(A) (Minister Einert)

müssen, ob wir den Prozeß der ständigen Ausweitung von konsumtiven Ausgaben und des ständigen Zurücknehmens von investiven Ausgaben ganz generell so weiterbetreiben können wie in der Vergangenheit. Ich sage nichts gegen die Notwendigkeit, für alle konsumtiven Bereiche noch mehr Personal einzustellen und noch mehr Zuschüsse im Sinne von konsumtiven Ausgaben zu gewähren. Aber, meine Damen und Herren, die Wettbewerbsfähigkeit dieses Landes wird sich auf die Dauer nur bewähren können, wenn es uns gelingt, die Investitionsquote dieses Landes nicht weiter absinken zu lassen, sondern sie wenigstens in der jetzigen Größenordnung zu halten.

(Beifall bei der SPD und bei Abgeordneten der CDU)

Präsidentin Friebe: Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die **Beratung**.

Wir kommen zur **Abstimmung**. Ich lasse abstimmen über den **Änderungsantrag** der Fraktion DIE GRÜNEN Drucksache 11/1421, zunächst über die **Anlage 1** - Stichwort: Düsseldorf Messe GmbH, Ausbildungsplätze für Jugendliche -. 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 **abgelehnt**.

(B)

Ich rufe **Anlage 2 a)** - Gesellschaft für Wirtschaftsförderung in Nordrhein-Westfalen - auf. Wer für diesen **Änderungsantrag** ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Danke schön. Die Gegenprobe bitte! - Stimmenthaltungen? - Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

Ich rufe **Anlage 3** - Präsentationsmaßnahmen im Rahmen von Messen, Verbraucherverbände - auf. Wer für diesen **Änderungsantrag** ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Danke schön. Wer ist dagegen? - Danke. Enthält sich jemand der Stimme? - Ich darf feststellen: Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

Ich rufe **Anlage 4** - Stichwort: Kapitalausstattung der Düsseldorf Messe GmbH, Förderung Rüstungskonversion - auf. Wer diesem **Änderungsantrag** zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Danke. Wer ist dagegen? - Danke. Enthält sich jemand der Stimme? - Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

(C)

Ich rufe jetzt die **Anlage 8** auf Seite 3 auf, und zwar **Anlage 8 a** unter dem Stichwort: **Werkvertrag AGIPLAN**. Wer diesem **Änderungsantrag** zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer ist dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Ich stelle fest: Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

Ich rufe jetzt zusammen zur **Abstimmung** auf: **Anlage 2 b, Anlagen 5, 6, 7** und **Anlage 8 b**. Wer für diese **Änderungsanträge** ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer ist dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Ich darf feststellen: Die **Anträge** sind **abgelehnt**.

Ich rufe jetzt die **Beschlußempfehlung des Haushalts- und Finanzausschusses Drucksache 11/1108** auf. Wer der **Beschlußempfehlung** seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer ist dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Ich darf feststellen: Die **Beschlußempfehlung** ist **angenommen**. Der **Einzelplan 08** ist damit **erledigt**.

Ich rufe **Nummer 5** auf:

Einzelplan 15: Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

Die **Beschlußempfehlung** liegt Ihnen vor, ebenfalls die **Änderungsanträge** der Fraktion DIE GRÜNEN und die **Änderungsanträge** der Fraktion der CDU.

(D)

Ich eröffne die **Beratung** und erteile der Abgeordneten Böckelmann für die Fraktion der CDU das Wort.

Abgeordnete Böckelmann⁷ (CDU): Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Zeichen im Verkehrssektor stehen auf Sturm.

(Beifall bei der CDU - Widerspruch bei der SPD)

Wir in Nordrhein-Westfalen stehen nicht nur vor einem möglichen Verkehrsinfarkt, sondern direkt vor einem totalen Verkehrskollaps, falls nicht endlich zwischen Bund, Land und Gemeinden gemeinsam die herausfordernde Aufgabe für die Zukunft gemeistert wird.

(Beifall bei der CDU)

(A) (Böckelmann [CDU])

Nicht gegenseitige Schuldzuweisungen helfen weiter, nicht Konfrontation, sondern sofortige Kooperation zwischen allen Körperschaften. Der Umwelt und den Menschen zuliebe muß die zunehmende Verkehrsproblematik jetzt sinnvoll gelöst werden. Nicht zuletzt wird auch das Überleben des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen ganz entscheidend von der Bewältigung der verkehrlichen Situation in unserem Lande abhängen.

(Sehr wahr! und Beifall bei der CDU)

Ständig steigende Kraftfahrzeugzulassungen werden wir in naher Zukunft nicht verhindern können. Das hat seine Ursache zum einen in der Selbstverständlichkeit, mit der die junge Generation Führerschein und Fahrzeug für sich beansprucht, während die autolose ältere Generation mehr und mehr schwindet.

Zum zweiten werden der Nachholbedarf der Menschen aus den Ostländern und die Vollendung des gemeinsamen Binnenmarktes mit steigender Mobilität der Arbeitskräfte und ein weiter anwachsender Güterverkehr große Probleme verursachen und unser Verkehrssystem sehr schnell überlasten.

(B) Schon heute gibt es an Spitzentagen bis zu 100 km Stau in Nordrhein-Westfalen. Staus belasten die Umwelt, belasten die Menschen; Staus verschwenden Energie und sind, volkswirtschaftlich gesehen, Verschwendung.

(Beifall bei der CDU)

So entstehen an volkswirtschaftlichen Gesamtkosten durch Staus jetzt schon 10 Milliarden DM pro Jahr.

Die Straße allein kann den Verkehr schon heute nicht mehr bewältigen und wird es in Zukunft immer weniger können. Zwischen allen Parteien herrscht, so glaube ich, inzwischen ein Konsens in der Erkenntnis, daß alle vier Verkehrswege - Straße, Schiene, Luft und Wasser - gleichermaßen der verkehrlichen Entlastung dienen müssen.

Ich rede hier nicht einem unaufhaltsamen Wachstum das Wort; aber die Situation im Verkehrswesen muß dem vorhandenen Bedarf angepaßt werden.

(Beifall bei der CDU)

Daß einem ausufernden Individualverkehr Grenzen

(C)

gesetzt sind, weiß die CDU. Nur verschließt sie nicht die Augen vor den Tatsachen, sondern versucht, Lösungen zu finden.

(Erneut Beifall bei der CDU)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, was nun trägt der Verkehrsminister dieses Landes zur Entzerrung der geschilderten Situation bei?

(Zuruf von der CDU: Gar nichts!)

Zu Beginn der 11. Wahlperiode hat sich die Landesregierung dazu bekannt, den Problemen des Verkehrs einen besonderen Schwerpunkt der Landespolitik beizumessen. Ministerpräsident Rau hat sein Versprechen in der Regierungserklärung 1985, wonach die notwendigen Mittel für den notleidenden Straßenbau durch kräftige Haushaltsumschichtungen gewonnen werden sollten, nicht eingelöst. Der ehemalige Verkehrsminister Dr. Zöpel bezeichnete sich einem Ondit zufolge selbst stolz als Straßenbauverhinderungsminister.

(Beifall bei der CDU)

Der Verkehrsetat des Landes ist in den letzten zehn Jahren um rund 17 % zurückgegangen, während der Landeshaushalt um ca. 25 % anstieg. Die Gelder für Investitionen im Straßenbau sind in Nordrhein-Westfalen trotz steigenden Bedarfs ständig zurückgegangen.

(D)

Vizepräsident Dr. Klose: Frau Kollegin, darf ich Sie unterbrechen. Wollen Sie eine Zwischenfrage des Herrn Kollegen Hunger zulassen?

(Abgeordnete Böckelmann [CDU]: Bitte!)

- Bitte schön!

Abgeordneter Hunger⁷ (SPD): Frau Kollegin, können Sie mir bestätigen, daß auf Anweisung der Bundesregierung die Deutsche Bundesbahn 1000 Millionen DM einsparen muß und somit die Schieneninfrastruktur in den alten Bundesländern noch weiter verschlechtert wird?

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Der hat keine Ahnung!)

(A)

Abgeordnete Böckelmann¹⁾ (CDU): Danach können Sie gleich den Kollegen Dreyer befragen, Herr Hunger. Der kennt sich im Schienenverkehr besser aus als ich.

(Zahlreiche Zurufe von der SPD - Glocke des Präsidenten)

Während das Flächenland Niedersachsen 84,8 % der Einnahmen aus Kraftfahrzeugsteuern für den Straßenbau ausgibt, sind es in Nordrhein-Westfalen ganze 33,2 %. Ähnlich hohe Ansätze für Investitionen gibt es in Bayern, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg.

Die Bedeutung der Straße wird offenbar auch von Minister Kniola weiter unterschätzt. Wie sonst ist es möglich, daß die bereits bescheidenen Ansätze im Haushalt 1991 für Straßenbaumaßnahmen um fast 6 % gekürzt worden sind? Die SPD im Verkehrsausschuß hat dann sogar noch weitere Kürzungen, ausgerechnet beim Landesstraßenbauplan, um 10,7 % durchgesetzt. Als Folge davon wurde der Ansatz für Entwurfsbearbeitung und Planung ebenfalls gekürzt.

Weil die CDU weiß, wie es vor Ort aussieht, verschließt sie vor den Notwendigkeiten im Straßenbau nicht die Augen. Sie fordert deshalb, ausgeglichen durch sinnvolle Deckungsvorschläge, 20 Millionen DM für den Bau von Ortsumgehungen im Haushalt 1991, um dringendst notwendige Entlastungen für Ortskerne zu schaffen.

(Beifall bei der CDU)

Doch nicht allein finanzielle Zuweisungen des Landes sind erforderlich, sondern viel mehr noch, Herr Minister, eine effektive Unterstützung und zügige Durchführung von Planfeststellungsverfahren. Nordrhein-Westfalen handelt dabei in Auftragsverwaltung beim Bundesstraßenbau. Es darf auf keinen Fall der Eindruck entstehen, daß das Land Nordrhein-Westfalen auf diesem Sektor eine Verhinderungspolitik betreibt.

Lassen Sie mich, sehr geehrter Herr Minister, für die inzwischen untragbare Situation im nördlichen Märkischen Kreis ein Beispiel anführen! Seit 21 Jahren beschäftigt sich die Kommune Menden-Lendringsen mit einer geplanten Ortsumgehung, einem Teilstück der B 515 n. Inzwischen quälen sich täglich 30 000

(C)

Fahrzeuge durch den Ortskern. Das ist eine Verkehrsbelastung, wie sie die - vierspurige! - Sauerlandlinie aufweist.

Im Herbst 1989 war endlich der Erörterungstermin. Die geplagten Anwohner haben nun keine Geduld mehr und wollen schnellste Entlastung. In dieser Situation stößt es auf wenig Verständnis, wenn das Planfeststellungsverfahren von 1989 bis heute immer noch nicht abgeschlossen ist,

(Beifall bei der CDU)

weil die Unterlagen von Ihrem Ministerium als unvollständig an den RP zurückgegangen sind

(Minister Kniola: Aber wenn sie doch unvollständig sind! Das ist unsinnig!)

und dadurch der Baubeginn der Umgehungsstraße wohl frühestens 1992 sein kann.

(Zuruf des Abgeordneten Hunger [SPD])

Herr Minister, ich habe mich erkundigt. Es wurde gesagt, die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen

(Minister Kniola: Landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen!)

- landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen, herzlichen Dank! - seien nicht entsprechend ausgeführt worden; aber das Landesstraßenneubauamt und die entsprechenden Stellen wußten nicht genau, auf welchen Punkt sich das Ministerium bezieht. Mir wurde vergleichsweise gesagt: Wenn ich einen Bauantrag zurückgebe und nicht sage, was ich daran geändert haben will, ist es sehr schwierig, eine Änderung herbeizuführen.

(Beifall bei der CDU - Abgeordneter Dreyer [CDU]: Jawohl, Zeitschinden ist das!)

Eine zügige Bearbeitung und auf Dauer Straffung der Verfahren, sehr geehrter Herr Minister, sind unumgänglich.

(Minister Kniola: Da teile ich die Auffassung!)

Ein zweites Beispiel, bei dem die Fürsorgepflicht des Landesverkehrsministers sichtbar wird, möchte ich

(B)

(D)

(A) (Böckelmann [CDU])

aus dem gleichen Bereich anführen, nämlich den dringend erforderlichen Lückenschluß der A 46.

(Beifall bei der CDU - Abgeordneter Schauerte [CDU]: Ja, ganz wichtig!)

Wie stehen Sie, Herr Minister, dazu, daß die SPD-regierten Städte Menden und Arnsberg eine solch langfristige und unglaublich wichtige Infrastrukturmaßnahme für den nördlichen Märkischen Kreis verhindern -

(Zuruf des Abgeordneten Schauerte [CDU])

so geschehen noch am letzten Dienstag im Rat der Stadt Menden -, obwohl Ministerpräsident Rau im Januar dieses Jahres einem Mendener Unternehmer schriftlich per Brief zugesichert hat, sich für den Lückenschluß einsetzen zu wollen?

(Abgeordneter Schauerte [CDU]: Es gilt das gebrochene Wort! - Gegenruf des Abgeordneten Hunger [SPD])

(B) Wirtschaftsminister Einert sagt überall, wie dringend notwendig er den Lückenschluß A 46 erachtet. Meinen Sie nicht, sehr geehrter Herr Verkehrsminister, Sie müßten mit Ihren Parteifreunden vor Ort einmal reden?

(Zurufe von der SPD - Abgeordnete Garbe [SPD]: Gehen Sie in den Rat der Stadt Menden, da können Sie das verbessern!)

Sehr geehrter Herr Minister! In der Verkehrspolitik werden die Versäumnisse der SPD-Landesregierung mehr als deutlich. Ich fordere Sie deshalb auf: Setzen Sie sich ein für eine Umstrukturierung des Landeshaushalts zugunsten der dringendsten Verkehrsinvestitionen!

(Beifall bei der CDU)

Schaffen Sie die Voraussetzungen für den schnellen Bau von längst geplanten Ortsumgehungen, um unsere Innenstädte zu entlasten, die Bewohner vor Gefahren, Lärm und Abgasen zu schützen und den fließenden Verkehr flüssiger zu gestalten! Sorgen Sie für eine Beschleunigung notwendiger Straßenbauarbeiten durch organisatorische und personelle Maßnahmen, und - vor allem - tun Sie alles, um Netzschlüsse zur

(C)

Erreichung der optimalen Straßennutzung in der Verkehrsinfrastruktur Nordrhein-Westfalens zügig voranzutreiben!

(Bravo! und anhaltender lebhafter Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile der Frau Kollegin Kann von der Fraktion der SPD das Wort. Bitte schön!

Abgeordnete Kann⁷ (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren!

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Ich werde die Verkehrspolitik, die die Sozialdemokraten im Landtag verfolgen, ein wenig sachlicher vortragen als meine Vorrednerin.

(Beifall bei der SPD - Abgeordneter Reul [CDU]: Na, na, na! - Abgeordnete Woldering [CDU]: Mir fehlen die Worte!)

Die Verkehrspolitik der 90er Jahre wird gekennzeichnet durch

(D)

1. ungebrochenes Wachstum beim Straßen- und Luftverkehr,
2. die Vollendung des europäischen Binnenmarkts ab 1993 und
3. die Ost-West-Verkehre nach Öffnung der Grenzen.

Deshalb, meine Damen und Herren, müssen sich die erforderlichen Handlungskonzepte an folgenden Grundsätzen orientieren:

Verkehr muß sozialverträglich, umweltverträglich und stadtverträglich sein.

(Beifall der Abgeordneten Garbe und der Abgeordneten Rauterkus [SPD])

Wirtschaftswachstum und Mobilität sind für ein Land wie Nordrhein-Westfalen, das in hohem Maße exportabhängig ist, einerseits unverzichtbar, andererseits

(A) (Kann [SPD])

bedeutet Verkehr aber auch Arbeitsplätze für Zigtausende von Menschen.

In seiner Regierungserklärung vom 15. August 1990 hat Ministerpräsident Johannes Rau das Prinzip "immer größer und immer mehr" durch das Prinzip "immer besser" ersetzt.

(Abgeordneter Schauerte [CDU]: Immer weniger!)

Straßenbau wird deshalb in Zukunft noch zurückhaltender stattfinden als bisher und sich im wesentlichen auf Ortsumgehungen und Netzschlüsse ausrichten.

Rund 150 000 Kilometern gebauter Autobahnen, Bundes- und Landstraßen in den letzten 40 Jahren stehen gerade einmal circa 1 000 Kilometer Schienenstrecke gegenüber. Meine Fraktion ist ausdrücklich für den Neu- und Ausbau der Magistralen des Eisenbahnnetzes, für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes sowie für den Ausbau des S-Bahn-Netzes. Ich verweise auf die zwischen der Bundesbahn und dem Land Nordrhein-Westfalen geschlossenen Verträge, die den Ausbau von circa 550 Kilometern S-Bahn-Strecken mit erheblichen Landesinvestitionen beinhalten.

(B)

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Ist Ihnen bekannt, daß die Verträge von Herrn ... unterzeichnet worden sind? - Gegenrufe von der SPD - Abgeordneter Hemmer [SPD]: Heinrich, das stimmt doch überhaupt nicht!)

Über 300 Kilometer davon sind inzwischen fertiggestellt, Herr Dreyer, weitere 130 Kilometer sind im Bau.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Die Anbindung des Rhein-Main-Gebiets an die TGV-Strecke zwischen Paris, London und Köln bei gleichzeitiger Anbindung der Flughäfen Düsseldorf und Köln muß, so meine ich, schnellstens erfolgen und darf nicht verzögert werden.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan werden die Weichen für die nächsten Jahre gestellt. Entsprechend den vorgenannten Zielsetzungen ist es natürlich, daß die Verbindung Dortmund - Kassel als Zubringer zur neuen Nord-Süd-Verbindung Hamburg - Würzburg

(C)

- München, die gleichzeitig besondere Funktion für den Ost-West-Verkehr hat, vorrangig gefördert wird.

Nach allem, was bisher bekannt ist, hat der Bundesverkehrsminister die Investitionsmittel für die Deutsche Bundesbahn zugunsten des Beitrittsgebiets gekürzt.

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Hört, hört!)

Damit könnte unter anderem auch die Strecke Dortmund - Kassel gefährdet sein.

Auch der Güterverkehr auf der Schiene muß ausgebaut werden. Nicht nur Gefahrgut gehört auf die Schiene, sondern auch Güter über größere Strecken. Deshalb kommt dem kombinierten Ladeverkehr hier besondere Bedeutung zu. Die Verkehrspolitik des Güterverkehrs auf der Schiene orientiert sich an den Schwerpunkten: erstens Beschleunigung auf 140 bis 160 km, zweitens Ausbau des kombinierten Ladeverkehrs, drittens Ausbau bzw. Neubau von Umschlagbahnhöfen und letztlich die Einbeziehung von Güterverkehrszentren. Durch diese Maßnahmen könnten die Umweltbeeinträchtigungen, die für Nordrhein-Westfalen aus der Transitfunktion entstehen, zum großen Teil gemindert werden.

(D)

Ich komme, meine Damen und Herren, zur Politik des Vorrangs für den öffentlichen Personennahverkehr. Die Ballungsgebiete ersticken im ständig weiter wachsenden Straßenverkehr, die Innenstädte leiden unter Lärm, Abgasen und zugeparkten Gehwegen. Durch eine konsequente Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des schienengebundenen, könnte dieser Entwicklung deutlich entgegen gewirkt werden.

Rückgrat dieser Infrastruktur, meine Damen und Herren, muß deshalb ein leistungsfähiges regionales Schienenverkehrssystem sein. Dieses Netz ist in Nordrhein-Westfalen, bestehend aus Stadt- und S-Bahnen, vorhanden, bedarf jedoch des konsequenten Ausbaus, um dem tatsächlichen Bedarf ein entsprechendes Angebot gegenüberzustellen.

In diesem Zusammenhang möchte ich einen Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN herausgreifen, der beinhaltet, daß Zuschüsse zur Beschaffung von Bahnen und Bussen nur noch gewährt werden, wenn die Unternehmen ein Konzept zur behindertengerechten

(A) (Kann [SPD])

Umgestaltung des ÖPNV vorlegen. Dieser Antrag ist, wie man so schön sagt, Schnee von gestern.

(Minister Kniola: Sehr wahr!)

Denn bereits 1985 hat der Landtag beschlossen, daß die Ausstattung der Haltestellenanlagen mit Aufzügen oder Rampen eine Fördervoraussetzung für Stadtbahnanlagen sein muß. Für S-Bahn-Stationen erfolgt die Bezuschussung auf ähnlicher Basis. Außerdem haben in den vergangenen Jahren viele Gespräche hier im Hause mit Behindertenverbänden stattgefunden.

Hohe Priorität in der Verkehrspolitik genießt die Fortsetzung der begonnenen Beschleunigungsmaßnahmen für Busse und Bahnen. Bis 1992 sollen alle Beschleunigungsvorhaben - das sind Streckenabschnitte von insgesamt 300 km - in das Förderprogramm aufgenommen werden.

Verkehrsminister Franz-Josef Kniola hat zugunsten der Beschleunigungsmaßnahmen an der Oberfläche neuen Tunnelbauprojekten weitgehend eine Absage erteilt, da nach seiner Meinung Mittel langfristig gebunden werden und effektiver eingesetzt werden könnten. Grundsätzlich, meine Damen und Herren, stimme ich diesem Gedanken zu, daß laufende Tunnelbaumaßnahmen in Anbetracht der Verkehrssituation in unseren Städten zum Abschluß gebracht werden und Projekte, die über das Jahr 2000 hinausgehen, kritisch unter die Lupe genommen werden müssen. Jede Tunnelbaumaßnahme, so meine ich, muß darum individuell geprüft und bewertet werden, denn schließlich haben ja die Kommunen in jahrelanger Vorarbeit unter Abwägung der ober- oder unterirdischen Streckenführung diese nun möglicherweise zur Disposition stehenden Maßnahmen geplant.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang an diesbezügliche Presseveröffentlichungen Ende des vergangenen Jahres in Städten wie Duisburg und Düsseldorf, die für große Unruhe bei Kommunalpolitikern und bei der Verwaltung gesorgt haben.

Meine Damen und Herren! Die Verkehrspolitik muß offensiver auf den Umweltverbund setzen. Dabei meine ich die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrades sowie auch des Fußgängers. Dies bedeutet zugleich, daß die Einrichtung von Park-and-ride-Anlagen verstärkt hinzutreten muß.

(C)

Das zeitliche Angebot und die Vernetzung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern muß weiter optimiert werden. Das "Ticket 2000" war ein erster und, wie ich meine, gelungener Versuch, der mit erheblicher Unterstützung durch Landesmittel auf die Beine gestellt worden ist.

(Beifall bei der SPD)

Seit Einführung dieses Tickets fahren mehr Menschen mit Bahn, Bus oder Zug als je zuvor. Um rund 11 % - so war es vor einigen Tagen in der Presse zu lesen - stieg die Zahl der Fahrgäste von 57 Millionen im Januar des Vorjahres auf nunmehr 63 Millionen im Januar 1991. Für das laufende Jahr, meine Damen und Herren, rechnet der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit einem Zusatz von 30 Millionen Kunden. Entscheidender als die von mir eben genannten Subventionen ist jedoch, daß ein überschaubares Tarifangebot dem Kunden unter Einbeziehung aller regionalen Gesellschaften und der Bundesbahn zur Verfügung steht. Dieser Verbund hat Signalwirkung auch auf andere Räume.

In diesem Zusammenhang spielt aber auch die örtliche Parkraumbewirtschaftung eine nicht unwesentliche Rolle. Deshalb soll in Zukunft der Bau von Parkhäusern oder Tiefgaragen für den Autoverkehr nicht mehr in Konkurrenz zum ÖPNV stattfinden.

(D)

Vizepräsident Dr. Klose: Frau Kollegin Kann, darf ich Sie einmal unterbrechen? Wollen Sie eine Zwischenfrage von Herrn Kollegen Lindlar zulassen?

(Abgeordnete Kann [SPD]: Nein, ich möchte mein Konzept zu Ende führen.)

- Danke schön.

Abgeordnete Kann⁷ (SPD): Demgegenüber, meine Damen und Herren, macht der Bund mit seinem neuen Bundesverkehrsminister Professor Krause die gleichen Fehler, die wir uns schon vor 30 Jahren in der Verkehrspolitik erlaubt haben. Man kann sich natürlich auf den Standpunkt stellen, daß jeder einen Fehler frei hat. Nur, ich glaube, daß in einer Zeit, in der die Diskussion um Ozonloch und Klimakatastrophe geführt wird, eine derartige Verkehrspolitik verfehlt ist.

(A) (Kann [SPD])

(Beifall bei der SPD)

Hinzu kommt, daß durch die Streichung der Mittel für den Straßenbau in den alten Bundesländern zugunsten der neuen Bundesländer die Augen vor den Problemen gerade durch den Binnenmarkt verschlossen werden. Nordrhein-Westfalen wird in zentraler Lage von Europa mit erheblichen Transitverkehren zu rechnen haben, die leider nicht mit dem Massentransportmittel Bahn bewältigt werden können. Ich bin auf der anderen Seite aber auch nicht unglücklich über die Streichung der Mittel für den Straßenbau, da sie im Grundsatz unseren Zielen, den Straßenbau so weit wie möglich aus Umweltgesichtspunkten zu reduzieren, entgegenkommt.

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Das sagt der Verkehrsminister aber anders.)

Die vom Bundesverkehrsminister vorgenommenen Kürzungen bei den Investitionen der Deutschen Bundesbahn zugunsten der neuen Bundesländer haben gerade im Hinblick auf das Ziel der Landesregierung, den Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, fatale Folgen. Ebenso fatale Folgen hat die Entscheidung auch für den Ausbau und die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz.

(B)

Die planerischen Probleme, die Nordrhein-Westfalen betreffen, werden von uns sorgfältig untersucht, und die Landesregierung wird aufgefordert, alles zur Beschleunigung zu tun und die Gespräche mit dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn, insbesondere die Situation der ICE-Strecke Köln - Rhein-Main mit Anschluß des Flughafens Köln/Bonn zu korrigieren.

(Beifall bei der SPD)

Meine Damen und Herren! Ich danke für die Aufmerksamkeit. Ich möchte noch anfügen, daß die Arbeit im Verkehrsausschuß, dem ich ja erst seit Mai angehöre, sachlich und fair zwischen allen Fraktionen abläuft. Ich hoffe, daß dies auch weiterhin der Fall ist. - Schönen Dank!

(Beifall bei der SPD - Abgeordneter Hunger [SPD]: Da ist auch Herr Schauerte nicht dabei!)

Vizepräsident Dr. Klose: Als nächster Rednerin darf

(C)

ich für die Fraktion der F.D.P. der Frau Kollegin Thomann-Stahl das Wort erteilen.

Abgeordnete Thomann-Stahl⁷⁾ (F.D.P.): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe hier so viel Papier und Stichworte, daß ich bestimmt zwanzig Minuten reden könnte, wenn einer eine Zwischenfrage stellt, auch fünfundzwanzig Minuten. Ich werde es mir aber verkneifen.

Ich hatte gehofft, daß, wenn wir einen neuen Minister haben, ich auch eine neue Haushaltsrede halten könnte. Wir haben ja die Ankündigungen, die der Minister im Sommer des letzten Jahres im Verkehrsausschuß gemacht hat, sehr positiv aufgenommen. Leider ist aus den Ankündigungen in der Umsetzung nichts geworden. Deswegen verweise ich an dieser Stelle auf meine Haushaltsreden in den vergangenen fünf Jahren. Sie wären immer noch aktuell.

(Heiterkeit und Beifall bei F.D.P. und CDU)

Auch der neue Verkehrsminister traut sich ja offenkundig nicht, die Probleme des Landes tatkräftig anzupacken. Sie werden immer weiter verschleppt. Lösungen werden verzögert. Es werden nur halbherzige Versuche unternommen, die Lage zu verbessern.

(D)

Meine Damen und Herren! Mit den einfachen Forderungen, möglichst dann auch noch an den Bund gerichtet, den Verkehr möglichst von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraßen zu verlagern, ist es doch nicht getan! Wo sind denn die Umsetzungsversuche der Landesregierung im Landeshaushalt? Wo sind denn die Standorte für logistische Dienstleistungszentren? Wo sind denn die Standorte für Güterumschlagsplätze? Wo sind denn die Haushaltsmittel für die Einrichtung von Güterverkehrszentren? Wo sind die Haushaltsmittel im Landeshaushalt für den notwendigen Umbau von Häfen veranschlagt? Keine müde Mark,

(Minister Kniola: Das ist falsch, was Sie sagen!)

außer den Komplementärzahlungen, die Sie sowieso leisten müssen. Nur Worte statt Geld, Abgase statt Umweltschutz. Das ist Verkehrspolitik hier in Nordrhein-Westfalen!

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

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Wie sieht es denn aus? ÖPNV in der Fläche findet immer weniger statt. Die Rahmenvereinbarung mit der Bundesbahn ist das Papier nicht wert, auf das sie gedruckt ist. ÖPNV in den Ballungsgebieten wird zunehmend unfinanzierbar. Der VRR treibt die an ihm beteiligten Kommunen in den finanziellen Ruin; das ist heute schon absehbar.

Den Luftverkehr haben wir in der letzten Woche debattiert. Das kann ich mir ersparen. Ich freue mich nur, daß Herr Ruhnau Ihnen ja dasselbe geschrieben hat, was ich Ihnen auch gesagt habe. Schön, daß er offensichtlich zu dem gleichen Ergebnis kommt, wo die Mängel in der Luftverkehrspolitik des Landes liegen. Sie haben ja gesagt, daß Sie ein Konzept vorlegen.

Verkehrssicherheit findet praktisch nicht mehr statt. Das Landesstraßenbauprogramm ähnelt mehr Grimms Märchenbuch als einer ernst zu nehmenden Beschlusvorlage. Da kann ich nur auf meine Pressemeldung von heute über die mögliche Dauer der Realisierung von Straßenbaumaßnahmen verweisen.

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Da können Ihre Urenkel fahren!)

(B)

- Urenkel ist überhaupt kein Ausdruck, Herr Kollege. Wenn Sie einmal in dieses Programm hineinsehen, ist das ja ganz interessant. Ich hatte vor ein paar Jahren beantragt, die Ortsumgehung Oerlinghausen aus dem Landesstraßenbauprogramm zu streichen, weil ich gesagt habe: Bei Investitionsmitteln von 200 000 DM im Jahr und einer Investitionssumme von 31 und etwas Millionen DM brauchen wir 157 Jahre, um die zu bauen. Mittlerweile werden nur noch 50 000 DM im Jahr dafür veranschlagt; das macht 628 Jahre, um das gute Stück in die Realität umzusetzen.

(Zuruf des Abgeordneten Dreyer [CDU])

- Von Bielefeld nach Heeßen, Herr Kollege Dreyer, haben wir eine Realisierungszeit von 1 800 Jahren. Da hinten sitzt Herr Kollege Aigner. Von Bochum-Weitmar nach Bochum-Stiepel in 5 000-DM-Schritten pro Jahr: 2 700 Jahre. Glauben Sie, da will noch einer von Bochum-Weitmar nach Bochum-Stiepel fahren?

(C)

(Beifall und Heiterkeit bei F.D.P. und CDU - Abgeordnete Robels-Fröhlich [CDU]: In Köln gibt es das auch!)

- Es gibt noch ein paar Dutzend davon; aber die brauchen wir ja jetzt hier nicht alle aufzuzählen.

Also, Herr Minister Kniola, auch Sie müssen sich an den Gedanken gewöhnen, daß man Verkehrspolitik nicht einfach immer auf dem kleinsten gemeinsamen Nenner betreiben kann. Das hat der Kollege Zöpel versucht. Er hat deshalb ein Gutachten nach dem anderen in Auftrag gegeben und ein Problem nach dem anderen verschleppt. Als dann das Desaster so offenkundig wurde, hat er sich in den Bundestag verdrückt und sitzt da vermutlich jetzt ganz gemütlich.

(Beifall bei F.D.P. und CDU)

Vielleicht ärgert er auch dort jetzt die Kollegen von der SPD-Fraktion. Das weiß ich nicht. Jedenfalls hier ist er weg.

(Heiterkeit bei F.D.P. und CDU)

Wir haben Sie ja nun ein Dreivierteljahr geschont, auch aufgrund Ihrer Ankündigungen im Verkehrsausschuß. Aber ich finde, Sie sollten jetzt allmählich einmal in die Strümpfe oder in die Gänge kommen und zeigen, daß Sie auch wirklich aus anderem Holz geschnitzt oder von mir aus auch aus Stein gehauen sind als Ihr Vorgänger

(D)

(Minister Kniola: Sehr gut!)

und daß Sie auch eine andere Verkehrspolitik betreiben können als die, die in den letzten Jahren zu diesen fatalen Ergebnissen in Nordrhein-Westfalen geführt hat. - Danke!

(Lebhafter Beifall bei F.D.P. und CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich darf jetzt Frau Kollegin Nacken für die Fraktion DIE GRÜNEN ans Rednerpult bitten und ihr das Wort erteilen.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Frau Thomann-Stahl, ich

(A) (Nacken [GRÜNE])

schätze immer Ihre spitze Zunge im Ausschuß. Es hat mir wirklich Vergnügen gemacht, Ihrer Rede zu lauschen. Aber ich bin noch mit etwas mehr Idealismus an diese Haushaltsberatungen herangegangen. Ich habe ja auch noch nicht Ihre Erfahrungen hier im Haus.

Deshalb war meine erste verkehrspolitische Lektüre in diesem Hause eine Drucksache, die noch unter der Regie von Verkehrsminister Zöpel entstanden ist. Das war der Gesamtverkehrsplan. Ich muß sagen, daß mir das, was ich da gelesen haben, sehr gut gefallen hat.

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Das ist aber noch gar kein Plan; das ist allenfalls ein Gutachten!)

- Ich weiß, Herr Kollege, daß das ein Gutachten ist. Aber ich hatte den Eindruck, daß gerade mit diesem Gesamtverkehrsplan - ich kann es auch gern "Gutachten" nennen - für Nordrhein-Westfalen eine Grundlage für eine aktive Gestaltung von Verkehrspolitik auf dem Tisch lag, die vor allem Verkehrs- und Umweltpolitik aufeinander abstimmen sollte.

(B)

Gerade das Ökologie-Szenario dieses Gutachtens berücksichtigte ja zum ersten Mal Umweltschutzaspekte in einschneidender Form. Verlagerungsmöglichkeiten von Lkw- und Pkw-Verkehr auf die Schiene wurden in großem Ausmaß für machbar und vor allem auch für wünschenswert gehalten.

Eine Verkehrswende in diesem Land schien mir auf dieser Grundlage eigentlich machbar zu sein. Ich fühlte mich in dieser Einschätzung auch durch die Antrittsrede von Verkehrsminister Kniola im Verkehrsausschuß bestätigt. Mit den Worten: "Die Landesregierung wird das Prinzip des Immer-Größer und Immer-Weiter durch das Prinzip 'immer besser' ersetzen", stieg er in seine Erläuterung ein. Fazit: Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen miteinander verknüpft werden, jedes Verkehrsmittel soll in einem integrierten Verkehrskonzept seine angemessene ökologische und wirtschaftliche Rolle übernehmen.

Für diese programmatischen Ausführungen erhielt er die Zustimmung des gesamten Ausschusses.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

- Danke sehr, Herr Präsident! - Das war am 6. Sep-

(C)

tember 1990. Jetzt liegt der Haushaltsplan vor, an dem sich diese Programmatik messen lassen muß. Und da stimme ich der Frau Thomann-Stahl bei. Unsere Frage im Ausschuß war nämlich auch: Wie wird mit dem zur Verfügung stehenden Finanzvolumen tatsächlich eine Verkehrswende eingeleitet, oder bleibt es bei schönen Reden?

Unser Fazit aus den Beratungen im Ausschuß: Die einschneidendste Änderung im Einzelplan Verkehr ist eine Kürzung des Straßenbauetats. Wir tragen diese Kürzungen vom Grundsatz her mit. Sie entsprechen den Aussagen von Minister Kniola - ich darf noch einmal zitieren -:

Das überörtliche Straßennetz reicht insgesamt aus und hat zum Teil noch Kapazitätsreserven.

Und:

Die mit dem Straßenbau einhergehenden Umweltbelange des Flächenverbrauchs, Versiegelung, Zerschneidung, Lärm und Schadstoffe haben inzwischen ein Ausmaß erreicht, das nicht mehr hingegenommen werden kann.

Diese Einsparungen wurden aber eigentlich erst vorgenommen, als der Finanzminister nach Einsparmöglichkeiten Ausschau hielt. Sonst wäre hier wohl kaum gekürzt worden.

(D)

Aber was geschieht sonst an Neuem im Verkehrshaushalt? Wo kann man die versprochene Wende tatsächlich ablesen? Ich sehe sie jedenfalls nicht.

Da ist zum Beispiel der kommunale Straßenbau. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz läßt rechtlich eine Umschichtung dieser Mittel hin zum öffentlichen Personennahverkehr bis zu 30 % zu. Hier in Nordrhein-Westfalen wird dieser rechtliche Spielraum nur bis zu 15 % ausgeschöpft. Das heißt: 15 % mehr als rechtlich notwendig gehen weiter in den kommunalen Straßenbau.

Zweites Beispiel: die Luftverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen. In seinen Ausführungen im Ausschuß sprach sich Minister Kniola dafür aus, Kurzstreckenflüge unter 500 Kilometern auf die Schiene zu verlagern. Mit dem Argument, daß es zur Zeit noch nicht ausreichend schnelle Schienenverbindungen gibt, wird neben weiteren Investitionen für den

(A) (Nacken [GRÜNE])

Luftverkehr auch weiter in den Ausbau eines Flughafens wie Münster/Osnabrück investiert, eines Flughafens also, der seine Kapazitätserweiterung unter anderem mit erheblichem Zuwachs an Kurzstreckenflügen begründet.

Drittes Beispiel: die von Ihnen, Frau Kann, angesprochene Förderung des ÖPNV in Verkehrsverbänden und -gemeinschaften. Da steht eine Förderung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr in Höhe von 119 Millionen DM im Jahr einer Förderung des immerhin zweitgrößten Verkehrsverbundes, des Verbundes Rhein-Sieg, in Höhe von 13,5 Millionen DM gegenüber. Der VRR erhält in diesem Jahr sogar noch einmal 14 Millionen DM zur Einführung des eben gelobten "Tickets 2000". Ich halte das für durchaus richtig. Die Mittel für weitere Verkehrsverbände und -gemeinschaften in der Fläche sind dagegen nicht erwähnenswert.

(B)

Ich halte die Politik der Angebotserweiterung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr für vorbildlich. Das will ich hier festhalten. Aber rechtfertigt das diese Ungleichbehandlung? Ist diese Förderpolitik im Sinne einer Stärkung des ÖPNV in der Fläche, die in einem Kommissionsbericht vorgeschlagen wird? Ich denke, Sie, Herr Minister, und die Landesregierung können nur froh sein, daß die Verkehrsverbände und -gemeinschaften im Land bisher keine offensive Politik betreiben und noch nicht bei Ihnen auf der Matte stehen, um ähnliche Fördermöglichkeiten auszuschöpfen. Aber ich sage Ihnen jetzt schon: Der Neidkomplex, der dadurch bei den Verkehrsverbänden ausgelöst wird, wird mit den Problemen in den Städten wachsen, und sie werden Ihnen mit Anträgen noch auf die Pelle rücken.

Wie denn sonst, wenn nicht mit einem verbraucherfreundlichen und umweltfreundlichen ÖPNV und Schienenverkehr können die Probleme in unseren Städten und auf den Straßen gelöst werden? Wenn Herr Minister Matthiesen endlich die Grenzwerte für Luftschadstoffe nach der TA Luft, von der wir hier schon einige Male sprachen, vom Bund auf den Tisch gelegt bekommt, werden Sperrungen von Innenstädten auf der Tagesordnung stehen. Was dann ohne ausgebauten ÖPNV? Das können oder wollen zum Teil die Kommunen nicht allein leisten. Sie brauchen eine Grundförderung als Anreiz.

Wir haben mit unseren Anträgen versucht, den Spagat

(C)

zwischen Mitteln für eine Verkehrswendepolitik und Kürzungen für dringend benötigte Mittel für andere wichtige Politikbereiche auszuhalten. Ich denke, es ist uns gelungen. Wir haben Kürzungen im Straßenbau, unterirdischem Stadtbahnbau und bei den Subventionen für den Luftverkehr vorgenommen. Darüber hinaus haben wir Umschichtungen vorgenommen, zum Beispiel für die direkte und indirekte Förderung des ÖPNV, für oberirdischen Streckenausbau und Beschleunigungsmaßnahmen der Stadtbahnstrecken, für die Übernahme der von Stilllegung bedrohten Bundesbahnstrecken durch die Kommunen, für mehr Radwegebau, für Lärmschutzmaßnahmen an Straßen und auch für den behindertengerechten Umbau des ÖPNV, der noch lange nicht so weit ist, wie es vorhin von meiner SPD-Vorrednerin gesagt wurde.

Die Reaktion im Ausschuß auf diese Anträge war wohlwollend. Es gab inhaltliche Zustimmung. Mit "Sehr sympathisch, Ihre Anträge" wurde fast jeder unserer Anträge von CDU und SPD kommentiert, "aber leider nicht finanzierbar".

Da wir, wie ich meine, die Finanzierbarkeit nachgewiesen haben, sehe ich es so: Diese Maßnahmen sind politisch nicht gewollt. Das Ökologie-Szenario des Gesamtverkehrsplans ist von der Landesregierung zu den Akten gelegt worden. Von Verkehrswende ist jedenfalls in diesem Einzelplan keine Spur mehr zu sehen. - Ich danke Ihnen.

(D)

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile jetzt Herrn Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola das Wort! - Bitte schön!

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich zunächst kurz etwas zu dem Diskussionsbeitrag von Frau Kollegin Nacken sagen. Frau Kollegin Nacken, ich möchte Ihnen einfach in einem Punkt eine sachliche Aufklärung geben. Wenn Sie sich für eine Forcierung der oberirdischen Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV-Bereich einsetzen wollen, dann müssen Sie die Mittel im Bereich des GVFG zugunsten des kommunalen Straßenbaus einsetzen; denn die sind dort untergebracht.

(A) (Minister Kniola)

Das ist etwas, das Ihnen offensichtlich in der Systematik entgangen ist. Jede Kürzung, die wir dort vornehmen, wird dazu führen, daß das, was wir gemeinsam wollen, nämlich oberirdische Beschleunigung vorrangig zu machen, nicht realisiert werden kann. Von daher glaube ich, daß wir diesen Zusammenhang in jedem Fall sehen müssen. Im übrigen wird es auch nicht bei 15 % Umschichtungen bleiben,

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

sondern es wird zu einem anderen Umschichtungsprozentsatz kommen.

Nun möchte ich kurz etwas zu den Ausführungen der Frau Kollegin Thomann-Stahl sagen. Frau Kollegin, Ihre Bemerkung bezüglich der Güterverkehrszentren - - Sie ist gar nicht hier.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Dann will ich es ganz allgemein fürs Parlament sagen. Die Bemerkung der Kollegin Thomann-Stahl zu den Güterverkehrszentren war insofern ein wenig unfair, als ihr als einem Mitglied des Verkehrsausschusses bekannt sein muß, daß gerade in Abstimmung mit dem Verkehrsausschuß durch das Ministerium ein Gutachten vergeben wurde, das zunächst einmal die grundsätzlichen Bedingungen für Güterverkehrszentren festlegen sollte, und daß wir einvernehmlich die Auffassung haben, daß nach diesem Gutachten, das ich übrigens gerade dem Verkehrsausschuß zugesandt habe, die Standorte festgelegt werden. Ich habe eindeutig - auch im Ausschuß - gesagt: Das, was der Gutachter vorschlägt, nämlich auf dieses Gutachten, das die Grundsätze festlegt, mit einem weiteren Gutachten noch einmal zu reagieren, das dann die Standorte festlegt, wird von mir abgelehnt. Es ist nämlich gemeinsame Aufgabe von Regierung und Ausschuß, hier Standortentscheidungen zu treffen.

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Was ist denn mit Emmerich, Herr Minister?)

- Ich will gern auf Ihren Zuruf eingehen, weil Sie ja großer Bahnexperte sind. Ich habe gerade in der letzten Woche ein Gespräch mit den Emmerichern hier im Landtag geführt. Das Güterverkehrszentrum

Emmerich scheitert im wesentlichen daran, daß eine KLV-Station der Bundesbahn in Emmerich nicht existiert. Sorgen Sie doch endlich einmal dafür, daß vom Bund so etwas geschaffen wird.

(Beifall bei der SPD)

Zu dem, was Frau Kollegin Thomann-Stahl bezüglich der Verpflichtung des Landes für Investitionen im Bereich der Häfen gesagt hat, muß ich nachdrücklich - ich hoffe, daß ich da auch die Unterstützung des Finanzministers habe - darauf hinweisen, daß die Bundeswasserstraßen und ihre Infrastruktur sowohl in dem investiven Bereich als auch vor allen Dingen im Folge- und Nachsorgebereich originäre Aufgaben des Bundes sind und daß wir hier sozusagen im Rahmen eines Goodwill und aus eigenem strukturpolitischen Interesse heraus sagen: Wir sind als Land bereit - obwohl wir es gar nicht müßten -, hier zusätzliche Investitionshilfen zur Verfügung zu stellen.

Ich halte es auch im Interesse des Landes für ganz schädlich, wenn hier eine Kollegin sagt: "Das sind Verpflichtungen, die als Komplementärfinanzierung sowieso bestehen." Sie bestehen nicht sowieso. Man muß hier deutlich sagen: Das sind freiwillige Leistungen, die das Land Nordrhein-Westfalen so wie andere Länder aufbringt. Wir werden uns im Zusammenhang des Finanzausgleiches zwischen Bund und Ländern noch einmal sehr genau anschauen müssen, ob wir den Bund hier nicht wieder auf seine originären Verpflichtungen verweisen müssen.

(Beifall bei der SPD)

Nun will ich auch noch ein paar Bemerkungen zur Kollegin Müller machen.

(Zuruf von der CDU: Böckelmann!)

- Ich kann mich so schlecht daran gewöhnen, daß hier jemand sitzt, der eigentlich nicht die Mehrheit hat.

(Lebhafter Beifall bei der SPD - Empörte Zurufe von der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Minister, ich darf Sie einmal unterbrechen. Man kann an diesem Falle

(C)

(D)

(A) (Vizepräsident Dr. Klose)

wirklich viele Probleme sehen. Ich halte es aber trotzdem nicht für angebracht, daß Sie eine solche Bemerkung machen.

(Beifall bei der CDU)

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Okay. - Ich will auf das eingehen, was Frau Kollegin Böckelmann gesagt hat. Sie hat nämlich von den 100-Kilometer-Staus gesprochen. Ich will gar nicht sagen, daß die längsten Staus auf den bayerischen Straßen sind. Wir könnten als Vergleiche Baden-Württemberg und andere Ballungsräume immer heranziehen. Ich will Ihnen, Frau Kollegin Böckelmann, vor allen Dingen aber eines in Erinnerung rufen, falls es Ihnen entgangen sein sollte: Diese Staumeldungen beziehen sich auf Bundesstraßen und im wesentlichen auf die Autobahnen. Daß wir diese Staus in dem von Ihnen beklagten Maße haben, liegt im wesentlichen daran, daß wir vom Bund nicht das Geld bekommen, was wir hier verbauen könnten.

(Lachen bei der CDU - Beifall bei der SPD)

Sie haben meinen Amtsvorgänger, den Kollegen Zöpel, gescholten, der dafür gesorgt hat, daß mit der entsprechenden Zurverfügungstellung von Geldern bei den Landschaftsverbänden die Planung entscheidend beschleunigt wird, so daß wir jetzt in der Lage sind, im Bereich der Autobahnen jedes Jahr 900 Millionen DM zu verbauen - soviel Planrecht haben wir.

(B)

(Abgeordneter Appel [GRÜNE]: Soviel Beton!)

Wir bekommen aber nur 750 Millionen DM vom Bund, und diese 750 Millionen DM werden jetzt durch die Entscheidung der Bundesregierung noch einmal nur im Neubaubereich um 130 Millionen DM jedes Jahr gekürzt.

(Zurufe von der SPD: Hört, hört!)

Da kann ich doch nur sagen, wenn Sie dann die Staus auf den Autobahnen beklagen: Ab nach Bonn und da auf den Tisch hauen, daß diese unsinnigen Kürzungen zurückgenommen werden.

(Beifall bei der SPD)

Lassen Sie mich eine kleine Bemerkung machen.

(C)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Minister, darf ich Sie noch einmal unterbrechen? Wollen Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Appel erlauben?

(Minister Kniola: Ja, gern!)

- Bitte schön.

Abgeordneter Appel (GRÜNE): Herr Kniola, darf ich Ihren Äußerungen als nicht ganz sachverständiger Abgeordneter entnehmen, daß, wenn Sie die entsprechenden Gelder von der Bundesebene bekommen würden, Sie den Autobahnausbau in Nordrhein-Westfalen kräftig forcieren würden?

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Ich würde das tun. Wir haben auch entsprechende Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan vorgelegt, weil wir keine neuen, zusätzlichen Autobahnen bauen wollen, sondern weil wir vor allen Dingen das vorhandene Netz verbessern wollen und weil wir vor allen Dingen die erheblichen Lärmschutzinvestitionen an der A 430, an der A 46 endlich einmal durchführen wollen.

(Beifall bei der SPD)

(D)

Frau Kollegin Böckelmann, für mich ist eines sehr auffällig gewesen: Sie haben in Ihrer ganzen Rede fast ausschließlich über Probleme des Individualverkehrs mit dem Auto gesprochen.

(Abgeordnete Garbe [SPD]: Was anderes interessiert die gar nicht! Die weiß doch gar nicht, wie ein Bus aussieht!)

Sie haben dies getan, obwohl nach den letzten Erklärungen der CDU-Kommunalpolitiker - die CDU-Ruhr hat getagt - und nach dem, was auf Bundesebene diskutiert wird, klar und deutlich feststellbar ist, daß es einen Konsens gibt, der lautet: Wir müssen endlich weg von der ausschließlichen Betrachtung des Individualverkehrs und hin zu einer Verstärkung des öffentlichen Personennahverkehrs kommen. Daher ist mir völlig unverständlich, daß Sie bei Ihrem Ländervergleich zwar festgestellt haben, daß wir weniger für Investitionen in Landes- und in Gemeindestraßen ausgeben, aber nicht berücksichtigt haben, daß wir dafür beim ÖPNV deutlich mehr ausgeben als die

(A) (Minister Kniola)

anderen Länder. Ich meine, man muß beide Verkehrssysteme zusammen betrachten. Nur dann kann ein wirklicher Vergleich gezogen werden.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Minister, ich muß Sie noch einmal unterbrechen. Wollen Sie eine Zwischenfrage des Herrn Kollegen Mai zulassen?

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Herr Präsident, ich möchte eine Zwischenfrage nicht zulassen, weil ich am Schluß meiner Ausführungen bin, vor allem aber auch in Anbetracht der Zeit.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kollege Dreyer hat ums Wort gebeten.

(Unruhe und Zurufe von der SPD)

Herr Kollege Dreyer, ich erteile Ihnen das Wort zu einer kurzen Bemerkung.

(B)

Abgeordneter Dreyer⁷ (CDU): Meine Damen und Herren, ich habe aus Gründen der Humanisierung dieser Debatte auf zwanzig Minuten Redezeit verzichtet. Aber nach dem, was der Minister hier gesagt hat, meine ich, zwei Minuten in Anspruch nehmen zu müssen.

Erstens. Frau Böckelmann hat hier ganz deutlich darauf hingewiesen, daß es wichtig ist, ein Gesamtverkehrskonzept zu entwickeln, das die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene und die Wasserstraßen vorsieht. Aber wir sehen ganz deutlich, wo die Grenzen liegen. 1 % weniger Autoverkehr bedeutet 13,2 % mehr Verkehr auf der Schiene. Das heißt: 5 % weniger Autoverkehr bedeuten eine Verdopplung des Schienenverkehrs. Jeder, der die Bahn benutzt, weiß, daß das praktisch unmöglich ist.

(Zustimmung bei der CDU)

Insofern muß man die Grenzen dieser Möglichkeiten

deutlich sehen.

Was Sie zum Bundesfernstraßenbau und zu dessen Finanzierung gesagt haben, halte ich angesichts der tatsächlichen Verhältnisse für eine Unverfrorenheit. In meinem Wahlkreis hat der Gemeindedirektor berichtet, ihm sei aus dem nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium gesagt worden, der Bau der Ortsumgehung Kirchlengern der B 239 sei wegen fehlender Bundesmittel auf Eis gelegt worden. Meine Kolleginnen und Kollegen, wissen Sie, was der Grund ist: fehlendes Planungsrecht, fehlendes Baurecht. Die Planfeststellungsunterlagen liegen seit Juli vorigen Jahres hier im Hause. Es ist noch nicht einmal eine Vorprüfung durchgeführt worden. Und dann wird hier behauptet: fehlende Bundesmittel. Das ist völliger Quatsch. Das liegt nicht an fehlendem Geld, sondern daran, daß die Aufgaben nicht gehörig wahrgenommen werden. Das muß man einmal deutlich sagen.

(Beifall bei der CDU)

Herr Minister, wenn Sie gesagt hätten, Sie hätten aus Prioritätsgründen Ihre Mitarbeiter zuerst an die A 44 gesetzt, hätte ich das akzeptiert. Aber wenn Sie denen, die warten müssen, sagen, es fehlen die Bundesmittel, halte ich das für verlogen, Entschuldigung.

(D)

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Meine Damen und Herren, wir sind gut beraten, wenn wir wieder zu dem guten Diskussions- und Aussprachestil der letzten Stunde zurückkehren und uns daran halten, Herr Kollege Dreyer.

Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen mehr und schließe die Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung. Es liegen zwei Änderungsanträge vor, zunächst der der Fraktion DIE GRÜNEN Drucksache 11/1428 mit insgesamt zehn Anlagen. Hier ist eine En-bloc-Abstimmung möglich. Ich frage deshalb, wer dem Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN Drucksache 11/1428 zustimmen möchte. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Dann sind diese Anträge abgelehnt.

Außerdem liegt ein Änderungsantrag der Fraktion der

(A) (Vizepräsident Dr. Klose)

CDU Drucksache 11/1429 vor. Getrennte Abstimmung wird gewünscht über die Anträge zu Kapitel 15 480 - Stichwort: a) Anteil an der Lufthansa, b) Flughafen Düsseldorf - und zu Kapitel 20 610 - Stichwort: WestLB. Die anderen Anträge werden dann zusammen abgestimmt. Wer also zunächst dem von mir genannten Teil des CDU-Änderungsantrags Drucksache 11/1429 zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Danke schön. Der Antrag ist insoweit abgelehnt.

Wir stimmen jetzt über den anderen Teil des Änderungsantrags - Stichworte: Grundstück Tannenstraße und Reduzierung der Schuldenaufnahmen - der Drucksache 11/1429 ab. Wer diesem Teil des Änderungsantrags seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Danke schön. Der Antrag ist abgelehnt.

Wir kommen damit zur Abstimmung über den Einzelplan 15 entsprechend der Beschlußempfehlung Drucksache 11/1115. Wer der Beschlußempfehlung seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Der Landtag hat der Beschlußempfehlung damit zugestimmt.

(B)

Ich rufe die Nummer 6 auf:

Einzelplan 11: Ministerium für die Gleichstellung von Frau und Mann

Dazu liegt die Beschlußempfehlung in Drucksache 11/1111 vor. Ferner gibt es einen Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN Drucksache 11/1424 mit drei Anlagen; er wird in die Beratung einbezogen.

Ich erteile das Wort der Frau Kollegin van Dinther für die CDU-Fraktion.

Abgeordnete van Dinther (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich bitte um fünf Minuten Aufmerksamkeit für Frauenpolitik. Denn auch heute sind viele Frauen noch weit von einer tatsächlichen Gleichstellung mit Männern entfernt. Vor allen Dingen bei dem Wunsch, Familie und Beruf miteinander

(C)

zu vereinbaren, stoßen die Frauen schnell an Hürden, die einer partnerschaftlichen Lebensgestaltung im Wege stehen. Die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, daß Frauen und Männer ihr Leben so gestalten können, wie sie es wünschen, muß ein Ziel politischen Handelns sein.

Damit das erkannte Defizit für Frauen schneller überwunden werden kann, ist die Einrichtung eines eigenständigen Frauenministeriums möglicherweise ein richtiger politischer Weg. Ich darf an dieser Stelle auch auf Bonn verweisen, wo die Bundesregierung Angela Merkel zur Ministerium für Frauen und Jugend gemacht hat.

(Abgeordneter Henning [SPD]: Das war wohl ein Witz!)

Aber Angela Merkel ist nicht die einzige und nicht die erste, die in Bonn für Frauenbelange kämpft. Heiner Geißler und Rita Süßmuth stehen für eine Politik, die in den letzten Jahren viel für Frauen bewegt hat.

(Beifall bei der CDU)

Erziehungsurlaub, Erziehungsgeld für Mütter und Väter mit Arbeitsplatzgarantie, Anerkennung von Erziehungszeiten im Rentenrecht sind einige Beispiele, die ich nennen möchte.

(D)

Diese guten Erfahrungen, die wir in Bonn gesammelt haben, lassen die CDU-Fraktion in Düsseldorf zu der Einsicht kommen, das hiesige Frauenministerium zunächst auch mitzutragen. Wir wollen, anders als die F.D.P., der Ministerin die Möglichkeit geben, erfolgreiche Frauenpolitik in diesem Land zu machen.

Nicht verhehlen allerdings möchte ich, daß uns der vorgelegte Haushalt enttäuscht hat. Ich darf Ihnen einmal dieses dünne Heftchen zeigen.

(Die Rednerin hält den Einzelplan 11 hoch.)

Und genauso mager ist leider auch der Inhalt. Wenn ich Personalkosten und die Kosten für das Ministerium abziehe, bleibt eigentlich nur die Seite 22 mit drei Titeln für sächliche Verwaltungsausgaben und fünf Titeln für Zuweisungen und Zuschüsse. Ich kann es auch noch deutlicher sagen: Außer der Unterstützung