

- (A) **Präsidentin Friebe:** Vielen Dank, Herr Innenminister. Das ist die eine Seite. Wir haben aber auch eine Geschäftsordnung, und nach dieser Geschäftsordnung soll es eben gedruckt vorliegen. Weil das nicht der Fall ist, lasse ich jetzt über den Gesetzentwurf, der vorliegt, abstimmen. Es gibt dann noch die Ergänzung als eine Zuschrift. Ob das im Ausschuß aufgegriffen wird, das werden die Fraktionen entscheiden. Der Innenminister wird im Ausschuß aber - so habe ich ihn verstanden - das auch noch einmal vortragen.

Also kommen wir zur Abstimmung über die Überweisung, und zwar des vorliegenden Gesetzentwurfs Drucksache 11/7676, an den Ausschuß für Innere Verwaltung - federführend - und an den Ausschuß für Frauenpolitik. Wer dem zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer ist dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe den Punkt 14 auf:

Verwaltungen im Dienste der Bürgerinnen und Bürger - Für den ökologischen und sozialen Umbau in NRW

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 11/7677

(B)

Ich eröffne die Beratung. Gibt es Wortmeldungen? - Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zum Schluß der Beratung.

Ich lasse abstimmen über die Überweisung des Antrags Drucksache 11/7677 an den Ausschuß für Verwaltungsstrukturreform - federführend - und an den Ausschuß für Innere Verwaltung. Wer dem zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Ist jemand dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Tagesordnungspunkt 15:

Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 11/7738

erste Lesung

Das Gesetz wird durch den Minister für Stadtentwicklung und Verkehr, Herrn Kniola, eingebracht. Herr Minister, Sie haben das Wort.

(C)

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Wir möchten unser Straßen- und Wegegesetz an die bundesrechtlichen Vorschriften anpassen. Wir wollen bei dieser Gelegenheit auch einige landesrechtliche Probleme gesetzlich klären.

Ich bitte um freundliche Behandlung in den Ausschußberatungen.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Friebe: Vielen Dank. Gibt es dazu noch Wortmeldungen? - Das ist nicht der Fall.

Dann kommen wir zur Abstimmung. Wer der Überweisung des Gesetzentwurfs Drucksache 11/7738 an den Verkehrsausschuß - federführend - und an den Ausschuß für Kommunalpolitik zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Ist jemand dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Es ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 16 auf:

(D)

Gesetz zur Änderung des Landesorganisationsgesetzes

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 11/7715

erste Lesung

Der Gesetzentwurf wird durch den Innenminister eingebracht. Herr Dr. Schnoor, Sie haben das Wort.

Innenminister Dr. Schnoor: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die Landesregierung hat beschlossen, mit Beginn des Haushaltsjahres 1995 die Landesrentenbehörde als selbständige Landesoberbehörde aufzulösen und sie als Abteilung "Wiedergutmachung" in die Bezirksregierung Düsseldorf einzugliedern. Dies erfordert eine Änderung des § 6 Abs. 2 des Landes-

(Minister Dr. Schnoor)

- (A) organisationsgesetzes, in dem die Wörter "die Landesrentenbehörde" zu streichen sind.

Die vorgesehene Organisationsänderung ist ein wichtiger Reformschritt, der belegt, daß die Landesregierung entschlossen ist, die Effizienz der Landesverwaltung zu steigern. Angesichts der angespannten Haushaltslage erhält die Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit der Landesverwaltung besondere Bedeutung. Diesen Maßstab muß man auch an die Wiedergutmachungsverwaltung anlegen. Allerdings muß man auf die Besonderheiten dieses Aufgabenbereichs besonders achten.

Die Frage der Neuorganisation der Landesrentenbehörde ist vor allem deshalb ins Blickfeld geraten, weil der Arbeitsanfall dieser Behörde seit vielen Jahren rückläufig ist. Zur aktuellen Entwicklung ist folgendes zu sagen.

Die Zahl der von der Landesrentenbehörde betreuten Empfänger ist seit dem Jahre 1977 bis heute von 69 000 auf ca. 31 000 zurückgegangen. Neufestsetzungen von Renten, die früher einen bedeutsamen Anteil der Arbeit dieser Behörde bildeten, spielen heute zahlenmäßig kaum noch eine Rolle. Dem zurückgehenden Arbeitsanfall entsprechend hat sich auch der Personalbestand der Landesrentenbehörde vermindert. Standen der Behörde im Jahr 1970 noch 312, 1978 noch 216 Dienstkräfte zur Verfügung, so verfügt die Landesrentenbehörde zur Zeit noch über 123 Planstellen und Stellen.

Dies allein aber erfordert noch nicht zwingend eine sofortige Auflösung der Behörde. Es gibt mehrere Landesoberbehörden, die deutlich kleiner sind. So verfügen zum Beispiel das Landesamt für Ausbildungsförderung nur über 44 Planstellen und Stellen, das Landesversicherungsamt über insgesamt 25 Stellen und die Ausführungsbehörde für Unfallversicherung über 64 Stellen.

Bei der Landesrentenbehörde kommt jedoch als entscheidender Umstand hinzu, daß im Haushalt 1994 22 Planstellen und Stellen kw-gestellt worden sind. Die kw-Vermerke in dieser Größenordnung können aufgrund der Altersstruktur der Bediensteten der Landesrentenbehörde in diesem Jahrzehnt nicht erfüllt werden. Sie würden überdies im wesentlichen nur im Assistenzbereich des Schreib- und Registratordienstes und der weiteren Mitarbeiter greifen. Die Anzahl der kw-Vermerke dürfte auch negative Auswirkungen auf die Motivation der Beschäftigten haben. Mangelnde Motivation

der Beschäftigten könnte sich auf die Qualität der Aufgabenerfüllung in der Wiedergutmachung auswirken.

Diese nachteiligen Auswirkungen kann man nur vermeiden, wenn die Auflösung der Behörde jetzt schon in Angriff genommen und ihre Eingliederung in eine größere Behörde mit Daueraufgaben vorgenommen wird.

Bei der Suche nach einer effizienteren Organisationslösung für die Wiedergutmachung muß man besonders behutsam vorgehen. Die Wiedergutmachungsverwaltung betreut die Opfer der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft. Hier ist bei allen Überlegungen darauf zu achten, daß die vielfältigen Betreuungsaufgaben, die die Landesrentenbehörde in der Vergangenheit wahrgenommen hat, ungeschmälert fortgeführt werden können und daß das Vertrauen, das sich die Landesrentenbehörde vor allem bei den vielen älteren im Ausland lebenden Verfolgten erworben hat, erhalten bleibt und weiterhin gepflegt werden kann.

Die von der Landesregierung beschlossene Lösung, nämlich die Eingliederung in die Bezirksregierung Düsseldorf, wird diesen Anforderungen gerecht. Die Bezirksregierung Düsseldorf war schon einmal, und zwar von 1953 bis 1958 Wiedergutmachungsbehörde, und nach Verselbständigung der Landesrentenbehörde blieb sie noch bis zum Ende des Jahres 1969 Entschädigungsbehörde.

Die Eingliederung der Wiedergutmachung in die Bezirksregierung Düsseldorf ist demnach sozusagen die Rückkehr zu einem bereits in der Vergangenheit bewährten Organisationsmodell.

Die Landesregierung hat entschieden, daß der gesamte Personalkörper der Landesrentenbehörde als besondere Abteilung "Wiedergutmachung" in die Bezirksregierung Düsseldorf eingegliedert wird. Dies bedeutet personelle Kontinuität, und das garantiert volle Kontinuität der Aufgabenerledigung und ungeschmälerte Fortführung der bisherigen Vertrauensarbeit. - Ich bitte um Annahme des Gesetzes.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Friebe: Vielen Dank, Herr Innenminister, für die Einbringung. - Gibt es Wortmeldungen? - Das ist nicht der Fall.

Dann kommen wir zur Abstimmung. Wer der Überweisung des Gesetzentwurfs an den Ausschuß für Verwaltungsstrukturreform - federführend - und an den

(C)

(D)

(Präsidentin Friebe)

- (A) Ausschuß für Innere Verwaltung zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Ist jemand dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Es ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe auf Punkt 17:

Besserer Verkehrsfluß durch die Einführung von zusätzlichen Sonderspuren

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 11/7713

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

Abgeordneter Hardt (CDU): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir behandeln den Antrag heute deshalb, weil wir das ganze Thema hier schon einmal aufgefieselt haben, die Landesregierung aber bis zur Stunde keine Reaktionen auf Landtagsbeschlüsse zeigt.

- (B) Mit dem Antrag will die CDU-Fraktion zusätzliche Sonderspuren im vorhandenen Straßenraum mit Standspur einrichten, um in Verkehrsspitzenzeiten freie Fahrt für Busse, Taxen und Pkw mit hohem Besetzungsgrad zu gewährleisten. Die Idee ist nicht neu. Die CDU hat bereits 1991 die Einführung von Sonderspuren gefordert. 1992 hat der Landtag einen entsprechenden Antrag angenommen, mit dem Sonderspuren für Pkw mit hohem Besetzungsgrad eingefordert wurden. Herr Minister Kniola, der Landtag kann schon erwarten, daß Beschlüsse, die er faßt, nach zwei Jahren umgesetzt werden. Sonst macht es letztlich keinen Sinn, Probleme des Landes aufzulisten und hier zu Beschlüssen zu kommen, wenn nach zwei Jahren nichts passiert. Bis heute ist eben nichts geschehen.

Sonderspuren gibt es in vielen europäischen Ländern, auch in den Vereinigten Staaten.

(Zuruf des Ministers Kniola)

In den USA werden seit Anfang der 70er Jahre sowohl auf den Stadtstraßen als auch auf den Freeways Fahrspuren für Fahrzeuge mit hohem Besetzungsgrad angeboten.

- Ziel ist eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens in Richtung Fahrgemeinschaften und in Richtung des ÖPNV, damit eine bessere Ausnutzung der Straßenkapazität erfolgt. (C)

Allein in New York City - -

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE] meldet sich zu einer Zwischenfrage.)

- Ich will meine fünf Minuten nicht überschreiten, Herr Kollege. Ich glaube, dieser Antrag, Kollege Vesper, geht in die Richtung der GRÜNEN. Sie sollten ihm zustimmen, damit wir in der Sache weiterkommen.

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Sorgen Sie in Düsseldorf erst einmal für Radwege!)

- Wir wollen zumindest die Staus minimieren. Sie kommen ja auch nicht immer mit dem Fahrrad.

Allein in der Region New York soll es bereits 400 Meilen Sonderspuren geben. Die Ausführung ist sehr unterschiedlich: Mittelstreifen, Standstreifen mit Verschmälerungen und auch tageszeitlich begrenzte Fahrspuren. Das allerwichtigste ist, meine Damen und Herren: Diese Spuren machen nur Sinn - das gilt auch für das Land -, wenn sie zusätzlich zu den bisherigen Fahrspuren angelegt werden. In diese Richtung zielt noch einmal unser Begehren mit diesem Antrag. (D)

Gerade Beispiele aus unserem Nachbarland Holland zeigen, daß die Herausnahme einer Sonderspur aus dem bestehenden Verkehrsraum auf keine Akzeptanz stößt. In den Niederlanden ist ein solches Experiment daher bereits nach zehn Monaten kläglich gescheitert.

Im Mai 1992 hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr einen Bus- und Bahnschnuppertest für Autofahrer durchgeführt. Ein wesentliches Hindernis zum Umstieg auf den Bus war die mangelnde Schnelligkeit. Der damalige Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr, Herr Prof. Zemlin - ich zitiere ihn mit Erlaubnis der Präsidentin - hat damals gesagt:

Wir brauchen mehr eigene Fahrwege, mehr Busspuren.

Also diese sind erforderlich. Die Einrichtung von Busspuren in den Städten wird mehr und mehr in Angriff genommen. Das begrüßen wir. Aber auch auf den Zubringern zu den Städten müssen Busspuren entstehen. Hier bieten sich die Standspuren geradezu an.