Fraktion hohen Stellenwert - nicht deshalb, weil dem Titel nach Straßen gebaut würden, sondern weil mit 50 % der Mittel der Umweltverbund gestärkt werden könne. Darin enthalten seien Mittel zur Förderung von Stadtbussystemen und von Radwegen und zur Verbesserungen für Fußgänger. 1997 würden die im Vorjahr begonnenen Akzente wie Fahrradstationen, City-Logistik oder Stadtbussysteme fortgesetzt. Eine Kürzung dieses Titels sei auch den GRÜNEN nicht angenehm. Der Forderung der CDU-Fraktion, zum Ausgleich Mittel aus dem Einzelplan 08 umzuschichten, halte er entgegen, daß getrennte Ministerien getrennte Haushalte bräuchten. Er halte es für nachdenkenswert, die beiden Ministerien wieder zusammenzuführen, wenn fünf Jahre lang Erfahrungen gesammelt worden seien; noch müsse die Verwaltungsstruktur aber berücksichtigt werden. Da sei es in Ordnung, daß der Bereich Stadtverkehr im Einzelplan 15 so verabschiedet werde, wie er vorgelegt worden sei.

Die Fahrradagentur als neue Bürokratie zu bezeichnen greife viel zu kurz, denn diese neue Einrichtung sei sehr viel mehr: Sie erbringe konkrete Planungs-, Beratungs- und Marketingleistungen, die ohne sie von denjenigen, die Fahrradstationen planten und gründeten, eingekauft und somit auf anderem Wege bezuschußt werden müßten. Seiner Meinung nach würden die Fahrradstationen nicht zu kommerziellen Konkurrenten des Mittelstandes in den Städten. Aus eigener Anschauung wisse er, daß viele Fahrradhändler daran nicht interessiert seien, weil sie darin kurz- und mittelfristig keine Verdienstmöglichkeiten sähen.

Das Programm werde erfreulicherweise sehr gut angenommen. Es bleibe zu hoffen, daß sich Träger fänden, die diese Dienstleistung im Sinne des Umweltverbundes übernähmen, um Menschen, die heute auf dem Arbeitsmarkt keine Chance hätten, zu beschäftigen und vielleicht zu qualifizieren. In drei Jahren werde man dann Erfahrungen gesammelt haben, wie sich die Systeme Fahrrad und Bahn verbinden ließen und wie bestimmte Personen wieder in den Arbeitsmarkt eingegliedert werden könnten. - Die GRÜNEN-Fraktion erachte den Einzelplan 15 als verabschiedungsreif.

Günter Langen (CDU) stellt fest, zwischen Herrn Eichenseher und Herrn Wirth bestehe im Hinblick auf die Bewertung der Fahrradstationen als Bürokratie Dissens.

Herrn Wirths Schuldzuweisungen gegenüber dem Bund weise er zurück, denn der Bund habe 1996 Regionalisierungsmittel und GVFG-Mittel in Höhe von 1,4 Milliarden DM fließen lassen, während das Land die Mittel von 219 Millionen DM auf 125 Millionen DM reduziert habe.

Er bittet die Vertreter des MSKS um - gegebenenfalls schriftliche - Information über die GVFG-Mittel, die der Haushaltssperre unterlägen.

Heinz Hunger (SPD) entgegnet Herrn Langen, mit der Regionalisierung seien den Ländern Aufgaben übertragen worden, die sie auch finanzieren müßten. Die Aufstockung dieser Mittel durch den Bund sei deshalb keine Großzügigkeit, sondern der notwendige finanzielle Ausgleich für übernommene Aufgaben.

In der heutigen Zeit müßten eine Landesregierung und ein Parlament um jeden Arbeitsplatz und um jeden Ausbildungsplatz kämpfen. Er habe daher kein Verständnis für die Abqualifizierung des Projektes Fahrradstationen durch die Opposition. Er bitte Herrn Langen zu erläutern, inwiefern damit eine Konkurrenz zum ersten Arbeitsmarkt aufgebaut werde. Seiner Meinung nach könne es sich auf den Markt nur positiv auswirken, wenn das Fahrrad weiter popularisiert werde.

Im übrigen seien die beiden Koalitionspartner viel stärker beieinander als die Koalitionspartner in Bonn gegenwärtig. Er werde sich während der ganzen Haushaltsberatungen nicht mehr an Diskussionen beteiligen, die darauf hinausliefen, daß in Bonn auf Teufel komm raus gespart werden müsse, in Düsseldorf aber in jedem Ministerium Säcke voll Geld ständen, die nur darauf warteten, bewegt zu werden. Die Bürger glaubten der CDU dies ohnehin nicht mehr.

Staatssekretär Dr. Baedeker (Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport) stellt klar, die Regionalisierungsmittel dienten der Bahnreform und könnten nicht zugunsten des kommunalen Straßenbaus umgeschichtet werden. Die Kürzungen seitens des Landes seien deshalb eine Folge der Kürzungen in diesem Bereich.

Die Kürzung der Landesmittel um 10 % sei im Haushalt 1997 die Regel, in einigen Bereichen gehe sie darüber hinaus. Die Landesmittel seien über die letzten fünf Jahre konstant geblieben: Von 30,3 Millionen DM 1992 über 31,9 Millionen DM 1993, 35,5 Millionen DM 1994, 28,5 Millionen DM 1995 und 34 Millionen DM 1996 seien 1997 30,6 Millionen DM zu verzeichnen, damit knapp mehr als 1992.

Die Fahrradagentur diene der Beratung, sie betreibe nicht selbst die Fahrradstationen. Deshalb sei auch keine Konkurrenzsituation zum kleinen und mittelständischen Fahrradhandel erkennbar. Vom Ministerium könne diese Aufgabe nicht erledigt werden, denn es verfüge nicht, wie in der "Rheinischen Post" vermutet werde, über Heerscharen von Personen, die keine Arbeit hätten. Dort seien ein Referatsleiter und ein Sachbearbeiter zuständig, die insgesamt 350 Millionen DM verwalteten. Die Aufgaben der Fahrradagentur,

die von der Bundesbahn benannten Grundstücke zu sondieren und Menschen in Beratungen zusammenzubringen, könnten von diesen nicht nebenher geleistet werden.

Die Agentur prüfe, was benötigt werde, und achte darauf, daß jährlich abgerechnet werde. Wenn die Hauptberatungstätigkeit abgeschlossen sei, könnten die Mittel gegebenenfalls zurückgefahren werden. Für 1996 seien dafür 400 000 DM aus dem Haushalt des MSKS vorgesehen. Durchgeführt werde sie von ABM-Kräften.

Was die Haushaltssperre betreffe, sei der Vorlage 12/885 unter Ziffer 2 zu entnehmen, daß 3,7 Millionen DM darunter fielen. Die Radwegebaumaßnahmen seien in der Vorlage 12/624 mit der Abkürzung "Radw" gekennzeichnet. Das Ministerium könne dem Ausschuß aber gern eine gesonderte Aufstellung zukommen lassen.

Heinz-Helmich van Schewick (CDU) äußert den Eindruck, hinter den Fahrradstationen verberge sich ein nebulöses Vorhaben. Als fleißiger Fahrradfahrer könne er berichten, daß in seiner Heimatstadt Bonn in jedem zweiten Fahrradgeschäft die Fragen, mit denen sich die Fahrradagentur zu befassen habe, ebenso beantwortet würden.

Wenn von den Fahrradstationen Reparaturen ausgeführt würden, stellten sie sehr wohl eine Konkurrenz zu den wenigen Geschäften dar, die nach dem Boom im Fahrradhandel der letzten Jahre verblieben seien und unter gehörigen Einbußen zu leiden hätten.

StS Dr. Baedeker erwidert, es sei gerade beabsichtigt, die kleinen und mittelständischen Händler in die Stationen einzubeziehen. Die Berater seien lediglich dazu da, die Konzepte voranzubringen. Von Konkurrenz könnte nur dann die Rede sein, wenn das Ministerium die Aufgaben mit eigenem Personal problemlos leisten könnte; dies sei aber nicht der Fall. Es handle sich somit nicht um eine nebulöse, sondern um eine sehr konkrete Sache.

Helmut Harbich (CDU) äußert, er sei, was die Wirtschaft angehe, noch an der Front und wisse, daß in seinem Heimatort vor kurzem ein großes Fahrradgeschäft Pleite gemacht habe. Dies sei kein Einzelfall. Viele mittelständische Familienbetriebe schleppten sich mittlerweile mühsam über die Runden. Nach dem Fahrradboom hätten sie nun mit den Großmärkten zu kämpfen, die Fahrräder für 279 DM anböten. Es sei deshalb nur kontraproduktiv, mit den Fahrradstationen einen zweiten Arbeitsmarkt im Kleinen aufzubauen. Er sehe darin ein verheerendes Signal für die Wirtschaft.

Johannes Rimmel (GRÜNE) stellt fest, es bestünden erhebliche Informationsdefizite. Um die Haushaltsplanberatungen und das Thema Fahrradstationen nicht zu vermengen, schlage er vor, erstere fortzusetzen und die Debatte über letzteres in einer anderen Sitzung zu führen, wenn die Informationsdefizite behoben seien.

StS Dr. Baedeker sagt zu, dem Ausschuß eine schriftliche Unterlage zukommen zu lassen, und hält Herrn Harbich entgegen, die Fahrradstationen seien für den kleinen und mittelstän-

dischen Fahrradhandel keine Konkurrenz, sondern diesem werde die Möglichkeit eröffnet, darin tätig zu werden. Die ABM-Kräfte seien nur für die Beratung zuständig. Wenn die Stationen aufgebaut seien, würden sie überflüssig. Eine Konkurrenzsituation könne er deshalb beim besten Willen nicht erkennen.

Günter Langen (CDU) merkt zum Regionalisierungsgesetz an, dieses sei zwischen Bund und Ländern ausgehandelt und von den Ländern mitgetragen worden.

Nachdem sich die GRÜNEN schon gegen Kürzungen beim ÖPNV ausgesprochen hätten, müßten die Komplementärmittel des Landes effizient eingesetzt werden. Er wisse, daß nicht mehr soviel Geld zur Verfügung stehe wie früher, die Mittel des Bundes müßten aber entsprechend komplementiert werden.

2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1997 (Haushaltsgesetz 1997) und Gesetz zur Überleitung vom mittleren in den gehobenen Dienst im Justizvollzug

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/1200, 12/1390

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr

Vorlagen 12/787, 12/788, 12/790

Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr Wolfgang Clement trägt vor:

Ich möchte ausführlicher über den Haushalt berichten und dazu sowohl grundsätzliche Bemerkungen machen als auch auf einzelne Problembereiche und Projekte eingehen, über die der Landtag informiert sein sollte.

Mit dem Etatentwurf 1997 versuchen wir, die Linie der Haushaltskonsolidierung fortzusetzen. Diesem finanzpolitischen Ziel muß auch der Verkehrshaushalt Rechnung tragen.

Mit der Vorlage 12/790 haben wir Ihnen einen schriftlichen Einführungsbericht übermittelt. Der Bericht gibt über das nackte Zahlenwerk hinaus Auskunft über die Entwicklung der wesentlichen Haushaltspositionen. Ich möchte mich auf eine globale Darstellung beschränken.

Insgesamt vermindert sich das Ausgabevolumen im Verkehrsetat 1997 gegenüber dem laufenden Jahr um 10,9 Millionen DM auf 3 663,3 Millionen DM. Das ist ein Minus von 0,3 %. Demgegenüber verzeichnen die Verkehrsinvestitionen mit 1 616 Millionen DM ein Plus von 0,3 %. Es ist klar: Mit den Investitionen wird die Verkehrsinfrastruktur gesichert und gestärkt. Sie sichern auch Arbeitsplätze. Herr Kollege Wissmann beziffert den Arbeitsplatzeffekt auf 12 000 je Milliarde DM

Investitionssumme. Das halte auch ich für realistisch. Moderne leistungsfähige Verkehrsträger und Verkehrsmittel unterstützen darüber hinaus den wirtschaftlichen Strukturwandel und sind ein Qualitätsmerkmal im Standortwettbewerb.

Die Politik des Vorrangs für den öffentlichen Personennahverkehr wird unverändert fortgesetzt. Ausgaben von rund 3 Milliarden DM für den ÖPNV und die Eisenbahnen stehen rund 570 Millionen DM für den Straßenbau gegenüber. Die finanzielle Prioritätensetzung für den ÖPNV wird auch nicht geschmälert, wenn die im Bundeshaushalt veranschlagten Mittel für Bundesfernstraßen in Höhe von 1 086 Millionen DM hinzugerechnet werden. Im Verhältnis zum Straßenbau - Bundes- und Landesetat - wird für den Nahverkehr in NRW ungefähr doppelt soviel ausgegeben.

Die bevorstehenden parlamentarischen Beratungen zum Haushalt 1997 möchte ich zum Anlaß nehmen, einige allgemeine Bemerkungen zur Verkehrspolitik vorzutragen und über aktuelle Entwicklungen zu berichten.

Der politische Auftrag, Mobilität von Menschen und Gütern zu gewährleisten, stößt mit den herkömmlichen Konzepten an tatsächliche Grenzen. Die Verkehrsnachfrage vor allem auf der Straße ist so groß, daß wir sie mit der vorhandenen Infrastruktur vielfach nicht befriedigen können. Der für Verkehrsflächen benötigte Raum ist aber nicht beliebig vermehrbar. Abgasemissionen belasten Mensch und Natur, Lärm und Unfälle verursachen gesundheitliche Schäden. Die vorhandenen Überlastungen im Verkehrsnetz rechtfertigen allerdings keine dramatische Überspitzung. Sie sind im Regelfall zeitlich und örtlich begrenzt. Wer deshalb Katastrophenszenarien an die Wand malt, ist auch zu einer besonnenen Reaktion nicht mehr in der Lage. Eine verantwortliche Verkehrspolitik muß den Konflikt zwischen Inanspruchnahme und Auswirkung von Mobilität bewältigen. Gefordert sind Vernunft und Augenmaß.

Unsere Gesellschaft an der Schwelle zum nächsten Jahrtausend braucht für die Verkehrsprobleme intelligente Lösungen. Nur die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte fortschreiben zu wollen würde in die Sackgasse führen. Wir brauchen den Mut, neue Wege zu gehen. Politik, Gesellschaft und Wirtschaft müssen sich gemeinsam neue große Projekte vornehmen und umsetzen. In einer Innovations- und Investitionsoffensive kann daraus eine neue Verkehrswirklichkeit werden.

Die klassische Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen ist weitgehend gebaut. Ich habe im Ohr, daß der bayerische Ministerpräsident von der "hochentwickelten Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen" gesprochen und darauf seine Forderung an die Bundesregierung gestützt hat, mehr Mittel für Bayern zur Verfügung zu stellen. - Große Autobahnneubauten gehören der Vergangenheit an. Statt dessen benötigen wir den mehrstreifigen Ausbau von Fernstraßen, kurze Netzlückenschlüsse und den Bau von Ortsumgehungen zur Entlastung der Städte und Dörfer vom Verkehr. Das Schienennetz muß kurzfristig für die Aufnahme des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und zur Verbesserung des Nahverkehrs ausgebaut werden. Langfristig ist eine Trennung des Personen- und Güterverkehrs im Netz erforderlich.

Stärker als bisher müssen wir Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsträger als Verkehrssystem begreifen, das erhebliche Wachstumspotentiale hat. Um diese Potentiale zu realisieren, müssen wir endlich einen qualitativen Sprung unternehmen. Statt endloser Diskussionen über neue Autobahntrassen brauchen wir ein neues Denken.

Die Forderungen nach einem sinnvollen Zusammenspiel der Verkehrsträger, nach der Einrichtung von Schnittstellen des Verkehrs, dem Einsatz von elektronischen Logistikkonzepten und der Nutzung satellitengestützter Managementsysteme bleiben halbherzig, solange die technologischen Möglichkeiten nicht massiv und offensiv genutzt werden. Das Schlüsselwort heißt Telematik: die Integration der Informations- und Kommunikationstechnologie in das Gesamtverkehrssystem.

Nicht zuletzt müssen wir den Ehrgeiz haben, das führende Kompetenzzentrum in der Verkehrstechnik zu werden, in dem High-tech-Produkte vom Pkw über Lkw bis zur Hochgeschwindigkeitseisenbahn, von Umschlaganlagen bis zu Verkehrsleitsystemen entwickelt und produziert werden. Die doppelte Chance, die in dieser technologischen und industriellen Fähigkeit liegt, müssen wir entschlossen nutzen, um unsere Verkehrsprobleme mit eigenen Mitteln zu lösen und um Arbeitsplätze in einem weltweiten Wachstumsmarkt zu schaffen.

Diese verkehrspolitischen Ziele sind finanzierbar. Dazu muß dem Grundsatz "Verkehr finanziert Verkehr" entschlossen Geltung verschafft werden. Schon heute leistet der Verkehr einen erheblichen Beitrag zu den Staatseinnahmen. Das Steuer- und Abgabenaufkommen im Verkehr muß zweckgerichtet für Zukunftsvorhaben eingesetzt werden.

Wir müssen auch neue Finanzierungsmodelle, zum Beispiel die Gebührenerhebung nach der fahrleistungsabhängigen und der zeitlichen Inanspruchnahme von Straßen, vorbehaltlos prüfen. Die technischen Voraussetzungen dafür haben wir.

Im Gegenzug müssen andere Steuer- und Abgabenbelastungen der Autofahrer gesenkt werden. Mit einer Ausnahme: Unsere Städte brauchen einen effizienten ÖPNV, weil sie sonst am Autoverkehr ersticken. Busse und Bahnen müssen in dichter Taktfolge fahren. Sie müssen komfortabel, sicher und pünktlich sein, und sie müssen für alle Bürgerinnen und Bürger bezahlbar sein. Ein solches attraktives ÖPNV-System kostet zusätzliches Geld, das aus meiner Sicht langfristig nur über eine zweckgebundene Erhöhung der Mineralölsteuer - ich denke an 10 Pfennig - aufgebracht werden kann. Auch die Autofahrer würden davon profitieren, weil ihnen in vielen Fällen der Umstieg auf den ÖPNV wesentlich erleichtert würde. Wir müssen zur Erreichung der Ziele viele kleinere und größere Schritte gehen, um zu effektiven Verbesserungen der Verkehrssituation zu kommen.

Ein wichtiges gelungenes Projekt, das ich gern beispielhaft nennen möchte, betrifft die von uns gewollte und geförderte Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene. Erst gestern hat dazu eine Konferenz mit der Bahn AG, mit Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und mit Unternehmen stattgefunden. Im konkreten Fall ist es uns gelungen, umfangreiche Kalksteintransporte zwischen Warstein und Beckum auf die Schiene zu bringen. Mit nicht unerheblicher finanzieller Hilfe des Landes konnte durch die Aktivitäten der Westfälischen Landeseisenbahn erreicht werden, daß täglich mehr als 100 Lkw-Fahrten - das sind 22 000 pro Jahr - überflüssig werden. Das halte ich für einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner in den betroffenen Ortschaften. Kreatives Denken und rationales Handeln haben hier zum Erfolg geführt und machen Mut für weitere Projekte, die wir auch

finanziell unterstützen werden. Den auf 25 Millionen DM erhöhten Ansatz für nicht-bundeseigene regionale Bahnunternehmen führen wir mit dem Haushalt 1997 fort.

Ich komme zum Neuaufbau des Flughafens Düsseldorf nach der tragischen Brandkatastrophe vom April dieses Jahres und verbinde damit einige Bemerkungen zu anderen aktuellen Projekten.

Die beiden Gesellschafter des Flughafens Düsseldorf - das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Düsseldorf - sind sich einig, den Flughafen hinsichtlich Sicherheit und Funktionalität auf den bestmöglichen Stand zu bringen und ihm gleichzeitig ein vollkommen neues Gesicht zu geben. Dieses Vorhaben nennen wir "Flughafen 2000 plus".

Am 3. Juli 1996 sind vier Projektstudien von international renommierten Büros für Flughafenplanung präsentiert worden. Auf der Grundlage des Ergebnisses dieser Präsentation läuft gegenwärtig ein beschränkter Architektenwettbewerb. Das Wettbewerbsverfahren soll bis zum Jahresende abgeschlossen werden. Erst danach werden wir eine zuverlässige Kostenschätzung haben. Da noch eine Reihe von Rahmenbedingungen geklärt werden müssen, sind alle Finanzierungsüberlegungen derzeit notwendigerweise im Anfangsstadium. Wir werden diese Überlegungen mit Hochdruck fortsetzen und sie Ihnen in überschaubarer Zeit präsentieren.

Auch unter den schwierigen Gegebenheiten des Provisoriums hat der Flughafen Düsseldorf den enormen Andrang in der Ferienreisezeit gut bewältigt. Ich halte das für eine großartige Leistung der Flughafengeschäftsführung und aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Flughafens. Morgen, am 1. November, wird sich die Situation weiter entspannen. Dann ist die Zeltlagerzeit zu Ende, und die Zeltbauten werden durch feste Hallen ersetzt. Zeitgleich mit der Wiedereröffnung des Flugsteiges C gehen zwei neue Interimshallen in Betrieb. Die Bauten, die im Westen und Osten des Flughafengeländes liegen, erhalten die Bezeichnungen "Terminal D" - Westen - und "Terminal E" - Osten. Die derzeit noch zur Abfertigung genutzten Technikhallen werden dann wieder für Wartungsarbeiten zur Verfügung stehen. Das Ankunftszelt auf dem Gelände der ehemaligen britischen Kaserne entfällt. Zentrale Ankunft wird ab morgen der wiedereröffnete Flugsteig C sein. Wir haben damit auf dem Flughafen bis zur Fertigstellung des Neubaus eine stabile Lösung.

Zur Konversion der Militärflughäfen Weeze/Laarbruch und Brüggen/Elmpt. - Diese beiden britischen Militärflugplätze liegen in einem Abstand von 50 km am Niederrhein unmittelbar an der niederländischen Grenze. Die Briten haben angekündigt, 1998 Weeze/Laarbruch und 2001 Brüggen/Elmpt aufzugeben. Wenn es keinen Nachfolgebedarf für Nato-Einheiten gibt, müssen wir uns Gedanken über eine zivile Anschlußnutzung machen. Das muß rechtzeitig geschehen.

Beide Flugplätze verfügen über eine intakte Infrastruktur mit einer Startbahnlänge von 2 500 m, die uneingeschränkt Mittelstreckenverkehr erlaubt. In den funktionsfähigen voll ausgebauten Plätzen steckt volkswirtschaftliches Kapital von jeweils mehr als 1 Milliarde DM. Deshalb darf nach meiner Überzeugung eine fliegerische Folgenutzung nicht von vornherein ausgeschlossen werden; sie bleibt eine wesentliche Option.

In Weeze/Laarbruch hat sich bereits eine Entwicklungsgesellschaft gegründet, die eine zivile Flughafengenehmigung bei meinem Ministerium beantragt hat. Für Brüggen/Elmpt rechne ich kurzfristig mit einem entsprechenden Antrag. Wegen der geographischen Lage macht eine isolierte Prüfung keinen Sinn. Wir wollen deshalb die beiden Konversionsprojekte zum Anlaß nehmen, für den gesamten Raum den Bedarf, die verkehrswirtschaftliche Entwicklung und die funktionsmäßige Positionierung von Flughäfen gutachterlich untersuchen zu lassen. Auf niederländischer Seite sollen die Flughäfen Maastricht/Aachen und Eindhoven einbezogen werden. Hierfür scheint uns das Institut von Professor Wolf an der RWTH Aachen besonders geeignet.

Die ergebnisoffene Vorgehensweise wird uns - davon bin ich überzeugt - am Ende ein Urteil ermöglichen, ob für die beiden Militärflugplätze eine zivile fliegerische Folgenutzung, eine gewerbliche Nutzung mit eingeschränktem funktionsbezogenen Flugbetrieb oder eine Gewerbenutzung sinnvoll ist. Wir haben zu gegebener Zeit, aber nicht zu spät, darüber zu entscheiden. Sonst würden wir uns an dem, was dort geschaffen ist, versündigen. Wir haben verschiedentlich schon informelle Gespräche geführt.

Zum sechsstreifigen Ausbau der A 2, - Das im Zusammenhang mit der EXPO 2000 zu erwartende Verkehrsaufkommen auf der A 2 hat mich veranlaßt, Herrn Kollegen Wissmann um eine zeitgerechte Finanzierung des sechsstreifigen Ausbaus der A 2 zu bitten. Wie Sie wissen, ist die A 2 als wichtigste West-Ost-Verbindung durch Nordrhein-Westfalen bereits mit den gegenwärtigen Verkehrsbelastungen ein Nadelöhr in unserem Autobahnnetz.

Der Bundesverkehrsminister hat diesen Wunsch aus Nordrhein-Westfalen und auch aus Niedersachsen inzwischen aufgegriffen. Bis zum Jahr 2000 werden für den sechsstreifigen Ausbau der A 2 in Niedersachsen und in Nordrhein-Westfalen zusätzlich 572 Millionen DM bereitgestellt. Für den nordrhein-westfälischen Teilabschnitt von Bielefeld bis zur Landesgrenze sind davon 227 Millionen DM bestimmt. Nach diesen Finanzierungsplänen des Bundes bleibt der Abschnitt von Kamen bis Bielefeld unberücksichtigt. Ich meine aber, daß wir angesichts des beschnittenen Finanzrahmens des Bundes noch ganz zufrieden sein können. Damit sind auch frühere Überlegungen zu einer privaten Vorfinanzierung des sechsstreifigen Ausbaus vom Tisch.

Für die Rheinquerung der A 44 bei Ilverich hat mein Ministerium den Planfeststellungsbeschluß im Februar dieses Jahres erlassen. Beim OVG Münster sind sechs Klagen - jeweils verbunden mit dem Antrag, die aufschiebende Wirkung der Klagen anzuordnen - rechtshängig. Die gerichtlichen Entscheidungen bleiben zunächst abzuwarten. Die Kläger streben den Aufschub der Baumaßnahme bis zu einer abschließenden gerichtlichen Entscheidung an. Das OVG Münster wird voraussichtlich noch in diesem Jahr über die dazu beantragte aufschiebende Wirkung entscheiden.

Die administrativen Vorarbeiten für die Ausschreibung laufen planmäßig, so daß die Auftragserteilung, soweit rechtlich möglich, Ende 1997 erfolgen kann.

Zum Opel-Anschluß, - Über die sogenannte Bochumer Lösung habe ich das Plenum des Landtags im September unterrichtet. Das von uns beauftragte Ingenieurbüro IVV-Aachen, das die verkehrliche Bedeutung der Maßnahme untersucht, hat seinen

vollständigen Abschlußbericht noch nicht vorgelegt. Die ersten Tendenzaussagen bestätigen aber meine bisherige Position. Ich habe Ihnen angekündigt, daß die Vorarbeiten zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für das 2,2 km kurze Teilstück der A 44 aufgenommen werden. Das geschieht.

Zum Landesstraßenbau. - Das Landesstraßennetz in Nordrhein-Westfalen hat eine Länge von mehr als 12 500 km. Für das Jahr 1997 haben wir den Ansatz, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, wieder auf 150 Millionen DM festgelegt. Auch weiterhin werden der Bau von Ortsumgehungen, die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen und von Unfallschwerpunkten sowie die Anlage von Radwegen Schwerpunkte des Landesstraßenbaus sein. Der Erhalt und die Unterhaltung unseres vorhandenen Straßennetzes werden aber zusätzliche finanzielle Anstrengungen erfordern, um seine Leistungsfähigkeit dauerhaft zu sichern.

Zur Bahntechnik. - Wie Sie wissen, setze ich mich aus wirtschafts- wie aus verkehrspolitischen Gründen sehr für die Stärkung der Rad-Schiene-Technik in unserem Land ein. Nach einer von meinem Ministerium in Auftrag gegebenen Untersuchung der SCI GmbH sind in Nordrhein-Westfalen gut 450 Unternehmen mit über 62 000 Beschäftigten im Bahntechniksektor tätig. Sie erwirtschaften einen Umsatz von 14 Milliarden DM. Dazu zählen die beiden Systemanbieter Siemens Verkehrstechnik und Talbot sowie eine Vielzahl größerer und kleinerer Zulieferbetriebe. Die Studie belegt, daß die Bahntechnik ein bedeutender Wirtschaftszweig mit Wachstumspotentialen für unser Land ist.

Auf der Basis der SCI-Erhebungen habe ich im September mit den Unternehmensleitern ausführlich die Erwartungen und Möglichkeiten erörtert. Es gab die übereinstimmende Auffassung, daß eine Landesinitiative Bahntechnik gestartet werden soll. Dabei können wir auf Erfahrungen mit vergleichbaren Initiativen zurückgreifen, die durchweg anspruchsvolle und erfolgreiche Verbundprojekte auf den Weg gebracht und zugleich zu einer wirtschaftlichen Stabilisierung der Branche beigetragen haben. Als Beispiel nenne ich die Verbundinitiative Automobilzulieferer.

Nach dem Startschuß für die Initiative sind wir weiter vorangegangen. Gegenwärtig laufen die Vorbereitungen für einen nordrhein-westfälischen Gemeinschaftsstand auf der Frühjahrsmesse in Hannover. Zur Messepräsentation werden wir auch einen Branchenreport für die Bahntechnik erarbeiten. Konkrete Projekte der Zusammenarbeit kann ich heute noch nicht nennen; dafür ist es zu früh. Es ist allerdings erfreulich, daß sich die beiden Systemanbieter Siemens und Talbot an der Initiative beteiligen. Das stärkt die Position der Zulieferbetriebe und gewährleistet, daß innovative Entwicklungen im Schienenfahrzeugbau rasch zum Einsatz kommen.

Im Rahmen von media NRW wollen wir mit der Aufgabe Telematik im Verkehr einen weiteren Schwerpunkt setzen. Media NRW ist, wie Sie wissen, eine Initiative der Landesregierung. Sie soll die Entwicklung, Einführung und Verbreitung neuer Multimedialechniken und interaktiver Medien vorantreiben und für Wirtschaft, Privathaushalte und den öffentlichen Sektor Multimediaanwendungen in größerem Umfang nutzbar machen.

Zu einzelnen Schwerpunkten, in denen Multimediaanwendungen zu entwickeln und bei der Verbreitung zu unterstützen sind, richtet media NRW sogenannte Task-forces

ein. Bereits gestartet haben wir die Task-forces zu den Bereichen Telearbeit/Telekooperation und Multimediaanwendungen im Gesundheitswesen. Für sie ist es uns gelungen, ausgewiesene Experten aus Wirtschaft, öffentlicher Hand und Institutionen jeder Art zu gewinnen.

Die Aufgabe der Task-force Telematik im Verkehr besteht zunächst in der systematischen Erfassung laufender und projektierter Aktivitäten von Unternehmen, privaten oder öffentlichen Institutionen sowie der öffentlichen Hand. Durch die Task-forces sollen gemeinsame Entwicklungen initiiert und individuelle Lösungen potentieller Anbieter zumindest zu einer Kompatibilität untereinander angeregt werden.

Unsere Ausgangsposition ist dabei gut: Wir nehmen in Deutschland eine führende Stellung bei der Entwicklung und Einführung von Verkehrstelematikdiensten und deren Anwendung ein. Schon heute informieren Verkehrsbeeinflussungsanlagen die Verkehrsteilnehmer auf unseren Autobahnen auf über 350 km auf besonders gefährdeten Streckenabschnitten über Verkehrsstörungen und geben Empfehlungen, auf Alternativrouten auszuweichen. Künftig sollen hierfür verstärkt Telematikdienste eingesetzt werden, die Verkehrsinformationen über den herkömmlichen Verkehrsfunk, aber auch über einen speziellen Verkehrsmeldekanal an die Verkehrsteilnehmer weiterleiten. Durch den Bau von etwa 800 Datenerfassungsanlagen auf den Autobahnen in NRW und durch die Einrichtung von zwei Verkehrsleit- und -informationszentralen sind hierfür in unserem Land wichtige Voraussetzungen geschaffen worden. Durch eine enge Kooperation mit den benachbarten Bundesländern sowie mit Belgien und den Niederlanden sollen den Verkehrsteilnehmern in Nordrhein-Westfalen schon bald auch die für sie relevanten Verkehrsinformationen aus den Nachbarländern zur Verfügung gestellt werden.

Ein weiterer verkehrlich wie wirtschaftlich hochinteressanter Anwendungsfall ist der Einsatz von Telematik zum Aufbau von Transportketten. Dabei geht es vor allem um die Frage, wie die Telematik genutzt werden kann, um mehr Güter auf Bahn und Schiff zu verlagern und mehr Reisenden den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern. Wir haben den Vorsitz in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe zu diesem Thema übernommen und werden Sie zu gegebener Zeit über die Ergebnisse informieren. Die erste Sitzung der Task-force Telematik im Rahmen von media NRW findet am 7. November statt. Auch über deren Arbeitsergebnisse werde ich Sie gern unterrichten.

Sie werden registriert haben, daß ich bisher keine Klage über die Bundesregierung geführt habe. Darauf würde ich gern verzichten, zumal ich fairerweise sagen muß, daß die Zusammenarbeit mit Herrn Kollegen Wissmann im großen und ganzen gut ist. Es macht nach meiner Überzeugung auch keinen Sinn, über die finanzielle Situation der öffentlichen Hände im allgemeinen zu lamentieren und dann Forderungen an die jeweils andere Ebene zu richten. Wir können allerdings nicht akzeptieren, daß sich der Bund auf unsere Kosten entlastet. Der Verdruss steigert sich noch, wenn dabei gesetzliche Festlegungen und Abmachungen ignoriert werden. In diesem Zusammenhang drei Punkte, die uns auch auf der Herbsttagung der Verkehrsministerkonferenz erneut beschäftigt haben.

Erstens Nahverkehrsanteil nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Nach § 8 Abs. 2 dieses Gesetzes haben die Länder für Nahverkehrsprojekte einen Anspruch von 20 % an den Investitionsmitteln für den Schienenwegeausbau. Bis heute haben wir davon keine Mark gesehen, obwohl wir schon vor einem Jahr eine Auflistung mit den dringendsten Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen übersandt haben. In den anderen Ländern ist die Situation nicht anders. Lediglich ein Projekt, die Elektrifizierung in Schleswig-Holstein von Elmshorn nach Itzehoe, hat das Eisenbahnbundesamt bisher für würdig befunden. Der Ärger ist um so größer, als sich die Länderverkehrsminister im Frühjahr mit Bund und Bahn übergangsweise auf vergleichsweise bescheidene 1,5 Milliarden DM bis zur Aufstellung des Schienenwegebedarfsplans im Jahr 1998 verständigt haben. In der Frage, ob für den Schienenausbau nur Baudarlehen oder verlorene Baukostenzuschüsse gezahlt werden, muß sich der Bund endlich bewegen. Es geht nicht an, daß wichtige Nahverkehrsvorhaben, die politisch völlig unstrittig sind, dem betriebswirtschaftlichen Rotstift zum Opfer fallen.

Zweitens Unterhaltungslast für Straßenbrücken über Schienenstrecken.

Ebenfalls ungelöst sind die Folgen des Baulastübergangs von Brückenbauwerken über Schienenstrecken. In den Städten und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen sind rund 300 Brücken betroffen. Die finanzielle Belastung kann nur geschätzt werden. Nach ersten Erhebungen liegt der Aufwand zur Herstellung eines verkehrssicheren Zustandes bundesweit bei rund 1 Milliarde DM. Bei den Beratungen zur Bahnreform hat der Bahnvorstand seinerzeit dagegen nur einen Betrag von 4 Millionen DM genannt. Das war aus unserer Sicht eine abenteuerliche Fehleinschätzung.

Im Interesse der Kommunen können wir eine solche einschneidende Lastenverschiebung keineswegs hinnehmen. Die Länderverkehrsminister haben daher gefordert, den Bundesratsentwurf für eine gesetzliche Neuregelung analog zum Straßenrecht beschleunigt im Bundestag zu beraten. Danach muß erreicht werden, daß die Deutsche Bahn AG als Rechtsnachfolgerin der Deutschen Bahnen gegenüber den kommunalen Baulastträgern für den ordnungsgemäßen Erhaltungszustand der Brücken einsteht und die durch Erhaltungsrückstände bedingten Mehrkosten der Kommunen bei der Sanierung und Erneuerung von Brücken vollständig übernimmt.

Drittens Abstufung von Bundesstraßen.

Das Bundesverkehrsministerium hat den alten Bundesländern mitgeteilt, daß es in erheblichem Umfang Bundesstraßen abstufen will. Die Gesamtlänge des Straßennetzes, von dem sich der Bund trennen möchte, beträgt rund 5 000 km. Allein auf Nordrhein-Westfalen ginge die Baulast für 1 500 km Straßen über. Das bedeutete nach unseren Berechnungen zusätzliche Kosten für Investitionen und Unterhaltung in Höhe von 120 Millionen DM. Ich denke, es ist für jedermann einsichtig, daß eine so gravierende Finanzlastverschiebung nicht hingenommen werden kann. Um es klar zu sagen: Wir können die Baulastübertragung ohne Kompensation nicht verkraften.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie diese Position und damit die Haushalte sowohl des Landes als auch der Kommunen bei den drei dargestellten Punkten gemeinsam unterstützten.

Günter Langen (CDU) stellt fest, in den meisten Aussagen des Ministers spiegeln sich die Positionen seiner Fraktion wider. Auch die Vorlage 12/790 habe sie positiv aufgenommen.

Die Ansätze des Verkehrshaushalts entsprächen auf den ersten Blick denjenigen des Vorjahres. Tatsache aber sei, daß der Verkehrshaushalt in Höhe von 3,6 Milliarden DM mit rund 2,3 Milliarden DM wesentlich vom Bund finanziert werde. Die Mittel des Bundes flössen in den ÖPNV - 358 Millionen DM - und in die Regionalisierung - 1,9 Milliarden DM. Den insgesamt höheren Ausgaben des Bundes für diese Bereiche stünden auf seiten des Landes Ansatzminderungen in Höhe von 144 Millionen DM gegenüber: für gemeinwirtschaftliche Leistungen nach § 45 a PBefG 40 Millionen DM, an Zuschüssen an die DB AG 13 Millionen DM, für das GVFG 91 Millionen DM. Immer weiter ziehe sich das Land aus der Mitfinanzierung beim GVFG zurück. Dem Vernehmen nach seien weitere Streichungen geplant. Die CDU-Fraktion wünsche, über aktuelle Überlegungen informiert zu werden.

Beim Landesstraßenbau sei die Lage ebenso kritisch. Obwohl 200 Millionen DM jährlich für den Landesstraßenbauplan verabredet worden seien, seien für 1997 nur 150 Millionen DM eingestellt worden. Dabei seien für 1996 auf Druck der GRÜNEN schon nur 130 Millionen DM beschlossen worden. Für die anstehenden notwendigen Lückenschlüsse und Ortsumgehungen reichten diese Mittel nicht. Die CDU-Fraktion hoffe, daß beim Straßenbau Änderungen im Sinne der Arbeitsplätze vorgenommen würden.

Heinz Hunger (SPD) hebt hervor, seine Fraktion unterstütze die vom Minister dargestellten Positionen. Er freue sich, daß die Opposition zu ähnlichen Erkenntnissen gekommen sei.

Die finanziellen Leistungen des Bundes an die Länder seien kein Gnadengeld, sondern die Länder hätten darauf einen verfassungsmäßigen Anspruch. Es sei geplant gewesen, daß bei steigendem Anteil der Mittel des Bundes für SPNV und ÖPNV das Land seine Mittel absenke. Er verstehe deshalb nicht, weshalb sich die Opposition auf diese Kürzung konzentriere. Unter dem Strich stehe für Investitionen im ÖPNV 1997 mehr Geld zur Verfügung als 1996. Fachbeamte hätten ihm bestätigt, daß die Projekte in den verschiedenen Plänen mit den entsprechenden Haushaltsansätzen umgesetzt werden könnten. Fraglich sei nur, ob die Kommunen die Investitionsleistungen des Landes komplementieren könnten; denn deren Finanzrahmen würden bekanntlich immer enger.

150 Millionen DM seien für Straßenneubauten vorgesehen. Es falle aber immer schwerer, die Kilometer, die der Minister genannt habe, zu unterhalten. In den nächsten fünf bis zehn Jahren müßten deshalb unausweichlich die Prioritäten geändert werden, um die Straßen vor dem Verfall zu bewahren. Noch in der laufenden Legislaturperiode müsse mit den Überlegungen begonnen werden, denn es sei klar, daß mehr Geld nicht zur Verfügung gestellt werden könne, auch nicht für kleinere Maßnahmen, die der Verkehrssicherheit dienten. Vielmehr müsse damit gerechnet werden, daß durch die neue Situation bei der Kohle große Belastungen auf das Land zukämen.

Die SPD-Fraktion werde deshalb mit Anträgen auf Umschichtungen sehr zurückhaltend sein. Sie sei mit dem vorliegenden Haushaltsplanentwurf im großen und ganzen einverstanden.

Peter Eichenseher (GRÜNE) bestätigt Herrn Hunger, daß die Schwerpunkte im Straßenbau neu gesetzt werden müßten. Über die absoluten Beträge zu streiten sei nicht sinnvoll und führe in die Sackgasse. Vielmehr gehe es darum, die Verkehrsprobleme anders zu lösen als nur mit dem Zubau von Kilometern. Er denke an kleinere, auch kommunale Lösungen, an Erschließungsstraßen statt Umgehungsstraßen oder großer Netzschlüsse.

Mit der unternehmensbezogenen Güterverkehrsförderung statt allein des allgemeinen Schienenwegeausbaus verfolge das Land einen sehr positiven Ansatz, einen bisher noch einzigartigen Weg. Das Programm werde sehr gut angenommen und müsse fortgeführt werden. Der Fördertitel für NE-Bahnen, die als Kooperationspartner der Bahn AG dringend gebraucht würden, sei verdreifacht worden.

Das Defizit im Schienenwegeausbau werde in den nächsten Jahren bleiben, nicht nur weil der Bund die 20 % nach dem Schienenwegeausbaugesetz blockiere, sondern auch weil der Nachholbedarf bei der Modernisierung von Schienenstrecken riesengroß sei. Hier dürften nicht mit dem Hinweis darauf, daß der Bund die Mittel nicht gebe, die Hände in den Schoß gelegt werden, denn der Bund werde seine Blockade so lange wie möglich aufrechterhalten. Von der Bahn AG selbst könne keine Initiative erwartet werden, denn ihr seien die Einnahmen aus dem Betrieb des Nahverkehrs garantiert, und sei die Strecke noch so schlecht. Es dürfte deshalb kein Weg daran vorbeiführen, daß das Land alle Mittel, die es selbst aufbringen könne, für den Schienenwegeausbau ausgeben. Dazu könnte versucht werden, freiwerdende Mittel, die im Haushalt nicht mehr veranschlagt seien, die zurückgefahrenen Komplementärmittel zur Gemeindeverkehrsfinanzierung, zu mobilisieren. Und natürlich müsse im Bundesrat eine Änderung der Schienenwegeausbaufinanzierung angestrebt werden. Es wäre sinnvoller, vom Bund Zuschüsse zu verlangen als zinslose Kredite.

Die Landesinitiative Bahntechnik begrüße seine Fraktion ausdrücklich. Sie sehe in der Bahntechnologie in Nordrhein-Westfalen ein großes Entwicklungspotential und eine große Zukunftschance. Sie gehe allerdings weiter als die Empfehlungen des SCI Gutachtens, denn mit einer moderierenden Landesinitiative oder mit Hilfen zur Außendarstellung der Branche werde man nicht weit genug kommen. Den bestehenden Verlagerungsabsichten von Bahnindustrieunternehmen könne nur entgegengewirkt werden, wenn Bahntechnologie und Bahninnovationen unmittelbar gefördert würden. Die GRÜNEN dächten in diesem Zusammenhang an ein Technologieprogramm Schienenverkehr. Dafür sei die Kombination von Wirtschaftsministerium und Verkehrsministerium sehr hilfreich. - Er hoffe, daß diese Diskussion gemeinsam weitergeführt werde.

Gerhard Wächter (CDU) erwidert Herrn Eichenseher, für seine Fraktion sei es unverzichtbar, die fixen Zahlen verbindlich zu kennen - ob 150 Millionen DM oder 130 Millionen DM oder 180 Millionen DM, die eigentlich notwendig wären, um das Landesstraßenbauprogramm durchzuführen.

Er teile die Befürchtung Herrn Hungers, daß sich der Zustand der Landesstraßen wegen mangelnder Unterhaltung, nicht zuletzt nach dem letzten strengen Winter, permanent verschlechtere. Der Titel für Erhaltungsinvestitionen sei nun erneut um fast 10 Millionen DM gekürzt worden, und auch die Haushaltssperre 1996 sei diesem Anliegen nicht förderlich gewesen.

Mit Bundesmitteln für den Bundesfernstraßenbau sei das Land nicht schlecht bedient worden. Wahrscheinlich sei deshalb das Verhältnis zwischen Landes- und Bundesverkehrsminister nicht so schlecht. Die Aufstockung der Mittel für den Ausbau der A 2 um 572 Millionen DM sei kein Pappentier.

Im Hinblick auf die private Vorfinanzierung der Rheinquerung der A 44 bitte er um Darlegung des aktuellen Standes.

Heinz Hunger (SPD) erwidert Herrn Eichenseher, es gebe im vorliegenden Haushaltsentwurf keine freiwerdenden oder frei gewordenen Mittel. Vielmehr müsse in allen Ressorts festgestellt werden, daß die Ressourcen immer knapper würden. In dieser Situation dürften bei den Bürgern und bei den Kommunalpolitikern keine Illusionen geweckt werden, sondern es müsse die Wahrheit gesagt werden, daß die Projekte gestreckt werden müßten.

Auch er freue sich darüber, daß die Situation auf der A 2 bis zum Jahr 2000 entspannt werden könne. Dies dürfe aber nicht von der Realität ablenken, daß der Bund schon vor 1984 die Mittel für den Bundesfernstraßenbau wegen finanzieller Zwänge um zusammengesetzte Milliarden abgesenkt habe. Er erinnere sich noch, daß zwei Monate nach der Verabschiedung der Fortschreibung des Bundesfernstraßenbedarfsplans im Bundestag alle Länder in einem Brief des damaligen Bundesverkehrsministers angewiesen worden seien, noch nicht begonnene baureife Maßnahmen bis zum Jahr 2001 ruhen zu lassen.

Kein Flächenland der Bundesrepublik stelle pro Kopf so viel Geld für ÖPNV und SPNV bereit wie Nordrhein-Westfalen. Er hoffe, dies noch sehr lange sagen zu können. Er ermuntere alle diejenigen, die sich jetzt noch als Trittbrettfahrer betätigten, ihren Anteil zur Finanzierung von ÖPNV zu leisten. Er kenne zahlreiche Gemeinden im Land, in denen noch größere Anstrengungen unternommen werden müßten, um den ÖPNV in der Fläche attraktiver zu machen. Eine Liste des Innenministers dokumentiere, in welchen Gemeinden noch Luft sei.

Minister Wolfgang Clement erwidert Herrn Langen, die Mittel nach § 45 a PBefG seien auf Initiative Nordrhein-Westfalens eingeführt worden. Die erfolgte Konsolidierung habe eine gutachterliche Grundlage und sei in Wahrheit unumstritten. Er glaube, daß weitergehende Tendenzen anderer Länder, nämlich die Mittel generell zu streichen, dadurch blockiert worden seien. Die Konsolidierungsmaßnahme solle beibehalten werden.

Über den Landesstraßenbau werde die SPD-Fraktion noch Gelegenheit haben, mit ihrem Koalitionspartner zu sprechen. Die vorgesehenen Mittel seien nicht für Netzschlüsse, sondern im wesentlichen für Ortsumgehungen. Er habe den Eindruck, seine Wahrnehmung der Realität im Land differiere von der Herrn Eichensehers - er erlebe in vielen Ortschaften, daß die Menschen bis an die Grenze des Erträglichen durch den Autoverkehr belastet seien. Die 150 Millionen DM, wobei es sich ohnehin um einen heruntergefahrenen Betrag handle, seien nötig, um nur die drängendsten Probleme im Landesstraßenbau zu lösen. Dieser Betrag sei aus seiner Sicht minimal.

Im Hinblick auf den Güterverkehr stelle er Übereinstimmung aller fest, daß der eingeschlagene Weg richtig sei. In drei Jahren werde der Vorschlag eines endgültigen Schienengüterverkehrsprojektes vorliegen.

Er stimme Herrn Eichenseher zu, daß es bei der Initiative Bahntechnik nicht nur um PR oder die Beförderung von Kooperationen auch auf Auslandsmärkten gehe - was allerdings nicht ganz unwichtig sei. Heute schon könnten mit Technologiefördermitteln technologische Entwicklungen mit Bahntechnikunternehmen und Unternehmen der Rad-Schiene-Technik gefördert werden, wenn sie den Anforderungen des Technologieprogramms genügten.

Was den ÖPNV angehe, bewege man sich präzise im Rahmen der Vereinbarung zur Bahnreform. Das Land komplementiere präzise die GVFG-Mittel, die vom Bund zurückgefahren worden seien. Er könne jeden Wunsch nach mehr Geld für den ÖPNV verstehen und habe selbst Wünsche, er wisse aber, daß sie nicht erfüllbar seien. In dem von ihm zu verantwortenden Haushalt erkenne er keine Umschichtungsmittel. Zusätzliche Mittel könne es angesichts der gravierendsten Einschnitte insbesondere in den Steinkohleregionen des Landes ohnedies nicht geben. Die Vorstellung, Wirtschaftsfördermittel für den Verkehr zu erhalten, sei deshalb illusionär. Die Landesfördermittel für die regionale Wirtschaftsförderung der Bergbaurückzugsgebiete für 1996 seien nahezu aufgebraucht. Dies sei mehr als bedenklich. Man müsse wahrnehmen, was im Land los sei, wieviel Geld benötigt werde, um Unternehmen, die teilweise größte Probleme hätten, zu unterstützen.

Herrn Wächter gegenüber stellt er klar, daß die Ansätze für Erhaltungsinvestitionen nicht gekürzt, sondern überrollt worden seien. In der Substanz teile er aber dessen Sorge: Eigentlich seien mehr Mittel nötig, um die Straßen zu erhalten. Sie seien jetzt aber nicht vorhanden.

Betreffend die A 44 vermute er, daß es in dem gerichtlichen Verfahren noch 1996 ein Ergebnis gebe. Es sei angekündigt worden, daß für die Bauausführung und für die private Vorfinanzierung gleichzeitig ausgeschrieben werde, sobald Klarheit bestehe.

Was das Verhältnis Bund/Land angehe, läge ihm daran, in den drei genannten Bereichen mit der Bundesregierung voranzukommen. Mit Herrn Wissmann hätten die Länder schon über die Investitionen im Nahverkehr gesprochen, aber noch kein praktikables Ergebnis erzielt.

Günter Langen (CDU) sichert Minister Clement die volle Unterstützung seiner Fraktion in den drei genannten Bereichen auf allen möglichen Ebenen zu. Die verkehrspolitischen Sprecher der CDU beabsichtigten, diese Themen bei ihrer nächsten Zusammenkunft mit dem Bundesverkehrsminister anzusprechen.

Heinz-Helmich van Schewick (CDU) möchte wissen, ob Äußerungen des GRÜNEN-Fraktionssprechers zuträfen, daß für die S-Bahn-Anbindung des Flughafens Köln/Bonn nicht mehr 400 Millionen DM, sondern nur noch 300 Millionen DM zur Verfügung gestellt würden.

Gerhard Wächter (CDU) vertritt die Meinung, man müsse sehr vorsichtig sein, im ländlichen Raum offensiv eine ÖPNV-Infrastruktur zu etablieren, denn entscheidend sei die betriebswirtschaftliche Organisation. Angesichts der Vorschläge, die in seinem Heimatkreis gemacht würden, habe er große Bedenken, wie die Trägerschaften dauerhaft finanziert werden könnten. Man dürfe sich deshalb keinen Illusionen im Hinblick auf das ÖPNV-Ausbauprogramm hingeben.

Minister Wolfgang Clement dankt Herrn Langen für seine Aussage zu den Aspekten des Verhältnis Bund/Land betreffend. Wenn sich nichts ändere, müßten Land und Kommunen mit erheblichen Belastungen rechnen.

Was die S-Bahn-Verbindung zum Flughafen Köln/Bonn angehe, rechne das Ministerium mit zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 400 Millionen DM. Dieser Betrag sei in das ÖPNV-Landesprogramm aufgenommen worden. Die genannten 300 Millionen DM stützten sich auf erste Einschätzungen, die einmal abgegeben worden seien, der Entwicklung dieser Baumaßnahme aber nicht standhielten. Vorgesehen und erforderlich seien 400 Millionen DM.

3 Car-sharing

Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr Wolfgang Clement legt dar, die Landesregierung sei davon überzeugt, daß Car-sharing einen Beitrag zur Milderung städtischer Verkehrsprobleme leisten könne. Car-sharing trage zur Reduzierung des Pkw-Bestandes bei und bewirke damit eine Verringerung der Benutzung von Autos und der zum Abstellen der Fahrzeuge benötigten Flächen. Sie halte es daher für wichtig, Initiativen zur Förderung von Car-sharing zu unterstützen.

Unter Car-sharing sei die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen zu verstehen, die durch eigenständige Organisationen an dezentralen wohnungsnahen Standorten bereitgestellt würden und auf die im Rahmen eines längerfristigen Nutzungsvertrags nach telefonischer Buchung bei weitgehend tresorgeschützter Übergabe von Schlüssel und Fahrzeugpapieren zu weitgehend nutzungsabhängigen Kosten zugegriffen werden könne.

Der Bundesverkehrsminister habe die Eignung von Car-sharing im Hinblick auf die Reduzierung von Stadtverkehrsproblemen in einem Forschungsvorhaben untersuchen lassen. Die Untersuchung komme zu dem Ergebnis, daß Car-sharing gesamtwirtschaftlich sinnvoll sei. Angeregt worden seien Förderungsmaßnahmen wie die Bereitstellung von Stellflächen für Car-sharing-Fahrzeuge auf städtischen Grundstücken - wozu eine Änderung der StVO nicht erforderlich sei - und die Reservierung im öffentlichen Straßenraum - wozu in der StVO eine Rechtsgrundlage zu schaffen wäre. Andererseits weise der Forschungsbericht besonders darauf hin, daß Maßnahmen, die den Gemeinschaftsfahrzeugen Privilegien der Nutzung vorhandener Infrastrukturen einräumten, zu einer Attraktivitätssteigerung der Pkw-Nutzung in der Stadt führten und somit nicht zweckmäßig seien.

~~Gemeinsamer Beschlußvorschlag der Fraktionen von SPD, CDU und Bündnis 90/~~

~~Die Grünen zur Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags NRW am 31.10.1996~~

TOP 6 (KfZ-Prüfungen durch freie Sachverständige)

- I. Nach ^{der} Anlage VIII Nr. 7 zur StVZO sind freie KfZ-Sachverständige und Prüfengeure berechtigt, KfZ-Überprüfungen gem. §§ 29, 19 III und 47a StVZO durchzuführen. In Nordrhein-Westfalen (als einzigem Bundesland) ist die Zahl der Überprüfungen, die diese KfZ-Sachverständigen im eigenen Betrieb durchführen dürfen, auf 50 Überprüfungen pro Monat beschränkt worden. Weitere KfZ-Überprüfungen ausserhalb des eigenen Betriebes (z.B. in benachbarten Werkstätten oder sog. Stützpunkten) sind damit aber nicht ausgeschlossen.
- Durch die Beschränkung der Zahl der Überprüfungen im eigenen Betrieb wird die mit hohem Investitionsaufwand verbundene Einrichtung von KfZ-Prüfstellen durch freie Sachverständige erschwert sowie der Marktzugang kleinerer Betriebe und freier Ingenieure und damit der freie Wettbewerb eingeengt.
- II. Der Standard der deutschen KfZ-Überwachung als Garant hoher technischer Verkehrssicherheit muß auch in Zukunft erhalten bleiben. Dazu gehört der Erhalt der Leistungsfähigkeit der Technischen Prüfstellen mit bisherigem Standard, Flächendeckung und Betriebspflicht, um den Fahrzeughaltern das Einhalten seiner Verpflichtung gemäß § 29 StVZO unter zumutbaren Bedingungen zu ermöglichen. Gleichzeitig ist die Liberalisierung zugunsten anderer Überwachungsorganisationen zu gewährleisten, allerdings mit einer Leistungsfähigkeit und einem Untersuchungsstandard, der sich an dem Standard der Technischen Prüfstellen sachlich und personell orientiert.
- III. Der Verkehrsausschuß des Landtags NRW fordert die Landesregierung auf,
- a) die Beschränkung der KfZ-Überprüfungen durch freie Sachverständige und Prüfengeure auf 50 pro Monat im eigenen Betrieb zu beseitigen und dabei die Qualität der KfZ-Überwachung und den Bestand der TP sicherzustellen;
 - b) bei der Umsetzung des VMK-Beschlusses vom 19./20. September 1996 darauf zu achten, daß Wettbewerbsbeeinträchtigungen vermieden werden und der Standard deutscher KfZ-Überwachung erhalten bleibt, und
 - c) dem Verkehrsausschuß des Landtags zu gegebener Zeit erneut zu berichten.