



Verkehrsausschuss

20. Sitzung (öffentlich)

29. November 2001

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 16.35 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenografin: Dr. Hildegard Müller

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

Vor Eintritt in die Tagesordnung

1

Der Ausschuss lehnt den Antrag der CDU, die Beratung der Vorlagen 13/1055 und 13/1066 und damit die Benehmenserstellung über das Landesstraßenbauprogramm 2002 - Bestandteil des Haushalts - zu vertagen, mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP ab.

1 Haushalt 2002

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksachen 13/1400, 13/1700 und 13/1790

Vorlagen 13/818, 13/820, 13/821 und 13/938

Ausschussprotokoll 13/344

Einzelplan 08 - Bereich Verkehr

Art. II Abs. 5 Haushaltsbegleitgesetz

3

Dem Bericht von Minister Ernst Schwanhold zur zweiten Ergänzung zum Haushaltsentwurf 2002 schließt sich eine allgemeine Aussprache an.

Der Ausschuss stimmt gemäß Vereinbarung der Fraktionen wie folgt ab:

Die Änderungsanträge zum **Einzelplan 08** - Bereich Verkehr - (siehe Vorlage 13/1119) werden gemäß folgender Tabelle abgestimmt:

Anträge	Abstimmung	Ergebnis
Nr. 1 (CDU)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	abgelehnt
Nr. 2 (CDU)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	abgelehnt
Nr. 3 (SPD/GRÜNE)	einstimmig	angenommen
Nr. 4 (FDP)	mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der FDP	abgelehnt
Nr. 5 (CDU)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	abgelehnt
Nr. 6 (SPD/GRÜNE)	einstimmig	angenommen

Anträge	Abstimmung	Ergebnis
Nr. 7 (SPD/GRÜNE)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	angenommen
Nr. 8 a) (FDP)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	abgelehnt
Nr. 8 b) (SPD/GRÜNE)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	angenommen
Nr. 9 (FDP)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der FDP bei Enthaltung der CDU	abgelehnt
Nr. 10 (FDP)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der FDP bei Enthaltung der CDU	abgelehnt
Nr. 11 a) (FDP)	mit den Stimmen von SPD, Grünen und einer CDU-Stimme gegen die Stimmen der FDP bei sonstiger Enthaltung der CDU	abgelehnt
Nr. 11 b) (CDU)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung der FDP	abgelehnt
Nr. 12 a) (FDP)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der FDP bei Enthaltung der CDU	abgelehnt
Nr. 12 b) (CDU)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung der FDP	abgelehnt
Nr. 12 c) (SPD/GRÜNE)	mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der FDP	angenommen
Nr. 12 d) (CDU)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	abgelehnt

Anträge	Abstimmung	Ergebnis
Nr. 13 (SPD/GRÜNE)	mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der FDP	angenommen
Nr. 14 (SPD/GRÜNE)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	angenommen
Nr. 15 (SPD/GRÜNE)	mit den Stimmen von SPD und CDU gegen die Stimmen der FDP bei Enthaltung der Grünen	angenommen
Nr. 16 (SPD/GRÜNE)	mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP	angenommen
Nr. 17 (FDP)	mit den Stimmen von SPD, CDU und Grünen gegen die Stimmen der FDP	abgelehnt

Der Ausschuss **stimmt** in der **Gesamtabstimmung** den in seiner Zuständigkeit liegenden Kapiteln des Entwurfs des **Einzelplans 08** in der vom Ausschuss beschlossenen Fassung mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP **zu**.

Art. II Haushaltsbegleitgesetz wird - Änderungsanträge liegen nicht vor - einstimmig **angenommen**, soweit die Zuständigkeit des Verkehrsausschusses gegeben ist.

Der Ausschuss stellt das Benehmen über das Bauprogramm 2002 her.

2 Kommission "Zukunft der Bahn in NRW" 17

Franz-Josef Kniola (Vorsitzender der Kommission "Zukunft der Bahn in NRW") stellt die Empfehlungen der Bahnkommission vor. Es schließt sich eine Aussprache an.

3 Schienenkonzept für den Güterverkehr NRW - Stufe 2

Bericht des Ministers für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr -

TOP 3 wird vertagt.

4 Verkehr in der Metropolregion Rhein-Ruhr

a) **Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) in NRW**

b) **Anti-Stau-Programm**

Bericht des Ministers für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr -

TOP 4 wird vertagt.

Nächste Sitzung: 17. Januar 2002

Aus der Diskussion

Vorsitzender Manfred Hemmer macht vor Eintritt in die Tagesordnung darauf aufmerksam, dass zu TOP 1 "Haushalt 2002" die Vorlagen 13/1065 und 13/1066 zum Landesstraßenbauprogramm 2002, das Bestandteil des Haushalts sei, vorlägen. Über Vorlage 13/1066 sei das Benehmen herzustellen.

Gerhard Wächter (CDU) wendet ein, die Vorlagen seien der CDU erst gestern zugegangen. In der Legende von Vorlage 13/1065 werde zwar darauf hingewiesen, dass eine Abstimmung mit den Regionalräten erfolgt sei, aber in der Kürze der Zeit sei es schwierig, einen eindeutigen Sachstand herzustellen. Insofern bitte er, die Benehmensherstellung über das Landesstraßenbauprogramm 2002 heute zurückzustellen.

Dabei gehe es ihm nicht um die aufgenommenen Straßen, sondern lediglich um das Verfahren. Die Regionalräte sähen auch bei der Priorisierung ihre Rechte tangiert. Die CDU sehe keinen Grund, diese Rechte zu begrenzen, und nehme für sich in Anspruch, entsprechende Rücksprache zu nehmen.

Gerhard Wirth (SPD) sieht keinen Anlass, gegenüber der Landesregierung misstrauisch zu sein; man gehe von einer Abstimmung mit den Regionalräten aus.

Zum Verfahren betont **Minister Ernst Schwanhold**, dass die Abstimmung mit den Regionalräten, eine Aufgabe der Landesregierung, erfolgt sei.

Gerhard Wächter (CDU) präzisiert, von den Regionalräten Arnsberg, Detmold, Köln und Münster lägen Voten vor, die sich auf 60 Millionen EUR, aber nicht auf 76 Millionen EUR bezögen. Die Abstimmung sei wohl über 60 Millionen EUR vonstatten gegangen, aber nicht über die Aufstockung.

Günter Langen (CDU) ist der Auffassung, wenn man die Regionalräte ernst nehme, müssten sie auch in eine Erhöhung einbezogen werden. Obwohl das Aufstocken des Betrags zu begrüßen sei, bleibe die Frage, welche Einfluss- oder auch nur Informationsmöglichkeiten die Regionalräte gehabt hätten. Diese Kritik, die man heute pflichtgemäß vortrage, werde von den Regionalräten kommen.

Minister Ernst Schwanhold führt aus, dass eine Abstimmung über die Erhöhung aus zeitlichen Gründen nicht möglich gewesen sei.

Bernhard Schemmer (CDU) verlangt, dies nachzuholen. Es gehe nicht an, dass der Haushaltsansatz kurzfristig - das sei auch im letzten Jahr schon der Fall gewesen - erhöht werde. Man habe vorher schon gewusst, auf welche Beträge es am Ende hinauslaufen werde.

LMR Ketteniß (MWMEV) bestätigt, dass man die Regionalräte um ihre Vorschläge auf der Grundlage von 60 Millionen EUR gebeten habe. Die Vorschläge von vier Regionalräten lägen vor. Der Regionalrat Düsseldorf tage erst heute. Seine ursprünglich für den 12. September geplante Sitzung sei wegen der Ereignisse in den Vereinigten Staaten verschoben worden. Insofern liege das Votum aus Düsseldorf nicht vor; man müsse diese Lücke selbst ausfüllen. Aber über die Maßnahmen bestehe in Düsseldorf kein Dissens. Bei der Ausgestaltung der Vorlagen und der Perspektive auf einen Haushalt mit 150 Millionen DM - dies sei ein Vorgriff auf die Entscheidung des Landtags, ein Angebot, über das heute diskutiert werde, dass aus der Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen eine Verstärkung vorgesehen werde - habe man die Voten der übrigen Regionalräte zugrunde gelegt. Damit werde also das grundsätzliche Votum der Regionalräte nicht in Zweifel gezogen. Sie alle hätten sich für diese Maßnahmen ausgesprochen; nichts sei gegen das Votum der Regionalräte erfolgt.

Bernhard Schemmer (CDU) hält das gewählte Verfahren für von vornherein undemokratisch.

Heinz Hardt (CDU) fragt, ob es zutreffe, dass die Erhöhung - das habe er im heutigen Berichterstattergespräch über den Haushalt gehört - sowieso der globalen Minderausgabe zum Opfer falle. Deshalb brauche man vielleicht gar keine Mitberatung der Regionalräte. - **Minister Ernst Schwanhold** antwortet, das Berichterstattergespräch habe MR Kröger, wie dieser ihm ausdrücklich versichert habe, anhand des Ministersprechzettels geführt. Darin stehe dazu kein Wort. Das Gespräch sei also nicht so geführt worden, wie Heinz Hardt das zugetragen worden sei.

Peter Eichenseher (GRÜNE) macht deutlich, dass es um eine Erhöhung des Landesstraßenbautitels gehe. Alle Regionen und auch die CDU hätten signalisiert, dass es dringend notwendig sei, mehr Geld bereitzustellen, damit die anfinanzierten Maßnahmen schneller vollendet werden könnten. Deshalb fordere er die CDU auf, der Aufstockung zuzustimmen.

Gerhard Wächter (CDU) bekräftigt, dass die zusätzlichen 16 Millionen EUR mit den Regionalräten nicht abgestimmt gewesen seien. Wenn man die Regionalräte ernst nehmen wolle, müsse man sich fragen, ob die Auswahl der Maßnahmen deckungsgleich mit der Priorisierung der Regionalräte sei. Selbstverständlich habe die CDU nichts gegen eine Aufstockung - ganz im Gegenteil. Die Regionalräte wollten aber ihre Rechte auch im Sinne von Priorisierung wahrnehmen.

Marianne Thomann-Stahl (FDP) meint, hier zeige sich die Crux bei den Regionalräten, die sich selbst als Parlament verstünden, aber von der Landesregierung und von anderen als Teil der Verwaltung betrachtet würden.

Sie habe sich gefreut, dass die L 766 von Hille nach Minden ausgebaut werden solle. Wenn sie aber die Aussage von Peter Eichenseher betrachte, dass die Verstärkung der Mittel dazu dienen solle, die anfinanzierten Maßnahmen schneller zu realisieren, stelle sich für sie die Frage, ob für die neu aufgenommenen Maßnahmen doch wieder kein Geld zur Verfügung stehe.

Gerhard Wirth (SPD) verweist darauf, dass man sich immer noch bei der Beratung der Tagesordnung befinde. Unstrittig sei, dass heute der Haushalt beraten werde und das Landesstraßenbauprogramm Bestandteil des Haushalts sei. Unbestritten sei auch, dass über das Bauprogramm das Benehmen hergestellt werden müsse. Zum Gesetzentwurf der Landesregierung zum Haushalt 2002 würden gleich Anträge gestellt. Es sei möglich, den Entwurf zu verändern. Wenn diese Veränderungen positiv sein würden, also mehr Geld für bestimmte Maßnahmen zur Verfügung stehe, werde man die Maßnahmen, die in den Regionalräten ohnehin unstrittig seien und auf der langen Liste der Wünsche stünden, mit berücksichtigen. Das betreffe die Ergänzungsliste, die von einigen CDU-Kollegen schon als Wohltat des Landes dargestellt und verteilt worden sei. Er lege großen Wert darauf, heute den Haushalt zu beraten und über das erweiterte Bauprogramm das Benehmen herzustellen.

Abstimmung über den Vertagungsantrag der CDU siehe **Beschlussprotokoll**.

1 Haushalt 2002

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksachen 13/1400, 13/1700 und 13/1790

Vorlagen 13/818, 13/820, 13/821 und 13/938

Ausschussprotokoll 13/344

Einzelplan 08 - Bereich Verkehr

Art. II Abs. 5 Haushaltsbegleitgesetz

Der **Vorsitzende** verweist auf die Vorlagen 13/1065, 13/1066 und 13/1068, über die zum Teil gerade diskutiert worden sei.

Minister Ernst Schwanhold berichtet zur zweiten Ergänzung zum Haushaltsentwurf 2002:

Die zweite Ergänzung Drucksache 13/1790 enthält im Wesentlichen die Auswirkungen der aktuellen Steuerschätzung. Die Landesregierung hat sich dazu entschlossen, einen Teil der Steuermindereinnahmen, nämlich 211 Millionen EUR, durch eine globale Minderausgabe auszugleichen, die auf die Einzelpläne verteilt worden ist. Im Ergebnis hat das dazu geführt, dass im Haushaltsvollzug 2002 innerhalb des *gesamten* Einzelplans ein Betrag von 38,3 Millionen EUR zu erwirtschaften ist. Hiervon ist - das lässt sich nicht vermeiden - der Wirtschafts-, der Verkehrs- und der Verwaltungsbereich betroffen.

Sie werden nun wissen wollen, wo die Einsparungen im Verkehrshaushalt konkret vorgenommen werden. Diese Frage kann ich Ihnen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beantworten. Die Landesregierung hat sich ja ganz bewusst für eine globale Minderausgabe und damit gegen titelscharfe Kürzungen entschieden. Es ist unser erklärtes Ziel, damit die Haushaltsbelastungen, die sich aus den Steuermindereinnahmen ergeben, so gering wie möglich zu halten. Dieses Ziel lässt sich mit dem Instrument einer globalen Minderausgabe leichter erreichen, weil es in gewissen Grenzen ein flexibles Reagieren erlaubt.

Wir werden im Laufe des Jahres 2002 zunächst einmal kontinuierlich den Bereich der gesetzlichen oder vertraglichen Leistungen beobachten. Sollten sich hier zwangsläufig Minderbedarfe ergeben, werden wir an erster Stelle diese Spielräume nutzen.

Zur Klarstellung möchte ich an dieser Stelle darauf hinweisen, dass Einsparungen bei den aus Regionalisierungs- oder GVFG-Mitteln geleisteten Programmen nicht infrage kommen, weil damit ein Verzicht auf Bundesmittel verbunden wäre. Insofern ist die Bandbreite im Verkehrsteil etwas geringer als in anderen Bereichen.

Der Hauptteil der globalen Minderausgabe wird allerdings auf die freiwilligen Förderprogramme und -maßnahmen im Wirtschafts- und Verkehrshaushalt entfallen. Aber auch hier wird es keine statische Festlegung geben. Wir werden diesen Bereich ebenfalls kontinuierlich daraufhin überprüfen, wie sich die tatsächliche Inanspruchnahme der Programme entwickelt. Das hat insbesondere im Wirtschaftsbereich auch etwas mit konjunkturellen Entwicklungen zu tun. Einfluss hat auch, wie sich anschließend der tatsächliche Mittelabfluss gestaltet. Denn nicht alles, was genehmigt wird, fließt auch ab.

Schließlich ist im Sinne einer Prioritätensetzung die Überlegung möglich, ob wir die eine oder andere Maßnahme nicht berücksichtigen oder sie zeitlich strecken. Dabei sind mir natürlich die Beschlüsse, die insbesondere im Rahmen der Haushaltsberatungen vonseiten des Parlaments gemacht worden sind, wichtige Leitlinien.

All das ist mit einem erheblichen Aufwand verbunden, den wir gerne auf uns nehmen. Denn es trägt dazu bei, den Konflikt zwischen der finanzpolitischen und der wirtschafts- und verkehrspolitischen Zielsetzung, die vom Parlament vorgegeben wird, und seine schwerwiegenden Folgen abzumildern.

Abschließend noch wenige Bemerkungen zu einem weiteren bedeutenden Punkt, der den Verkehrshaushalt tangiert: den Metrorapid. Die zweite Ergänzung sieht vor, die für den Metrorapid im Kapitel 08 081 Titelgruppe 77 veranschlagten Barmittel um 30 Millionen EUR zu erhöhen. Dieser Betrag dient - das können Sie den Erläuterungen zur zweiten Ergänzung entnehmen - der Vorfinanzierung insbesondere der Planungskosten. Diese Vorfinanzierung ist unverzichtbar notwendig, wenn der erklärte Wille der Landesregierung, den Metrorapid bis zur Fußballweltmeisterschaft 2006 fertig zu stellen, realisiert werden soll. Wir werden dieses Ziel nämlich nur dann erreichen, wenn wir unmittelbar nach der Entscheidung des Bundes über die Machbarkeitsstudie und seinen Finanzierungsbeitrag mit den eigentlichen Planungen beginnen können. Dieses "unmittelbar" spezifiziert sich durch die Vorgabe und den Sperrvermerk des Haushalts.

Ich lege Wert auf die Feststellung, dass es sich um eine Vorfinanzierung handelt, weil dieses Geld vom Bund zurückkommt. Ich bin sicher, wenn es nicht zurückkommt - die Sperre ist ja eingebaut -, wird das Parlament eine andere Entscheidung treffen, und es wird keine Mark ausgegeben werden. Unmittelbar nach Eingang der zweckgebundenen Bundesmittel für den Metrorapid werden wir die Regionalisierungsmittel in Höhe der vorfinanzierten Ausgaben wieder entlasten.

Christof Rasche (FDP) bezieht sich auf den Landesstraßenbauplan, in dem die L 239 nicht enthalten sei. Ihm liege ein Schreiben des Ministers vom 24. April 2001 vor, dass die Notwendigkeit der L 239 gegeben sei. - **LMR Ketteniß** antwortet, es treffe zu, dass die L 239 im Bedarfsplan enthalten sei. Dadurch sei die verkehrliche Notwendigkeit vom Grundsatz her durch Gesetz gegeben. Die Frage sei nur, wann dieses Projekt in den Abschnitten, die jetzt noch offen stünden, in die Realisierung gebracht werde. Man sei der Meinung gewesen, dass man das in diesem Jahr noch nicht tun sollte. - **Minister Ernst Schwanhold** fügt hinzu, man müsse in vielen Bereichen Prioritätensetzungen vornehmen. Gegenwärtig könne diese wünschenswerte Maßnahme nicht realisiert werden. - **Peter Eichenseher (GRÜNE)** spricht sich dagegen aus, über jede einzelne Straße zu debattieren.

Heinz Hardt (CDU) äußert, die 16,69 Millionen EUR befänden sich in einer Bindung, wenn neue Maßnahmen begonnen würden. Das treffe nicht zu, wenn bestehende Straßen schneller abfinanziert würden. Er fragt, welcher Weg gegangen werden solle.

LMR Ketteniß antwortet, dass beides vorgesehen sei. Mit der Perspektive von 150 Millionen DM habe man einige neue Maßnahmen in das Bauprogramm aufgenommen. Aber überwiegend habe man vorgesehen, die zusätzlichen Mittel zur Verstärkung der laufenden Maßnahmen zu verwenden. Neu aufgenommen worden seien drei Maßnahmen, die der Regionalrat Detmold beschlossen habe. Diesem Votum sei man gefolgt. Es gebe auch Projekte mit dringendem Handlungsbedarf. Beispielsweise müssten Maßnahmen für bestimmte Kreuzungsbauwerke mit der Deutschen Bahn in diesem Jahr anfinanziert werden.

Christof Rasche (FDP) kommt auf die L 239 zurück. Die Landesregierung habe eine Liste mit Vorschlägen aufgestellt. In einem heutigen Zeitungsbericht sei zu lesen, dass die Grünen sich durchgesetzt hätten und mit der SPD vereinbart worden sei, die L 239 für das Jahr 2002 zu streichen. Danach sehe es so aus, als handele es sich nicht um eine Vorlage des Ministeriums, sondern um eine der Koalitionsfraktionen. Außerdem interessierten ihn die sachlichen Gründe, warum gerade die L 239 gestrichen worden sei und andere nicht. Die FDP beantrage, die L 239 mit aufzunehmen.

LMR Ketteniß antwortet, die dem Parlament zugeleitete Vorlage sei der Vorschlag der Landesregierung. Die Landesregierung habe sich entschlossen, diese Maßnahme auch wegen der Widerstände vor Ort gegen dieses Projekt nicht aufzunehmen.

Der **Minister** fügt hinzu, die Aufstellung eines solchen Planes sei eine Mischung aus der Vielzahl der verkehrspolitisch notwendigen Projekte und des politisch Machbaren.

Gerhard Wirth (SPD) erläutert, dass auch die SPD die Kritik vor Ort insbesondere an einem Brückenbauwerk über ein Tal zum Anlass genommen habe, die Landesregierung zu bitten, die L 239 nicht aufzunehmen. Man wolle sich das noch einmal anschauen. Für die L 239 existiere übrigens seit 15 Jahren ein Planfeststellungsbeschluss. Deswegen müsse man sie nicht in diesem Jahr realisieren. Die SPD werde den Antrag der FDP auf Aufnahme der L 239 ablehnen. - **Oliver Keymis (GRÜNE)** unterstützt die Aussage von Gerhard Wirth. Statt der L 239 könnten andere Maßnahmen durchgeführt werden.

Christof Rasche (FDP) betont, dass ein 15 Jahre alter Planfeststellungsbeschluss nicht zur Begründung taue, eine Maßnahme zurückzustellen. Vielmehr warteten die Menschen seit 15 Jahren auf die L 239.

Gerhard Wächter (CDU) ist der Auffassung, dass sich SPD und Grüne bei der L 239 nicht einig seien. Landesregierung und SPD hielten an ihrer Notwendigkeit fest, während die Grünen dies anders sähen.

Vorsitzender Manfred Hemmer hält das Einverständnis der FDP fest, ihren Antrag, die L 239 in den Landesstraßenbauplan aufzunehmen, bei der Beratung des FDP-Antrags 12 a) gesondert abzustimmen.

Der Vorsitzende ruft die Einzelberatung zum Einzelplan 08 auf.

(Die Anträge sind in Vorlage 13/1119 aufgelistet. - Die **Abstimmungsergebnisse** zu den einzelnen Anträgen sind **ausschließlich im Beschlussprotokoll** aufgeführt.)

Antrag Nr. 5 (CDU)

Kapitel 08 081 Titelgruppe 72 - Investitionszuschüsse für kommunale Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV

Erweiterung des Geltungsbereichs durch Ausbringung eines neuen Haushaltsvermerkes:

Aus den Mitteln können auch Zuschüsse für eine verbesserte Anbindung des Radwegenetzes an Haltepunkte des ÖPNV bis zu einem Gesamtvolumen von 10 Millionen EUR gewährt werden.

Bernhard Schemmer (CDU) weist darauf hin, dass Radwege beispielsweise einige hundert Meter vor Bahnhöfen endeten, weil etwa Bundesbahnübergänge nicht fertig gestellt seien. Die Enquetekommission "Zukunft der Mobilität" habe im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung empfohlen, die verschiedenen Verkehrsträger besser miteinander zu verknüpfen.

Minister Ernst Schwanhold ist der Auffassung, dass dieser Antrag aus rechtlichen Gründen unzulässig sei. Vorher müsse das Bundesregionalisierungsgesetz geändert werden; darauf habe das Land keinen Einfluss.

Bernhard Schemmer (CDU) führt aus, das Bundesregionalisierungsgesetz werde in den Bundesländern offensichtlich unterschiedlich ausgelegt. Die Anbindungsfrage werde in anderen Ländern anders gelöst. Insofern treffe die Aussage des Ministers nicht zu. Die genannte Maßnahme könne bei einer Änderung des nordrhein-westfälischen Regionalisierungsgesetzes verwirklicht werden.

Gerhard Wächter (CDU) meint ebenfalls, dass die Maßnahme durch ein neues Regionalisierungsgesetz möglich sei. Denn durch das Regionalisierungsgesetz des Landes werde die Mittelverwendung präzise bestimmt. Beispielsweise werde im neuen Regionalisierungsgesetzesentwurf festgelegt, welche Mittel für den Metrorapid verwendet würden, und definiert, wie ÖPNV-Systeme finanziert würden.

Peter Eichenseher (GRÜNE) sieht in der Sache, die verschiedenen Verkehrssysteme miteinander zu verknüpfen, keinen Dissens. Es sei wichtig, Radwege an Bahnhöfe und an den ÖPNV heranzuführen. Es gebe aber unterschiedliche Interpretationen, was man aus Regionalisierungsmitteln alles finanzieren dürfe. Einige Bundesländer bauten damit sogar Landesstraßen. Man habe sich jedoch in NRW darauf verständigt, hier eine gewisse Strenge walten zu lassen. Es bestehe ein riesiger Bedarf. Wenn Radwege aus Regionalisierungsmitteln gebaut würden, sei dies nicht ganz im Sinne des Bundesgesetzgebers. Die Grünen würden diesen Antrag ablehnen, weil man Regionalisierungsmittel nicht zweckentfremden sollte.

Bernhard Schemmer (CDU) ist anderer Auffassung. Man müsse allen Maßnahmen nachkommen, die zu einer besseren Auslastung des ÖPNV führten.

MDgt Busch (MWMEV) stellt klar, dass es in dieser Frage nicht auf die Rechtsauffassung des Landes, sondern auf die des Bundes ankomme. Der Bundesminister für Finanzen habe die Fälle der Großzügigkeit der anderen Länder bereits gesammelt und halte die Praxis, andere Infrastrukturen als Eisenbahninfrastrukturen aus diesen Mitteln zu finanzieren, für rechtswidrig. Man werde deshalb in der Diskussion um die Fortschreibung des Bundesregionalisierungsgesetzes noch einen Kampf führen müssen - alle Länder gemeinsam -, weil der Bundesminister für Finanzen in der internen Diskussion der Bundesregierung darauf beharre, die Gelder nicht mehr pauschal zur freien Verfügbarkeit zu geben, sondern als Zuwendungen. Nordrhein-Westfalen habe bisher immer erklären können, es sei absolut gesetzestreu. Das Geld fließe in NRW immer voll in das System zurück und werde nicht für andere Zwecke verwendet. Nordrhein-Westfalen habe im Bundesrat eine gewichtige Stimme. Die Vorgehensweise von Sachsen und Baden-Württemberg sei bekannt. Er warne dringend davor, das Geld anders zu verwenden und damit dem Bundesminister für Finanzen die Möglichkeit zu geben, das Geld mit der Begründung, man brauche es nicht mehr für den eigentlichen Zweck, zu streichen und mit Zuwendungen zu kommen.

Bernhard Schemmer (CDU) präzisiert, dass es auch um Projekte gehe, wo beispielsweise Radwege die Bahn kreuzten, sodass Baumaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz durchgeführt werden müssten. Hierbei den Straßenanteil nicht aus Regionalisierungsmitteln finanzieren zu dürfen, könne er rechtlich nicht erkennen. Seiner Meinung nach bleibe man auch bei einem solchen Beschluss in dem vorgegebenen Rahmen.

Gerhard Wächter (CDU) bittet um Auskunft, ob der Fahrraddom in Münster mit Regionalisierungsmitteln gebaut worden sei.

Peter Eichenseher (GRÜNE) betont, dass es außerordentlich wichtig sei, Regionalisierungsmittel ordnungsgemäß zu verwenden, um dem Bundesverkehrsminister keine Handhabe zu geben, die Mittel zu kürzen.

Minister Ernst Schwanhold verweist auf erhebliche Auseinandersetzungen auf Bundesebene um die Höhe dieser Mittel. Es sei ratsam, dafür zu sorgen, in diesem Bereich nicht angreifbar zu werden und sich an die Interpretationsspielräume des Bundes zu halten. Sonst führe dies zwangsläufig zu einer Reduktion der Mittel.

Außerdem treffe die Begründung, die Herr Schemmer für Radwege geliefert habe, nämlich Zubringer zum ÖPNV zu werden, auch für jedes andere Verkehrsmittel zu. Eine solche Vorgehensweise sei nicht mehr durch den Gesetzestext des Bundesregionalisierungsgesetzes

gedeckt. Genau dieser Punkt führe in der Auseinandersetzung mit dem Bund zu erheblichen Schwierigkeiten. Zudem fehle dieses Geld dann an anderer Stelle.

Zum Fahrraddom in Münster: Die Abstellmöglichkeit am Bahnhof sei durch das Regionalisierungsgesetz gedeckt, aber nicht die Zuwegung. Hierzu lasse man sich aber auch im Zuge der Diskussion mit dem Bund noch ein kleines Rechtsgutachten schreiben. Dies stelle man dem Ausschuss gerne zur Verfügung.

Heinz Hardt (CDU) hält es für unverständlich, in Münster einen Fahrraddom am Bahnhof aus diesen Mitteln bauen zu dürfen, zu dem man aber nicht hinfahren könne.

Antrag Nr. 6 (SPD/GRÜNE)

Kapitel 08 081 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs

Titelgruppe 77 - Metrorapid

Die Titelansätze und die Verpflichtungsermächtigung bleiben unverändert.

Es werden folgende Haushaltsvermerke hinzugefügt:

8. Mit Ausnahme von 14 Millionen EUR sind die Haushaltsmittel der Titelgruppe gesperrt.
9. Der letzte Absatz der Erläuterungen ist verbindlich.

Den Erläuterungen wird folgender Absatz angefügt:

Der Bundesminister für Verkehr hat eine Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Realisierung des Projektes Metrorapid in Auftrag gegeben. Das Ergebnis dieser Studie liegt voraussichtlich Anfang des Jahres 2002 vor. Über die Realisierung des Projektes "Metrorapid in Nordrhein-Westfalen" entscheidet der Landtag bis Mitte Februar 2002.

Christof Rasche (FDP) führt aus, es gehe um Planungskosten, um investive Kosten für den Metrorapid, die im Landeshaushalt aufgeführt seien. Ob diese Kosten im Jahre 2002 zurückfließen, sei offen. Diese Entscheidung liege beim Bund. Von daher seien diese Planungs- oder investiven Kosten im Haushalt enthalten; das sei in Ordnung. Er wisse nicht, ob das im Einklang mit anderen Verträgen stehe, die auch bekannt seien. Er wundere sich auch über die Haltung von Peter Eichenseher, die er in der letzten Sitzung des Unterausschusses "Metrorapid in NRW" anders wahrgenommen habe, und zwar so, dass dieser einem solchen Haushaltsansatz nicht zustimmen könne.

Er fragt den Minister, ob die Aussage des neuen Haushaltsvermerks 9, der letzte Absatz der Erläuterungen sei verbindlich, bedeute, dass alle anderen Erläuterungen unverbindlich seien und ob die Aufnahme des Vermerks 9 sinnvoll sei oder ob man ihn besser streichen solle.

Heinz Hardt (CDU) möchte wissen, ob die aufgeführten Mittel jetzt für die modellhafte Unterstützung der Studie, die Mitte Januar abgegeben werde, benötigt würden.

Minister Ernst Schwanhold erläutert zunächst, warum ein Absatz der Erläuterungen für verbindlich erklärt werde und andere nicht. Natürlich sei die Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, aber nach der Landeshaushaltsordnung seien Erläuterungen nicht verbindlich. Wenn ein Teil eine besondere Verbindlichkeit erlangen solle, müsse man jenen Teil ausdrücklich benennen. Dem stimme er ausdrücklich zu - das sei zwischen dem Ministerium und den Koalitionsfraktionen verabredet -; denn es sei ja nach Vorlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie notwendig, dazu einen Parlamentsbeschluss herbeizuführen.

Er regt an, in den letzten Satz des betroffenen Absatzes, wie verabredet, noch das Wort "spätestens" einzufügen. Er laute dann:

Über die Realisierung des Projektes "Metrorapid in Nordrhein-Westfalen" entscheidet der Landtag bis spätestens Mitte Februar 2002.

Wenn weitere Teile der Erläuterungen für verbindlich erklärt werden sollten, könne ein Antrag gestellt werden, die Erläuterungen insgesamt für verbindlich zu erklären.

Heinz Hardt (CDU) meint, im Unterausschuss "Metrorapid in NRW" darüber informiert worden zu sein, dass die Machbarkeitsstudie Mitte Januar abgegeben werde und der Bund im März entscheide. Wenn nun der Bund anders als NRW entscheide, verstehe er nicht, dass NRW vor dem Bund, der die Finanzierung übernehme, entscheide. Aber vielleicht habe NRW vor, wenn sich der Bund nicht beteilige, auch noch den Rest zu finanzieren.

Gerhard Wächter (CDU) merkt an, in den Erläuterungen stehe, dass sich der Landtag mit der Realisierung des Metrorapid in Nordrhein-Westfalen befassen werde. Aus Sicht der Landesregierung werde das Thema einen hohen Stellenwert bekommen. Wenn die Machbarkeitsstudie Mitte Januar vorliege - bisher sei dieses Datum nicht infrage gestellt worden -

(Heinz Hardt [CDU]: Das ist Rosenmontag!)

und spätestens Mitte Februar eine Entscheidung im Landtag fallen solle, vorher entscheide das Kabinett, wolle er wissen, wie es möglich sein solle, in dem dafür zuständigen Unterausschuss "Metrorapid in NRW" fachlich sauber zu beraten, sodass die Abgeordneten mit gutem Gewissen im Parlament abstimmen könnten.

Minister Ernst Schwanhold antwortet, der Unterausschuss sei mit der Intention eingerichtet worden, den Beratungsprozess kontinuierlich zu begleiten. Dabei berichte nicht der Bund oder sein Ministerium, sondern die vom Bund beauftragten Gutachter aus der Machbarkeitsstudie: Zwischenergebnisse, Ergebnisse, Sachstand der Beratungen. Insofern gebe es am Ende der Machbarkeitsstudie relativ wenig Überraschungen. Natürlich bilde sich jeder aus dem Verlauf

der Beratungen sein eigenes Urteil und gehe mit bestimmten Erwartungen an das Ende der Machbarkeitsstudie heran.

Die Machbarkeitsstudie habe den Auftrag, die verkehrstechnische, die ökologische und die ökonomische Machbarkeit des Projektes zu beurteilen. Die Beurteilung der Machbarkeitsstudie liege dann vor, wenn das Ergebnis sowohl dem Unterausschuss als auch allen anderen klargemacht worden sei. Das werde Mitte Januar der Fall sein. Dazu gehöre auch die ökonomische Beurteilung, und die Landesregierung habe bis dahin das Finanzierungskonzept vorzulegen. Er - Schwanhold - gehe davon aus, dass sich der Landtag ohne ein Finanzierungskonzept nicht in der Lage sehe, eine Entscheidung zu treffen.

Zwischen Mitte Januar und Mitte Februar lägen rund vier Wochen Beratungszeit. Wegen des parallelen Beratungsprozesses könne in dieser Zeit das, was für eine Entscheidungsfindung des Parlamentes notwendig sei, organisiert werden. Das Plenum werde nicht am Rosenmontag oder "Nelkendienstag" tagen, sondern in einem angemessenen Abstand danach.

Peter Eichenseher (GRÜNE) ist der Auffassung, an diesem Punkt sollte man die Debatte nicht länger ausdehnen. Man habe über Haushaltsbeträge, über Finanzierung zu entscheiden und nicht über Termine. Die Erläuterungen des Antrags könne man akzeptieren. Das sei eine wunderbare Absichtserklärung. Aber wann das Plenum tage, entscheide immer noch das Präsidium in Abstimmung mit dem Ältestenrat. Er habe die Erfahrung, dass diese stets eine sehr weise Entscheidung treffen würden.

Dass es in diesem Prozess viele Unwägbarkeiten gebe, brauche er niemandem zu sagen. Jeder habe die Hoffnung, dass man am 18. Januar ein umfangreiches Werk auf dem Tisch habe. Aber ob es so komme, werde man erst nächstes Jahr am 18. Januar wissen. Deshalb bitte er, die Debatte zu verkürzen und das als Anmerkung im Antrag stehen zu lassen. Der Minister habe das Richtige gesagt: Ohne Finanzierungskonzept der Landesregierung werde ohnehin nichts entschieden werden. Darauf sollte man sich verständigen, dass das klar ist.

Heinz Hardt (CDU) fragt, ob die Anregung des Ministers in den Antrag aufgenommen werde.

Christof Rasche (FDP) bittet um Auskunft, wofür die 14 Millionen EUR, die nicht gesperrt werden sollten, vorgesehen seien. - **Minister Ernst Schwanhold** erwidert, es gehe um vertiefende Arbeiten im Rahmen der Machbarkeitsstudie, die teilweise schon Ergänzungen für die Planfeststellung seien. Es sei auch in der Vergangenheit schon vorgekommen, dass man zum Planfeststellungsverfahren noch vertiefende Betrachtungen angestellt habe. Sie dienten dazu, den ökonomischen, verkehrs- und bautechnischen Entscheidungsprozess positiv zugunsten einer Entscheidung für die Strecke in NRW zu beeinflussen.

Gerhard Wirth (SPD) verweist auf die Möglichkeit der Geschäftsordnung, dass neben den bereits genannten Gremien auch Fraktionen Plenarsitzungen beantragen könnten.

Die Koalitionsfraktionen hätten diesen Antrag gestellt; sie wollten bis Mitte Februar 2002 eine Entscheidung des Landtags. Das Wort "spätestens" brauche man nicht extra aufzunehmen; denn das meine man damit.

Antrag Nr. 8 b) (SPD/GRÜNE)

Kapitel 08 082 Titelgruppe 61 - Baumaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes auf Flugplätzen sowie Förderung des Segelfluges

Titel 891 61 - Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen

Verpflichtungsermächtigung: 6,9 Millionen EUR

Haushaltsvermerk:

Die Verpflichtungsermächtigungen sind in Höhe von 4,9 Millionen EUR gesperrt. Die Inanspruchnahme bedarf der Einwilligung des Landtags.

Die Erläuterungen werden wie folgt gefasst:

Die Mittel können bis zu insgesamt 2 Millionen EUR für die Finanzierung von Machbarkeitsstudien an einzelnen Landeplätzen im Zuge der Umsetzung der EU-Richtlinie JAR-OPS-1 und für Sicherheitsmaßnahmen veranschlagt werden. Eine Freigabe der Verpflichtungsermächtigungen für Investitionen im Zusammenhang mit JAR-OPS-1 erfolgt erst nach fachlicher Beratung im Verkehrsausschuss durch Beschlussfassung im Haushalts- und Finanzausschuss.

Christof Rasche (FDP) weist darauf hin, dass man die Luftverkehrskonzeption vor zwei Wochen einstimmig beschlossen habe. In dem gemeinsam gestellten Antrag seien die Worte "verlässliche Rahmenbedingungen" entscheidend gewesen. Man habe als Handlungsoption beschlossen, wo ein Ausbau der Startbahn absolut notwendig sei. Nun sollten auf einmal zusätzlich Machbarkeitsstudien für 2 Millionen EUR erstellt werden, obwohl sämtliche Fragen, die in einer Machbarkeitsstudie behandelt würden, im Genehmigungsverfahren geklärt würden. Dieser Antrag stehe also im deutlichen Widerspruch zur bisherigen Konzeption und habe nichts mit verlässlichen Rahmenbedingungen zu tun. Deswegen werde man den Antrag ablehnen.

Gerhard Wirth (SPD) erläutert, man habe sich kundig gemacht. Die jetzt im Haushaltstitel vorgesehenen Mittel reichten vorerst aus; es finde keine Mittelbeschneidung statt. Er sei der Meinung, dass man sich im weiteren parlamentarischen Verfahren die gesamte Situation vortragen lassen solle, damit man informiert sei. Es müsse eine EU-Richtlinie umgesetzt werden. Die Flughäfen müssten sich für den EU-weiten Wettbewerb rüsten, damit sie den Bestimmungen entsprechend fliegen könnten.

Christof Rasche (FDP) führt aus, an den Flughäfen liefen zum Teil schon Genehmigungsverfahren, die fast abgeschlossen seien. Alles, was in einer Machbarkeitsstudie behandelt werde, sei dort schon aufgegriffen worden. Machbarkeitsstudien für jeden einzelnen Flugha-

fen deuteten auf eine Verhinderungspolitik hin. Die Startbahnverlängerung solle verhindert werden, obwohl sie dringend notwendig sei.

Außerdem gelte eine deutsche Ausnahmeregelung - also nationales Recht - mit einer Übergangsfrist bis Ende 2004. Bei der EU gebe es Bestrebungen, recht schnell eine EU-Rechtsverordnung zu erlassen. Es sei also größte Eile geboten, wenn man den Flughäfen helfen wolle. Ein solcher Beschluss wäre kontraproduktiv.

Gerhard Wächter (CDU) tritt ebenfalls dafür ein, die finanziellen Mittel für die Flughäfen bereitzustellen. Denn die Toleranzgrenze der EU, was Sonderregelungen für Deutschland anbetreffe, sei gering.

Minister Ernst Schwanhold stellt richtig, es gebe keine Sonderregelungen für Deutschland, sondern nur eine gemeinsame EU-weite Regelung. Dafür müsse es Planfeststellungsbeschlüsse geben; die Planungsverfahren müssten ordnungsgemäß durchgeführt werden. Man sehe nicht, dass kurzfristig mehr Gelder gebraucht würden, als gegenwärtig freigegeben seien. Wenn mehr notwendig sei, werde der Landtag darüber entscheiden. So verstehe er den Antrag der Koalitionsfraktionen. Es sei nicht seine Aufgabe, die Anträge zu bewerten.

Peter Eichenseher (GRÜNE) argumentiert, eine gründliche Prüfung aller Ausbauvorhaben an Landeplätzen sei die Voraussetzung für befürwortende oder ablehnende Stellungnahmen. Wenn ein Gutachten bei einem Landeplatz, der schon lange Jahre für eine Verlängerung seiner Landebahn votiert habe, zu dem Ergebnis komme, dass die Bahnverlängerung machbar sei, müsse man trotzdem die Wirtschaftlichkeitsfrage stellen. Gutachter Allemeyer komme bei einzelnen Landeplätzen zum Ergebnis, dass die Verlängerung zwar machbar, aber völlig unwirtschaftlich sei. Es werde also mit Landesförderung eine unwirtschaftliche Infrastruktur aufgebaut.

Aus seiner - Eichensehers - Sicht müsse man stattdessen darüber nachdenken, eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen den Flughäfen zu organisieren. Deshalb trete er dafür ein, sich die Gutachten, die für einzelne Landeplätze schon vorlägen, im Ausschuss vortragen zu lassen und zu überlegen, an welchem Flughafen der Ausbau Sinn mache und wo eine Arbeitsteilung zwischen den Landeplätzen genüge. Ein anderes Vorgehen wecke Begehrlichkeiten, die man in den nächsten Jahren niemals werde erfüllen können.

Christof Rasche (FDP) meint, dass eine Startbahnverlängerung der Sicherheit diene. - Der **Minister** wirft ein, dass eine Verlängerung ausschließlich zur Sicherung der Bestände erfolge und nicht zur verkehrlichen Ausdehnung. - **Christof Rasche (FDP)** fährt fort, man habe doch die zehn Landeplätze nicht einfach pauschal in die Luftverkehrskonzeption aufgenommen, ohne sich über die Notwendigkeit Gedanken zu machen. Das habe man getan, wenn auch ohne Machbarkeitsstudie. Die Luftverkehrskonzeption sei von allen vier Fraktionen beschlossen worden. Wer im Nachhinein für Machbarkeitsstudien eintrete, wolle die Startbahn-

verlängerung im Sinne der Sicherheit nicht. Die normalen deutschen Genehmigungsverfahren seien ausreichend.

Antrag Nr. 9 (FDP)

Kapitel 08 082 Titelgruppe 67

Neu: Für den Flughafen Münster/Osnabrück

Neuer Titel: Zuschüsse für Investitionen an Unternehmen (Flughafen Münster/Osnabrück GmbH)

Verpflichtungsermächtigung: 45 Millionen EUR

Gerhard Wächter (CDU) macht deutlich, dass die CDU grundsätzlich für die Start- und Landebahnverlängerung eintrete. Lediglich die Finanzierung müsse geklärt werden: ob der Flughafen komplett eigene Mittel einsetze oder sich das Land beteilige. Eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 45 Millionen EUR erscheine aber auch der CDU zu hoch, sodass sie sich bei der Abstimmung enthalten werde. Wegen der hohen ökologischen Anforderungen halte er eine Beteiligung des Landes allerdings für richtig.

Antrag Nr. 12 a) (FDP)

Kapitel 08 084 Titel 777 13 - Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans

Erhöhung des Ansatzes um 70 Millionen EUR auf 130 Millionen EUR

Vorsitzender Manfred Hemmer lässt über den vor der Einzelberatung gestellten **FDP-Antrag** abstimmen, die L 239 in den Landesstraßenausbauplan aufzunehmen. Der Antrag wird mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der FDP bei Enthaltung der CDU **abgelehnt**.

Christof Rasche (FDP) führt zum Antrag 12 a) aus, dass die Mittel für den Straßenausbauplan in der Vergangenheit wesentlich höher gewesen seien. Den Antrag 12 c) von SPD und Grünen werde man ablehnen, da man mit dieser Mangelverwaltung nicht einverstanden sei.

Gerhard Wächter (CDU) ist ebenfalls der Auffassung, dass die von den Koalitionsfraktionen vorgeschlagene Erhöhung um 16,9 Millionen EUR viel zu gering sei. Mit den erarbeiteten Deckungsvorschlägen halte die CDU eine Erhöhung um 32 Millionen EUR für verantwortbar. Die Größenordnung, die die FDP vorgeschlagen habe, sei wünschenswert, aber es bestehe keine realistische Deckungsmöglichkeit, sodass man sich bei diesem Antrag enthalten werde. Trotz des bescheidenen Ansatzes werde man dem Antrag von SPD und Grünen zustimmen, um sich nicht noch einmal dem Vorwurf auszusetzen, man habe sich gegen eine Erhöhung der Landesstraßenausbaumittel gewandt.

Gerhard Wirth (SPD) weist darauf hin, dass man die beiden privat vorfinanzierten Maßnahmen hinzuzählen müsse, sodass man ausreichend viel für den Landesstraßenneubau tue. Mehr lasse sich leider haushaltstechnisch nicht verantworten.

Antrag Nr. 13 (SPD/GRÜNE)

Kapitel 08 084 Titel 777 14 - Radwegebau an bestehenden Landesstraßen

Erhöhung des Baransatzes um 1.120.000 EUR auf 5.120.000 EUR

Christof Rasche (FDP) führt aus, die FDP trete zwar auch für den Radwegebau ein, halte aber den Ausbau von Landesstraßen für wichtiger. Deshalb werde man diesen Antrag ablehnen.

Bernhard Schemmer (CDU) tritt sowohl für den Radwegebau als auch für den Straßenbau ein. Mit diesem Antrag erhielten die Kommunen etwas von dem zurück, was ihnen durch den kommunalunfreundlichen Antrag Nr. 14 - Reduzierung von Titel 883 14: Zuweisungen aus Bundesfinanzmitteln nach dem GVFG für Straßenbaumaßnahmen, Vorhaben des straßenbezogenen ÖPNV und Fahrradstationen der Gemeinden und Kreise - genommen werde.

Antrag Nr. 16 (SPD/GRÜNE)

Kapitel 08 084 Titel 883 19 (neu) - Zuweisungen aus Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG für Straßenbaumaßnahmen der Gemeinden und Kreise

Baransatz: 10 Millionen EUR

Es werden folgende Haushaltsvermerke eingefügt:

1. (§ 17 Abs. 3 LHO)
2. Aus diesem Titel können Straßenneubaumaßnahmen gefördert werden, die aus einer Abstufung von Landesstraßen zu verkehrswichtigen kommunalen Straßen resultieren. Voraussetzung ist, dass sich die jeweiligen Gemeinden verpflichten, die Baulastträgerschaft zu übernehmen.
3. Mehrausgaben dürfen bis zur Höhe der Mehreinnahmen bei Titel 331 10 geleistet werden, soweit sie nicht bei Titel 883 14 geleistet werden.
4. Siehe Haushaltsvermerke 4 und 5 bei Titel 883 14.
5. Rückflüsse fließen den Ausgaben zu.

In Kapitel 08 84 Titel 331 10 wird der Haushaltsvermerk wie folgt geändert:

Siehe Verstärkungsvermerke bei den Titeln 883 14 und 883 19

Gerhard Wächter (CDU) hält diesen Antrag ebenfalls für kommunalunfreundlich. Den Kommunen werde für Baumaßnahmen Geld gegeben, wenn sie anschließend die Baulast-trägerschaft übernehmen würden. Das sei mit Blick auf die kommunale finanzielle Situation nicht mitzutragen; denn es sei weder gerecht noch fair.

Christof Rasche (FDP) sieht dies ebenso. Bei Landesstraßen sei es Aufgabe des Landes, diese Kosten zu übernehmen, auch wenn später Folgekosten aufträten. Das Land dürfe sich seiner eigentlichen Aufgaben nicht entledigen. Die FDP wolle die Kommunen nicht stärker belasten.

Antrag Nr. 17 (FDP)

Kapitel 08 084

Einführung einer neuen Titelgruppe - Private Vorfinanzierung von Bundesfernstraßen in NRW (Anti-Stau-Programm des Bundes)

Finanzierungskosten: 0 EUR

Tilgung der Baukosten: 0 EUR

Verpflichtungsermächtigung: 30 Millionen EUR

Christof Rasche (FDP) erläutert, die FDP wolle Straßenbauprojekte vorziehen. Das 12-Punkte-Investitionsprogramm der Landesregierung zeige, dass man das Vorziehen grundsätzlich für sinnvoll halte. Das begrüße und unterstütze die FDP. Mit diesem Antrag wolle man das Anti-Stau-Programm vorziehen. Man halte auch eine vertragliche Vereinbarung zwischen Bund und Land für rechtlich möglich.

Gerhard Wächter (CDU) hält diesen Antrag für eine Luftnummer; denn man wisse nicht, woher man das Geld nehmen solle. Das Land sei noch nicht einmal in der Lage, seine eigenen dringlichen Baumaßnahmen durchzuführen. Es sei nicht einzusehen, dass das Land in einer Vorreiterrolle Aufgaben des Bundes übernehme.

Christof Rasche (FDP) widerspricht. Wenn Kommunen zur Vorfinanzierung von Landesstraßen herangezogen werden sollten, könne man auch vom Land erwarten, dass es diese relativ geringen Kosten übernehme.

Günter Langen (CDU) macht darauf aufmerksam, dass Kommunen Vorfinanzierungen nur übernehmen würden, wenn sie dazu finanziell in der Lage seien. Deshalb werde die CDU diesen Antrag ablehnen, weil das Land keine finanziellen Möglichkeiten habe.

Bernhard Schemmer (CDU) verweist auf die hausgemachte Mangelverwaltung des Landes zulasten der Kommunen. Deswegen müsse man den Kommunen helfen. Der Bund habe aber ausreichend Geld - Stichwort: UMTS-Lizenzen -, frühzeitig einzusteigen und müsse deshalb seine Hausaufgaben selbst machen.

Minister Ernst Schwanhold merkt an, dass der Haushalt Nordrhein-Westfalens um 1 Milliarde DM höher sei als der Russlands. Von Mangelverwaltung zu sprechen, sei also unzutreffend.

Kein anderes Land in der Bundesrepublik habe eine so dichte Infrastruktur bezüglich der Autobahnen, der Flughäfen, der Schiene, der Schifffahrtskanäle wie das Land Nordrhein-Westfalen. Er weise also die Aussage, dass das Land Nordrhein-Westfalen nicht in der Lage sei, die infrastrukturellen Anforderungen zu erfüllen, mit aller Schärfe zurück.

Christof Rasche (FDP) bekräftigt, dass die FDP für eine vernünftige Infrastruktur eintrete. Sie müsse allerdings im Verhältnis zum Verkehr stehen. Alle Fraktionen bis auf die Grünen hätten sich heute dafür ausgesprochen, mehr Geld in die Straßeninfrastruktur zu stecken, aber die Mittel seien nicht vorhanden. Das stehe im Widerspruch zu der Aussage des Ministers, dass in Nordrhein-Westfalen mehr oder weniger alles in Ordnung sei.

Er weist darauf hin, dass das Land Nordrhein-Westfalen in den letzten zehn Jahren an eigenen Mitteln für den Landesstraßenbau gegenüber vorher nur noch etwa 50 % aufgewendet habe. Die FDP wolle, dass die Mittel aufgestockt würden.

2 Kommission "Zukunft der Bahn in NRW"

Franz-Josef Kniola (Vorsitzender der Kommission "Zukunft der Bahn") stellt die Empfehlungen der Bahnkommission vor:

Vielen Dank für die erneute Einladung in diesen Ausschuss. Ich kann mich noch erinnern, dass ich vor ungefähr einem Dreivierteljahr schon einmal hier mit Ihnen diskutiert habe. Damals ging es noch um eine Arbeit, die dann anschließend in Berlin unter dem Stichwort "Task-Force" zu leisten zu leisten war. Wir haben diese Ergebnisse in unsere Arbeit als Bahnkommission NRW mit aufgenommen und dazu auch Stellung genommen. Ich will kurz Auskunft über den Bericht der Kommission geben.

Wir haben uns zunächst mit den Trends im Verkehrsbereich beschäftigt. Im Personenverkehr haben wir bis zum Jahr 2015 einen Zuwachs von 20 % zu erwarten. Die PKW-Zahlen nehmen weiter zu. Wir haben in Nordrhein-Westfalen mehr als 500 PKWs auf 1.000 Einwohner. Die Fahrleistung steigt weiter, aber nicht in gleichem Maße wie die Zahl der PKWs. Das macht uns als Bahnkommission nicht so viel Probleme, weil wir festgestellt haben, dass mehr als zwei Drittel dieses PKW-Ver-