

untergeordnete Rolle. Kreise, Städte und Gemeinden sind aber häufig mit der Digitalisierung hoffnungslos überfordert. Man mag da zuerst an das platte Land denken. Aber auch in meiner Heimatstadt Köln, immerhin der größten Kommune des Landes, beschränkt sich digitale Verwaltung in der Regel auf herunterladbare Formulare zum Ausdrucken.

Voraussetzung für eine digitale Verwaltung und die Verwirklichung der damit verbundenen Einsparpotenziale ist aber noch ein ganz anderer Faktor: die Akzeptanz aufseiten der Bürger.

Und dafür wiederum sind zwei Dinge entscheidend: einerseits die Nutzerfreundlichkeit der Angebote und andererseits die Sicherheit und das damit verbundene Vertrauen in die neue Technik. Nutzerfreundlich ist es beispielsweise nicht, wenn die Bürger bei allen möglichen Behörden individuelle Benutzerkonten benötigen und jeweils einzeln dort ihre Daten hinterlegen müssen.

Vielversprechend erscheint da der Ansatz des Servicekonto.NRW, von wo aus eine Vielzahl von Verwaltungsdienstleistungen bei unterschiedlichen Behörden nach dem Once-Only-Prinzip gebündelt werden können. Hier werden an einer Stelle alle relevanten Daten gesammelt.

Damit verbunden ist unter Datenschutzgesichtspunkten natürlich auch ein großes Risiko. Böswillige brauchen dann nur einen Zugang zu knacken und haben unter Umständen eine große Fülle an Informationen über den betroffenen Bürger. Es wird also unumgänglich sein, diese Daten besonders intensiv zu schützen, womit natürlich auf der anderen Seite wieder Einbußen bei der Nutzerfreundlichkeit einhergehen.

Das Thema E-Government und seine Umsetzung wird uns also sicher noch einige Jahre beschäftigen. Der Entwurf der Landesregierung ist da ein Schritt in die richtige Richtung, den wir gerne im Ausschuss beraten werden. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Tritschler. – Damit, liebe Kolleginnen und Kollegen, sind wir am Ende der Aussprache zu Tagesordnungspunkt 12.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Gesetzentwurfs Drucksache 17/8795**, über den wir gerade debattiert haben, an den **Ausschuss für Digitalisierung und Innovation**. Der bekommt die Federführung, und es soll drei mitberatende Ausschüsse geben, nämlich den **Innenausschuss**, den **Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen** sowie den **Wissenschaftsausschuss**. Möchte jemand gegen die Überweisung stimmen? – Sich enthalten? – Beides war nicht der Fall. Dann haben wir so überwiesen.

Ich rufe auf den Tagesordnungspunkt

13 Der Dortmunder Hafen braucht eine nachhaltige Zukunftsperspektive! – Die Landesregierung muss den Bau einer zweiten Schleuse gegenüber dem Bundesverkehrsminister mit Nachdruck einfordern

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/8782

Ich eröffne die Aussprache. Für die SPD-Fraktion hat jetzt Herr Kollege Jahl das Wort.

Armin Jahl (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Es geht um das Thema: Binnenschifffahrt stärken, Wasserwege leistungsfähig erhalten. Die Landesregierung muss den Bau einer zweiten Schleuse für den Dortmunder Hafen mit Nachdruck gegenüber dem Bundesverkehrsminister einfordern.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, diese Thematik ist Ihnen bekannt, da Anträge mit ähnlichem Inhalt in diesem Hohen Hause schon im Juli und November letzten Jahres debattiert wurden.

Die erneute Dringlichkeit dieser Thematik ergibt sich aus folgendem Grund: In einem gemeinsamen Änderungsantrag vom November letzten Jahres einigten sich die Fraktionen von CDU, SPD und FDP darauf, die Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen zu stärken. Anlass hierfür war eine Anhörung von Sachverständigen im Verkehrsausschuss, die einstimmig dringenden Handlungsbedarf hinsichtlich der Wasserwege geäußert haben und auch die besondere Problemlage des Dortmunder Hafens betonten.

So bildet die dortige Schleuse den einzigen Zugang zu Europas größtem Kanalhafen. Aus gutem Grund gab es zwischen 1914 und 2005 parallele Schleusungsmöglichkeiten. Zu dieser Sicherheitsredundanz müssen wir wieder zurück. Aus besagtem Grund resultierte lediglich die Zielsetzung, die Sperrzeiten an der Schleuse Henrichenburg nach Möglichkeit zu minimieren. Jedoch kann dies keine dauerhafte Lösung sein. Darauf hat auch mein Fraktionskollege Carsten Löcker im Plenum im November letzten Jahres ausdrücklich hingewiesen.

Übrigens bleibt der Bau einer zweiten Schleuse in Henrichenburg richtig und wichtig. Dortmunds Hafen ist unverzichtbare Logistikkreuzung für das östliche Ruhrgebiet.

(Beifall von der SPD und Arndt Klocke [GRÜNE])

Für die Gewährleistung der Versorgungssicherheit in der Region benötigt diese eine Anbindung an die

Bundeswasserstraße Rhein, die an sieben Tagen in der Woche störungsfrei funktioniert.

Nochmals – auch wenn ich mich wiederhole –: Der Wirtschaftsstandort Dortmunder Hafen ist mit seinen rund 5.000 Arbeitsplätzen und namhaften Unternehmen – den Deutschen Gasrußwerken, VARO Energy oder Rhenus Port Logistics – von reibungslosen Logistikketten abhängig.

Nur ein Beispiel sind die Unternehmen, die auf die Lieferung von Schüttgut angewiesen sind. Sie können nur über Wasserwege und über die Schiene verlässlich beliefert werden. Hier entstehen bei jeder Schleusensperrung finanzielle Einbußen, die auch zur Existenzgefährdung von Unternehmen und Arbeitsplätzen führen können.

Auch in 2020 wird die Schleuse für Folgearbeiten an 42 Tagen gesperrt sein – an 42 Tagen! –, was ca. 181 Schiffen entspricht und somit weitere 9.050 Lkw-Ladungen zusätzlich auf unseren Straßen bedeutet. Betrachten wir die Sperrungen, den Dortmunder Hafen anzulaufen, in den letzten drei Jahren insgesamt, entspricht dies insgesamt 24.750 Lkw-Ladungen. – Das muss man sich mal bewusst machen. Dann ist so mancher Diskussionsbeitrag von Kolleginnen und Kollegen etwas schwierig nachzuvollziehen – um es ganz vorsichtig auszudrücken.

Die Berechnung der zusätzlichen Lkw-Verkehre liegt dem Verkehrsministerium mit Schreiben der Dortmunder Hafen AG vom 4. März 2020 vor. Grob geschätzt entsprechen diese Lkw-Ladungen einer Strecke von 247 km. Das ist, um es mal deutlich zu machen – das ist eine schöne Darstellung –, die Streckenlänge vom Dortmunder Hafen bis zum Hochseehafen in Antwerpen.

Die Anzahl zusätzlicher Lkw-Fahrten leistet ungewollt einen großen Beitrag zur aktuellen ADAC-Staubilanz 2019, die für das Ruhrgebiet und insbesondere Dortmund dringenden Handlungsbedarf aufzeigt. Dabei ist die A40 ohnehin zwischen Essen und Dortmund mit 875 gemeldeten Staukilometern Spitzenreiter in der Bundesrepublik. Das scheint nicht allen bekannt zu sein. In Zeiten des Klimawandels und der angestrebten Verkehrswende ist das angesichts unverträglicher CO₂-Werte kein hinnehmbarer Zustand. Deswegen ist dringender Handlungsbedarf gegeben, der über die Minimierung von Sperrzeiten hinausgeht.

Sehr geehrter Herr Minister Wüst, der Dortmunder Hafen benötigt dringend eine zweite Schleusungsmöglichkeit, wie es sie bis 2005 bereits gegeben hat. Denn wie wir sehen, kommen wir mit reinen Instandhaltungsmaßnahmen nicht zum gewünschten Ziel. Eine Investition des Bundesverkehrsministeriums in eine zweite Schleuse stärkt das Vertrauen der Unternehmen in Transporte über die Wasserstraße von und nach Dortmund und trägt zur Entlastung unserer verstopften Straßen bei. – Ich darf daran erinnern:

Ich habe heute Morgen mit dem Auto drei Stunden von Dortmund nach Düsseldorf gebraucht.

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Die Redezeit.

Armin Jahl (SPD): Trotz der dargestellten Dringlichkeit findet sich im aktuellen Investitionsrahmenplan 2019–2023 lediglich das Projekt der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals wieder. Somit ist kein direktes Investitionsvorhaben für den Dortmunder Hafen ersichtlich. Da wird lediglich auf dem Stand des Bundesverkehrswegeplans 2030 beharrt.

Abschließend: Bei der Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr vom 14. November 2019 war ich positiv überrascht, dass mit dem Aufbau des Versuchs- und Leitungszentrums Autonome Binnenschiffe das Endstück des Dortmund-Ems-Kanals vor dem Hafen Dortmund als Testfeld für die Zukunft der Binnenschifffahrt ausgewählt wurde. Bei solchen zukunftsorientierten Vorhaben bedarf es einer funktionsstüchtigen Infrastruktur unserer Wasserwege.

(Carsten Löcker [SPD]: So ist es!)

Zukunft lässt sich nicht auf dem Fundament eines Flickenteppichs aufbauen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Jahl. – Herr Kollege Jahl hat die Redezeit, wie Sie bemerkt haben, überzogen. Diese Großzügigkeit werden wir auch bei allen noch folgenden Rednern walten lassen. Nun hat Herr Kollege Goeken für die CDU-Fraktion das Wort.

Matthias Goeken (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion, Ihr Antrag kommt mir irgendwie bekannt vor. Einen Antrag zum Dortmunder Hafen stellten Sie bereits, wie gerade erwähnt, im Sommer 2019. Ihr jetziger Antrag ist nahezu identisch.

Sie fordern die Modernisierung der Schleuse des Dortmunder Hafens, und Sie fordern die Landesregierung auf, Druck auf den Bundesverkehrsminister zu machen.

Darf ich Sie daran erinnern, dass der Bundesverkehrswegeplan 2030 bereits in der Zeit unter rot-grüner Landesregierung beschlossen worden ist? Man hätte das Bauvorhaben einer zweiten Schleuse im Dortmunder Hafen anmelden können. Das hat man aber nicht getan. Es würde mich sehr interessieren, warum nicht.

In Ihrer rot-grünen Regierungszeit haben Sie kein großes Interesse an unseren Wasserstraßen in

Nordrhein-Westfalen gezeigt. Das rot-grüne Versäumnis wird hier wieder deutlich. Ihr damaliger Verkehrsminister Mike Groschek hat die zweite Schleuse im Dortmunder Hafen nicht gefordert und auch nicht angemeldet.

(Beifall von der CDU – Vereinzelt Beifall von der FDP – Carsten Löcker [SPD]: Was ist denn das für eine Logik? So ein Unsinn! Das wisst ihr doch selbst, dass das Bullshit ist! – Gegenruf von Klaus Vossemer [CDU])

Ich möchte auf die Kleine Anfrage, lieber Kollege Jahl, zur Schleuse Henrichenburg von Ende 2017 verweisen und darauf, was die Landesregierung Ihnen geantwortet hat. Der Bau einer zweiten Schleusenkammer wurde demnach mehrfach mit ablehnender Haltung des Bundes diskutiert. Eine zweite Kammer wurde nach Auskunft des WSV bei dem aktuellen Ladungsaufkommen als wirtschaftlich unverhältnismäßig angesehen. Die Wasserstraßen und die Schifffahrt liegen in der Zuständigkeit des Bundes.

Ihren besagten ersten Antrag zum Dortmunder Hafen haben Sie, liebe SPD-Fraktion, zugunsten unseres besseren, gemeinsamen Änderungsantrags im November des letzten Jahres zurückgezogen. Unser gemeinsamer Änderungsantrag war sehr viel weitreichender.

(Carsten Löcker [SPD]: Echt erbärmlich!)

Die Binnenschiffahrtsstraßen in Nordrhein-Westfalen müssen gestärkt werden. Wir müssen den Sanierungsstau aufheben. Ziel der NRW-Koalition ist es, die bereits heute hohe Bedeutung der Wasserschiffahrtsstraßen nicht nur zu sichern, sondern weiter auszubauen.

Auf diese Weise soll ein Anreiz zur Entlastung anderer Verkehrsträger geschaffen werden. Insbesondere Straßen und Schienen sind bei der Bewältigung des Güterverkehrs an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt. Für die Erreichung dieses Zieles ist ein leistungsfähiges Wasserstraßennetz unabdingbar. Unser Ziel ist der Erhalt und der Ausbau der Binnenschifffahrt.

Die Wasserstraßen wurden in der Vergangenheit häufig vernachlässigt. In den letzten Jahren ist ein massiver Sanierungsstau – wie Sie vorher ausgeführt haben – entstanden. Die nach Nordrhein-Westfalen fließenden Finanzmittel waren trotz der nordrhein-westfälischen Stellung als wichtiges Binnenschiffahrtsland in Deutschland weit unterdurchschnittlich.

In der Folge ist die Nutzbarkeit mehrerer Wasserstraßen, vor allem aufgrund der Ausfälle von Schleusen, nur eingeschränkt möglich gewesen. Altersbedingte Schwierigkeiten mit Schleusen und Festmachern an Binnenschiffahrtsstraßen treten immer häufiger auf.

Auch die Nischenpoller, die nicht mehr ihrer Nutzung standhalten, müssen dringend erneuert werden.

Wir werden uns weiterhin für konkrete Instandsetzungsmaßnahmen einsetzen, um die Schleusen und Spundwände der verschiedenen Kanäle zu sanieren, damit die Wasserwege in Zukunft uneingeschränkt schiffbar gemacht werden. Die Wasserstraßen müssen instand gehalten werden und leistungsfähig sein. Zugesagte Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan sollten schnellstmöglich gestartet werden.

Die NRW-Koalition kann bereits erste Erfolge verbuchen. Es gab umfangreiche personelle Aufstockungen: Über 100 Stellen sind im Bundeshaushalt geschaffen worden. Weitere Personalressourcen sowie Ingenieurstellen sollen für die Planung des Dortmunder Hafens verlagert werden.

Weiterhin setzen wir uns gegenüber dem Bund dafür ein, dass verbindliche Projektabläufe realisiert werden, insbesondere bei der Instandsetzung der Schleuse Henrichenburg als Zufahrt zum Dortmunder Hafen, damit die Sperrzeiten der Schleuse minimiert werden.

Auch machen wir uns stark dafür, dass die für Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 bereitgestellten Mittel hilfsweise auch für die Instandhaltung der bestehenden Infrastruktur verfügbar gemacht werden können.

Ich selber war mit dem Verkehrsausschuss im September 2019 unterwegs. Wir haben die Häfen von Rotterdam und Antwerpen besichtigt. Dort haben wir gesehen und erlebt, wie wichtig ein zuverlässiger und sicherer Schleusenbetrieb im Hafen ist.

Der Dortmunder Hafen ist einer der bedeutendsten Zufahrtspunkte und eine wichtige Logistikkreuzung. Er ist der wichtige Hinterlandhafen für Nordrhein-Westfalen. Er ist die Verbindung zu den wichtigen Hochseehäfen in Rotterdam und Antwerpen.

Die Binnenschifffahrt wird uns auch in den kommenden Jahren begleiten und weiterhin ein wichtiges Thema bleiben. In den Ausschüssen werden wir Gelegenheit dazu haben, uns weiter hierzu auszutauschen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir stimmen der Überweisung des Antrages an den Verkehrsausschuss natürlich zu. Warum man aber zum zweiten Mal einen fast gleichlautenden Antrag stellt, nachdem man den ersten zurückgezogen hat, erschließt sich uns nicht. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Goeken. – Für die FDP-Fraktion spricht Herr Kollege Reuter.

Ulrich Reuter (FDP): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Wir befassen uns heute zum zweiten Mal innerhalb dieser Legislaturperiode mit dem Dortmunder Hafen. Erst im vergangenen November haben wir gemeinsam einen umfassenden Antrag zum Thema Wasserstraßen in NRW mit Ihnen, liebe Kollegen der SPD, verabschiedet.

In dem gemeinsamen Änderungsantrag haben wir dabei auch gerade auf die besonderen Belange des Dortmunder Hafens geachtet. Im Gegenzug haben Sie Ihren ursprünglichen Antrag zurückgezogen. Jetzt bringen Sie diesen Antrag nahezu wortgleich wieder ein. Dieses Vorgehen erschließt sich mir, ehrlich gesagt, nicht –

(Carsten Löcker [SPD]: Eigentlich sind wir schon weiter! So ein Blödsinn!)

es sei denn, auch hier drängen die Kommunalen im Hinblick auf die Kommunalwahl.

Ich möchte noch einmal betonen: Der Dortmunder Hafen ist ein wichtiger Teil unserer vielfältigen Hafenszene in NRW. Er erbringt wichtige Verkehrsleistungen für Dortmund und die Region. Die Mängel bei der Instandsetzung haben wir diskutiert und nicht zuletzt in der erfolgten Anhörung nachvollziehen können.

Wir sind völlig bei Ihnen, dass die bisherige Bearbeitung dieses zentralen Schlüsselbauwerks für den Dortmunder Hafen durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes unzureichend ist. Wir sind auch bei Ihnen, wenn es darum geht, für NRW vorgesehene Personal bei der WSV auch zu besetzen und für NRW-Projekte einzusetzen. Auch hinsichtlich der zuverlässigen Erreichbarkeit des Dortmunder Hafens wissen Sie uns an Ihrer Seite. All das ist unstrittig, aber es ist doch bereits in den beschlossenen Anträgen umfassend enthalten.

Dabei geht es sowohl um die nachholende Sanierung des gesamten westdeutschen Wasserstraßennetzes als auch um seine zielgerichtete Weiterentwicklung. Die mögliche Maßnahme einer zweiten Schleuse ist dabei klar eine Frage des weiteren Ausbaus des Systems. Das muss man sich dann genauer anschauen.

Das wollen wir im Ausschuss auch gerne tun. Darum stimmen wir natürlich der Überweisung in den Ausschuss zu. Gleichzeitig regen wir bezüglich der sachlichen Beurteilung dieser zweiten Schleuse an, eine Anhörung durchzuführen. Dies werden wir im Ausschuss vorbringen.

Gleichzeitig möchte ich an dieser Stelle die Gelegenheit nutzen, noch einmal auf die dringende Notwendigkeit, sich weiter mit den Themen der Wasserstraßen in unserem Land befassen, hinzuweisen. Wir müssen uns als Parlament intensiver mit den Belangen des Rheins und der Kanäle sowie unserer Hafenlandschaft befassen und diese Belange offensiver vertreten.

Ich möchte deshalb noch einmal anregen, diese Dinge in einer gesonderten parlamentarischen Gruppe zu erörtern und dann möglichst wieder gemeinsam auf allen Ebenen aktiv zu werden. Letztlich geht es darum, unsere NRW-Interessen im bundesweiten Wettbewerb durchzusetzen. Dazu sollten wir jede Chance nutzen.

Ich freue mich auf die Diskussion im Ausschuss und bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der FDP – Vereinzelt Beifall von der CDU)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Reuter. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Kollege Remmel.

Johannes Remmel (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Auch ich beginne meine Rede damit: Sie kennen alle den Film „Und täglich grüßt das Murmeltier“.

In der Tat kommt es einem wie in einem Film vor: die erneute Wiederholung eines Themas, das wir im Ausschuss, im Parlament – nicht nur bezogen auf den Dortmunder Hafen, sondern insgesamt im Hinblick auf die Bedeutung der Binnenschifffahrt und der Kanäle in unserem Land für Industrie und Wirtschaft, aber auch für die Mobilität – schon mehrfach miteinander diskutiert haben.

Ich habe nicht den Eindruck, dass wir hier einen großen politischen Dissens haben. Deshalb habe ich auch keine Lust, nach dem Motto „Was habt ihr damals gemacht, was macht ihr heute?“ irgendeinen Streit vom Zaun zu brechen.

(Carsten Löcker [SPD]: Dann hätten Sie das letzte Mal ja zustimmen können! Haben Sie nicht gemacht!)

– Ich habe dazu keine Lust. Denn wir können uns hier noch zehnmal wunddiskutieren, weil wir nichts ändern. Wir werden nichts ändern, auch wenn wir noch zehn- und zwanzigmal dieses Thema im Landtag miteinander besprechen.

Warum werden wir nichts ändern? – Es gibt ein Problem, das keiner bisher angesprochen hat und um das wir alle drumherumreden.

(Zuruf von Henning Höne [FDP])

Das ist, dass das Bundesverkehrsministerium seit Jahrzehnten Beute der CSU ist

(Beifall von den GRÜNEN – Hendrik Wüst, Minister für Verkehr: Der arme Tiefensee!)

und es hier eine Politik gibt, die die Wasserstraßen einfach nicht in den Blick genommen hat. Denn Bayern – um das ganz klar zu erklären – hat keine Probleme mit Wasserstraßen. Die haben ihren Rhein-

Main-Donau-Kanal. Das ist der jüngste Kanal; der ist noch nicht sanierungsbedürftig. Darauf schaut keiner so richtig. Das einzige Problem, das sie haben, ist die Schiffbarkeit der Donau.

(Carsten Löcker [SPD]: Ist aber kein schöner Kanal! Herne ist ein schöner Kanal! Ein höherer Freizeitwert!)

Das ist eher ein Umweltverkehrskonflikt als ein wirklicher Konflikt, der zu lösen ist.

Die Schifffahrtsverwaltung ist über Jahrzehnte kaputtgespart worden. Allein die Tatsache, dass 400 Stellen nicht besetzt sind, hat mich total entsetzt. Das ist der eigentliche Grund, warum in der Sache nichts nach vorn geht. Wenn man nämlich keine Leute hat, die das Geld verplanen können, dann braucht man auch kein Geld auszugeben. Genauso ist der Bundeshaushalt entsprechend gestaltet.

Wenn wir daran nichts ändern, dass das Verkehrsministerium Beute der CSU und Bayerns ist, dann wird sich auch an der Situation der Kanäle und der Schifffahrt in Nordrhein-Westfalen nichts ändern – solange wir das nicht miteinander klar haben und uns hier in Nordrhein-Westfalen einig sind, dass das nicht mehr so sein darf. Das richtet sich an die SPD, die hier schöne Anträge stellt, aber in der Koalition in Berlin nichts Entsprechendes durchsetzen kann.

(Carsten Löcker [SPD]: Das stimmt aber nicht, so nicht!)

Das richtet sich aber auch an die CDU, die gegenüber der CSU hier offensichtlich nicht durchsetzungsfähig ist.

(Carsten Löcker [SPD]: Das ist jetzt daneben; der Rest!)

Die zehn neuen Stellen, die Sie in Berlin organisiert haben, sind gut und schön – herzlichen Glückwunsch –, aber an der Grundsituation, der Aufstellung der Schifffahrtsverwaltung, hat sich dadurch nichts geändert. Das muss sich ändern, wenn sich für Nordrhein-Westfalen etwas zum Positiven wenden soll. – Herzlichen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Rimmel. – Für die AfD spricht Herr Kollege Strotebeck.

(Zuruf von Jochen Ott [SPD])

Herbert Strotebeck (AfD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine Damen, meine Herren! Die Entwicklung des Antrags ist nicht gerade erfreulich. Wie wir alle es von allen heute bereits gehört haben, ist der vorliegende Antrag nicht neu. Nein, die Fraktion der SPD hat diesen Antrag bereits letztes Jahr mit fast

demselben Titel gestellt. Nur handelt es sich heute in dem Antrag ausschließlich um das Bauprojekt Schiffshebewerk Henrichenburg und dessen Schleuse.

(Carsten Löcker [SPD]: Warum wohl? Weil es herausgefallen ist aus dem Antrag!)

Wir führen heute dieselbe Debatte und hören dieselben Argumente. Wir hatten zu dem Antrag am 4. September des letzten Jahres sogar eine Anhörung. Es ist das übliche Pingpongspiel über Versäumnisse und Verschulden. Wir von der AfD-Fraktion fragen uns: Wann kommt es denn endlich zur konstruktiven Arbeit?

(Beifall von der AfD)

Der Dortmunder Hafen ist nicht nur der größte Kanalhafen Europas, Nordrhein-Westfalen ist mit 48 % aller Güterumschläge Deutschlands wirtschaftlich bedeutendster Standort im Binnengüterverkehr. Von 264 Millionen Tonnen deutschlandweit finden 127 Millionen Tonnen Güterumschläge in Nordrhein-Westfalen statt. Diese Zahlen verdeutlichen die negativen Auswirkungen bei Sperrungen von Schleusen, und davon hatten wir in der Vergangenheit ja wohl einige.

Lassen Sie uns diesen Antrag erneut dazu nutzen, die NRW-Landesregierung daran zu erinnern, in welchem desolaten Zustand sich unsere Wasserstraßen, nicht nur das Schiffshebewerk Henrichenburg, befinden. Die Wahrheit ist, dass die Binnenschifffahrt in den letzten Jahren nicht die Priorität genossen hat, die ihr eigentlich zugestanden hätte. Von 25 Schleusen sind nur sechs in Ordnung. 19 Schleusen, darunter auch die Schleuse Henrichenburg, benötigen Grundinstandsetzungen bis hin zur gänzlichen Erneuerung. Das sind immerhin 75 %.

Wenn wir dann lesen, in welchem zeitlichen Umfang die Schleuse in den vergangenen Jahren intakt war, dann sind die bisherigen Bemühungen der Landesregierung womöglich nicht genug.

(Carsten Löcker [SPD]: Lies doch mal die Zahlen durch!)

Dann sind 15 zusätzliche Stellen bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung nicht genug, den Autofahrern, den Berufspendlern im Stau und der ideologischen Zielsetzung einer Verkehrswende nicht genug. Allein für den Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes fehlt die Besetzung von über 40 bewilligten Stellen. Es scheitert an fehlendem Personal. Das Problem liegt nicht in fehlenden finanziellen Mitteln, sondern in fehlender Personalbesetzung.

Die Tatsache, dass wir Stauland Nummer eins sind, ist ein entscheidender Beweggrund für die zügige und konzentrierte Ertüchtigung der Schifffahrtswege. Eine Verkehrswende in Ihrem Sinne und wie Sie sie ständig reklamieren, ist so nicht glaubwürdig. Wir

müssen anfangen, den Güterverkehr auf der Straße wirksam zu reduzieren

(Carsten Löcker [SPD]: Das passiert aber nicht seit mehreren Jahren!)

und dabei nicht immer Verbote anwenden und den Individualverkehr der Bürger erschweren.

(Beifall von der AfD – Carsten Löcker [SPD]: Dann muss die Schleuse nur noch funktionieren! Dann wird das was!)

Meine Damen, meine Herren, wir freuen uns auf eine ausführliche und konstruktive Diskussion im Verkehrsausschuss. Dieses Thema sollten wir nicht ein weiteres Jahr verschleppen. Der Überweisung stimmen wir zu. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Strotebeck. – Für die Landesregierung hat jetzt Herr Minister Wüst das Wort.

Hendrik Wüst, Minister für Verkehr: Verehrte Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Der Landesregierung steht es nicht zu – das liegt mir auch fern –, hier Wiederholungen zu rügen. Sie zeigen ja die Bedeutung, die Sie alle diesem Thema beimessen.

Aber, Herr Remmel, Ihr Engagement in allen Ehren: Dem wackeren Herrn Tiefensee dürfen Sie nicht unrecht tun, indem Sie sagen, in den letzten Jahrzehnten sei es immer die CSU gewesen. Ihn zur CSU zu transferieren, hat er nun wirklich nicht verdient. Das muss man bei allem Engagement des Vortrages zur Ehrenrettung einmal sagen.

Die Wasserstraßen sind der Landesregierung wichtig. Ich wage die Aussage: wichtiger, als sie der Vorgängerregierung wohl gewesen sind.

(Henning Rehbaum [CDU]: Das stimmt!)

Sonst wäre vielleicht Henrichenburg, sonst wäre vielleicht die Anbindung Dortmunds in den Bundesverkehrswegeplan gekommen. Herr Kollege Reuter hat es beschrieben.

Es ist ein bisschen unredlich, wenn man die Systematik der Bundesverkehrswegeplanung kennt und jetzt im Jahre 2020 sagt: Och, da hätten wir gern noch ein paar Ergänzungen. – Mein Vorwurf der mangelnden Redlichkeit wird die Debatte hier hoffentlich nicht zu sehr vergiften. Aber vielleicht muss man das auch einmal sagen dürfen, ohne dem Kollegen Jahl zu nahe zu treten, der sich für die Interessen seines Wahlkreises natürlich völlig legitimerweise einsetzt.

Gerne können wir dieses Thema hier diskutieren. Aber, Herr Jahl, bei allem Respekt: Sie haben ein

bisschen in der falschen Kirche gepredigt; denn natürlich sind die Bundesinfrastrukturthemen im Bund zu diskutieren. Wir machen das auch. Wir machen das im Übrigen auch zusammen. Herr Löcker weiß das. Ihr Landesvorsitzender Hartmann weiß das.

Wir gehen auch nicht nur die formalen Wege dergestalt, dass ich lichtvolle Anträge in der Verkehrsministerkonferenz stelle und das tue, was man sonst im normalen formalen Geschäft tun kann. Wir sind uns auch nicht zu schade – auch ich persönlich bin mir nicht zu schade –, in Berlin Klinken zu putzen und für dieses Land und seine Interessen zu lobbyieren. Wir machen das parteipolitisch breit aufgestellt, auch gemeinsam mit den eben genannten Kollegen aus Ihrer Fraktion und Ihrer Partei. Einmal ist Kollege Scheuer gekommen, einmal ist Staatssekretär Ferlemann gekommen. Die gerade genannten Kollegen waren dabei.

Ja, 10 Stellen sind nicht genug, und 15 Stellen sind nicht genug. Da haben Sie total recht. Deswegen haben wir inzwischen nicht nur 70 zusätzliche Stellen für Nordrhein-Westfalen bekommen, sondern auch die Zusage, dass 10 nicht besetzte Stellen aus anderen Bundesländern hier zusammengezogen werden. Nun kann man sagen, 70 plus 10, also 80 Stellen seien auch nicht genug. Einverstanden. Ich will das jetzt auch gar nicht an dem messen, was Sie in der Zeit, in der Sie Verantwortung getragen haben, hier gemacht haben,

(Zuruf von Henning Rehbaum [CDU])

weil es mir zu müßig ist. Es bringt jetzt auch nichts. Aber darin liegt der Schlüssel: dass die Themen im Bundesverkehrswegeplan schneller abgearbeitet werden, damit man möglichst schnell wieder dazu kommt, eine neue Agenda an Projekten in einem neuen Bundesverkehrswegeplan zu setzen.

Wenn Sie den Eindruck erwecken wollten, die Diskussion hier könnte dafür sorgen, dass eine neue Schleuse käme, bevor die alte repariert würde, so dass wir nicht die von Ihnen richtig beschriebenen Ausfallzeiten hätten, wäre auch das nicht ganz redlich. Sie kennen die langen Planungszeiträume. Das muss ich Ihnen auch nicht erklären. Ich wollte es nur noch einmal sagen.

Meinen herzlichen Dank dafür, dass Sie das Thema immer wieder auf die Agenda setzen! Nötig ist das nicht. Wir sind mit Engagement dabei.

Ich wäre froh, wenn die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung bei unserem Regierungswechsel hier in Nordrhein-Westfalen besser aufgestellt gewesen wäre. Wir sorgen jetzt mit unseren Mitteln ohne Zuständigkeit dafür, dass der Bund mehr in Nordrhein-Westfalen tut. Es ist mir auch völlig wurscht, wer da regiert. Wir tun das. Den Dank nehme ich gerne auch für die Kolleginnen und Kollegen, die mit mir daran arbeiten, an.

(Carsten Löcker [SPD]: Danke CDU, danke FDP!)

So kommen wir, glaube ich, gemeinsam im Sinne von besserer Mobilität auch auf den Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen voran. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU – Vereinzelt Beifall von der FDP)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Minister Wüst. – Einen nächsten Redner haben wir hierzu nicht. Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor, sodass wir am Schluss der Aussprache angelangt sind.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt, den **Antrag Drucksache 17/8782** an den **Verkehrsausschuss** – federführend – sowie an den **Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung** – mitberatend – zu **überweisen**. Die abschließende Beratung und Abstimmung soll dann im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Gibt es jemanden im Hohen Hause, der dagegenstimmen möchte? – Das ist nicht der Fall. Gibt es Enthaltungen? – Auch das ist nicht der Fall. Dann stelle ich die einstimmige Zustimmung zu dieser Überweisungsempfehlung fest.

Wir sind damit beim Tagesordnungspunkt

14 Care-Arbeit in NRW sichtbar machen und besser unterstützen

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/8765

Alle fünf im Landtag vertretenen Fraktionen haben sich zwischenzeitlich darauf verständigt, dass eine weitere Aussprache hierzu heute nicht erfolgen soll, sondern der Antrag direkt überwiesen werden soll.

Nach der Empfehlung des Ältestenrates soll der **Antrag Drucksache 17/8765** an den **Ausschuss für Gleichstellung und Frauen** – federführend –, an den **Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen** sowie an den **Ausschuss für Familie, Kinder und Jugend überwiesen** werden. Alle fünf im Landtag vertretenen Fraktionen haben sich darauf verständigt, dass die abschließende Beratung und Abstimmung dann nach einer Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses erfolgen soll. Ich darf fragen, ob es Gegenstimmen gibt. – Enthaltungen? – Dann ist das einstimmig so beschlossen.

Wir kommen damit zum Tagesordnungspunkt

15 Bargeld ist gedruckte Freiheit! 1- und 2-Cent-Münzen nicht abschaffen!

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/8769

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die antragstellende Fraktion der AfD Herrn Abgeordneten Tritschler das Wort. Bitte sehr.

Sven Werner Tritschler (AfD): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Als man Ende der 50er-Jahre in Deutschland damit begann, die Bürger flächendeckend von der Lohntüte zu entwöhnen, und sie stattdessen für die Nutzung von Girokonten zu begeistern suchte, geschah das mit Argumenten, die einem auch heute noch bekannt vorkommen dürften: Es sei sicherer, einfacher und bequemer, und außerdem sei die Nutzung eines Girokontos kostenlos.

Nun haben die wenigsten hier – mich eingeschlossen – diese Zeit miterlebt. Aber die Argumente dürften uns sehr bekannt vorkommen. An jedem Ort wird man inzwischen – nicht selten auch mit finanziellen Anreizen – dazu angehalten, unbar zu bezahlen. Natürlich lässt insbesondere der Internethandel gar keine andere Zahlweise mehr zu.

Das ist per se auch nichts Schlimmes, solange man die Wahl hat. Jeder von uns kann entscheiden, ob das Medikament, das er kauft, das Buch, das er ersteht, oder auch die Schachtel Zigaretten, die er sich gönnt, eine Datenspur hinterlässt.

Das mag einem egal sein, solange niemand die Informationen miteinander verknüpft, solange also nur ein Geldbetrag verrechnet wird, nicht aber die damit verbundene Ware registriert wird.

Das muss aber nicht immer so bleiben. Bei Einführung des Massengeschäfts mit Bankkonten galt auch noch ein umfassendes Bankgeheimnis. Davon ist heute nichts mehr übrig.

Wohin all das führen kann, zeigt das Social-Credit-System in China. Diese gruselige 2.0-Version des Überwachungsstaats erfasst alle Bürger mit einem Score. Er wird anhand unzähliger Faktoren berechnet. Bürger, die zu wenig positiv oder zu viel negativ gewichtetes Verhalten an den Tag legen, müssen mit Karrierenachteilen und ähnlichen Problemen rechnen.

Nun sind wir nicht in China, wird man sagen, und das alles nicht so ernst nehmen. Aber man braucht für abschreckende Beispiele gar nicht so weit zu gehen. In Schweden, dem Mekka deutscher Sozialdemokraten, ist Bargeld schon heute weitestgehend ungebrauchlich und soll – so das erklärte Ziel der Regierung – in wenigen Jahren gänzlich verschwinden.

Nicht nur die Freunde des Nanny- und Überwachungsstaats wird das freuen. Es ist dann nämlich