

(A) **Beginn: 10.02 Uhr**

Präsident Ulrich Schmidt: Meine Damen und Herren! Ich heiße Sie alle herzlich willkommen zu unserer heutigen 24. Sitzung des Landtags Nordrhein-Westfalen. Ich begrüße insbesondere auch unsere Gäste auf der Zuschauertribüne und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Medien.

Für die heutige Sitzung haben sich 13 Abgeordnete **entschuldigt**; ihre Namen werden in das Protokoll aufgenommen.

Ihren Geburtstag feiern heute Frau Kollegin Oda-Gerlind Gawlik von der Fraktion der SPD

(Allgemeiner Beifall)

und Frau Kollegin Ute Schäfer ebenfalls von der Fraktion der SPD.

(Allgemeiner Beifall)

Herzlichen Glückwunsch im Namen des Hohen Hauses und alles Gute!

Meine Damen und Herren, wir treten in die Beratung unserer heutigen **Tagesordnung** ein. Ich rufe den einzigen Tagesordnungspunkt auf:

(B)

**Fortsetzung der Haushaltsberatungen
vom 21. März 2001**

Wir haben gestern die Haushaltsberatungen mit der Beratung des Einzelplans 13 unterbrochen und setzen sie heute fort. Ich rufe **Nummer 1** auf:

**Einzelplan 08: Ministerium für Wirtschaft und
Mittelstand, Energie und Verkehr**

Ich verweise auf die Beschlussempfehlung Drucksache 13/808 und auf die Änderungsanträge der Fraktion der CDU Drucksache 13/937 und Drucksache 13/938.

Ich eröffne die Beratung und rufe auf den Teilbereich

a) Wirtschaft, Mittelstand und Energie

Ich erteile dem Kollegen Weisbrich für die CDU-Fraktion das Wort. Bitte schön.

Christian Weisbrich (CDU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Damit die Debatte in der frühen Morgenstunde nicht so trocken wird, will ich als Erstes eine kleine Geschichte erzählen. Ich habe sie neulich im WDR gehört. Und sie beschreibt präzise, was die Menschen im Land von der rot-grünen Wirtschaftspolitik halten.

Es unterhielten sich zwei Bürger im Ruhrgebiet über die Chancen ihrer gebeutelten Region. Da hörte ich: Mensch, der Clement, das ist ein Ministerpräsident.

(Beifall bei der SPD)

Der hat endlich mal Visionen. Also Visionen hat der. Die sind ganz toll.

1998! Da kam dem die Vision Musicals. Lasst uns Musicals bauen! Das ist Strukturwandel. Das ist die Zukunft für's Revier. Na ja, heute sind die alle pleite.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Das stimmt übrigens nicht!)

Aber der Clement, so einen Rückschlag, den steckt der weg. Da hat der gleich wieder eine Vision.

1999! Da sah der ein Ufo landen, in Dortmund. Kaufkraft sollte das binden, von Holland bis nach Bielefeld. Na ja, war wohl ein schlechter Landeplatz so mitten zwischen den Gleisen. Ist nicht gekommen, das Ufo. Aber dafür die nächste Vision.

2000! Da hat der uns BMW versprochen. Vom Band sollten die rollen in Walsum oder in der Ecke da.

(Zuruf von der SPD: Er weiß in Nordrhein-Westfalen nicht mal Bescheid!)

Schade, ist auch nichts geworden. Schade, die rollen jetzt in Bayern.

Aber der Clement, der lässt sich durch so etwas nicht entmutigen. Und jetzt sagt er: Die nächste Vision, die klappt bestimmt. Da bin ich aber gespannt. Was will der denn jetzt machen? Also ich habe gehört, im Sommer, da lässt der Carepakete abwerfen über Dortmund. Na, wenn Du meinst.

Aber die Kumpel, das ist ja alles nix mehr mit den Kumpeln. Hat der Clement da auch ne Vision? Na klar, die sollen jetzt alle Englisch lernen, also wegen der Globalisierung und so. In Zukunft, da

(C)

(D)

(Christian Weisbrich [CDU])

- (A) heißt das dann nicht mehr "Glück auf!". Das müssen die als Erstes lernen. Auf Englisch, da heißt das jetzt "Luck up!".

(Beifall bei der CDU)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, "Lack ab" - pögnanter kann man das Ergebnis sozialdemokratischer Wirtschaftspolitik in unserem Land nicht beschreiben.

Da ist es nur folgerichtig, wenn der Ministerpräsident jetzt neue Wege, neue Chancen und neues Handeln für Nordrhein-Westfalen anmahnt. Gleichzeitig ist das aber auch eine Bankrotterklärung. Denn verbunden mit dem Aufruf zur Neuerung ist zwangsläufig das Eingeständnis: Die bisherigen Rezepte haben versagt. Wachstumschwäche, weit überdurchschnittliche Arbeitslosigkeit, extreme Verschuldung und dramatisch schwindende Investitionskraft sind das Ergebnis von 34 Jahren sozialdemokratischer Regierung. Rund 200 Milliarden DM wurden in dieser Zeit vor allem im Ruhrgebiet zur Milieukonservierung ausgegeben - letztlich mit sehr begrenztem Erfolg.

- (B) Doch auch die neuen Rezepte, meine Damen und Herren, wirken nicht - weder die vom Ministerpräsidenten so geliebten Leuchttürme von Oberhausen bis Dortmund, vom 100-Millionen-DM-Grab HDO bis zum gigantischen Ufo, noch die Sprüchkampagne des Wirtschaftsministers.

Es nützt nichts, Herr Minister Schwanhold, vor großem Publikum bei Altbier und Häppchen Nordrhein-Westfalen als den Standort anzupreisen - mobil, innovativ und global -, wenn die Menschen täglich im Stau stehen.

Das Urteil über diese Art von Wirtschaftspolitik hat die hoch angesehene "Süddeutsche Zeitung" am 20. Januar 2001 eindeutig gefällt. Unter der Überschrift "Oben grell - unten leer" kommentiert sie:

"Der erstmals vorgelegte Jahreswirtschaftsbericht ist nichts weiter als ein ansehnlicher Werbeprospekt. Die auf Hochglanzpapier gedruckten bunten Bilder und verbalen Lobpreisungen des Standorts Nordrhein-Westfalen verschweigen nämlich die Problemzonen, zu denen vor allem das Ruhrgebiet zählt."

Meine Damen und Herren, wir haben deshalb beantragt, dem Wirtschaftsminister seinen "Repti-

- (C) lien-Fonds" für Medienevents drastisch zu kürzen und stattdessen Geld für die Vorbereitung des Mittelstandes auf die Internetwirtschaft in den Haushalt einzustellen. Natürlich hält das die Koalition nicht für nötig, denn alles laufe ja prima.

Bei Altbier und Häppchen heißt es unter gleißenden Scheinwerfern: Nordrhein-Westfalen hat jetzt endlich den Anschluss an das Wirtschaftswachstum der westdeutschen Länder gefunden.

Tatsächlich verbesserten wir uns im Jahr 2000 um 2,9 % - das sind die Zahlen von heute früh -, was sicherlich zu begrüßen ist. Die Wirtschaft in Baden-Württemberg wuchs aber um 4,2 % und in Bayern sogar um 4,3 %. Wir holen also immer noch nicht auf, wir fallen nur etwas langsamer zurück.

Das Gleiche gilt leider auch für den Abbau der Arbeitslosigkeit: Im Februar dieses Jahres ging die Arbeitslosigkeit in Nordrhein-Westfalen um 5,6 % zurück und verharrt auf erschreckend hohem Niveau. Bayern, Hessen und Baden-Württemberg machen dagegen mit Rückgängen von 8,1 %, 10,9 % und 12 % riesige Schritte in Richtung Vollbeschäftigung.

- (D) Der Ministerpräsident schwadroniert über den Metrorapid und preist die technologische Spitzenstellung des Landes an.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Was reden Sie da? "Schwadronieren"? Lassen Sie diese Töne einmal weg!)

- Er schwadroniert über den Metrorapid. Sie preisen die technologische Spitzenstellung des Landes in vielen Bereichen an.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Tun andere auch!)

Bei den Internet-Start-Ups bringt aber allein die Stadt München so viel Gewicht auf die Waage wie die Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Hessen zusammen. Und auch in der Biotechnologie hat München die Nase vorn.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Ach du liebe Güte!)

- Das können Sie alles nachlesen.

Die starke Vernetzung von Innovations- und Gründungsinitiativen, von Hochschulen und Unternehmen der Old und New Economy, von Kapitalge-

(Christian Weisbrich [CDU])

- (A) bern und von Landes- und Kommunalpolitik ist entscheidend. Dagegen sieht Ihre Regierung - tut mir Leid, Herr Clement - alt aus.

(Beifall bei der CDU)

Die Technologiepolitik wird bei uns immer weiter zersplittert: Für einen Teil ist das Wirtschaftsministerium zuständig, für einen anderen das Arbeitsministerium und für den Rest die Staatskanzlei. Neue Werkstoffe gehören ins Wirtschaftsministerium, alte ins Arbeitsministerium. Das verstehe, Herr Ministerpräsident, wer will.

Um ein veraltetes Industrieunternehmen nach vorne zu bringen, käme niemand auf den Gedanken, den Arbeitsdirektor zum Entwicklungschef zu machen. Sie dagegen halten das für total genial, und der Wirtschaftsminister rechnet damit, dass Überschneidungen und Reibungsverluste die Arbeitsabläufe in der Technologieförderung nicht wesentlich beeinträchtigen würden; so seine Stellungnahme im Wirtschaftsausschuss.

Ich kann da nur sagen: Auf, ihr Hasen, hört ihr nicht den Jäger blasen? - Diese Landesregierung hält es wohl für innovativ, dass man Hunde zur Jagd tragen muss.

(Beifall bei der CDU)

- (B) Apropos Reibungsverluste: Der Ministerpräsident erklärt zum Ruhrgebiet ganz tapfer: Wir bauen auf den Erfolgen der letzten Jahre auf. - Sein Wirtschaftsminister sagte dagegen beim Pressefrühstück im August des letzten Jahres realistischer:

"Besonderen Handlungsbedarf sehe ich in Teilen des Ruhrgebietes. Hier setzt man zu häufig noch auf kleine und bequeme Schritte der Veränderung, als mit offenem Blick und frischem Wind nach vorne zu schauen. Zu oft wird noch der Strukturwandel mit seinen Problemen vorgeschoben, wenn es an eigenen Initiativen, an eigenen Ideen mangelt. Vor dem Hintergrund dieser Erfahrung muss Schluss sein mit der Verklärung der Vergangenheit, von Strukturwandel zu reden, bei dem sich viele immer noch in der Vergangenheit mit nur anderen Vorzeichen wiederfinden wollen."

Herr Minister Schwanhold, noch realistischer wäre der Satz gewesen: Diese Landesregierung entschuldigt sich mit der Vergangenheit. Sie ver-

- spricht die Zukunft, aber sie versagt in der Gegenwart. - Denn das tut sie. (C)

(Beifall bei der CDU)

Herr Minister, wenn Sie die Hilfe suchende Bau- branche abfertigen mit der Bemerkung, Sie würden die pessimistische Einschätzung nicht teilen, dann macht das deutlich, wie sehr diese Regierung die Realität übersieht, anstatt die Sorgen und Nöte der Menschen in unserem Land ernst zu nehmen. Würde die Regierung endlich den milliardenschweren Investitionsstau abbauen, wäre der Bauwirtschaft und damit vielen Menschen - auch Arbeitslosen - geholfen.

Ich fasse zusammen: Die Politik der Regierung Clement

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Was fassen Sie zusammen?)

hat keine Ziele, keine Schwerpunkte, keine Visionen. Man gewinnt den Eindruck, jeder Minister laufe in eine andere Richtung.

(Beifall bei der CDU)

Am Beispiel der Technologiepolitik werden wir leider zum Schaden der Menschen im Lande schon bald feststellen, dass die alte Weisheit immer noch gilt: Viele Köche verderben den Brei. - Vielen Dank. (D)

(Beifall bei der CDU)

Präsident Ulrich Schmidt: Vielen Dank. - Das Wort hat nun der Kollege Bischoff von der SPD-Fraktion.

Werner Bischoff (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Weisbrich, nachdem wir nun schon einiges von Ihnen aus den Ausschusssitzungen gewohnt sind - dort referieren Sie immer aktuelle Presseschauen -, haben Sie heute eine Märchenstunde abgehalten. - Ich muss schon sagen: Mit diesen Gruselgeschichten und Versatzstücken aus alten Beiträgen reden Sie unser Land schlecht. Das verunsichert jeden Investor, der Interesse hat, nach Nordrhein-Westfalen zu kommen.

(Beifall bei der SPD)

(Werner Bischoff [SPD])

- (A) In dieser Form sind Sie, Herr Weisbrich, und alle, die so reden und denken wie Sie, der entscheidende und gravierende Standortnachteil, ja, sogar ein Standortrisiko für unser Land Nordrhein-Westfalen.

(Beifall bei der SPD - Marc Jan Eumann [SPD]: So ist das!)

Wir als Sozialdemokraten hingegen sind erfreut, feststellen zu können, dass wir trotz all der in den Haushaltsberatungen sicherlich zu bewältigenden Schwierigkeiten im Gegensatz zu den Reduktionen in den vergangenen Jahren nunmehr einen um 120 Millionen DM erhöhten Einzeletat haben. Aufgrund der wohlgesetzten Akzente der Landesregierung besteht für uns Sozialdemokraten deshalb auch kein Korrekturbedarf am vorgelegten Etatentwurf. Wir sind der Auffassung, dass mit dem von der Landesregierung eingebrachten Wirtschaftshaushalt ein Beitrag für den notwendigen und erfolgreichen Strukturwandel in sozialer Verantwortung für unser Land geleistet wird. Angesichts der jetzigen, hier schon angesprochenen Arbeitsmarktsituation wird die Fortsetzung des Strukturwandels auch in Zukunft noch unsere Hauptaufgabe bleiben.

- (B) Wir werden uns sicherlich über das Jahr 2000 hinaus immer wieder mit diesen Fragen beschäftigen müssen, obwohl wir für das Jahr 2000 mit einem Wachstum von real 3,5 % eine ausgesprochen erfreuliche Bilanz, die sich gut darstellt und auch über dem Bundesdurchschnitt liegt, aufweisen können. Auch wenn sich dieser positive Trend im zweiten Halbjahr insgesamt abgeschwächt hat, bewegen wir uns mit einem Wachstum um 3 % - ein Wachstum um 3 % haben wir zum ersten Mal seit 1991 wieder erreicht - noch immer voll im Bundestrend; das muss an dieser Stelle unterstrichen werden

(Beifall bei einzelnen Abgeordneten der SPD)

Das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung in Essen erwartet angesichts der Abkühlung der Konjunktur in den USA hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung in Nordrhein-Westfalen einige Störfaktoren. Trotzdem kommt es zu dem Ergebnis, dass sich diese in Grenzen halten werden. Auch wir sind bei all diesen Zahlen und Hinweisen optimistisch, dass wir am Jahresende eine gute Bilanz werden aufweisen können.

Auch wenn ich unseren Optimismus betone, dass das verlangsamte Wachstum nichts an den insgesamt positiven Fakten ändern wird, muss ich sehr deutlich sagen, dass der Arbeitsmarkt mit 782.000 Arbeitslosen in Nordrhein-Westfalen Ende Februar für uns alle eine Herausforderung darstellt, der wir begegnen müssen. So positiv es aussieht, dass das fast 47.000 Menschen weniger sind als im Jahr zuvor: Diese Zahl ist zu hoch. Auch die Tatsache, dass wir es geschafft haben, die Arbeitslosenquote von 10,2 auf 9,1 % zu reduzieren, zeigt eine positive Entwicklung. Aber wir müssen weiter daran arbeiten.

(Beifall des Marc Jan Eumann [SPD])

Ich freue mich insbesondere, bei der Durchsicht der einzelnen Zahlen feststellen zu können, dass wir bei der Zahl der jüngeren Arbeitslosen im Vergleich zum Vorjahresmonat eine gute Entwicklung haben. Auch hieran ist weiter intensiv zu arbeiten. Wir sollten darin übereinstimmen, dass die Qualifizierung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer für uns ein ganz zentraler Standortvorteil und Standortfaktor ist. Wir müssen alles dafür tun, dass die Qualifizierung weiterhin nach vorne gebracht wird.

Wir haben diese Entwicklung deshalb konsequenterweise als eine Hauptaufgabe unserer Haushaltsberatungen angesehen. Wir haben im Einzelplan 15 bei den Verpflichtungsermächtigungen eine Mittelaufstockung um insgesamt 3,5 Millionen DM für die Weiterbildung in Nordrhein-Westfalen beschlossen. Damit können berufliche Perspektiven von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern besser bedient werden. Ich bin auch sicher, dass die allgemeinen Vorgaben und das, was zurzeit im Bündnis für Arbeit diskutiert wird, mit dazu beitragen werden, dass die Frage der Weiterbildung stärker in den Fokus der politischen Entscheidungen rückt. Ich bin optimistisch, dass diese Dinge auch von den Tarifvertragsparteien aufgenommen und weiterentwickelt werden.

Meine Damen und Herren, wir von der SPD wollen auch weiterhin nachhaltig die Bereitschaft zur Selbstständigkeit und zur Gründung neuer Unternehmen fördern. Wir sind der Auffassung, dass wir mit der Gründungs-offensive und der Mittelstandsoffensive zwei zukunftsweisende Maßnahmen in den Mittelpunkt unserer Wirtschaftspolitik gestellt haben. Wir haben dafür - gegen den Widerstand der Opposition - eine Erhöhung von 1,2 Millionen DM in diesem Haushalt beschlos-

(C)

(D)

(Werner Bischoff [SPD])

- (A) sen. Wir haben mit diesen vorgesehenen Maßnahmen, wie wir meinen, eine Mittelstandspolitik in den Vordergrund gestellt, die darauf setzt, dass Eigeninitiative, Risikobereitschaft und Selbstständigkeit gefördert werden. Wir wollen das durch unsere Politik weiterhin unterstützen und begleiten.

Das Thema Existenzgründungen in Nordrhein-Westfalen ist für die SPD ein ganz wichtiges, und wie wir meinen, auch erfolgreiches Handlungsfeld. Mit der Gründungsoffensive in Nordrhein-Westfalen ist es uns gelungen, im Vergleich zu anderen Ländern den höchsten Zuwachs bei den durchschnittlichen jährlichen Gewerbeanmeldungen zu erreichen. In Prozentzahlen ausgedrückt haben wir von 1996 bis 1999 damit einen Spitzenwert erreicht. Der Zuwachs um 8,9 % in diesem Zeitraum ist, glaube ich, vorzeigbar und im Vergleich zu anderen Ländern eine ausgesprochen positive Bilanz.

(Beifall bei einzelnen Abgeordneten der SPD)

Ich will nun auf einen Bereich eingehen, der uns besonders am Herzen liegt. Wir haben in den Einzelplan 08 die Etatisierung einer Außenwirtschaftsoffensive neu aufgenommen, einer Offensive, mit der wir uns insbesondere für Mittel- und Osteuropa stark machen wollen. Wir haben dafür einen Haushaltsansatz von 2,5 Millionen DM bereitgestellt.

- (B)

Ich sage hier ausdrücklich: Wir begrüßen diese Maßnahme deshalb, weil wir damit einen Grundstein dafür gelegt haben, dass insbesondere kleine und mittlere Unternehmen in Nordrhein-Westfalen eine Chance auf einen Marktzugang erhalten. Damit sollen diese Unternehmen im Hinblick auf die EU-Erweiterung die Chance haben, ihre Aktivitäten in die neu hinzukommenden Länder hineinzulenken. Eine solche Initiative wollen wir unterstützen.

Wir müssen in Nordrhein-Westfalen alles tun, damit unser Wirtschaftsstandort von innen heraus stabil ist. Deswegen haben wir auch Mittel bereitgestellt, um den Strukturwandel in Nordrhein-Westfalen weiter nach vorne zu bringen.

Ich bin sehr froh, darauf hinweisen zu können, dass in diesem Haushaltsplan erstmalig eine Chemie-Initiative für Nordrhein-Westfalen aufgelegt wurde. Wir haben in den Haushalt 2000 Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 30 Millio-

- (C) nen DM eingestellt. In den nächsten Jahren werden wir weitere 60 Millionen DM einstellen. Wir wollen damit erreichen, dass die Grundstoffindustrie gefördert und insbesondere der Versorgungseingpass, den es bei Propylen, einem ganz wichtigen Grundstoff für die Chemieindustrie, gibt, beseitigt wird.

Damit haben wir als Staat eine positive Grundsatzentscheidung getroffen. Das hat nichts mit den Gewerkschaften zu tun, sondern das hat etwas mit den Notwendigkeiten der Veränderungen im Revier zu tun. Deswegen bin ich sehr froh, das hier vortragen zu können. Die Arbeitnehmer und auch wir als Gewerkschaften unterstützen diese Entscheidung sicherlich nachhaltig. Allerdings ist es hier erforderlich - das sage ich sehr deutlich in Richtung Industrie -, diese Initiative zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen nun auch durch die notwendigen unternehmerischen Entscheidungen zu ergänzen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich will auch noch darauf hinweisen, dass wir im Technologieprogramm Wirtschaft 116 Millionen DM für Maßnahmen im Bereich der Technologiespitzen und für Schlüsseltechnologieförderung eingesetzt haben, die uns besonders am Herzen liegen.

(Beifall des Marc Jan Eumann [SPD])

Gestern hat - das wird sie auch heute und morgen - die Frage der Kohlepolitik eine Rolle gespielt. Ich will deutlich sagen: Da haben wir es offensichtlich insbesondere bei der F.D.P. mit Gesinnungstätern zu tun.

(Dr. Gerhard Papke [F.D.P.]: Überzeugungstäter!)

Gute Argumente zählen dort nicht. Was hier besonders schlimm ist, Herr Papke: Ihr Vorschlag, den Technologieansatz Bergbau im Einzelplan Wirtschaft um 3 Millionen DM zu reduzieren, ist völlig zu kurz gesprungen. Schlimmer geht es nicht; denn das bedeutet, dass wir einen ganz wichtigen Förderansatz in einem Bereich reduzieren, der mit dazu beiträgt, dass wir hier eine Weltspitzentechnologie haben. Allein in Nordrhein-Westfalen gibt es über 300 Unternehmen mit 40.000 Menschen, die in diesem wichtigen Bereich ihren Arbeitsplatz haben.

(Beifall bei einzelnen Abgeordneten der SPD)

(C)

(D)

(Werner Bischoff [SPD])

- (A) Aus all dem wird deutlich: Wir sind richtig aufgestellt. Wir sind auf dem richtigen Weg. Mit den Prioritätensetzungen in diesem Haushaltsplan senden wir Signale, um die positive Wirtschaftsentwicklung in Nordrhein-Westfalen weiter zu fördern und zu unterstützen. Da ist auf uns Sozialdemokraten Verlass. - Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD und bei einzelnen Abgeordneten der GRÜNEN)

Präsident Ulrich Schmidt: Vielen Dank, Kollege Bischoff. - Das Wort hat der Abgeordnete Dr. Papke, F.D.P.-Fraktion.

Dr. Gerhard Papke (F.D.P.): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Bei der Debatte des Wirtschaftshaushalts geht es immer auch um die zentrale Herausforderung der Wirtschaftspolitik in unserem Land, nämlich um die Frage - Herr Bischoff hat zu Recht darauf hingewiesen -, wie wir die Massenarbeitslosigkeit in Nordrhein-Westfalen bekämpfen können.

- (B) Der Wirtschaftsminister, meine Damen und Herren, hat zu Beginn der Legislaturperiode den Abbau der Arbeitslosigkeit ausdrücklich zum Ziel seiner Politik gemacht und die Landesregierung dabei insgesamt auf ein sehr ehrgeiziges Ziel verpflichtet - ich darf das noch einmal in Erinnerung rufen -, nämlich auf die Halbierung der Arbeitslosenzahl bis 2005. Nur dass wir das nicht aus dem Auge verlieren, Herr Schwanhold: Zum Zeitpunkt Ihrer Ankündigung im vergangenen Jahr gab es 770.000 Arbeitslose in Nordrhein-Westfalen. Im letzten Monat waren es 780.000.

Wir Freien Demokraten haben in den zurückliegenden Monaten immer wieder gewarnt, dass die positiven Entwicklungen beim Wirtschaftswachstum im ersten Halbjahr 2000 weniger auf politischen Anstrengungen für eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit unserer nordrhein-westfälischen Wirtschaft basierten, als vielmehr auf einer dynamischen Weltwirtschaft und insbesondere natürlich auch auf dem schwachen Außenwert des Euro.

Diese Warnungen - das kann man jetzt sagen - haben sich bestätigt. Nordrhein-Westfalen hat im zweiten Halbjahr - das können wir doch nicht ignorieren, Herr Bischoff - einen deutlichen, einen dramatischen Einbruch beim Wirtschaftswach-

tum erlebt: von 3,5 auf 2,5 %. Der Wachstumsrückstand unseres Landes im Vergleich mit den anderen alten Bundesländern hat wieder zugenommen. Er wird sich nach all den Prognosen, die die Institute vorgelegt haben, in 2001 weiter vergrößern.

Deshalb, meine Damen und Herren, müsste die Wirtschaftspolitik in Nordrhein-Westfalen endlich als Reformmotor wirken. Unser Land wäre für sich genommen die elftgrößte Volkswirtschaft der Welt. Nordrhein-Westfalen ist wirtschaftlich ein Schwergewicht, aber wirtschaftspolitisch ohne eigene Gestaltungskraft.

(Beifall bei einzelnen Abgeordneten der F.D.P. und der CDU)

Ich will das an vier Punkten festmachen.

Erstens. Ein Wirtschaftshaushalt, der zu annähernd 50 % aus reinen Erhaltungssubventionen besteht, der beerdigt jeden ernsthaften Modernisierungswillen, und das im wahrsten Sinne des Wortes. 1.000 Millionen DM jährliche Beihilfen für die Steinkohle - ein von der Landesregierung auf Dauer angelegtes Szenario; das muss man sich immer wieder klarmachen - sind eine Vergeudung der Ressourcen unseres Landes Nordrhein-Westfalen. Wir haben gestern darüber debattiert und werden das in den nächsten Monaten sicherlich noch des Öfteren tun.

Dann ist natürlich auch kein Geld mehr da für eine konzentrierte E-Commerce-Beratung für kleine und mittlere Unternehmen, die wir als F.D.P.-Fraktion beantragt haben, für umfassendere Maßnahmen bei der Außenwirtschaftsoffensive, die wir übrigens, Herr Bischoff - da stimme ich Ihnen zu -, für eines der wirklich positiven Elemente in diesem Wirtschaftshaushalt halten. Die Außenwirtschaftsoffensive ist ein sehr positiver Ansatz, praktische Maßnahmen, mit denen wir die Chancen auf Exporte nach Osteuropa und Südosteuropa verbessern können.

Ich will auch ausdrücklich noch einmal die Meistergründungsprämie positiv herausstellen, die wir Freien Demokraten immer unterstützt haben, für die wir uns im Haushalt 2001 allerdings eine großzügigere Mittelausstattung gewünscht hätten. Nur, meine Damen und Herren, im Zweifelsfall gibt die Landesregierung eben lieber Geld für die großindustrielle Vergangenheit unseres Landes

(C)

(D)

(Dr. Gerhard Papke [F.D.P.])

- (A) aus, statt es in die Zukunft kleiner und mittlerer Unternehmen zu investieren.

(Beifall bei einzelnen Abgeordneten der F.D.P.)

Nordrhein-Westfalen ist wirtschaftspolitisch ohne Gestaltungskraft. Der zweite Grund dafür - ebenfalls im Haushalt dieses Jahres abzulesen - ist die schleichende Entmachtung des Wirtschaftsministeriums. Als der frühere Wirtschaftsminister Clement Ministerpräsident wurde, nahm er die Zuständigkeit für die Förderung der Medientechnologie mit. Die Umweltministerin bekam bei der Regierungsbildung im vergangenen Jahr den Verbraucherschutz. Aus dem Arbeitsminister wurde bei derselben Gelegenheit auch ein Technologieminister, bei dem nun die komplette Zuständigkeit für ganze Branchen liegt. Das ist den meisten von Ihnen gar nicht bekannt. Der Arbeitsminister ist zuständig für die Mikrotechnologie, die Elektrotechnik, den Maschinenbau, den Fahrzeugbau, die Fertigungstechnik, für Werkstoffe und Verarbeitung, für Textil- und Bauwirtschaft. Das ressortiert alles beim Arbeitsministerium. Herr Schwanhold, ich gebe Ihnen einen Tipp: Wenn Sie eines Tages in Ihr Ministerium kommen und Ihr Sessel ist weg, rufen Sie einfach Herrn Schartau an - der weiß, wo der Sessel steht.

- (B) (Beifall bei der F.D.P.)

Das Technologieprogramm Wirtschaft, ein Kernstück des Wirtschaftshaushalts, ist infolge dieser sachlich willkürlichen Aufteilung regelrecht zerlegt worden.

Bei identischen Programmrichtlinien gibt es völlig überflüssige Parallelstrukturen für die Projektbetreuung in den Häusern. Das ist nicht nur wirtschaftspolitisch kontraproduktiv, sondern auch noch eine Vergeudung von Steuergeldern, meine Damen und Herren.

Drittens. Wir Freien Demokraten fordern eine Politik zugunsten der kleinen und mittleren Unternehmen ein.

(Beifall bei der F.D.P.)

Herr Bischoff, wir wollen keine virtuelle Mittelstandspolitik, sondern eine reale Mittelstandspolitik. Ich sage das nicht ohne Grund. Wir haben beantragt, die Mittel für die Mittelstandsoffensive "Move" zu streichen. "Move" ist ja gewissermaßen der zweite Schritt nach der Gründungsoffensive "GO!".

(C) "GO!" hat - das will ich gerne einräumen - positive Effekte gehabt, die wir auch anerkennen. "Move" hingegen ist eine reine Medieninszenierung, eine reine PR-Show, eine Mittelstandsoffensive für über 5 Millionen DM, davon fast 2,4 Millionen DM für Veröffentlichungen und 1 Million DM für Veranstaltungen. Da die Ausgaben der Titelgruppe übertragbar sind, wird mit Sicherheit ein noch höherer Teil in die PR-Arbeit fließen.

Meine Damen und Herren, solch ein Mittelstandsprogramm brauchen die kleinen und mittleren Unternehmen in Nordrhein-Westfalen mit Sicherheit nicht.

(Beifall bei der F.D.P. und bei einzelnen Abgeordneten der CDU)

Ich bin übrigens sehr gespannt, was die Werbeagentur des Wirtschaftsministeriums als nächste Programmüberschrift vortragen wird. Nach "GO!" und "Move"

(Lothar Hegemann [CDU]: Muff!)

vielleicht "Fly Away", Herr Minister Schwanhold. Hoffentlich kommt die Kreativabteilung dann nicht auf die Idee, dass die New Economy ein neues Sitzplatzangebot der Lufthansa ist.

(D) Viertens. Der Wirtschaftsminister weist gern darauf hin,

(Zuruf des Ministers Ernst Schwanhold - Gegenruf des Ewald Groth [GRÜNE]: Schaumwäsche am Sonntag!)

dass er die Unterscheidung zwischen Old und New Economy für künstlich hält. Ich muss sagen, dass einiges für diese Position spricht.

Entscheidend ist die Behauptungsfähigkeit am Markt. Deshalb entstehen im Übrigen neue zukunftssichere Arbeitsplätze auch nicht an runden Tischen, sondern in wettbewerbsfähigen Unternehmen. Das muss man dann auch ernst nehmen, wenn man diese Position in Hochglanzbroschüren drucken lässt, Herr Schwanhold. Dann muss man auch eine entsprechende Politik machen.

Die Betriebsorganisation in der New Economy zeigt uns - das sollten wir in der Tat erkennen -, was wettbewerbsfähige Betriebe in besonderem Maße brauchen und brauchen werden wie die Luft zum Atmen, nämlich Flexibilität, ein Höchstmaß an Flexibilität, meine Damen und Herren. Darum ist die Deregulierung des Arbeitsmarktes so wichtig, insbesondere im Hinblick auf den

(Dr. Gerhard Papke [F.D.P.]

- (A) schleppenden Strukturwandel in Nordrhein-Westfalen.

Deshalb liegt das zentrale wirtschaftspolitische Versagen dieser Landesregierung darin, dass sie tatenlos zusieht, wie die Arbeitsbeziehungen in unserem Land nicht etwa flexibilisiert, sondern Stück für Stück "verriestert" und "verregelt" werden, meine Damen und Herren. Das ist das zentrale Versagen dieser Landesregierung in Nordrhein-Westfalen. Sie müsste sich einbringen in die wirtschaftspolitischen Debatten im Bunderrat und darüber hinaus. Man hört aber nichts. Das Resultat ist gerade für Nordrhein-Westfalen, für unser Land, verheerend.

Da haben wir zu all dem wirtschaftspolitischen Unsinn, den Rot-Grün in Berlin zu Beginn des Jahres ausgeheckt hat, noch dieses Gesetz über Teilzeit

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Sie müssen das mal mit dem vergleichen, was Sie bei der Bundespolitik unterstützt haben!)

und befristete Arbeitsverträge bekommen, Herr Ministerpräsident. Darüber haben Sie gelacht, als wir das nachgefragt haben.

- (B) (Ministerpräsident Wolfgang Clement: Zu Recht!)

Sie lachen über alles.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Das ist zum Heulen!)

- Dann heulen Sie meinetwegen hin und wieder. Es wäre dem Zustand des Arbeitsmarktes und der kleinen und mittleren Unternehmen in Nordrhein-Westfalen eher angemessen, wenn Sie darüber eine Träne vergießen würden.

(Beifall bei der F.D.P. und bei einzelnen Abgeordneten der CDU)

Der nordrhein-westfälische Arbeitgeberpräsident hat unlängst darauf hingewiesen, dass dies einem mittelständischen Betrieb in Nordrhein-Westfalen, der bisher Jahr für Jahr 500 Schüler und Studenten eingestellt hat, in Zukunft nicht mehr möglich sein wird aufgrund des Gesetzes über Teilzeit und befristete Arbeitsverträge. 500 junge Leute hatten die Chance, Jahr für Jahr sich nicht nur etwas Geld zu verdienen, sondern auch in die Arbeitswelt hineinzuschnuppern. Das geht jetzt nicht mehr. Ist Ihnen eigentlich klar, welche Konsequenzen dieses Gesetz hat?

Auch bei der Ausweitung der betrieblichen Mitbestimmung tut die Landesregierung so, als handle es sich um eine Lappalie. Nachdem Herr Bischoff gerade ausdrücklich im Namen der Gewerkschaften gesprochen hat, leuchtet mir das ein.

(Werner Bischoff [SPD]: Machen Sie sich doch nichts vor!)

Der ZDH schätzt die zusätzlichen Kosten, allein für das nordrhein-westfälische Handwerk, pro Jahr auf 1 Milliarde DM, meine Damen und Herren. Herr Schwanhold, damit sollten Sie sich auseinander setzen. Dass sind die Sorgen, die die Handwerksbetriebe in diesem Land drücken.

(Beifall bei der F.D.P. und bei einzelnen Abgeordneten der CDU)

Das ignorieren Sie aber. Darüber kann man in Ihren Hochglanzbroschüren nichts lesen. So hohe Meistergründungsprämien können Sie gar nicht auswerfen, um den Schaden wieder gut zu machen, der dem nordrhein-westfälischen Handwerk zugefügt wird.

Schauen Sie sich doch den Einbruch beim Investitionsvolumen im nordrhein-westfälischen Handwerk einmal an, Herr Ministerpräsident. Darüber verlieren Sie nie ein Wort. Darüber hört man nie etwas von Ihnen. Das sind alles nur Hurra-Parolen, dass es dem Lande gut gehe. Schauen Sie sich die Kennziffern an. Dann wissen Sie ---

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Wer sagt denn das?)

- Das sagen Sie in jeder Pressekonferenz.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Sie spinnen doch! Wo habe ich jemals gesagt, es geht dem Land gut? Reden Sie doch nicht solch einen Unsinn!)

Ich kann Ihnen die Pressemitteilung ---

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Können Sie nicht! Keine einzige können Sie zeigen!)

Ich gebe hiermit zu Protokoll, dass ich Ihnen heute Nachmittag eine Auswahl der Pressemitteilungen aus Ihrem Hause zukommen lassen werde, in der einseitig die Position des nordrhein-westfälischen Mittelstands überaus positiv und unangemessen positiv dargestellt wird.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Das ist richtig!)

(C)

(D)

(Dr. Gerhard Papke [F.D.P.])

- (A) - Das ist richtig, dass das unangemessen positiv dargestellt wird?

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Es kommt auf die Präzision an! Es geht um den Mittelstand!)

- Ah ja. Wenn Sie ---

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Dem Mittelstand geht es besser als je zuvor, besser als jemals zu Ihren Zeiten!)

- Das sieht das Handwerk anders. Das ist sehr interessant, Herr Ministerpräsident.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Das ist ein Irrtum! Sie müssen einmal mit denen reden! - Glocke)

- Ich rede mit dem Handwerk. Sie meinen, dass Sie die Situation des Handwerks kennen, wenn Sie zweimal im Jahr an einem runden Tisch mit dem Handwerkspräsidenten zusammensitzen. Das ist so.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Sie reden ein Zeug! Sie wissen überhaupt nicht, worüber Sie reden!)

- (B) **Präsident Ulrich Schmidt:** Können wir die Diskussionen dann beenden? - Herr Kollege, die Redezeit ist zu Ende.

Dr. Gerhard Papke (F.D.P.): Ich bin der Meinung, dass Ihre harsche Reaktion zeigt, dass die Kritik an der Mittelstandspolitik Ihrer Regierung sehr wohl den Nerv trifft, Herr Ministerpräsident.

(Beifall bei der F.D.P. und bei einzelnen Abgeordneten der CDU)

Meine Damen und Herren, ich komme zum Schluss.

(Zuruf von der SPD: Das wird auch Zeit!)

Nordrhein-Westfalen ist wirtschaftspolitisch ohne Gestaltungskraft, setzt keine Akzente, tritt einfach hinter dem her, was in Berlin zusammengeschustert wird, unabhängig davon, ob es den Betrieben in Nordrhein-Westfalen schadet oder nicht. Ich prophezeie, so lange das so bleibt, wird unser Land Nordrhein-Westfalen seinen Wachstumsrückstand nicht aufholen und die Massenarbeitslosigkeit auch nicht in den Griff bekommen können.

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. (C)

(Beifall bei der F.D.P.)

Präsident Ulrich Schmidt: Vielen Dank, Herr Dr. Papke. - Das Wort hat Herr Sagel von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Rüdiger Sagel (GRÜNE): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Eine Bankrotterklärung, Herr Weisbrich, war das, was Sie heute Morgen abgeliefert haben.

(Beifall bei GRÜNEN und SPD)

Ich wäre wirklich sehr froh, wenn man konkrete Visionen und Vorstellungen, wie Sie unser Ministerpräsident entwickelt, von Ihnen einmal hören würde. Dann könnten wir tatsächlich mal eine konkrete Sachdebatte führen. Leider kommt da ja nichts!

(Beifall bei GRÜNEN und SPD)

Das, was wir jetzt hören - ich sitze jetzt seit knapp drei Jahren hier im Landtag -, habe ich in den letzten drei Jahren immer wieder von Ihnen gehört. Da kommt nichts Neues, da kommen keine konkreten Vorstellungen. (D)

Für uns ist der ökologische und soziale Strukturwandel der entscheidende Motor der wirtschaftlichen Entwicklung in Nordrhein-Westfalen. Vorrangiges Ziel ist dabei die Schaffung zukunftsfähiger Arbeitsplätze. Wir sind in den letzten Jahren ein gutes Stück vorangekommen. Wir haben auch im Haushalt 2001 einen deutlichen Schwerpunkt gesetzt, insbesondere was die kleinen und mittleren Unternehmen angeht. Die Kritik von F.D.P. und CDU geht insofern völlig ins Leere.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Denn insgesamt müssen wir für den Wirtschaftsbereich bilanzieren: Wir haben immerhin rund 20 Millionen DM mehr als im letzten Jahr, im Jahre 2000, zur Verfügung gestellt - angesichts der schwierigen Haushaltslage sicherlich eine beachtliche Leistung.

Um die Wirksamkeit der Wirtschaftspolitik zu erhöhen, werden die Maßnahmen von diesem Jahr an im Wirtschaftsbereich neu gegliedert, und zwar unter dem Leitbegriff "Neue Wirtschaft", wie wir das auch im Koalitionsvertrag festgelegt

(Rüdiger Sagel [GRÜNE])

- (A) haben, unter den Aspekten Dienstleistung, NRW innovativ, NRW global und NRW mobil.

Wir haben schon in den vergangenen Jahren mit der Gründungs-offensive "GO!" die Förderung von Existenzgründungen gerade bei kleinen und mittleren Unternehmen äußerst effektiv vorangetrieben. Auf Antrag der Grünen und der SPD wurde die Mittelstandsoffensive NRW, die Initiative für mehr Beschäftigung und Innovation, in den Landtag eingebracht und beschlossen. Hierfür haben wir jetzt auf Initiative der Grünen auch noch eine Million DM mehr Mittel zur Verfügung gestellt.

Wir wollen NRW durch eine Bündelung und Weiterentwicklung von Maßnahmen der Bestands-pflege und innovativer Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen auch zukünftig weiter voranbringen, denn das Potenzial der 680.000 kleinen und mittleren Unternehmen mit ca. 650.000 neuen Arbeitsplätzen seit 1996 muss weiter ausgebaut werden. Das ist auch unser Schwerpunkt. Wir sehen hier durchaus eine neue Aufbruchstimmung in NRW.

Hier liegt auch ganz klar der Schwerpunkt der Landesförderung. In Kapitel 08 030 für die Mittelstandsförderung sind rund 470 Millionen DM, im Rahmen der EU-Förderung mit Schwerpunkt Mittelstand weitere 580 Millionen DM vorgesehen.

(B)

Sehr geehrte Herren und auch Damen der Opposition! Kleinkarierte Erbsenzählerei und unreflektierte verbale Attacken, die wir immer wieder von Ihnen hören, können kein wirtschaftspolitisches Gesamtkonzept ersetzen. Darauf warten wir immer noch von Ihrer Seite.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Und Herr Möllemann - er ist gerade wieder unterwegs - mit seinen Luftnummern: Gestern hat er uns wieder erzählt, dass er immer ganz stolz ist, wenn er durch die Republik reisen kann. Leider macht er nicht das, was er eigentlich machen müsste, nämlich konkrete Vorstellungen für unser Land entwickeln. Ich weiß gar nicht, wo er jeden Morgen ist.

(Beifall bei den GRÜNEN - Zurufe von der F.D.P.)

Zur F.D.P. kann ich nur sagen: Das ist Populismus pur, aber keine seriöse Haushaltspolitik. Diese Hausaufgaben hat übrigens sein Namenskollege, der andere Jürgen, seines Zeichens immerhin einmal Zukunftsminister, auch nicht gemacht. Daher

kann ich nur feststellen - das gilt für beide Jürgen in diesem Landtag -: Ihnen fehlt es an Konzepten, an Entwürfen und an machbaren Vorstellungen. Gerade die CDU macht da weiter, wo sie in der letzten Legislaturperiode aufgehört hat - und das genauso schlecht. So werden Sie keinen Erfolg haben, das kann ich Ihnen mit Sicherheit garantieren.

(C)

Wir haben Sie schon mehrmals darauf hingewiesen, dass auch Ihre Zahlen und Fakten nicht stimmen. Es ist immer wieder sehr erstaunlich, mit welchen Zahlen Sie um die Ecke kommen. Ich nenne Ihnen einmal die Zahlen, wie sie sind: Seit 1995 stiegen die Gewerbeanmeldungen in NRW um 5,9 %. Auch die Anzahl der Selbstständigen stieg um 11 %. In der Realität nimmt das Land NRW eine herausragende wirtschaftliche Stellung unter den Bundesländern ein.

Wir werden auch weiterhin alle Anstrengungen unternehmen, damit wir in NRW die Spitzenstellung halten und weitere Schritte nach vorne machen. Unser Hauptaugenmerk gilt und muss dem Ruhrgebiet gelten. Denn das ist unser Sorgenkind. Das wollen wir an dieser Stelle überhaupt nicht verhehlen. Die Dauerkrise von Kohle und Stahl führte dort zu schweren wirtschaftlichen Einbrüchen. Der Strukturwandel, den wir in anderen Regionen mit übrigens sehr großen Erfolgen weitgehend hinter uns haben, mit den besten Strukturdaten, mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten z. B. in Ost-Westfalen und im Münsterland, liegt hier in Teilen durchaus noch vor uns.

(D)

Die führenden Industriebranchen in NRW, Maschinenbau, Elektrotechnik, Chemie und Automobilbau, werden flankiert von Medienwirtschaft, Energiewirtschaft, Anlagenbau, Nahrungsmittelproduktion und Metallbau. Gerade in der Energiewirtschaft, bei den regenerativen Energien und der Energieeinsparung und im Anlagenbau sehen wir Grüne besondere Chancen, die es zukünftig verstärkt zu nutzen gilt. Für die Förderung der rationellen Energienutzung stehen deshalb im Kapitel 08 060 auch 50,9 Millionen DM zur Verfügung.

Bei der Lösung der anstehenden Zukunftsausgaben in NRW gilt es aber auch, zukünftig einen vernünftigen Branchenmix, auch regional ausgerichtet, zu gewährleisten. All das können Sie übrigens in der Koalitionsvereinbarung nachlesen.

Eine kurze Anmerkung zu den rund 1,05 Milliarden DM Steinkohlesubvention im Wirtschaftsetat.

(Rüdiger Sagel [GRÜNE])

- (A) Herr Möllemann hat mich gestern sehr ausführlich zitiert, aber leider falsch interpretiert.

(Zurufe von der F.D.P.)

Die Grünen stehen zum NRW-Koalitionsvertrag und zum Kohlekonsens, denn beide gelten bis 2005. Der absurde F.D.P.-Kürzungsvorschlag von 500 Millionen DM noch in diesem Jahr fordert dagegen zum offenen Vertragsbruch des 1997 mit F.D.P.-Regierungsbeteiligung geschlossenen Steinkohlekompromisses auf.

(Beifall bei den GRÜNEN - Horst Engel [F.D.P.]: Es soll verhandelt werden!)

So ist es, meine Damen und Herren. Wir wollen nicht wie die F.D.P. die zurzeit noch rund 45.000 im Steinkohlebergbau beschäftigten Bergleute mit betriebsbedingten Kündigungen noch vor der diesjährigen Sommerpause auf die Straße schicken. Wir und ich selbst wollen vielmehr - und das richte ich auch an die Adresse einiger anders lautender Stimmen in der Ruhrgebiets-SPD - den Gleitflug mit einem sozialverträglichen Abbau von Arbeitsplätzen auch noch nach 2005 degressiv, zeitlich befristet fortführen.

- (B) Doch will man, realistisch betrachtet - das wissen auch die Spitzen der Ruhrkohle AG - selbst ein mittelfristiges Ziel von 2010 mit sehr problematischen öffentlichen Subventionen noch erreichen, wird allein für dieses Ziel schon zähes Verhandeln mit EU und Bundesregierung erforderlich sein, ohne dass der Erfolg tatsächlich garantiert ist.

Präsident Ulrich Schmidt: Kollege Sagel, würden Sie eine Frage von Herrn Ellerbrock beantworten?

Rüdiger Sagel (GRÜNE): Ich mache erst einmal weiter, vielleicht dann am Ende.

Eines darf es aber auch jetzt schon nicht mehr geben: Den Menschen in den Bergbauregionen ist nicht zuzumuten, dass die Zerstörung von Grund- und Wohneigentum oder wertvoller Naturräume durch neue und erweiterte Rahmenbetriebspläne und infolge der dadurch verursachten Bergschäden weitergeht. Die staatliche Subventionierung der Zerstörung von Eigentum wie z. B. in Recklinghausen oder Dinslaken kann man nicht akzeptieren.

Sehr geehrte Damen und Herren, weiterhin haben große Unternehmen ihre Bedeutung, wenn wir die

Wirtschaft in NRW weiter voranbringen wollen. Wir müssen die Potenziale aber stärker ausschöpfen, die uns kleine und mittlere Unternehmen bieten. Wir müssen aber auch zukünftig verbesserte Problemlösungen angehen. Wir wollen deshalb die Unterstützung der Unternehmensgründungen verbessern. Bei der Betriebsnachfolge wollen wir Information, Beratung und Qualifizierung stärken.

Auch die Meistergründungsprämie gehört in diesen Zusammenhang. Wir haben dieses herausragende Instrument besonders gefördert und standen bei dieser Förderung in den letzten Jahren immer an der Spitze aller Bundesländer. Die Eigenkapitalbasis bei kleineren und mittleren Unternehmen und nicht zuletzt auch der Wissenstransfer z. B. aus den Universitäten müssen deutlich verbessert werden.

Es ist klar geworden, dass die Wirtschaftsförderung in guten Händen ist. Wir werden mit konkreten Initiativen und verbesserten Rahmenbedingungen das Land NRW auch in den nächsten Jahren gut voranbringen. Innovation statt Imitation, dafür stehen die Grünen. - Danke schön.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsident Ulrich Schmidt: Vielen Dank, Kollege Sagel. - Das Wort hat Herr Minister Schwanhold. Bitte schön.

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wie schlecht muss es um die wirtschaftspolitischen Vorstellungen der Opposition bestellt sein, wenn der wirtschaftspolitische Sprecher der CDU, Herr Weisbrich, 50 % seiner Redezeit damit vertut, eine Persiflage aus dem Radio zu zitieren, und keinen einzigen eigenen Vorschlag in die Debatte einbringt.

(Beifall bei der SPD - Edgar Moron [SPD]: Er hat ja auch keinen!)

Herr Weisbrich, Sie waren schon besser.

Einen zweiten Punkt möchte ich noch aufgreifen, Herr Papke. Man muss ein Mindestmaß an Seriosität verlangen, wenn Sie mit Zahlen operieren, die aus dem Haushalt stammen. Sie sagten, wir hätten weniger als 50 % für Investitionen ausgegeben. Von den Investitionen in Höhe von 2,4 Milliarden DM werden 1,4 Milliarden DM für Wirtschaftsförderung, Technologietransfer und

(C)

(D)

(Minister Ernst Schwanhold)

- (A) rationelle Energien ausgegeben. Das ist keine Konservierung. 1 Milliarde DM für Kohle als Konservierung zu bezeichnen, heißt, dass Sie nicht verstanden haben, was sichere Energieversorgung für einen Wirtschaftsstandort wie Nordrhein-Westfalen bedeutet.

(Beifall bei der SPD - Marc Jan Eumann [SPD]: Die haben überhaupt nichts verstanden!)

Sie haben mit Ihrem Fraktionsvorsitzenden im September 2000 verkündet, im Jahre 2015 solle der Bergbau auslaufen. Im Januar haben Sie verkündet, dass er im Jahre 2005 auslaufen solle.

(Marc Jan Eumann [SPD]: 2005 läuft die F.D.P. aus!)

Im März dieses Jahres haben Sie den Antrag gestellt, die Förderung um 500 Millionen DM zurückzunehmen. Diese Art der Wirtschaftspolitik der F.D.P. bedeutet einen Vertragsbruch. Das muss die Wirtschaft wissen, damit sie erkennt, auf wen sie sich verlassen kann.

(Beifall bei der SPD - Zurufe von der F.D.P.)

- Das ist Vertragsbruch, nichts sonst. Schwätzen Sie nicht herum!

- (B) Ich möchte auf die Frage zu sprechen kommen, wie es mit den wirtschaftspolitischen Schwerpunktsetzungen und insbesondere mit dem Mittelstand aussieht. Herr Papke, Ihr eigentliches Problem ist, dass Sie in Ihrem Leben nie in einem mittelständischen Betrieb gearbeitet haben, so dass Sie nicht wissen, wie es darin aussieht.

(Beifall bei der SPD)

Ihr zweites Problem ist, dass Sie gelegentlich mit einem Vertreter des Handwerks reden, aber nie wirklich einen Handwerksbetrieb von innen kennen gelernt haben, und dass Sie weder die Bemühungen des Handwerks um Umstrukturierung noch den Prozess des Dialoges kennen, die dazu dienen, das Handwerk zukunftsfähig zu machen und über Informations- und Kommunikationstechnologien, das Internet und den Zugang zu neuen Vermarktungsstrategien auf die internationalen Märkte vorzubereiten, was neben der Existenzgründung von der Landesregierung mit erheblichen Mitteln Jahr für Jahr gefördert wird. Dies wird vom Handwerk gemeinhin anerkannt.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Ulrich Schmidt: Herr Schwanhold, sind Sie bereit, eine Frage von Herrn Ellerbrock zu beantworten? (C)

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Ja.

Präsident Ulrich Schmidt: Bitte schön, Herr Ellerbrock.

Holger Ellerbrock (F.D.P.): Herr Minister, es verwundert mich, dass Sie das Niveau des Kollegen Sagel aufnehmen, der nicht zwischen einem Vertrag, über den man verhandelt, und Vertragsbruch unterscheiden kann. Bei Herrn Sagel wundere ich mich das nicht. Bei Ihnen allerdings wundere ich mich darüber, dass Sie nach wie vor nicht bemerken, dass es in unserem Antrag um Verhandlungen geht.

(Marc Jan Eumann [SPD]: Wo ist die Frage?)

Sind Sie mit mir einig, dass es einen Unterschied zwischen Vertragsbruch und Verhandlungen gibt?

(Beifall bei der F.D.P. - Britta Altenkamp-Nowicki [SPD]: Was sollen denn das für Verhandlungen sein, wenn das Ergebnis schon vorher feststeht?) (D)

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Herr Präsident, da die Uhr weitergelaufen ist, erlaube ich mir den Hinweis, dass ich auf eine Frage so antworten können möchte, dass es mir nicht auf die Redezeit angerechnet wird.

Herr Ellerbrock, Vertragspartner der Kohlewirtschaft ist ein F.D.P.-Bundesminister gewesen. Die damalige Bundesregierung wurde von Herrn Kohl geführt. Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat seinerzeit durch ihre eigene Bereitschaft, zur Sicherung der Energieversorgung in der Bundesrepublik Deutschland einen Beitrag zu leisten, erst einen Kompromiss möglich gemacht.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Dies war Bestandteil der Verabredungen, die getroffen worden sind. Sie sind bis zum Jahre 2005 gültig und tragen die Unterschrift eines F.D.P.-Wirtschaftsministers. Natürlich weiß man bei den

(Minister Ernst Schwanhold)

- (A) Hausmännern, Bangemännern und Möllemännern nicht genau, wer es gewesen ist; ein Fachmann war es möglicherweise nicht.

(Marc Jan Eumann [SPD]: Alles Flachmänner!)

Aber gut, das will ich jetzt nicht weiter vertiefen.

Der Punkt dabei ist, dass Sie jetzt dazu auffordern, das, was Sie damals unterschrieben und bis 2005 gültig gemacht haben, mit einem Haushaltsantrag zurückzuführen. Damit geht das in Richtung Vertragsbruch und das muss man auch so benennen.

(Beifall bei der SPD)

Im Zusammenhang mit der Energiewirtschaft möchte ich darauf aufmerksam machen, dass Ihnen offensichtlich zu entgehen scheint, dass in Ländern, die nicht so industrialisiert sind wie wir, der Gebrauch von Steinkohle, die Herstellung von Strom aus Steinkohle und Braunkohle, also aus den fossilen Energieträgern, eine der zentralen Herausforderungen zur Bewältigung der Zukunftsmärkte ist. Sowohl in der Veredelungstechnologie als auch in der Verstromungstechnologie als auch der Gewinnungstechnologie - das sind übrigens alles mittelständische Unternehmen - haben wir zwischenzeitlich einen Weltmarktanteil von 30, 40 % mit steigender Tendenz, und für die nächsten fünf Jahre wird ein Auftragsvolumen von 25 Milliarden DM erwartet. Würden wir hier nicht handeln, machten Sie uns Vorwürfe, dass wir diese Chancen nicht genutzt hätten

(B)

(Beifall des Marc Jan Eumann [SPD])

und keine Technologien für diese Wachstumsmärkte par excellence angeboten hätten, an denen unsere nordrhein-westfälischen mittelständischen Unternehmen partizipieren könnten.

Die Struktur des Wirtschaftshaushaltes ist eindeutig auf Wachstum im Bereich der mittelständischen Unternehmen und auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen für mittelständische Unternehmen angelegt. Die Außenwirtschaftsinitiative, die von Ihnen gelobt worden ist, dient ausdrücklich den kleinen und mittelständischen Unternehmen. In den letzten vier Wochen habe ich zwei Reisen in mittel- und osteuropäische Länder unternommen, an denen mehr als 70 Unternehmer teilgenommen haben, die auf Anhieb zu ersten Vertragsabschlüssen gekommen sind. Dies bedeutet praktische Hilfestellung für mittelstän-

dische Unternehmen, die es ausgesprochen schwer haben, auf den Weltmärkten Fuß zu fassen. Auch die Zusammenarbeit mit mittel- und osteuropäischen Ländern sichert nämlich Arbeitsplätze hier. Wir werden unbeirrt von irgendwelcher Kritik diesen Weg weitergehen. Übrigens wird das Handwerk bei einer der nächsten Reisen eine ganz besondere Rolle spielen, da es auch zwischenzeitlich international angelegt ist. Dies erfolgt in voller Übereinstimmung mit den Verbänden und wird von ihnen ausdrücklich gelobt.

(C)

(Beifall bei der SPD)

Ich will hinzufügen, dass wir die Handwerksförderung so ausgebaut haben, dass wir bei gleichem Einsatz der Mittel die höchstmögliche Effizienz haben. Zwischenzeitlich sind 27.000 Arbeitsplätze zusätzlich durch die Existenzgründungen im Handwerk entstanden - übrigens eine Förderungssumme von unter 4.000 DM pro Arbeitsplatz. Ich bin den Handwerkerinnen und Handwerkern sowie den Kammern außerordentlich dankbar, dass sie an der Umsetzung dieses Programms so intensiv mitgearbeitet haben. Dies hat nichts mit dem Horrorszenario zu tun, das Sie aufzeigen.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Die Beratungsförderung im Handwerk, die Technologieförderung im Handwerk, die teilweise beim Kollegen Schartau angesiedelt ist, die gemeinsame Ausbildungsleistung, die Vorbereitung von Fachkräften, von Arbeitslosen für den Einsatz im Handwerk, die gemeinsam verabredet worden sind, sind weitere Punkte, von denen ich sage: Wir sind deutlich vor anderen Bundesländern. So gezielte Projekte und Programme für das Handwerk gibt es in keinem anderen Bundesland. Wer hatten ohne jede Frage dort Nachholbedarf, aber wir holen mit rasanten Schritten auf.

(D)

Lassen Sie mich einen anderen Punkt der Strukturpolitik ansprechen. Wir haben vor wenigen Tagen erst von Boston Consult bestätigt bekommen, dass die Bio- und Gentechnologie in Nordrhein-Westfalen den Spitzenplatz in der Bundesrepublik Deutschland einnimmt. Ich frage mich, warum Sie in Ihren Debattenbeiträgen nicht wenigstens ein Stückchen dazu beitragen, dass die Stärken dieses Landes bekannter werden.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Warum eigentlich sind Sie so borniert und meinen, Sie müssten hier alles schlecht reden, was

(Minister Ernst Schwanhold)

- (A) da ist? Wir haben gestern über die Medien gesprochen. In keinem Land Bundesrepublik Deutschland werden so viele Arbeitsplätze im Bereich der Medien geschaffen wie hier. Wir haben in keinem Land der Bundesrepublik Deutschland so viel Wertschöpfung wie in Nordrhein-Westfalen durch die Medienkompetenz.

(Beifall bei der SPD)

Informations- und Kommunikationstechnologie wird aufgebaut, der Bereich der Medizintechnik, der Bereich Life Science sind Wachstumsmärkte, in denen sich Netzwerke bilden, die in den nächsten Jahren eine große Faszination und Strahlkraft haben werden. Wir bauen Gewerbegebiete mit New Park, interessanten Vermarktungsanlagen, innerhalb des Ruhrgebiets auf.

Übrigens, Herr Papke, das sollten Sie sich merken: Nordrhein-Westfalen ist das erste Land der Bundesrepublik Deutschland, welches die Zustimmung und die Unterschrift von Kommissar Barnier unter dem Ziel-2-Programm mit 970 Millionen Euro hat. Die anderen Länder haben diese Unterschrift noch nicht. Wir können also im Ruhrgebiet heute schon ganz ernsthaft für die verbleibenden fünf Jahre planen, um dort den Strukturwandel voranzutreiben.

- (B) Reden Sie dieses Land nicht schlecht! Damit verschlechtern Sie die Chancen dieses Landes. Wir haben viele Stärken, und diese Stärken herauszustellen, bringt uns nach vorne, und nicht all das, was Sie sonst meinen, von sich geben zu müssen.

(Beifall bei der SPD)

Ich will gerne die Fragen, die Sie im Zusammenhang mit der Großindustrie aufgeworfen haben - es geht Ihnen eigentlich immer nur um Kohle -, noch einmal an einem Beispiel deutlich machen. Ich war vor wenigen Tagen bei der ChemSite in Marl zur Grundsteinlegung eines Unternehmens, welches noch bis zum Ende dieses Jahres 25 bis 30 Arbeitsplätze in einem strukturschwachen Gebiet aufbauen wird. Dort werden Kunstharze hergestellt. Das sind junge Leute, die aus einer großen chemischen Fabrik kommen, dort mit Hilfe des Landes investiert haben, 25 Arbeitsplätze aufbauen und Nischenarbeitsplätze suchen.

Diese Menschen brauchen das Netzwerk der ChemSite. Die brauchen den nächsten Cracker, um den Chemiestandort im nördlichen Ruhrgebiet abzusichern. Eine der entscheidenden Vorausset-

- (C) zungen für die Investition des Crackers ist, dass wir die Pipeline in den Kölner Bereich hinein und bis nach Antwerpen hin fördern.

Dafür haben wir in diesem Haushalt trotz schwieriger Haushaltslage 30 Millionen DM zur Verfügung gestellt. Das ist keine Hilfe für die Großindustrie, sondern Aufbau des Netzwerkes und Sicherung des Standortes Chemie im nördlichen Ruhrgebiet zur Sicherung von Arbeitsplätzen. Das sind die Erfolge und die Wege, die wir in den nächsten Jahren ganz konsequent weitergehen, um die Stärken der Regionen auszubauen, damit es zu zusätzlichen Investitionen und zu zusätzlichen Arbeitsplätzen kommt.

Wenn Sie wenigstens Ihre Kritik - da mag es ja den einen oder anderen Punkt geben - auf die Substanz reduzieren und ansonsten über die Stärken dieses Standorts reden würden, würden Sie helfen, die Probleme der Arbeitslosigkeit und der fehlenden Arbeitsplätze zu bekämpfen. Ich freue mich auf Ihre Hilfestellung dabei. Allerdings müssen Sie dazu schon ein bisschen über Ihre eigenen Konzepte nachdenken, insbesondere darüber, wie Sie darüber reden.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Präsident Ulrich Schmidt: Ich danke dem Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr, Herrn Schwanhold.

Ich rufe den Teilbereich

b) Verkehr

auf. Zu diesem Komplex erteile ich zunächst dem Kollegen Wächter für die CDU-Fraktion das Wort. Bitte schön.

Gerhard Wächter (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir haben jetzt eine Stunde über den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen - über Entwicklung, Wirtschaftswachstum, Arbeitslosigkeit, Arbeitsmarkt - gesprochen. Es ist klar, dass hier unterschiedliche Bewertungen seitens der Regierung und seitens der Opposition vorgetragen worden sind. Aber eines, Herr Schwanhold, Herr Ministerpräsident, ist so sicher wie das Amen in der Kirche: Das Land stünde im gesamten Bundesvergleich um ein Vielfaches besser da, wenn wir in Nordrhein-Westfalen eine Verkehrsinfrastruktur hätten, die die Voraussetzun-

(C)

(D)

(Gerhard Wächter [CDU])

- (A) gen für wirtschaftliches Wachstum begünstigt, und wenn wir nicht im Stau ersticken würden.

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

Denn diese Stausituation kostet uns Milliardenbeträge, kostet den Steuerzahler Geld und verhindert vieles an wirtschaftlicher Dynamik und wirtschaftlicher Kraft in der Umsetzung, was wir eigentlich zur Beseitigung der Arbeitslosigkeit, zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen gebrauchen könnten.

Jeder in diesem Raum weiß, dass Verkehrsinfrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für Wohlstand und Wirtschaftswachstum ist. Verkehrsinfrastruktur, Verkehrswege, ob Schiene, ob Straße ---

(Peter Budschun [SPD]: Ihr wart 16 Jahre lang an der Regierung!)

- Hier seid ihr 30 Jahre an der Regierung, und da ist nichts passiert.

(Beifall bei der CDU)

- (B) Nicht umsonst haben wir die Situation, die alle beklagen - doch nicht nur die Opposition. Fragen Sie die Wirtschaft, fragen Sie doch die Verbände! Überall wird über die dramatische Situation, die wir hier in Nordrhein-Westfalen haben, geklagt - vor allem über den Investitionsstau, über das Verkommen der Straßen. Überall wo man hinschaut, ist es doch so.

(Beifall bei der CDU)

Das trägt doch nicht nur die Opposition vor. Ich will Ihnen den neuesten Artikel vom 19. März hier vorlesen.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Nein!)

Ein Vorstandsmitglied des Landesbetriebes sagt doch klipp und klar, wo die Schwächen sind, wie viel Prozent der nordrhein-westfälischen Straßen absolut marode sind und dass die Landesregierung nicht bereit ist, hierfür die notwendigen Mittel bereitzustellen. Mit 95 Millionen DM kommen wir nicht klar. Herr Minister Steinbrück, ehemals Verkehrsminister, hat seinerzeit schon gesagt: Wir brauchen mindestens 140 Millionen DM pro Jahr, damit wir aus dieser dramatischen Situation herauskommen.

(Vorsitz: Vizepräsidentin Edith Müller)

Herr Verkehrsminister Schwanhold, Sie haben sich wieder darauf eingelassen und praktisch nicht den großen Wurf gewagt, um dieser Situation einigermaßen gerecht zu werden. Das betrifft nicht nur die Sanierung unserer Landesstraßen, dasselbe ist auch festzustellen, wenn es um den Ausbau und die so genannten Lückenschlüsse sowie um Ortsumgehungen geht, wo es nach langem Händelingen offensichtlich in der Regierungsfraktion möglich war, 150 Millionen wieder zu etatisieren, obwohl man zunächst nur mit 125 Millionen DM eingestiegen ist. In der Koalitionsvereinbarung stehen 150 Millionen DM und bereits im ersten Jahr wird dieser Kompromiss schon wieder infrage gestellt und mit einem Klimmzug dann auf 150 Millionen DM aufgestockt.

(Beifall des Eckhard Uhlenberg [CDU])

Aber auch diese Summe, meine Damen und Herren, reicht im Grunde doch nicht aus, um dem Investitionsstau letztendlich zu begegnen und der Situation in Nordrhein-Westfalen gerecht zu werden.

Wir haben, was die Infrastruktur anbetrifft, eine erheblich schwierige Situation. Das gilt für die Autobahnen, das gilt für die Landesstraßen und das gilt für die Bundesstraßen. Ich habe vom Sanierungsstau und vom Investitionsstau gesprochen. Vieles gilt natürlich ebenso für das Schienennetz in Nordrhein-Westfalen. Marode Gleise führen zu Verkehrsverspätungen im Nahverkehr. Jeden Morgen kommen die Pendler zu spät zur Arbeit oder müssen einen Zug früher nehmen als eigentlich nötig. So, meine Damen und Herren, kann man niemanden mobilisieren, vom Auto, vom Individualverkehr auf Bus und Schiene umzusteigen.

Meine Damen und Herren, wir haben hier Gott sei Dank einen Konsens gefunden, wie wir das gesamte Schienennetz in eine vernünftige zukunftsorientierte Situation führen, vor allen Dingen was den Zugang zur Nutzung des Schienennetzes anbetrifft. Opposition, Landesregierung und Regierungsfaktionen sind sich einig, dass es dafür nur eine Möglichkeit gibt, nämlich die Trennung von Netz und Betrieb. Ich glaube, das haben wir hier nicht nur einvernehmlich festgestellt, sondern auch gefordert. Doch der Bundesverkehrsminister - seines Zeichens "Tempo-Kurt" - hat nach kraftvollen Ankündigungen zur Herstellung einer solchen Trennung diese Aussage wieder zurückge-

(C)

(D)

(Gerhard Wächter [CDU])

- (A) nommen und infrage gestellt, obwohl wir uns einig waren.

(Zuruf von der SPD: Was erzählen Sie denn da?)

Was irritiert, was stört? Es ist das Problem, das hier nicht mit einheitlicher Meinung gesprochen wird, dass man nicht mehr weiß, woran man ist. Das heißt, niemand weiß morgen, wo der Fuß als nächstes hingesetzt wird. Bodewig hat kein klares Konzept, keine überzeugende Perspektive. Verlässliche Verkehrspolitik jedenfalls sieht für uns anders aus.

Meine Damen und Herren, was die Landesregierung anbetrifft, möchte ich sagen: Es ist doch alles eigentlich gar nicht so problematisch, denn wir haben uns zweieinhalb Jahre in einer Enquete-Kommission mit parlamentarischer Beteiligung und mit wissenschaftlichen Experten darüber unterhalten, welche Handlungsempfehlungen für die Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen zu geben sind und welche in ihrer Umsetzung nun dringlich sind.

Ich will nur ins Gedächtnis rufen: effiziente und vernetzte Verkehrsinfrastruktur, Qualitätsoffensive im ÖPNV, Wettbewerb in Personen- und Güterverkehr öffnen, Vernetzung des Verkehrssystems, Engpassmanagement, mehr Planungseffizienz, Finanzierung des Verkehrs absichern und nicht immer wieder infrage stellen, Mobilität der Zukunft durch eine konzentrierte Aktion sicherstellen und organisieren.

(B)

Meine Damen und Herren, wir erwarten von Ihnen noch nicht einmal den großen Wurf, sondern wir erwarten schlicht und einfach, dass Sie die Handlungsempfehlungen umsetzen.

(Beifall bei der CDU)

Dass das nicht gelingt, beklagen wir als Erstes. Da sind Sie, Herr Schwanhold, da sind Sie, Herr Ministerpräsident, im Verzug. Ich will gerne zugestehen, dass es nicht den großen Wurf gibt. Aber wenn man klare Handlungsempfehlungen hat - wir können über jede einzelne Handlungsempfehlung hier debattieren, wie schnell und mit welchen Mitteln sie umgesetzt werden müssen, - muss klar erkannt werden können, dass Sie bereit sind, diese Handlungsempfehlungen wirklich in klares Handeln und klares Tun umzusetzen. Das fehlt uns, und das fordern wir ein. Sie haben uns auf Ihrer Seite, denn wir waren, was die Erarbei-

- tung dieser Handlungsempfehlungen anbetrifft, dabei und haben dem auch zugestimmt. (C)

Meine Damen und Herren, der Herr Ministerpräsident hat in seiner ersten Regierungserklärung gesagt:

"In Nordrhein-Westfalen wird keine einzige Entscheidung von Rang, für die wir Verantwortung tragen, verzögert, weder zum Flughafen noch zum Straßenbau."

Ich komme aus Ostwestfalen. Sie wissen, Ostwestfalen ist eine sehr dynamische Wirtschaftsregion. Wir handeln dort aus eigener Kraft - das will ich in aller Deutlichkeit hier betonen -, nicht mit großen finanziellen Zuwendungen.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Wirtschaftlich besser als alle anderen Regionen in Deutschland!)

- Ja, wir sind gut in Ostwestfalen. Aber natürlich!

(Heiterkeit bei der SPD)

Wir machen eine hervorragende Wirtschaftspolitik, aber wir in Ostwestfalen sind gut.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Das stimmt! Ja sicher!)

Ich sage Ihnen auch, warum wir gut sind: Weil wir unsere eigenen Potenziale nutzen, weil die Wirtschaft sehr innovativ, sehr offensiv arbeitet, und nicht jeden Tag auf finanzielle Zuwendungen wartet, wenn wir natürlich auch über jede Mark, die käme, froh wären. Doch zunächst packen wir die Probleme erst einmal selber an, Herr Schwanhold. (D)

Ich habe nicht umsonst gesagt: Wir sind gut in Ostwestfalen, aber wir haben ein Riesenproblem, Herr Ministerpräsident - das kennen Sie zumindest seitdem Sie Verkehrsminister waren und solange Sie, Herr Clement, Ministerpräsident sind -: Das ist unsere A 33. Bei der FFH-Meldung ist auch diese wieder ausgelassen worden und bis heute steht noch nicht fest, ob es 65, 120, 168 oder 400 ha sind, die dort ausgewiesen sind.

Nur, eines ist klar: Es muss jetzt endlich eine Entscheidung fallen, damit wir wissen, woran wir in Ostwestfalen sind.

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

Deshalb kann man diese Region nicht permanent im Regen stehen lassen. Schlagen Sie den Knoten durch! Die Jeanne d'Arc der Fledermäuse, unsere

(Gerhard Wächter [CDU])

- (A) Umweltministerin, muss jetzt wirklich einmal in die Knie gehen und dieser Region gerecht werden.

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

Das ist so. Bisher scheitert das doch daran. Herr Ministerpräsident, Herr Schwanhold, ich mache doch Ihnen nicht diesen Vorwurf. Nein, ich mache Ministerin Höhn diesen Vorwurf, die, mit welchen Mitteln auch immer, bis in die Region hinein-fingernd blockiert.

Herr Eichenseher, Sie sitzen da oben so gemütlich auf Ihrem Platz. Auch zu Ihren Aufgaben gehört es, endlich den Knoten durchzuschlagen, damit wir den Wünschen der Menschen gerecht werden. Sie wagen sich in diese Region nicht hinein, weil Sie - um das einmal klar zu sagen - Prügel bekämen.

(Beifall bei der CDU und bei einzelnen Abgeordneten der F.D.P.)

Gehen Sie in die Region und sagen den Leuten, wie die Lösung aussehen soll.

- (B) **Vizepräsidentin Edith Müller:** Herr Wächter, Ihre Redezeit ist zu Ende. Ich bitte Sie, zum Schluss zu kommen.

Gerhard Wächter (CDU): Meine Damen und Herren, die Jeanne d'Arc der Fledermäuse ist heute nicht da. Ansonsten hätte ich ihr das ganz deutlich selbst gesagt.

Meine Damen und Herren, meine Redezeit ist zu Ende.

Vizepräsidentin Edith Müller: Herr Wächter!

Gerhard Wächter (CDU): Ich habe es gehört, Frau Präsidentin.

Vizepräsidentin Edith Müller: Dann ist es gut.

Gerhard Wächter (CDU): Das, was uns im Regierungsentwurf für den Verkehrshaushalt zur Verabschiedung vorliegt, genügt unseren Ansprüchen nicht, befriedigt uns nicht. Unsere Ansprüche an eine Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen sind

höher. Deshalb werden wir diesem Haushalt so nicht zustimmen, signalisieren aber ganz deutlich dort, wo es um die ganz konkrete Umsetzung der Handlungsempfehlungen geht, unsere Bereitschaft zur Zusammenarbeit. Denn uns liegen die Wirtschaft und die Bevölkerung im Lande Nordrhein-Westfalen am Herzen. Wir sind bereit, im Rahmen des Machbaren das Optimale heraus-zuholen. Daran arbeiten wir kräftig mit, innovativ und in der konkreten Umsetzung. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der CDU und bei einzelnen Abgeordneten der F.D.P.)

Vizepräsidentin Edith Müller: Vielen Dank. - Für die Fraktion der SPD spricht jetzt Herr Wirth. - Bitte schön.

Gerhard Wirth (SPD): Herr Wächter, Fledermäuse fliegen doch recht niedrig. Sie aber sind heute sehr hoch geflogen. Kommen Sie doch wieder herunter!

Wer sich das, was Sie gesagt haben, anhört, kann nur zu dem Schluss kommen: "Land unter" in Nordrhein-Westfalen - Ostwestfalen hoch! Aber das kann es doch wohl nicht sein. Ich beispielsweise komme aus dem Sauerland. Dort ist es genauso schön wie in Ostwestfalen. Dort läuft die Wirtschaft mindestens genauso gut. Es gibt noch andere Regionen in Nordrhein-Westfalen, in denen es gut läuft, nicht nur in Ostwestfalen oder Paderborn, Herr Wächter.

Wir könnten jetzt auch alle Städte aufzählen, in denen es gut läuft. Ich behaupte, dass es in Nordrhein-Westfalen eigentlich überall ganz gut läuft. Wer allerdings vorhin die Wirtschaftspolitiker hat reden hören, der kann nur zu dem Schluss gelangen, dass in Nordrhein-Westfalen "Land unter" ist, dass wirklich nichts läuft und überhaupt nichts mehr geht. Es kann aber doch irgendwie nicht zusammenpassen, dass wir innerhalb einer Debatte zwei völlig unterschiedliche Darstellungen des Landes Nordrhein-Westfalen geboten bekommen. Ich bleibe dabei: In Nordrhein-Westfalen läuft es gut.

Soweit es um Mobilität geht, läuft es in Nordrhein-Westfalen gut. Ich gebe aber gerne zu, dass es noch besser sein könnte. Herr Wächter hat es angesprochen, und wir haben uns mit dem

(C)

(D)

(Gerhard Wirth [SPD])

- (A) Thema auch in der Enquete-Kommission zum Thema Mobilität damit auseinander gesetzt: Das alles geht nicht von heute auf morgen. Aber von heute auf morgen und über die nächsten Jahre hinweg haben wir im Verkehrsbereich mit den uns allen bekannten Zuwächsen zu tun, mit denen wir fertig werden müssen.

Wer ehrlich ist, muss zugeben, dass wir nicht nur in Nordrhein-Westfalen im Stau stehen. Natürlich haben wir täglich Staus. Fahren Sie aber doch einmal in Ihre Beispielländer Baden-Württemberg oder Bayern. Fahren Sie einmal zwischen Aschaffenburg und Würzburg morgens um 9 Uhr. Dann stehen Sie mindestens dreimal so lange im Stau wie hier. Sie können auch von München nach Salzburg fahren oder von Ulm nach Kempten bzw. Ingolstadt. Diese Verkehrsprobleme sind nicht Nordrhein-Westfalen-spezifisch, sondern bundesspezifisch.

Ich kann Ihnen auch sagen, woran das zum Teil liegt, nämlich daran, dass wir 16 Jahre lang eine Bundesregierung gehabt haben ---

(Oh-Rufe bei CDU und F.D.P.)

- (B) - Wollen Sie das denn nicht hören? Verleugnen Sie denn Ihre Regierungsbeteiligung an der damaligen Bundesregierung? Das kann es doch wohl nicht gewesen sein. Diese Bundesregierung hat es maßgeblich versäumt, das Bundesfernstraßennetz auszubauen. Einen Investitionsstau in Höhe von 80 Milliarden DM haben uns damals die beiden Jürgen, der eine Zukunftsminister und der andere Wirtschaftsminister, hinterlassen. Wir versuchen jetzt auf Bundesebene, durch Zukunftsinvestitionsprogramme das eine oder andere nachzuholen, so gut wir es können. Dazu läuft auch in Nordrhein-Westfalen etwas.

Vizepräsidentin Edith Müller: Herr Wirth, lassen Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Ellerbrock zu?

Gerhard Wirth (SPD): Der fragt ja immer gerne. Dann soll er jetzt auch das Vergnügen haben.

Holger Ellerbrock (F.D.P.): Herr Kollege, sind Sie bereit, zur Kenntnis zu nehmen, dass der Fernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nicht aus Geldmangel, sondern wegen fehlender planungs-

rechtlicher Grundlagen nicht umgesetzt werden konnte? (C)

(Beifall bei der F.D.P. - Widerspruch bei der SPD)

Gerhard Wirth (SPD): Herr Ellerbrock, das nehme ich leider nicht zur Kenntnis, weil ich genau weiß, dass wir in Nordrhein-Westfalen genügend Straßenabschnitte - auch Autobahnteilstücke - haben, die nach Planungsrecht hätten gebaut werden können. Nur weil sie von der damaligen Bundesregierung nicht finanziert worden sind, sind sie bis heute noch nicht gebaut worden. Das ist Fakt. Nehmen Sie das bitte zur Kenntnis!

(Beifall bei der SPD)

Wir in Nordrhein-Westfalen bemühen uns, Mobilität zu sichern, dies auch vor dem Hintergrund dessen, was mein Vorredner bereits gesagt hat, nämlich der Anregung, die die Enquete-Kommission zur Mobilität gemacht hat.

An diesem Leitfaden orientieren wir uns und auch daran, dass wir nicht nur in Nordrhein-Westfalen, sondern im gesamten Bundesgebiet ein integriertes Gesamtverkehrskonzept benötigen. Daran arbeiten wir. Wir müssen Pkw, Lkw, Bahn, Schiff und Flugzeug miteinander vernetzen und so die verkehrlichen Möglichkeiten vernünftig nutzen. (D)

Sie alle wissen, dass wir ab dem Jahre 2003 die kilometerabhängige Entfernungspauschale für Lkw bekommen. Dann, auch ab 2003, werden wir nicht die Straßen haben, die wir eigentlich benötigen, um den Verkehr in einer vernünftigen Art und Weise abzuwickeln. Wir müssen uns, behaupte ich, intelligente Lösungen vornehmen. Intelligente Lösungen können bedeuten, dass wir die Kapazitäten, die uns zur Verfügung stehen, entsprechend ausnutzen.

Wer beispielsweise nachts auf der Autobahn fährt, wird feststellen, dass die Kapazitäten nur zu einem Drittel ausgelastet sind. Ich könnte mir vorstellen, dass wir uns darüber Gedanken machen, die Kilometerabgabe durchaus tageszeitspezifisch auszugestalten. Warum soll man die Kapazitäten nachts nicht nutzen? Warum soll man z. B. einen Lkw nicht nachts fahren lassen und ihm dadurch den Anreiz geben, dass er zu günstigeren Konditionen fahren kann? Das käme den Speditionen entgegen, und wir hätten eine Auslastung der Kapazitäten statt morgendlicher

(Gerhard Wirth [SPD])

- (A) Staus. Das werden wir sicherlich noch im Zusammenhang beraten müssen. Die Infrastruktur - ich wiederhole es -, die uns zur Verfügung steht, müssen wir auch entsprechend nutzen.

Mit dem Geld, das der Bund und wir einsetzen, werden wir nicht in dem Umfang zusätzliche Straßen bekommen, wie wir uns das wünschten. Wie soll man - das wissen Sie alle - in einem Verkehrsland wie Nordrhein-Westfalen, einem Ballungsraum wie dem Ruhrgebiet oder auf der Rheinschiene noch zusätzliche Straßen bauen? Sie könnten allenfalls auf die Autobahnen einen Deckel legen und obendrauf eine weitere bauen. Aber den Platz haben wir nicht.

Von daher müssen wir uns intelligentere Systeme ausdenken. Und dabei sind wir.

Wir haben im Landeshaushalt dieses Jahr 150 Millionen DM für den Straßenneubau ausgewiesen. Ich muss schon sagen: Ich bin den Koalitionsfraktionen dankbar, dass sie vom ursprünglichen Ansatz des Finanzministers von 125 Millionen DM auf 150 Millionen DM gegangen sind und dass sie dieses beschlossen haben. Wir werden dieses auch im Parlament entsprechend beschließen.

- (B) (Beifall bei der SPD)

CDU und F.D.P. sehen auch die Notwendigkeit für die Aufstockung der Mittel. Insofern kann ich Sie eigentlich nur auffordern: Stimmen Sie doch mit! Stimmen Sie wenigstens diesen 150 Millionen DM zu. Dann wären Sie ja mit uns auf einer Linie.

Aber Ihre Forderung geht ja ein bisschen weiter. Herr Wächter, 180 Millionen DM haben Sie gefordert. Ich weise Sie darauf hin, dass wir nicht allein diese 150 Millionen DM dieses Jahr im Haushalt haben. Sie wissen ganz genau, dass wir noch zwei zusätzliche Straßen haben - nämlich die L 418 in Wuppertal und die L 697 in Plettenberg -, die als privat vorfinanzierte Maßnahmen auch ihren Niederschlag finden. Das haben wir im Koalitionsvertrag festgelegt. Damit werden wir in diesem Jahr beginnen. In Wuppertal wird dieses Jahr und in Plettenberg wahrscheinlich im nächsten Jahr begonnen. Das sind zwei Maßnahmen, die weit mehr als zwischen 70 bis 80 Millionen DM kosten. Die Wuppertale Maßnahme liegt sogar bei 130 Millionen DM. Wenn Sie das auf das Jahr umrechnen, liegen wir bei ungefähr 200 Millionen DM pro Jahr. Das ist doch eine

Marge, bei der man sagen muss: So viel haben wir in den vergangenen Jahren für Straßenneubau in Nordrhein-Westfalen gar nicht ausgeben können. Das ist doch etwas! Das müssen Sie doch anerkennen! Sagen Sie deshalb doch nicht einfach, wir hätten zu wenig Geld für die Straßen. (C)

Vizepräsidentin Edith Müller: Herr Kollege Wirth, lassen Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Engel von der F.D.P. zu?

Gerhard Wirth (SPD): Das wird knapp, aber ich mache es trotzdem.

Vizepräsidentin Edith Müller: Bitte schön, Herr Engel.

Horst Engel (F.D.P.): Vielen Dank, Herr Wirth. - Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Wirth, sind Ihnen die Zahlen vom Autobahnring Köln bekannt? Professor Baum vom Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Köln hat gerade in diesen Tagen ermittelt, dass wir jedes Jahr mit 1,6 Milliarden DM an Kosten zu rechnen haben, wenn wir den Autobahnring Köln als Verkehrskreuz des Westens nicht ausbauen würden. Darunter fallen alle Kosten: Zeitkosten, Kfz-Kosten bis hin zu den Umweltschäden. Bauen wir aber aus, gewinnen wir 230 Millionen DM in den nächsten Jahren hinzu. Inflationsbereinigt sind das 250 Millionen DM. (D)

Gerhard Wirth (SPD): Das ist mir wohl bekannt. Mir ist auch die Position des Professors Baum, der auch in der Enquete-Kommission gesessen hat, bekannt. Teilweise teile ich das. Natürlich müsste man den Autobahnring ausbauen.

Ich habe Ihnen vorhin schon erklärt: Wo wollen Sie da noch zusätzliche Straßen bauen? - Es besteht ja das Problem, dass unsere Räume sehr eng sind und wir deswegen die Straßen nicht weiter ausbauen können. Deswegen versuchen wir auf Landesebene, den Verkehr durch intelligente Systeme umzusteuern, etwa dadurch, dass der Güterverkehr auf die Schiene kommt.

Damit bin ich gleich bei einem weiteren Punkt. Der Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen funktioniert nicht so, wie wir es gerne hätten. Weil sich

(Gerhard Wirth [SPD])

- (A) die Bahn gerade im Cargo-Bereich aus der Fläche herauszieht, haben wir für die NE-Bahnen 22 Millionen DM in diesen Haushalt eingesetzt. Wir haben noch einmal 8 Millionen DM in den Haushaltsberatungen draufgelegt und die Verpflichtungsermächtigungen ebenfalls um 10 Millionen DM auf 30 Millionen DM erhöht, weil wir um diese Probleme im Güterverkehr wissen und erkannt haben, dass die Güter von der Straße auf die Schiene müssen. Deswegen setzen wir hier Geld ein, auch in dem NE-Bereich. Wir glauben, dass das der richtige Weg ist.

Nehmen Sie doch bitte zur Kenntnis, dass wir in diesem Etat des Landes Nordrhein-Westfalen immerhin 3,3 Milliarden DM für den ÖPNV ausgeben. Das zeigt doch, dass wir versuchen, den Verkehr auf den Straßen in den ÖPNV umzusteuern. Darüber, dass da nicht alles das Gelbe vom Ei ist, brauchen wir uns überhaupt nicht zu streiten. Aber ich kann Ihnen nur sagen: Innerhalb von drei Jahren kann auch eine Bundesregierung nicht alles verändern, wenn 16 Jahre geschlampt und das Problem liegen gelassen worden ist.

(Beifall bei der SPD)

Gucken Sie sich das Netz der Bahn doch an!

- (B) Ich bin Herrn Bodewig sehr dankbar, dass er die Trennung von Netz und Betrieb jetzt endlich angefasst hat. Herr Wächter, Sie haben diesen Punkt schon genannt. Er ist ein ganz wichtiger, damit endlich Wettbewerb auf diesen Schienen stattfinden kann, damit wir das wahr machen können, was wir wollen.

(Zurufe von der F.D.P.)

- Natürlich wollen wir das. Das habe ich Ihnen schon immer gesagt. Wir wollen, dass wir endlich mehr Wettbewerb und die Güter sowie die Personen von den Straßen auf die Schienen bekommen. Dazu brauchen wir attraktive Angebote. Die wollen wir schaffen. Helfen Sie uns dabei. Stimmen Sie in diesem Punkt dem Haushalt doch mindestens einmal zu.

Vizepräsidentin Edith Müller: Vielen Dank, Herr Wirth. - Für die F.D.P.-Fraktion spricht jetzt Herr Rasche.

Christof Rasche (F.D.P.): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Herr Minister Schwanhold, Sie haben eben gefordert, wir sollten als Opposi-

tion die Stärken des Landes und nicht die Schwächen in den Vordergrund stellen. Ich muss sagen: Bei dem Bereich Verkehr fällt mir das schwer. Herr Wirth, Sie haben eben so schön geschildert, der Verkehr in Nordrhein-Westfalen solle gehen oder laufen. Nach unserer Auffassung steht er. Aber wir wollen, dass er fährt. Laufen reicht uns nicht.

Eines an Ihren Ausführungen, Herr Wirth, passt überhaupt nicht mehr: Wie lange noch wollen Sie Ihre eigenen Schwächen auf die alte Bundesregierung abschieben? Das nimmt Ihnen doch kein Mensch mehr ab.

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

Meine Damen und Herren, im Koalitionsvertrag von Rot-Grün ist die Rede von einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und von der besonderen Bedeutung dieser Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen. Demgegenüber steht eine vernichtende Beurteilung von Industrie, Wirtschaft, Mittelstand und Verbänden sowie den Bürgerinnen und Bürgern unseres Landes.

An dieser Beurteilung ist etwas dran. Die Aufnahmekapazität vieler Autobahnen in NRW ist längst überschritten. Das führt zu immer mehr Schleichverkehr durch die Städte und Gemeinden. Viele Städte und Gemeinden warten nicht seit Jahren, sondern seit Jahrzehnten auf Ortsumgehungen. Dringendste Sanierungsmaßnahmen der Landstraßen können laut IHK nicht durchgeführt werden und führen zu akuter Verkehrsgefährdung. Die IHK Arnsberg sagt, diese kurzsichtige Finanzpolitik werde sich über kurz oder lang als Zeitbombe erweisen. Ebenso beklagt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat den desolaten Zustand von einst hochgejubelten Verkehrsnetzen.

Kommen wir zur Schiene! Trotz vieler Ankündigungen ist auf der Schiene noch immer kein fairer Wettbewerb möglich. Unpünktliche Züge im Personenverkehr sowie mangelnde Flexibilität und Servicefreundlichkeit im Güterverkehr verhindern doch größere Verkehrsanteile auf der Schiene. Täglich stehen Abertausende Menschen auf unseren Straßen in NRW im Stau. Halbstündlich können wir das im WDR verfolgen, und zwar seit Jahrzehnten und mit steigender Tendenz.

Wenn ich mir die Verkehrspolitik der letzten Jahre und die diesjährigen Haushaltsansätze anschauere, stellt sich mir die Frage: Haben sich die Regie-

(C)

(D)

(Christof Rasche [F.D.P.])

- (A) rungsfraktionen über die Jahre schon an diesen Zustand gewöhnt und sich mit der Situation abgefunden? Eines ist sicher, meine Damen und Herren: Die Bürgerinnen und Bürger dieses Landes und ebenso die F.D.P. können und werden diesen Zustand nicht akzeptieren.

(Beifall bei der F.D.P.)

Dauerstaus unter anderem auf den Ost-West-Trassen im Ruhrgebiet und auf dem Kölner Ring sind alltäglich. Aufgrund der dramatischen Verkehrsprognosen bis zum Jahre 2015 - 65 % Zuwachs bei den Lkw, 25 % bei den Pkw - droht doch wirklich der totale Zusammenbruch des Verkehrssystems in NRW.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Sind Sie da mal gewesen?)

- Klar, Sie auch?

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: In Karlsruhe auch mal?)

- Hat Bochum nicht in Stuttgart gewonnen?

(Zuruf des Ministerpräsidenten Wolfgang Clement)

- (B) - Wenn Sie mich ablösen wollen, müssen Sie das sagen, Herr Clement. Aber im Moment bin ich dran.

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Ich wollte doch nur mal fragen!)

- Schön!

Ursache für dieses Chaos sind die folgenden vier Punkte:

Der erste Punkt sind die viel zu geringen Finanzmittel für Neu-, Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen. In den 80er-Jahren wurden in Nordrhein-Westfalen noch 400 Millionen DM für Landesstraßen ausgegeben. Trotz eines erhöhten Bedarfs und trotz erhöhter Steuereinnahmen haben Sie diesen Betrag auf 280 Millionen DM reduziert.

Zweitens. Die falschen Prioritäten innerhalb des Verkehrshaushalts gehen am tatsächlichen Bedarf und an den Lösungskonzepten vorbei.

(Minister Ernst Schwanhold: Wo denn?)

Über 3 Milliarden DM für ÖPNV und Bahn auf der einen Seite und nur 1 Milliarde DM oder weniger auf der anderen Seite für den Straßenbau sind

kein vernünftiges Verhältnis, um unsere Probleme zu lösen. (C)

(Beifall bei der F.D.P.)

Drittens. Eine unglaubliche Arroganz, mit der die Koalition sämtliche Anträge der Opposition im Ausschuss ablehnt, teilweise sogar ohne nachvollziehbare Begründung.

(Beifall bei der F.D.P. - Zuruf der Sylvia Löhrmann [GRÜNE])

Viertens. Die fast unendlichen Genehmigungsverfahren, durch die notwendige Vorhaben bewusst verhindert werden.

Aber ein ganz anderer Punkt ist für Nordrhein-Westfalen besonders wichtig und von besonderer Bedeutung: Wie sieht es aus mit der Verlässlichkeit der Regierung und der Regierungsfaktionen in der Verkehrspolitik? Können sich die Bevölkerung und die Institutionen in unserem Land auf rot-grüne Aussagen in der Verkehrspolitik verlassen? Brauchen wir da vielleicht Beispiele?

Wie ist es zu verstehen, dass die Grünen-Fraktion im Verkehrsausschuss anregt, auf die Verlängerung der Landebahn des Flughafens Münster-Osnabrück zu verzichten, während wenige Wochen zuvor auch die Grünen-Minister in der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 die Verlängerung noch beschlossen haben? (D)

Ebenso groß sind die Widersprüche beim Metrorapid. Das können wir fast täglich in der Presse lesen. Während nach dem Willen der SPD dieser schon 2006 schweben soll, wird dieses Projekt bei den Grünen sogar als tot und sinnlos bezeichnet.

Oder: Was ist mit dem Baubeginn der im Koalitionsvertrag genannten Autobahnprojekte? Der Abschluss der Genehmigungsverfahren wird bewusst durch die Staupolitik des grünen Koalitionspartners verhindert. A 33! Die Ostwestfalen waren eben noch stolz.

Ich frage mich manchmal: Interessieren sich die Koalitionsfraktionen überhaupt noch für die Verkehrsprobleme im Land?

Beispiel: Am Donnerstag voriger Woche informierten in Köln der Bürgermeister, die IHK, der Landesbetrieb Straßenbau, Vertreter der Uni Köln und Unternehmer über die katastrophalen Zustände des Kölner Rings. Bei diesen eben aufgezähl-

(Christof Rasche [F.D.P.])

- (A) ten Personen und Institutionen war das sicherlich eine Veranstaltung mit hohem Stellenwert. Alle Landtagsfraktionen waren eingeladen. Wer war nicht da? - Die Grünen und die Roten.

(Zurufe von der SPD)

- Man hätte sich wenigstens entschuldigen können.

(Zuruf des Manfred Hemmer [SPD])

- Die einen ja, Kollege Hemmer, die anderen nicht.

Meine Damen und Herren, NRW braucht dringend eine Wende in der Verkehrspolitik

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Bis 2005 müssen Sie mindestens warten!)

für die Wettbewerbsfähigkeit und für den Wirtschaftsstandort NRW. Sie sollte ökonomisch und ökologisch sinnvoll und mit weniger Staus, mehr Sicherheit und mehr Beschäftigung verbunden sein.

Herr Wirth, Ihre Anträge enthalten nach unserer Auffassung zu wenig. Sie sind eine reine Mangelverwaltung und werden deshalb von der F.D.P. abgelehnt.

- (B) Entgegen dem hat die F.D.P. 275 Millionen DM mehr für den Landesstraßenbau beantragt. Außerdem wollen wir, dass die Kommunen selbst entscheiden können, ob sie die insgesamt 254 Millionen DM zugewiesenen Mittel des Bundes in den ÖPNV oder in ihr Straßennetz investieren. Die vom Land bestimmte ÖPNV-Zweckbindung ist aufzuheben.

Schließlich wollen wir das Antistau-Programm durch private Vorfinanzierung beschleunigen. Das bedeutet den vorgezogenen Bau von vorgesehenen Autobahnen in Nordrhein-Westfalen mit bis zu 200 Millionen DM jährlich. Meine Damen und Herren, diese erhöhten Haushaltsansätze sind notwendig, um den täglichen Staus auf unseren Straßen zu begegnen.

Außerdem wird sich die F.D.P. für einen Metrorapid als Ausgangspunkt für ein europäisches Transrapid-System einsetzen.

Ein weiteres Ziel der F.D.P. ist mehr Wettbewerb auf der Schiene durch die Trennung von Netz und Betrieb, verbunden mit einer neutralen und effizienten Regulierungsstelle. Diesbezügliche Initiativen zu beiden Punkten wurden im Verkehrsausschuss von Rot-Grün abgelehnt.

NRW benötigt endlich den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Schluss mit der Stau- und Blockadepolitik der Grünen!

SPD und Grüne haben am 14. Mai vergangenen Jahres für ihre Verkehrspolitik die gelbe Karte erhalten. Machen Sie ruhig so weiter! Dann wird bei der nächsten Wahl der Platzverweis schon folgen. NRW braucht Tempo. Die F.D.P. wird dafür sorgen. - Danke.

(Beifall bei der F.D.P.)

Vizepräsidentin Edith Müller: Vielen Dank, Herr Rasche. - Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht jetzt Herr Eichenseher. Bitte sehr, Sie haben das Wort.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Herr Rasche, das war nicht sehr überzeugend, wie Sie hier in der Haushaltsdebatte antreten: Ziele beschreiben, Forderungen erheben, aber keine Deckung anbieten. Das heißt: Wenn Sie eine Haushaltsdebatte ehrlich führen wollen, müssen Sie auch schon einmal Prioritäten setzen.

Nur ein Beispiel: Sie sagen, die Straßen seien im maroden Zustand. Gleichzeitig fordern Sie eine massive Erhöhung der Unterhaltungsmittel. Wir würden diese Forderung gern unterstützen. Nur: Man muss Prioritäten setzen. Sie können nicht beides: Straßen neu bauen mit einer Folgelast von weiteren Unterhaltungskosten und gleichzeitig die Unterhaltungsmittel aufstocken.

Schließen Sie doch einen Kompromiss: Die Unterhaltungsmittel werden aufgestockt, der Straßenneubau wird entsprechend gekürzt. Das wäre ein gangbarer Weg, wenn man weiß, unter welchen Zwängen die Haushaltspolitik heute steht.

Der vorgelegte Haushalt setzt deutliche Schwerpunkte. Sie haben das betont. Das gefällt Ihnen nicht. Der Schwerpunkt heißt aber "Förderung der umweltverträglichen Verkehrsmittel Bus und Bahn". Das muss das allererste Ziel sein. Das hohe Niveau, auf dem diese Förderung auch in diesem Jahr fortgesetzt wird, kann sich sehen lassen. Fast 1,2 Milliarden DM werden für die Betriebskosten auf der Schiene im Nahverkehr eingesetzt, über 1 Milliarde DM geht in den Infrastrukturausbau im Bereich Bus und Bahn.

(C)

(D)

(Peter Eichenseher [GRÜNE])

- (A) Der bisher höchste Betrag - das ist ganz entscheidend - wird für die Förderung der nicht bundeseigenen Bahnen eingesetzt, die genau dort in den Wettbewerb treten, wo sich die große Bahn AG im Augenblick zurückzieht, nämlich im Güterverkehr. Die Bahn AG will ja zahlreiche Güterverkehrsstellen schließen. Wir fördern die nicht bundeseigenen Bahnen - mittelständische kommunale Betriebe -, damit endlich ein Ausgleich für diese Rückzugsstrategie der Bahn gefunden werden kann, sodass die Infrastruktur durch diesen Rückzug nicht gefährdet wird.

Noch ein Wort zur beklagten Situation um die A 33. Herr Wächter, Sie sind so selten vor Ort, dass Sie nicht einmal den Baufortschritt bei der A 33 kennen. Das hat einer Ihrer letzten Beiträge in diesem Plenum gezeigt. Es ist angesagt - das sage ich auch ganz klar -, dass endlich europäisches Recht anerkannt und in Planungsgrundlagen umgesetzt wird. Diese Hausaufgabe muss die Landesregierung derzeit machen. Ich hoffe, dass sie das schnell tut. Es geht nicht, dass wir mit einer 30 Jahre alten Planung weiterhin mit dem Kopf vor die Wand rennen. Dann werden sich nämlich alle Beteiligten eine blutige Nase holen. Das sollte man vermeiden. Deswegen wäre es sinnvoll, Sie würden konkrete Vorschläge unterstützen, die von einer neuen zügigen Linienbestimmung um den Tatenhauser Wald herum ausgehen.

- (B) Ein kleiner Betrag von 3 Millionen DM in diesem Haushalt verdient besondere Erwähnung. Wir stimmen mit diesem Haushalt auch der Machbarkeitsstudie für den Metrorapid zu, wofür 3 Millionen DM ausgewiesen sind. Ich bin froh, dass alle Fraktionen des Landtages der Einsetzung des Unterausschusses im Verkehrsausschuss zugestimmt haben. Dort werden wir die entscheidenden Fragen stellen, deren Beantwortung zurzeit so offen wie Scheunentore steht. Es sind zwar große Visionen für dieses Verkehrsmittel der Zukunft präsentiert worden, doch nach meiner Erkenntnis gibt es bislang weder eine klare Aussage zur Finanzierbarkeit des Projektes noch - das schmerzt uns ganz besonders - gibt es eine erkennbare Projektsteuerung.

Vor wenigen Tagen hat ein Scoping-Termin für eine Umweltverträglichkeitsstudie Metrorapid stattgefunden. Ich habe aus der Berichterstattung einzelner Teilnehmer den Eindruck gewonnen, dass man nicht einmal weiß, in welchem Stadium und auf welcher rechtlichen Grundlage wir uns im

- (C) landesplanerischen Prozess bewegen. Deswegen bin ich froh, dass wir einen Unterausschuss bilden, in dem diese Fragen möglichst zügig und klar beantwortet werden können. Eines dürfen wir uns nämlich nicht leisten: Wir können eine Machbarkeitsstudie nicht länger als 12 bis 18 Monate vor uns herschieben. Die Entscheidung für oder gegen das Projekt muss schnell fallen.

Im Augenblick warten im Ruhrgebiet viele Kommunen händeringend auf die Investitionen, die notwendig sind, um die Bahnhöfe, die Haltepunkte und die Trassen zu erneuern und zu modernisieren. Solange geprüft wird, ob der Metrorapid kommt oder nicht, wird nichts investiert. Es darf nicht passieren, dass wie zwischen Hamburg und Berlin eine Vision zu einer Technologie, die sich als nicht machbar erweist, zur Investitionsbremse wird. Deswegen plädiere ich für Transparenz, für eine klare Projektsteuerung und eine möglichst zügige Entscheidung zum Metrorapid.

Noch ein Wort zum Thema Wettbewerb: Die absoluten Beträge, die im Haushalt stehen, sind nicht aussagekräftig dahin gehend, was damit bewegt wird oder nicht. Ich sehe mit Freude, dass insbesondere die Mittel, die wir für die Schiene ausgeben, mittlerweile eine höhere Effizienz gewinnen, dass die Betriebskostenzuschüsse mit klaren Auflagen verbunden werden, was Qualitätsstandards angeht, dass die Zweckverbände endlich, wenn die Bahn nicht pünktlich ist, auch Vertragszahlungen kürzt. Der VRR schreitet insoweit ganz maßgeblich voran. Das muss weiter vorangetrieben werden.

Wir brauchen mehr Wettbewerb auf der Schiene. Wir sehen nämlich, überall dort, wo Ausschreibungen stattgefunden haben, also wo Wettbewerb praktiziert wird, verbessern sich die Verhältnisse für die Fahrgäste wesentlich schneller also dort, wo wir nur subventionieren und versuchen, mit Angeboten die Bahn vor uns herzutreiben.

Eine wesentliche Voraussetzung ist - auch darüber gibt es im Landtag einen Konsens - die Trennung von Netz und Betrieb. Ohne diese Trennung werden wir uns mit noch so hohen Beträgen lange anstrengen, und die Bahn wird sich nicht entscheidend und nicht schnell genug verbessern. - Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den GRÜNEN)

(C)

(D)

- (A) **Vizepräsidentin Edith Müller:** Vielen Dank, Herr Eichenseher. - Für die Landesregierung spricht jetzt Minister Schwanhold. Bitte schön.

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Lassen Sie mich mit einem Dank an die Koalitionsfraktionen anfangen, die in den Haushaltsberatungen dazu beigetragen haben, das Volumen für den Landesstraßenbau, und zwar sowohl für den Erhalt als auch für den Neubau, auf ein Maß zu bringen, welches zu einer zielgerichteten, den Ansprüchen angemessenen Ausstattung geführt hat. Herzlichen Dank dafür!

Ich will einen zweiten Punkt ansprechen: Herr Wächter, Sie haben die Zusammenarbeit angeboten. Ich halte diese in der Tat bei der Realisierung von Projekten für Infrastrukturmaßnahmen für notwendig. Je breiter diese Zusammenarbeit ist, desto eher gelingt es uns, Widersprüche und Einsprüche zu vermeiden. Jeder Einspruch und jede Klage führen zu zeitlichen Verzögerungen, die gelegentlich bis zu zwei Jahre beanspruchen. Darin bestehen die eigentlichen Hemmnisse. Sie wissen ja auch, dass für eine Planung, die heute angefangen wird, bei einem größeren Projekt mindestens fünf bis sieben Jahre benötigt werden. Wenn es dagegen Einsprüche gibt, brauchen wir für die Planung gelegentlich sogar zehn Jahre. Insofern ist dieses Angebot eine gute Basis, auf der wir diskutieren können.

(B)

Lassen Sie mich Folgendes hinzufügen: Wer in Nordrhein-Westfalen, in einem Land, in dem - ich will das gern noch einmal wiederholen - zwischen Rhein und Ruhr so viele Menschen wohnen wie in Hamburg, Berlin, Stuttgart, München und Frankfurt zusammen, die Stausituation als etwas Besonderes darstellt und nicht die Agglomeration dieser Städte und die Staus, die dort entstehen, sich vorstellt, der hat den Blick für die Relationen verloren. Nur heißen bei uns die Städte anders. Wir sind eine Metropolregion. Wir haben für diese Metropolregion eine Infrastruktur, die ohne jede Frage verbesserungswürdig ist. Das muss mit großer Geschwindigkeit geschehen. Aber diese Metropolregion kann sich mit jeder anderen Metropolregion, die etwa gleich viele Einwohner und eine ähnliche wirtschaftliche Infrastruktur hat, messen lassen.

Wir brauchen in Nordrhein-Westfalen alle Verkehrsträger. Wer selektiv sagt, man wolle nur den einen oder den anderen Teil fördern, wird den Herausforderungen der Verkehrspolitik nicht gerecht.

(C)

Dazu gehört eine vorzügliche Luftverkehrsinfrastruktur. Herr Rasche, Sie hatten nach Vorteilen dieser Standorte gefragt. Es gibt in der Bundesrepublik Deutschland und in Europa kein Land von vergleichbarer Größe mit drei internationalen Flughäfen und einer so guten Luftverkehrsanbindung wie Nordrhein-Westfalen. Dies ist eine ausgesprochene Stärke, die wir weiter pflegen müssen. An der einen oder anderen Stelle müssen wir sie sogar noch ausbauen. Darauf haben Sie hingewiesen. Der Ausbau in Münster/Osnabrück wird stattfinden. Das Planfeststellungsverfahren wird zum Ende dieses Jahres abgeschlossen sein.

Wenn Sie mit den Ausbaumaßnahmen immer gleich das Geld verbinden, ist zunächst einmal zu sagen, dass die Betriebsgesellschaften der Flughäfen privatwirtschaftlich operierende Organisationen sind, die auch ihren Beitrag dazu leisten müssen. Dieses ist an anderer Stelle auch geschehen.

Lassen Sie mich einen zweiten Punkt hinzufügen, der mit dem Personenverkehr in Zusammenhang steht: Wir haben eine deutliche Aufstockung bei den Benutzerzahlen im öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere im Schienennahverkehr. Von 75 Millionen bestellten Zugkilometern ist es im letzten Jahr auf 85 Millionen Zugkilometer hinaufgegangen. Die Besucher- und Benutzerzahlen steigen. Unsere Probleme sind in der Metropolregion als Klammer zwischen Rhein und Ruhr zu sehen, und dazu ist der Metrorapid bestens geeignet.

(D)

Herr Eichenseher, der Scoping-Termin ist von allen Beteiligten als außerordentlich zielgerichtet dargestellt worden. Alle zu klärenden Aufgaben, alle Fragestellungen sind verteilt, sodass es nicht zu einer Verzögerung der Machbarkeitsstudie kommen wird. Sie wird zum Ende des Jahres vorliegen und eine Entscheidungsgrundlage bilden. Ich kann Ihnen schon jetzt prognostizieren: Gehen Sie den Weg weiter, den Sie bis heute gegangen sind, Sie werden dann zu einer Zustimmung kommen müssen, weil die Machbarkeitsstudie unser Projekt als wirtschaftlich machbar und ökologisch sinnvoll darstellen wird. Und dann wird es losgehen. Die Vorbereitungen dafür sind parallel ge-

(Minister Ernst Schwanhold)

- (A) getroffen worden. Natürlich muss mit dem Bund über Geld verhandelt werden. Diese Notwendigkeit besteht; das soll überhaupt nicht bestritten werden.

Lassen Sie mich zum Landesstraßenbau einige Hinweise geben, die schon gemacht worden sind: Wir haben 150 Millionen DM für den Neubau, weitere 50 Millionen DM sind per se für die nächsten drei Jahre durch die private Vorfinanzierung hinzuzurechnen. Die Fragestellung wird erst zu dem Zeitpunkt kommen, wenn die Rückzahlung für die private Vorfinanzierung einsetzt. Es gibt ein Investitionsvolumen von rund 200 Millionen DM für den Landesstraßenbau plus Erhaltungsmaßnahmen. Ich komme ja auch ein bisschen in der Bundesrepublik Deutschland herum, gelegentlich sogar über die Grenzen Nordrhein-Westfalens hinaus und kann wirklich keinen signifikanten Unterschied im Landesstraßenbau, im Landesstraßenerhalt und im Zustand der Landesstraßen zu anderen Bundesländern feststellen. Wir reden diese Landstraßen wieder schlecht.

(Zuruf des Günter Langen [CDU])

- (B) - Lieber Herr Langen, sehen Sie sich einmal die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit an. Ich hätte gerne auf den Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen eine Verkehrsdichte wie auf mancher Autobahn in Thüringen, die vierstreifig ausgebaut worden ist - nur damit auch völlig klar ist, wo wir in den letzten Jahren Schwerpunkte gesetzt haben.

(Beifall bei der SPD)

Ich stehe dazu, aber hier so zu tun, als ob jetzt irgendjemandem anzukreiden wäre, dass es nicht vorangegangen wäre, ist in hohem Maße verlogen. Für die nächsten Jahre ist völlig klar: Wer will, dass sich die Bundesrepublik Deutschland vernünftig weiterentwickelt, muss in den Regionen mit wirtschaftlichen Schwerpunkten auch die Infrastruktur zur Verfügung stellen, und das ist in erster Linie der Bund mit den Autobahnen und Bundesstraßen.

Ich möchte ausdrücklich sagen: Es ist endlich gelungen, den Anteil für Investitionen in nordrhein-westfälische Bundesstraßen und Autobahnen deutlich zu erhöhen. Wir haben für die Jahre bis 2007 durch unterschiedliche Programme und die UMTS-Mittel eine deutliche Aufstockung erhalten. Es sind eine Menge Ortsumgehungen verabredet worden, die übrigens alle baureif sind. Mit der Schwerverkehrsabgabe, die wir mit

(C) einem Anteil von über 30 % in Nordrhein-Westfalen bekommen, haben wir einen deutlichen Schwerpunkt bei den Bundesverkehrsministern setzen können. Daran haben der jetzige Bundesverkehrsminister und sein Vorgänger einen erheblichen Anteil. Ich bin ausgesprochen dankbar dafür.

Dass damit beim Kölner Ring noch nicht alle Wünsche erfüllt sind, ist völlig klar. Einer von Ihnen eben aufgestellten Behauptung, Herr Rasche, will ich allerdings deutlich widersprechen: Es gibt natürlich weitaus mehr baufertige Projekte, als wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt vonseiten des Bundes finanziert bekommen. Wir könnten mehr bauen, insbesondere am Ruhrgebietsring und bei den Spangen. Natürlich könnte auch bei der Bahn mehr verbaut werden. Ich hoffe, dass die Bahn mit ihrer Planungskapazität nachkommt und die Mittel aus UMTS auch tatsächlich in Nordrhein-Westfalen verbaut werden können.

(D) Damit komme ich zur Vernetzung der Verkehrsträger. Mit großer Sorge betrachte ich, dass sich die Bahn aus der Güterverkehrsversorgung in der Fläche zurückzieht. Damit wird das Land Nordrhein-Westfalen gezwungen, eine eigene Infrastruktur für den Güterverkehr in der Fläche des Landes Nordrhein-Westfalens aufzubauen. Wir werden dies mit den nicht bundeseigenen Eisenbahnen machen. Der Bahn muss völlig klar sein: Wer sich aus der Fläche zurückzieht und in der Fläche nicht logistikfähig wird, wird à la longue auch immer weniger für die lange Strecke gebraucht, die dann auch von den in der Fläche Logistikfähigen bewältigt werden kann.

Deswegen hat Nordrhein-Westfalen das Ziel, hier ein gutes Stückchen voranzukommen - am liebsten mit der Bahn, aber wir werden dafür sorgen, dass die Güter - soweit sie für die Bahn kompatibel sind - von der Straße herunterkommen. Dieses Konzept wird ausgearbeitet. Dafür gibt es Schwerpunkte; es ist darauf hingewiesen worden, dass dies auch im Haushalt in besonderem Maße dotiert worden ist.

(Günter Langen [CDU]: Und die Trennung von Schiene und Bahn?)

Die Trennung von Schiene und Bahn wird dabei ein Punkt sein, der zu diskutieren ist. Zunächst einmal geht es um den diskriminierungsfreien Zugang zur Nutzung der Strecke und um den parallelen Ausbau. Wer meint, nur mit der Trennung etwas zu erreichen, ist auf dem Holzweg. Zu-

(Minister Ernst Schwanhold)

- (A) nächst einmal geht es um hohe Investitionsmittel zum Ausbau der Schienenwege, damit die Schienen überhaupt in der Lage sind, mehr aufzunehmen. Das ist die erste Maßnahme. Die zweite Maßnahme ist dann zu treffen, wenn dieser Ausbau vonstatten gegangen ist.

(Gerhard Wächter [CDU]: Aber Sie stehen dazu?)

- Ich stehe dazu. Und wir werden der Bahn den Vorlauf geben müssen, den wir beschlossen haben. 2004 ist der Zeitpunkt, zu dem der erste Schritt der Bahnreform vorbei ist. Wir haben eine eigene Bahnkommission eingesetzt, die uns weiter gehende Vorschläge unterbreitet. Ich bin ziemlich sicher, in welche Richtung diese Vorschläge gehen. Sie werden den diskriminierungsfreien Zugang und die Trennung von Netz und Betrieb empfehlen. Das ist wie bei der Pällmann-Kommission. Auch hier ist dieses ja empfohlen worden. Und es spricht manches dafür, dass das richtig ist. Nur, es übers Knie zu brechen, wäre ein Fehler, weil die Bahn dann auch nicht in der Lage wäre, tatsächliche Übergangspunkte, Schnittstellen und Reibungsverluste zu vermeiden.

- (B) Meine Damen und Herren, lassen Sie mich folgende Aspekte in den Vordergrund der Verkehrspolitik der nächsten Jahre stellen:

Es wird sowohl mehr Personenverkehr als auch mehr Güterverkehr auf nordrhein-westfälischen Straßen und Verkehrswegen geben. Dies ist eine gewollte Entwicklung. Weil wir die wirtschaftliche Entwicklung des Landes wollen, müssen wir die Verkehrswege anpassen, und zwar Schiene, Straße, Wasserstraße und Luftverkehrswege. Wer dieses nicht will, verabschiedet sich aus der wirtschaftlichen Entwicklung. Denn auch das Internetzeitalter macht mehr Verkehre notwendig.

Dass dabei jeder Verkehrsträger seine spezifische Last auf sich nehmen muss, ist klar. Die Bahn ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht dafür geeignet. Wir erwarten von ihr bessere Leistungen und eine bessere Umsetzung der in sie investierten Milliardenbeträge, auch der Beträge, die das Land gibt. Wir werden dies im wettbewerblichen Wege auch mit Ausschreibungen befördern.

Dass wir dabei die weitere Unterstützung des Bundes benötigen - insbesondere für den Ausbau der Autobahnen und der Bundesstraßen -, ist klar. Wir stehen in engem Kontakt mit dem Bundes-

verkehrsminister. Wir sind auch für die wirklich gute vorausschauende Aussage des Bundesverkehrsministers dankbar, dass er in Nordrhein-Westfalen einen Investitionsschwerpunkt für die nächsten Jahre im Bundesautobahn- und Bundesstraßenbau sieht. Dieses sind gute Perspektiven für die Verkehrspolitik des Landes. - Herzlichen Dank für Ihre Geduld.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Edith Müller: Vielen Dank, Herr Minister. - Meine Damen und Herren, wir sind am Ende der Beratungen zum Einzelplan 08.

Ich lasse daher **abstimmen**, und zwar zunächst über den **Änderungsantrag** der Fraktion der CDU **Drucksache 13/937** - Stichwort: Aufstockung der Mittel für Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen. Wer stimmt diesem Antrag zu? - Wer lehnt diesen Antrag ab? - Wer enthält sich? - Damit ist dieser Antrag mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen **abgelehnt**.

Ich lasse zweitens abstimmen über den **Änderungsantrag** der Fraktion der CDU **Drucksache 13/938** - Stichwort: Erhöhung der Mittel für den Landesstraßenausbau. Wer stimmt diesem Antrag zu? - Wer lehnt ihn ab? - Wer enthält sich? - Damit ist auch dieser Antrag mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen bei Enthaltung der F.D.P. **abgelehnt**.

Ich lasse jetzt abstimmen über den **Einzelplan 08** entsprechend der **Beschlussempfehlung Drucksache 13/808**. Wer stimmt der Beschlussempfehlung zu? - Wer stimmt dagegen? - Wer enthält sich? - Damit ist diese Beschlussempfehlung mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen **angenommen**.

Ich rufe **Nummer 2** auf:

Einzelplan 15: Ministerium für Arbeit und Soziales, Qualifikation und Technologie

Ich weise hin auf die Beschlussempfehlung Drucksache 13/815 und den Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucksache 13/939.

Ich eröffne die Beratung zum Bereich

a) **Arbeit und Soziales, Qualifikation und Technologie**

(C)

(D)