

(A) (Präsidentin Friebe)

hält sich jemand der Stimme? - Ich stelle fest, das ist einstimmig so beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 8 auf:

Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

Gesetzesentwurf
der Landesregierung
Drucksache 11/4133
Vorlage 11/1471

Beschlußempfehlung und
Bericht des Verkehrsausschusses
Drucksache 11/4937

zweite Lesung

Ich verweise auf den Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucksache 11/4961.

Ich eröffne die Beratung und erteile das Wort Herrn Abgeordneten Böse für die Fraktion der SPD.

(B)

Abgeordneter Böse (SPD): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Im Rahmen der Haushaltsberatungen zum Haushalt 1993 hat die SPD-Fraktion eine Aufstockung der Mittel im Landesstraßenausbauplan von 145 Millionen DM um 55 Millionen DM auf 200 Millionen DM beantragt. Dies ist auch im Parlament so beschlossen worden. Daraufhin sind die Straßen, die im Regierungsentwurf, der ja auf 145 Millionen DM pro Jahr basierte, nicht mehr berücksichtigt werden konnten, neu überprüft worden.

Wir haben dann im Dezember dem Verkehrsausschuß einen zusätzlichen Straßenkatalog in einer Größenordnung von ca. 550 Millionen DM für 10 Jahre zugeleitet, so daß wir jetzt einen Landesstraßenbedarfsplan haben, der für die nächsten 10 Jahre die wichtigsten Straßen im Lande Nordrhein-Westfalen in einer Größenordnung von jährlich 200 Millionen DM bedienen kann.

(C)

Ich darf an dieser Stelle nur daran erinnern, daß bei den Haushaltsberatungen im Verkehrsausschuß die F.D.P.-Fraktion diesen Titel um 30 Millionen DM durch Mittelverschiebung im Verkehrshaushalt erhöhen wollte, daß aber die CDU-Fraktion eine Erhöhung der Verpflichtungsermächtigungen um 60 Millionen DM wollte. Verpflichtungsermächtigungen und Bargeld sind zwei verschiedene Dinge; mit Bargeld kann man etwas anfangen, mit Ihren Verpflichtungsermächtigungen wohl weniger, Herr Kollege Dreyer von der CDU. Konsequenz waren auch die GRÜNEN, die eine drastische Mittleinsparung in diesem Bereich wollten. Und nun liegt uns die Beschlußempfehlung des Verkehrsausschusses mit den Listen der SPD, die auf zusätzlich 550 Millionen DM für 10 Jahre basieren, vor.

An der - realistischen - Liste der F.D.P. und der völlig unrealistischen und überzogenen Liste der CDU zeigt sich ganz deutlich, wie man mit zwei verschiedenen Zungen redet: Erst lehnt man im Verkehrsausschuß diese Mittelhöhung ab, dann legt man dem Plenum - -

(Widerspruch des Abgeordneten Dreyer [CDU])

- Sicher haben Sie abgelehnt, das können Sie doch im Protokoll nachlesen; Sie haben doch den Haushalt 1993 abgelehnt und haben mit einer Verpflichtungsermächtigung andeuten wollen, daß Sie in diesem Bereich etwas bewegen wollten, was natürlich überhaupt nicht geht.

(D)

(Abgeordneter von Unger [CDU]: Sie machen es sich aber einfach!)

Nun legen Sie hier eine Liste mit einem Mittelrahmen von 4 Milliarden DM für 20 Jahre vor und erwecken im Lande bei den Kommunen, die davon betroffen sind, und den Kreisen den Eindruck, als sei dies realistisch, als sei dieses in den nächsten 10 Jahren in die politische Wirklichkeit umzusetzen.

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: 20 Jahre habe ich gesagt!)

- 20 Jahre! Herr Kollege Dreyer, in 20 Jahren ist dieser Landtag anders besetzt, da sind Sie nicht mehr

(A) (Böse [SPD])

dabei. Da gibt es in den Kommunen andere Möglichkeiten.

Wir müssen hier, Herr Kollege Dreyer - darüber müssen wir uns doch im klaren sein -, einen Plan vorlegen, der mittelfristig realistisch umgesetzt werden kann. Alles andere sind doch Märchenbücher -

(Beifall bei der SPD)

und zwar im Hinblick auch auf die finanzielle Situation, die auf uns alle zukommt.

Diese Bundesregierung - das kann man bedauern oder gutheißen, wie auch immer; ich stelle es nur fest - wird den Kommunen in den alten Bundesländern über das GVFG insgesamt 1 Milliarde DM weniger geben. Das bedeutet in diesem Lande 280 bis 290 Millionen DM pro Jahr.

(Abgeordneter Jaax [SPD]: Unverschämt!)

Und dann will man das GFG nach den Vorstellungen der CDU ganz aufheben. Das ist doch im Katalog. Dann will man die Finanzverantwortung für den ÖPNV und für den Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bundesbahn den Ländern, den Kreisen, den Kommunen zuweisen - ohne einen Mittelausgleich. Bitte, da entlarven Sie sich, Herr Kollege Dreyer, ganz eindeutig.

(B)

(Beifall bei der SPD - Abgeordneter Champignon [SPD]: Unverschämt!)

Deshalb, ich sage es noch einmal: Wir machen kein Märchenbuch, und wir werden aller-, allergrößte Anstrengungen machen müssen, da bin ich mir mit vielen einig, daß wir diese Vorgaben, die wir jetzt machen, auch realistischweise in den nächsten 10 Jahren halten können. Das wird uns noch viel Arbeit kosten; denn wir wissen, daß die Finanzmasse nicht mehr wird, sondern daß sie für uns weniger werden wird. Und auch wir werden um diesen Titel kämpfen müssen. Insofern werden wir, Herr Kollege Dreyer, Ihren Änderungsantrag ablehnen,

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Das ist sehr zu bedauern!)

(C)

und wir werden dem Landesstraßenausbaugesetz und der Beschlußempfehlung des Verkehrsausschusses zustimmen.

Herr Kollege Dreyer, abschließend: Sie wissen, wir machen mit diesen Geldern ja keinen neuen Straßenbau, sondern wir verbessern vorhandene Straßen, wir bringen Engpässe weg usw., wir wollen infrastrukturelle Maßnahmen damit fördern. Aber wir wissen alle, daß vor Ort Straßenbau immer kritischer gesehen wird, auch von uns selbst. Da bitte ich Sie doch sehr herzlich, Herr Kollege Dreyer, daß wir auch dabei ehrlich bleiben.

Ich habe zwei Beispiele, wie man es machen kann und wie nicht machen kann. Das eine ist Plettenberg. Da gibt es wirklich kein böses Spiel gegeneinander. Da haben MdL Wirth (SPD), MdL Jäcker (CDU) und F.D.P., alle gemeinsam - da hat man nicht versucht, sich gegenseitig auszubooten - die Sache vertreten, und sie haben auch gemeinsam etwas erreicht. Danke schön sage ich dem Kollegen Jäcker, daß er so fair war, und ich anerkenne, daß er auch dafür gearbeitet hat.

Andere Fälle kann ich Ihnen auch nennen: Ortsumgebung Ahsen; was da passiert, schreit zum Himmel. Ich weiß nicht, ob Sie durch Ihre Pressemitteilungen die Kollegen vor Ort dazu verleitet haben. Vielleicht waren sie nicht klar genug. Auf jeden Fall ist das nicht schön, daß da eine gemeinsame Sache, die hier besprochen wird, gegen die SPD ausgeschlachtet und so getan wird, als wenn die CDU sich seit Jahren um diese Straße bemüht.

(D)

(Abgeordneter Hegemann [CDU]: Das tun wir auch!)

Die Entscheidung, Kollege Hegemann, das wissen Sie doch, ist hier gemeinsam gefallen

(Abgeordneter Hegemann [CDU]: Ja!)

und nicht von der SPD oder von der CDU allein. Sie können nicht interpretieren, was im Verkehrsausschuß beschlossen worden ist. Jetzt sage ich es Ihnen ganz konkret: Im Verkehrsausschuß sind diese Maßnahmen beschlossen worden. Nur letztendlich, als abgestimmt

(A) (Böse [SPD])

wurde, hat Ihre CDU-Fraktion dagegen gestimmt, und sie wird wohl auch heute dagegen stimmen.

(Widerspruch des Abgeordneten Dreyer [CDU])

Herr Kollege Hegemann, bitte, Sie haben gleich die Gelegenheit, für diesen Antrag zu stimmen. Und damit schaffen Sie es aus der Welt. - Schönen Dank.

(Beifall bei der SPD)

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

Abgeordneter Dreyer (CDU*): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Eigentlich hatte ich heute vor, den Kollegen Böse zu loben.

(Zurufe von der SPD: Los dann!)

Ich finde es jedenfalls prima, daß er es in der SPD-Fraktion durchgesetzt hat, den Mittelrahmen für die Finanzierung des Landesstraßenbedarfsplans von 145 auf 200 Millionen DM zu erweitern.

(B)

(Beifall bei der CDU)

Dem sollten wir alle Dank und Anerkennung zollen. Ich erkenne das an.

Seinerzeit hatten wir uns einmal auf einen jährlichen Ansatz von 245 Millionen DM verständigt. Dieser ist dann heruntergefahren worden. Herr Farthmann hat 1985 in einer Veranstaltung gesagt, das sei nur eine einmalige Sache für ein Jahr gewesen, das werde im nächsten Jahr korrigiert. - Tatsache ist, daß wir seit dieser Zeit nur noch 145 Millionen DM jährlich zur Verfügung haben. Dieser Mittelansatz hat niemals ausgereicht, um die im Landesstraßenbau tatsächlich vorhandenen Bedürfnisse zu befriedigen. Also ein herzliches Dankeschön für diese Aufstockung!

Wir als CDU-Fraktion halten den Rahmen von 200 Millionen DM pro Jahr auch für ausreichend, um

(C)

die Notwendigkeiten in den nächsten 20 Jahren zu finanzieren. Nur halten wir es für halbherzig, den Ansatz der Landesregierung um lediglich 550 Millionen DM zu erhöhen. Der Landesstraßenbedarfsplan hat einen Zeithorizont von 20 Jahren. 20 Jahre 200 Millionen DM ergibt einen Finanzrahmen von 4 Milliarden DM, Herr Böse. Was Sie jetzt mit Ihrer Vorlage machen, bedeutet, daß eine Fülle von Planungen, die die Landschaftsverbände mit hohem Kostenaufwand erstellt haben, praktisch im Papierkorb landet. 100 Millionen sind nach meiner Einschätzung das Mindeste, was durch Ihre Entscheidung im Papierkorb landet. Das halten wir nicht für verantwortbar.

(Beifall bei der CDU)

Wir sind der Meinung, daß die Landschaftsverbände, die, wenn auch per Finanzierung über den Landeshaushalt, Träger der Baulast sind, nach der Verabredung, die wir getroffen haben, neuerdings die Planung aus eigenem Haushalt zu bezahlen haben, Herr Minister. Wir haben die Vereinbarung, daß Bundesfernstraßen das Land und Landesstraßen der Landschaftsverband bezahlt. Das bedeutet, daß wir die Landschaftsverbände, die selbst einen höheren Bedarf angemeldet haben, dazu zwingen, diese Planungen in den Papierkorb zu werfen. Das sind Planungen mit einem Aufwand von 520 Millionen DM im Landschaftsverband Westfalen-Lippe und von rund 400 Millionen DM im Landschaftsverband Rheinland. Ich halte das für unverantwortbar. Darum sind wir bei unseren Anmeldungen auch wirklich den Vorschlägen der Landschaftsverbände gefolgt.

(D)

(Abgeordneter Jaax [SPD]: Die planen an Straßen, die gar nicht im Bedarfsplan stehen!)

- Nein. Herr Jaax, Sie sind ja auch Kommunalpolitiker und wissen ja - -

(Abgeordneter Jaax [SPD]: L 333!)

- Das ist eine Planung, die vom Landschaftsverband angemeldet worden ist und die von den betroffenen Gemeinden auch für notwendig gehalten wird. Sie kennen vielleicht die Kleine Anfrage, die unser Kollege Lindlar dazu gestellt hat. Alle Gemeinden sind der Auffassung, daß diese Straße notwendig ist.

(A) (Dreyer [CDU])

(Abgeordneter Jaax [SPD]: Herr Lindlar hat in seiner eigenen Kommune keine Mehrheit dafür!)

- Ich halte das, was Sie jetzt dazwischengerufen haben, für abwegig. Tatsache ist, daß durch den Beschluß, den Sie auf den Weg gebracht haben, Planungen im Papierkorb landen, die mit hohem Mittelaufwand erstellt worden sind.

Was die Frage der L 889, die Herr Böse angesprochen hat, angeht, mit der er den Kollegen Hegemann in Bedrängnis zu bringen versucht hat,

(Abgeordneter Hegemann [CDU]: Das schafft der nicht!)

ist Tatsache, daß sie Gegenstand des alten Landesstraßenbedarfsplans war und daß wir zwischenzeitlich überlegt haben, ob dies nicht eine Maßnahme ist, die man aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bedienen kann, weil es sich praktisch um eine Ortsumgehung für eine Kreisstraße handelt; das kann man so oder so sehen. Wir sind vor Beginn der Verkehrsausschußsitzung gemeinsam zu der Entscheidung gekommen, sie wegen der Planungsaufwände, die bereits entstanden sind, im Bedarfsplan zu belassen.

(B)

Insofern ist im übrigen auch die Beschlußempfehlung falsch. In der Beschlußempfehlung des Verkehrsausschusses wird der Eindruck erweckt, die CDU habe dagegengestimmt. Das ist überhaupt nicht der Fall. Wir hatten uns vor Beginn der Verkehrsausschußsitzung darauf geeinigt, daß wir die Ortsumgehung Ahsen im Zuge der L 889 in die Stufe 1 nehmen wollen. Insofern hat der Kollege Hegemann auch völlig korrekt berichtet. Ich jedenfalls würde die Kritik, die Sie geübt haben, nicht teilen.

Richtig ist natürlich auch, daß sich der Kollege Jäcker mit allem Nachdruck für die Ortsumgehung Plettenberg eingesetzt hat. Das halte ich auch für wichtig. Da hat er unsere volle Zustimmung wie im übrigen auch die Kollegin Brüning, die sich für die südliche Ortsumgehung in Nordwalde besonders eingesetzt hat. Herzlichen Dank dafür! Ich halte diese Ortsumgehung für die Erreichbarkeit des Flughafens auch für besonders wichtig.

(C)

Meine Damen, meine Herren, ich möchte zum Abschluß gern noch einmal darauf hinweisen, daß wir gemeinsam der Auffassung gewesen sind, daß die Aufstockung der Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz notwendig ist, vor allem auch für die Maßnahmen, die damit im ÖPNV auf den Weg gebracht werden können. Wir bedauern sicherlich gemeinsam, daß da jetzt Umschichtungen vorgenommen werden sollen. Aber wir müssen auch anerkennen, daß es im vergangenen Jahr für solche Maßnahmen in den neuen Ländern eine Sonderzahlung von 1,8 Milliarden DM gegeben hat, die jetzt wegfallen würde. Insofern muß man das, wie ich meine, akzeptieren.

Die CDU-Fraktion hat in dem Entschließungsantrag, der Ihnen gestern vorgelegen hat und den Sie leider abgelehnt haben, Herr Kollege Böse, ausdrücklich gefordert, daß zur Finanzierung des ÖPNV eine Beteiligung der Länder an der Mineralölsteuer erfolgen muß und daß die Mineralölsteuer zu erhöhen ist.

(Minister Kniola: Setzen Sie es doch in Bonn durch! Sie haben da doch die Mehrheit!)

Das ist ein Entschließungsantrag, der in der CDU-Fraktion einstimmig beschlossen worden ist. Ich hätte es sehr begrüßt, wenn die SPD-Fraktion unserem Beispiel gefolgt wäre und dies gemeinsam mit uns gefordert hätte. Dem Verkehr hätte das jedenfalls gutgetan.

(D)

Meine Damen, meine Herren! Wir können dem Gesetzentwurf auch mit der Veränderung, die der Verkehrsausschuß vorgenommen hat, nicht zustimmen. Wir haben deshalb einen Änderungsantrag eingebracht, von dem ich meine, daß er für alle zustimmungsfähig sein müßte. Wenn Sie ihn aber nicht akzeptieren, werden wir die Beschlußempfehlung des Verkehrsausschusses ablehnen.

Es ist mir wichtig zu betonen, daß wir alle Maßnahmen, die im Entwurf der Landesregierung in der Stufe 1 enthalten sind, ebenso fordern wie die SPD-Fraktion.

(Zuruf des Abgeordneten Langen [CDU])

(A) (Dreyer [CDU])

Wir fordern darüber hinaus alle Maßnahmen, die in dem Beschlußentwurf des Ausschusses enthalten sind. All diesen Maßnahmen stimmen wir zu.

(Zuruf des Abgeordneten Mernizka [SPD])

- Ja, Herr Kollege Mernizka, das ist deshalb wichtig, weil die Ortsumgehung Freudenberg, die uns ja gemeinsam am Herzen liegt, auch darin enthalten ist.

Ablehnen werden wir, weil die Maßnahmen nach unserer Überzeugung nicht weit genug gehen.

Wir begrüßen vor allem die Ergänzung des § 1 Satz 2, die nach unserer Auffassung für mehr Planungssicherheit in Zukunft sorgen wird.

Ich schließe mit dem Appell: Stimmen Sie bitte unserem Änderungsantrag zu.

(Beifall bei der CDU)

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

(B)

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Dieser Gesetzentwurf ist im Ergebnis ein Kompromiß. Die F.D.P. stimmt ihm zu.

Der Kompromiß wurde durch die Aufstockung der Mittel möglich. Das begrüßen wir sehr. Dadurch können eine Reihe von Maßnahmen, die wir gefordert haben und die nach Meinung vieler hier im Hause seit langem überfällig sind, realisiert werden. Eine Reihe von Problemen im Lande können gelöst werden.

Als F.D.P. halten wir die Finanzierung dieser zusätzlichen Mittel für zehn Jahre für nicht sehr realistisch. - Der Finanzminister war letzte Woche in unserer Fraktion und hat uns dargelegt, wie sich die Finanzen hier im Land ab 1995/96 entwickeln werden - unabweisbar aufgrund der Lasten aus der deutschen Einigung.

(C)

Wir halten es kaum für wahrscheinlich, daß wir länger als bis Ende 1996 - vielleicht bis 1997 - die 200 Millionen DM im Jahr zur Verfügung haben werden, um diese Maßnahmen zu finanzieren. Aber die SPD-Fraktion hat mir versichert, sie habe dies nach intensiven Gesprächen mit dem Finanzminister abgeklärt; dieser halte es für machbar, daß das Gesetz auf zehn Jahre ausgerichtet wird. Dem verschließen wir uns natürlich nicht. Die F.D.P. wird dem Gesetzentwurf also auch unter diesen Bedingungen zustimmen.

Nach dem, was ich eben ausgeführt habe, halten wir es für dringend erforderlich, die Maßnahmen in der Tat nach ihrer Dringlichkeit in Angriff zu nehmen, und zwar unabhängig davon, in welchem Landesteil sie angesiedelt sind, und abhängig davon, ob damit - flapsig gesagt - der Erhalt oder Nichterhalt von Landesstraßenbauämtern in Zusammenhang gebracht wird.

(Zustimmung von der SPD)

Wir müssen hier Prioritäten setzen und in den nächsten Jahren versuchen, die wirklich wichtigen Maßnahmen zu realisieren. Unter Umständen müssen wir uns darauf verständigen, einen Kriterienkatalog zu entwerfen, anhand dessen man die Entscheidungen über die Dringlichkeit und den Baubeginn transparent machen und politisch nachvollziehen kann.

(D)

Den CDU-Antrag halten wir nicht für zustimmungsfähig.

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Warum nicht?)

- Verehrter Herr Dreyer, Sie hätten noch 2 Milliarden DM draufpacken und den Zeitraum auf 30 Jahre ausdehnen können, dann hätte Ihr Antrag die gleichen Realisierungschancen.

(Minister Kniola: Eben! - Zuruf des Abgeordneten Hegemann [CDU])

Die Finanzierungsstrukturen des Landes Nordrhein-Westfalen sind nicht mit denen des Bundes vergleichbar. Die Lasten aus der Verkehrsentwicklung, die sich durch die deutsche Einheit ergeben, und die Notwendigkeiten, die damit im Zusammenhang ste-

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

hen, müssen von der Bundesregierung in einer ganz anderen Weise gelöst werden, als wir hier das Problem von fehlenden Ortsumgehungen lösen können und müssen.

(Beifall bei der SPD)

Diesen Unterschied in der Qualität muß man in der politischen Arbeit sehen. Ich meine, das haben Sie außer acht gelassen. Deshalb lehnen wir Ihren Antrag ab. - Danke schön!

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

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

Abgeordnete Nacken (GRÜNE): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Bei der Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes und der Aufstellung des Bedarfsplans geht es um Straßenneubauprojekte für die nächsten 20 Jahre. Wir entscheiden hier über eine Straßenbaupolitik bis weit ins nächste Jahrtausend.

(B) Gleichzeitig wissen wir nicht, wie wir in unseren Städten das prognostizierte Wachstum der Verkehrsmengen verkraften sollen und den finanziellen Zusammenbruch des gesamten öffentlichen Verkehrs in den nächsten Jahren verhindern können.

Das vorliegende Landesstraßenausbaugesetz enthält keinen Beitrag zur Lösung der dringenden verkehrs- und umweltpolitischen Probleme der Gegenwart. Im Gegenteil! Jede der hier enthaltenen Straßenneubau- maßnahmen wirkt problemverschärfend.

Die unbestrittene, aber einfache Wahrheit lautet: Mehr Straßen erzeugen auch mehr Verkehr.

Trotz gegenteiliger Öffentlichkeitsarbeit gibt es in Nordrhein-Westfalen keine Trendwende zum öffentlichen Verkehr. Öffentlicher Verkehr und Straßenbau werden nach wie vor parallel gefördert. Das hat mit einer ökologisch verantwortlichen Verkehrspolitik nichts zu tun.

(C)

Ein besonders trauriges Kapitel für die Verkehrspolitik ist die Tatsache, daß die jährlichen Ansätze für den Landesstraßenneubau um über 30 % - von 145 Millionen auf 200 Millionen DM - aufgestockt worden sind. Das bedeutet, daß zusätzliche Projekte realisiert werden und gerade die teuren Großprojekte - ich nenne die Ortsumgehung Freudenberg, die Ortsumgehung Plettenberg und die Ortsumgehung Oerlinghausen - nun wieder nach oben gezogen werden.

In den letzten Wochen ist viel über die krisenhafte öffentliche Verschuldung und die Notwendigkeit des schlanken Staates schwadroniert worden. Wir GRÜNE wären schon zufrieden, wenn der Moloch Straßenbau in unserem Lande gezähmt und die fetten Haushaltstitel des Straßenbaus, die zur Selbstbedienung geradezu einladen, abgeschmolzen würden.

Vor wenigen Tagen brachte der Umweltminister eine zehnteilige Jubelerklärung zum Umweltprogramm NRW heraus. Es ist interessant, daß der wichtigste umweltpolitische Bereich, nämlich der Verkehr, gerade einmal in einem Nebensatz angesprochen wird. Hier heißt es
- ich zitiere -:

Während bei Kraftwerken und Industriebetrieben deutliche Erfolge erzielt wurden, bleibt der Verkehr Hauptbelastungsfaktor nicht nur für den Wald.

(D)

Das ist schon ein peinliches Eingeständnis des Versagens, finde ich.

Aber Minister Matthiesen wäre nicht Matthiesen, wenn er nicht sofort ein Ablenkungsmanöver startete und im nächsten Satz schreiben ließe

(Abgeordneter Ruppert [F.D.P.]: Er ist nicht hier!)

- ich danke, der Bericht liegt Ihnen allen vor; und ich rede nicht für Herrn Matthiesen, sondern für dieses Plenum und die Menschen auf der Tribüne -:

Weltweit und national ist die wichtigste Aufgabe der Klimaschutz. Internationale Zusammenarbeit und nationale Anstrengungen sind nötig.

(A) (Nacken [GRÜNE])

Das heißt: Verantwortung schieben wir ab.

Richtig, Herr Matthiesen. Nur: Was tun wir als Land Nordrhein-Westfalen denn dazu? Ich zitiere weiter aus dieser Jubelbilanz:

Ohne eine grundlegende ökologische Neuausrichtung der Verkehrs- und Energiepolitik bleibt die Zusage der Bundesrepublik Deutschland, die klimarelevanten Emissionen bis zum Jahre 2000 um 25 bis 30 % zu senken, eine Farce.

Wenn dieses lange Straßenausbaugesetz in der vorgelegten Form vom Landtag verabschiedet wird, dann ist die Verkehrspolitik und auch die Umweltpolitik in NRW zur Farce geworden.

(Zustimmung des Abgeordneten Appel [GRÜNE])

Den Klimabericht können wir dann gleich mit auf den Müll wandern lassen.

Bei der Anhörung zum Landesstraßenbedarfsplan am 10. November 1992 hat der eingeladene Vertreter des Klimainstituts in Wuppertal ausgeführt, daß jeder Straßenneubau, also auch die Maßnahmen des Landesstraßenausbaugesetzes, für die Zielsetzung einer Klimaschutzpolitik kontraproduktiv sind.

Der Bedarfsplan läßt nicht nur die Sprechblasen des Verlautbarungs-Umweltschutzes zerplatzen. Noch schlimmer sind die Folgen für den Umweltschutzgedanken in unserem Lande. Viele Zuschriften von Umweltgruppen und -initiativen, die uns in den letzten Wochen erreicht haben, zeigen, daß sich die Menschen durch die Wiederbelebung der Betonpolitik alter Tage vor den Kopf gestoßen fühlen.

Wir wissen, daß auch viele Umweltpolitiker und -politikerinnen in den Reihen der SPD mit den Zähnen geknirscht haben, als sie von dem Coup der Straßenbaufetischisten hörten, eine Mittelaufstockung um 55 Millionen DM vorzunehmen. Doch, liebe Kollegen und Kolleginnen von der SPD-Fraktion: Zähneknirschen reicht nicht. Was zählt, ist das Ergebnis. Und das lautet: Keine Chance für eine Politik der Ver-

kehrswende in der SPD-Landtagsfraktion von Nordrhein-Westfalen. Unter dem Vorwand der Beschleunigung gibt es nun schon eine Reihe von Gesetzen des Bundes, in denen die Beteiligung von Bürgern und Bürgerinnen an Planverfahren und der Rechtsschutz von Betroffenen ausgehebelt oder eingeschränkt wird. Ich nenne das Beschleunigungsgesetz, die Maßnahmengesetze, das Bundesfernstraßenausbaugesetz.

Die vorgeschlagene Änderung des § 1, die hier von Herrn Kollegen Böse als sehr positiv hervorgehoben wurde, paßt sehr gut in diese Negativentwicklung. Unter der Kurzform "Bedarfsfeststellung per Gesetz" soll der gerichtlichen Überprüfung der Notwendigkeit eines Projektes ein Riegel vorgeschoben werden. Ebenfalls kann nicht mehr die ernsthafte Prüfung einer Nullvariante und ein eventueller Verzicht auf das Straßenbauprojekt das Ergebnis eines Abwägungsverfahrens sein. Einmal im Gesetz enthalten, ist der Bedarf einer Straße für alle Zeiten festgestellt - unabhängig von sich ändernden Rahmenbedingungen und neuen Alternativen.

Die von der Landesregierung vorgeschlagene Ergänzung des § 1 Abs. 1 dieses Gesetzes stellt eine gravierende Verkürzung des Abwägungsprozesses und eine Aushöhlung der verfassungsmäßigen Rechtsweggarantie dar.

Meine Damen und Herren, wir bedauern, daß die Zeit in NRW für eine Wende in der Verkehrspolitik noch nicht reif ist. Alle Indizien sprechen dafür, daß die eigentlichen Bremser nicht die Bürgerinnen und Bürger sind. Viele von ihnen würden umsteigen, wenn ihnen Alternativen angeboten würden. Die ewig Gestrigen in der Verkehrspolitik sitzen in den Amtsstuben und in den Apparaten, auf den Regierungsbänken und in den Parlamenten. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

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

(A)

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Knoia: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich nur wenige Bemerkungen machen.

Zunächst zu Ihnen, Herr Kollege Dreyer! Es ist nicht vorstellbar, was Sie hier gesagt haben, daß nämlich bei den Landschaftsverbänden jetzt für 100 Millionen DM Planungen für den Papierkorb seien. Wenn das so wäre, dann hätten das die Landschaftsverbände wirklich selbst zu verantworten. Denn auch die Landschaftsverbände wissen, wie groß der Landesstraßenbauhaushalt ist, haben sich auf diesen Haushalt einzustellen

(Beifall bei der SPD)

und nicht irgendwelche Träume planerisch zu bearbeiten.

Präsidentin Friebe: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage von Herrn Dreyer?

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Knoia: Ich möchte die paar Bemerkungen im Zusammenhang vortragen. - Damit bin ich bei dem, was die CDU an zusätzlichen Wünschen vorgetragen sowie im Ausschuß beantragt hat und hier offensichtlich beibehalten will. Das ist - man kann es in einem Satz zusammenfassen - das Märchenbuch der CDU ohne Finanzgrundlage. Und die ist nun einmal, wie bei vielen anderen Dingen ebenso, auch hier entscheidend.

(Beifall bei der SPD)

Frau Kollegin Thomann-Stahl, ich kann Ihnen versichern, daß wir bei dem jetzt durch die Landesregierung vorzulegenden Ausbauplan die Akzentsetzung auf die wichtigen Vorhaben vornehmen werden. Wir werden dabei darauf achten, daß sich die Akzentsetzung unserer Regierungsvorlage, nämlich "Ortsumgehungen", auch im Ausbauplan wiederfinden wird.

Frau Kollegin Nacken, von 288 Maßnahmen, die wir heute hier beschließen, sind 31 Maßnahmen der letzten Ergänzung, also Neubaumaßnahmen. Alles andere sind Maßnahmen des Ausbaus, der Ortsumgehungen,

(C)

der Bahnübergangsbeseitigungen. Ich fordere Sie sehr herzlich auf, mit den Bürgern und Bürgerinnen zu diskutieren, die an einer hochbelasteten Ortsdurchfahrt mit 30 000 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden wohnen. Ich glaube, auch Sie werden die Diskussion nicht durchhalten, wenn Sie ihnen erklären: Uns ist es wichtig, daß keine Straßen gebaut werden; ihr könnt ruhig weiter damit leben; wir verzichten auf die Ortsumgehung.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Friebe: Vielen Dank, Herr Minister. - Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung, und wir kommen zur Abstimmung:

Ich lasse zunächst über den Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucksache 11/4961 abstimmen. Wer diesem Änderungsantrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Danke schön. Wer ist dagegen? - Das sind SPD, F.D.P. und die Fraktion DIE GRÜNEN. - Damit ist der Änderungsantrag abgelehnt.

Dann lasse ich jetzt über den Gesetzentwurf abstimmen: Der Verkehrsausschuß empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung Drucksache 11/4937, den Gesetzentwurf mit den vom Ausschuß beschlossenen Änderungen anzunehmen. Wer dafür ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Das sind die Fraktion der SPD und der F.D.P. Wer ist dagegen? - Das ist die Fraktion der CDU und die Fraktion DIE GRÜNEN. Gibt es Stimmenthaltungen? - Das ist nicht der Fall.

(D)

Ich stelle fest: Damit ist der Gesetzentwurf in zweiter Lesung verabschiedet.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 9 auf:

**Parkraumbewirtschaftung an
Hochschulen und Landesbehörden
in Nordrhein-Westfalen**

Antrag
der Fraktion DIE GRÜNEN
Drucksache 11/4928