(A) (Präsidentin Friebe)

mand der Stimme? - Ich stelle fest: Der Antrag ist **abgelehnt**.

Ich rufe die **Anlage 3** - Kapitel 10 060 "Sonderfonds Immissionsschutz" - auf. Wer diesem Änderungsantrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer ist dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Ich darf feststellen: Der Antrag ist **abgelehnt**.

Ich rufe die **Anlage 4** - Kapitel 10 220 "Förderung der Gewerbeaufsichtsämter" - auf. Wer diesem Änderungsantrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Wer ist dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Ich darf feststellen: Auch die Anlage 4 ist **abgelehnt**.

Ich rufe jetzt die **Beschlußempfehlung** des Haushalts- und Finanzausschusses zu Einzelplan 10 **Drucksache 11/2810** auf. Wer dieser 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**. Damit ist der Einzelplan 10 in 2. Lesung verabschiedet.

(B) Ich rufe die Nummer 5 auf:

Einzelplan 15: Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

Ich verweise auf die Beschlußempfehlung Drucksache 11/2815 und auf die vorliegenden Änderungsanträge.

Ich **eröffne die Beratung** und erteile als erstem Redner Herrn Abgeordneten Dreyer für die Fraktion der CDU das Wort.

Abgeordneter Dreyer (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen, meine Herren! Die Öffnung Osteuropas und die Einheit Deutschlands sowie die Vollendung des europäischen Binnenmarktes und die Bildung des europäischen Wirtschaftsraumes 1993 sind Fakten, die auch dynamische Verkehrspolitik erfordern. So verzeichnen wir seit der Öffnung Osteuropas enorme Wachstumsraten im Ost-West-Verkehr.

(C)

Die Prognosen für den Zeitraum 1988 bis 2010 zeigen, daß der Güterverkehr in dieser Relation allein innerhalb Deutschlands um das 7,3fache, der Personenverkehr um das 7,8fache steigen wird. Die weitere gesamteuropäische Entwicklung wird zu stark wachsenden Verkehrsströmen auf allen maßgeblichen Relationen führen.

Für die einzelnen Verkehrsträger bedeutet dies: Der Straßengüterverkehr wird um 95 %, der Güterverkehr auf der Schiene um 55 % und die Binnenschifffahrt um 84 % wachsen. Im Personenverkehr überholen die Steigerungsraten der Bahn mit 41 %, im Fernverkehr sogar mit 58 % die des Autoverkehrs von 30 %.

Dieses Szenario zeigt, wie notwendig eine deutliche Steigerung des Verkehrsetats ist. Der Bund trägt dieser Entwicklung auch Rechnung. Ich brauche hier jetzt nicht die Zahlen zu zitieren. Jedermann weiß, daß trotz der Unkenrufe, die der Verkehrsminister dieses Landes immer Richtung Bonn gerichtet hat, dort ganz erhebliches Wachstum zu verzeichnen ist: 27 Milliarden DM ab 1993, schon im Jahr 1991 gab es einen Anstieg auf rund 23 Milliarden DM.

Hinzu kommen die zusätzlichen Aufgaben für die deutsche Einheit. Sie wissen, daß sich der Bundesverkehrsminister nicht nur Gedanken über private Finanzierungen macht, sondern daß inzwischen feststeht, daß 100 Milliarden DM für Maßnahmen des Gesamtverkehrsweplanes auf private Weise finanziert werden, um den Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Auf Landesebene sieht dies völlig anders aus. Der Landesstraßenbedarfsplan ist in einem Maße zurückgeführt worden, daß die Landschaftsverbände Projekte mit einem Volumen von mehr als 30 Millionen DM gar nicht mehr angemeldet haben; Ortsumgehungen werden gar nicht mehr gebaut. Noch 1981, meine Damen, meine Herren, hat die Landesregierung von den damals 1,8 Milliarden DM Kraftfahrzeugsteuereinnahmen 1,6 Milliarden DM für den Straßenbereich vorgesehen - alle Positionen gerechnet sind dies Landesstraßenbauplan, Maßnahmen bis 5 Millionen DM Gesamtkosten und die Zuweisungen an die Gemeinden.

(D)

(A) (Dreyer [CDU])

Im Jahr 1992 wachsen die Kraftfahrzeugsteuereinnahmen um 500 Millionen DM auf 2,6 Milliarden DM. Von den 2,6 Milliarden DM gibt die Landesregierung 730 Millionen DM über die Positionen, die ich eben genannt habe, für den Straßenbau aus. Hier sehen Sie das Defizit. Wenn es nicht die Verantwortung des Bundes für den Bundesfernstraßenbau gäbe, wäre es, was den Verkehr angeht, im Lande Nordrhein-Westfalen stockfinster.

Meine Damen, meine Herren! Wir haben nun gefordert, daß zumindest 70 Millionen DM der nach dem Steueränderungsgesetz frei werdenden Mittel für Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplanes umgeschichtet werden. Leider ist die SPD-Fraktion diesen Vorschlägen bisher nicht gefolgt. Wir hoffen, daß die Landesregierung wenigstens im Nachtragshaushalt dem nachkommt. Sie wissen, daß es eine Aufstockung um 1,5 Milliarden DM im Jahre 1992 geben wird und um 3 Milliarden DM in den Jahren 1993 folgende - wenn es denn zu einem vernünftigen Ergebnis im Vermittlungsausschuß kommt. Ich denke, daß die GVFG-Maßnahmen unter allen Parteien unumstritten sind, so daß sie in der vom Verkehrsausschuß - -

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Was macht Sie so sicher?)

(B)

- Sicher kann bei Ihnen nie sein, Herr Hunger, das ist richtig; aber ich gehe einmal davon aus, daß eine Lösung gefunden wird.

Nun sind fünf Minuten Redezeit vereinbart worden; ich kann also nicht mehr die Dinge nennen, die wir für besonders wichtig halten. Ich will aber doch noch einige Appelle an den Minister loswerden.

Erster Appell: Am Donnerstag, also morgen, findet das Gespräch mit Herrn Dürr und wohl auch Vertretern des Bundesverkehrsministeriums statt. Wir haben die Bitte an Sie, nun wirklich mit aller Entschlossenheit durchzusetzen, daß die Trasse Köln - Frankfurt am Flughafen vorbeigeführt wird mit einem Bahnhof am Flughafen. Wir halten die Lösung, die jetzt von der Bundesbahn favorisiert wird, nicht für finanzierbar durch das Land Nordrhein-Westfalen; das ist für uns keine Lösung.

(C)

Das zweite, was ich sagen möchte, ist, daß nun wirklich langsam das Luftverkehrskonzept kommt. Sie hatten das für kurz nach der Sommerpause angekündigt. Inzwischen haben wir Mitte Dezember, und es liegt immer noch nicht vor.

Der dritte Appell, den ich loswerden möchte, ist, daß Sie im Hinblick auf die Fortschreibung des ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplans sich auch noch einmal Gedanken machen über die notwendigen Straßenverbindungen. Ich habe hier besonders auf die A 4 hinzuweisen. Wir meinen, daß jetzt nach Herstellung der deutschen Einheit auch völlig andere Verkehrserfordernisse vorliegen, als das bei der seinerzeitigen Entscheidung der Fall war. Es fehlen 100 km auf dem Abschnitt Aachen - Görlitz. Wir meinen, daß die Landesregierung sich an dieser Stelle bewegen und diese Relation ermöglichen muß, einmal abgesehen von der Notwendigkeit, die A 46 zu verbessern.

Leider ist meine Redezeit jetzt abgelaufen, so daß ich weitere Appelle nicht mehr loswerden kann.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich darf dem nächsten Redner das Wort erteilen, Herrn Kollegen Moritz für die Fraktion der SPD.

(D)

Abgeordneter Moritz (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Verkehrsausschuß hat den Einzelplan 15, soweit er in seine Zuständigkeit fällt, in mehreren Sitzungen beraten. Um Zeit zu sparen, verweise ich auf die Beschlussempfehlung, auf die Vorlage 11/913, und verzichte darauf, die Diskussionsschwerpunkte aus dem Verkehrsausschuß hier vorzutragen. Ich gehe davon aus, liebe Kolleginnen und Kollegen, daß Sie damit einverstanden sind.

Die Verkehrspolitik hat in den vergangenen Jahren natürlich einige grundsätzliche Dinge in die Wege geleitet, zu denen man hier eigentlich Ausführungen hätte machen müssen.

(A) (Moritz [SPD])

Die Verkehrspolitik und ihre praktischen Auswirkungen bestimmen zunehmend unser Leben. Es vergeht kein Tag, an dem nicht die Medien auf die Probleme des modernen Verkehrs aufmerksam machen. Der Verkehrsinfarkt in den Städten, Staus auf den Autobahnen, Meldungen über Verletzte und Tote, aber auch Klimaveränderungen sind Stichworte, die die heutige Situation kennzeichnen. Sie gehören in erschreckender Weise inzwischen schon zur Normalität. Es ist der Preis, den unsere Wohlstandsgesellschaft für die Mobilität zu zahlen hat. Der Straßenverkehr fordert Opfer jedweder Art, die wir nicht hinzunehmen bereit sind. Hier müssen wir bewußt gegensteuern; hier müssen wir also bewußt Schritte unternehmen, die eine andere Entwicklung gewährleisten.

Wir Sozialdemokraten werden die Gestaltungsmöglichkeiten der Verkehrspolitik ausschöpfen und uns von den Grundsätzen leiten lassen, die wir in diesem Parlament schon einmal genannt haben, die aber nach wie vor volle Gültigkeit haben: Wir meinen, Verkehr muß sozialverträglich sein; wir meinen, Verkehr muß umweltverträglich sein; und wir sind der Auffassung, daß Verkehr ortsverträglich sein muß.

(B) Wir brauchen, meine Damen und Herren, in der Verkehrspolitik neue Wege, wobei ökonomische und ökologische sowie soziale Aspekte gleichrangig nebeneinanderstehen. Die bereits vorhandenen Schäden an Mensch und Natur haben bei weiten Bevölkerungsschichten zu einer Bewußtseinsänderung geführt. Ich bin sicher, daß die notwendige Wende in der Verkehrspolitik breiten gesellschaftlichen Konsens finden wird. In der Verkehrspolitik ist es kurz vor zwölf.

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Kurz nach acht! 20.05 Uhr, Herr Kollege!)

Wir müssen umgehend mit der Trendwende beginnen, weil der Umbau nicht in kurzer Zeit zu bewerkstelligen und zu bewältigen ist.

Die Sozialdemokraten in diesem Lande werden auch im Jahre 1992 dafür streiten, daß die Lebensqualität der Menschen möglichst keinen Schaden nimmt und daß die Verkehrssicherheit in Nordrhein-Westfalen den Stellenwert bekommt, der ihr zusteht. Trotz aller Bemühungen im Bereich der Verkehrssicherheit sterben in Nordrhein-Westfalen jährlich mehr als 1 500

(C)

Menschen bei Verkehrsunfällen, mehr als 100 000 Menschen werden verletzt.

Besonderen Anlaß zur Sorge gibt die Unfallentwicklung auf den Autobahnen. Während bei den Unfällen mit Personenschaden auf allen Straßenarten in der Tendenz ein Rückgang der Unfallzahlen festzustellen ist, steigt auf den immer wieder als sicher bezeichneten Autobahnen die Zahl der schweren Unfälle in den letzten Jahren sprunghaft an. Allein 1990 ist die Zahl der Unfälle mit Personenschäden noch einmal um 12 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Besondere Aufmerksamkeit wird die SPD-Landtagsfraktion auch 1992 der Verkehrsaufklärung der Zielgruppe Kinder zuwenden, weil Kinder im Straßenverkehr nach wie vor besonders gefährdet sind. Wir begrüßen ausdrücklich, daß 1992 ein zweiter Verkehrssicherheitswettbewerb durchgeführt werden soll.

Herr Kollege Dreyer hat soeben den Landesstraßenbau angesprochen. Nach Auffassung der Sozialdemokraten in diesem Hause gibt es bei unserem dichten Straßennetz keinen nennenswerten Baubedarf mehr für neue Landesstraßen. Allerdings besteht die Notwendigkeit, Netzlücken zu schließen, und es besteht auch die Notwendigkeit, Ortsumgehungen zu bauen.

(D)

Grundlage für den Neubau und den Ausbau sind der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenbauplan, die bis zum Januar 1993 fortgeschrieben werden sollen. Wir unterstützen die Absicht des Verkehrsministers, den Gesetzentwurf zum neuen Landesstraßenbedarfsplan bis Mitte des Jahres 1992 einzubringen.

Wir vertreten die Auffassung, daß bei Planung und Realisierung der notwendigen Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen dafür gesorgt werden muß, daß die Investitionen den Aspekten der Umwelt und des Lärmschutzes in gebührendem Umfang Rechnung tragen.

Die konsequente Durchsetzung des ÖPNV ist auch weiterhin Ziel sozialdemokratischer Politik. Der weitere Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs wird auch 1992 ein Schwerpunkt unseres Verkehrshaushalts sein.

(A) (Moritz [SPD])

Wir setzen auf Kontinuität in der Verkehrspolitik. Ein leistungsfähiges städtisches und regionales Schienenverkehrssystem soll auch weiterhin das Rückgrat der Infrastruktur der Ballungsräume bilden.

Die Einführung des Umwelttickets 2000 im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit finanzieller Unterstützung ist ein Erfolg. Mit dem "Ticket 2000" eröffnen sich Chancen, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und mehr Pkw-Fahrer zum Umstieg auf Busse und Bahnen zu motivieren.

Da schon das Lämpchen "Redezeit Ende" aufleuchtet, kann ich auf die vielen Aspekte, auf die noch aufmerksam zu machen wäre, nicht eingehen. Ich will nur noch sagen, daß hohe Priorität in unserer Politik nach wie vor das Beschleunigungskonzept für Busse und Bahnen genießt. Für Busspuren, Verkehrsleitsysteme, Signalanlagen sind auch im Haushalt 1992 erhebliche Zuschüsse vorgesehen. Wir begrüßen das sehr.

Nicht mehr eingehen kann ich beispielsweise auf den Schwerpunkt Luftverkehr. Ich hätte gern auch noch ein paar Bemerkungen zur A 4 gemacht. Ich hätte gern noch etwas zum Verhalten der CDU-Fraktion und der Fraktion DIE GRÜNEN im Fachausschuß gesagt. Das ist im Moment leider nicht mehr möglich.

(B)

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Das nächste Mal!)

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich abschließend betonen, daß ich glaube, daß wir zwischen allen Parteien im Landtag in der Verkehrspolitik zu einem Grundkonsens finden können, der ökologischen wie ökonomischen Rahmenbedingungen gleichermaßen Rechnung trägt.

Da die Redezeit zu Ende ist, verweise ich nur noch darauf, daß auch die Stellungnahme, die wir bei der Beratung des Haushalts 1991 im März dieses Jahres abgegeben haben, nach wie vor ihre Gültigkeit hat.

Ich darf mich dafür bedanken, daß Sie trotz der späten Abendstunde noch so aufmerksam waren.

(Beifall bei der SPD)

(C)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile jetzt Frau Kollegin Thomann-Stahl für die Fraktion der F.D.P. das Wort.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.): Vielen Dank. - Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Lassen sie mich mit einem Zitat beginnen. Gestern morgen, WDR, 8.05 Uhr:

Autobahn 1 auf dem Kölner Ring Richtung Dortmund 3 km, A 2 von Venlo Richtung Oberhausen 3 km, A 2/A 3 von Dortmund Richtung Köln zwischen Oberhausen und Oberhausen-Holten 2 km.

Et cetera, et cetera.

(Abgeordnete Philipp [CDU]: So lernen Kinder Nordrhein-Westfalen kennen!)

Drei Minuten dauert das ja mittlerweile, länger als die Weltnachrichten. Ich könnte Ihnen das alles vorlesen, will es Ihnen aber ersparen.

Wir wollen das einmal unter den lichtvollen Erkenntnissen des Ministerpräsidenten betrachten. Der Ministerpräsident ist zu der Erkenntnis gekommen - ich zitiere -:

(D)

In unserem dichten Straßennetz gibt es keinen nennenswerten Neubedarf. Wir brauchen eine Ergänzung der Schiene. Wir wollen die Verkehrsmittel besser miteinander verknüpfen und damit erreichen, daß das Angebot im ganzen Land möglichst attraktiv ist und zugleich Energie gespart wird.

(Beifall des Abgeordneten Schultz [SPD])

Das war 1985, Herr Kollege Schultz. Und was ist in der Zwischenzeit in der Richtung passiert?

(Abgeordneter Schultz [SPD]: Eine ganze Menge!)

Nichts! Aber der Herr Ministerpräsident hatte auch 1990 lichtvolle Erkenntnisse. Damals hat er gesagt:

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

... gilt auch für die Verkehrspolitik: Wir werden das Prinzip des "Immer größer" und "Immer mehr" weiter durch das Prinzip "Immer besser" ersetzen.

(Abgeordneter Schultz [SPD]: Richtig!)

- Ich habe Ihnen ja gerade vorgelesen, wie das mit dem "Immer besser" ist.

(Abgeordneter Schultz [SPD]: Den Stau hat doch nicht der Ministerpräsident gemacht!)

- Ach, Herr Schultz, Sie haben aus der Verkehrspolitik überhaupt nichts verstanden.

Der Ministerpräsident ist auch zu der Erkenntnis gekommen: Wenn es darum geht - ich zitiere -, "Lücken zu schließen, handelt die Landesregierung".

(Abgeordneter Henning [SPD]: Ja!)

Das jüngste Beispiel

- so hat er in seiner Regierungserklärung getönt -

(B)

ist die von Bund und Land gefundene Lösung für die Rheinquerung der A 44, die nach hartnäckigem Drängen des Landes - -

Und dann wird er durch ein "Unglaublich!" des Abgeordneten Hardt von der CDU unterbrochen, und das ist richtig.

Wer hat denn dafür gesorgt, daß diese Rheinquerung immer noch in den Vorbereitungen steckt? Das war doch der Kollege Zöpel, der jetzt gemütlich im Bundestag sitzt. Er hat uns 1985 bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans dieses 1,6-Milliarden-DM-Ei ins Nest gelegt. Das war ein faules Ei, das er damals ausgebrütet hat. Es hat zu nichts anderem geführt, als daß weitere Verzögerungen eintraten. Wir, CDU und F.D.P., haben stets gefordert, diese Rheinquerung schnell voranzubringen.

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Wir bedanken uns bei Herrn Zöpel!)

(C)

Nichts außer der Verzögerung wurde von dem Kollegen Zöpel getan.

Der Kollege Einert sagt jetzt: "Auf Tod oder Leben" brauchen wir diese Querung. Das klingt wirklich schon albern, wenn man die Geschichte zu diesem Thema in den letzten sechs Jahren verfolgt.

Herr Matthiesen droht damit, das Mörsenbroicher Ei zu sperren. Anstatt sich etwas einfallen zu lassen, um Politik zu machen, entwirft er nur noch Notstandsprogramme.

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

Angesichts der fortgeschrittenen Zeit will ich mir eine ganze Menge ersparen und nur noch zwei Punkte ansprechen, zum einen das GVFG.

Herr Minister Kniola, die F.D.P. fordert Sie auf, die Kriterien für die Verteilung der GVFG-Mittel, die anstehen, vom Fachausschuß beschließen zu lassen. Wir fordern auch die Kollegen aus den anderen Fraktionen auf, dem beizupflichten. Wir wären nicht damit einverstanden, wenn uns nur einmal im Jahr eine Projektliste vorgelegt würde, die darüber Aufschluß gibt, wie Sie das Geld ausgegeben haben und die wir lediglich zur Kenntnis nehmen können. Vielmehr wollen wir über diese Kriterienliste mitentscheiden.

(D)

Das Zweite ist: Die Haushaltsberatungen im Verkehrsausschuß haben ergeben, daß das Land bisher keine Komplementärmittel für die GVFG-Mittel eingepplant hat. Mir scheint es so zu sein, als gingen Sie davon aus, daß diese höheren Zuschüsse, die Sie von Bonn bekommen, ohne zusätzliche Komplementärmittel des Landes ausgegeben werden können. Dies würde nichts anderes bedeuten, als daß sich das Land auf Kosten des Bundes saniert bzw. daß der Bund Geld für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung stellt, daß das Land aber keineswegs mehr Maßnahmen damit finanziert oder fördert, sondern die Anzahl der Maßnahmen gleichbleibt und nur der Anteil des Landes sinkt. Auch damit wären wir nicht einverstanden.

Nächster Punkt: Kapitel Straßenbau! Der Landesstraßenbedarfsplan gilt überall im Lande schon als beschlossen und verkündet, obwohl ihn hier im Landtag

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

noch keiner gesehen hat. Ich weiß nicht, Herr Minister, ob Sie ihn schon kennen;

(Minister Kniola: Doch, doch!)

ich kenne ihn jedenfalls noch nicht; wahrscheinlich kennen Sie ihn auch noch nicht, genausowenig wie das Luftverkehrskonzept, das zur Zeit in der Presse veröffentlicht wird.

(Zurufe - Heiterkeit)

Nun will ich einmal auf diese "Lachnummer" UA III-Mittel kommen. Liebe Kollegen von der SPD, hier haben Sie sich nun wirklich blamiert! Erst legen Sie dem Verkehrsausschuß einen Antrag vor, dann stellen Sie ihn nicht - und was passiert? Zu Lasten der Landschaftsverbände wird hier Politik gemacht! Die Landschaftsverbände haben kein Geld, ihre notwendigen Aufgaben zu erfüllen, und Sie haben nicht den Mut und wohl auch nicht die Möglichkeit, sich in Ihrer Fraktion durchzusetzen - im Gegenteil: Der Finanzminister drückt Ihnen ein neues Gutachten aufs Auge, was unter Umständen natürlich die Zuschüsse, die die Landschaftsverbände benötigen, verringert.

(B)

Es gäbe noch viel zu sagen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Transrapid soll nach dem Willen des Landes, wie ich mit Erstaunen gelesen habe - Herr Kniola, Sie haben ja etwas für Karten übrig -, durch den letzten weißen Fleck auf der Landkarte fahren. Sie wollen zwar keine A 4, Herr Minister, aber den Transrapid von Bonn über Siegen nach Gießen und Berlin fahren lassen.

(Minister Kniola: Wer hat denn das gesagt?)

- Das kommt jedenfalls aus Ihrem Ministerium!

(Minister Kniola: Nein, nein!)

- Doch, doch! Keine Sorge! Ein Mitarbeiter Ihres Ministeriums hat dies namens Ihres Hauses erklärt!

(Minister Kniola: Nein, das stimmt nicht! - Zuruf von der F.D.P.: Doch, Busch heißt er, Dr. Busch!)

(C)

- Ich will den Namen hier nicht nennen; jedenfalls ist er allenthalben bekannt. Er ist ja auch Experte in diesem Bereich. Sicherlich hat er sich das nicht selber ausgedacht, sondern das Thema ist gewiß in den zuständigen Gremien Ihres Hauses diskutiert worden, Herr Minister. Gucken Sie sich also einmal die Karte an!

Wenn Sie keine A 4 haben wollen, dann frage ich mich: Wollen Sie tatsächlich den Transrapid dort durch die Gegend legen? Halten Sie das denn wirklich für realistisch, oder ist das die Fortsetzung der Politik, wie sie in den letzten Jahren hier betrieben wurde? Da haben wir gedacht, mit Ihnen seien wir aus diesem Stadium heraus, aber offensichtlich geht es so weiter. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der F.D.P. - Zurufe des Ministers Kniola - Gegenrufe)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile der Frau Kollegin Nacken für die Fraktion DIE GRÜNEN das Wort.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Anders als meine Vordrönerin denke ich, daß vielen Menschen in unserem Lande bewußt ist, daß das Verkehrswachstum in eine Sackgasse führt.

(D)

(Zustimmung bei den GRÜNEN)

Ich frage mich nur, ob das auch die Landesregierung begriffen hat; denn die notwendigen Umorientierungen müßten sich doch deutlich in den neuen Schwerpunktsetzungen im Verkehrshaushalt niederschlagen.

Der Einzelplan des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und die geschlossene Ablehnung unserer Änderungsanträge in den Ausschußberatungen zeigen mir sehr deutlich, daß der Landesregierung genauso wie den Fraktionen der SPD, der CDU und der F.D.P. die ökologische Einsicht, der politische Wille oder zumindest der Mut zum Eingeständnis fehlt, daß es so nicht weitergehen kann.

(A) (Nacken [GRÜNE])

Meiner Ansicht nach befindet sich die Verkehrspolitik der Landesregierung nach wie vor in einer Sackgasse. Beim Ankündigen ganz groß, im Gestalten ganz klein - das ist die Devise!

(Beifall bei den GRÜNEN - Widerspruch bei der SPD)

Herr Minister Matthiesen weist wortgewaltig auf die Notwendigkeit hin, bei gesundheitsschädlichen Schadstoffkonzentrationen der Luft die Innenstädte für den Autoverkehr zu sperren, und bedauert, daß die Verordnung von Herrn Töpfer noch fehle.

Bei Herrn Minister Kniola findet sich der Widerspruch zwischen theoretischer Einsicht und praktischem Handeln gleich in mehreren Varianten, zum Beispiel im Straßenbau: Da wird der Dauerstau auf Autobahnen und in den Städten beklagt. Jede Initiative jedoch für eine aktive Bahnpolitik, die hier Abhilfe schaffen könnte, wird unter Hinweis auf grundgesetzliche Zuständigkeiten im Keime erstickt. Eine Güterverkehrspolitik findet überhaupt nicht statt, obwohl der Güterverkehr anerkanntermaßen einen maßgeblich Anteil an den Aufwendungen für den wachsenden Autoverkehr und an seinen Schäden hat.

(B) Zum Beispiel Stadtbahntunnel! Die Verschleuderung von jährlich 500 Millionen DM für das "Milliarden-grab Stadtbahn" wird auch im Haushalt 1992 lustig fortgesetzt. Die tatsächlich bedenkenswerten Worte von Herrn Minister Kniola zu Beginn seiner Amtszeit: "Schluß mit der Tunnelbauerei zwischen Rhein und Ruhr!" sind ohne erkennbare Wirkung verhallt. In über 20 Jahren Stadtbahnbau mit einem Mittlereinsatz von mehr als 10 Milliarden DM ist das innerstädtische Schienenverkehrsnetz nicht ausgebaut worden, sondern geschrumpft. Das, was unterirdisch entstanden ist, ist oberirdisch um ein Mehrfaches abgebaut worden. Der ÖPNV-Ausbauplan und die entsprechenden Haushaltstitel beinhalten keine deutliche Reduzierung der Mittelansätze für den Tunnelbau, wie das eigentlich notwendig gewesen wäre.

Nächstes Beispiel ist der Flugverkehr. Beim Thema Luftverkehr werden Sie noch viel Sturm ernten, Herr Minister!

(Beifall bei den GRÜNEN)

(C)

Hier lassen Sie es ja an Deutlichkeit selten fehlen; denn Fliegen ist bekanntlich Chefsache.

(Heiterkeit - Zurufe)

Aber meinen Sie wirklich, daß die Menschen in den sowieso belasteten Ballungsräumen sich weitere Einschränkungen ihrer Lebensqualität ohne Widerspruch werden gefallen lassen? Wir können Ihnen versprechen, daß die GRÜNEN die Bürgerproteste gegen den geplanten Ausbau der Flughäfen in diesem Lande nach Kräften unterstützen werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wer beim Flugverkehr einen knallharten Wachstumskurs fährt und so tut, als ob es Diskussionen um das Klima oder um die Lärmbelästigung der Anwohner und Anwohnerinnen überhaupt nicht gegeben habe, und wer gleichzeitig die Bürger und Bürgerinnen so vor den Kopf stößt, wie Sie es bei der Durchsetzung Ihres Konzeptes "Luftfahrt 2000" tun, der darf sich nachher nicht beklagen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Herr Kniola, am 30. Oktober schickten Sie einen Vertreter nach Ratingen in eine Bürgerveranstaltung gegen den Ausbau des Flughafens Düsseldorf. Aber Ihr Gruppenleiter konnte den rund 700 Teilnehmerinnen und Teilnehmern keine Auskunft geben. Dazu war er nicht berechtigt. Er sollte die Diskussion nur beobachten. Diese Art von Bürgerdialog ist wirklich ein abenteuerlicher Politikstil und gleichzeitig eine Provokation für die Betroffenen.

(D)

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Verkehrspolitik in diesem Lande ist zunehmend die Politik für eine kleine, aber einflußreiche Minderheit. Die Mehrheit ist nämlich nicht mit dem Auto unterwegs, sondern geht zu Fuß, fährt Rad, Bahn oder Bus.

(Zuruf des Abgeordneten Wickel [F.D.P.] - Weitere Zurufe)

(A) (Nacken [GRÜNE])

- Ja, so ist das. Und immer mehr kommen hinzu, die ein Unbehagen dabei empfinden, die Autolawine immer mehr anschwellen zu lassen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sie sollten auch endlich zur Kenntnis nehmen, daß all diese Beton- und Asphaltträume Gott sei Dank nicht finanzierbar sind.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das Verkehrswachstum rennt dem finanziell möglichen Zubau von Infrastruktur immer weiter davon, und die private Finanzierung des Straßenbaus ist kein Ausweg. Nachweisbar sind die Kosten unter dem Strich höher, und das Schlagwort, hiermit würde Zeit gekauft, ist mehr als fragwürdig. Besser sollte man davon sprechen, daß hier die Schulden von morgen gemacht werden.

Notwendige Uorientierungen in diesem Verkehrshaushalt werden erneut versäumt, obwohl dringender Handlungsbedarf gegeben ist, so z. B. bei der Umschichtung von Straßenbau in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, und zwar, bitte schön, nicht in unrentable Stadtbahntunnel in den Ballungsräumen.

(B)

Seit Jahren wissen wir, daß erhebliche Investitionen auf das Land zukommen, um die Verkehrsverhältnisse in den Städten und in den ländlichen Bereichen rundum zu erneuern. Seit Jahren pilgern Kommunalpolitiker und -politikerinnen nach Karlsruhe, Freiburg und Zürich, um sich anzusehen, wie man intelligenter mit Geld umgeht, als es in NRW seit 25 Jahren geschieht.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Mitglieder des Verkehrsausschusses des Landtags haben es ihnen kürzlich nachgemacht. Abgesehen davon, daß diese Reise 10 bis 15 Jahre zu spät kam, vermisste ich die Konsequenzen, die die Landesregierung aus den Modellen in anderen Ländern zieht: Ausbau der innerstädtischen und regionalen Schienenstrecken, Weiterentwicklung der Verkehrsverbände, Einführung eines landeseinheitlichen Tarifsystems sind Themen, bei denen andere Länder der Bundesrepublik und des europäischen Auslands uns weit

(C)

voraus sind. Ein "Ticket 2000" macht noch keinen Sommer.

Die Felder, auf denen sich die Verkehrspolitik der 90er Jahre entscheiden wird, sind im Einzelplan des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr völlig unterentwickelt. Gesetzliche und finanzpolitische Weichenstellungen werden in den Bereichen Güterverkehr, Eisenbahnverkehr, Lenkung des Verkehrs in den Städten nicht vorgenommen. Die Landesregierung und auch der Verkehrsminister haben ihre Hausaufgaben noch nicht gemacht. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile jetzt Herrn Minister Kniola das Wort.

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich will einige Bemerkungen aus der Debatte aufgreifen.

Zunächst einmal zu der Veranstaltung in Ratingen, Frau Kollegin Nacken: Es ist ein normaler Zustand, daß man, wenn man einen Minister haben möchte, mit ihm einen Termin abstimmt und nicht einen Termin vorgibt und sagt: Dahin muß er kommen oder hat er zu erscheinen; friß oder stirb!

(D)

(Zustimmung bei der SPD)

Das geht nicht bei den festen Termindispositionen, die ein Minister hat. Deswegen: Ich komme gerne nach Ratingen, aber dann bitte ein abgestimmter Termin! Das ist Grundvoraussetzung.

(Zurufe des Abgeordneten Dr. Vesper [GRÜNE] und des Abgeordneten Hardt [CDU])

Der zweite Punkt betrifft die drei Appelle, die Herr Dreyer losgelassen hat. Ich begrüße erstens sehr, was Sie hier noch einmal zum ICE und zur Anbindung des Flughafens Köln/Bonn gesagt haben. Das ist die Haltung der Landesregierung.

Zweitens: Das Luftverkehrskonzept - das ist Ihnen sicherlich inzwischen auch bekannt - wird am Montag

(A) (Minister Kniola)

öffentlich und selbstverständlich auch gegenüber dem Landtag verkündet.

Drittens: Was den Bundesverkehrswegeplan angeht, habe ich die Haltung der Landesregierung zur A 4 gestern noch einmal unmißverständlich im Fernsehen ausgeführt. Ich glaube, daran gibt es nun nichts mehr zu deuteln. Die Haltung der Landesregierung steht seit langem fest.

Der nächste Punkt betrifft das, was Frau Kollegin Thomann-Stahl angesprochen hat: die Verteilung der GVFG-Mittel. Was den Teil ÖPNV angeht, haben wir ja den ÖPNV-Bedarfs- und -Ausbauplan. Insofern ist dieser Teil mit dem Ausschuß einvernehmlich beendet.

Was die Straßenmittel des GVFG angeht, sind wir natürlich gerne bereit, Kriterien mit dem Ausschuß zu debattieren und uns auf Kriterien zu verständigen. Nur, die Einzelmaßnahmen hängen ja ganz wesentlich von kommunalen Entscheidungen ab. Diese werden Sie sicherlich nicht im Ausschuß jeweils einzeln beraten können. Ich denke, da werden wir noch einen vernünftigen Weg der Zusammenarbeit finden.

(B)

Nur, was die Mittel angeht, muß ich ganz deutlich darauf hinweisen, daß von den hiesigen Oppositionspolitikern - es sieht ja hier anders aus als in Bonn - immer wieder verschwiegen wird, daß das Ergebnis, das wir haben, nämlich die Erhöhung der Mittel im GVFG, Bestandteil eines umfassenden Paketes war, in dem der Bund sich im Bereich des § 45 a entscheidend entlastet hat. Wir müssen doch wohl als Land erwarten, daß dieser Teil der Bundesentlastung und Länderbelastung nun auch durch die Erhöhung des GVFG ausgeglichen wird. Das dürfte doch wohl nicht im finanzpolitischen Streit sein.

Nächster Punkt: Transrapid von Bonn nach Berlin. Ich kann eindeutig sagen: Was Herr Busch gesagt hat, war in allen Punkten nicht die Meinung des Ministers oder des Ministeriums, sondern seine private Meinung. Ich sage das hier in aller Form, damit das auch für alle übrigen Teile seiner Äußerungen klar ist: keine Ministeriumsmeinung! Wir haben nicht die wahnwitzige Absicht, einen Transrapid Bonn - Berlin durch das Rothaargebirge zu forcieren.

(C)

Wir halten - Herr Hardt, insofern darf ich vielleicht Ihrer Mündlichen Anfrage vorgreifen - einen Transrapid von Bonn nach Berlin, der 22 Milliarden DM kosten soll, weder planrechtlich noch finanziell für realistisch, um das ganz klar und deutlich auszusprechen.

Nächster Punkt: Herr Kollege Dreyer, Sie haben hier einige Zahlen genannt: die Prognosen. Sie haben nur eines dabei vergessen, nämlich zu sagen, daß der erfreulich hohe Schienenanteil in diesen Prognosen von der Voraussetzung her enthalten ist, daß die Relation der Preise sich um 30 % zugunsten der Schiene entwickelt. Das heißt, daß die Mineralölsteuer um diesen Faktor erhöht wird.

Nur, wer Prognosen auf dieser Basis macht, muß auch den Mut haben, ordnungspolitisch entsprechend konsequent vorzugehen.

(Zustimmung des Abgeordneten Schultz [SPD])

Sonst sind die Prognosen absolut wertlos. Das muß ich hier klar und deutlich sagen.

(D)

Ich habe zu einem frühen Zeitpunkt - das haben Sie völlig zu Recht gesagt - die Kürzung der Mittel des Bundes bei den alten Bundesländern gerügt. Ich habe erfreulicherweise zusammen mit Baden-Württemberg, das an der Spitze stand, und einigen anderen Ländern erreicht, daß hier eine Korrektur vorgenommen wurde.

Ich habe aber auch an keiner Stelle verschwiegen, daß die Korrektur erfreulicherweise vorgenommen worden ist und uns in die Lage versetzt, erneut - diesmal zum dritten Mal hintereinander - Umschichtungen zugunsten des Landes Nordrhein-Westfalen und zu Lasten anderer Länder zu erreichen, das heißt, wir sind in der Lage, hier Gelder zu verbauen, wozu andere Länder wie Bayern oder Baden-Württemberg offensichtlich nicht in der Lage sind.

Deshalb trifft uns Ihr Vorwurf auch überhaupt nicht, Frau Kollegin Thomann-Stahl. Sie haben den Verkehrsfunk völlig korrekt zitiert: Er fängt immer bei A 1 an und geht dann bis zur A 430 oder A 595. Alle beginnen mit "A" und sind Bundeszuständigkeiten.

(A) (Minister Kniola)

Sie wissen also ganz genau, wer mehr Gelder für einen Ausbau zur Verfügung stellen sollte, wenn das wirklich zu korrigieren wäre.

(Beifall bei der SPD)

Dann hatte Herr Kollege Dreyer hier gesagt, daß wir im Bereich der Ausgaben für die Landesstraßen deutliche Kürzungen vorgenommen haben. Dazu bekenne ich mich ausdrücklich. Dafür haben wir den Anteil des ÖPNV deutlich erhöht, inzwischen auf 1,2 Milliarden DM.

(Beifall bei der SPD)

Da Sie ja die dynamische Verkehrspolitik eingefordert haben, kann ich nur sagen, daß da die Antwort,

(Zuruf des Abgeordneten Dreyer [CDU] - Weitere Zurufe von der CDU - Glocke des Präsidenten)

die wir gegeben haben, richtig ist. Wer dynamische Verkehrspolitik einfordert, muß auch dynamische Verkehrspolitik haben und kann nicht auf die Probleme von morgen mit den Konzepten von gestern antworten.

(B)

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Meine Damen und Herren, wir sind am Ende der Beratung, weil keine weiteren Wortmeldungen vorliegen. Ich schließe die **Beratung**.

Wir kommen zur **Abstimmung**. Es liegen **Änderungsanträge der Fraktion DIE GRÜNEN - Drucksache 11/2905** - vor.

Ich komme zunächst zur Abstimmung über **Anlage 1** - Kapitel 15 470, neuer Titel "Förderung des Schienenverkehrs außerhalb von Ballungsräumen". Wer für diesen Antrag ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Der Antrag ist **abgelehnt**.

Anlage 2 - Kapitel 15 470, neuer Titel "Oberirdischer Ausbau von Stadtbahnen und Straßenbahnen". Sie

(C)

haben schon den Arm gehoben; mehr Ja-Stimmen werden es nicht. Wer ist gegen diesen Antrag? - Stimmenthaltungen? - Der Antrag ist **abgelehnt**.

Anlage 3 - Kapitel 15 470, neuer Titel "Kommunale ÖPNV-Grundförderung". Wer diesen Antrag unterstützen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Es ist so **beschlossen**.

Anlage 4 - Kapitel 15 470, neuer Titel "Förderung der Einrichtung von Semester-Tickets an landeseigenen Hochschulen". Wer für diesen Antrag ist, den bitte ich um das Handzeichen. Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? -

(Abgeordneter Hardt [CDU]: Es hat keiner zugestimmt!)

- Herr Kollege Dr. Vesper, man darf sich nicht zu früh verausgaben. Der Antrag ist **abgelehnt**.

Meine Damen und Herren, wir kommen damit zur **Abstimmung** über die **Beschlußempfehlung Drucksache 11/2815**. Wer der Beschlußempfehlung seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. -

(D)

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Immer dieselben!)

Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Der Beschlußempfehlung ist entsprochen worden. Der **Einzelplan 15** ist in zweiter Lesung **angenommen**.

Ich rufe die **Nummer 6** auf.

Einzelplan 01: Landtag

Sie haben auch hierzu eine Beschlußempfehlung - Drucksache 11/2801 - vorliegen. Wünscht jemand das Wort zur Beratung? - Das ist nicht der Fall. Ich lasse **abstimmen**. Wer der **Beschlußempfehlung Drucksache 11/2801** seine Stimme geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist der **Einzelplan 01** in zweiter Lesung **angenommen** worden.