

(A) (Dr. Linssen [CDU])

herauskommen, aber Abgeordnete seien weniger wert, dann teilen wir von der CDU-Fraktion das nicht. Das sage ich Ihnen ganz klar.

(Beifall bei der CDU)

Ich meine, wenn Sie vor Arbeitnehmer hintreten - das sage ich gerade zu den Sozialdemokraten, die ja immer nach draußen Wert darauf legen, daß sie sich so sehr mit den Arbeitnehmern fühlen - und da über Nullrunden oder noch viel mehr geredet wird, dann steht es uns gerade in diesen Zeiten verdammt gut an, mit gutem Beispiel voranzugehen!

(Beifall bei der CDU)

Präsidentin Friebe: Meine Damen und Herren, gibt es weitere Wortmeldungen? - Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich die Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung. Ich lasse über den Änderungsantrag der Fraktion der CDU und der Fraktion DIE GRÜNEN Drucksache 11/6445, Stichwort: Abgeordnetendiäten, abstimmen. Wer diesem Änderungsantrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - GRÜNE und Fraktion der CDU. Wer ist dagegen? - Die Fraktion der SPD und die Fraktion der F.D.P. Damit ist dieser Änderungsantrag abgelehnt.

(B)

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Enthaltungen!?)

Ich lasse jetzt über den Einzelplan 01 entsprechend der Beschlußempfehlung Drucksache 11/6401 abstimmen. Wer der Beschlußempfehlung folgen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer ist dagegen? - Wer enthält sich der Stimme? - Bei Enthaltung der Fraktion der CDU und der Fraktion DIE GRÜNEN ist damit der Einzelplan 01 in zweiter Lesung verabschiedet.

Ich rufe Nummer 6 auf:

(C) Einzelplan 15: Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

Auch hier weise ich auf die Beschlußempfehlung Drucksache 11/6415 und den vorliegenden Änderungsantrag Drucksache 11/6447 hin.

Ich eröffne die Beratung und erteile Herrn Abgeordneten Langen für die Fraktion der CDU das Wort.

Abgeordneter Langen (CDU): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Im Zuge der europäischen Integration verschärft sich der Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsregionen. Dies gilt sowohl im Binnenmarkt der Europäischen Gemeinschaft als auch in den übrigen europäischen Ländern.

In dieser Situation sind Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Vorsorgemaßnahmen ersten Ranges. Die Zugänglichkeit im internationalen Verkehr auf möglichst allen Verkehrsträgern ist bei großräumigen Standortentscheidungen ein bestimmender Vorteil.

(Unruhe - Glocke der Präsidentin)

Es ist für mich daher äußerst unbefriedigend, daß der erste gemeinsame Bundesverkehrsstraßenbauplan für Nordrhein-Westfalen unzureichende Investitionsmittel bis zum Jahre 2000 vorsieht. Auch das Schienenwegeausbauprogramm hätte ich mir in einigen Fällen umfangreicher gewünscht. Aber, meine Damen und Herren: Wäre es nach der SPD gegangen, wären wichtige Verkehrswege erst gar nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten.

(D)

Dennoch: Beim Nachlesen der Haushaltsrede des Kollegen Dreyer vom letzten Jahr, dem wir von dieser Stelle sicherlich alle gute Besserung wünschen,

(Allgemeiner Beifall)

fiel mir auf, daß nach der Beschlußlage des Bundes die Finanzierung der Untertunnelung der ehemaligen B 1 bei Dortmund nicht gesichert war. Heute ist die A 40 als Tunnel dank der intensiven Bemühungen der CDU-Landtagsfraktion Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes.

(A) (Langen [CDU])

Vor dem Hintergrund der Tatsache, daß die Mittel in den neuen Ländern möglicherweise nicht vollständig abfließen, erscheint es mir jedoch dringend erforderlich, die Planungsarbeiten bei uns fortzusetzen, um Baurecht für alle im vordringlichen Bedarf befindlichen Maßnahmen zu erlangen.

Auf der anderen Seite hat das Land Nordrhein-Westfalen selber umfassende Möglichkeiten, Investitionen in den Verkehr zu tätigen. Das aber macht die Landesregierung seit Jahren mehr als mangelhaft. Das Ergebnis dieser Verkehrspolitik kann jedoch auf unseren überlasteten Strecken im öffentlichen Verkehr und im Individualverkehr täglich jeder sehen.

Hatte die CDU-Fraktion in den letzten beiden Jahren berechnete Hoffnung darauf, daß ein Umdenken in der Landesregierung eintritt, so muß man bei dem Haushaltsplanentwurf 1994 erkennen: Für Zukunftsinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur besteht offensichtlich keine Lobby in der SPD. Verkehrspolitik wird in Nordrhein-Westfalen im wesentlichen mit Bundesmitteln bestritten. Wesentliche Investitionen für den Verkehr finanziert der Bund.

(Zuruf des Abgeordneten Böse [SPD])

(B) - Völlig richtig, Herr Kollege! Für den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV-bezogenen Straßenbau sind es 410 Millionen DM, für die direkte Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs sind es 820 Millionen DM aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Wenn Sie, Herr Minister Kniola, im gestrigen Pressepiegel richtigerweise darauf hinweisen, daß 140 Millionen DM für neue Stadt- und Straßenbahnfahrzeuge zur Verfügung stehen, wenn auf derselben Seite Minister Matthiesen beim Spatenstich für den Anschluß der Gemeinde Bönen an die A 2 zu sehen ist, dann sollte die Öffentlichkeit allerdings auch wissen, daß es sich bei der Finanzierung dieser Maßnahmen fast ausschließlich um Bundesmittel handelt.

(Abgeordnete Nacken [GRÜNE]: Das steht doch auf den Bauschildern!)

Aus dem Topf der Regionalisierung werden Gelder an das Land fließen, die über die angemeldeten Kosten

(C)

der Deutschen Bundesbahn hinausgehen. Für 1996 sind das rund 200 Millionen DM über die 1,2 Milliarden DM für den Schienenpersonennahverkehr hinaus, mit welchen das Land aktive ÖPNV-Politik bestreiten kann.

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Unabhängig von den Bundesmitteln nimmt das Land selbst 1994 über 3 Milliarden DM aus der Kraftfahrzeugsteuer ein. Während andere Länder, selbst Niedersachsen mit einer rot-grünen Koalition, verehrte Kollegin, einen Großteil dieser Kraftfahrzeugsteuereinnahmen für Infrastrukturinvestitionen im Verkehr wieder ausgeben,

(Minister Kniola: Im Straßenbau!)

ist in Nordrhein-Westfalen der entgegengesetzte Trend seit Jahren gang und gäbe. Wurden 1993 noch 780 Millionen DM für Investitionen ausgegeben, so sind es in 1994 nur noch 720 Millionen DM - 720 Millionen DM von mehr als 3 Milliarden DM Kfz-Steuer. Dem Standort Nordrhein-Westfalen ist damit sicherlich nicht gedient.

Wir fordern einen deutlich höheren Anteil am Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer für Investitionen in den Verkehr.

(D)

Auch die private Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur wird viel zu zaghaft angegangen. Während in Rheinland-Pfalz bereits Landstraßen privat finanziert werden, um dringend notwendige Investitionen sofort tätigen zu können, gelingt es Nordrhein-Westfalen nicht, ein solches Modell zu kreieren. Die vorgezogene Finanzierung der A 44, Rheinquerung Ilverich, zeigt hier den richtigen Weg. Für Nordrhein-Westfalen hätte ich mir gewünscht, Herr Minister, daß Sie sich für weitere wichtige Ost-West-Magistralen eingesetzt hätten, damit auch hier eine private Finanzierung möglich gewesen wäre. Ich denke dabei in erster Linie an die Weiterführung der A 44 sowie an die A 4 oder an solche Maßnahmen, für die Baurecht besteht und eine Umsetzung dringend notwendig ist.

Im Bereich der Luftfahrt gibt es die einvernehmliche Zielvorstellung zwischen CDU, SPD und F.D.P., die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn an das internationale Schienennetz anzuschließen. Wir fordern die

(A) (Langen [CDU])

Landesregierung auf, diese Forderung mit Nachdruck zu vertreten und sich an der Finanzierung zu beteiligen.

Wir begrüßen einhellig die klare Aussage des Verkehrsministers, daß der Ausbau des Regionalflughafens Paderborn/Lippstadt und hier insbesondere die Verbreiterung der Start- und Landebahn absolute Priorität hat. Die Finanzierung muß 1994 begonnen werden.

Um die Schifffahrt in unserem Land zukunftssträftig zu entwickeln und so eine Teillastung des Verkehrs auf der Straße zu erreichen, ist es dringend geboten, die Umschlagsmöglichkeiten zu verbessern. Als Schnittstelle zwischen Schiene, Straße und Wasser sowie zur Straßentlastung im Fern-, Nah- und Regionalverkehr werden Güterverkehrszentren im europäischen Verkehrsgewerbe ein entscheidender Wettbewerbsfaktor sein. Eine notwendige Standortvorsorge durch das Land ist bisher Fehlanzeige.

Abschließend unterstreiche ich deshalb noch einmal: Wer Zukunft in Nordrhein-Westfalen will, der muß Ideen haben und Investitionen in den Verkehr tätigen. Sonst betätigt er sich als Rückentwickler bislang gesunder Regionen und Wirtschaftsbereiche. Hierauf hat auch Wirtschaftsminister Einert in seinen Visionen und Leitlinien zur Industrie- und Strukturpolitik für das Land Nordrhein-Westfalen deutlich hingewiesen. Wir sind gespannt, ob Taten folgen.

(B)

Die CDU-Fraktion hat daher auch keine Einsparungen bei den Investitionsmitteln im verkehrlichen Bereich vorgenommen und wird wegen der genannten Gründe den Haushalt ablehnen. - Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU)

Präsidentin Friebe: Vielen Dank, Herr Kollege. - Für die Fraktion der SPD erteile ich Herrn Abgeordneten Böse das Wort.

Abgeordneter Böse (SPD): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Kollege Günter Langen, jetzt können wir uns ja streiten, wer für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen, ob das Bundes-

(C)

autobahnen oder Maßnahmen nach dem GVFG sind, Geld gibt - Bonn oder das Land.

Meine Philosophie ist folgende: Im Lande Nordrhein-Westfalen wohnen, bezogen auf alle Bundesländer, die meisten Bürger. Und sie bringen auch das meiste Steueraufkommen in den großen Topf, der anschließend verteilt wird. Ich gehe daher davon aus, daß wir für unsere Politik in Nordrhein-Westfalen, ob sie nun vom Bund oder vom Land bestimmt wird, auch das meiste Geld zurückbekommen. Das ist meine Philosophie, und dafür kämpfen wir alle gemeinsam - ob es das GVFG ist, ob es Mittel für den Bundeshaushalt "Straßenbau" sind oder ob es Städtebau ist. In diesem Punkte sollten wir uns auch nicht auseinanderdividieren, sondern gemeinsam dafür sorgen, daß dieses Geld, das uns zusteht, wirklich bei uns ankommt.

Leider - das sage ich Ihnen auch ganz klar - müssen wir im Verkehrshaushalt für 1994 Investitionskürzungen gegenüber dem Vorjahr hinnehmen. Das ist bedauerlich, aber angesichts der Haushaltssituation der öffentlichen Hände insgesamt und angesichts der Konsolidierungsbemühungen in Nordrhein-Westfalen notwendig und wird daher von uns mitgetragen.

Ich werde im folgenden auf die Schwerpunkte unserer Verkehrspolitik eingehen, möchte aber, bevor ich dazu komme, noch auf das eingehen, was Sie zur A 40, ehemals B 1, gesagt haben; Sie meinen wahrscheinlich die Untertunnelung der B 1 in Dortmund.

(D)

Es ist uns gemeinsam gelungen, dem Bund gegenüber deutlich zu machen - im Landtag ist auch ein Antrag der Fraktionen von SPD, CDU und F.D.P. gestellt worden -, daß das nicht eine GVFG-Maßnahme sein soll, sondern eine Maßnahme, die der Bund zu bezahlen hat. Dafür, daß CDU und F.D.P. da mitgemacht haben, bedanke ich mich sehr herzlich. Das ist auch ein Stück Solidarität gegenüber dem östlichen Ruhrgebiet, weil dies wirklich eine Autobahn ist und nicht eine kommunale Straße.

Lassen Sie mich auch deutlich an die Adresse der Region sagen, daß ich erwarte und wir hier im Lande erwarten, daß diese Straße nach unserer Auffassung schnellstens zu bauen ist. Obwohl sie erst in Kategorie II steht, sollte sie nun geplant werden. Ich glaube, wir sind mit unserem Minister einer Meinung, daß

(A) (Böse [SPD])

das so schnell wie möglich geschehen soll. Dazu sage ich meine persönliche Meinung: Das sollte der Landtagsverband planen und nicht die Stadt Dortmund.

Zur Förderung des ÖPNV und der Eisenbahn.

Zunächst möchte ich für meine Fraktion sagen, daß wir den aus unserer Sicht positiven Abschluß der Verhandlungen über die Bahnreform und die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs begrüßen. Ich habe sowohl von Vertretern anderer Länder als auch von Bundesseite gehört, daß dieses Ergebnis zu einem nicht unbedeutenden Teil auf die guten Verhandlungsbeiträge und Bemühungen Nordrhein-Westfalens zurückzuführen ist. Ich danke der Landesregierung, insbesondere unserem Verkehrsminister sehr herzlich, der sich in dieser Angelegenheit persönlich sehr engagiert hat.

(Beifall bei der SPD)

(B) Unsere Forderung, das GVFG auf einer Höhe von 6,28 Milliarden DM zu verstetigen, war leider nicht durchsetzbar. Es ist jetzt vorgesehen, den erhöhten Betrag noch bis 1996 zur Verfügung zu stellen. Dabei darf man aber nicht aus dem Auge verlieren, daß die Transfermittel für die Regionalisierung, wie sie immer genannt werden, von 1996 bis 1997 um mehr als 3 Milliarden DM steigen, so daß bei Absenken des GVFG auf 3,3 Milliarden die Gesamtmittel, die für ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stehen werden, ab 1996 Jahr für Jahr gesteigert, also dynamisiert werden. Ob und wie wir die auf der einen Seite steigenden Regionalisierungsmittel dafür einsetzen, die auf der anderen Seite gekürzten GVFG-Mittel für Fördermaßnahmen auszugleichen, wird sich zeigen. Wir werden bis zum Inkrafttreten der Regionalisierung zum 1. Januar 1996 genug Zeit haben, uns hierüber im Verkehrsausschuß zusammen mit der Landesregierung Gedanken zu machen. Wir wollen daran konstruktiv mitarbeiten.

Ich möchte aber schon einmal sagen, daß wir sehr dafür sind, Investitionen zu fördern, wir sollten damit aber keine Übernahme oder auch teilweise Übernahme von Betriebskosten verbinden. Das ist meine Meinung und auch die Meinung im Arbeitskreis.

(C)

Insgesamt wollen wir unsere, wie ich meine, erfolgreiche Vorrangpolitik für den ÖPNV fortsetzen. Dies bedeutet die Förderung des schienengebundenen ÖPNV, der schienengebundenen ÖPNV-Infrastruktur und die Erweiterung des Stadtbahnnetzes mit dem Ziel, ein integriertes Gesamtnetz zu erhalten, wie auch Förderung von Beschleunigungsmaßnahmen. Dabei möchte ich die Städte, die Konzepte zur Beschleunigung des ÖPNV entwickelt haben bzw. entwickeln könnten, noch einmal dringend aufrufen, die kommunalen Eigenmittel einzusetzen, die zur Verfügung stehenden Landesmittel abzurufen und für eine zügige Umsetzung der Beschleunigungskonzepte zu sorgen. ÖPNV-Nutzer wollen so schnell wie möglich einen Erfolg sehen und nicht erst in zehn oder fünfzehn Jahren.

Weiter gehört für uns die Förderung von Maßnahmen, die zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV beitragen wie Park-and-Ride-Plätze, zentrale Omnibusbahnhöfe, rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme, technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen und nicht zuletzt Vorkehrungen für bessere Fahrgastinformationen dazu. Das sind insgesamt Maßnahmen, die zur Beschleunigung des ÖPNV und damit auch zur Steigerung seiner Attraktivität beitragen.

(D) Dabei möchte ich bereits jetzt darauf hinweisen, daß die GVFG-Mittel für den kommunalen Straßenbau zum überwiegenden Teil auch für ÖPNV-bezogene Straßenbaumaßnahmen wie Busspuren eingesetzt werden und eingesetzt werden können.

Kurze Bemerkung zur Luftfahrt:

Hier sind im wesentlichen zwei Punkte bemerkenswert. Zum einen wurden die Investitionsmittel für den Ausbau und die Erneuerung von Flugplätzen um 1,1 Millionen DM gekürzt. Dies war aus den eingangs zitierten Konsolidierungsgründen unumgänglich. Das wird dazu führen, daß wir uns beim Einsatz dieser Mittel auf Maßnahmen konzentrieren müssen, die der Stärkung der arbeitsmarkt- und strukturpolitischen Ziele des Landes dienen. Hallen für Sportflugzeuge auf kleinen Landeplätzen, die nur eine kleine Gruppe von Leuten nutzen, die sich das teure Hobby

(A) (Böse [SPD])

eines eigenen Sportflugzeuges leisten können, werden künftig von diesen auch privat bezahlt werden müssen.

(Abgeordnete Witteler-Koch [F.D.P.]: So etwas will Geschäftsführer einer Flughafen GmbH werden!)

Der zweite Punkt im Zusammenhang mit der Luftfahrt ist das im Landtag verabschiedete Luftverkehrskonzept. Die Bemühungen um eine Holding zwischen den Flughäfen Köln und Düsseldorf sind wohl gescheitert. Wir sollten unsere Landesregierung allerdings in der Absicht unterstützen, eine Möglichkeit zur Kooperation unterhalb der Holdingebene zu finden.

Es findet zur Zeit auch eine Diskussion über die Privatisierung von Flughäfen in Nordrhein-Westfalen statt. Ich möchte dazu folgendes bemerken:

Vor 14 Tagen waren wir in München. In München sind folgende Gesellschafter Eigentümer: Freistaat Bayern 51 %, Bundesrepublik Deutschland 26 %, Landeshauptstadt München 23 %. Mir sind keine Signale aus Bayern bekannt, daß diese Anteile privatisiert werden sollen. Frankfurt, München, Berlin, Hamburg und andere Flughäfen - ich könnte sie alle aufzählen - sind im Grunde genommen mehrheitlich in der öffentlichen Hand. Wenn wir darüber diskutieren, dann sollten wir auch eine Güterabwägung bedenken, die wir alle gemeinsam in den Parlamenten bei diesem schwierigen Thema immer wieder vor uns haben. Wirtschaftspolitische, arbeitsmarktpolitische und umweltpolitische Gesichtspunkte müssen eingehend vor allem von gewählten Politikern gewichtet und letztendlich entschieden werden.

(B)

Lassen Sie mich zum Bereich Straßen- und Brückenbau kurze Ausführungen machen.

Im Landesausbauplan sind die 200 Millionen DM für Maßnahmen über 5 Millionen DM unverändert geblieben. Bei den Maßnahmen unter 5 Millionen DM gibt es - leider - weniger Ausgaben von rund 48 Millionen DM. Dieser Umstand ist einerseits bedauerlich, andererseits nicht zu ändern. Es fördert hoffentlich die Innovationsfähigkeit der Landschaftsverbände, die vorhandenen Mittel möglichst effektiv und so ein-

(C)

zusetzen, daß unsere politischen Vorgaben hier im Landtag und in den Kommunen erreicht werden.

Es gibt Leute - das richte ich an die GRÜNEN -, die vor Ort solche Maßnahmen fordern und sehr begrüßen. Diese haben für das Predigen von Umweltzielen einerseits und das Verhindern von Maßnahmen, die zum Erreichen dieser Ziele führen können, andererseits einen Begriff aus dem Medizinischen geprägt: Sie sprechen von "ökologischer Schizophrenie". Ich bitte wirklich einmal, darüber nachzudenken, ob wir nicht auch im Straßenbau heute noch Maßnahmen durchführen müssen zum Wohle der Bürger, vor allen Dingen der Menschen, die dort - zum Teil seit Jahrzehnten - wohnen und dort wohnen bleiben wollen. Es geht hier nicht so sehr um zusätzlichen Straßenbau, sondern um Maßnahmen, die der Verkehrssicherheit dienen und die die Umwelt der dort wohnenden Menschen verbessern.

Wir stimmen dem Einzelplan 15 unter Berücksichtigung der Ergänzungsvorlage der Landesregierung und nach Annahme des Änderungsantrags, den wir eingebracht haben, in der vorliegenden Fassung zu. - Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

(D)

Präsidentin Friebe: Vielen Dank, Herr Kollege Böse. - Für die Fraktion der F.D.P. erteile ich der Frau Abgeordneten Thomann-Stahl das Wort.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die F.D.P.-Fraktion ist zunächst einmal sehr froh, daß wir die Bahnstrukturreform in Bonn erfolgreich über die Bühne gezogen haben; am 17. sind noch weitere Gespräche. Hier wurde ein tragfähiger Kompromiß gefunden, an dem der Verkehrsminister dieses Landes sicherlich positiv mitgewirkt hat.

Ansonsten spielt dieser Verkehrsminister aber mit gezinkten Karten. Ich will Ihnen dafür ein paar Beispiele vortragen.

Zunächst zum öffentlichen Personennahverkehr, hier zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

(A) (Thomann-Stahl [F.D.P.]

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ist praktisch pleite, er müßte eigentlich Konkurs anmelden. Die mittelfristige Finanzplanung weist für 1996 ein jährliches Defizit von 2,1 Milliarden DM aus. Jeder, der weiß, wie es den Ruhrgebietsstädten geht, kann sich vorstellen, daß das nicht zu finanzieren sein dürfte. Die bisherigen Konsolidierungsbestrebungen sind völlig unzureichend. Deshalb habe ich in der Verkehrsausschußsitzung am 30. September angemerkt, daß es unverantwortlich sei, dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ohne Sanierungskonzept weitere Landesmittel - sprich: Steuergelder - zukommen zu lassen. Der Verkehrsminister hat darauf geantwortet:

Frau Kollegin Thomann-Stahl, Sie wissen genauso gut wie ich, daß wir vertraglich langfristig an den VRR gebunden sind. Ihre Forderung, die Landesmittel für den VRR einzustellen, war von daher nur ein nettes Apercu.

Und dies, obwohl er ausweislich der Information 11/435 dem Zweckverband der VRR GmbH mitteilte - anläßlich eines Gespräches in seinem Hause; ich zitiere -:

... die von Ihnen in Aussicht gestellten Möglichkeiten, über das Controlling-System eine Begrenzung der Defizitentwicklung zu erreichen, nunmehr konkret zu benennen und im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr evtl. notwendig werdende Anschlußmaßnahmen zu erörtern.

Ich bitte um Ihr Verständnis,

- hat der Verkehrsminister weiter geschrieben -

daß der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr von der Diskussion und Überprüfung freiwilliger Finanzleistungen des Landes nicht ausgenommen werden kann.

(Abgeordnete Nacken [GRÜNE]: Wo liegt der Widerspruch?)

(C)

Deshalb sage ich: Hier arbeitet der Minister mit gezinkten Karten. Also habe ich am 25. November im Verkehrsausschuß den Antrag gestellt:

Der Verkehrsausschuß des Landtags Nordrhein-Westfalen fordert die Landesregierung auf, umgehend zu prüfen, unter welchen Bedingungen die freiwilligen Zuweisungen des Landes ... an den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ganz oder teilweise bis zur Vorlage eines schlüssigen betriebswirtschaftlichen Sanierungskonzepts storniert werden können.

Das ist nichts anderes, als der Verkehrsminister in seinem Brief sinngemäß erwähnte.

(Zuruf des Ministers Kniola)

Natürlich wurde der Antrag abgelehnt. Aber, Herr Verkehrsminister, ich empfehle Ihnen wirklich die Lektüre der "Streitschrift eines Konkursverwalters" von Herrn Steckert vom Vorstand der Duisburger Verkehrsbetriebe.

(Minister Kniola: Hab' ich gelesen!)

Nächstes Thema: "Semester-Ticket".

Monatlang haben Sie sich geweigert zu sagen, was das "Semester-Ticket" kostet. Am 4. März dieses Jahres haben Sie endlich einen Betrag von über 50 Millionen DM genannt. Für den Landeshaushalt 1994 rechnen Sie mit 40 Millionen DM. - 40 Millionen DM Subventionen für eine relativ kleine Bevölkerungsgruppe, nämlich die der Studenten. Und das, obwohl der Ministerpräsident, der Wirtschaftsminister, alle Ministerwelt dieses Landes im Moment durch die Gegend reist und sagt: Weitere Subventionen - in diesem Fall für Stahl - kommen nicht mehr in Frage, wir müssen Subventionen abbauen. - Für den Verkehrsminister gilt das offenbar nicht.

Woher nimmt der Verkehrsminister dieses Geld? - Aus den Straßenbaumitteln, woher denn sonst. Letztes Jahr ließen Sie sich, Herr Kniola, noch dafür feiern, daß Sie die Straßenbaumittel um 50 Millionen DM

(B)

(D)

(A) (Thomann-Stahl [F.D.P.]

erhöhen konnten. Dieses Jahr sind die 50 Millionen DM wieder gestrichen; zwar im Titel Erhaltungsinvestitionen und Maßnahmen bis zu 5 Millionen DM, aber unter dem Strich sind 50 Millionen 50 Millionen. Deshalb sage ich noch einmal: Sie arbeiten hier mit gezinkten Karten.

Und wenn, was zu erwarten ist, das "Semester-Ticket" nächstes Jahr teurer wird als 40 Millionen DM - wenn es dieses Jahr über 50 Millionen DM kostet, ist ja damit zu rechnen, daß es nächstes Jahr nicht 10 Millionen DM weniger kostet -, werden wahrscheinlich weitere Straßenbaumittel gekürzt werden. Die Argumentation kann ich jetzt schon voraussagen: Da bleiben eben die Realisierungsmöglichkeiten hinter dem Mittelansatz zurück. Und wieder arbeiten Sie mit gezinkten Karten: Parkraumbewirtschaftung an Universitäten im Zusammenhang mit der Einführung des "Semester-Tickets".

An den Unis herrscht zur Zeit große Aufregung, weil die Studenten nicht nur verpflichtet sind, das "Semester-Ticket" zu kaufen, das sehr günstig, weil hoch subventioniert ist, sondern weil sie zusätzlich, wenn sie mit dem Auto fahren - manche müssen das -, Parkgebühren in Höhe des Differenzbetrages zu einem durchschnittlichen Jobticket oder einer angenommenen Größenordnung zahlen müssen. Das sind pro Monat ca. 40 bis 60 DM.

(B)

Zwar weiß kein Mensch, wie das umgesetzt werden soll; meine diesbezügliche Kleine Anfrage, wie man sich denn die Realisierung vorstellt, ist seit Wochen mit Fristverlängerung im Geschäftsgang. Das Problem wäre einfach zu lösen, würden sich die Landesregierung und der Verkehrsminister an ihre eigenen Zusagen erinnern. Die sind offenbar überall in Vergessenheit geraten - auch bei der CDU. Sonst hätte sie diesem Parkraumbewirtschaftungsantrag damals nicht zustimmen können.

Deswegen will ich aus zwei Antworten auf Mündliche Anfragen zitieren. Einmal ging es um das Vertragsrisiko, das die Landesregierung gegenüber dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr übernommen hat, falls Studenten gegen das "Semester-Ticket" erfolgreich klagen. Da wurde zunächst - ich glaube, es war auf die Mündliche Anfrage des Kollegen Böse - geschrieben:

(C)

Dieses Vertragsrisiko dürfte sich weiterhin minimieren, sobald die von der Landesregierung beabsichtigte Parkraumbewirtschaftung für Hochschulbedienstete und Studierende realisiert ist, weil das Semester- wie auch das Bediensteten-ticket gleichzeitig als Parkplatzausweis gültig sein sollen.

Auf meine Mündliche Anfrage, wie man diese Auskunft verstehen solle, hat mir der Staatssekretär im Namen der Landesregierung schriftlich geantwortet:

Die Parkraumbewirtschaftung besteht darin, daß Parkraum im Hochschulbereich grundsätzlich nur noch Studenten beziehungsweise Bediensteten zur Verfügung gestellt werden soll, die Inhaber eines Studententickets beziehungsweise Bediensteten-tickets sind. Parkgebühren werden unter diesen Voraussetzungen nicht erhoben.

Das hat die Landesregierung geschrieben. - Gezinkte Karten!

Luftverkehr: Holding der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn.

Ausweislich des Protokolls des Verkehrsausschusses hat der Verkehrsminister am 21. Oktober dieses Jahres gesagt, die Holding sei aufgrund von Schwierigkeiten zwischen drei der Hauptbeteiligten und dem Bund nicht zustande gekommen. Der Bund habe sich gegen die Bedingungen der anderen drei Beteiligten gewandt, da er einen Gewinnvorzug für die Stadt Düsseldorf gesehen habe. - Das war am 21. Oktober.

(D)

Der Verkehrsminister kennt den Brief des Staatssekretärs Dr. Grünwald aus dem Bundesfinanzministerium vom 19. Mai 1993, in dem steht:

... Das Bundesfinanzministerium hat in den Verhandlungen grundsätzlich zugestimmt, daß den heutigen Gesellschaftern der Flughafen Düsseldorf GmbH ein zeitlich befristeter, durch Bewertungsgutachten zu ermittelnder Gewinnvorzug eingeräumt wird. Hintergrund ... war, daß bei der zur Festlegung der Gesellschafteranteile an der Holding durchgeführten substanzorientierten Bewertung die seinerzeit unterschiedliche Ertragskraft der beiden Flughäfen nicht ausrei-

(A) (Thomann-Stahl [F.D.P.]

chend zum Ausdruck kam. Dabei war von hohen Gewinnen des Flughafens Düsseldorf und niedrigen Gewinnen des Flughafens Köln/Bonn ausgegangen worden.

Diese Verhandlungsgrundlage ist aufgrund der inzwischen eingetretenen Entwicklung entfallen. Nach den letzten Planungen wird der Flughafen Köln/Bonn ab 1995 höhere Gewinne erzielen als der unter Kapazitätsbeschränkungen stehende Flughafen Düsseldorf.

(Minister Kniola: Hört! Hört! Das ist der größte Witz, den ich je gehört habe!)

Deshalb ist die von Düsseldorf - abweichend von der bisherigen Erklärung - geforderte unbefristete Gewinnvorzugsregelung bzw. Revisionsklausel für das Bundesfinanzministerium nicht akzeptabel. ... das Bundesfinanzministerium hat sich im Interesse der gemeinsamen Sache schließlich bereit erklärt, die Gewinne befristet bis 1995 nach dem Verhältnis des Betriebsstättenergebnisses zu verteilen ...

- Obwohl das mit dem Wesen einer Holding schwer vereinbar ist!

(B) Das sagt der Bundesfinanzminister, meine Damen und Herren. Er ist für einen zeitlich befristeten Gewinnvorzug. Aber Sie sagen uns, die Verhandlungen mit dem Bund seien gescheitert, weil der einen Gewinnvorzug ablehnt.

(Minister Kniola: Richtig!)

Wenn Sie wenigstens noch gesagt hätten, der sei nur für einen zeitlich befristeten Gewinnvorzug! Nein, Sie haben uns das völlig falsch dargestellt.

Deshalb sage ich: Bei Ihnen kann von Klarheit und Wahrheit bei der Auskunftgebung überhaupt keine Rede sein. Ihre Auskünfte widersprechen sich häufig und sie widersprechen den festgestellten Tatsachen.

Daß Sie Vorschläge, die Ihnen nicht passen, zum Teil in äußerst überheblicher Art und Weise niederbürsten, haben letzte Woche die Vertreter der Ruhrkohle erlebt, als Sie ihren Tunnel-Vorschlag ganz pauschal

abqualifizierten, ihn als unrealisierbar, überflüssig und kein einziges Verkehrsproblem lösend darstellten.

(Abgeordnete Höhn [GRÜNE]: Stimmt ja auch!)

Das haben Sie mit dem Angebot verbunden, völlig unvoreingenommen in Gespräche einzutreten.

Eine letzte Anmerkung will ich noch machen: Am 2. September hatten Vertreter der Firma Kugel - das ist ein mittelständischer Automobilzulieferer aus dem Märkischen Kreis - Gelegenheit, hier ein Konzept vorzustellen. Sie versuchen, sich am eigenen Schopf aus dem Sumpf zu ziehen, und sind dabei, ein Nahverkehrsfahrzeug zu entwickeln. Sie baten gar nicht um Förderung, sondern nur um Unterstützung bei Gesprächen mit der Bundesbahn, die ihnen eine stillgelegte Schienenstrecke überlassen soll.

Was sagt der Verkehrsminister? - Der Verkehrsminister lehnt selbst die Unterstützung, Gespräche mit der Bundesbahn zu führen, mit der Begründung ab, das Projekt habe keine wirtschaftliche Zukunft, sei für die Lösung von Verkehrsproblemen völlig ungeeignet, ziele am Bedarf vorbei, eine Realisierung sei nicht wünschenswert. Wörtlich: "Das Projekt führt in eine Sackgasse."

Herr Minister Kniola, in der sozialistischen Planwirtschaft war es genauso. Da wußten die Ministerien auch auf Jahrzehnte im voraus, welche Produkte eine wirtschaftliche Basis und Zukunft haben. Ich sage Ihnen: Dieses System hat sich als für die Lösung von Problemen völlig ungeeignet erwiesen.

(Zustimmung der Abgeordneten Witteler-Koch [F.D.P.]

Mit Ihnen wird es genauso sein. - Vielen Dank!

(Beifall bei der F.D.P.)

Präsidentin Friebe: Vielen Dank, Frau Kollegin. - Für die GRÜNEN-Fraktion erteile ich der Frau Abgeordneten Nacken das Wort.

(C)

(D)

(A)

**Abgeordnete Nacken (GRÜNE):** Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! In den letzten Wochen haben sich Vertreter aus Wirtschaft und Politik mit den Forderungen nach weiterem Ausbau von Autobahnen, großen Tunnelprojekten und Ausbau der Großflughäfen nur so überschlagen. Wir alle erinnern uns ja - es kam gerade auch wieder zur Sprache - an die Diskussion um den Tunnel quer durchs Revier. Die Ruhrkohle will den Ost-West-Tunnel, der Verkehrsminister will den Nord-Süd-Tunnel.

Die Vorschläge können - das gebe ich gern zu - in der Tat faszinieren, weil sie den Anschein erwecken, als könnten sie den gordischen Knoten der Verkehrsmisere zerschlagen. Der Stau wird aufgelöst, und gleichzeitig werden Arbeitsplätze geschaffen. Mit seriöser Verkehrspolitik oder meinetwegen auch mit sinnvoller Wirtschaftsförderung hat dies aber aus unserer Sicht nichts zu tun.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Hier wird die Zukunftsangst der Kumpel und vieler Menschen, die von Arbeitslosigkeit bedroht sind, mißbraucht, um zu einer Politik der Gigantomanie zurückzukehren. Die Aussage aus der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten Rau aus dem Jahre 1990 - ich zitiere mit Erlaubnis -

(B)

Die Landesregierung hält es ... für einen Irrtum, ... jetzt sei es wieder Zeit für neuen Straßenbau in großem Stil.

gilt schon lange nicht mehr. Statt dessen gilt Straßenbau in der Politik dieser Landesregierung als Allheilmittel gegen Arbeitslosigkeit, Wirtschaftskrise und Staufrust der Autofahrer und Autofahrerinnen.

Schon einmal hat das Land mit einer Politik nach dem Motto "Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist ein Mittel der Krisenbewältigung" Schiffbruch erlitten. Das vor 25 Jahren begonnene Projekt "Stadtbahntunnel Rhein-Ruhr" ist gescheitert. Weder wurde ein funktionsfähiges Gesamtnetz geschaffen noch handelt es sich um eine besonders effektive Form der Wirtschaftsförderung.

(C)

Die finanziellen Folgen dieser Betonpolitik lasten schwer auf dem Landeshaushalt, besonders aber auf der betriebswirtschaftlichen Bilanz der kommunalen Verkehrsunternehmen. Wir wissen heute, daß hierdurch vergleichsweise wenig Arbeitsplätze geschaffen wurden. Vom Tunnelbau profitiert haben wenige große Tiefbauunternehmen.

Dies alles wiederholt sich heute bei der Renaissance des Straßenbaus. Die Frage "Wer soll das bezahlen?" wird schon lange nicht mehr gestellt. Man kann den Eindruck gewinnen: Je größer die Finanzknappheit der öffentlichen Hand, um so größer werden die Ansprüche der Straßenbaulobby. Mit dem Hinweis auf private Finanzierung wird einem einseitigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur das Wort geredet.

Mittlerweile sollen über ein Dutzend Straßenbauprojekte des Bundesverkehrswegeplans privat finanziert werden. Die Rheinquerung im Zuge der A 44 soll auf Wunsch der NRW-Lobby - d. h. von F.D.P. über CDU bis hin zur SPD - auch dazugehören. Dabei wissen doch alle, daß auch privat finanzierte Straßen letztlich durch die Steuerzahler und -zahlerinnen zu zahlen sind. Unterschiede zum bisherigen System der Straßenbaufinanzierung sind lediglich: Der Haushalt des Verkehrsministers wird geschont, der Finanzminister zahlt; es wird auf Pump gebaut, damit soll Zeit gekauft werden; und: die auf Pump realisierten Projekte sind im Endeffekt teurer, weil die Finanzierungskosten und Profite für Private auch bezahlt werden müssen. Ich halte diese Verschuldung unserer Zukunft für verantwortungslos.

(D)

(Beifall bei den GRÜNEN)

Einen weiteren Trick, mit dem die Landesregierung sich aus der finanziellen Verantwortung stiehlt, können wir bei der Durchsetzung der ICE-Anbindung des Flughafens Köln/Bonn "bewundern"; wir haben es am Freitag wieder einmal auf der Tagesordnung.

(Abgeordneter Büssow [SPD]: Dagegen sind Sie auch, nicht?)

Die verkehrspolitisch fragwürdige, ökologisch bedenkliche und viel zu teure Flughafenspange soll aus Mitteln der Hauptstadtverlagerung finanziert werden und jetzt auch noch aus dem GVFG, das, wie Sie

(A) (Nacken [GRÜNE])

selber bedauern, in den nächsten Jahren wieder heruntergefahren wird. Auch hier werden zwei überhaupt nicht zusammengehörige Themen miteinander vermisch. Genausowenig wie Autobahntunnel im Ruhrgebiet den Kumpeln nützen, werden die Strukturprobleme in der Region Bonn durch den Flughafenbahnhof gelöst.

(Beifall bei den GRÜNEN - Abgeordneter Büssow [SPD]: Was schlagen Sie denn vor, Frau Nacken?)

Richtig erscheint uns demgegenüber:

Erstens. Nordrhein-Westfalen hat nicht ein Defizit bei den Straßen- und Flughafenkapazitäten, sondern ein Defizit in der Verkehrspolitik zu beklagen. Tägliche Staus und gesundheitsgefährdende Lebensbedingungen in den Ballungsräumen sind nur durch eine Reduzierung des motorisierten Verkehrs zu beseitigen. Der deutsche Wald - und nicht nur der - stirbt weiter vor sich hin.

Wir wollen das nicht als unausweichlich akzeptieren. Prognosen über eine weiter steigende Verkehrsleistung sind für uns Ansporn, die politischen Anstrengungen zu erhöhen und nicht nach neuen Straßen zu rufen.

(B)

(Beifall bei den GRÜNEN)

An diesem Punkt, Herr Böse, würde ich gern auf Ihr Argument der Ökoschizophrenie eingehen, das Sie in unsere Richtung gestartet haben. Ich habe es im Ausschuß sehr deutlich gesagt und wiederhole es hier noch einmal: Wir sind nicht gegen Ortsumfahrungen - Umgehungen sind es ja nicht -

(Abgeordneter Büssow [SPD]: Das wollen wir aber mal festhalten!)

für Orte, in denen Menschen unter dem Verkehrslärm unerträglich leiden. Aber wir sind dafür, daß diese Ortsumgehungen so gebaut werden, daß sie nicht mehr Verkehr erzeugen. Das heißt, da muß eine Standardreduzierung hin. Das heißt, man darf auf diesen Ortsumgehungen nicht schneller fahren können als innerorts. Und das ist nicht der Fall. Sie wissen genau, Ihre Ortsumgehungen in dieser Standardbau-

weise führen zu mehr Verkehr und nicht zu weniger Verkehr.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweitens. Es sollte alles getan werden, um die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel von Bund, Land und Kommunen auf den Ausbau des Umweltverbundes zu konzentrieren. Die Ansätze für den Landesstraßenbau sind drastisch zu reduzieren. Wir haben in der Ausschußberatung entsprechende Vorschläge eingebracht. Die Entscheidung der Verkehrs-expert/-innen der anderen Fraktionen in diesem Haus, bereits im letzten Jahr den Etat zum Neubau von Landesstraßen um 55 Millionen DM aufzustocken, muß zurückgenommen werden. Der gleiche Betrag soll den Kommunen dafür zur Verfügung gestellt werden, daß Sie sich auf die Bahnregionalisierung vorbereiten können.

Drittens. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist wichtig und wird von uns überhaupt nicht in Frage gestellt. Aber nicht alles, was teuer ist, ist auch gut. Dies trifft nicht nur auf den Flugverkehr und den Straßenbau, sondern auch auf die Eisenbahn und den ÖPNV zu. Wir müssen uns angesichts knapper öffentlicher Kassen gründlich Gedanken darüber machen, ob wir uns die hohen Subventionen in den Verkehrsbereich noch leisten können und wollen.

(D)

Alle Projekte sind daraufhin zu überprüfen, welche ökologischen und ökonomischen Auswirkungen sie haben. Eine solche kritische Überprüfung würde zum Beispiel ergeben,

- daß der Bau vieler Straßenbauprojekte schon deshalb nicht zu verantworten ist, weil die zukünftigen Nutzer und Nutzerinnen kaum bereit wären, die Kosten hierfür zu tragen, wenn sie ihnen unmittelbar angelastet würden;
- daß die Verlängerung der Startbahn am Flughafen Düsseldorf nicht nur die Umlandgemeinden belastet, sondern daß es angesichts der längeren Startbahn in Köln/Bonn hierfür schlicht keinen qualifizierten Bedarf gibt;

(Unruhe)

(A) (Nacken [GRÜNE])

- daß der Ausbau von großen Park-and-Ride-Anlagen wirtschaftlich ungünstig zu beurteilen ist, eine Verbesserung der Infrastruktur für Radverkehr dagegen einen großen positiven Effekt mit bescheidenem Mittelaufwand verspricht.

Meine Damen und Herren! Die Bahnregionalisierung ist ein Test dafür, ob die Einflußmöglichkeiten, die das Land hat, tatsächlich für eine ökologisch-soziale Effizienzrevolution genutzt werden. Die rund 2 Milliarden DM, die dem Verkehrshaushalt des Landes Nordrhein-Westfalen in zwei Jahren zusätzlich zur Verfügung stehen werden, könnten im schlechtesten Fall dazu benutzt werden, das heute unzureichende Nahverkehrsangebot der Bahn mehr schlecht als recht auch zukünftig zu garantieren. Im Endeffekt würde diese Strategie darauf hinauslaufen, den Schienenverkehr auf den hochbelasteten Strecken in den Ballungsräumen noch ein wenig auszubauen und die Schienen im ländlichen Raum mittelfristig abzubauen.

In jedem Fall bliebe der Straßenverkehr der Hauptverkehrsträger. Diese Politik stände in der schlechten Tradition der bisherigen Verkehrspolitik, der Sowohl-als-auch-Politik, und würde im ökologischen und ökonomischen Desaster enden.

(B) Denkbar wäre jedoch auch eine andere Strategie, eine Politik der Verkehrswende, wie wir sie vorschlagen:

- Die kommunale Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr würde dafür genutzt, die unsinnige Doppelförderung von Straße und Schiene zugunsten der Schiene aufzugeben.
- Straßenneu- und -ausbau werden so lange auf Eis gelegt, bis alle Möglichkeiten des Schienenverkehrs ausgelotet worden sind.
- Die gegenwärtig äußerst unwirtschaftlich gestalteten Verkehre der Bahnen und anderen Verkehrsunternehmen werden in Verkehrsverbänden zusammengefaßt und rationeller gestaltet. Ab sofort stellt das Land hierfür ausreichende Mittel bereit.
- Alle möglichen Rationalisierungsvorteile werden konsequent dazu genutzt, neue zusätzliche Angebote für die Bürger und Bürgerinnen zu realisieren.

(C)

Durch steuerliche und ordnungspolitische Anreize sowie eine neue Städtebau- und Raumordnungspolitik unterstützt könnte diese Strategie der Beginn einer echten Verkehrswende sein.

Doch, meine Damen und Herren, ich muß gestehen, daß ich eine Realisierung dieser Utopie im Moment für äußerst unwahrscheinlich halte. Weder im Bund noch im Lande Nordrhein-Westfalen gibt es politische Mehrheiten, die eine Verkehrswende tatsächlich wollen. Eine neue Weichenstellung scheitert am guten Willen der politischen Kaste, nicht am fehlenden Geld.

(Abgeordneter Dr. Busch [Düsseldorf] [GRÜNE]: So ist es!)

Dabei enthalten der Bundes- und der Landeshaushalt ausreichend Geld, um den Beginn einer verkehrspolitischen Wende zu finanzieren. Noch nie wurde in Bund, Ländern und Kommunen soviel Geld für Verkehrsinvestitionen ausgegeben wie zur Zeit.

Auch am Willen der Bürger und Bürgerinnen würde eine neue Verkehrspolitik nicht scheitern. Viele würden lieber heute als morgen ihr Auto stehenlassen, wenn sie denn die Alternative hätten, Herr Aigner. Wir müssen nicht den Stau auf der Straße bekämpfen, sondern den Stau in der Phantasie der Politiker/-innen und Bürokraten.

(D)

(Abgeordneter Aigner [SPD]: Na, na!)

Hier denke ich an Abgeordnete und Minister, für die es zur Prestigeveranstaltung gehört, mit dem Dienstwagen bis vor die Tür des Landtags zu fahren.

Ich meine auch den Skandal, daß die Mehrheit des Hauses es als diskriminierend empfindet, eine Parkgebühr für den Platz in der Tiefgarage zu zahlen, während 4 DM pro Stunde an den Parkuhren der Düsseldorfer Innenstadt für Normalverdiener gerechtfertigt sind.

(Zuruf des Abgeordneten Schultz-Tornau [F.D.P.] )

Für uns sind die Studierenden dieses Landes ein Vorbild, die sich selber verpflichtet haben, ein "Se-

(A) (Nacken [GRÜNE])

mester-Ticket" zu erwerben und in großer Zahl vom Auto zum öffentlichen Personennahverkehr übergelaufen sind. Ich denke, auf die Bemerkung von Frau Thomann-Stahl zum "Semester-Ticket" muß ich nicht den Ausputzer spielen; das wird der Herr Minister schon selber tun.

Zum Abschluß! Erst wenn Sie zu dem Eingeständnis bereit sind, daß die Verkehrspolitik nicht mehr weitermachen kann wie bisher, ist der Weg frei für die ersten Schritte zu einer wirklichen Verkehrswende. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Präsidentin Friebe:** Vielen Dank. - Für die Landesregierung erteile ich dem Minister für Stadtentwicklung und Verkehr, Herrn Kniola, das Wort.

**Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola:** Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich auf einige Diskussionsbeiträge kurz eingehen.

(B) Herr Langen, Herr Böse hat es ja schon gesagt: Sie meinten nicht einen Tunnel unter der A 40 - das könnte nämlich zur Verwirrung führen -, Sie meinten den Tunnel unter der B 1. Dann hätten Sie fairerweise dazusagen sollen, daß dieser Tunnel im Bundesverkehrswegeplan im weiteren Bedarf ist, d. h. in der Realisierung nach dem Jahre 2012, und daß der Bund keine zusätzlichen Planungsmittel dafür zur Verfügung stellt, sondern uns großzügigerweise erlauben wird, mit unserem Geld oder vielleicht mit kommunalem Geld Planungen hier vorzufinanzieren. Ich halte es nicht für in Ordnung, das hier als Erfolg der CDU der Bundesseite zu feiern.

(Zuruf des Abgeordneten Langen [CDU])

- Nein, wir sind an der Stelle leider nicht weiter. Ich muß ganz klar und deutlich sagen, daß ich mich gefreut hätte, wenn auch ein paar Mittel mit diesem Planungssternechen verbunden worden wären. Das sind sie leider nicht.

(C)

Meine Damen und Herren, Herr Langen! Die Verknüpfung der L 665 mit der A 2 haben Sie dem Bund zugerechnet. Ich muß Ihnen sagen, daß dafür 22,4 Millionen DM im Landesstraßenbedarfsplan enthalten sind und daß wir dieses Geld auch ausgeben. Das heißt, es wird ein ganz winziger Teil, nämlich derjenige an der Bundesautobahn, vom Bund finanziert. Der gesamte übrige Teil dieser Maßnahme ist aus dem Landeshaushalt finanziert. Sie haben auch mit diesem Beispiel daneben gelegen.

Ich will aber, weil das auch von Frau Thomann-Stahl angesprochen worden ist, kurz etwas zur privaten Finanzierung sagen.

Wir haben hier ein großes Problem. Das erste Problem ist, daß hier schon eine sprachliche Ungenauigkeit vorhanden ist, die beim Bürger eine falsche Erwartung weckt, nämlich die, daß es wirklich um private Finanzierungen gehe. Es geht eben nicht um private Finanzierung, sondern um private Vorfinanzierung. Das muß man immer wieder dazusagen. Diese private Vorfinanzierung wird am Ende für den öffentlichen Haushalt deutlich teurer, als dies bisher der Fall ist. Deshalb muß man stets deutlich dazusagen: Auch nach den Vorstellungen und Überlegungen, die im Bundestag bei den Mehrheitsfraktionen zur Zeit angestellt werden, geht man davon aus, daß eine solche private Vorfinanzierung für das einzelne Projekt rund doppelt so teuer wird.

(D)

Das zweite, das man dazu sagen muß - und hier habe ich auch die Vorwürfe, daß wir das nicht in Anspruch nähmen, nicht ganz verstanden -: Es gibt bis heute keine gesetzliche Grundlage für ein solches Konzessionsmodell. Es wäre ja die Grundvoraussetzung, daß dieses Modell überhaupt greifen könnte, daß man hier eine bundesrechtliche Grundlage in Gesetzesform schaffe. Bisher gibt es Absichtserklärungen, Haushaltsbeschlüsse des Deutschen Bundestags; aber es gibt eben nicht das, was wirklich erforderlich ist, um es auch echt bewerten zu können.

Ich will auf das Beispiel A 44 eingehen. Hier ist zunächst einmal meine Aussage bestätigt worden, daß die A 44 nicht im Fünfjahresplan enthalten sein wird, daß dafür kein Geld vorhanden sein wird. Das ist das allererste, das man hierzu sagen muß.

(A) (Minister Kniola)

Das zweite: Ich denke, daß wir genau prüfen müssen - deshalb bin ich an dieser Stelle sehr offen -, ob es nicht einen gewissen Sinn machen könnte, daß wir angesichts des dramatischen Rückgangs der Bundesmittel im Bundesfernstraßenhaushalt für Nordrhein-Westfalen und des rasanten Anstiegs nach dem Jahr 2000 dieses Tal mit Vorfinanzierung in irgendeiner Form überbrücken. Wir haben ja eine solche Vorfinanzierung - allerdings als öffentliche Vorfinanzierung - schon bei dem jetzigen Teilstück der A 44. Insofern muß man über ein solches Modell wirklich ganz ernsthaft nachdenken. Ich halte nämlich dieses Teilstück für sehr wichtig.

Frau Thomann-Stahl, wenn man ausgerechnet einem erfahrenen Skatspieler unterstellt, daß er mit gezinkten Karten umgeht, dann macht einen das schon sehr nachdenklich. - Vielen Dank für den Beifall der Skatfreunde!

(Heiterkeit und Zurufe)

(B) Meine Damen und Herren: VRR! Sie haben einen Antrag gestellt, der sich auf die 119 Millionen DM bezog, zu denen wir natürlich vertraglich verpflichtet sind. Das, was Sie zitiert haben, bezog sich ausschließlich auf den Betrag von 1,6 Millionen DM, den wir aus der Teilsumme von früher 17 Millionen DM im Landeshaushalt zahlten, der für die alte Stadtbahngesellschaft noch gezahlt wird und wo wir bei den letzten Haushaltsberatungen gemeinsam gesagt haben: Aus diesem Topf sollen dann auch Controllingmittel abgezweigt werden, beim VRR soll ein besseres Controlling stattfinden. Der Hinweis, den ich der Geschäftsführung des VRR gegeben habe, bezog sich ausschließlich auf diese Teilsumme, hat also mit Ihrem Antrag wirklich nichts zu tun.

Nächster Punkt: Semesterticket. Frau Kollegin Thomann-Stahl, Sie wissen ganz genau, daß es bis heute an nicht einer Universität eine solche Parkraumbewirtschaftung gibt, wie Sie sie dargestellt haben, sondern daß wir ganz im Gegenteil die Wissenschaftsministerin beauftragt haben, sehr sorgfältig mit allen Hochschulen und allen beteiligten Städten insbesondere darüber zu reden, wie das realisiert werden kann. Aber lassen Sie mich eins hier ganz klar und deutlich sagen: Es wird mit mir keine Regelung geben, die es

(C) erlaubt, daß man für 14 DM Monatsbeitrag für ein Semesterticket einen kostenlosen Parkplatz bekommt.

(Beifall bei der SPD)

Das wird es mit mir nicht geben, und das ist auch nicht im Sinne dessen, was wir ursprünglich einmal gemeinsam diskutiert haben. Denn da sind wir beim Semesterticket noch von ganz anderen Beträgen ausgegangen. Daß es hierbei weniger Geld geben wird und das ich insofern im Haushalt 1994 auch weniger Geld eingesetzt habe, liegt daran, daß ich nicht an das glaube, was wir zur Zeit an Zahlen vorgesetzt bekommen. Wir wollen, daß hier tatsächlich gezahlt wird, damit man nicht auf Behauptungen und Befragungen angewiesen ist, sondern eine saubere Abrechnungsgrundlage für das Semesterticket hat.

Frau Thomann-Stahl, von Ihnen ist noch die Frage der Holding angesprochen worden. Der entscheidende Widerspruch des Bundes bestand darin, daß er sagte: Wir akzeptieren den Gewinnvortrag nicht, wir akzeptieren ihn nur auf eine zeitliche Befristung, und zwar auf eine sehr kurze Zeit. Diese kurze Zeit hat es den kommunalen Partnern, insbesondere dem Partner Düsseldorf von vornherein - und das war allen Beteiligten klar - unmöglich gemacht, einer solchen Holding-Lösung zuzustimmen. Das wußte auch der Bund, und insofern ist das, was ich hier ausgesagt habe und wie ich das Parlament informiert habe, völlig in Ordnung gewesen.

(D) Frau Nacken, auch zu Ihnen noch ein kurzes Wort! Sie haben hier ja vehement die Verkehrswende eingefordert. Sie hätten ja die Möglichkeit, sie dort, wo Sie regierungsbeteiligt sind, einzuleiten. Ich kann aber von dem, was Sie hier als Opposition vehement fordern, im hessischen ÖPNV-Gesetzentwurf, der ja nicht ein Gesetzentwurf der hessischen Landesregierung, sondern ein Gesetzentwurf der Fraktionen der GRÜNEN und der SPD ist, nichts wiederfinden, keine finanziellen Leistungen, keine Vorschriften für Standards; genau all das ist offengelassen. Ich kann nur sagen: Unsere Leistungen als Landesleistungen sind pro Kopf der Einwohner höher, als es in Hessen der Fall ist.

(A)

**Präsidentin Friebe:** Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage von Herrn Abgeordneten Kreutz?

(Minister Kniola: Ja, gern.)

Bitte schön, Herr Kreutz!

**Abgeordneter Kreutz (GRÜNE):** Herr Minister, könnte es aus Ihrer Sicht sein, daß in Niedersachsen und Hessen die Einleitung einer Verkehrswende nach den Vorstellungen der GRÜNEN möglicherweise daran scheitert, daß wir es dort mit einem übermächtigen sozialdemokratischen Koalitionspartner zu tun haben?

**Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola:** Es ist mir ganz neu, Herr Kreutz, daß Gesetzentwürfe, die von Fraktionen in Landtage eingebracht werden, von Koalitionspartnern bestimmt werden. Insofern hätten sie ja die Freiheit, einen eigenen Gesetzentwurf einzubringen.

(Beifall bei der SPD)

(B)

Deswegen habe ich ja ganz bewußt gesagt: Es ist dort kein Gesetzentwurf der Landesregierung, sondern es ist ein Fraktionsgesetzentwurf. Insofern wären Sie dort wirklich gestaltungsfrei.

(Abgeordnete Höhn [GRÜNE]: Wir sind aber hier!)

Sie haben das aber nicht genutzt, weil Sie genau wissen, daß das aus den Landeshaushalten nicht finanzierbar ist.

Lassen Sie mich zum Schluß ganz kurz auf das Argument von Frau Nacken zum Straßenbau eingehen. Insgesamt muß ich sagen: Wenn der eine Teil der Opposition sagt, die Landesregierung baue zuwenig Straßen, und der andere Teil sagt, sie baue zuviel Straßen, dann liegen wir offenbar in der Mitte genau richtig. Aber wenn Frau Nacken sagt, wir sollten die Erhöhung um 55 Millionen DM, die der Landtag beschlossen hat, zurücknehmen - das ist ja Ihr Antrag -, dann müssen Sie wissen, daß damit betroffen

(C)

wären und nicht mehr gebaut würden: die Ortsumgehung Willich, die Ortsumgehung Alfter-Witterschlick, die Ortsumgehung Neuss, die Ortsumgehung Hausen, die Ortsumgehung Eschweiler, die Ortsumgehung Nörvenich, die Ortsumgehung Vettweiß, die Ortsumgehung Elsdorf, die Ortsumgehung Rösraath, die Ortsumgehung Sonsbeck, die Ortsumgehung Moers, die Ortsumgehung Kevelaer, die Ortsumgehung Freudenberg, die Ortsumgehung Warendorf, die Ortsumgehung Südlohn, die Ortsumgehung Legden, die Ortsumgehung Lengerich, die Ortsumgehung Wulfen, die Ortsumgehung Gevelsberg, die Ortsumgehung Holzwickede, die Ortsumgehung Plettenberg, die Ortsumgehung Höxter, die Ortsumgehung Großenmarpe, die Ortsumgehung Schmallebenberg.

(Zurufe)

- Das war nur ein Teil. Es geht noch weiter:

(Zurufe: Nein!)

Die Ortsumgehung Wenholthausen, die Ortsumgehung Satzvey, die Ortsumgehung Ahlen, die Ortsumgehung Lienen und die Ortsumgehung Oelde.

(Heiterkeit und Zurufe)

(D)

Herr Kollege, ich habe das deswegen hier vorgetragen, weil es leicht ist, im Parlament abstrakte Anträge zu stellen, die ja nur DM-Beträge aussagen. Hinter diesen DM-Beträgen verstecken sich ja ganz konkrete Projekte, an denen vor Ort ein eminentes Interesse besteht.

(Beifall bei der SPD und bei Abgeordneten der CDU)

Wir sollten den Bürgern draußen sagen, was hier eigentlich im einzelnen von den GRÜNEN abgelehnt worden ist.

(Beifall bei der SPD - Abgeordnete Nacken [GRÜNE] meldet sich zu Wort.)

(A)

Präsidentin Friebe: Ja, Sie können reden. Es gibt keine Begrenzung der Rednerzahl. Sie möchten reden?

(Abgeordnete Nacken [GRÜNE]: Ja, sehr gern.)

- Dann erteile ich Ihnen für die Fraktion DIE GRÜNEN das Wort.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE): Meine Damen und Herren, ich möchte einmal klarstellen, was der Minister gerade gemacht hat. Er hat alle Ortsumgehungen aufgezählt. Das macht sich natürlich wunderbar, das kann man dann auch als Protokoll an alle Gemeinden, die davon betroffen sind, schicken. Aber ich erinnere Sie daran, worum es im letzten Jahr bei der Aufstockung der 55 Millionen DM ging. Es ging um drei große Maßnahmen, die Sie nicht mehr unterbringen konnten, und nicht um diese Latte von Ortsumgehungen, die Sie gerade aufgeführt haben.

(Beifall bei den GRÜNEN - Minister Kniola: Wort und Widerwort!)

(B) Präsidentin Friebe: Wort und Widerwort, ja so ist es, Herr Minister, Sie haben das Wort.

(Minister Matthiesen: Das ist die Frau Höhn schuld!)

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Exakt das ist falsch. Ich habe nur das zitiert, was beschlossen worden ist im Gesamtprogramm dessen, was 55 Millionen DM in einem Zehnjahresprogramm ausmacht. Dies ist zitiert worden, und es sind nicht alle Ortsumgehungen, die im normalen Landesstraßenbedarfsplan enthalten sind, sondern nur diejenigen, die in der Erhöhung sind und die Sie ablehnen.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Friebe: Meine Damen und Herren, ich schließe jetzt die Beratung, und wir kommen zur Abstimmung.

(C)

Ich rufe den Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN Drucksache 11/6447, Stichwort: Förderung der Bundesbahnregionalisierung, auf. Wer diesem Änderungsantrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Danke schön. Wer ist dagegen? - Danke. Enthält sich jemand der Stimme? - Der Antrag ist mit großer Mehrheit abgelehnt.

Ich rufe jetzt die Abstimmung über den Einzelplan 15 auf, und zwar entsprechend der Beschlußempfehlung Drucksache 11/6415. Wer der Beschlußempfehlung folgen möchte, den bitte ich um ein Handzeichen. - Die SPD. Wer ist dagegen? - Die anderen drei Fraktionen. Enthält sich jemand der Stimme? - Das ist nicht der Fall. Dann darf ich feststellen, daß der Einzelplan 15 damit in zweiter Lesung angenommen ist.

Ich rufe die Nummer 7 auf:

**Einzelplan 02: Ministerpräsident und Staatskanzlei**

Ich darf auch hier auf die Beschlußempfehlung hinweisen.

Ich eröffne die Beratung und erteile für die Fraktion der CDU der Frau Abgeordneten Hieronymi das Wort. (D)

Abgeordnete Hieronymi (CDU): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Der rote Faden der Haushaltsberatungen am heutigen Tag war die Klage über die im Landeshaushalt fehlenden finanziellen Mittel zur Lösung der Probleme der Menschen in unserem Lande.

Im Haushalt des Ministerpräsidenten ist das alles ganz anders. Ein Blick auf die Haushaltsansätze zeigt statt ernsthaften Sparens eine beachtliche Steigerung im Einzelplan 02, und zwar über die vergangenen vier Jahre. Es waren die vier Jahre, in denen die Klagen über die unzureichende Finanzausstattung des Landes Nordrhein-Westfalen durch den Ministerpräsidenten besonders laut und jammervoll zu hören waren.