

Brockes schon vorschlägt, mir ein Denkmal zu setzen, bin ich ganz begeistert;

(Heiterkeit von der CDU und den GRÜNEN –  
Dietmar Brockes [FDP]: Das machen Sie  
schon selbst!)

denn dann muss an diesem Etat etwas dran sein. –  
Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

**Präsident André Kuper:** Vielen Dank, Herr Minister  
Krischer. – Mir liegen keine weitere Wortmeldungen  
mehr vor. Daher schließe ich die Aussprache zu Teil  
a) Umwelt und Naturschutz.

Wir kommen zu:

## b) Verkehr

In Verbindung mit:

### Lokalen Einsatz für die Radverkehrsinfrastruktur fördern – Bürgerradwege

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 18/6844

Ich eröffne die Aussprache. Als Erster spricht für die  
SPD ihr Abgeordneter Dudas.

**Gordan Dudas (SPD):** Schönen guten Abend! Herr  
Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen der de-  
mokratischen Fraktionen! Gerade einmal 17 Monate  
ist der Koalitionsvertrag alt, mit dem sich CDU und  
Grüne ambitionierte Ziele gesetzt hatten – und das  
zu einem Zeitpunkt, als viele der aktuellen Problem-  
lagen wie Energiekrise, Inflation und Fachkräftemangel  
mit den Auswirkungen auf die finanziellen Rahmen-  
bedingungen offensichtlich waren.

Dass mit dem Einzelplan 10 nun die allermeisten  
Punkte des Koalitionsvertrages einkassiert werden,  
kommt daher einer Bankrotterklärung der Landesre-  
gierung gleich.

(Beifall von der SPD)

Statt der Gestaltung der Verkehrswende und des  
dringend notwendigen Aufbruchs bei den Investitio-  
nen zur Instandsetzung der Verkehrswege zementie-  
ren Sie mit diesem Haushalt Ihren Ruf als Koalition  
des Stillstands.

Schauen wir auf die einzelnen Teilbereiche.

Für ÖPNV und SPNV hatten Sie das Ziel ausgerufen,  
stärker, verlässlicher, vernetzter, flexibler, sicherer  
und barrierefrei zu werden. Bis 2030 wurde eine

Erhöhung des Angebots um mindestens 60 % ge-  
plant. Aber werden hier auch entsprechend Gelder in  
die Hand genommen, um zu investieren? Nein. Es gibt  
eine Erhöhung des Gesamtansatzes um 2,85 % ge-  
genüber 2023, in Summe 89,74 Millionen Euro mehr –  
und das bei einer Steigerung der Bundesmittel um  
106 Millionen Euro. Diese Koalition kürzt sogar die  
Landesmittel um 16 Millionen Euro.

Auch beim Herzensthema der Grünen, der Nahmo-  
bilität, dem unverzichtbaren Standbein der Verkehrs-  
wende, wird trotz des marginalen Änderungsantrags  
der Koalitionsfraktionen in Titelgruppe 61 immer  
noch um gut 27 % gekürzt. Das sind 12,62 Millionen  
Euro weniger. Kein Wunder, dass der Radwegeaus-  
bau stockt! Da kann auch Ihr Schaufensterantrag für  
Bürgerradwege nichts mehr retten. Wir werden ihn  
aus diesem Grund auch ablehnen.

Wie sieht es bei der Schifffahrt aus? Die bislang ma-  
geren 8 Millionen Euro pro Jahr werden noch mal um  
ein Drittel gekürzt.

Wie ist es beim weiterhin wichtigsten Verkehrsträger,  
der Straße? Wenn man den Änderungsanträgen von  
CDU und Grünen folgt, wird der Versuch der Ver-  
schleierung bei der Zusammenführung der Titel 777  
zurückgenommen. Aber an der Summe ändert sich  
nichts: 317 Millionen Euro und damit 33 Millionen  
Euro weniger als noch im laufenden Jahr.

Die Verkehrswende wird von der Stillstandskoalition  
im wahrsten Sinne des Wortes abgesagt. Weniger  
Geld für Radwege an Landesstraßen, weniger Geld  
für Landesstraßensanierung, weniger Geld für den  
Neubau von Landesstraßen. Was die CDU-Kollegen  
davon halten? Herr Minister Krischer, dass Ihnen der  
eigene Koalitionspartner in einem an Sie gerichteten  
offenen Brief die Handlungsunfähigkeit des Staates  
attestiert, sagt viel über diese Koalition aus.

(Beifall von der SPD)

Der eigene Koalitionspartner! Mehr Klatsche geht  
nicht, Herr Minister.

(Beifall von der SPD)

Ihr sogenannter Koalitionspartner hat den Kaffee auf –  
so sieht es aus.

(Zuruf: Richtig!)

Herr Minister, an dieser Stelle muss man allerdings  
auch sagen: Sie haben zu einem kniffligen Problem  
bezüglich einer kommunalen Baumaßnahme dan-  
kenswerterweise ein parteiübergreifendes Gespräch  
mit uns, den örtlichen Abgeordneten, geführt, um  
über die weitere Vorgehensweise zu sprechen.  
Danke schön dafür. Das weiß ich sehr zu schätzen.

Herr Minister, daher lade ich Sie ebenfalls ein: Las-  
sen Sie uns zusammen Verantwortung übernehmen  
und gemeinsam einen Einzelplan 10 mit Lösungen  
für NRW erarbeiten, um unser Land endlich wieder

handlungsfähig zu machen und damit Ihr derzeitiger Koalitionsabschnittsgefährte keinen Grund mehr zum Herumjammern hat. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD)

**Präsident André Kuper:** Vielen Dank, Herr Dudas. – Für die CDU spricht ihr Abgeordneter Herr Krauß.

**Oliver Krauß (CDU):** Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich komme zu den Fakten; denn heute beraten wir den größten Verkehrsetat unseres Landes. Er federt Krisen und Inflation ab, er ist ehrlich, und er hat Kraft und Relevanz für alle Verkehrsmittel.

Wenn Sie den Redebeitrag meines Vorredners auf sich wirken lassen, merken Sie: Hier prallen Sichtweisen heftig aufeinander. Auf der einen Seite steht ein realistischer Haushalt mit dem Geld, das dem Staat anvertraut ist, mit zusätzlicher Option in der Krise; auf der anderen Seite steht eine bewusste Verschuldung in der Hoffnung auf künftige Rendite.

Meine Damen und Herren, wir sehen die Situation der Ampel im Bund, und wir sehen die Situation bei uns in Nordrhein-Westfalen. Wir sehen den Unterschied.

(Beifall von der CDU)

Beim Deutschlandticket hält NRW Wort; der Bund läuft hinterher.

Ausdrücklich danke ich für die konstruktiven Haushaltsberatungen im Ausschuss. Wir haben diese geteilte Sicht nämlich auch bei uns. Die Änderungsanträge der SPD-Fraktion setzen auf mehr Geld, ohne Gegenrechnung. Wir aber sind in der demokratischen Mitte gemeinsam engagiert, um Spielraum zu nutzen, um noch effektiver zu sein.

Beim Straßen- und Brückenbau ist Christof Rasche von der FDP unzufrieden mit der Zusammenlegung gewesen. Das geht über Parteigrenzen hinweg; das haben wir gerade gehört. Deshalb gibt es einen klaren Änderungsantrag mit einem absoluten Hoch für den Erhalt der Landesstraßen.

Wo Konjunktur und Bundesgesetzgebung es nicht hergeben, Einmalzahlungen aus 2023 zu wiederholen, bleiben unsere Ansätze robust, zum Beispiel im Fall der Nahmobilität. Die Ausstattung bleibt dran an der mittelfristigen Finanzplanung. Und wir wollen noch drauflegen: 1,95 Millionen Euro on top. Auch das ist ein Änderungsantrag, der gerade nicht erwähnt wurde.

Zum kommunalen Straßenbau: Ab 2024 übernimmt das Land die Ausbaubeiträge seiner Bürgerinnen und Bürger dauerhaft. Der kommunale Straßenbau wird auf hohem Niveau finanziert – über den

Istwerten vor der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021. Wir gehen in das fünfte Jahr, in dem das Land den kommunalen Straßenbau ohne den Bund schultert.

Es gibt eine Signifikanz für ÖPNV und SPNV: mehr als 89 Millionen Euro plus im Kapitel 10 110. Für die NE-Bahnen sind zusätzliche 2 Millionen Euro beantragt, um wertvolle Alternativen zur Straße zu schaffen.

Sozialticket, Schülerticket, Azubiticket – Herr Kollege Dudas, in NRW ist Mobilitätswandel eben kein Elitenejekt, sondern wird bezahlbar gemacht für alle Generationen in Stadt und Land.

(Beifall von der CDU)

Der ÖPNV-Planungsvorrat wird für die Regionalisierungsmittel ertüchtigt. Für das Mobidrom als Schwungrad der Vernetzung werden die Mittel fast verdoppelt. Die ÖPNV-Offensive zieht an: 4 Milliarden Euro bis 2031.

Im laufenden Jahr werden 77 Millionen Euro allein in die Erweiterung des Radwegenetzes investiert. 1.000 neue Kilometer sind im Plan; 600 waren es schon in der vorigen Legislaturperiode. Und das geht weiter. Wir beantragen heute nochmals 50.000 Euro, um das Radvorrangnetz zu definieren.

Zur Schifffahrt, Herr Kollege Dudas: Das westdeutsche Kanalnetz wird mit verlässlicher Finanzierung aus NRW ausgebaut.

Ich bitte für meine Fraktion um Zustimmung zu diesem Haushalt; denn er geht verantwortlich mit dem Geld um, das bei uns verdient wird. Er entfesselt den Modal Split.

NRW steht zusammen im Bündnis für Mobilität. Die Dynamik im Wandel reißt trotz schwacher Konjunktur nicht ab. Fast jeder fünfte Privathaushalt hat schon mindestens ein Pedelec. Das Bikesharing boomt.

Deshalb ist mit diesem Punkt auf der Tagesordnung heute unser Antrag verbunden, den Bau von Bürgerwegen noch effektiver zu machen – als Projekt der Partnerschaft und Kooperation: schneller, kostengünstiger, pragmatisch, solidarisch. Und deshalb bitte ich für diesen wichtigen und ernsthaften Antrag um Unterstützung. Seine Realisierung ist Impuls für den Wandel in Freiheit, für ein Erneuerungsprojekt der Gemeinschaft, das sich für alle lohnt – für alle –, anstatt dass alten Ansprüchen immer nur neue hinzugefügt werden und der Staat sich überschätzt, bis er nicht mehr kann. – Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

**Präsident André Kuper:** Vielen Dank, Herr Krauß. – Für die FDP spricht der Abgeordnete Herr Rasche.

**Christof Rasche** (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich habe jetzt die beiden Reden von Herrn Dudas und Herrn Krauß gehört.

(Thorsten Klute [SPD]: Der eine war echt trocken!)

– Beide Kollegen haben sich an die Fakten gehalten. Man hat nur aus unterschiedlichen Richtungen draufgeschaut. Daher war der Widerspruch gar nicht so groß. Bleib mal ganz locker.

Ich versuche jetzt auch, mich an Fakten zu halten. Ein wesentliches Element der Verkehrspolitik der FDP ist es, möglichst sicher, sauber und verlässlich von Punkt A nach Punkt B zu kommen. Das gilt sowohl für Bürgerinnen und Bürger als auch für Güter. Und diese drei Ziele – noch mal: sicher, sauber und verlässlich von Punkt A zu Punkt B – sind uns wichtig. Der Verkehrsträger selber ist dabei nachrangig.

Dafür bedarf es einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur. Diesbezüglich sind sowohl der Haushalt als auch die Verkehrspolitik dieser Koalition mangelhaft.

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

In den bisherigen 18 Monaten stellte die Koalition Anträge, in der Regel immer zum ÖPNV, und einen Antrag zur Binnenschifffahrt, der allerdings in der Anhörung extrem negativ bewertet wurde. Güterverkehr, der Verkehrsträger Straße oder auch Luftverkehr oder Schiene und dann auch Binnenschifffahrt: All das ist für diese Koalition nachrangig, aber für die Zukunft des Landes enorm wichtig.

Im Haushalt wird bei einigen Verkehrsträgern entgegen dem Bedarf erheblich reduziert. Da versuche ich jetzt mal, die unterschiedlichen Fakten miteinander zu verbinden.

Beide haben von Schienenverkehr, also von den NE-Bahnen, geredet. Schienenverkehr ist eigentlich ein wesentliches Thema für die Grünen und auch für die CDU. Die Regierung reduzierte bei den NE-Bahnen von 12 auf 6 Millionen Euro – minus 50 %. Jetzt liegen Änderungsanträge der beiden Regierungsfractionen vor. Jetzt reduzieren wir von 12 auf 8 Millionen Euro – minus 33 %. Diese minus 33 % versuchte Kollege Krauß gerade noch als Heldentat zu verkaufen.

(Klaus Vossemer [CDU]: Bedarfsgerecht!)

Nehmen wir die Förderung von ÖPNV-Planungsvorrat: Die Regierung reduzierte von 23,5 auf 12 Millionen Euro – minus 50 %. Jetzt liegen Änderungsanträge der beiden Regierungsfractionen vor. Jetzt reduzieren wir von 23,5 auf 18 Millionen Euro – minus 22 %. Das ist doch alles andere als eine Heldentat, als die es gerade verkauft werden sollte.

Zudem kommen diese 6 Millionen Euro, die ihr jetzt draufgesattelt habt, nicht aus den Mitteln des Haushalts, sondern aus den Regionalisierungsmitteln. Das heißt, dass sie am Ende fehlen, um den Verkehr zu organisieren oder zu finanzieren. Es handelt sich also um eine Zweckentfremdung der Mittel. Unehrlisches Spiel!

(Beifall von der FDP)

Dann kam gerade die Aussage in Richtung Berlin – etwas anderes geht bei dieser Koalition ja auch gar nicht mehr –: NRW hält Wort. – Krasser Satz, super-toll! Wir sind alle stolze NRWler. Ich hoffe, wir halten alle Wort.

Aber jetzt nehmen wir einmal den Koalitionsvertrag. Darin steht, dass jeder Euro, den Berlin nach Unterschreiben des Koalitionsvertrags mehr gibt, durch Landesmittel dieser Regierung oder dieser Koalition verdoppelt wird. Wir wissen genau: Nach dem Unterschreiben gab es für die Jahre 2022, 2023 und 2024 insgesamt für den ÖPNV 571 Millionen mehr für Nordrhein-Westfalen. Nach eurem Koalitionsvertrag hätte man 571 Millionen Euro drauflegen müssen. Es gibt keinen einzigen Euro mehr.

(Gordan Dudas [SPD]: Genau!)

Heißt das übersetzt: „NRW hält Wort“? Null Komma null! Herr Krischer, Sie haben die 571 Millionen Euro in Wahrheit nicht einmal komplett weitergegeben. Wir werden das nachweisen, wenn die Zahlen endgültig auf dem Tisch liegen.

(Beifall von der FDP und der SPD)

Straßen- und Brückenbau: Auch dort gibt es unterm Strich, auch wenn die Transparenz wiederhergestellt wird – vielen Dank, dass das gemacht worden ist; ich finde es richtig –, ein Minus von 33 Millionen Euro. Zudem wurden die erheblichen Baukostensteigerungen nicht berücksichtigt. Wenn man beides zusammenrechnet, macht das ein Minus von 30 %.

(Oliver Krauß [CDU]: Wie ist der Mittelabfluss?)

Das ist doch keine Heldentat. Das ist genau das Gegenteil; denn der Sanierungsstau ist groß.

Binnenschifffahrt kommt – das haben wir in der Anhörung gehört – ganz zum Schluss.

Der Antrag zu den Bürgerradwegen ist ein richtiger Antrag. Bürgerradwege sind gut. Das haben wir übrigens in der Koalition von 2005 bis 2010 erfunden. Da haben CDU und FDP – oder ich sage jetzt: FDP und CDU – Bürgerradwege initiiert. Die gab es vorher gar nicht etatisiert im Haushalt von Nordrhein-Westfalen. Unsere Idee! Natürlich stimmt die FDP ihrer eigenen Idee auch zu. Es ist gut, dass die Grünen das Ding jetzt auch mitmachen. – Vielen Dank.

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

**Präsident André Kuper:** Vielen Dank, Herr Kollege. – Für Bündnis 90/Die Grünen spricht der Abgeordnete Herr Metz.

**Martin Metz (GRÜNE):** Guten Abend! Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen der demokratischen Fraktionen! Die schwarz-grüne Koalition hat das Ziel, die Mobilität in Nordrhein-Westfalen klimafreundlicher und funktionsfähiger zu gestalten. Der Weg zu einer solchen Mobilitätswende, von der alle Bürgerinnen und Bürger sowie die Unternehmen profitieren, ist erst recht unter diesen schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen steinig.

Da muss ich schon auf meinen Vorredner eingehen. Lieber Christof Rasche, das ist für die FDP auch ein toller Auftritt, sich hier hinzustellen und überall zu fordern: Da braucht es mehr Geld, da braucht es mehr Geld, da braucht es mehr Geld.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

Auf anderen Ebenen erleben wir gerade ganz andere Debatten. Gleichzeitig ist man dann sogar für Steuerenkungen. Man ist für die Schuldenbremse und fordert überall mehr Geld. Das ist die Mathematik der FDP.

(Beifall von den GRÜNEN – Norwich Rüsse [GRÜNE]: Kollege Witzel erklärt es jetzt!)

Zur Lage der Mobilität in unserem Land: Wir sehen die positiven Ansätze, die es gibt – die neuen Mobilstationen, die Fahrradmietsysteme, den Ausbau von On-Demand-Verkehren, den RRX oder steigende Zulassungen bei der Elektromobilität. Nur ist doch ganz klar: Die Herausforderungen sind gewaltig – gerade bei unserer Infrastruktur, bei den maroden Brücken, beim dringend notwendigen Ausbau von Schienen- und Radwegen.

Wir als schwarz-grüne Koalition sind auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität und auf dem richtigen Weg.

Zum Straßenbau wurde eben auf die Haushaltstitel eingegangen. Nun muss man sagen: Der Vorschlag, die Haushaltstitel für Straßenbau zusammenzuziehen, ist nachvollziehbar. Wir haben unglaublich viele Bereiche, in denen Ausbau, Neubau und Erhalt zusammenhängen. Da sollte die Flexibilität erhöht werden. Es wurde bemängelt, das gehe auf Kosten der Transparenz. Das kann man so und so sehen. Wir als Koalition haben uns dafür entschieden, beim bisherigen Modus zu bleiben. Nichtsdestotrotz lohnt es sich, über diesen Ansatz nachzudenken, um die Effizienz zu erhöhen und die Synergien zu nutzen, die man beim Straßenbau hat.

Jetzt wird noch mal deutlicher, was Teil dieses Haushalts ist, nämlich, dass wir beim Bereich „Straßenbau“ den Fokus absolut auf den Erhalt unserer Straßeninfrastruktur legen und mit 220 Millionen Euro ein

Rekordvolumen für den Erhalt haben. Vor dem Hintergrund, dass wir in Nordrhein-Westfalen Hunderte von maroden Brücken und gleichzeitig knappe Kassen und Personalmangel haben, ist das auch absolut richtig.

Allen, die sowohl ganz viel Neubau als auch ganz viel Ausbau trotz leerer Kassen und trotz Personalmangel fordern, muss ich sagen: Das wird nicht funktionieren. Wir haben beschränkte Ressourcen.

Die Priorität dieser Landesregierung ist klar. Es wäre im Übrigen schön, wenn der Bund, der zweifelsohne und unbestritten für die Autobahn zuständig ist, genauso verfahren würde.

(Beifall von den GRÜNEN)

Die Straßenbaumittel insgesamt muss man einmal einordnen. 2004, vor 20 Jahren, hatten sie ein Volumen von 128 Millionen Euro. Jetzt sind es 317 Millionen Euro. Das ist der zweithöchste Ansatz, den wir jemals im Bereich „Straßenbau“ hatten. Es ist mehr, als jemals im Ist bis einschließlich 2022 ausgegeben wurde. Deshalb ist das ein starkes Signal, dass NRW zu seinen Straßen und seiner Straßeninfrastruktur steht.

Wir haben 2023 eine deutliche Schippe beim Radverkehr draufgelegt. – Herr Kollege Dudas, vielleicht wollen Sie zuhören. Das ist auch interessant.

(Zuruf von Gordan Dudas [SPD])

Wir hatten letztes Jahr noch einmal die Ansätze im Bereich „Radverkehrsförderung“ erhöht. Diese erhöhten Ansätze konnten wir aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen nicht halten. Das ist das, was in diesem Haushalt steht. Wir haben trotzdem versucht, das Maximum herauszuholen.

Dazu möchte ich ganz klar sagen: Das zeigt, dass die Radwege und der Ausbau von Radwegen für diese Koalition eine hohe Priorität haben. Wir setzen auf das Fahrrad als umweltfreundliches und kostengünstiges Verkehrsmittel.

(Beifall von den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall von der CDU)

Bei den Mitteln für die NE-Bahn haben wir in ähnlicher Weise versucht, noch möglichst viel herauszuholen, ebenso für den ÖPNV-Planungsvorrat. Das haben die Vorredner bereits alles ausgeführt.

Das Deutschlandticket möchte ich an dieser Stelle deutlich hervorheben. Es ist keine Selbstverständlichkeit, dass das Land trotz der schwierigen Bedingungen 280 Millionen Euro Landesanteil im Haushalt 2024 gesichert hat. Das Deutschlandticket mit seiner ganz neuen Freiheit, der Freiheit von Verbänden und komplizierten Modellen, ist eine soziale und klimafreundliche Entlastungsmaßnahme. Es ist ein großer Erfolg. Und wir setzen noch einen drauf: mit dem Deutschlandticket Sozial in NRW, mit dem

Deutschlandticket für Schülerinnen und Schüler und kürzlich mit dem Semester-Deutschlandticket.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

Für uns ist das Deutschlandticket nicht mit einem Ablaufdatum versehen, sondern es ist der richtige Weg für einen attraktive Bus- und Bahnverkehr in Nordrhein-Westfalen und in Deutschland.

(Beifall von den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall von der CDU)

Wir sehen das als Beispiel dafür, dass Veränderungen in unserer Mobilität möglich sind, wenn man den Mut hat und Wege konsequent beschreitet.

Ist dieser Haushaltsplan 2024 das Ziel einer Mobilitätswende? Nein, schon allein wegen der knappen Kassen nicht. Wir können vielleicht nicht so schnell sein, wie wir wollen. Aber wir gehen den richtigen Weg für die Mobilitätswende in Nordrhein-Westfalen konsequent weiter und stimmen daher auch diesem Einzelplan zu. – Vielen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

**Präsident André Kuper:** Vielen Dank, Herr Metz. – Für die AfD spricht ihr Abgeordneter Herr Esser.

**Klaus Esser\*** (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte zu Beginn meiner Rede erst einmal meine Verwunderung ausdrücken. Einerseits erleben wir hier in diesen Haushaltsdebatten recht unsachliche Verschärfungen durch völlig abseitige und debattenferne Äußerungen, zum Beispiel vorhin einer Ministerin. Andererseits scheint diesem Haus in diesem Jahr aber etwas zu fehlen, was sonst üblich war. Deswegen möchte ich ganz explizit damit beginnen, dem Ministerium, den beteiligten Referaten, dem Minister und den Mitarbeitern für die Aufstellung dieses Haushalts zumindest im Teil „Verkehr“ herzlich zu danken.

Viel Ideologie, wenig Realitätsbezug: Die schwarzgrüne Verkehrspolitik ist beim Landeshaushalt 2024 genauso gut austariert und abgestimmt wie etwa bei der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes.

Dass der Landeshaushalt auch bei dem Verkehr in einer ideologischen Schiefelage hängt, zeigt sich an folgender Gegenüberstellung: Anteil der zurückgelegten Personenkilometer mit dem Auto in NRW 74 %, Landesbudget für die Straße 739 Millionen Euro kumuliert; Anteil zurückgelegter Personenkilometer mit der Bahn in NRW lediglich 8 %, Landesbudget für die Schiene aber 3,2 Milliarden Euro.

Die Schiene wird also bereits auf das Heftigste subventioniert. Und um die Balance zur Straße wiederherzustellen, erfinden Sie was? Das Deutschlandticket.

Auch 2024 soll das Deutschlandticket NRW wieder mehr als 560 Millionen Euro kosten – voraussichtlich; denn schon jetzt ist klar: Die Kosten werden weiter steigen. Ohne Subvention wird eine Preiserhöhung unumgänglich sein. Laut Branchenverband VDV kostet das Ticket mindestens 4 Milliarden Euro pro Jahr.

Für NRW bedeutet dies ein weiteres gigantisches Ausgabenloch in vollkommen ungesicherter Höhe. Das Geld müsste Jahr für Jahr durch Schulden finanziert bzw. aus anderen Projekten umgeschichtet werden – oder eben dem Bürger aus der Tasche gezogen werden.

Welche Entwicklungen kann man da in der Zukunft erwarten? Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat in diesem Herbst eine Ermittlung des Finanzbedarfs für die Fortführung des ÖPNV bis 2031 vorgestellt. Darin heißt es, dass die Kosten von aktuell 11 Milliarden Euro bis 2031 auf bis zu 31 Milliarden Euro ansteigen könnten – eine Kostenexplosion um fast das Dreifache.

Würden Sie Politik nach Vernunft machen, müssten Sie das Projekt „Deutschlandticket“ stoppen und die Gelder stattdessen in den Straßenerhalt und dringend notwendige Neubauten stecken.

Denn wären unsere Straßen in Ordnung, könnte man bei der Schiene entspannter sein. Aber die Straßen sind sprichwörtlich im Eimer. Viele Landstraßen sind vor lauter Schlaglöchern nicht mehr sicher befahrbar. Der Parkplatzsuchverkehr verstopft die Innenstädte, die ihrerseits immer weiter Parkflächen abschaffen. Tunnel sind einsturzgefährdet. Brücken zerbröckeln bzw. – siehe Rahmedetalbrücke – rosten im Wasserbad vor sich hin. Ganze Regionen sind dadurch von wichtigen Verkehrsschlagadern abgeschnitten – siehe Lüdenscheid.

Eine sehr traurige Wahrheit ist, dass im vergangenen Jahr mehr als 220 Personen auf Landstraßen in NRW ums Leben gekommen sind. Was fällt der Landesregierung in dieser Situation ein? Der Etat für Erhaltung, Sanierung und Baumaßnahmen für Landstraßen und Radwege wird zunächst zu einem beeindruckenden Posten zusammengeführt, der sicherlich Eindruck, Tatkraft und Entschlossenheit signalisieren soll – oder Flexibilisierung, wie Kollege Metz es vorhin sagte.

317 Millionen Euro sind schon eine Hausnummer. Aber dann fahren Sie mit reichlich Intransparenz und einer Verwirrungstaktik fort. Die 317 Millionen Euro sind letztlich nur ein gemeinsam gebündelter Topf, und dieser wird nun mit zahlreichen Änderungsanträgen wieder auseinandergerissen. Finden Sie das haushalterisch seriös?

Den Ausbau der Radwege, den Sie hier heute Abend in dem Antrag noch als Bürgerradwege einbringen, wollen Sie dann noch mit 38,4 Millionen Euro separat

ausweisen. War da nicht mal das Credo der schwarz-grünen Koalition „Erhalt statt Neubau“? Offenbar ist das jetzt auch Schnee von gestern.

(Zuruf von der SPD)

Chapeau übrigens: Während Straßenbautitel zusammengelegt werden, um Größe zu simulieren, werden die Finanzmittel für Radwege als separater Titel im Haushaltsplan aufgeführt. Das lässt sich dann auch viel besser Ihren Lobbygruppen, wie dem ADFC, verkaufen.

Nächste offene Flanke sind Lkw-Stellplätze. Seit Jahren ist das ein Riesenproblem. Es fehlen mehrere Tausend; Tendenz: weiter dramatisch steigend. Um das Problem jetzt endlich anzugehen, haben wir in einem Änderungsantrag 5 Millionen Euro gefordert. Sie hingegen wollen nicht nur kürzen, sondern ganz streichen und wieder einmal auf den Bund verweisen. Tausende Lkw-Stellplätze fehlen in NRW. Das ist Ihnen offenbar egal, denn Sie veranstalten ein munteres Hü und Hott, ein intransparentes Hin- und Herschieben. Jetzt liegen wieder Änderungsanträge vor. Wer soll da noch durchblicken? Tun Sie es selber noch?

Geben Sie für diese notwendigen Investitionen endlich die Straßen frei, investieren Sie wenigstens in das, was benötigt wird, um Straßen, Tunnel und Brücken zu erhalten und um Sicherheit zu garantieren.

Hören Sie auf, Ausgaben zu verschleiern und weitere für den Straßenbau essentielle Mittel abzuziehen, um sie dann in grünen Ideologieprojekten, wie Bürgerradwegen, zu verschleudern. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der AfD)

**Präsident André Kuper:** Vielen Dank, Herr Esser. – Für die Landesregierung spricht nun Herr Minister Krischer.

**Oliver Krischer,** Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Infrastruktur in unserem Land ist groß, umfassend, aber sie ist in die Jahre gekommen, und sie ist an vielen Stellen in einem hochproblematischen Zustand.

Wir haben uns als schwarz-grüne Koalition, als Landesregierung dafür entschieden, dass wir uns dieser Herausforderung stellen und im Bereich der Schiene und der Straße die Sanierung prioritär behandeln, voranbringen.

(Zuruf von der SPD)

Wir haben eine Sanierungsoffensive vorgelegt, bei der wir zum allerersten Mal der Sanierung insofern eine Priorität einräumen, als wir 400 Brücken in den nächsten zehn Jahren sanieren – 40 Brücken pro

Jahr –, diese konkret benennen können und sie prophylaktisch sanieren, damit sie nicht kaputtgehen und gesperrt werden müssen, wie es in der Vergangenheit passiert ist. Das ist eine ganz entscheidende, essenzielle Maßnahme für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen! Das ist dringend notwendig, meine Damen und Herren.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall bei der SPD)

Natürlich müssen wir uns auch der Verkehrswende widmen, denn das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität sind der öffentliche Verkehr und der Radverkehr. Auch dabei gibt es eine ganze Menge zu tun. Wir müssen die Kapazitäten ausbauen. Wir brauchen Schnellbussysteme, wir wollen Strecken reaktivieren, wir müssen Bahnhöfe sanieren, wir müssen Barrierefreiheit schaffen und vieles, vieles mehr, was getan wird. Auch hier stellt das Land sich bei allen schwierigen Rahmenbedingungen – und das ist nun wirklich nicht leicht – seinen Herausforderungen. 4 Milliarden Euro stellen wir als ÖPNV-Pauschale bis 2031 den Aufgabenträgern zur Verfügung. Damit können die Maßnahmen, die Verkehre gesichert und weiterentwickelt werden. Das ist die Antwort auf die Verkehrswende. Wir könnten uns hier noch sehr viel mehr vorstellen, aber

(Gordan Dudas [SPD]: Doch!)

unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist das genau das, was jetzt im Moment erforderlich ist.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Das, was ich jetzt sage, ist überhaupt keine Selbstverständlichkeit für die Landesregierung, und ich glaube, Nordrhein-Westfalen ist das einzige Land in Deutschland, das sich dem stellt. Wenn Sie am Bahnsteig stehen und wieder die Durchsage kommt „kurzfristiger Zugausfall“, weil das Personal nicht zur Verfügung steht, sagen wir klipp und klar: Wir suchen nicht die Schuld bei anderen, sagen nicht der Branche, dass zu wenig ausgebildet wird, sondern wir machen das selber!

(Zuruf von der SPD)

Im nächsten Jahr werden 250 Lokführerinnen und Lokführer und mindestens noch mal genauso viele Zugbegleiterinnen ausgebildet, damit wir das Personalsystem im öffentlichen Verkehr gestärkt bekommen. Das ist die Antwort auf die Verkehrswende.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Ich will auch klar etwas zum Deutschlandticket sagen, das hier eben schon angesprochen worden ist. Herr Rasche, das ist ja ein Witz, dass Sie behaupten, das Land würde sich nicht daran beteiligen. Alle 16 Länder, und darunter sind auch FDP-regierte, mussten monatelang kämpfen, dass wir überhaupt eine Antwort der Bundesregierung, vom Bundesverkehrsministerium, bekamen; jetzt haben wir wenigstens

eine Teilfinanzierungsperspektive seitens des Bundes. Ich finde es zynisch, dass Sie sich hier hinstellen und sagen, das Land Nordrhein-Westfalen würde sich nicht beteiligen.

(Zuruf von Klaus Vossemer [CDU])

Es war im Übrigen das Land Nordrhein-Westfalen, das schon im Frühjahr den Vorschlag für das Studierendenticket gemacht hat; ein halbes Jahr haben wir auf eine Antwort des Bundesfinanzministers gewartet. Jetzt ist sie da, und wir haben Gott sei Dank das bundeseinheitliche Studierendenticket. Das ist mit dem Schülerticket der Fortschritt für die Mobilität von jungen Menschen. Auch das ist Verkehrswende.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Insofern kann ich hier nur deutlich sagen: Wir stellen uns den Herausforderungen mit der Förderrichtlinie Nahmobilität, mit der wir mehr Sicherheit für Menschen in Städten erhalten und die Verkehrswende voranbringen. Hier finanzieren wir die notwendigen Maßnahmen, die wir vor Ort brauchen, um die Vision Zero – Sicherheit im Straßenverkehr – zu erreichen. Das deckt dieser Haushalt ab, und damit machen wir die Mobilität in Nordrhein-Westfalen zukunftsfähig. Das ist ein Markenzeichen schwarz-grüner Politik. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

**Präsident André Kuper:** Vielen Dank, Herr Minister Krischer. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Daher schließe ich die Aussprache zu Teil b) Verkehr.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, jetzt brauchen wir noch mal viel Konzentration. Wir kommen zu insgesamt 34 Abstimmungen.

(Zuruf von Thorsten Klute [SPD])

Der Haushalts- und Finanzausschuss empfiehlt in Drucksache 18/6810, den Einzelplan 10 unverändert anzunehmen. Uns liegt aber eine Vielzahl von Änderungsanträgen vor.

Ich rufe auf:

Das ist zunächst **Drucksache 18/6943**. Antragsteller sind CDU und Grüne. Wer möchte diesem Antrag zustimmen? – Das sind CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Wer stimmt dagegen? – Das sind die AfD und der fraktionslose Abgeordnete sowie die FDP. Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Der **Antrag ist angenommen**.

Ich lasse dann über die **Drucksache 18/6944** abstimmen, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – Das sind CDU, Bündnis 90/Die Grünen, die FDP, die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das ist die SPD. Gibt es

Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Dieser **Antrag** ist, wie gerade festgestellt, **angenommen**.

Ich rufe **Drucksache 18/6945** auf, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – Das sind CDU und Bündnis 90/Die Grünen. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD und FDP. Wer enthält sich? – Das sind die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Damit ist der **Antrag angenommen**.

Ich rufe **Drucksache 18/6946** auf. Antragsteller sind CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – Das sind CDU und Bündnis 90/Die Grünen. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD und FDP. Wer enthält sich? – Das sind die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Damit ist der Antrag **angenommen**.

**Drucksache 18/6947**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt diesem Antrag zu? – Das sind CDU, Bündnis 90/Die Grünen, FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Die SPD. Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Damit ist dieser **Antrag**, wie gerade festgestellt, **angenommen**.

**Drucksache 18/6948**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – Das sind CDU, Bündnis 90/Die Grünen, die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD und FDP. Enthaltungen gibt es demnach nicht. Der Antrag ist, wie gerade festgestellt, **angenommen**.

**Drucksache 18/6949**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – Das sind CDU, Grüne, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD und FDP. Enthaltungen gibt es demnach nicht. Der Antrag Drucksache 18/6949 ist **angenommen**.

**Drucksache 18/6950**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – Das sind CDU und Grüne. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD, FDP, die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Enthaltungen gibt es demnach nicht. Der Antrag ist **angenommen**.

**Drucksache 18/6951**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – Das sind CDU, die Grünen, die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD und FDP. Enthaltungen gibt es nicht. Damit ist der Antrag **angenommen**.

**Drucksache 18/6952**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – Das sind CDU, die Grünen und die FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Demnach gibt es keine Enthaltungen. Damit ist der Antrag **angenommen**.

**Drucksache 18/6953**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – CDU, Grünen und FDP. Wer stimmt dagegen? – SPD, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Enthaltungen gibt es keine. Demnach ist der Antrag **angenommen**.

**Drucksache 18/6954**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – CDU, Grüne, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – SPD und FDP. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **angenommen**.

**Drucksache 18/6955**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – Das sind CDU und Grüne, die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – SPD und FDP. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **angenommen**.

**Drucksache 18/6956**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt dafür? – Das sind CDU, Grüne und FDP. Wer stimmt dagegen? – SPD, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **angenommen**.

**Drucksache 18/6957**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – Das sind CDU und Grüne, FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Die SPD. Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Der **Antrag** ist **angenommen**.

**Drucksache 18/6958**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – CDU und Grüne, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD und FDP. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **angenommen**.

**Drucksache 18/6959**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – Das sind CDU und Grüne, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das ist die SPD. Wer enthält sich? – Die FDP. Damit ist der **Antrag**, wie gerade festgestellt, **angenommen**.

**Drucksache 18/6960**, Antragsteller CDU und Grüne. Wer stimmt hier zu? – CDU, Grüne, FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Die SPD. Enthaltungen gibt es demnach nicht. Der **Antrag** ist **angenommen**.

**Drucksache 18/7070**, Antragsteller FDP. Wer stimmt hier zu? – FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Damit ist der **Antrag** **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7071**, Antragsteller FDP. Wer stimmt dem zu? – Das ist die FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Wer enthält sich? – Die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7072**, Antragsteller FDP. Wer stimmt hier zu? – Die FDP. Wer stimmt dagegen? – Die CDU, die SPD, Bündnis 90/Die Grünen, die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Enthaltungen gibt es demnach nicht. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7073**, Antragsteller FDP. Wer stimmt hier zu? – FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7074**, Antragsteller FDP. Wer stimmt dem zu? – Das sind FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7075** von der FDP. Wer stimmt zu? – FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7076** von der FDP. Wer stimmt zu? – Die FDP, die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Die CDU, die SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7077** von der FDP. Wer stimmt zu? – Die FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7078** von der FDP. Wer stimmt zu? – Die FDP, die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7079** von der FDP. Wer stimmt zu? – FDP, SPD, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU und Bündnis 90/Die Grünen. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7080** von der FDP. Wer stimmt zu? – Das sind die SPD und die FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, Bündnis 90/Die Grünen, die AfD und der fraktionslose Abgeordnete.

**Drucksache 18/7081**, Antragsteller FDP. Wer stimmt zu? – Das sind FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU und Bündnis 90/Die Grünen. Wer enthält sich? – Die SPD. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7082** von der FDP. Wer stimmt zu? – Die FDP. Wer stimmt dagegen? – CDU, Bündnis 90/Die Grünen, AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer enthält sich? – Die SPD. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

**Drucksache 18/7083** von der FDP. Wer stimmt zu? – Das sind die FDP, die AfD und der fraktionslose Abgeordnete. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen. Enthaltungen gibt es nicht. Der **Antrag** ist **abgelehnt**.

Wir stimmen jetzt über Einzelplan 10 ab. Wir kommen damit zur Abstimmung über Einzelplan 10 in der soeben geänderten Fassung selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Wer stimmt dem Einzelplan zu? – Das sind Bündnis 90/Die Grünen und die CDU. Wer ist dagegen? – Das sind SPD, FDP, AfD

und der fraktionslose Abgeordnete. Enthaltungen gibt es nicht. Damit ist **Einzelplan 10 in der soeben geänderten Fassung in zweiter Lesung angenommen**.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Wir stimmen noch über den Antrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 18/6844 ab. Die antragstellenden Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen haben direkte Abstimmung beantragt. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Inhalt des Antrags Drucksache 18/6844. Wer stimmt dem Antrag zu? – Das sind CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP. Wer stimmt dagegen? – Die AfD, der fraktionslose Abgeordnete und die SPD. Enthaltungen gibt es keine. Damit ist **Antrag Drucksache 18/6844**, wie gerade festgestellt, **angenommen**.

Ich rufe nun auf:

### **Einzelplan 03 Ministerium des Innern**

Ich weise auf die Beschlussempfehlung und den Bericht des Haushalts- und Finanzausschusses Drucksache 18/6803 und die in der aktuellen Tagesordnung zu diesem Einzelplan aufgeführten Änderungsanträge hin.

Ich eröffne die Aussprache. Für die SPD spricht als Erstes ihre Abgeordnete Frau Kampmann.

**Christina Kampmann (SPD):** Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es gab mit Sicherheit schon einfachere Zeiten für Haushaltsberatungen. Das weiß wohl jeder hier, und jeder hier ist sich dieser Herausforderung auch bewusst.

Umso wichtiger ist, dass die Landesregierung klare Prioritäten setzt und deutlich macht, was in diesen von Krieg und Konflikten geprägten, in diesen unsicheren Zeiten wichtig ist und was nicht.

Schaut man sich den Einzelplan 03 an, wird deutlich, dass innere Sicherheit das ganz offensichtlich nicht ist. Das ist ein Problem. Schaut man sich nämlich die Zahlen der Polizeilichen Kriminalstatistik an, wird deutlich, dass diese in fast allen Bereichen steigen. Körperverletzung: Anstieg um 24 %. Raub: plus 37 %. Im Bereich „häusliche Gewalt“ steigen die Zahlen seit sechs Jahren. Clankriminalität: über 20 %. Sprengung von Geldautomaten: wieder steigend, nachdem diese Zahl schon mal rückläufig war. Bei der Messergewalt gab es im letzten Jahr über 3.000 Fälle. In diesem Jahr hatten wir allein im ersten Halbjahr über 4.000 Fälle von Messergewalt.

Ich sage Ihnen in aller Deutlichkeit, dass es ein Problem ist, wenn die Kriminalität überall in Nordrhein-West-

falen steigt und gleichzeitig der Anteil des Innenressorts am Gesamthaushalt von 7,4 % auf 6,9 % sinkt. Das ist ein Problem, liebe Landesregierung, und das werden wir als SPD ganz bestimmt nicht mitmachen.

(Beifall von der SPD)

Herr Reul, Sie gucken schon. Sie werden gleich wahrscheinlich sagen: Aber wir haben doch insgesamt einen Aufwuchs, und man kann nicht alles mit Geld lösen. – Das ist richtig, das stimmt, Herr Reul. In einer Zeit, in der wir sehen müssen, dass die Kripo ausblutet, Sie versuchen, Fachkräfteprobleme bei der Feuerwehr mit längeren Arbeitszeiten zu lösen, und das Thema „Mehrarbeit“ an diesem Jahresende so an seine Grenze kommt, dass das Versprechen, das Sie mal gegeben haben, dass keine Mehrarbeitsstunde verfällt, offensichtlich nicht eingehalten werden kann, ist es ein faktisches Problem, wenn im Einzelplan 03 gekürzt wird und Sie gleich versuchen werden, das auch noch schönzureden.

(Beifall von der SPD)

Schaut man sich den Einzelplan an, bekommt man das Gefühl, dass alles dieser einen Zahl, der Einstellung von 3.000 Kommissaranwärterinnen und Kommissaranwärtern untergeordnet ist. Der geringe Aufwuchs, den wir dort zu verzeichnen haben, ist vor allem durch die Personalkosten für Einstellungsermächtigungen bedingt. Das ist typisch für diese Landesregierung und gerade für Sie, Herr Reul.

(Zuruf von Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE])

Sie suchen sich ein Prestigeprojekt aus und versuchen dann, es frei nach dem Motto „wenigstens das Marketing stimmt“ umzusetzen,

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Super Analyse! Passt immer!)

ohne das, was dahintersteht und zum Erfolg führen würde, durchzuführen.

Ich sage ganz klar, dass es natürlich gut ist, dass wir es geschafft haben, die 3.000 Kommissaranwärterinnen und Kommissaranwärter zu gewinnen. Das beste Prestigeprojekt zählt aber nichts, wenn die Rahmenbedingungen dahinter nicht stimmen.

Über die fehlenden Kapazitäten in der Ausbildung haben wir im Ausschuss schon genügend gesprochen. Sie haben einfach gesagt, es sei okay, wenn die Leute mal auf dem Boden sitzen müssten. Wenigstens Ihre Zahlen stimmen! Wir sagen Ihnen aber in aller Deutlichkeit, dass Ihnen das über längere Zeit um die Ohren fliegen wird. Ein Beruf wird nämlich nicht dadurch attraktiver, dass die Rahmenbedingungen seiner Ausbildung nicht stimmen. So etwas spricht sich schnell herum. Allein mit Kreativität, wie Sie immer sagen, werden Sie dieses Problem ganz sicher nicht lösen.

(Beifall von der SPD)