

(A) (Vizepräsident Schmidt)

auch an den Ausschuß für Kinder, Jugend und Familie.

Wenn Sie dieser Überweisung zustimmen möchten, dann bitte ich Sie ums Handzeichen. - Danke sehr. Gibt es Gegenstimmen? - Stimmenthaltungen? - Das ist nicht der Fall. Vielen Dank. So beschlossen!

Ich rufe Punkt 9 der Tagesordnung auf:

**Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 11/4133  
und Vorlage 11/1471

erste Lesung

Ich eröffne die Beratung und erteile zur Einbringung dem Herrn Minister Kniola das Wort.

(B)

**Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola:** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Mit dem am 29.07.1992 von der Landesregierung eingebrachten Gesetzentwurf zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes soll der erstmals 1982 aufgestellte Landesstraßenbedarfsplan zum zweiten Male fortgeschrieben werden. Der neue Bedarfsplan ist als ein langfristiger Handlungsrahmen zweifellos das zentrale Thema dieser Gesetzesnovellierung und der anstehenden parlamentarischen Beratung.

Lassen Sie mich aber zunächst, bevor ich auf den Bedarfsplan eingehe, einige Anmerkungen zu den Änderungen des Gesetzestextes selbst machen. Durch die Ergänzung des § 1 wird in Anlehnung an die zwischenzeitlich erfolgte Novellierung des Fernstraßenausbaugesetzes des Bundes der Bedarf der im Landesstraßenbedarfsplan ausgewiesenen Vorhaben für die straßenrechtlichen Verfahren der Linienbestimmung und der Planfeststellung verbindlich festgelegt. Die Erforderlichkeit der geplanten Vorhaben kann daher in den genannten Verfahren von den Beteiligten nicht mehr zur Diskussion gestellt werden. Auch die

(C)

Gerichte sind, soweit es den Bedarf anbelangt, an diese gesetzliche Festlegung gebunden.

Gleichwohl ist - und das möchte ich hier besonders betonen - bei der Entscheidung über die Verwirklichung der Bauvorhaben zwischen diesem Bedarf und den gegebenenfalls widerstreitenden Belangen abzuwägen. Es ist also durchaus möglich, daß bei dieser Abwägung der Bedarf wegen des größeren Gewichts der entgegenstehenden Belange unterliegt und das Bauvorhaben dann eben nicht realisiert werden kann.

Mit der Ergänzung des § 5 wird die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen, daß im Einzelfall auch Vorhaben verwirklicht werden können, die nicht im Landesstraßenbedarfsplan enthalten sind. Entsprechend der Zuständigkeitsregelung für die Aufstellung des Landesstraßenausbauplanes soll künftig das für das Straßenwesen zuständige Ministerium über Ausnahmen vom Landesstraßenbedarfsplan im Benehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtages entscheiden. Meine Damen und Herren, das ist eine Möglichkeit im Einzelfall; aber ich betone: Das ist wirklich nur für eine Ausnahmesituation geschaffen und öffnet keine Erwartungstüren.

Doch nun zum eigentlichen Bedarfsplan: Nordrhein-Westfalen verfügt - und das ist unbestritten - im Verhältnis zu anderen Bundesländern über ein gut ausgebautes Landesstraßennetz. In den letzten zehn Jahren sind allein für Bedarfsplanvorhaben rund 1,7 Milliarden DM zur Verbesserung dieses Netzes investiert worden. Gleichwohl - und auch das dürfte unbestritten sein - gibt es im Landesstraßennetz noch Handlungsbedarf. Dies betrifft insbesondere den Bau von Ortsumgehungen zur Entlastung von Siedlungsbereichen, den Ausbau vorhandener Straßen zur Hebung der Verkehrssicherheit sowie die Beseitigung von Bahnübergängen, insbesondere im Zusammenhang von Bahnausbaustrecken und S-Bahn-Vorhaben.

(D)

Die Landschaftsverbände haben wir eingeschaltet. Sie sind eingeschaltet worden, so wie das Gesetz es vorschreibt. Sie haben zur Vorbereitung der Fortschreibung das Ministerium über ihre Planungsvorhaben unterrichtet und ihre Vorschläge für den neuen Bedarfsplan vorgelegt. Von Bedeutung war dabei die Vorgabe meines Hauses, den neuen Bedarfsplan auf einen überschaubaren Zeitraum von zwei Jahrzehnten

(A) (Minister Kniola)

auszurichten.

Wir sind damals, als wir die Landschaftsverbände gebeten haben, diese Vorplanung vorzunehmen, davon ausgegangen, daß künftig für die Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplanes jährlich rund 150 Millionen DM bereitgestellt werden könnten, so daß sich hieraus für den Bedarfsplan ein Gesamtrahmen von rund drei Milliarden DM ergab. Die Landschaftsverbände haben bei ihren Vorschlägen den vorgegebenen Rahmen zwar eingehalten, aber gleichzeitig deutlich gemacht, daß darüber hinaus für eine Vielzahl von Vorhaben ebenfalls Bedarf besteht. Dies wird im Grundsatz auch von den Regierungspräsidenten, Kreisen, Gemeinden sowie einem Teil der eingeschalteten Verbände, die ebenfalls ihre Vorstellungen in die einschlägigen Fortschreibungen eingebracht haben, so gesehen. Deutlich muß ich daher an dieser Stelle sagen: Wir haben bei der Erstellung des Entwurfs bei weitem nicht alle Wünsche berücksichtigen können.

(B)

Zur Vorbereitung der Fortschreibung wurden alle neuen Planungsvorhaben einer Prüfung unterzogen. Hierzu sind insbesondere ökologische, verkehrliche und städtebauliche Untersuchungen durchgeführt worden. Ebenfalls in die Überprüfung einbezogen wurden die Vorhaben des zur Zeit gültigen Bedarfsplanes, für die das Planfeststellungsverfahren noch nicht eingeleitet war, um für die Abwägung über den gegebenenfalls konkurrierenden Bedarf der einzelnen Vorhaben eine einheitliche Entscheidungsgrundlage zu haben. Erstmals wurde als Beitrag zur Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung eine systematische ökologische Risikoeinschätzung für Neubaumaßnahmen und Ortsumgehungen durch Gutachter vorgenommen.

(Beifall des Ministers Matthiesen)

- Herr Kollege, es war im wesentlichen Ihre Anregung; Sie beklatschen sich also selbst.

(Heiterkeit)

Damit konnten die Umweltauswirkungen der Straßenausbauvorhaben schon bei der Entscheidung über die Aufnahme in den Bedarfsplan mit verkehrlichen und städtebaulichen Belangen abgewogen und damit die Legitimation für die gesetzliche Bedarfsfeststellung

(C)

verbessert werden.

Die verkehrliche Beurteilung der Maßnahmen erfolgte u.a. anhand von - und das ist mir sehr wichtig - verkehrszweigübergreifenden Netzuntersuchungen im Straßen- und Schienennetz. Örtliche Details und Besonderheiten im Umfeld der Maßnahmen wurden durch sogenannte Fensteruntersuchungen berücksichtigt. Damit wurden die heutigen und künftigen Verkehrsbelastungen auf den jeweiligen Maßnahmenabschnitten, die Entlastungseffekte von Ortsumgehungen sowie mögliche Konkurrenzierungen zu bestehenden oder geplanten Schienenwegen in die Beurteilung einbezogen. Für die geplanten Ortsumgehungen wurde darüber hinaus von den Landschaftsverbänden die städtebauliche Situation der zu entlastenden Ortsdurchfahrten erfaßt und beurteilt.

Das Finanzvolumen des Ihnen vorliegenden Bedarfsplanentwurfes umfaßt 2,9 Milliarden DM, also rund 100 Millionen DM weniger, als zunächst vorgesehen. Das Gesamtvolumen mußte um diesen Betrag reduziert werden, da Strukturhilfemittel des Bundes nicht, wie ursprünglich noch vorgesehen, in Ansatz gebracht werden konnten.

Der Bedarfsplan ist in zwei Stufen unterteilt. Die Stufe 1 beinhaltet Vorhaben mit einem Kostenumfang von rund 2 Milliarden DM, also zwei Drittel des Volumens. Diese in der Stufe 1 ausgewiesenen Vorhaben können bis zur Baureife planerisch vorangetrieben und, soweit sie in den Landesstraßenausbauplan aufgenommen werden, auch realisiert werden. Vorhaben der Stufe 2 dürfen grundsätzlich lediglich bis zur Linienbestimmung vorbereitet werden.

(D)

Etwa die Hälfte der in Stufe 1 ausgewiesenen Maßnahmen kann in das mittelfristige Programm, den Landesstraßenausbauplan, aufgenommen werden. Der Ausbauplan ist von meinem Ministerium im Benehmen mit dem Verkehrsausschuß des Landtags auf der Grundlage des neuen Bedarfsplans aufzustellen. Um aber den Verkehrsausschuß schon frühzeitig über meine ersten Überlegungen zu informieren und offenzulegen, was unter den gegebenen finanziellen Möglichkeiten im Programmzeitraum 1993 bis 1997 machbar ist, habe ich dem Verkehrsausschuß bereits ein erstes, auf der Grundlage des Bedarfsplanentwurfes - und das Wort "Entwurf" unterstreiche ich an dieser

(A) (Minister Kniola)

Stelle - entwickeltes Konzept für den Ausbauplan übersandt, so daß zusammen mit dem Jahresausbauprogramm 1993 eine umfassende Beratung der kurz-, mittel- und langfristigen Dispositionen im Landesstraßenbau möglich ist.

Nach dem Bedarfsplanentwurf der Landesregierung soll das Netz der Landesstraßen auf einer Strecke von 766 km Länge verbessert werden. Etwa die Hälfte der insgesamt 351 vorgesehenen Maßnahmen entfällt auf den Bau von Ortsumgehungen zur Entlastung der Siedlungsgebiete - das sind 385 km mit 156 Projekten -, ein gutes Drittel auf die Verbesserung durch geringe Ausbauten von Straßen und, was uns wichtig ist, den Anbau von Radwegen sowie - und das ist der Rest - auf die Beseitigung von Bahnübergängen, das sind 57 km mit 51 Projekten. Der eigentliche Neubau bleibt auf 99 km und damit auf weniger als 1 % der Netzlänge von rd. 12 000 km Landesstraße beschränkt.

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan ist der Bedarf für das jeweilige Vorhaben durch den Landtag zwar, wie dargelegt, grundsätzlich anerkannt und für die Verfahren verbindlich; die schematisierte Form der Darstellung in der Karte - das will ich hier ausdrücklich betonen - bedeutet jedoch keine Vorentscheidung zum Beispiel über den Trassenverlauf. Erst in den nachfolgenden Planungsstufen der Linienbestimmung und der Planfeststellung werden aufgrund von vertiefenden Untersuchungen zu Einzelfragen und in Abwägung der verschiedenen Belange die endgültigen Festlegungen getroffen.

Meine Damen und Herren! Nachdem die Landesregierung diesen Landesstraßenbedarfsplan vorgelegt hat, habe ich eine Reihe schwieriger Gespräche geführt. Ich weiß, daß auch noch weitere schwierige Gespräche auf mich zukommen. Ich werde in diesen Gesprächen immer wieder - ich sage das auch ganz klar und deutlich als jemand, der da Verantwortung hat - mit dem von mir nur zu gut verstandenen Wunsch der Bürger konfrontiert, daß sie für ihren Ort aus guten Gründen eine Ortsumgehung wünschen. Ich könnte eine Fülle von Beispielen quer durch das ganze Land nennen: Großenmarpe, Neuss, Freudenberg, Wuppertal, Gevelsberg, Holzwickede. Das sind wirklich beliebig herausgegriffene Beispiele.

(C)

Ich sage das nicht als ein Ausweichen - ich stelle mich diesen Diskussionen -, sondern ich sage klar und deutlich: Jetzt ist das Parlament am Zuge. Sie müssen entscheiden. Auch Sie haben schwierige Abwägungen zu treffen, Einzelfälle zu entscheiden. Meine Mitarbeiter und ich werden Ihnen gern bei diesen Beratungen helfen, unseren Sachverstand zur Verfügung stellen. Wir werden dabei nicht stur auf unserem Vorschlag bestehen, sondern wir sind selbstverständlich für Argumente offen, aber wir werden auch unsere Argumente und unsere gut gefundenen Begründungen in Ihre Beratungen einbringen.

Ich hoffe, daß wir am Ende gemeinsam zu einem guten Ergebnis kommen. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich danke Ihnen, Herr Minister. - Ich erteile Herrn Kollegen Böse für die Fraktion der SPD das Wort.

Abgeordneter Böse (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir begrüßen den Ausbauplan, den der Herr Verkehrsminister vorgelegt hat - den Bedarfsplan und den Ausbauplan, den er uns heute in die Fächer gelegt hat. Ich glaube - und das sage ich noch einmal ganz deutlich -, jedem in diesem Parlament wird damit klar, was in den nächsten Jahren, wenn das alles so, wie vorgelegt, verabschiedet wird, in bezug auf den Landesstraßenbau in diesem Lande machbar ist und was nicht machbar ist.

(Abgeordneter Diegel [CDU]: Das ganz besonders!)

Wir sind dankbar, daß der Landesverkehrsminister dieses auch in diesen beiden Vorlagen so deutlich gemacht hat. Ich kann nur unterstreichen, was er gesagt hat: Das Parlament entscheidet, ob es bei 145 Millionen DM pro Jahr bleibt oder nicht. Ich jedenfalls stelle diese Frage in meiner Fraktion. Ich sage das hier auch ganz deutlich. Wenn dieses nicht entschieden wird, brauchen wir uns über Austausch, über zusätzliche Maßnahmen überhaupt nicht zu unterhalten; denn hier geht es um zwanzig Jahre -

(B)

(D)

(A) (Böse [SPD])

zwanzig Jahre Landesstraßenbedarfsplan, wenn die Maßnahmen der ersten und zweiten Stufe bei einem Finanzrahmen von 145 Millionen DM pro Jahr realisiert werden sollen.

In der Stufe 1 sind 276 Maßnahmen mit insgesamt 2 Milliarden DM, in der Stufe 2 insgesamt 75 Maßnahmen mit 920 Millionen DM. Von den Landschaftsverbänden sind insgesamt rd. 2 Milliarden DM mehr gefordert worden für Maßnahmen, die nicht von irgendwem gewünscht, gefordert werden, sondern von Parlamentariern aus den Kommunen.

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Böse, darf ich Sie einmal unterbrechen? Herr Kollege Dreyer möchte eine Zwischenfrage stellen. Wollen Sie die zulassen?

(Zustimmung des Abgeordneten Böse [SPD])

- Herr Kollege Dreyer!

Abgeordneter Dreyer (CDU): Herr Kollege Böse, darf ich aus dem, was Sie jetzt gesagt haben, die Hoffnung schöpfen, daß Sie wie beim letzten Mal den Landesstraßenbedarfsplan gemeinsam mit uns verändern werden, und zwar in dem Sinne, daß weitere Maßnahmen hineinkommen?

(B)

Abgeordneter Böse (SPD): Herr Kollege Dreyer, natürlich! Aber auch Sie haben eine Verantwortung. Man kann nicht einfach fordern, fordern, fordern und animieren, weitere Maßnahmen zu fordern, sondern wir müssen alle gemeinsam versuchen, wie wir diese Wünsche auch in ein vertretbares finanzielles Engagement hineinbekommen. Das ist insgesamt unsere Aufgabe, nicht nur der Regierungspartei, sondern auch der anderen Fraktionen im Landtag.

Denn ich habe immer wieder, wenn ich an dieser Stelle gestanden habe, gesagt, daß verkehrliche Maßnahmen, ganz gleich, in welchem Bereich wir sie durchführen, eine große Akzeptanz vor Ort erfordern. Dabei spielt es überhaupt keine Rolle, wer dort die Verantwortung hat. Man muß einen großen Konsens gerade in der Verkehrspolitik erzielen, um Maßnahmen, die dringend notwendig sind, auch durchzuführen.

(C)

(Minister Matthiesen: Das gilt auch für Müllanlagen!)

- Das gilt auch für Müllanlagen, natürlich!

(Minister Matthiesen: Wo bleibt der Beifall?)

- Ich will in diesem Fall, Herr Kollege Matthiesen, nur eines sagen! Immer wieder gibt es Leute, die sagen: Ihr gebt Geld für Straßenbau aus; dieses Geld könnt ihr euch ja sparen, gebt das lieber für den ÖPNV aus! Dann erwidere ich: Gut, laßt uns endlich einmal damit Schluß machen; dann geben wir keine müde Mark mehr für den Straßenbau aus, sondern wir geben alles für den ÖPNV aus. - Nur, die Realität sieht doch anders aus!

(Abgeordnete Nacken [GRÜNE]: Wie denn?)

- Die Realität, liebe Kollegin Nacken, sieht so aus, daß sich die Jungen und Mädchen in diesem Lande Nordrhein-Westfalen in einem Alter von 18 bis 25 Jahren zu 94,8 Prozent ein Auto anschaffen; darunter sind auch jede Menge GRÜNE!

(Beifall bei der SPD)

Damit haben wir fertig zu werden, Frau Kollegin Nacken! Ich will nicht den Bürgerinnen und Bürgern das Auto nehmen, sondern ich will, daß sie auch Auto fahren können. Aber damit sie nicht alles mit dem Auto bewerkstelligen, dafür müssen wir vernünftige Angebote schaffen. Das ist das Ziel einer vernünftigen Politik, einer realistischen Politik: nicht das Auto verteufeln und abschaffen wollen, sondern laßt doch die Leute das tun, was sie wünschen; aber dann muß man auch versuchen, Angebote zu schaffen, damit sie das Auto zu Hause stehenlassen, wenn sie sich eine Kiste Bier holen oder wenn sie in die Stadt hineinfahren wollen oder was auch immer. Das muß doch unsere Politik sein, das ist doch Realität!

(D)

(Beifall bei SPD, CDU und F.D.P. - Zuruf des Abgeordneten Dr. Vesper [GRÜNE])

Meine sehr verehrten Damen und Herren, mir geht es hierbei um zwei entscheidende Punkte, und darüber bitte ich wirklich einmal ganz ernsthaft nachzudenken: Wir reden seit Jahren und intensiv seit Monaten über

(A) (Böse [SPD])

Verfahrensbeschleunigung für Maßnahmen auch im Verkehrssektor, die wir mehrheitlich wollen. Dazu kann ich Ihnen jetzt einige Beispiele im Landesstraßenbau nennen, bei denen wir nach vielen, vielen mühsamen Jahren, nach zum Teil 14, 15, 16 Jahren, Baurecht haben. Und jetzt auf einmal können wir sie nicht bauen, weil das Geld nicht zur Verfügung gestellt wird. Das ist die Tatsache! Ich kann Ihnen Oerlinghausen nennen, ich kann Ihnen Plettenberg, ich kann Ihnen Freudenberg nennen; ich kann Ihnen noch andere Maßnahmen nennen. Da sind wir so weit, daß wir in absehbarer Zeit wirklich etwas tun könnten, und zwar im positiven Sinne für die Bürgerinnen und Bürger, und da kommen wir vor eine Finanzierungsschwierigkeit ungeahnten Ausmaßes.

Jetzt sage ich Ihnen auch einmal, warum das so schlimm ist. Ich will Ihnen auch ins Stammbuch schreiben - hören Sie bitte gut zu, was ich Ihnen allen jetzt sage -: Dieser Landtag kann einen Landesstraßenbedarfsplan beschließen und einen Landesstraßenausbauplan im Verkehrsausschuß verabschieden. Er hat keine Chance, Prioritäten zu setzen, obwohl wir 145 Millionen DM für Maßnahmen über 5 Millionen DM zur Verfügung stellen. Ich erläutere es Ihnen an zwei Beispielen, und zwar an einem aus dem Rheinland.

(B)

(Abgeordneter Hardt [CDU]: Vor zehn Jahren hatten wir noch 240 Millionen!)

- Herr Kollege Hardt, das ist die berühmte L 418 - Wuppertal -; Kosten: 132 Millionen DM. Verkehrsbelastung an einem Tag, in 24 Stunden: über 50 000.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Vesper [GRÜNE])

Der Landschaftsverband Rheinland bekommt jedes Jahr 75 Millionen DM, sprich: in zwei Jahren 150 Millionen DM. Wenn man diese Straße anfängt, 1994, kostet sie 150 Millionen DM. Dann kriegt der Landschaftsverband Rheinland, wenn alles beim alten bleibt, zwei Jahre lang Geld nur für diese eine und für keine andere Straße!

Ich nenne Ihnen ein Beispiel aus Westfalen.

(C)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kollege, wollen Sie eine Zwischenfrage zulassen?

Abgeordneter Böse (SPD): Jetzt sage ich noch ein Beispiel aus Westfalen, und dann kann die Zwischenfrage gestellt werden.

Jetzt nenne ich also die Straße aus Westfalen: Das ist die Ortsumgehung Oerlinghausen. Darüber kann man ja streiten, Frau Thomann-Stahl, ob sie notwendig ist oder nicht notwendig ist. Nur, man hat sich politisch entschieden, sie soll gebaut werden, das Planfeststellungsverfahren ist gelaufen, und dort wird man Baurecht haben. Diese Straße kann man bald bauen, nur: mit einem Kostenvolumen von über 30 Millionen DM. Wenn wir das geben, ist fast eine Jahresrate für den Landschaftsverband Westfalen weg, und dann kann man in anderen Ämtern nichts mehr tun.

Deshalb habe ich die herzliche Bitte, einmal zu überlegen, ob wir nicht auch einmal über die politische Notwendigkeit der Landschaftsverbände nachdenken müssen. Wenn man sie weiter haben will, Herr Kollege, dann sollte man sagen: Wir geben denen das Geld; dann sollen sie in eigener Zuständigkeit mit ihren Kommunen, mit ihren Kreisen klarkommen. Aber dann können wir uns diese Diskussion hier sparen. Wir haben keine Chance!

(D)

Sehen Sie sich einmal - ich sage das jetzt ganz kritisch und weiß, daß ich darauf eine schlimme Reaktion von den Landschaftsverbänden bekomme - die Beurteilungen der Landschaftsverbände an, als sie vom Ministerium aufgefordert worden sind, ihre Meldungen zum Landesstraßenbedarfsplan abzugeben. Ich kann Ihnen sagen, wie die diese großen Maßnahmen eingestuft haben: alle unter "ferner liefen". Warum denn? Weil sie genau wissen: Wenn sie diese Maßnahme in Wuppertal oder in Oerlinghausen mit in die Priorität Nummer 1 - Ausbauplan - nehmen, dann können sie nirgendwo anders etwas tun, und das wollen sie nicht!

(Zuruf des Abgeordneten Dreyer [CDU])

(A) (Böse [SPD])

Deshalb wollen die viele, viele kleine Maßnahmen haben. Auch darüber müssen wir in diesem Verfahren dann wirklich einmal im Verkehrsausschuß reden, Herr Kollege Dreyer! Vielleicht teilen wir das Ganze, indem wir kleine Maßnahmen bis zu einem bestimmten Betrag nehmen, und dann darüber hinaus. Aber trotzdem - da gebe ich Ihnen recht - brauchen wir, wenn wir all diese berechtigten Wünsche erfüllen wollen, mehr Geld. Das müssen wir in diesem Jahr - ich sage das ganz offen - in allen Fraktionen auch einmal politisch entscheiden.

Vizepräsident Dr. Klose: Wollen Sie jetzt die Zwischenfrage noch beantworten?

Abgeordneter Böse (SPD): Nein. - Lassen Sie mich abschließend noch eine Zahl nennen, die vielleicht interessant ist, und sie ist auch öffentlich. Das sind die Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer. Einnahme 1980: rund 1,8 Milliarden DM. Das ist ja eine Landessteuer, die voll dem Land zur Verfügung steht. Ausgegeben wurden rund 1,7 Milliarden DM für Verkehr aller Art: Radwege, den ÖPNV, Straßenbau, Landesstraßenbau und kommunalen Straßenbau.

(B) 1985 betragen die Einnahmen rund 2 Milliarden DM. Die Ausgaben für den Verkehrssektor lagen bei 1,5 Milliarden DM.

Im Entwurf des Haushaltsplanes sind 2,8 Milliarden DM an Einnahmen ausgewiesen, 1,6 Milliarden DM an Ausgaben. Das entspricht einer Schere von 1,2 Milliarden DM. Ich habe die herzliche Bitte, daß wir darüber hier in diesem Landtag auch einmal intensiv diskutieren. - Herzlichen Dank!

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich darf jetzt der Frau Kollegin Brüning für die Fraktion der CDU das Wort erteilen!

Abgeordnete Brüning (CDU): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Gestern, Herr Minister Kniola, bekamen wir von Ihnen eine Progno-

(C)

se der Verkehrsentwicklung in Nordrhein-Westfalen zugeleitet, die uns allen ganz drastisch klarmachte, mit welchen Entwicklungen der Verkehrsleistung im motorisierten Verkehr wir in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahre 2010 rechnen müssen. Dabei wird bei einem Bevölkerungsrückgang von 6,7 % mit einer Gesamtverkehrsentwicklung im Binnenverkehr gerechnet, die um 7 % zunimmt. Bei einer im Jahr 2010 gegenüber heute unveränderten Bevölkerungszahl - damit wird auch in jüngsten, noch nicht veröffentlichten Prognosen gerechnet - würde der gesamte Verkehrszuwachs bei ca. 15 % liegen.

Wir bezweifeln diese Prognose der Verkehrsleistung. Das aus gutem Grund: Zum einen meinen wir, Herr Minister, daß wir in Nordrhein-Westfalen mit mehr Einwohnern rechnen müssen, als dies in der vorliegenden Prognose zugrunde gelegt wird. Zum anderen ist es erwiesen, daß alle Verkehrsprognosen in den letzten Jahren zu niedrig geübert worden sind.

Voraussetzung für die Verkehrsprognose zum Bundesverkehrswegeplan war eine deutliche Verteuerung des Individualverkehrs und eine ebenso deutliche und bessere Ausstattung des Bahnverkehrs, des Binnenschiffverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans wird somit für Nordrhein-Westfalen zur Erstellung von Bundesfernstraßen bis zum Jahre 2010 ein Finanzvolumen in Höhe von 15,8 Milliarden DM festgestellt. Damit trägt der Bundesverkehrswegeplan dem wachsenden Verkehr in Nordrhein-Westfalen Rechnung.

Meine Damen und Herren, das Land Nordrhein-Westfalen - darauf möchte ich jetzt ganz besonders hinweisen - wird diesen Anforderungen der Zukunft nicht gerecht. Bis zum Jahr 2010 sind für den Ausbau der Landesstraßen nur 2,9 Milliarden DM vorgesehen. Das sind pro Jahr 145 Millionen DM.

Während das Land am Anfang der 80er Jahre die Mittel aus der Kfz-Steuer in Höhe von 1,75 Milliarden zweckgebunden eingesetzt hat und für Straßenausbauausgaben 1,5 Milliarden vorsah, haben wir heute folgendes Bild:

(D)

(A) (Brüning [CDU])

Der Finanzminister erwartet Einnahmen aus der Kfz-Steuer in Höhe von 2,84 Milliarden DM. Die Landesregierung sieht aber für Landes- und Kommunalstraßenbau Ausgaben von nur 750 Millionen DM vor. In dieser Summe enthalten sind mit gutem Willen auch noch die Planungskosten in Höhe von 173 Millionen DM für die Bundesfernstraßen.

(Abgeordneter Aigner [SPD]: Viel zu wenig!)

Ich halte fest: Die Ausgaben für den Straßenbau sind unter der SPD-geführten Landesregierung seit Jahren stark rückläufig. Die Einnahmen aus der Kfz-Steuer kassiert der Finanzminister für andere Zwecke. Fragt sich nur, für welche!

Dabei haben wir in Nordrhein-Westfalen ein nachgewiesenes wachsendes Bedürfnis für den Landesstraßenbau. Damit meine ich nicht nur den Neubau von Landesstraßen, sondern insbesondere den Bau von Ortsumgehungen und den Ausbau bestehender Landesstraßen.

Nach meiner Meinung haben Landesstraßen die Funktion der innerregionalen Erschließung und Verbindung wahrzunehmen. Die ländlichen Regionen beispielsweise sind darauf angewiesen, daß ein Netz von Landesstraßen den Verkehr auf die großen Bundesstraßen bringt. Die Vorlage des Landesstraßenbedarfsplanes trägt diesem keine Rechnung.

(B)

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Was sagen Sie denn zur Schiene?)

Am gravierendsten kann man das anhand einiger Beispiele des Münsterlandes erkennen. Ich will sie nur einmal schlagwortartig aufzählen:

Da ist die L 591, die Verlängerung der Ortsumgehung Lengerich, die L 586 Beckum - Distedde, die Ortsumgehung Dollberg, Verlängerung der Westtangente über die Lippe hinweg, die L 599 Mettingen - Westerkappeln, die Ortsumgehung Lefden 574, Öding - Südlohn, die L 555 (Südumgehung von Nordwalde im Weiterbau bis Laer).

Herr Minister, dieses sind nur in Stichworten sieben kleine Maßnahmen, die wir aber mit großer Hilfe angehen könnten. Jedoch gibt es im Lande Nordrhein-

(C)

Westfalen eine Fülle von Maßnahmen, deren Verwirklichung dringend geboten ist. An dieser Stelle möchte ich noch einmal an die Ortsumgehung Fröndenberg und an all die Maßnahmen, die aus dem alten Landesstraßenbedarfsplan herausgefallen sind, erinnern.

Ebenso ist es mit der Westtangente Plettenberg.

Aus verkehrlicher und auch ökologischer Sicht sind diese Maßnahmen dringend erforderlich. Sie dienen der Verkehrssicherheit und - das halte ich für einen sehr wichtigen Faktor - besonders der Sicherheit der Anwohner.

Ich fordere die Landesregierung daher auf, die Investitionen für den Landes- und Kommunalstraßenbau in Nordrhein-Westfalen schrittweise hochzufahren. Wir, die CDU-Landtagsfraktion, fordern einen Anfang mit 30 Millionen DM jährlich. Das ist meines Erachtens ganz real; denn das, was Sie vorhin andeuteten, Herr Minister, daß wir nämlich zu guten Ergebnissen kommen, könnte eigentlich nur von dem Volumen abhängen.

Sie, Herr Minister Kniola, geben auch in vielen fachlichen Beiträgen zu, daß der Bedarf im Landesstraßenbau höher ist, als dies im Landesstraßenbedarfsplan festgelegt wird. Sie haben es auch eben noch einmal ganz deutlich gesagt. Sie verweisen auf die Landschaftsverbände, und diese verweisen ganz nachdrücklich darauf, daß das Finanzvolumen von 2,9 Milliarden DM bis zum Jahr 2010 bei weitem nicht ausreichend ist, um den bestehenden Bedarf im Landesstraßenbau zu decken.

(D)

(Abgeordneter Schultz [SPD]: Was schlagen Sie vor?)

Entsprechende Zuschriften sind allen Mitgliedern des Landtags zugegangen. Die jetzt vorgenommene Festschreibung auf 145 Millionen DM für den Neubau von Landesstraßen ist vollkommen unzureichend, und das nicht nur aus unserer Sicht, sondern insbesondere auch aus Sicht der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe.

(Abgeordneter Aigner [SPD]: Die lösen wir auf!)

(A) (Brüning [CDU])

An dieser Stelle möchte ich auch darauf verweisen, daß viele Maßnahmen, die zum Beispiel in der Dringlichkeitsstufe 2 des Landesstraßenbedarfsplans stehen, nicht in das Mittelvolumen von 2,9 Milliarden DM eingehen müssen. Hier erscheint es notwendig, eine Aufstockung vorzunehmen.

(Abgeordneter Schultz [SPD]: Aha!)

Im übrigen rüge ich das Verfahren zur Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplans, Herr Minister; zwischen den Anmeldungen zum Landesstraßenbedarfsplan und dem nun vorliegenden Regierungsentwurf bestand keine Beteiligungsmöglichkeit. Dagegen hat der Bund, nachdem ihm die Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan zugegangen sind, zunächst einen Referentenentwurf vorgelegt. Dieser Referentenentwurf wurde zur Diskussion gestellt. Für Nordrhein-Westfalen allein haben sich dabei 80 Änderungen ergeben, die nicht zuletzt zum Wohle dieses Landes ausgefallen sind. Erst danach hat der Bundesverkehrsminister seinen Kabinettentwurf herausgegeben.

Ich sage ganz deutlich: Die CDU-Landtagsfraktion hält es für erforderlich, im Laufe des Beratungsverfahrens eine Anhörung durchzuführen.

(B) Wir stimmen der Überweisung des Gesetzentwurfs der Landesregierung zur Änderung des Landesstraßenbaugesetzes in den Verkehrsausschuß zu und kündigen schon jetzt an, daß wir Sie, Herr Minister, im Rahmen der Beratung dazu auffordern werden, eine Mittelaufstockung vorzunehmen, damit die dringenden Maßnahmen durchgeführt werden können.

(Abgeordneter Aigner [SPD]: Dann müssen Sie auch Deckungsvorschläge machen!)

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU)

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

(C)

**Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.):** Vielen Dank. - Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Dieser Entwurf dokumentiert tatsächlich die Ohnmacht der SPD-Politik vor leeren Kassen.

(Zuruf der Abgeordneten Rauterkus [SPD])

Es wird wenig gestaltet, sondern nur Mangel verwaltet, Frau Rauterkus.

(Erneut Zuruf der Abgeordneten Rauterkus [SPD])

- Nein, Herr Schleußer hat auch nicht gesagt, Sie hätten leere Kassen; zumindest haben Sie das gestern offensichtlich nicht gehört. Das scheint voll an Ihnen vorbeigegangen zu sein, Frau Rauterkus.

Mit diesem Entwurf wird lediglich Mangel gleichmäßig über das Land verteilt. De facto wird der Mittelrahmen nicht um 100 Millionen DM, sondern um über 900 Millionen DM gekürzt, wenn man berücksichtigt, daß die NBB-Einstufung einbezogen worden ist. Die erheblichen Preissteigerungen im Baubereich und die Mehraufwendungen für den Umweltschutz sind weder im Gesamtmittelansatz noch in den Einzelansätzen berücksichtigt worden. Hier stehen die gleichen Ansätze wie 1987. Sie können doch diesem Haus nicht glaubhaft machen, daß Sie eine Straße, die Sie 1987 für 20 Millionen DM bauen wollten, heute, 1995 oder im Jahr 2000 auch noch für 20 Millionen DM bauen können.

(D)

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Oder man verzichtet auf den Bau! - Abgeordneter Aigner [SPD]: Für die Inflation sind wir nun wirklich nicht verantwortlich!)

Hier wird wirklich ein anscheinend realistisches Werk vorgelegt, das sich bei näherem Hinsehen als Augenschwermerei, als Märchenbuch und nichts anderes entpuppt. Es ist ein ziemlich unverfrorener Versuch, Abgeordnete für dumm zu verkaufen. Wenn wir nur die Hälfte der Maßnahmen, die in diesem Plan enthalten sind, realisieren können, können wir schon froh sein.

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

Herr Kollege Böse, Sie haben auf die Entwicklung der Straßenbaumittel hingewiesen. 1982 hatten wir im Landesstraßenbau Investitionsausgaben von 454 Millionen DM, 1991 nur noch 332 Millionen DM; das sind schon einmal rund 120 Millionen DM weniger, wobei noch Strukturhilfemittel des Bundes eingerechnet sind. Das heißt, Sie müssen noch einmal 30 Millionen DM abziehen und kommen dann de facto nur noch auf 300 Millionen DM Landesmittel. Die UA-III-Mittel sind in gleichem Umfang gekürzt worden, nämlich von 45 auf 34 Millionen DM - und das, obwohl die Preise und die Anforderungen an die Baumaßnahmen gestiegen sind.

Ich möchte noch zu drei Maßnahmen etwas sagen.

Jahrzehntelang ist die Veranstaltung "Ortsumgehung Fröndenberg" vor sich hingedümpelt. Hier haben sich die Kommunalpolitiker nicht einigen können; jetzt ist sie gestrichen.

Jahrelang hat Herr Zöpel immer neue Anforderungen an die Ortsumgehung Freudenberg gestellt. Sie sollte immer umweltverträglicher sein - und noch eine Auflage, um die Maßnahme umweltverträglicher zu machen, und noch ein Gutachten, um die Umweltverträglichkeit zu prüfen, wurde in Auftrag gegeben, und noch eine Forderung mußte erfüllt werden. Was ist das Ergebnis? Jetzt ist die Maßnahme gestrichen.

(B)

Das Ergebnis der umweltfreundlichen Verkehrspolitik dieser Landesregierung ist, daß die Bürger nach wie vor 10 000 Fahrzeuge bis zum Ende ihres Lebens vor der Haustür haben. Das ist Ihre umweltfreundliche Verkehrspolitik, meine Damen und Herren.

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

Ich will auch noch etwas zur Ortsumgehung Oerlinghausen sagen; Kollege Böse, Sie haben sie gerade angesprochen.

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Das ist mein Wahlkreis! - Gegenruf des Abgeordneten Aigner [SPD]: Sie haben doch gar keinen Wahlkreis!)

Ich bin stets gegen diese Ortsumgehung gewesen, weil ich sie für überflüssig halte. Aber man kann auch der

(C)

Meinung sein, man müsse für 4 500 Fahrzeuge täglich einen Tunnel für über 30 Millionen DM bauen. Darüber lasse ich mit mir streiten. Ich bleibe bei meiner Meinung, gebe aber zu, daß man auch eine andere Meinung vertreten kann, jedenfalls wenn man genügend Geld hat.

Die Ortsumgehung Oerlinghausen ist von allen Sachverständigen und Gremien in der Region, sowohl von der Straßenbaukommission als auch vom Straßenausschuß des Landschaftsverbandes in Stufe 2 - nachrangig - eingestuft worden. Hingegen war die L 738 mit den Ortsumgehungen Vahlhausen, Cappel, Großenmarpe und Selbeck in Stufe 1 eingestuft worden, weil sie einen Lückenschluß in dem Bundes- und Landstraßensystem der Gegend ermöglichen würde.

Und was passiert? Nachdem Sie jetzt all diesen örtlichen Sachverständigen abstimmen lassen, haben Sie die Ergebnisse entgegengenommen und sie in den Papierkorb geworfen. Denn auf einmal ist die Ortsumgehung Oerlinghausen nicht mehr in Stufe 2, sondern in Stufe 1, und die von allen zuständigen Gremien für notwendig befundene L 738 ist in Stufe 2 statt in Stufe 1. Da werden Sie schon erklären müssen, warum das Ministerium auf einmal mit solchem Sachverständigen ausgerüstet ist,

(Zuruf des Ministers Kniola)

daß es die Gremien, die vor Ort sitzen, und deren Ergebnisse einfach entgegennimmt oder nicht zur Kenntnis nimmt.

(Widerspruch des Ministers Kniola)

Diese Gremien haben Sie doch gegründet, oder Ihr Haus hat doch Gremien veranlaßt, hier abzustimmen und ihre Meinung abzugeben. Und was ist? - Die Meinung gilt nicht - jedenfalls nicht in Ihrem Haus. Warum nicht?

Die Geschichte der Ortsumgehung Oerlinghausen ist eine lange Geschichte, die sicherlich etwas mit parteipolitischen Freundschaften zu tun hat. Ich will gar nicht weiter darauf eingehen.

(D)

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

(Minister Schwier: Fast überall haben wir direkte Wahlkreise!)

- Und parteipolitische Freundschaften! Keine Frage, Herr Kollege!

Nur heute müssen Sie trotzdem erklären, warum Sie ein Gremium oder auch mehrere sachverständige Gremien abstimmen lassen, die Ihnen ein Ergebnis vorlegen,

(Zurufe)

Sie das Ergebnis zur Seite legen und einfach ins Gegenteil verkehren. Das müssen Sie einmal erklären.  
- Danke schön.

(Beifall bei der F.D.P.)

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

(B)

**Abgeordnete Nacken (GRÜNE):** Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Böse, es geht uns wirklich nicht um die Verteuflung des Autos. Das sage ich hier zum wiederholten Male; aber es geht uns um dringend notwendige Prioritätensetzung in der Verkehrspolitik.

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Sehr richtig!)

Sie sind nicht bereit, diese zu schaffen. Sie sind nicht bereit, den Menschen klar zu sagen, daß wir uns mit diesem Verkehrswachstum bald selber ersticken. Dieses Verkehrswachstum müssen wir bremsen und dürfen nicht hinterherlaufen. Es muß in der Verkehrspolitik um Reduktionspläne und nicht um Ausbaupläne, wie bei diesem Tagesordnungspunkt, gehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das versuchen wir beim Müll mehr oder weniger auch. Darum geht es, meine Damen und Herren.

(C)

(Minister Matthiesen: Beim Müll sind Sie nur dabei, alles zu verhindern.)

- Nein, Herr Matthiesen! Sie wissen genau,

(Minister Matthiesen: Alles!)

daß unsere erste Priorität das Vermeiden von Müll ist. Das wissen Sie ganz genau.

(Weiterer Zuruf des Ministers Matthiesen)

- Darüber diskutieren wir bei einem anderen Tagesordnungspunkt. Mir ging es hier jetzt darum, daß es auch in der Verkehrspolitik in erster Linie um Reduktion gehen muß.

(Beifall bei den GRÜNEN - Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Auch im Verkehr muß die Vermeidung an oberster Stelle stehen!)

Herr Kniola, vor fünf Jahren sagte Ihr Amtsvorgänger Zöpel bei der Vorstellung des Landesstraßenausbauplans 1988/92 - ich zitiere -:

In einem so dicht besiedelten Land wie Nordrhein-Westfalen ist der weitere Flächenverbrauch an Grenzen gestoßen, die auch für die Verkehrsinfrastrukturbauten gelten. Der Nachholbedarf besteht bei der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Straßenverkehrs. Auf diesen Nachholbedarf müssen die vorhandenen Finanzmittel konzentriert werden.

(D)

Heute, fünf Jahre später, müssen wir feststellen:

1. Diese hehren Ansprüche sind in keiner Weise eingelöst worden.
2. Die Belastung von Umwelt und Menschen durch den Straßenverkehr in unserem Lande hat sich dramatisch zugespitzt.
3. Das Umweltbewußtsein der Landesregierung hat sich trotz intensiver und wohl begründeter Straßenbaukritik der letzten Jahre nicht weiterentwickelt, sondern be-

(A) (Nacken [GRÜNE])

findet sich im Rückwärtsgang, wenn es sich um den harten Straßenbaubereich handelt.

Die Landesstraßenplanung und der Landesstraßenbau in diesem Lande sind von einer veränderten Prioritätensetzung weiter denn je entfernt.

"Integrierte Verkehrsplanung" und was es noch alles an wohlklingenden Begriffen gibt, harren weiter vergeblich auf ihre Umsetzung.

(Abgeordneter Aigner [SPD]: Die CDU hat etwas anderes erzählt.)

Die Straßenbauversessenheit feiert in der Verkehrspolitik fröhliche Urständ.

(Abgeordneter Schultz [SPD]: Stimmt doch nicht!)

Davon legt nicht zuletzt das hier vorgelegte Landesstraßenausbaugesetz Zeugnis ab.

Das Verfahren der Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplans wird von uns kritisiert. Nach wie vor spielen die Begehrlichkeiten der Bürgermeister, Interessen der Straßenbaulobby und auch von Landtagsabgeordneten, wie eben von Frau Kollegin Brüning dargestellt, sowie die Eigendynamik der Straßenbauverwaltung eine größere Rolle als die ernsthafte Untersuchung von Alternativen.

Wir fühlen uns hier durch die Stellungnahme des Regierungspräsidenten Köln vom 8. Mai 1992 bestätigt. Ich zitiere:

Seitens des Regierungspräsidenten Köln werden keine Vorschläge zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans gemacht. Ob die Vorhaben des gültigen Bedarfsplans auch künftig unverzichtbar oder entbehrlich sind, kann ich ohne Kenntnis der strukturellen Wirkung nicht beurteilen.

Der Regierungspräsident bezieht sich dabei vor allem auf den § 28 Abs. 1 des Landesentwicklungsprogramms, in dem es heißt:

Die Verkehrsinfrastruktur ist im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes verkehrszweigübergreifend zu planen. Sie ist unter Berücksichtigung des absehbaren Verkehrsbedarfs und der Erfordernisse des Umweltschutzes zu sichern und zu verbessern. Dabei sollen der schienengebundene Personen- und Güterverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der öffentliche Personennahverkehr soweit wie möglich Vorrang erhalten.

Der Regierungspräsident Köln betont, daß Entscheidungen zum künftigen Ausbau der Regionalverkehrswege deswegen einen Regionalverkehrsentwicklungsplan erfordern. Das sehen wir genauso.

Herr Kniola, Sie haben in der Antwort auf meine Kleine Anfrage zur Fortschreibung des Landesstraßenausbauplans versucht, diese Bedenken zu zerstreuen. Ich muß an dieser Stelle aber sagen, daß Ihre Antwort nicht überzeugen kann. Auf die Frage, wie denn die Anforderungen des § 28 Abs. 1 des Landesentwicklungsprogramms nach Berücksichtigung der Schiene eingelöst werden, schreiben Sie lapidar:

Die Beurteilung der Maßnahmen erfolgt unter anderem anhand verkehrszweigübergreifender Netzuntersuchungen im Straßen- und Schienenverkehr.

Das haben Sie auch gerade wieder in Ihrer Einbringung dargelegt.

Aber ich meine, wenn das so leicht wäre! Sie, Herr Minister, wissen doch, daß Untersuchungen zum Schienennetz nur punktuell und ohne Zusammenhang mit integrierten Verkehrsplänen in unserem Lande vorliegen. Sollte das anders sein, müßten Sie es mir einmal zeigen. Ich stelle fest, daß verkehrszweigübergreifende Untersuchungen, die über das unverbundene Nebeneinanderstellen von Infrastrukturdaten und Belastungszahlen hinausgehen, in Nordrhein-Westfalen überhaupt noch nicht existieren.

Die Fortschreibung des Landesstraßenausbauplans ist eine einseitige Fachplanung für den Straßenbau aus

(C)

(B)

(D)

**(A)** (Nacken [GRÜNE])

unserer Sicht, wie sie nach den fortgeschrittenen Diskussionen in Verkehrswissenschaft und -politik überhaupt nicht mehr betrieben werden dürfte.

Herr Kniola, Sie selbst haben es zu verantworten, daß wir in Nordrhein-Westfalen an diesem Punkt immer noch nicht weiter sind. Eine Ihrer ersten Amtshandlungen war, den unter Ihrem Amtsvorgänger Zöpel erstellten Gesamtverkehrsplan - ich höre wieder, es ist nur ein Gutachten - in den Giftschränk zu legen. Während Herr Zöpel an den Straßenbaufetischisten in den eigenen Reihen gescheitert ist, sind Sie davor eingeknickt.

(Abgeordneter Jaax [SPD]: Wir haben weniger Geld für Landes-Straßenbau als bei Zöpel!)

Das hat Ihnen vielleicht kurzfristig eine Entlastung bei straßenbaufreudigen Parteifreunden - auch in der Kommunalpolitik - gegeben, langfristig rächt sich ein solches Verfahren aber, weil es in die verkehrspolitische Perspektivlosigkeit führt. Ein auf der Grundlage der Öko-Variante weiterentwickelter Gesamtverkehrsplan wäre sicherlich eine bessere Grundlage zur Fortschreibung des Landesstraßenausbauplans gewesen als diese Wunschliste der Straßenbauer.

**(B)** Meine Damen und Herren von der SPD-Fraktion, speziell für Sie folgendes Zitat, das zeigt, daß es auch anders geht:

Die zunehmend notwendiger werdende Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern und die erforderliche Vernetzung ihrer Wege- und Verkehrsleistung lassen sich nur bewerkstelligen, wenn auch der Ausbau der Netze und die darauf abzielenden längerfristigen Planungen in den gleichen, miteinander verbundenen und aufeinander abgestimmten Verfahren erfolgen.

Dieses Zitat stammt aus dem Gesetzentwurf Ihrer Bundestagsfraktion für ein Bundesschienenausbaugesetz. Herr Minister Kniola hat dazu heute eine Presseerklärung abgegeben.

Genau dies fordern wir auch für den Straßenbau in Nordrhein-Westfalen: nicht mehr einseitige Straßenorientierung, sondern Berücksichtigung aller Verkehrsalternativen in Planung und Durchführung.

**(C)**

Keine Straßenausbaupläne ohne gleichzeitige Schienenausbauplanung - das ist die richtige Konsequenz aus diesem Verkehrsplanungschaos. Schade, daß Sie anscheinend nur in der Opposition diese guten Ideen haben.

Doch bleiben wir beim Geld! Die Maßnahmen des neuen Landesstraßenbedarfsplans verkörpern ein Bauvolumen von 2,9 Milliarden DM. Hiervon sind 2 Milliarden DM für Projekte der Stufe 1. Da aber in den nächsten fünf Jahren nur 725 Millionen DM zur Verfügung stehen, werden die meisten Projekte nicht zu verwirklichen sein; das ist hier schon häufiger zur Sprache gekommen.

Der Landesstraßenausbauplan enthält also ein Projektvolumen, das für über 13 Jahre reicht. Das finden wir deshalb schlimm, weil die Suche nach intelligenten Alternativen und kleinen Verbesserungen unterbunden wird, solange die Gemeinden nach den großen Lösungen schielen.

Da komme ich - Welch wunderbarer Zufall! - auf dasselbe Beispiel, das schon zwei meiner Vorredner/-innen genannt haben, nämlich das Beispiel Oerlinghausen.

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Ja, alles in Bielefeld!)

**(D)**

Wenn das Verfahren, das Frau Thomann-Stahl sehr ausführlich beschrieben hat, mit Verwunderung aufgenommen werden kann, mag das daran liegen, daß eine solche Planung auf einmal in die erste Kategorie wieder hinaufgerutscht ist. Tatsache ist: Die Bergstadt Oerlinghausen im Teutoburger Wald bei Bielefeld hat gegen die erste Einstufung - mit Erfolg - protestiert. Jetzt wird eine 5,2 km lange Umgehungsstraße teilweise in Tunnellage mit gravierenden Eingriffen in Natur- und Erholungsgebiete in die Stufe 1 gesetzt. Hierfür sind Mittel in Höhe von 38,3 Millionen DM erforderlich.

Trotzdem bleibt die Straße ein Phantom - das ist eben schon gesagt worden -, denn es ist nicht genug Geld da, um alle Begehrlichkeiten in der Stufe 1 zu erfüllen. Es wäre also sehr viel seriöser und sachangemessener gewesen, eine Verbesserung der Situation innerhalb der Ortsdurchfahrt Oerlinghausen für die

(A) (Nacken [GRÜNE])

Anwohner und Anwohnerinnen durch Lärmschutz- und kleinere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

(Zustimmung des Abgeordneten Dr. Vesper [GRÜNE])

Das würde dann auch bald und nicht erst in 20 Jahren passieren.

Aufgabe der Straßenbaubehörden sollte es daher zukünftig sein, die Gemeinden in der Richtung zu beraten, daß kleinere und schnell zu verwirklichende Maßnahmen durchgeführt werden und auf die großen Lösungen, die zukünftig nicht zu finanzieren sind, verzichtet wird.

Letzter Punkt: In dem Entwurf zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes hat die Landesregierung eine Änderung eingebracht, die sie von Verkehrsminister Krause abgeschaut hat.

(Minister Kniola: Die Änderung ist schon von 1983, da war der Krause noch gar nicht im Amt!)

(B) - Diese ist neu, Sie haben sie eben selbst angesprochen.

(Minister Kniola: Die Änderung des Bundesverkehrswegeplans ist von 1983!)

- Ja, aber die Änderung des § 1 ist neu; Sie haben sie eben selbst angesprochen, Herr Minister.

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Aber nicht begründet!)

Dieser Änderungsvorschlag stellt eine Beschneidung der Rechtsmöglichkeiten der Betroffenen dar und wird von diesen als eine echte Provokation empfunden. Auch die weiteren Ausnahmerechte für den Verkehrsminister bei unvorhergesehenem Bedarf lassen Schlimmes befürchten.

Herr Kniola, ich bedaure, feststellen zu müssen, daß Sie in den Fußstapfen von Bundesverkehrsminister Krause wandeln. Dabei sollte gerade Ihnen klar sein, daß die gravierenden Verkehrsprobleme mit den

hergebrachten Methoden des Infrastrukturausbaus nicht mehr zu lösen sind.

(Zustimmung des Abgeordneten Dr. Vesper [GRÜNE] - Abgeordneter Frechen [SPD]: Aber doch nicht so mit unserem Minister, Frau Kollegin!)

Es ist schade, daß die Alternativen, die unter Ihrem Amtsvorgänger Zöpel immerhin gedacht werden durften, nicht weiterverfolgt werden.

Der Entwurf zum Landesstraßenausbaugesetz ist aus unserer Sicht ein Rückschritt auf der ganzen Linie. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Friebe: Für die Fraktion der CDU erteile ich Herrn Hardt das Wort.

Abgeordneter Hardt (CDU): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte nur ein paar Takte sagen, weil es - aus welchen Gründen auch immer - bei der Rede des Kollegen Böse nicht zu meiner Zwischenfrage gekommen ist.

Ich möchte, damit das nicht ganz verschüttet wird, weil wir inzwischen in der 11. Wahlperiode sind, folgendes in Erinnerung rufen: Wir hatten schon in der 9. Wahlperiode ein Jahresvolumen für den Landesstraßenbau von 240 Millionen DM. Auf die Fünf-Jahres-Raten bezogen ist das also immerhin ein Betrag von 1,2 Milliarden DM.

Als dies im Jahr 1985 zur Diskussion stand, hat der heutige, noch amtierende Fraktionsvorsitzende der SPD, Friedhelm Farthmann, im Wahlkampf im März in den "Rheinterrassen" vor der Bauindustrie erklärt: Jawohl, wir werden das reparieren, ab 1986 werden wir wieder 240 Millionen DM einsetzen, das mit dem Rückbau machen wir nicht mit; diese "Delle" hat es nur einmal, 1985, gegeben.

Meine Damen und Herren, ich stelle fest, daß die 145 Millionen DM seit 1985 im Prinzip geblieben

(C)

(D)

(A) (Hardt [CDU])

sind, und dies ist der Betrag noch von heute. Obwohl der Haushalt in den letzten sieben Jahren um mehr als 15 % gesteigert worden ist, ist auf diesem Gebiet nichts hinzugekommen. Wenn ich allein die Kfz-Steuer nehme - das ist immerhin eine Landessteuer -, stelle ich fest, daß die Schere von Verkehrsinvestitionen zu Kfz-Einnahmen jährlich größer wird. Wir sind inzwischen schon bei 1,2 Milliarden DM angelangt.

Da stellt sich doch jetzt die Frage, ob wir nicht gerade im Interesse der Bürger - wir wollen das ja nicht, um die Leute zu quälen - Lücken auch in manchen Ortsumgehungen schließen müssen, denn das ist auch Umweltschutz. Der Stop-and-go-Verkehr ist ja auch nicht gerade das Ideale. Um nicht so durch Dörfer und Städte fahren zu müssen, sollte man lieber tangential etwas machen.

In diesem Zusammenhang möchte ich noch einmal sagen, daß wir höhere Haushaltsansätze gehabt haben. Dieses Finanzvolumen ist von 1985 bis 1992 zurückgefahren worden, und auch für den Haushalt 1993 sind im Endeffekt die Zahlen nicht erhöht worden. In diesem Bereich muß natürlich etwas getan werden. Ich habe da die herzliche Bitte, nicht den Eindruck zu erwecken, daß wir immer so wenig Geld gehabt hätten. - Jawohl, da haben wir die L 418. Die kostet dann doch in der Tat so viel, und dann sind wir natürlich nicht in der Lage, mit den Haushalten entsprechend dies zu finanzieren.

(B)

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich, weil ich jetzt gerade zufällig hier stehe, einen zweiten Gedanken einbringen, der mir gerade einfällt. Er ist vielleicht sehr provokativ; aber ich bitte doch, einmal darüber nachzudenken. Wir beklagen zu Recht die langen Planverfahren. Diese müssen verkürzt werden. Wir sind auch in der Lage, das in manchen Bereichen vielleicht gesetzlich zu regeln. Aber was für eine Unzahl - so sage ich mal - von Gemeindebeschlüssen! Das heißt: Eine Planung ist fast auf den Weg gebracht worden, der Rat hat beschlossen. Dann führt eine Wahl zu einer anderen Zusammensetzung des Rates, und der neue Rat beschließt wieder anders. Die Sache wird umgekippt und läuft wieder von vorn an. Meine Damen und Herren, wir müssen einfach einmal überlegen, ob wir denen dann nicht eine Rechnung für die Planungsausgaben schicken, die für alte Planungen gemacht worden sind.

(C)

(Zustimmung bei der SPD)

Es müßte einmal überlegt werden, im Planungsbereich zu sagen: In ein, zwei Jahren muß das erledigt sein; wenn die Verwaltung bis dahin nicht überkommt, dann gilt die Planung. Hier und da wird das wohl gerichtlich nicht ziehen. Aber in der Politik zieht oftmals Geld, und da muß ich sagen: Wenn auf Kosten des Steuerzahlers hin und her geplant wird und Ratsbeschlüsse ständig verändert werden - das kostet den ja nichts -, dann meine ich, daß wir denen, die die Ausführung verhindern wollen, irgendwann die Rechnung schicken, und dann ist Schluß. Ich glaube, dann werden die Leute durchaus wach.

(Zustimmung bei CDU und SPD)

Ich wollte einmal diesen Gedanken einbringen, ob man nicht auf einem solchen Wege mit sanftem Druck etwas erreichen kann.

(Beifall bei der CDU)

**Präsidentin Friebe:** Vielen Dank, Herr Kollege Hardt. - Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

(D)

Wir kommen zur Abstimmung. Wer der Überweisung des Gesetzentwurfs an den Verkehrsausschuß zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Ist jemand dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe den Punkt 10 auf:

**West-Ost-Verkehrsinfrastruktur**

Antrag  
der Fraktion der F.D.P.  
Drucksache 11/1340

in Verbindung damit:

**Berücksichtigung der nordrhein-westfälischen Verkehrsbedürfnisse im ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplan**