

# Landtag Nordrhein-Westfalen

14. Wahlperiode

## Gesetzesdokumentation

Archiv-Signatur: LTNRW 19 A 0303/14/40

G e s e t z

zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

vom 12. Dezember 2006

Bearbeitet von der Landtagsdokumentation



## Inhalt

<b>Vorwort</b>	V
<b>Gesamtverzeichnis der Materialien</b>	VII

### **Materialdokumentation**

Beratungsunterlagen und Protokolle	1
Beratungsergebnis	53
Weitere Materialien	61

Weitere Materialien (nicht öffentlich): Zur Einsichtnahme wenden Sie sich bitte an das Archiv.

### **Gängige Abkürzungen:**

APr	Ausschussprotokoll
Drs	Drucksache
GesDok	Gesetzesdokumentation
GV.NRW	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
Inf	Information
Ltg.NRW	Landtag Nordrhein-Westfalen
NöAPr	Nicht öffentliches Ausschussprotokoll
PIPr	Plenarprotokoll
Stgn	Stellungnahme
Vorl	Vorlage



## Vorwort

Die Gesetzgebung ist eine der wichtigsten Aufgaben des Parlaments. Die einschlägigen Regelungen dazu finden sich im Dritten Teil der Landesverfassung sowie in der Geschäftsordnung des Landtags NRW.

Aus diesem Grunde stellt der Landtag Nordrhein-Westfalen seit Anbeginn seiner Arbeit 1946 zu allen vom Landtag verabschiedeten Landesgesetzen sogenannte Gesetzesdokumentationen in Buchform bereit.

Eine Gesetzesdokumentation enthält in chronologischer Folge die Beratungsunterlagen, Protokolle, Beratungsergebnisse und die weiteren Materialien zum jeweiligen Landesgesetz.

Enthalten sind z.B. der Gesetzentwurf mit der Gesetzesbegründung, die Plenar- und Ausschussdebatten, die Beschlussempfehlungen der Ausschüsse, etwaige Änderungsanträge, Stellungnahmen von Sachverständigen, Vorlagen von Ministerien und die gültigen Gesetzesfassungen.

Die Materialien einer Gesetzesdokumentation sind neben allen anderen Parlamentspapieren des Landtags NRW über die Datenbank der Landtagsdokumentation erschlossen und wieder auffindbar.

Ein Großteil der in der Gesetzesdokumentation kompilierten Dokumente ist auch über das im Internet angebotene Dokumentenarchiv zugänglich.

Die Datenbank und das Dokumentenarchiv sind recherchierbar unter:

<http://www.landtag.nrw.de>

Landtag Nordrhein-Westfalen  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf



**Beratungsunterlagen und Protokolle**

Landesregierung Nordrhein-Westfalen  
Gesetzentwurf vom 23.05.2006

Drucksache  
14/1998

1

Landtag Nordrhein-Westfalen  
32. Sitzung am 01.06.2006  
1. Lesung  
zu Drs 14/1998

Plenarprotokoll  
14/32  
S. 3424, 3484

12, 15

Ausschuss für Kommunalpolitik und  
Verwaltungsstrukturreform  
23. Sitzung am 29.11.2006  
Beratung (öffentlich)  
zu Drs 14/1998

Ausschussprotokoll  
14/314  
S. 2, 12

30, 31

Ausschuss für Bauen und Verkehr  
31. Sitzung am 30.11.2006  
Beratung (öffentlich)  
zu Drs 14/1998

Ausschussprotokoll  
14/318  
S. II, 24

34, 35

Ausschuss für Bauen und Verkehr  
Beschlussempfehlung und Bericht  
vom 30.11.2006

Drucksache  
14/2991

39

Landtag Nordrhein-Westfalen  
45. Sitzung am 06.12.2006  
2. Lesung  
zu Drs 14/1998

Plenarprotokoll  
14/45  
S. 4998, 5118

46, 47

**Beratungsergebnis**

Landtag Nordrhein-Westfalen  
Gesetzesausfertigung der  
Landtagspräsidentin  
vom 06.12.2006

Gesetz  
14/40

53

Landesregierung Nordrhein-Westfalen  
Gesetz- und Verordnungsblatt für das  
Land Nordrhein-Westfalen  
vom 22.02.2007

2007, Nr. 6  
S. 89, 92

57, 58

Landesstraßenbedarfsplan NRW in der Anlage nicht  
beigefügt.

**Weitere Materialien**

Landkreistag Nordrhein-Westfalen  
Kuhn, Markus  
Stellungnahme  
vom 13.10.2006

Stellungnahme  
14/644

61

23.05.2006

# Gesetzentwurf

## der Landesregierung

### Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

#### A. Problem und Regelungsbedürfnis

Der Landesstraßenbedarfsplan ist nach § 1 Abs. 4 des Gesetzes über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz) nach Ablauf von jeweils fünf Jahren durch Gesetz fortzuschreiben. Nach § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW ist dabei die Integrierte Gesamtverkehrsplanung zu beachten. Darüber hinaus soll – neben weiteren Klarstellungen – die im Gesetz bislang verankerte Vorrangstellung der öffentlichen Verkehrsträger (§ 3 Abs. 1 Nr. 1) entfallen.

#### B. Lösung

Der fortgeschriebene Landesstraßenbedarfsplan tritt durch dieses Gesetz an die Stelle des bisherigen Landesstraßenbedarfsplans. Gleichzeitig werden die §§ 1, 3, 5 und 6 des Landesstraßenausbaugesetzes geändert.

#### C. Alternativen

Keine.

Datum des Originals: 23.05.2006/Ausgegeben: 24.05.2006

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

**D. Kostenwirkungen auf die jeweiligen Träger**

a) Auswirkungen auf das Land

Der Gesetzentwurf verursacht als Planungsgesetz unmittelbar keine Haushaltsbelastungen. Der Landesstraßenbedarfsplan wird nur in dem Umfang ausgeführt, in dem nach Maßgabe des jährlichen Landeshaushalts Mittel zur Verfügung gestellt werden.

b) Auswirkungen auf die Gemeinden gemäß Konnexitätsausführungsgesetz (Konnex AG)

Keine

c) Auswirkungen auf die Unternehmen und die privaten Haushalte

Keine

**E. Zuständigkeit**

Zuständig für dieses Gesetz ist das Ministerium für Bauen und Verkehr.

**F. Befristung**

Das Landesstraßenausbaugesetz bedarf wie schon bisher keiner Befristung, weil es durch die Verpflichtung zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans ohnehin einer regelmäßigen Überprüfung unterliegt.

**Anlage**

**Eine Karte mit zugehöriger Maßnahmenauswahl wurde nur an die Mitglieder des Landtags verteilt. Die Materialien können im Archiv des Landtags eingesehen werden.**

**Gesetzentwurf der Landesregierung**

**Auszug aus den geltenden Gesetzesbestimmungen**

**Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

**Gesetz über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz – LStrAusbauG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1993 (GV.NRW. S. 297), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Zweiten Modernisierungsgesetzes vom 9. Mai 2000 (GV.NRW. S. 462)**

**Artikel 1**

**Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

Das Gesetz über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz – LStrAusbauG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1993 (GV.NRW. S. 297), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Zweiten Modernisierungsgesetzes vom 9. Mai 2000 (GV.NRW. S. 462), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„Der Landesstraßenbedarfsplan wird unter Beachtung insbesondere der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Ergebnisse integrierter Verkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben.“

2. § 1 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„Der Landesstraßenbedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für Landesstraßen; er enthält eine Darstellung der Straßen im Netzzusammenhang. Der Landesstraßenbedarfsplan wird nach § 3 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung vom 9. Mai 2000 (GV.NRW. S. 462) Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und bildet die Grundlage für den Landesstraßenausbauplan.“

§ 1

(2) Der Landesstraßenbedarfsplan wird unter Beachtung insbesondere der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus sowie der Verkehrsentwicklung aufgestellt und fortgeschrieben.

(3) Der Landesstraßenbedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für Landesstraßen; er enthält eine Darstellung der Straßen im Netzzusammenhang und bildet die Grundlage für den Landesstraßenausbauplan.

3. § 3 Abs. 1 Nr. 1 erhält folgende Fassung:

„ 1. die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger,“

§ 3  
(1) Bei Planung, Bau oder Änderung von Landesstraßen sind insbesondere folgende allgemeine Ziele zu verfolgen:

1. die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger, wobei den öffentlichen Verkehrsträgern der Vorrang gebührt,

2. die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere unter Berücksichtigung der Belange der im Straßenverkehr besonders gefährdeten Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs,

3. die Verbesserung der Umweltqualität, insbesondere durch Schutz vor Lärm und Abgasen sowie durch Schutz der Gewässer einschließlich des Grundwassers, der Natur, der Landschaft und der Denkmäler,

4. die Verbesserung der Lebensbedingungen der Menschen in Ortslagen durch den stadtverträglichen Bau von Umgehungen und durch stadtverträglichen Umbau vorhandener Ortsdurchfahrten.

4. § 5 erhält folgende Fassung:

„Bei unvorhergesehenem Bedarf entscheidet das für das Straßenwesen zuständige Ministerium über Ausnahmen vom Landesstraßenbedarfsplan und vom Landesstraßenausbauplan im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags. Maßnahmen der Stufe 2\* können im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss in den Landesstraßenausbauplan aufgenommen werden.“

§ 5

Bei unvorhergesehenem Bedarf entscheidet das für das Straßenwesen zuständige Ministerium über Ausnahmen vom Landesstraßenbedarfsplan und vom Landesstraßenausbauplan im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags.

5.

§ 6

a) In § 6 Abs. 1 wird „§ 7“ durch „§ 9“ ersetzt.

(1) Zur Aufstellung und Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans sowie zur Aufstellung des Landesstraßenausbauplans erarbeiten die Bezirksregierungen auf der Grundlage der Vorschläge des Landesbetriebs Straßenbau und in Abstimmung mit den Regionalräten nach § 7 Abs. 4 Landesplanungsgesetz regionale Vorschläge an das für das Straßenwesen zuständige Ministerium.

- b) In § 6 Abs. 2 wird „§ 7“ durch „§ 9“ ersetzt. (2) Die Bezirksregierungen legen auf der Grundlage der Vorschläge des Landesbetriebes Straßenbau und in Abstimmung mit den Regionalräten nach § 7 Abs. 4 Landesplanungsgesetz dem für das Straßenwesen zuständigen Ministerium rechtzeitig vor Einbringung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes in den Landtag die zur Aufstellung des Programms nach § 4 erforderlichen Programmwürfe vor.
6. Der Landesstraßenbedarfsplan (Anlage nach § 1 Abs. 1) erhält die aus der Anlage zu diesem Gesetz ersichtliche Fassung.

## Artikel 2

### In-Kraft-Treten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.



## **Begründung**

### **Zu Artikel 1 Nr. 1**

Mit dem Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung hat der Landtag im Mai 2000 den gesetzlichen Auftrag zur Durchführung einer Integrierten Gesamtverkehrsplanung erteilt. Gemäß § 1 dieses Gesetzes erarbeitet das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium – unter Beachtung insbesondere der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange der Wirtschaft, der Verkehrsentwicklung, des Umweltschutzes und des Städtebaus – im Benehmen mit den zuständigen Fachressorts eine Integrierte Gesamtverkehrsplanung und stellt das Einvernehmen mit dem für das Verkehrswesen zuständigen Ausschuss her. Gemäß § 3 Abs. 1 wird u. a. der Bedarfsplan für die Landesstraßen unter Beachtung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben.

Zwischenzeitlich liegen die Ergebnisse der Integrierten Gesamtverkehrsplanung vor und wurden bei der anstehenden Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes berücksichtigt. Die Anpassung des § 1 Abs. 2 Landesstraßenausbaugesetz stellt diesen Zusammenhang zwischen Integrierter Gesamtverkehrsplanung und Landesstraßenbedarfsplan klar.

### **Zu Artikel 1 Nr. 2**

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung werden die Bedarfspläne für den Öffentlichen Personennahverkehr und für die Landesstraßen zu einem Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan zusammengeführt. Damit wird der Landesstraßenbedarfsplan zum Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplanes. Die Anpassung des § 1 Abs. 3 Landesstraßenausbaugesetz bewirkt auch in dieser Hinsicht eine Klarstellung.

### **Zu Artikel 1 Nr. 3**

Die neue Landesregierung hält angesichts der angespannten Haushaltslage zur Umsetzung landesseitiger Infrastrukturinvestitionen den Nachweis eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes für zwingend erforderlich. Sie setzt daher bei der Vorhabenauswahl auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis mit eindeutigen Aussagen zum wirtschaftlichen oder monetären Nutzen im Vergleich zu den Kosten. Die Ergebnisse der Nutzwertanalyse werden ergänzend herangezogen und liefern gegebenenfalls wertvolle Hinweise für später vorzunehmende Detailplanungen bis hin zur Planfeststellung.

Die Vorrangstellung der öffentlichen Verkehrsträger wurde aus § 3 Abs. 1 gestrichen, weil sie bereits im Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung verankert ist.

### **Zu Artikel 1 Nr. 4**

Mit der Ergänzung des § 5 des Landesstraßenausbaugesetzes wird der geänderten Maßnahmenstruktur des künftigen Landesstraßenbedarfsplanes Rechnung getragen. Die Maßnahmenstruktur geht von zwei Stufen aus. Während die Maßnahmen der Stufe 1 bis zum Jahr 2015 abgeschlossen bzw. eingeleitet sein sollen, kann bei den Maßnahmen der Stufe 2 die Planung in der Regel bis zum Abschluss der Linienbestimmung betrieben werden. Um der erkennbaren besonderen Bedeutung einiger Maßnahmen gerecht zu werden, wurden diese mit einem (\*) versehen und mit einem Planungsrecht bis zur Baureife ausgestattet. Sollen derartige Maßnahmen nach Erlangung der Baureife realisiert werden, ist allerdings eine Benehmensherstellung im Rahmen des § 5 Landesstraßenausbaugesetz erforderlich.

### **Zu Artikel 1 Nr. 5**

Das Landesplanungsgesetz NRW wurde mit Datum vom 3. Mai 2005 neu gefasst. Aus § 7 Abs. 4 alter Fassung wurde § 9 Abs. 4 neuer Fassung. Die Änderungen des § 6 des Landesstraßenausbaugesetzes dienen insoweit der redaktionellen Klarstellung.

### **Zu Artikel 1 Nr. 6**

Nach § 1 Abs. 4 Landesstraßenausbaugesetz muss der Landesstraßenbedarfsplan nach Ablauf von jeweils fünf Jahren fortgeschrieben werden. Neu ist, dass das Land zwischenzeitlich eine Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) erstellt hat und dass nach § 3 Abs. 1 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung dieser bei der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes zu beachten ist. Ferner sind gemäß § 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz die Voten der Regionalräte, denen eine Mitwirkung zukommt, zu berücksichtigen.

Der künftige Landesstraßenbedarfsplan besteht (wie der bisherige Bedarfsplan) aus den Dringlichkeitsstufen 1 und 2. Stufe 1 enthält alle Maßnahmen, deren Realisierung bis zum Jahr 2015 abgeschlossen bzw. eingeleitet sein soll. Hinzu kommt eine Planungsreserve, um bei Planungsschwierigkeiten ein kontinuierliches Bauvolumen sicher zu stellen. Bestandteil der Stufe 1 sind sowohl die „indisponiblen“ Maßnahmen – das sind solche, die auf Grund ihres fortgeschrittenen Planungs- und Baustandes nicht erneut bewertet werden – als auch die „disponiblen“ Maßnahme, also solche, die im Rahmen der IGVP bewertet wurden. Letztere umfassen sowohl neu zu bewertende Maßnahmen des bestehenden Bedarfsplanes als auch Neuanmeldungen aus der Region. Stufe 2 enthält ausschließlich disponible Maßnahmen, für die auch nach dem Jahr 2015 noch ein Bedarf gesehen wird. Neu ist, dass einige Maßnahmen durch Kennzeichnung mit einem (\*) ein „Planungsrecht“ bis zur Baureife erhalten. Dies geht über die bisherige und im Übrigen beibehaltene Praxis hinaus, wonach die Planung bei Maßnahmen der Stufe 2 bis zur Linienbestimmung – im Einzelfall mit Zustimmung des für das Verkehrswesen zuständigen Ministeriums bis zur Einleitung des Zulassungsverfahrens – betrieben werden kann. Die erweiterte Regelung trägt der besonderen Bedeutung der betreffenden Maßnahmen Rechnung und erhöht die Flexibilität der Planungsverfahren. Sollen derartige Maßnahmen nach Erlangung der Baureife realisiert werden, ist allerdings eine Beherrschungsplanung im Rahmen des § 5 Landesstraßenausbaugesetz erforderlich.

Der fortzuschreibende Bedarfsplan 1993 enthielt für die Stufe 1 einen Investitionsrahmen von 1,3 Mrd. €. Im Zeitraum 1993 bis 2005 wurden durchschnittlich rd. 70 Mio. € jährlich in den Neu- und Ausbau der Landesstraßen investiert. Für den Zeitraum bis 2015 wird daher einschließlich Planungsreserve ein Investitionsrahmen (Stufe 1) von rd. 1 Mrd. € zugrunde gelegt. Dies entspricht einem Nutzen-Kosten-Quotienten (NKQ) von  $\geq 2,2$ .

Die Stufe 1 ist im Übrigen Grundlage für den im Anschluss an den gesetzlichen Bedarfsplan vom für das Verkehrswesen zuständigen Ministerium aufzustellenden Landesstraßenbauplan, der die Realisierungsabsichten der nächsten fünf Jahre beschreibt.

Für die raumordnerisch bedeutsame Stufe 2 werden rd. 0,6 Mrd. € veranschlagt. Damit werden einerseits Maßnahmen erfasst, deren Bauwürdigkeit eindeutig gegeben ist (Nutzen-Kosten-Quotient  $\geq 1$ ); zum anderen bleibt der zeitliche Rahmen noch überschaubar.

Die Maßnahmenauswahl orientiert sich – soweit nicht indisponibel – am Bewertungsergebnis der IGVP, insbesondere am Nutzen-Kosten-Quotienten. Aussagen der Nutzwertanalyse (IGVP) wurden von Fall zu Fall ergänzend herangezogen. Ihr können im Übrigen wertvolle Hinweise für später vorzunehmende Detailplanungen bis hin zum Zulassungsverfahren entnommen werden. Neben den Bewertungsergebnissen der IGVP wurden ferner die Voten der Regionalräte, denen ein Mitwirkungsrecht gemäß § 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz zusteht, berücksichtigt.

Erhaltungs- bzw. bestandsorientierte Ausbaumaßnahmen und „Punktmaßnahmen“ (Beseitigung von Bahnübergängen, sonstige Kreuzungs- und Punktmaßnahmen) sind – analog zum Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen – nicht bedarfsplanpflichtig und damit nicht Gegenstand des Bedarfsplans. Derartige Ausbaumaßnahmen werden künftig grundsätzlich aus Erhaltungsmitteln finanziert. Aus Gründen der Übersichtlichkeit verbleiben somit nur die indisponiblen Ausbaumaßnahmen in der Bedarfsplankarte. Die indisponiblen Punktmaßnahmen sind mit ihrem Volumen in der Stufe 1 zwar erfasst, sie erscheinen aber nicht in der Bedarfsplankarte. Künftig werden diese ebenfalls wie Ausbaumaßnahmen außerhalb des Bedarfsplans geplant, realisiert und finanziert. Die finanziellen Mittel werden jährlich im Rahmen der Haushaltsberatungen aus dem Titel 777 13 bereitgestellt und müssen daher im Finanzrahmen der Stufe 1 berücksichtigt (rd. 100 Mio. €) werden.

Ansonsten wurden in den Bedarfsplan überwiegend Ortsumgehungen und netzergänzende Neubaumaßnahmen – unabhängig von ihrer Kostenhöhe – aufgenommen, daneben kapazitätserweiternde Ausbauvorhaben mit einer Kostenhöhe von mehr als 3 Mio. €.

Die Maßnahmenstruktur des künftigen Landesstraßenbedarfsplans stellt sich wie folgt dar:

	<b>Anzahl der Maßnahmen</b>	<b>Maßnahmenvolumen [Mio. €]</b>
<b>Bedarfsplanstufe 1</b>	<b>263</b>	<b>1045</b>
hiervon:		
Indisponible (inkl. 28 BÜ/P-Vorhaben)	182	500
hiervon: Restabwicklung	69	15
neue Vorhaben	81	545
<b>Bedarfsplanstufe 2</b>	<b>72</b>	<b>555</b>
hiervon:		
Stufe 2*	10	55

Der Bedarfsplan ist in Form einer Karte im Maßstab 1 : 250.000 dem Landesstraßenausbaugesetz beigelegt. Vorhaben der Stufe 1 (235 Maßnahmen ohne BÜ/P) sind mit einer durchgezogenen Signatur (jeweils dunkelgrün) und Vorhaben der Stufe 2 (62 Maßnahmen) mit einer gestrichelten Signatur (ebenfalls dunkelgrün) dargestellt. Die mit Planungsrecht versehenen Maßnahmen der Stufe 2 sind zusätzlich durch (\*) (10 Maßnahmen) gekennzeichnet.

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan ist der Bedarf für das jeweilige Vorhaben durch den Landtag zwar grundsätzlich anerkannt und für das Linienbestimmungs- bzw. Planfeststellungsverfahren (Bebauungsplanverfahren) verbindlich; die schematisierte Form der Darstellung in der Karte bedeutet jedoch keine Vorentscheidung z. B. über den Trassenverlauf. Erst in den nachfolgenden Planungsstufen der Linienbestimmung und der Planfeststellung (bzw. Bebauungsplanverfahren) können die Untersuchungen zu Einzelfragen vertieft und die verschiedenen Belange in die Abwägung eingestellt werden. Über die Realisierbarkeit und Gestaltung des Vorhabens wird abschließend im Planfeststellungsbeschluss (bzw. durch Festsetzung im Bebauungsplan) entschieden.





---

---

## 32. Sitzung

Düsseldorf, Donnerstag, 1. Juni 2006

Mitteilungen der Präsidentin .....3427

Änderung der Tagesordnung .....3427

### 1 Aktuelle Stunde

Thema: **Tag der Ausbildung in Deutschland: Das Schweigen der Landesregierung in Nordrhein-Westfalen**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
gemäß § 90 Abs. 2 GeschO .....3427

Rainer Schmeltzer (SPD) .....3427  
3444

Franz-Josef Knieps (CDU) .....3429

Barbara Steffens (GRÜNE) .....3431

Ralf Witzel (FDP) .....3432

Minister Karl-Josef Laumann .....3434

3442

Heike Gebhard (SPD) .....3436

Rudolf Henke (CDU) .....3438

Sigrid Beer (GRÜNE) .....3439

Dr. Stefan Romberg (FDP) .....3440

Rudolf Henke (CDU) .....3445

Ministerin Christa Thoben .....3446

### 2 Wirksame Maßnahmen gegen Zwangsverheiratungen ergreifen

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 14/1985 – Neudruck .....3447

Maria Westerhorstmann (CDU) .....3447

Angela Freimuth (FDP) .....3450

Gerda Kieninger (SPD) .....3451

3458

Barbara Steffens (GRÜNE) .....3453

Minister Armin Laschet .....3456

*Ergebnis* ..... 3458

### 3 Die Zukunft des Nahverkehrs in NRW planen – den von der Bundesregierung beschlossenen Mittelkürzungen nicht konzeptionslos begegnen!

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 14/1976

Entschließungsantrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 14/2029 – Neudruck

In Verbindung damit:

**Keine Kürzung der Regionalisierungsmittel für NRW – Landesregierung soll Bundeshaushalt im Bundesrat ablehnen**

Eilantrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/2011 ..... 3459

Bodo Wißen (SPD) ..... 3459

Oliver Keymis (GRÜNE) ..... 3461

3475

Olaf Lehne (CDU) ..... 3464

Christof Rasche (FDP) ..... 3466

3476

Minister Oliver Wittke ..... 3467

3477

Dr. Axel Horstmann (SPD) ..... 3470

Bernd Schulte (CDU) ..... 3473

*Ergebnis* ..... 3478

### 4 Menschenhandel bekämpfen – Opferrechte weiter ausbauen

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/1987.....3478

Monika Düker (GRÜNE).....3478  
Winfried Schittges (CDU) .....3479  
Monika Ruff-Händelkes (SPD) .....3481  
Horst Engel (FDP) .....3482  
Minister Dr. Ingo Wolf.....3483

*Ergebnis*.....3484

**5 Gesetz zur Änderung des Landesstraßen-  
ausbaugesetzes**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 14/1998

erste Lesung.....3484

Minister Oliver Wittke .....3484  
3495  
Karl-Heinz Haseloh (SPD).....3487  
Bernd Schulte (CDU).....3488  
3493  
3496  
Oliver Keymis (GRÜNE).....3490  
3495  
Christof Rasche (FDP) .....3491  
3497  
Wolfgang Aßbrock (CDU).....3493  
Johannes Remmel (GRÜNE) .....3496  
Dieter Hilser (SPD).....3497

*Ergebnis*.....3497

**6 Umfassende Luftreinhaltung NRW – die  
Landesregierung muss sich dieser Heraus-  
forderung für Umwelt und Gesundheit  
stellen**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/1992.....3497

Johannes Remmel (GRÜNE).....3497  
Karl Kress (CDU).....3499  
Stefanie Wiegand (SPD) .....3501  
Dr. Stefan Romberg (FDP).....3503  
Minister Eckhard Uhlenberg.....3505  
Wolfgang Hüsken (CDU).....3509

*Ergebnis*.....3510

**7 Auslandsmissionen und Polizeihilfeprojekte –  
Würdigung der hervorragenden Arbeit der  
nordrhein-westfälischen Polizei auch im  
Ausland**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 14/1876

Entschließungsantrag  
der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN 3510

Werner Lohn (CDU)..... 3510  
Horst Engel (FDP) ..... 3512  
Gerd Stüttgen (SPD) ..... 3513  
Monika Düker (GRÜNE) ..... 3515  
Minister Dr. Ingo Wolf ..... 3516

*Ergebnis*..... 3518

**8 Keine Kooperation mit Schleusern – Rechts-  
staatliche Verfahren bei Sammelanhörungen  
von Flüchtlingen sicherstellen**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/1986..... 3518

Monika Düker (GRÜNE) ..... 3518  
Theo Kruse (CDU) ..... 3519  
Thomas Kutschaty (SPD) ..... 3520  
Horst Engel (FDP) ..... 3521  
Minister Dr. Ingo Wolf ..... 3522

*Ergebnis*..... 3525

**9 Mehr Zuwendung für pflegebedürftige Men-  
schen durch Entbürokratisierung**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 14/1984..... 3525

Oskar Burkert (CDU) ..... 3525  
Dr. Stefan Romberg (FDP) ..... 3526  
Rainer Bischoff (SPD) ..... 3527  
Barbara Steffens (GRÜNE) ..... 3530  
Minister Karl-Josef Laumann..... 3531  
Norbert Killewald (SPD)..... 3534

*Ergebnis*..... 3535

## 10 Lärmschutz als Gesundheitsvorsorge

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/1991.....3535

Johannes Remmel (GRÜNE).....3535  
Hubert Schulte (CDU) .....3537  
Stefanie Wiegand (SPD) .....3538  
Dr. Stefan Romberg (FDP).....3539  
Minister Eckhard Uhlenberg.....3541  
Rainer Deppe (CDU) .....3544

*Ergebnis*.....3545

**Nächste Sitzung**.....21.06.2006

\*\*\*\*\*

### Entschuldigt waren:

Ministerpräsident Dr. Jürgen Rüttgers  
(ab 17:45 Uhr)

Minister Michael Breuer

Minister Dr. Helmut Linssen

Ministerin Roswitha Müller-Piepenkötter

Minister Prof. Dr. Andreas Pinkwart

Minister Oliver Wittke

(bis 13:30 Uhr)

Dr. Stefan Berger (CDU)

Werner Jostmeier (CDU)

Marie-Theres Kastner (CDU)

Ralf Jäger (SPD)

Annegret Krauskopf (SPD)

Claudia Nell-Paul (SPD)

Wolfgang Röken (SPD)

(ab 13:30 Uhr)

Dr. Michael Vesper (GRÜNE)

(ab 14:00 Uhr)

Ingrid Pieper-von Heiden (FDP)



Die spezialisierten Fachberatungsstellen betreuen die Opfer von Menschenhandel sehr eng und vertrauensvoll. Dies kann im Einzelfall zu rechtlichen Konflikten führen. Die Voraussetzungen für ein Zeugnisverweigerungsrecht ihrer Bediensteten sind jedoch derzeit nicht gegeben. Die Verfassung knüpft daran auch hohe Anforderungen. Dazu bedürfte es insbesondere einer Konkretisierung des Berufsbildes dieser Bediensteten, wie es bereits bei anderen Berufsgruppen der Fall ist, die ein Zeugnisverweigerungsrecht haben.

Polizei und Justiz unseres Landes sind für die Bekämpfung des Menschenhandels und der Zwangsprostitution sehr gut aufgestellt. Bei der Polizei sind gerade die Kriminalhauptstellen sehr schlagkräftige Aktivposten im Kampf gegen die organisierte Rotlichtkriminalität des Menschenhandels. Dies schließt die gute internationale Zusammenarbeit unter dem Dach von Eurojust, Europol und Interpol ein. Es bedarf also keiner Neuorganisation.

Auch die Fortbildung von Justiz und Polizei ist gut. Diese erfolgt institutionell übergreifend und ist fachlich stets aktuell und von hoher Qualität. Dass sie dabei besonders die Anforderungen des Opferschutzes berücksichtigen muss, ist selbstverständlich.

Ich fasse zusammen: Nordrhein-Westfalen ist für die Bekämpfung des Menschenhandels und der Zwangsprostitution gut gerüstet. Opferschutz und Opferrechte werden auf hohem Niveau und entsprechend der EU-Vorgaben gewährleistet. Eine über 1:1 hinausgehende Umsetzung wollen wir nicht. – Vielen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

**Präsidentin Regina van Dinter:** Vielen Dank, Herr Innenminister. – Meine Damen und Herren, es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Deshalb können wir zum Schluss der Beratung kommen.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** des **Antrags Drucksache 14/1987** an den **Innenausschuss** – federführend – und an den **Ausschuss für Frauenpolitik** sowie an den **Rechtsausschuss** – mitberatend. Die abschließende Beratung und Abstimmung soll im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer dieser Überweisungsempfehlung zustimmen kann, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Dann ist das einstimmig angenommen.

Wir kommen zu:

## 5 Gesetz zur Änderung des Landesstraßen- ausbaugesetzes

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 14/1998

erste Lesung

Ich eröffne die Beratung und gebe Herrn Minister Wittke das Wort.

**Oliver Wittke,** Minister für Bauen und Verkehr: Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Mit der Vorlage des Entwurfs zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes folgt die Landesregierung einem gesetzlichen Auftrag. Nach § 1 Absatz 4 des Landesstraßenausbaugesetzes ist der Landesstraßenbedarfsplan jeweils nach fünf Jahren durch Gesetz fortzuschreiben.

Dieser Pflicht hat sich die Vorgängerregierung zweimal entzogen. Der derzeit noch geltende Landesstraßenbedarfsplan stammt aus dem Jahre 1993. Er wäre turnusgemäß 1998 und 2003 fortzuschreiben gewesen. Es ist kein Geheimnis: Den damaligen Regierungen und mehr noch den sie tragenden Regierungsparteien mangelte es an Kraft und Konsensfähigkeit für gemeinsame Infrastrukturrentscheidungen, insbesondere für den Straßenverkehr. Das war nicht gut für die Verkehrspolitik, und es war auch nicht gut für unser Land. Durch Stillstand kann man Zukunft nicht gestalten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir freuen uns nun, dass die Fortschreibung zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach dem Regierungswechsel auf den Weg gebracht werden kann. Das ist ein Signal für den notwendigen Aufbruch, für Verlässlichkeit und Planungssicherheit in der für Wirtschaft und Arbeitsplätze so wichtigen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik.

Mit Verabschiedung des vorgeschlagenen Änderungsgesetzes tritt der neue Bedarfsplan, der dem Gesetzentwurf als Karte beigelegt ist, an die Stelle des bisherigen Bedarfsplanes von 1993. Die Feststellung des Bedarfs für die Landesstraßen erfolgt analog zur Feststellung des Bedarfs bei den Bundesfernstraßen ausdrücklich durch Gesetz. Das Land regelt damit für die Straßen in seiner Baulast, dass die Festlegung des Bedarfs im Interesse der Planungssicherheit und Planungsbeschleunigung für die Linienbestimmung nach § 37 und die Planfeststellung nach § 38 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen verbindlich ist. Verwaltungen und Gerichte sind an diese Bedarfsfestlegung gebunden.

Die schematisierte Form der Darstellung in der Bedarfskarte bedeutet keine Vorentscheidung über den Trassenverlauf. Über die Realisierbarkeit und Gestaltung des jeweiligen Vorhabens wird nach sorgfältiger Abwägung im Planfeststellungsverfahren entschieden. Grundlage für die Überprüfung und Fortschreibung des Bedarfs für die Landesstraßen ist die Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes. Dieses Planungsinstrument mit systematischer Einbeziehung aller berührten Belange und frühzeitigen Beteiligungsmöglichkeiten ist im Vorfeld der Herstellung des Einvernehmens durch den Verkehrsausschuss am 11. Mai 2006 ausführlich und umfassend diskutiert und beraten worden. Auf Wiederholungen möchte ich deshalb verzichten.

Hervorheben möchte ich aber die Mitwirkung der Regionalräte. Diese waren von Anfang an in das Verfahren eingebunden und haben insbesondere die Erstellung der Maßnahmenlisten durch ihre Vorschläge aktiv begleitet. Anders als in der Vergangenheit hat diese Landesregierung auch auf die Regionalräte gehört, hat die Anregungen und Änderungswünsche aufgenommen und hat nicht nur eine Pro-forma-Beteiligung durchgeführt.

Ich bin den Regionalräten überaus dankbar dafür, dass sie sehr schnell zu überzeugenden praktischen Vorschlägen gekommen sind, die auch die kommunalen Belange einbeziehen. Diese Vorschläge waren auf die zügige Aufstellung des Bedarfsplanentwurfs ausgerichtet. Soweit in wenigen Fällen den Vorschlägen nicht oder nur teilweise gefolgt werden konnte, hat die Landesregierung hierzu dem Regionalrat und dem Verkehrsausschuss bereits ausführlich berichtet.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, der heute vorliegende Bedarfsplanentwurf ist identisch mit dem als Bestandteil der IGVP am 11. Mai 2006 im Ausschuss für Bauen und Verkehr verabschiedeten Maßnahmenkatalog des Landes zu den Landesstraßen. Dieses Verfahren entspricht der Systematik integrierter Verkehrsplanung und vereinfacht die Beratungen. Das Parlament ist in seinen Beratungen selbstverständlich nicht an die Gesetzesvorlage gebunden. Da die Vorlage aber exakt der IGVP entspricht, würden Abweichungen allerdings auch Abweichungen von den IGVP-Ergebnissen bedeuten.

Der Bedarfsplanentwurf enthält die Dringlichkeitsstufen 1 und 2.

Stufe 1 bedeutet vordringlicher Bedarf. Diese Stufe enthält alle Maßnahmen, deren Realisierung bis zum Jahre 2015 abgeschlossen sein soll beziehungsweise eingeleitet werden kann. Einge-

schlossen ist eine Planungsreserve von einem Drittel des Volumens zur Sicherstellung der Programmkontinuität, weil eben nicht an jeder Stelle sichergestellt sein kann, dass auch tatsächlich Planungs- und damit Baurecht geschaffen werden kann und damit bis 2015 wirklich jede dieser Maßnahmen realisiert werden kann.

Stufe 2 bedeutet weiterer Bedarf. Für die Maßnahmen dieser Planungskategorie, die bis zur Linienbestimmung konkretisiert werden können, sind bis 2015 keine Finanzmittel eingeplant.

Analog zum Bundesfernstraßenbedarfsplan wurde zur Flexibilisierung des Planungssystems für zehn besonders dringliche Vorhaben der Stufe 2 ein uneingeschränktes Planungsrecht vorgesehen. Dieses ermöglicht die Herstellung der Baureife, das heißt, die Planung bis einschließlich Durchführung des Planfeststellungsverfahrens.

Daneben ist in § 5 des Landesstraßenausbaugesetzes eine Ausnahmeregelung für den Fall des unvorhergesehenen Bedarfs enthalten. Ausnahmeentscheidungen erfolgen natürlich nur im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages.

Der Einplanungsrahmen für die Stufe 1 einschließlich Planungsreserve wurde auf 1,045 Milliarden € und für die Stufe 2 auf 0,555 Milliarden € begrenzt. Der Gesamteinplanungsrahmen von 1,6 Milliarden € bleibt damit überschaubar und entspricht der derzeitigen Finanzierungslinie für den Landesstraßenbau. Gegenüber dem Bedarfsplan 1993 liegt das Einplanungsvolumen in der Stufe 1 rund 30 % niedriger. Der Programmrahmen schafft Planungssicherheit und eine langfristige Perspektive, die, wie im Bereich der programmatischen Planung üblich, auf 15 bis 20 Jahre fixiert werden kann.

Der Bedarfsplanentwurf enthält 335 Vorhaben, davon 263 in Stufe 1 und 72 Vorhaben in Stufe 2. Insgesamt wurden über 600 Vorhaben mit einem Kostenvolumen von rund 3,2 Milliarden € für die Bedarfsplanfortschreibung und Bewertung im Rahmen der IGVP angemeldet. Bei der Auswahl der Projekte mussten deshalb strenge Maßstäbe angelegt werden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Voten der Regionalräte und die Resonanz im Lande zur Vorabstimmung im Rahmen der IGVP bestätigen: Dieser Programmwurf kann sich sehen lassen, auch wenn nicht alle Wünsche erfüllt wurden.

Ich begrüße es, dass die IGVP-Bewertungen und -Einplanungskriterien von Betroffenen kritisch

hinterfragt worden sind. Auch nach kritischer Überprüfung bleibt aber der Nutzen-Kosten-Quotient unverzichtbare zentrale Entscheidungshilfe, die die Wirkung von Maßnahmen transparent und auch vergleichbar macht.

Mit Blick auf die verfügbaren Mittel musste der Richtwert für die Stufe 1 mit 2,2 und für die Stufe 2 mit 1,0 festgelegt werden. Natürlich wurden unter anderem auch Kriterien der Ökologie, des Städtebaus, der Raumordnung und der Netzfunktion in die Gesamtbeurteilung einbezogen. So konnten auch Projekte mit niedrigen Nutzen-Kosten-Quotienten realisiert werden, wenn die anderen Belange entsprechend hoch zu gewichten waren.

Nicht eingeplant werden konnten Projekte, deren Nutzen nicht dem Baulastträger Land, sondern insbesondere anderen Baulastträgern dienen sollte. Ebenso musste die Aufnahme substanzerhaltender Vorhaben und punktueller Verkehrssicherungsmaßnahmen aus grundsätzlichen Erwägungen unterbleiben. Letztere sind auch ohne IGVP-Einschätzung aus wirtschaftlichen und rechtlichen Erfordernissen geboten. Eine Bedarfsplanrelevanz wie bei kapazitätserweiternden Vorhaben besteht dabei im Übrigen nicht.

Ich verkenne nicht: Der seit Jahren aufgelaufene Erhaltungsstau ist in der Tat ein gravierendes Problem. Die Anmeldungen mit einem Kostenvolumen von über 500 Millionen €, die mit der IGVP-Systematik nicht priorisierbar waren, bestätigen diesen Trend. Im Kern geht es um einen Sanierungsfall, der entstanden ist, weil die früher verfügbaren Mittel des Landesstraßenbaus für andere politische Prioritäten veranschlagt wurden. Man könnte auch sagen: Die Mittel für die Straßenlöcher versickerten in Lieblingsprojekten der Vorgängerregierung.

Da es nicht um ein Bedarfsplanthema geht, wären Vorschläge zu einem Programmhopping oder zur Verfälschung des Ausbaubedarfs ein falscher Weg. Ein solcher Weg würde nicht nur den Prinzipien der Ehrlichkeit und Transparenz widersprechen, sondern auch noch die Ergebnisse der integrierten Verkehrsplanung im Hinblick auf die Anforderungen an die Ausgestaltung des Bedarfs der Verkehrsträger auf den Kopf stellen. Dies können wir nicht zulassen, weil die Probleme damit nur verschoben würden.

Im Zusammenhang mit der Beratung des Haushaltsplans 2007 werden wir mit der gleichen Dynamik, mit der wir IGVP und Bedarfsplanung vorgebracht haben, das Thema der Straßenerhaltung anpacken. Schon im Jahr 2006 haben wir mit

dem 10-Millionen-€-Sofortprogramm zur Beseitigung gravierender Deckenschäden die neue Gewichtung der Straßenerhaltung verdeutlicht. Vor Abschluss der Bestandsaufnahme und Bewertung lassen wir uns von den Problemverursachern, die jahrelang nichts getan haben, allerdings nicht grobe Schnellschüsse aufdrängen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, nach Verabschiedung des Bedarfsplans gehen wir noch im laufenden Jahr an die Erarbeitung des Landesstraßenausbauplans. Wir werden das zügiger tun als der Bund, der zwei Jahre nach Verabschiedung des Bundesfernstraßenbedarfsplans noch immer keinen Ausbauplan vorgelegt hat. Dieser Plan, auch Fünf-Jahres-Plan genannt, wird die mittelfristig anzugehenden Projekte und ihre Finanzierung konkret darstellen.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, die vorgeschlagene Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes, für die wir um Zustimmung bitten, ist zukunftsfähig und belastbar. Sie schafft die Voraussetzungen für eine bedarfsgerechte Gestaltung des Landesstraßennetzes. Dabei wurden die Herausforderungen für eine moderne Mobilität aufgegriffen.

Unsere Vorbereitung war transparent und offen. Sämtliche Maßnahmen wurden praxisnah, verkehrsträgerübergreifend konzipiert und in ihrer Notwendigkeit und Dringlichkeit unter wissenschaftlicher Begleitung und in enger Tuchfühlung mit den Regionalräten begründet. Das Verfahren hierzu wurde noch von der Vorgängerregierung festgelegt und auf den Weg gebracht. Ich verhehle nicht: Wir selbst hätten einiges gerne anders gemacht.

Eine wichtige Erfahrung aus der Vorbereitungsphase ist, dass auch moderne Planungsprozesse nicht ohne Bereitschaft zur Übernahme politischer Verantwortung für Prioritätensetzungen und Infrastrukturentscheidungen funktionieren. Diese Bereitschaft hat die jetzige Landesregierung gezeigt. Als programmatischer Rahmenplan für die Infrastrukturentwicklung hat der Bedarfsplan keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Landeshaushalt. Für die Realisierung der baureifen Projekte sind die Festlegungen der jeweiligen Jahreshaushalte verbindlich.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, für derzeit unerfüllbare Wünsche zum Bedarfsplan habe ich einen ganz kleinen Trost parat: Der vorliegende Plan ist nach fünf Jahren fortschreibungsfähig und überprüfungsbedürftig. Diese Regierung will und wird sich dann dieser Aufgabe gerne in der Konti-

nuität des bisherigen Verfahrens stellen. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von CDU und FDP)

**Präsidentin Regina van Dinter:** Danke schön, Herr Minister Wittke. – Für die SPD spricht nun der Kollege Haseloh.

**Karl-Heinz Haseloh**<sup>\*)</sup> (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Nachdem mit der Integrierten Gesamtverkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen der grundsätzliche Bedarf von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Bereich Schiene und Straße festgelegt wurde, wird dieser Bedarf im Landesstraßenausbaugesetz gesetzlich verankert. Mit dem Landesstraßenausbaugesetz wird seit 1980 versucht, die Landesstraßenplanung langfristig und bedarfsgerecht durchzuführen und nach Dringlichkeit zu ordnen.

Die nunmehr von der Landesregierung vorgelegte Fortschreibung des Landesstraßenausbaugesetzes umfasst, wie Herr Minister Wittke eben schon sagte, für 263 Maßnahmen ein Finanzvolumen von über 1 Milliarde € für den Zeitraum bis 2015. Dabei ist die neu geschaffene Kategorie der erhaltungs- beziehungsweise bestandsorientierten Ausbaumaßnahmen sowie der sogenannten Punktmaßnahmen im Landesstraßenbedarfsplan nicht ausgewiesen.

Diese neue Kategorie beinhaltet 109 erhaltungsorientierte Ausbauprojekte mit einem Gesamtvolumen von noch einmal über 558 Millionen €. Die Finanzierung soll künftig nur aus Erhaltungsmitteln erfolgen. Interessant ist dabei, dass diese Kategorie 28 Maßnahmen beinhaltet, die bisher im Landesstraßenbedarfsplan ausgewiesen waren; 19 von ihnen sogar in der Bedarfsplanstufe 1 – also mit hoher Priorität.

Nun wollen wir einmal nur das Volumen des Bedarfsplans von über 1 Milliarde € auf zehn Jahre rein finanztechnisch betrachten. Das bedeutet, dass eine notwendige jährliche Investitionsquote von über 104 Millionen € erforderlich ist. Hinzu kommt der Finanzbedarf für erhaltungsorientierte Ausbaumaßnahmen von über 558 Millionen € für fünf Jahre. Das bedeutet nochmals über 111 Millionen € Finanzbedarf per anno. In den fünf Jahren wollen Sie ja die Erhaltung und den Bestand sichern. Deshalb kann man da keine Zehnjahresplanung machen, sondern das sind dringende Maßnahmen, die zur Erhaltung des Bestandes notwendig sind. Ich gehe davon aus, dass das innerhalb von fünf, sechs Jahren ange-

gangen werden muss, wenn man nicht will, dass die Straßen „abgängig“ werden.

(Christof Rasche [FDP]: Warum sind die Straßen denn nicht schon alle fertig?)

– Ja, wir haben den Leuten gesagt, was wir leisten können.

(Christof Rasche [FDP]: Die sind doch nicht von einem auf den anderen Tag kaputtgegangen!)

– Die sind nicht alle einer nach dem anderen kaputt gegangen, sie sind nachgearbeitet worden. So weit zu den Planungen der Landesregierung unter dem finanzpolitischen Aspekt.

(Zuruf von der SPD)

Nun zu dem, was die Landesregierung hier an Straßenbauinvestitionen vorlegt, also zu dem, was wünschenswert ist: Dabei werden zur konsequenten Abarbeitung dieser Liste, wie eben dargestellt, im Jahr über 215 Millionen € für die gesamten Neubau- und Erhaltungsmaßnahmen im Straßenbau benötigt. Von den laufenden Erhaltungsmaßnahmen, zum Beispiel Straßenschäden aufgrund des vergangenen, harten Winters, ist hier noch gar nicht die Rede.

(Zuruf von der SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, nun haben uns die regierungstragenden Parteien im vergangenen Wahlkampf gerade hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur das Blaue vom Himmel versprochen.

(Beifall von der SPD)

Das hat heute noch seinen Niederschlag. Das Blaue am Himmel ist immer weniger geworden, wir hatten einen harten Winter und schlechtes Wetter noch dazu. Ich will Sie jetzt nicht dafür verantwortlich machen, aber: So ist das, wenn man das Blaue vom Himmel verspricht.

(Heiterkeit von der SPD)

Die CDU kündigt in ihrem Wahlprogramm ein sogenanntes Sonderprogramm Verkehrsinfrastruktur 2010 an, und die FDP hat für die Jahre 2004 und 2005 noch Mittelerhöhungen für den Landesstraßenbau, Herr Rasche, von über 167 Millionen € pro Jahr beantragt.

(Bodo Wißen [SPD]: Das ist ja unglaublich!)

Dabei wurden die Vertreter der beiden Regierungsparteien damals nicht müde, sich zur Verbildlichung ihrer Versprechen an ausgesuchten

Schlaglöchern in Nordrhein-Westfalen presseöffentlich mit Blumenkübeln usw. zu positionieren.

(Beifall von Bodo Wißen [SPD])

Sie sollten sich alle einen solchen Filmbeitrag einmal anschauen, zum Beispiel den über den Kollegen Rasche in der Sendung Westpol von vor einem Jahr. Da kann man sehen, wie damit im Grunde genommen umgegangen wurde.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, im völligen Gegensatz zu den Wahlversprechen und den damaligen Ankündigungen hier im Landtag weist der Landeshaushalt 2006 Straßenbaumittel jedoch nur in Höhe von 67 Millionen € und Erhaltungsmittel in Höhe von 53 Millionen € aus. Mit diesen 120 Millionen € sollen also die Neubau- und die Erhaltungsmaßnahmen bei einem Bedarf von 215 Millionen € gedeckt werden. Faktisch haben wir bereits im Jahr nach der Wahl eine Unterdeckung von 95 Millionen €.

(Beifall von der SPD)

Dabei ist von der dringend notwendigen laufenden Instandsetzung des Straßennetzes noch gar nicht gesprochen worden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, diese Tatsachen führen zum Beispiel auch dazu, dass die regierungstragenden Fraktionen mittlerweile nicht mehr bereit sind, den ADAC-Straßenzustandsbericht für NRW entgegenzunehmen. Sie wollen an ihre alten Versprechungen nicht mehr erinnert werden.

Die damalige Landesregierung und die sie tragenden Fraktionen haben den Landesstraßenausbauplan seit 1993 grundsätzlich nicht mehr fortgeschrieben, sondern nur noch einzelne Maßnahmen im Wege der Ausnahmeregelung aufgenommen.

(Christof Rasche [FDP]: 53!)

Dem lag zugrunde, dass die notwendigen Mittel für Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen nicht zur Verfügung standen und wir die Menschen in unserem Lande wahrheitsgemäß darüber unterrichtet haben.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

Wir haben es also anders gemacht als Sie noch vor einem Jahr.

Was Sie jetzt machen, ist, Wunschlisten aufstellen, die bereits Makulatur sind.

(Beifall von der SPD)

Sie streuen den Menschen in unserem Lande Sand in die Augen, indem Sie Maßnahmen in die

Bedarfsplanung aufnehmen, deren Finanzierung Sie nie sicherstellen werden.

(Zustimmung von der SPD)

Ihre großspurigen Ankündigungen wurden mit dem Haushaltsplan völlig entzaubert. Das FDP-Logo „NRW macht Tempo“ wurde unmittelbar nach der Wahl aufgelöst.

(Beifall von Bodo Wißen [SPD])

**Präsidentin Regina van Dinther:** Herr Kollege, erlauben Sie eine Zwischenfrage von Herrn Kollegen Schemmer?

**Karl-Heinz Haseloh<sup>\*)</sup>** (SPD): Ich komme jetzt zum Ende meiner Rede. Wir werden die Diskussion ja noch im Fachausschuss führen.

Ich meine, das sind alles falsche Versprechungen,

(Beifall von Bodo Wißen [SPD])

die im vorliegenden Gesetzentwurf festgeschrieben sind. Gehen Sie auch noch hin und schwächen den öffentlichen Personennahverkehr, wird der Verkehrsträger Straße in Nordrhein-Westfalen zusätzlich belastet, ohne den entsprechenden Investitionsbedarf zu erhöhen.

(Beifall von Bodo Wißen [SPD])

Wir werden der Überweisung des Gesetzentwurfs in den Fachausschuss natürlich zustimmen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD)

**Präsidentin Regina van Dinther:** Danke schön, Herr Kollege Haseloh. – Für die CDU spricht nun Herr Schulte.

**Bernd Schulte** (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich zu diesem Gesetzentwurf der Landesregierung vier Feststellungen treffen.

Feststellung Nr. 1: Die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans schafft ein Ende des bisherigen verkehrspolitischen Stillstandes. Was zuvor in acht Jahren verzögert wurde, hat die neue Landesregierung in nicht einmal einem Jahr umgesetzt. Nach dem Landesstraßenausbaugesetz soll der Bedarfsplan nach Ablauf von fünf Jahren fortgeschrieben werden. Der letzte Bedarfs- und Ausbauplan stammt aus 1993. Fünf Jahre später, also 1998, hätte er fortgeschrieben werden müssen. Das ist nicht erfolgt und wurde mit der Erarbeitung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung begründet. Mit dem Gesetz zur IGVP im Mai 2000

wurde zwischenzeitlich der erneute Auftrag zur Durchführung gegeben. Auch diese Frist ist verstrichen, sodass die neue Landesregierung einen bedarfs- und ausbauplanlosen Zustand vorfand, der jetzt aufgehoben wird.

Feststellung Nr. 2: Die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans schafft ein Ende der bisherigen verkehrspolitischen Willkür.

(Widerspruch von der SPD)

Gemäß dem geltenden Landesstraßenausbaugesetz ist dem Ministerium bei einem sogenannten unvorhersehbaren Bedarf und im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss das Recht zugestanden, über Ausnahmen vom Bedarfsplan zu entscheiden.

Dazu die Zahlen: Seit 1993 wurden 60 Landesstraßenneubauvorhaben durch Ausnahmen oder Anpassungen in den Landesstraßenbedarfsplan neu aufgenommen. Ich frage Sie: Nach welchen Kriterien ist das erfolgt? Das ist wahrscheinlich nach den damaligen jeweiligen Wahlkreisabgeordneten oder nach sonstigen Gesichtspunkten erfolgt.

(Christof Rasche [FDP]: Reine Verschleierung! – Widerspruch von SPD und GRÜNEN)

Durch die Kategorie 2\* wird der Willkür ein Ende gesetzt. Maßnahmen in dieser Kategorie erhalten eine zusätzliche Priorität bei einem möglichen Nachrücken in die Kategorie 1.

(Bodo Wißen [SPD]: Wo nichts hintersteckt!)

Dadurch, dass Vorhaben in die Kategorie 2\* bis zur Baureife geführt werden können, ist eine zügige Realisierung der Maßnahmen gewährleistet, wenn sie in die Stufe 1 nachrücken. Grundsätzlich wäre eine Höherstufung der Maßnahmen 2\* in Stufe 1 auch ohne Benehmen des Verkehrsausschusses denkbar, da über diese insgesamt zehn Vorhaben bereits im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung Einvernehmen hergestellt wurde.

Feststellung Nr. 3: Die frühzeitige Einbringung des Landesstraßenausbaugesetzes vermeidet mehrfache Umweltprüfungen. Durch die rechtzeitige Einbringung des Gesetzentwurfes kann die Pflicht zur Strategischen Umweltprüfung, SUP, vermieden werden. Dieser Weg ist in der Anhörung von Rechtsexperten sehr eindeutig aufgezeigt worden. Die Vorhaben des Landesstraßenbedarfsplans unterstehen in den meisten Fällen ohnehin der Pflicht einer Projektumweltverträglichkeitsprüfung. Durch Vermeidung der SUP können doppelte Umweltprüfungen ausgeschlossen werden. Diese

doppelten Umweltprüfungen würden die Realisierung von Vorhaben zusätzlich verzögern und auch verteuern.

Feststellung Nr. 4: Wir werden für den Landesstraßenbau einen verlässlichen und stetigen Finanzrahmen fassen. Rot-Grün hatte 1995 für den Landesstraßenneubau einen Kostenrahmen von 150 Millionen DM vorgesehen. Dieser Ansatz wurde nie erreicht. Wir werden den Mittelansatz von 67 Millionen € in den nächsten Jahren versteinigen. Bis 2015 sind das dann 670 Millionen €. Darauf wird eine Planungsreserve von 300 Millionen € gesetzt. Wer das kritisiert, muss sich vor Augen halten, dass das ein Verfahren ist, das analog nach dem Bundesfernstraßenbedarfsplan erfolgt. Da ist in der gleichen Weise vorgegangen worden. Wir haben die Möglichkeit, mit 1 Milliarde € über den Zeitraum bis 2015 eine Gegenfinanzierung auf solider Grundlage betreiben zu können.

Aber – jetzt muss ich wiederum einen Tropfen Wasser in den Wein schütten – dieser Betrag wird durch die Rückzahlungen von sogenannten privaten Vorfinanzierungen von Tunnelmaßnahmen in Wuppertal und Plettenberg belastet. Ich tue mich schwer mit dem Begriff „private Vorfinanzierungen“; denn das ist ein Etikettenschwindel einer großen Kategorie: Bis 2022 werden in der Spitze bis zu 16 Millionen € pro Jahr aufgebracht werden müssen, um die Kosten dieser sogenannten privaten Vorfinanzierungen abzudecken. Das schmälert natürlich über einen sehr langen Zeitraum, der über die Geltung des Bedarfsplans hinausgeht, das Investitionsvolumen.

Ich bin gespannt auf die Beratungen im Ausschuss und hoffe, dass die Opposition die Blockadehaltung, die sie bei der IGVP an den Tag gelegt hat, überwindet und bei dem Bedarfsplan zu einer dem Lande dienenden Kooperation findet. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU)

**Präsidentin Regina van Dinter:** Danke schön, Herr Kollege Schulte. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht jetzt Herr Keymis.

(Zuruf von der SPD: Immer der Größe und der Stimmenzahl nach! – Gegenruf von Sylvia Löhrmann [GRÜNE]: Der Stimmenzahl nach, ganz genau!)

– Bitte schön, Herr Keymis hat jetzt das Wort, meine Damen und Herren.

**Oliver Keymis**<sup>3)</sup> (GRÜNE): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich freue mich über die herzliche Atmosphäre, die zwischen den Kollegen herrscht, obwohl das Thema eigentlich gar nicht so lustig ist. Immerhin geht es um die vom Minister jetzt durchgepeitschten IGVP, die die Grundlage für das Landesstraßenausbaugesetz bildet, über das hier diskutiert wird.

(Minister Oliver Wittke: Sechs Jahre!)

– Herr Minister, ich weiß das alles ganz genau. Ich bin im sechsten Jahr im Parlament, also müssen Sie mir das nicht vorrechnen. – Die IGVP – die Integrierte Gesamtverkehrsplanung – war die Grundlage dessen, was jetzt vorliegt. Herr Wittke, wir haben bereits im Ausschuss darüber diskutiert, dass dieses Verfahren insgesamt nicht so gelaufen ist, wie man sich das für ein ordnungsgemäßes Verfahren vorstellt. Wir haben übrigens auch die Problematik, dass Sie landauf, landab erklären, dass Sie die Schienenvorrangpolitik des Landes jetzt beenden, obwohl sie noch im IGVP-Gesetz steht. Von daher haben wir es hier insgesamt mit einer Situation zu tun, die, jedenfalls aus unserer Sicht, nicht rechtskonform ist.

Diese Auffassung ist auch begründet, und zwar nicht durch uns, sondern durch die Aussagen, die wir in der Anhörung am 26. April gemeinsam entgegennehmen konnten. Es wurde uns ein über 80-seitiges Protokoll vorgelegt, in dem die Aussagen der Anzuhörenden stehen, die uns noch einmal deutlich und sehr eindrucksvoll dargelegt haben, dass es sich nach ihrer Einschätzung bei der IGVP nicht um eine wirkliche integrierte Gesamtverkehrsplanung handelt, und zwar nicht aufgrund ihrer Systematik, sondern aufgrund der Durchführung des Verfahrens. Ich zitiere aus der Stellungnahme des Städtetags Nordrhein-Westfalen Drucksache 14/0340 Seite 2:

„Vor der Ermittlung der bedarfsplanrelevanten Infrastrukturvorhaben hätte eine landesverkehrspolitische Gesamtverkehrskonzeption als landespolitisches Zielkonzept und landespolitischer Handlungsrahmen erstellt und beraten werden müssen. Diese integrative Grundlage und Klammer fehlt gänzlich.“

Die Infrastrukturvorhaben sind nur einzeln und nicht in ihren (teilräumlichen) Gesamtwirkungen und den Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern bewertet worden. Dieser Schritt hin zu einem die Verkehrsträger integrierenden Infrastrukturplan ist völlig ausgelassen worden.“

Das ist aus der Stellungnahme des Städtetags zu der Anhörung. Ich könnte so fortfahren. Herr Mi-

nister, die IGVP, so, wie Sie sie zu Ende gebracht haben, ist nicht die IGVP, wie wir sie begonnen haben. Das macht die Problematik deutlich.

(Beifall von den GRÜNEN – Minister Oliver Wittke: Da lag auch eine Wahl dazwischen!)

Jetzt verfahren Sie entsprechend. Sie haben das Verfahren schon in einer Weise durch die Regionalräte gepeitscht, dass die dort ehrenamtlich tätigen Politikerinnen und Politiker nicht in der Lage waren, die über 600 Projekte – Bahn-, Auto- und Straßenprojekte – wirklich umfassend zu überprüfen. Sie haben Ihren Kollegen Uhlenberg im Kabinett düpiert, indem Sie ihm die Unterlagen für die entsprechende Kabinettsitzung 48 Stunden vorher zugeleitet und ihn gebeten haben, das zu überprüfen. Die Experten – seine Beamten – haben dem Minister in einem Brief geschrieben: Das können wir nicht. Wir halten dieses Vorgehen rechtlich für bedenklich. – Herr Minister, Sie können weiter scherzen und schwätzen, aber Sie kommen um diese Diskussionslage leider nicht herum. Sie ist Fakt. Das liegt schriftlich vor.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Es macht an dem Punkt auch keinen Spaß, darüber hinwegzulächeln – auch wenn Sie sich jetzt hier kraft Ihrer Mehrheit brachial und über alles hinweg durchsetzen. Die Kritik an der mangelnden Beteiligung ist nicht nur von Ihrem Kollegen Uhlenberg, sondern auch vom Städtetag geäußert worden. Auf diese Weise ist die Situation entstanden, vor der wir heute stehen.

Die eigentliche Sorge, die Sie immer haben, ist doch, dass Sie die Strategische Umweltprüfung durchführen müssen, die ab dem 20. Juli 2006 auch in Nordrhein-Westfalen Pflicht ist. Das ist eine europäische Gesetzgebung. Deshalb haben Sie den Gesetzentwurf auch heute schon eingebracht. Deshalb haben Sie bereits am 11. Mai den Ausschuss mit seiner schwarz-gelben Mehrheit das Einvernehmen herstellen lassen. Im Prinzip haben Sie damit die Diskussion über die IGVP sehr schnell beendet.

Wir hatten zwischen der Kenntnisnahme des Protokolls, das über 80 Seiten umfasst, und der Ausschussentscheidung exakt zwei Tage Zeit. Die Kollegen wissen, wovon ich rede. Die anderen Kollegen wissen es auch, aber sie brauchen es ja nicht mehr zu lesen. Ihr hebt nur noch die Hand, wenn es darauf ankommt, Herr Schemmer.

(Beifall von den GRÜNEN – Zuruf von Bernhard Schemmer [CDU])

Deshalb braucht Ihr Euch mit den Aussagen derer, die die Anhörung sehr kritisch gestaltet ha-

ben, gar nicht mehr auseinander zu setzen. Das ist ja auch klar.

Der Herr Minister hat eben angekündigt, dass er mit derselben Dynamik weiterarbeiten will. Auch das ist mir klar. Herr Kollege Schulte, ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie irgendwann einmal eine neue Platte auflegen würden. Sie haben immer dieselben Platten.

(Zuruf von der SPD: Die Rückseite!)

Noch ein Tipp: Wir leben im CD-Zeitalter. Da kann man auf „Repeat“ drücken. Damit haben Sie es einfacher. Das, was Sie uns hier vorgehalten haben – Blockadepolitik, die Straßenpläne seien möglicherweise nach den Wünschen einzelner Abgeordneter entschieden worden –, halte ich für ziemlichen Humbug. Sie haben auch keinen Beleg dafür.

Aber als ich Ihnen im Ausschuss einen Beleg vorgebracht habe, der nicht von mir, sondern von den Bürgern in Mönchengladbach stammte, nämlich dass der Kollege Schroeren als Immobilienmakler, als Mitglied des Stadtrates und als Mitglied des Landtags die L 19 politisch vorantreibt, die bei Ihnen jetzt in Stufe 1 steht, haben Sie sich aufgeregt. Sie finden es politisch nicht in Ordnung, wenn man einmal ausspricht, was politisch Fakt ist.

(Beifall von den GRÜNEN)

Aber Ihre pauschalen Vorwürfe, Herr Kollege Schulte, die Sie an die SPD-Kollegen und an uns gerichtet haben – angeblich wegen der Vergangenheit –, ziehen nicht. Herr Kollege Haseloh hat schön auf die großen Sprüche hingewiesen, die noch vor der Wahl gemacht worden sind. Herr Rasche, darin waren Sie Meister. Sie haben erklärt, wie viel Sie für den Ausbau in den Haushalt einstellen wollten. Hinter Ihnen sitzt Ihre haushaltspolitische Sprecherin. Sie springt Ihnen ins Genick, wenn Sie heute vorschlagen, pro Jahr 167 Millionen € in den Neubau von Straßen zu stecken. Das war Ihr haushaltspolitischer Vorschlag, den wir mit einer Mehrheit – das war eine Mehrheit der Vernunft, wenn ich das einmal so sagen darf – abgelehnt haben.

(Beifall von den GRÜNEN)

Machen wir uns an dieser Stelle nichts vor. Herr Minister, ich habe den festen Eindruck, dass Sie hier einen Landesstraßenbauplan vorlegen, der dem entspricht, was man ideologisch „Straßenbaupolitik“ nennen kann. Den Schienen-vorrang haben Sie sowieso erledigt. Jetzt wird eben gebaut, so gut es geht.

Ein Problem bleibt Ihnen erhalten, und das finde ich entscheidend – Herr Rasche, wir kehren in dem Punkt in ein paar Jahren alle wieder zur Vernunft zurück –: Mit jeder Straße, die wir neu bauen, vergrößern wir das Problem, dass wir die Straßenerhaltung nicht finanzieren können.

Tatsache ist, dass wir immer noch nicht – das ist auch die Kritik an unserem ehemaligen Koalitionspartner – die Systematik umstellen, mehr Geld für den Erhalt von Straßen als für den Neubau von Straßen auszugeben. Dass Sie sich dieser Systematik nicht verschreiben, weil ja für Sie Straßenbau über alles geht, ist mir klar, aber wir haben es in der alten Koalition leider auch nicht aushandeln können. Diese umgestellte Systematik führt am Ende dazu, dass wir das hochdichte Straßennetz in Nordrhein-Westfalen für die Menschen in einem befahrbaren Zustand halten können.

So wie Sie jetzt agieren und wie auch der Gesetzentwurf lautet, geht das genau in die andere Richtung. Vor dem Hintergrund kann ich nur sagen: Es ist bitter für uns. Es ist bedauerlich für die Menschen in Nordrhein-Westfalen. Ich glaube auch nicht, dass es zu wesentlich Neuem führt, das für die Menschen von großem Vorteil ist. Sie machen vielmehr die falsche Politik an der Stelle weiter, an der wir sie immer kritisiert, aber bisher nicht durchgesetzt haben. Aber dass man sich als kleiner Partner nicht immer durchsetzt, Herr Rasche, werden Sie gleich noch einmal beweisen, wenn Sie uns erklären, wie Sie die 167 Millionen € im nächsten Jahr in den Haushalt einstellen, die Sie, als Sie noch nicht an der Regierung waren, gefordert haben. – Ich danke Ihnen.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

**Präsidentin Regina van Dinter:** Danke schön. – Für die FDP hat Herr Kollege Rasche das Wort.

**Christof Rasche<sup>1)</sup>** (FDP): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit dem Gesetzentwurf kommt die Landesregierung einer gesetzlichen Verpflichtung nach, die Rot-Grün über Jahre hinweg ignoriert hat. In § 1 des Landesstraßenbaugesetzes vom 20. April 1993 heißt es:

„Für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Landesstraßen in der Landesstraßenbaulast des Landes wird ein Landesstraßenbedarfsplan aufgestellt, ...

Der Landesstraßenbedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für Landesstraßen; ...

Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren wird der Landesstraßenbedarfsplan durch Gesetz fortgeschrieben.“

Dieser gesetzlichen Verpflichtung hat sich die rot-grüne Mehrheit Anfang 1999 per Landtagsbeschluss entledigt. Zu groß war damals der Investitionsstau im Landesstraßenbau, sodass man den tatsächlichen Bedarf nicht durch eine Fortschreibung offen legen wollte. Das ist doch der wahre Grund, warum Sie das Gesetz nicht fortgeschrieben haben.

Seitdem hat das Verkehrsministerium im Wege der Ausnahmeregelung von § 5 Landesstraßenausbaugesetz alleine über Änderungen des Landesstraßenbedarfsplans entschieden. Auf diesem Weg, der nach dem Gesetz eigentlich auf Einzelfälle bei unvorhergesehenem Bedarf beschränkt bleiben soll, sind insgesamt 60 Projekte neu in dem Landesstraßenbedarfsplan aufgenommen worden.

(Oliver Keymis [GRÜNE]: Keine Blockade!)

60 neue Projekte!

(Oliver Keymis [GRÜNE]: Eben!)

Sie können mir doch nicht erzählen, dass Sie für diese 60 Projekte vorher keinen Bedarf gesehen hatten und sie alle völlig unvorhergesehen waren, wie es das Gesetz vorgibt. Nein, das war Willkürpolitik pur. Mit dem Verkehrsausschuss des Landtags wurde dabei lediglich das Benehmen hergestellt.

Der alte Bedarfsplan von Rot-Grün aus dem Jahre 1993 enthielt für die Stufe 1 einen Investitionsrahmen von 1,3 Milliarden €. Die Haushaltsansätze für das Landesstraßenbauprogramm waren allerdings viel zu gering, um überhaupt zu diesem Bedarfsplan zu passen. Unterdeckung unter Rot-Grün, Herr Haseloh: 500 Millionen €. Sie müssten sich zumindest überlegen, was Sie uns für die Zukunft vorlegen. Das können Sie noch gar nicht belegen, weil wir noch nicht wissen, wie die Haushaltsansätze in neun oder zehn Jahren sein werden. Sie müssen sich zumindest vorhalten lassen, dass Sie bei Ihren Plänen in den vergangenen zehn Jahren eine tatsächliche Unterdeckung von 500 Millionen € hatten. Das ist das Ergebnis Ihrer Verkehrspolitik.

Die Auswahl der Maßnahmen orientierte sich am Bewertungsergebnis der IGVP, insbesondere am Nutzen-Kosten-Quotienten. Denn angesichts der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen ist es unabdingbar, die einzelnen Vorhaben streng nach dem wirtschaftlichen Nutzen zu bewerten. Bei dieser Haushaltssituation bleibt uns nichts anderes

mehr übrig. Wir haben einen riesigen Investitionsstau, auch im Neubau: 500 Millionen € von Ihnen in Ihrem Programm hinterlassen. Zudem haben wir einen Riesenschuldenberg von 112 Milliarden €. Das sind die beiden Fakten.

(Bodo Wißen [SPD]: Sie setzen noch einen drauf!)

– Wir haben keine andere Wahl, Herr Wissen. Wir hatten doch eben schon einmal den Begriff von Wissen und Unwissen in einer Person. Ich weiß jetzt gar nicht mehr, ob ich Sie „Wißen“ oder „Unwissen“ nennen soll, mein lieber Kollege. Ich habe am Ende für Sie persönlich, Herr Wißen, weil ich Sie schätze, die große Angst, dass Sie das, was Sie hineinrufen, tatsächlich glauben. Das wäre schade.

Mit einem Schuldenberg von 112 Milliarden € muss man umgehen. Wir reduzieren die tatsächliche Kreditaufnahme von Jahr zu Jahr.

(Zuruf von der SPD: Sie haben die höchste Neuverschuldung!)

Das ist unser Ziel, und deswegen haben wir im Jahre 2006 die 167 Millionen € für den Landesstraßenbauplan gar nicht mehr gefordert, weil wir die Kreditaufnahme von Jahr zu Jahr reduzieren wollen.

Lieber Herr Keymis, ich komme zu Ihrer Kritik an der Systematik: auf der einen Seite Neubau, auf der anderen Seite Erhaltung. Sie wissen ganz genau, dass der Neubautitel im Jahre 2006, also im jetzigen Landeshaushalt, zu 100 % durch alte Landesstraßenbaumaßnahmen verausgabt wird. Maximal 0,5 % sind neue Maßnahmen. Das heißt, der Haushaltstitel „Neubau im Landesstraßenbauplan“ wurde mit alten Maßnahmen von Rot-Grün hinterlegt. Auch im Jahre 2007 ist dieser Haushaltstitel mit Baumaßnahmen aus Ihrer Regierungszeit belegt.

(Zuruf von der SPD: Das ist logisch!)

Wir haben uns ganz klar entschieden, wir wollen die Brücken, die Sie in die Landschaft gesetzt haben, nicht einfach stehen lassen, sondern wir wollen links und rechts Straßen daneben bauen.

(Zuruf von der SPD: Dann war es doch nicht so schlecht, was wir gemacht haben!)

Das führt automatisch dazu, Herr Keymis, dass wir diese Gelder nicht aus dem Neubau herausnehmen können, um sie in die Erhaltung zu ste-

cken. Man kann nämlich nur eines: entweder die vorhandenen Baumaßnahmen zu Ende führen

(Bodo Wißen [SPD]: Das ist doch deckungsfähig!)

oder sie abbrechen – das wäre jetzt Ihr Vorschlag, Herr Wißen, wenn Sie sagen, das ist deckungsfähig – und das Geld in die Erhaltung stecken. Das haben Sie gerade gesagt, oder Sie haben sich mal wieder einmal versprochen. – Das zu Ihrer Kritik an der Systematik. Das haben Sie hinterlassen, und wir haben heute überhaupt keine andere Wahl.

Aber trotz einer extrem schwierigen Haushaltslage haben wir mit dem Haushaltsentwurf 2006 eine neue Priorität zugunsten des Landesstraßenbaus gesetzt. Erstmals seit Jahren, lieber Herr Haseloh, ist der Haushaltsansatz für die Landesstraßen wieder angehoben worden – erstmals, Sie haben das nicht geschafft, Sie haben nicht einmal Ihre Koalitionsvereinbarung eingehalten –, und zwar um 5 % auf insgesamt 133,7 Millionen €.

Ich sage auch ganz deutlich – das gebe ich gerne zu –, das reicht eigentlich nicht aus, der Bedarf ist größer, aber die finanziellen Möglichkeiten lassen uns keine andere Wahl. Aber wir gehen einen Schritt in die richtige Richtung. Das haben Sie, meine Kollegen von Rot und Grün, früher versäumt. Der große Vorwurf, den ich Ihnen noch einmal mache, ist, dass Sie den Landesstraßenbedarfsplan nicht fortgeschrieben haben, weil Sie haben schon damals ganz klar erkannt haben, wie riesengroß der Investitionsstau ist. Den wollten Sie nicht offen legen.

Im Gegensatz zu Rot-Grün packt die neue Koalition die Probleme des Landes an. Mit der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans setzt die neue Landesregierung einen Meilenstein in der Verkehrspolitik. – Herzlichen Dank.

(Beifall von FDP und CDU – Zurufe von der SPD: Uih, Uih!)

**Präsidentin Regina van Dinter:** Danke schön, Herr Rasche. – Es spricht jetzt der Kollege Schulte.

**Bernd Schulte** (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Getretener Quark wird nicht stärker, sondern breiter.

(Zuruf von Edgar Moron [SPD])

Insofern nutzt es nichts, wenn der Kollege Keymis hier die Behauptung wiederholt, die er schon im Ausschuss wiederholt hat. Herr Kollege Keymis,

ich fordere Sie auf, Ihre gegenüber dem Kollege Schroeren aufgestellte Behauptung entweder zu beweisen oder sie mit dem Ausdruck einer Entschuldigung zurückzunehmen.

(Beifall von CDU und FDP – Zuruf von der SPD: Er hat doch überhaupt nichts gesagt!)

**Präsidentin Regina van Dinter:** Meine Damen und Herren, der Kollege Aßbrock hat nun das Wort.

**Wolfgang Aßbrock**<sup>\*)</sup> (CDU): Frau Präsidentin! Meine liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst zu Ihnen, Herr Haseloh: Mir hat sich Ihr Beitrag heute leider nicht erschlossen. Denn ich habe aus den Beratungen im Ausschuss für Bauen und Verkehr noch gut in Erinnerung, dass Ihre Wunschliste doch noch viel länger war. Wir haben uns an Fakten orientiert, aber Sie haben noch mehr Wünsche geäußert, sind es heute allerdings wiederum schuldig geblieben, zu erläutern, wie Sie das Ganze denn letztlich finanzieren wollen.

(Karl-Heinz Haseloh [SPD]: Sie haben mehr versprochen!)

In wenigen Monaten ist etwas erreicht worden, wovon Rot-Grün nur jahrelang geträumt hat: Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung wurde abgeschlossen. Das Einvernehmen im Ausschuss wurde hergestellt. Heute legt die Landesregierung dem Landtag das Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes dem Landtag vor.

**(Vorsitz: Vizepräsident Edgar Moron)**

Heute schaffen wir die verlässlichen Voraussetzungen für die weitere Planung, die Finanzierung und die Umsetzung der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen bis zum Jahre 2015.

Mein besonderer Dank gilt Verkehrsminister Oliver Wittke und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die dieses überzeugende Ergebnis in dieser kurzen Zeit möglich gemacht haben.

(Beifall von CDU und FDP)

Herr Dr. Horstmann, der verehrte Kollege aus Ostwestfalen, hat neulich in einer großen deutschen Tageszeitung, die in Ostwestfalen erscheint, Folgendes gesagt und insofern die Kollegen der CDU beschimpft:

(Zuruf von Bodo Wißen [SPD])

Die Abgeordneten der CDU hätten die Durchschlagskraft eines Abnickvereins.

(Beifall von Svenja Schulze [SPD] – Zurufe von der SPD)

Ich möchte an dieser Stelle aus Zeitgründen gar nicht auf die vielen Beispiele eingehen, wo Herr Dr. Horstmann Projekte angeschoben hat, bei denen er als Tiger gestartet und letztlich als Bettvorleger gelandet ist.

(Beifall von der CDU – Christof Rasche [FDP]: Nicht einmal!)

– Nicht einmal das. -Meine Damen und Herren, lieber erfolgreiche und effiziente Arbeit zum Wohle dieses Landes als täglicher Hauskrach mit öffentlicher Begleitmusik, wie es uns Rot-Grün in den vergangenen Jahren erfolgreich vorgeführt hat. Dies hat dazu geführt, dass Ihnen die Bürgerinnen und Bürger am 22. Mai 2005 die rote Karte gezeigt haben und Sie in die Opposition geschickt haben.

(Zuruf von Sigrid Beer [GRÜNE])

Aber wie wir immer wieder gemeinsam feststellen: Auch da sind Sie bis heute nicht angekommen.

Was – ich habe das eben schon gesagt – Sie jahrelang nur formuliert haben, haben diese Landesregierung und die sie tragenden Fraktionen innerhalb weniger Monate erfolgreich abgeschlossen.

Im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes zur IGVP bestand in ausreichendem Maße Gelegenheit, regionale und sektorale Aspekte einzubringen. Ich kann an dieser Stelle feststellen, dass davon gerade noch bis in die jüngsten Tage hinein reichlich Gebrauch gemacht wurde.

Wir haben sicherlich ein straffes Tempo vorgelegt. Das war aus unserer Sicht notwendig, aber auch ausdrücklich gewollt. Ich möchte an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich festhalten: Das Verfahren war korrekt und ordnungsgemäß. Herr Keymis, was Sie eben mit „brachial“ bezeichnet haben, kann ich nur zurückweisen.

Der drohende rot-grüne verkehrspolitische Stillstand ist erfolgreich abgewendet worden.

(Widerspruch von SPD und GRÜNEN)

Wir haben Schluss gemacht mit ideologischer Bevorzugung eines bestimmten Verkehrsträgers, nämlich der Schiene.

(Zuruf von der SPD)

Mein besonderer Dank gilt den guten und nachvollziehbaren Beratungsergebnissen der Regionalräte. Da ich selber Vorsitzender eines Regionalrates bin, weiß ich: Jede einzelne Maßnahme wurde inhaltlich bewertet. Aber, meine Damen und Herren, kein Mitglied der Regionalräte ist davon ausgegangen – bis vielleicht auf die Kollegen

der SPD –, dass alle Wünsche, die aus regionaler Sicht berechtigterweise formuliert wurden, auch tatsächlich 1:1 in der IGVP umgesetzt werden können.

(Dieter Hilser [SPD]: Das ist schlicht die Unwahrheit!)

Nicht alle Wünsche sind in der Tat realisierbar. Hier ist die Schuldenspirale von Rot-Grün in den vergangenen Jahren maßlos überzogen worden:

(Zuruf von der SPD: Oh!)

112 Milliarden € Schulden – auch das soll noch einmal ausdrücklich gesagt werden.

(Bodo Wißen [SPD]: Sie legen noch Schulden oben drauf! – Weitere Zurufe von der SPD)

Bei dieser angespannten Haushaltslage ist ein wirtschaftlicher Mitteleinsatz zwingend erforderlich. Das haben wir in diesem Verfahren zur IGVP ausdrücklich getan.

Meine Damen und Herren, neben der Stufe 1 gibt es eine Stufe 2\*. Ich möchte das ausdrücklich erwähnen. Das heißt nicht – wie im Bundesverkehrswegeplan geschehen –, dass die Maßnahme schwebend unwirksam ist und auf Eis gelegt wird.

(Bodo Wißen [SPD]: Beruhigungspille heißt das!)

Ganz im Gegenteil: Diese Maßnahmen genießen mit oberster Priorität und können mit Planungsrecht zur Baureife geführt werden.

Für die Maßnahmen der Stufe 2 – sowohl bei den Landstraßen als auch beim schienengebundenen Nahverkehr – sieht die CDU-Fraktion auch noch nach dem Jahre 2015 einen weiteren Bedarf.

Eben wurden von Herrn Haseloh die erhaltungs- und bedarfsorientierten Ausbaumaßnahmen, die nicht bedarfsplanpflichtig sind und deshalb auch nicht Gegenstand der Bedarfsplanung sein werden, angesprochen.

(Zuruf von Karl-Heinz Haseloh [SPD])

Ich gehe davon aus, Herr Haseloh, dass es gelingen wird, den Mittelansatz für die erhaltungsorientierten Maßnahmen noch zu steigern, um die dringend notwendigen Erhaltungsmaßnahmen umsetzen zu können. – Ich freue mich auf die Beratungen im Ausschuss. Wir als CDU-Fraktion stimmen der Überweisung zu. – Herzlichen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Vielen Dank, Herr Kollege Aßbrock. – Für Bündnis 90/Die Grünen wünscht noch einmal Herr Keymis das Wort. Bitte schön.

**Oliver Keymis<sup>\*)</sup>** (GRÜNE): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bin aufgefordert worden, mich zu entschuldigen. Das tue ich hier nicht, sondern ich lese Ihnen aus dem Protokoll der Anhörung, das Sie offenbar nicht zu lesen brauchten, die Aussagen des Bürgers Axel Schmidt auf Seite 72 vor. Er wurde befragt und hat Folgendes erklärt – ich zitiere –:

„Zur Frage der Partialinteressen der L 19. Das ist ein Punkt, der mit Sicherheit bei der weiteren Evaluation beim Ministerium für Bauen und Verkehr Berücksichtigung finden sollte.

Sieht man sich die Trassenführung der L 19 an, ist festzustellen, dass die überwiegende Anzahl der Grundstücke auf der L 19 der Stadt Mönchengladbach gehören. Weiterhin führt die L 19 direkt in ein Bebauungsgebiet, wo auch die überwiegende Anzahl der Grundstücke sich im Eigentum der Stadt Mönchengladbach befindet. Damit ist festzustellen, dass der Bedarf nicht durch Bedarf determiniert ist, sondern durch die Eigentumsverhältnisse. Hier könnten Partialinteressen über Gemeininteressen stehen. Das ist der erste Teil.

Weiterhin sollte man in Betracht ziehen, dass die Stadt Mönchengladbach Baugrundstücke grundsätzlich oder überwiegend über das Maklerbüro Schroeren verkauft. Herr Schroeren hat als Ratsmitglied und als Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen die Initiative zur L 19 initiiert und treibt den Prozess. Auch hier könnte die Gefahr bestehen, dass Eigennutz über Gemeininteresse steht.

Das ist etwas, was man im weiteren Verfahren deutlich prüfen sollte, wie diese beiden Partialinteressen zu sehen sind, einerseits von der Stadt Mönchengladbach und andererseits von einem Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen.“

Herr Schulte, nehmen Sie das zur Kenntnis. Das ist ein Anhörungsprotokoll, aus dem ich zitiere. Anderes tue ich nicht. Alles Weitere müssten Sie irgendwann einmal versuchen zu widerlegen. So steht der Vorwurf im Raum, so wie er hier formuliert wurde, und zwar nicht von mir, sondern von Leuten, die wir zur Anhörung eingeladen hatten.

Ein letzter Satz: Der Plan, den Sie uns vorlegen, ist ein Popanz, um es klar zu sagen, weil er auf der einen Seite bedeutet, dass Sie uns vorbläsen, wie viele Straßen Sie zu bauen gedenken – Ihre

systematische Analyse ist falsch, Herr Rasche –, zum Zweiten aber haben Sie kein Geld dafür, die Straßen, die immer weniger befahrbar sind, in Ordnung zu halten.

Ich bleibe dabei: Stecken Sie mehr in den Erhalt, weniger in den Neubau! Dann sind wir auf dem richtigen Weg. – Danke schön.

(Beifall von den GRÜNEN)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Vielen Dank, Herr Keymis. – Für die Landesregierung hat jetzt Minister Wittke um das Wort gebeten. Ich mache darauf aufmerksam, dass die Landesregierung ihre Redezeit ausgeschöpft hat. Die jetzige Redezeit wird auf die anderen Fraktionen entsprechend umgelegt. Bitte schön, Herr Minister.

**Oliver Wittke,** Minister für Bauen und Verkehr: Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich hatte gehofft, dass wir diese Debatte in Ruhe und ohne Eiferung der Opposition führen könnten. Denn mir fehlte die Vorstellungskraft, dass diejenigen, die über Jahrzehnte hinweg Nordrhein-Westfalen regiert haben und jahrelang nichts im Straßenbau und in der Instandhaltung getan haben, heute eine große Lippe riskieren.

(Beifall von CDU und FDP)

Die Vorstellungskraft fehlt mir in der Tat. Ich bin eines Besseren belehrt worden. Darum möchte ich Ihnen gerne einige Zahlen vortragen, Herr Haseloh und Herr Keymis.

Wir haben in diesem und im kommenden Jahr vorgesehen, so viel Geld für das Landesstraßenausbauprogramm zur Verfügung zu stellen, wie es in den letzten zehn Jahren nicht mehr der Fall gewesen ist. Damit lösen wir einen Stau im Neubaubereich in Nordrhein-Westfalen auf. Aus ideologischen Gründen wurden in der Vergangenheit Straßenbauvorhaben verhindert. Da ging es nicht nur um Geld, sondern es ging um Ideologie. Ich weiß – und Sie, Herr Haseloh, wissen es noch besser –, wovon wir hier reden. Denn Sie hatten einen Koalitionspartner, dessen erklärtes Ziel es war, notwendige Lückenschlüsse, notwendige Ortsumgehungen und andere Dinge nicht zu bauen.

Darum ist es schon vermessen, sich hierhin zu stellen und so zu tun, als sei das alles noch viel zu wenig und als müsse man noch viel mehr machen, als könne man da aus dem Vollen schöpfen. Sie tragen die Verantwortung dafür, dass in den vergangenen Jahrzehnten kein ordentlicher

Straßenbau in Nordrhein-Westfalen stattgefunden hat.

(Beifall von CDU und FDP)

Zweitens. Wir geben in diesem und im nächsten Jahr so viel an Erhaltungsinvestitionen bei Landesstraße aus, wie es in den vergangenen 25 Jahren nur zweimal der Fall gewesen ist. Nur in den Jahren 2001 und 2003 wurde mehr für die Landesstraßenunterhaltung ausgegeben, als wir das in den Jahren 2006 und 2007 tun.

Herr Keymis, Herr Haseloh, es ist eine Unverschämtheit, hier so zu tun, als sei das alles noch viel zu wenig und als müsse noch viel mehr getan werden. Sie haben in der Vergangenheit verhindert, dass die Straßen in Schuss gebracht wurden. Sie tragen die Verantwortung dafür, dass wir bei unseren Straßen in Nordrhein-Westfalen von der Substanz leben.

(Beifall von der CDU)

Wenn wir heute einen Investitionsstau bei den bestehenden Landesstraßen in Höhe von 350 Millionen € haben, dann sind es Ihre Schlaglöcher, die sich auf den Landesstraßen Nordrhein-Westfalens befinden. Wir sind die Reparaturkolonne, die sich jetzt auf den Weg macht, um die Versäumnisse der letzten Jahre und Jahrzehnte abzubauen. Bitte werfen Sie uns nicht vor, dass das alles nicht schnell genug geht und dass das alles noch nicht genug ist. Sie hatten jahrzehntelang Zeit, haben diese Zeit nicht genutzt.

(Hubertus Kramer [SPD]: Reine Abgeordnetenbeschimpfung!)

Jetzt rufen Sie nach dem Motto: Haltet den Dieb! Haltet den Dieb! – Das musste hier noch einmal gesagt werden. – Herzlichen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Vielen Dank, Herr Minister. – Die Landesregierung hat ein wenig überzogen. Wenn sich die anderen Fraktionen noch kurz äußern wollen, dann können sie das. – Herr Schulte, Sie haben sich als Erster gemeldet.

**Bernd Schulte** (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Kollege Keymis hat sich die Behauptung zu Eigen gemacht, die ein Bürger aus Mönchengladbach im Rahmen eines Anhörungsverfahrens vorgetragen hat. Da er sie sich in diesem Hause zu Eigen gemacht hat, bleibe ich bei meiner Aufforderung an ihn, entweder für diese von ihm vertretene Behauptung den Beweis anzutreten oder sich mit dem Ausdruck des Be-

dauerns in Form einer Entschuldigung von dieser Aussage zu distanzieren.

(Beifall von der CDU)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Vielen Dank, Herr Schulte. – Jetzt habe ich von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zwei Wortmeldungen. Wen darf ich aufrufen?

(Sylvia Löhrmann [GRÜNE]: Herr Keymis wollte eine Zwischenfrage stellen!)

– Herr Remmel, bitte schön.

**Johannes Remmel\*** (GRÜNE): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Wittke, Sie haben Sachlichkeit in der Debatte angemahnt, insbesondere mit Blick auf das Thema Straßenerhalt.

Wir haben, Herr Keymis, heute zum wiederholten Male deutlich gemacht, dass wir uns in unserer Regierungszeit – das ist von unserer Seite wirklich der letzte Satz zu diesem Thema – in dieser Frage nicht haben durchsetzen können, jawohl. Aber das macht doch den Inhalt nicht „falscher“.

(Beifall von den GRÜNEN)

Ihnen liegen doch auch die Zahlen und Untersuchungen vor, die besagen, dass wir, auch wenn wir das, was wir heute in den Straßenerhalt und -unterhalt reinstecken, verdoppelten, noch nicht einmal die Substanz von heute erhalten könnten. Das sind die Fakten. Dazu muss ein Verkehrsminister auch Stellung nehmen. Sie können sich nicht mit Ausflüchten in die Vergangenheit retten; sie müssen zu diesen Zahlen und diesen Fakten Stellung nehmen.

(Beifall von den GRÜNEN)

Das heißt: Wir leben aktuell von der Substanz, und die Substanz verfällt. Das können wir jedem Bürger und jeder Bürgerin draußen erklären. Da wird auch nicht zuerst über einen Anbau nachgedacht, wenn es durchs Dach regnet, meine Damen und Herren,

(Beifall von den GRÜNEN)

sondern da wird das Dach abgedichtet und dann an den Anbau gedacht. Und das ist die politische Forderung, die wir hier und heute stellen. Deshalb ist das, was wir als Landesstraßenbedarfsplan heute diskutieren, eine politische Schimäre. Es geht um etwas ganz anderes, nämlich die vorhandene Substanz für die Wirtschaft, für die Men-

schen, für den Verkehr, für die Umwelt, zu erhalten. Das ist die erste Aufgabe. – Vielen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Vielen Dank. – Für die FDP-Fraktion hat sich noch Herr Rasche gemeldet. Bitte schön.

**Christof Rasche**<sup>\*)</sup> (FDP): Herr Rimmel, ich finde es gut, dass Sie offen und ehrlich zugeben, dass Sie sich in dieser Frage in der alten Koalition nicht haben durchsetzen können. Das ist völlig in Ordnung. Nur muss man insgesamt bei der Wahrheit bleiben.

Sie haben mit dazu beigetragen, dass die Mittel für die Neubaumaßnahmen in den nächsten Jahren vergeben sind. Das ist Ergebnis der Politik der alten Koalition. Obwohl Sie das ganz genau wissen, machen Sie gleichzeitig eine riesengroße Pressekonferenz, kündigen ein Sonderprogramm, eine Milliarde für Erhaltungsmaßnahmen, an – wohl wissend, dass die Finanzierung dadurch, dass Sie die Mittel schon für die nächsten Jahre für Neubaumaßnahmen verausgabt haben, nicht möglich ist.

(Zuruf von Johannes Rimmel [GRÜNE])

Sie haben sie verausgabt. Sie können die Brücken nicht einfach in der Landschaft stehen lassen.

Deswegen, Herr Rimmel: Wenn Sie hier von Wahrheit reden, erzählen Sie bitte die gesamte Wahrheit und nicht nur einen kleinen Teilaspekt. Das sind dann nämlich Halbwahrheiten; und das ist leider typisch grüne Politik. – Danke schön.

(Beifall von FDP und CDU)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Für die SPD-Fraktion hat Herr Hilser das Wort.

**Dieter Hilser**<sup>\*)</sup> (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! In aller Kürze zwei Anmerkungen.

Herr Minister Wittke, ich sage Ihnen das zum wiederholten Mal: Es ist unerträglich, in welcher Art und Weise Sie mit dem Parlament umgehen. Ich fordere Sie wirklich auf, sich in Zukunft in Ihrer Wortwahl zu zügeln.

(Beifall von der SPD)

Mein zweiter Punkt: Sie haben so getan, als wäre zehn Jahre lang im Straßenbau in Nordrhein-Westfalen nichts passiert und als hätte erst die Regierung wechseln müssen, damit die Straßen

in einen Zustand gebracht werden, der einigermaßen akzeptabel ist.

Heute lag in den Fächern aller Landtagsabgeordneten der Straßenbaubericht NRW 2004; ein Bericht also, der die Zeit vor der Regierungsübernahme durch Sie betrachtet. Dieser Bericht enthält ein Vorwort des jetzigen Ministers Oliver Wittke, der genau 2004 in Gelsenkirchen als Oberbürgermeister abgewählt worden ist, in dem er die Bauleistungen im Straßenbereich in Nordrhein-Westfalen ausdrücklich lobt. Das karikiert all das, was Sie hier in den letzten Minuten gesagt haben, meine Damen und Herren.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Meine Damen und Herren, jetzt haben wir uns ausgetauscht. Es gibt keine weiteren Wortmeldungen mehr. Es steht im Übrigen auch keine weitere Redezeit mehr zur Verfügung. Damit schließe ich die Beratung.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** des **Gesetzentwurfs Drucksache 14/1998** an den **Ausschuss für Bauen und Verkehr** – federführend – sowie an den **Ausschuss für Kommunalpolitik und Verwaltungsstruktur** mitberatend. Wer dieser Überweisungsempfehlung zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Ist jemand dagegen? – Enthaltungen? – Dann ist das einstimmig so beschlossen.

Meine Damen und Herren, ich rufe auf:

## **6 Umfassende Luftreinhaltung NRW – die Landesregierung muss sich dieser Herausforderung für Umwelt und Gesundheit stellen**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/1992

Ich eröffne die Beratung und erteile für die antragstellende Fraktion Herrn Abgeordneten Rimmel das Wort.

**Johannes Rimmel**<sup>\*)</sup> (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Luft macht krank – zumindest die Luft, die Stickoxide, Benzole und Partikel enthält. Das wird von berufener Seite bestätigt: Die Weltgesundheitsorganisation, die EU-Kommission oder das National Research Council stellen die Wirkung beispielsweise von Partikeln auf die menschliche Gesundheit als eines der gegenwärtig vorrangigen umweltthygienischen Schwerpunktthemen heraus.



---

---

## **Ausschuss für Kommunalpolitik und Verwaltungsstrukturreform**

### **23. Sitzung (öffentlich)**

29. November 2006

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:05 Uhr bis 13:50 Uhr

Vorsitz: Edgar Moron (SPD)

Redaktion: Michael Roeßgen

### **Verhandlungspunkte:**

#### **1 Gesetz zur Straffung der Behördenstruktur in Nordrhein-Westfalen**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 14/2574 .....5

- Diskussion.....5
- Ergebnis .....6

#### **2 Wirtschaftlichkeitsprüfung des Neubaus der Koelnmesse-Hallen**

Vorlage 14/781

auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen .....7

- Bericht durch StS Karl Peter Brendel (IM).....7
- Diskussion.....8

**3 Gesetz zur Änderung des Landesstraßenbaugesetzes**

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 14/1998

Stellungnahme 14/644 ..... 12

- Ergebnis ..... 12

**4 Umsteuern beim „Solidarpakt Ost“ – Belastungen der NRW-Kommunen angemessen berücksichtigen**

Antrag der Fraktion der SPD  
Drucksache 14/2484

In Verbindung damit:

**Benachteiligung von NRW-Kommunen abbauen – Mehr Verteilungsgerechtigkeit beim Solidarpakt Ost**

Entschließungsantrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP  
Drucksache 14/254213

Und:

**Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Drucksache 14/2747 ..... 13

- Diskussion ..... 13
- Ergebnis ..... 13

**5 Gesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes sowie der Gemeindeordnung**

Gesetzentwurf  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 14/2594 ..... 15

- Ergebnis ..... 15

### 3 Gesetz zur Änderung des Landesstraßenbaugesetzes

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 14/1998

Stellungnahme 14/644

**Vorsitzender Edgar Moron** schickt voraus, der federführende Verkehrsausschuss wolle morgen über dieses Gesetz abstimmen, das nächste Woche im Plenum in zweiter Lesung auf der Tagesordnung stehe.

Den kommunalen Spitzenverbänden sei Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen einer schriftlichen Anhörung gegeben worden. Diese liege schriftlich vor. Insofern empfehle er, heute abschließend zu beraten, um das Votum dem federführenden Ausschuss rechtzeitig mitteilen zu können.

Der **Ausschuss** stimmt ohne weitere Aussprache dem Gesetzentwurf mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD bei Nichtteilnahme der Grünen mit Mehrheit zu.





## Ausschuss für Bauen und Verkehr

### 31. Sitzung (öffentlich)

30. November 2006

Düsseldorf - Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 17:30 Uhr

Vorsitz: Wolfgang Röken (SPD)

Protokollerstellung: Thilo Rörtgen

<b>Verhandlungspunkte und Ergebnisse:</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Mobility, Network, Logistics</b>	<b>1</b>
Bericht des Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn AG für das Land NRW, Herrn Reiner Latsch.	
<b>2 Aktuelle Viertelstunde</b>	<b>14</b>
<u>Thema:</u> <b>„Wittkes Verkehrswende führt zum Stillstand in NRW: Staus wie nie zuvor und Nahverkehrskunden beklagen katastrophale Zustände!“</b>	
auf Antrag der Fraktion der SPD	
Der Ausschuss nimmt einen Bericht durch Minister Wittke entgegen und führt darüber eine Aussprache.	

**3 Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes** 24

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 14/1998  
Stellungnahme 14/ 644

Mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen sowie gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen empfiehlt der - federführende - Ausschuss dem Landtag, den Gesetzentwurf anzunehmen.

**4 RRX** 28

Der Ausschuss nimmt einen Bericht durch Minister Wittke entgegen und führt darüber eine Aussprache.

**5 Umsetzung der EU-Hafensicherheitsrichtlinie in Nordrhein-Westfalen** 29

Zuschrift 14/662

Der Ausschuss nimmt einen Bericht durch Minister Wittke entgegen und führt darüber eine Aussprache.

**6 Lärmmessungen beim Flughafen Essen/Mülheim** 31

Der Ausschuss nimmt einen Bericht durch Minister Wittke entgegen und führt darüber eine Aussprache.

**7 Vergabepaxis bei Straßen.NRW** 35

Der Ausschuss nimmt einen Bericht durch einen Vertreter des Ministeriums für Bauen und Verkehr entgegen.

**Minister Oliver Wittke (MBV)** erläutert, die gestrichenen Regionalisierungsmittel seien aus zwei Gründen nicht durch Landesmittel ausgeglichen worden. Der erste Grund bestehe darin, dass man sich auf die Fahnen geschrieben habe, den Haushaltsausgleich so schnell wie möglich herbeizuführen. Bekanntlich werde man im nächsten Jahr zum ersten Mal wieder einen verfassungsgemäßen Haushalt vorlegen. Anschließend werde daran gearbeitet, die Neuverschuldung auf null zu bringen, um anschließend Schulden in Nordrhein-Westfalen abzubauen.

Es gebe aber noch einen viel wichtigeren Grund. Die Aufgabe, Regionalverkehre auszufinanzieren und zu organisieren, sei ursprünglich eine originäre Bundesaufgabe gewesen. Diese sei dann auf die Länder übertragen worden mit der ausdrücklichen Zusicherung des Bundes, diese Aufgaben weiter zu finanzieren. Es wäre systemwidrig, bei einer eigentlichen Bundesaufgabe mit Landesmitteln einzusteigen. Wenn der Bund morgen verkünden würde, keinen weiteren Euro in den Autobahnbau stecken zu wollen, dann werde das Land kein Geld in den Autobahnbau stecken. Er halte das Verhalten von Hessen unsolidarisch, die künftig mit Landesmitteln eine Bundesaufgabe ausfinanzierten. Dies könnte weitreichende Konsequenzen in der nächsten Stufe der Föderalismusreform haben.

### **3 Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 14/1998

Stellungnahme 14/ 644

Abschließende Beratung und Beschlussfassung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

**Vorsitzender Wolfgang Röken** teilt mit, der Gesetzentwurf der Landesregierung sei nach Beratung im Plenum am 1. Juni 2006 an den Ausschuss für Bauen und Verkehr zur Federführung und den Ausschuss für Kommunalpolitik und Verwaltungsstrukturreform zur Mitberatung zur abschließenden Beratung und Vorlage einer Beschlussempfehlung zur zweiten Lesung überwiesen worden. Der mitberatende Ausschuss für Kommunalpolitik und Verwaltungsstrukturreform habe dem Gesetzentwurf am gestrigen Tage mit den Stimmen Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der SPD-Fraktion sowie bei Abwesenheit der Grünen-Fraktion zugestimmt.

**Achim Tüttenberg (SPD)** führt aus, der Gesetzestext enthalte relativ spröde Materie, allerdings beschreibe die Begründung zu Nr. 6 in Art. 1 die künftige Vorgehensweise und den Zusammenhang zu den finanziellen Rahmenbedingungen. Hierzu erbitte er erläuternde Informationen. Stufe 1 enthalte Maßnahmen, die bis 2015 möglichst abgeschlossen, aber zumindest eingeleitet werden sollten, plus eine Planungsreserve für ca. 1 Milliarde €. Er bitte um eine mittelfristige Finanzplanung, die auf das Jahr bezogen sei. Seine Fraktion habe die Sorge, dass das Ziel deutlich verfehlt werde. Angesichts der Etatansätze insbesondere für 2006 und 2007 zeichne sich das relativ deutlich ab.

Zum Straßenausbau gehörten ja über die UA2i-Maßnahmen hinaus auch die Um- und Ausbaumaßnahmen unter 3 Millionen € Projektkosten, also die sogenannten UA2a-Maßnahmen. Deren haushaltsmäßige Bedienung habe die Landesregierung lange Zeit als beträchtlich unterfinanziert dargestellt. Diesbezüglich bitte er um eine mittelfristige Finanzierungs- und Realisierungsplanung.

Hinsichtlich der Erhaltungs- und Sanierungsaufwendungen habe die Landesregierung einen Paradigmenwechsel angekündigt, den auch die Grünen haushaltsmäßig durchsetzen wollten, allerdings zulasten von Ortsumgehungen. Nun werde angekündigt, dass künftige Erhaltungsmittel dadurch belastet werden sollten, dass zum Beispiel die sogenannten Punktmaßnahmen aus Erhaltungsmitteln finanziert werden sollten. Dazu gehöre zum Beispiel die teure Beseitigung von Bahnübergängen. Dies bewege seine Fraktion zu der Bitte, auch diesbezüglich eine differenzierte Darstellung einer Planung vorzulegen, wie in Zukunft die reinen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen bedient werden sollten, und zwar mit Prioritätenliste und Punktmaßnahmen, also Kreuzungsumbauten und Beseitigung von Bahnübergängen.

**Christof Rasche (FDP)** erwähnt, die letzte Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans habe im Jahre 1993 stattgefunden. Unter Rot-Grün sei dies zehn Jahre lang ein absolutes Tabuthema gewesen. Man habe sich nicht einigen können, und Stillstand sei die Folge gewesen. Die jetzige Koalition beweise das Gegenteil, indem der Landesstraßenbedarfsplan fortgeschrieben werde.

**MDgt Maatz (MBV)** führt aus, unter Berücksichtigung der seit der letzten Fortschreibung im Zeitraum 1993 bis 2005 investierten Mittel und unter Einschluss einer Planungsreserve habe man einen Gesamtinvestitionsrahmen von etwa 1 Milliarde € zugrunde gelegt. Das sei relativ einfach gerechnet worden, und zwar dergestalt, dass in den letzten Jahren Gelder in der Größenordnung von 70 Millionen € zur Verfügung gestellt worden seien. Dies bedeuteten auf zehn Jahren hochgerechnet etwa 700 Millionen €. Die Gesamtsumme von 1 Milliarde € ergebe sich daraus, dass man eine Planungsreserve von ungefähr 30 % eingerechnet habe. Hier sei man genauso vorgegangen wie der Bund beim vordringlichen Bedarf seiner Bundesfernstraßen. Selbstverständlich wisse man, dass es in einem Zeitraum von zehn Jahren nicht möglich sein werde, alle Maßnahmen zur Planungsfeststellung zu bringen und zu realisieren. Das hänge damit zusammen, dass es zum Beispiel nicht in jedem Falle möglich sein werde, Grunderwerb zu tätigen. Darüber hinaus könnten Maßnahmen beklagt werden, sodass Gerichte entscheiden müssten. Hier wisse man natürlich nicht, wie lange diese bräuchten, um eine Entscheidung zu treffen.

Bezüglich der Bitte, jahresscharfe Aufstellungen zu bekommen, weise er darauf hin, dass dies Gegenstand der Haushaltsgesetzgebung sei.

Hinsichtlich der Punktmaßnahmen und der Erhaltungsmaßnahmen mache er darauf aufmerksam, dass diese in Haushaltstiteln veranschlagt seien, mit denen das Ministerium für Bauen und Verkehr nichts zu tun habe. Dies gelte im Übrigen auch für die sogenannten kleinen Maßnahmen unter 3 Millionen €, die ebenfalls nicht Gegenstand des Ausbau- und Neubauprogramms seien.

**Johannes Remmel (GRÜNE)** lässt verlauten, man habe es hier mit einem abgeleiteten Produkt zu tun, einem Produkt, das leider das seit langem in der Verkehrspolitik vorhandene Schubladenagieren nicht überwinde. Man sei ja seinerzeit mit dem Ansatz angetreten - der jetzige Minister sei damals als Abgeordneter stellvertretend in der Enquetekommission „Zukunft der Mobilität“ gewesen -, zukünftig verkehrsträgerübergreifend Planungen von einer integrierten Gesamtverkehrsplanung abzuleiten. Dies habe der Minister jedoch in seiner neuen Funktion nicht so umgesetzt, wie es der gemeinsame Beschluss vorgesehen habe, den man seinerzeit im Parlament gefasst habe. Bislang habe man noch nicht einmal eine Schnittstellenplanung vorgelegt.

Es sei auch nicht dargelegt worden, mit welchen Zielvorstellungen bestimmte Investitionen folgen sollten. Von daher könne man über den separaten Schubladenplan Landesstraßenbedarfsplan nur insoweit diskutieren, als dass man ihn in die üblichen notwendigen Bedarfsplanfeststellungen einordne. Er habe jedoch seine Zweifel, ob das, was der Minister vorgelegt habe, rechtskonform sei. Diesbezüglich bitte er um eine rechtliche Einschätzung des Ministeriums. Nach Auffassung seiner Fraktion müsse einem nordrhein-westfälischen Straßenbedarfsplan eine integrierte Gesamtverkehrsplanung zugrunde liegen, die ordnungsgemäß beraten worden sei. Die ordnungsgemäße Beratung habe nach Ansicht seiner Fraktion jedoch nicht stattgefunden, weil an dieser Beratung, wie nach Landesplanungsgesetz vorgesehen, die Regionalräte nicht beteiligt gewesen seien.

**Christof Rasche (FDP)** stellt fest, die Grünen-Fraktion setze ohne Weiteres die Blockadepolitik gegen die Straße und die Staupolitik fort. Die finanziellen Mittel seien weit enger geworden. Gerade vor dem Hintergrund eingeschränkter finanzieller Mittel müsse man die Maßnahmen umsetzen, die den größten Nutzen mit sich brächten. Dies könnten sowohl Projekte für die Straße als auch Projekte für die Schiene sein. Bei der Vorrangpolitik für die Schiene der alten Landesregierung seien auch viele Maßnahmen umgesetzt worden, die weit weniger Nutzen gehabt hätten. Dies sei für die Verkehrssituation auf der Straße und der Schiene katastrophal gewesen.

**Wolfgang Aßbrock (CDU)** lässt wissen, die Beratungen bezüglich des IGVP seien in den Regionalräten sehr ausführlich gewesen, und zwar mit Anhörungen und Rechtsbewertungen. Insofern könne er als Vorsitzender des Regionalrats Ostwestfalen der Auffassung des Abgeordneten Remmel nicht zustimmen. Seiner Meinung nach sei ein rechtskonformes Verfahren durchgeführt worden, das nun zum Abschluss gebracht werden müsse.

Der Abgeordnete Rasche habe bereits deutlich gemacht, dass die Wende in der Verkehrspolitik eingeleitet worden sei. Mit diesem Gesetz gehe man einen weiteren Schritt in diese Richtung.

**Heinz Sahnen (CDU)** merkt an, Prof. Stör habe im Rahmen der Anhörung ausführlich zur Rechtslage Stellung genommen.

**Johannes Remmel (GRÜNE)** betont, den Regionalräten habe die integrierte Gesamtverkehrsplanung nicht vorgelegen, was nach Landesplanungsgesetz vorgeschrieben sei.

Der Abgeordnete Rasche ziehe sich bei der Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen auf die Kosten-Nutzen-Analyse zurück. Dies könne man zwar machen, habe aber mit integrierter Verkehrsplanung nichts zu tun. Der damit befasste Gutachterkreis habe sich dafür ausgesprochen, die Nutzwertanalyse zu nehmen, weil darin Faktoren einfließen, die für die integrierte Gesamtbewertung notwendig seien.

**Bernd Schulte (CDU)** wehrt sich entschieden gegen die zutage tretende Ignoranz und Rabulistik. Die Koalition habe sich bezüglich der IGVP und der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans dafür ausgesprochen, dies nach dem IGVP-Gesetz von Rot-Grün zu machen, weil man es objektiv und ideologiefrei habe anwenden wollen. Das Ergebnis sei jedoch für die jetzigen Oppositionsfraktionen höchst enttäuschend gewesen. Daraufhin habe man sich an den Ministerpräsidenten gewandt und rechtliche Bedenken geltend gemacht. Der Ausschuss habe mit einer erheblichen Intensität die Rechtsfragen geprüft und in den Anhörungen sehr ausführlich diskutiert, und zwar auch mit den von den Oppositionsfraktionen bestellten Sachverständigen, die sich der Meinung der Koalition und der Landesregierung angeschlossen hätten. Nach allen Konsultationen sei die am Ende der Anhörung stehende Rechtsmeinung wasserdicht. Er könne die Behauptung nicht nachvollziehen, dass die Regionalräte nicht beteiligt worden seien. Dort habe eine bis ins Detail gehende Debatte stattgefunden.

**Minister Oliver Wittke (MBV)** hebt hervor, die Landesregierung sei grundsätzlich der Überzeugung, dass die von der Landesregierung in den nordrhein-westfälischen Landtag eingebrachten Gesetzesinitiativen gesetzeskonform seien.

Der vorliegende Gesetzentwurf sei 1:1 aus dem integrierten Gesamtverkehrsplan übernommen worden und damit sozusagen Bestandteil des integrierten Gesamtverkehrsplans des Landes Nordrhein-Westfalens.

Mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen sowie gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen empfiehlt der - federführende - Ausschuss dem Landtag, den Gesetzentwurf anzunehmen.

30.11.2006

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Bauen und Verkehr**

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung  
- Drucksache 14/1998

**Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

2. Lesung

### **Beschlussempfehlung**

Der Gesetzentwurf der Landesregierung - Drucksache 14/1998 - wird unverändert angenommen.

Datum des Originals: 30.11.2006/Ausgegeben: 01.12.2006

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)



## Bericht

### **A Allgemeines**

Der Gesetzentwurf der Landesregierung - Drucksache 14/1998 - wurde nach Beratung im Plenum am 01. Juni 2006 an den Ausschuss für Bauen und Verkehr - federführend - und den Ausschuss für Kommunalpolitik und Verwaltungsstrukturreform - mitberatend - zur Beratung und Vorlage einer Beschlussempfehlung zur 2. Lesung überwiesen.

### **B Beratungen im Ausschuss für Bauen und Verkehr**

#### **1. Beratungsablauf**

Der Ausschuss für Bauen und Verkehr hat die Kommunalen Spitzenverbände schriftlich angehört. Der Landkreistag Nordrhein-Westfalen antwortete mit Stellungnahme 14/644.

#### **2. Mitberatungsergebnis**

Der mitberatende **Ausschuss für Kommunalpolitik und Verwaltungsstrukturreform** hat die Beratungen am 29. November 2006 abgeschlossen und den Gesetzentwurf mit folgendem Ergebnis **angenommen**:

CDU	Ja
SPD	Nein
GRÜNE	- (abwesend)
FDP	Ja

### **C Änderungsanträge**

Änderungsanträge wurden nicht gestellt.

### **D Gesamtabstimmung**

In der Schlussabstimmung am 30. November 2006 **nahm** der Ausschuss für Bauen und Verkehr den Gesetzentwurf der Landesregierung - Drucksache 14/1998 - unverändert mit den Stimmen der Fraktionen der CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur 2. Lesung **an**.

Wolfgang Röken  
Vorsitzender





---

---

## 45. Sitzung

Düsseldorf, Mittwoch, 6. Dezember 2006

Mitteilungen der Präsidentin .....4999

Änderung der Tagesordnung .....4999

### 1 Aktuelle Stunde

**Ausstieg aus dem Steinkohlebergbau muss im Interesse NRWs durchgesetzt werden!**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
gemäß § 90 Abs. 2 GeschO

Und:

**SPD gefährdet mit ihrer Forderung nach einem Sockelbergbau die Zukunft des Ruhrgebiets**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
gemäß § 90 Abs. 2 GeschO .....4999

Sylvia Löhrmann (GRÜNE) .....4999

Christian Weisbrich (CDU) .....5001

5016

Dietmar Brockes (FDP) .....5002

Norbert Römer (SPD) .....5004

5014

Ministerin Christa Thoben .....5006

5014

Hannelore Kraft (SPD) .....5007

5017

Lutz Lienenkämper (CDU) .....5009

Reiner Priggen (GRÜNE) .....5011

Dr. Gerhard Papke (FDP) .....5012

### 2 Tod eines Gefangenen in der JVA Siegburg

Unterrichtung  
durch die Landesregierung

In Verbindung damit:

**Einsetzung einer Kommission zur Untersuchung der Situation in den Jugendstrafvollzugsanstalten Nordrhein-Westfalens**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/3032 ..... 5018

Ministerin R. Müller-Piepenkötter ..... 5018

Frank Sichau (SPD) ..... 5021

Peter Biesenbach (CDU) ..... 5023

Sylvia Löhrmann (GRÜNE) ..... 5026

Dr. Robert Orth (FDP) ..... 5029

Ministerpräsident Dr. J. Rüttgers ..... 5033

Dr. Ruth Seidl (GRÜNE) ..... 5035

Ralf Jäger (SPD) ..... 5037

Harald Giebels (CDU) ..... 5039

Thomas Stotko (SPD) ..... 5040

(pers. Bem. gem. § 29 GeschO)

Dr. Robert Orth (FDP) ..... 5041

(pers. Bem. gem. § 29 GeschO)

*Ergebnis* ..... 5041

### 3 NRW kommt voran beim Abbau des Unterrichtsausfalls – Die Koalition der Erneuerung hält Wort bei sicheren Lernzeiten

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 14/3037 ..... 5041

Horst-Emil Ellinghaus (CDU) ..... 5041

Ingrid Pieper-von Heiden (FDP) ..... 5043

Sören Link (SPD) .....	5044
Sigrid Beer (GRÜNE) .....	5045
	5052
Ministerin Barbara Sommer.....	5047
Prof. Dr. Rainer Bovermann (SPD) ....	5049
Bernhard Recker (CDU) .....	5050
Ralf Witzel (FDP).....	5051

*Ergebnis*.....5052

**4 Jugendkriminalität mit wirksamen Maßnahmen begegnen – Möglichkeiten der integrativen Unterbringung von kriminell auffälligen Jugendlichen in geschlossenen Gruppen der Jugendhilfe anstelle von Untersuchungshaft verlässlich ausbauen!**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 14/1117

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Rechtsausschusses  
Drucksache 14/2989

Entschließungsantrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/3081.....5052

Thomas Stotko (SPD) .....	5053
	5060
Harald Giebels (CDU) .....	5054
Dr. Ruth Seidl (GRÜNE).....	5056
Dr. Robert Orth (FDP) .....	5057
Ministerin R. Müller-Piepenkötter .....	5057
Horst Engel (FDP) .....	5059

*Ergebnis*.....5060

**5 Einigung zum Hochschulpakt 2020 gewinnbringend für NRW nutzen**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 14/3043

Entschließungsantrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 14/3077.....5060

Dr. Michael Brinkmeier (CDU).....	5060
Christian Lindner (FDP).....	5061
Anke Brunn (SPD).....	5062
Dr. Ruth Seidl (GRÜNE).....	5063
Minister Prof. Dr. Andreas Pinkwart ...	5065

*Ergebnis*..... 5066

**6 Fragestunde**

Drucksachen 14/3050 und 14/3090..... 5066

***Verseuchter Räucherlachs – Was tut die Landesregierung?***

Dringliche Anfrage 95  
des Abgeordneten  
Johannes Remmel (GRÜNE) ..... 5067  
Minister Eckhard Uhlenberg ..... 5067

***Wann setzt Nordrhein-Westfalen die „Sozialen Frühwarnsysteme“ flächendeckend um?***

Mündliche Anfrage 90  
der Abgeordneten  
Ulla Meurer (SPD)  
Schriftliche Beantwortung  
siehe Anlage ..... 5127

***Geheimhaltungsstrategie bei der Abschaffung der nordrhein-westfälischen Kündigungssperfristverordnung***

Mündliche Anfrage 91  
des Abgeordneten  
Dieter Hilser (SPD) ..... 5073  
Minister Dr. Helmut Linssen ..... 5073

***Bürgschaften für die Koelnmesse GmbH?***

Mündliche Anfrage 92  
des Abgeordneten  
Horst Becker (GRÜNE)..... 5076  
Ministerin Christa Thoben..... 5076

***Studiengebühren***

Mündliche Anfrage 93  
der Abgeordneten  
Heike Gebhard (SPD)..... 5077  
Minister Prof. Dr. Andreas Pinkwart .. 5077

***Forschung an menschlichen embryonalen Stammzellen***

Mündliche Anfrage 94  
der Abgeordneten  
Sylvia Löhrmann (GRÜNE)..... 5079

Minister Michael Breuer.....	5079	erste Lesung .....	5100
	5081		
Minister Prof. Dr. Andreas Pinkwart ...	5081	Minister Dr. Ingo Wolf .....	5100
		Theo Kruse (CDU) .....	5101
<b>7 Gesetzgebungsverfahren zur Straffung der Behördenstruktur in NRW aussetzen – Chaos für die Beschäftigten, die Umwelt- und Arbeitsschutzbehörden sowie die Bezirksregierungen vermeiden und deren Arbeitsfähigkeit sicherstellen</b>		Dr. Karsten Rudolph (SPD) .....	5102
		Horst Engel (FDP) .....	5103
Antrag		Monika Düker (GRÜNE) .....	5105
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		<i>Ergebnis</i> .....	5107
Drucksache 14/3033 – Neudruck .....	5083	<b>10 Gesetz zur Änderung des Gesetzes über eine Umlage der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen (UmlG)</b>	
Horst Becker (GRÜNE) .....	5083	Gesetzentwurf	
Rainer Lux (CDU) .....	5084	der Landesregierung	
Hans-Willi Körfges (SPD) .....	5085	Drucksache 14/2914	
Horst Engel (FDP) .....	5087	erste Lesung .....	5107
Minister Dr. Ingo Wolf .....	5088	Minister Eckhard Uhlenberg .....	5107
<i>Ergebnis</i> .....	5089	<i>Ergebnis</i> .....	5107
<b>8 Gesetz zur Straffung der Behördenstruktur in Nordrhein-Westfalen</b>		<b>11 Erfolgreicher Vogelschutz am Unteren Niederrhein</b>	
Gesetzentwurf		Antrag	
der Landesregierung		der Fraktion der CDU und	
Drucksache 14/2574		der Fraktion der FDP	
Beschlussempfehlung und Bericht		Drucksache 14/3041 .....	5107
des Ausschusses für Kommunalpolitik		Marie-Luise Fasse (CDU) .....	5107
und Verwaltungsstrukturreform		Holger Ellerbrock (FDP) .....	5109
Drucksache 14/3044		Stefanie Wiegand (SPD) .....	5110
zweite Lesung.....	5089	Johannes Rimmel (GRÜNE) .....	5111
Theo Kruse (CDU).....	5089	Minister Eckhard Uhlenberg .....	5114
Horst Engel (FDP) .....	5091	<i>Ergebnis</i> .....	5115
Ralf Jäger (SPD) .....	5092	<b>12 Drittes Gesetz zur Änderung des Wohnungsbauförderungsgesetzes (WBFG)</b>	
Horst Becker (GRÜNE) .....	5094	Gesetzentwurf	
Minister Dr. Ingo Wolf .....	5095	der Landesregierung	
Svenja Schulze (SPD).....	5097	Drucksache 14/2399	
Friedhelm Ortgies (CDU).....	5099	Beschlussempfehlung und Bericht	
Johannes Rimmel (GRÜNE) .....	5100	des Ausschusses für Bauen und Verkehr	
<i>Ergebnis</i> .....	5100	Drucksache 14/2992	
<b>9 Gesetz zur Änderung des Polizeiorganisationsgesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften über die Organisation der Polizei</b>		zweite Lesung .....	5116
Gesetzentwurf		Heinz Sahren (CDU) .....	5116
der Landesregierung		Dieter Hilser (SPD) .....	5116
Drucksache 14/3018			

Christof Rasche (FDP) .....5116  
Horst Becker (GRÜNE) .....5117  
Minister Oliver Wittke .....5117

*Ergebnis*.....5118

**13 Gesetz zur Änderung des Landesstraßen-  
ausbaugesetzes**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 14/1998

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Ausschusses für Bauen und Verkehr  
Drucksache 14/2991

zweite Lesung.....5118

Wolfgang Aßbrock (CDU).....5118  
Achim Tüttenberg (SPD) .....5118  
Christof Rasche (FDP) .....5119  
Horst Becker (GRÜNE) .....5119  
Minister Oliver Wittke .....5121

*Ergebnis*.....5122

**14 Zweites Gesetz zur Änderung der  
Landesbauordnung für das Land Nord-  
rhein-Westfalen**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 14/2433

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Ausschusses für Bauen und Verkehr  
Drucksache 14/2993

zweite Lesung.....5122

Bernhard Schemmer (CDU).....5122  
Wolfgang Röken (SPD) .....5123  
Christof Rasche (FDP) .....5123  
Horst Becker (GRÜNE) .....5124  
Minister Oliver Wittke .....5124

*Ergebnis*.....5124

**15 Belastung durch Nachtflug am Flughafen  
Köln/Bonn reduzieren**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/3031 ..... 5124

*Ergebnis*..... 5124

**16 Staatsvertrag über die Errichtung eines  
gemeinsamen Studiengangs für den Amts-  
anwaltsdienst und die Errichtung eines  
gemeinsamen Prüfungsamtes für die Ab-  
nahme der Amtsanwaltsprüfung**

Antrag  
der Landesregierung  
auf Zustimmung zu einem Staatsvertrag  
gemäß Art. 66 Satz 2 LV  
Drucksache 14/2849

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Hauptausschusses  
Drucksache 14/3049

zweite Lesung ..... 5124

*Ergebnis*..... 5124

**17 Beschlüsse zu Petitionen**

Übersicht 14/20..... 5124

*Ergebnis*..... 5124

\*\*\*\*\*

**Entschuldigt waren:**

Ministerpräsident Dr. Jürgen Rüttgers  
(ab 16:00 Uhr)

Minister Prof. Dr. Andreas Pinkwart  
(ab 16:45 Uhr)

Wilfried Grunendahl (CDU)  
Werner Jostmeier (CDU)  
Josef Wirtz (CDU)

Prof. Dr. Gerd Bollermann (SPD)  
Marc Jan Eumann (SPD)  
(bis 15:30 Uhr)

Gerda Kieninger (SPD)  
Annegret Krauskopf (SPD)

Karl Schultheis (SPD)  
Helga Schwarz-Schumann (SPD)

duzieren. Auf dem Weg werden wir fortfahren, ob Ihnen das gefällt oder nicht.

(Beifall von Holger Ellerbrock [FDP])

Wir bleiben gleichzeitig bürgernah, weil wir an 54 Stellen des Landes Nordrhein-Westfalen weiterhin Bewilligungsbehörden haben. Mir hat noch niemand erklären können, warum wir in der Stadt und im Kreis Düren sowie in der Stadt und im Kreis Paderborn wenige hundert Meter voneinander entfernt zwei Bewilligungsbehörden brauchen.

Geben Sie sich einen Ruck: Machen Sie den Bürokratieabbau endlich mit. – Herzlichen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Vielen Dank, Herr Minister. – Meine Damen und Herren, ich schließe die Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ausschuss für Bauen und Verkehr empfiehlt in seiner **Beschlussempfehlung Drucksache 14/2992**, den Gesetzentwurf 14/2399 unverändert anzunehmen. Wer ist dafür? – Das sind die Koalitionsfraktionen. – Wer ist dagegen? – Die Oppositionsfraktionen. Damit ist der Gesetzentwurf in der Beschlussfassung des Ausschusses für Bauen und Verkehr in zweiter Lesung **verabschiedet**.

Ich rufe auf:

### **13 Gesetz zur Änderung des Landesstraßen- ausbaugesetzes**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 14/1998

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Ausschusses für Bauen und Verkehr  
Drucksache 14/2991

zweite Lesung

Auch hier gilt das Zeitdiktat, soweit es möglich ist.

Ich eröffne die Beratung und erteile dem Kollegen Aßbrock, der schon hier ist, das Wort. Bitte schön.

**Wolfgang Aßbrock (CDU):** Herr Präsident! Meine werten Damen und Herren! Es kommt heute Abend ein bisschen auf Schnelligkeit an. Deshalb möchte ich mich eigentlich auch kurz fassen: Heute ist ein guter Tag für den Straßenbau in Nordrhein-Westfalen. Die CDU wird diesem Gesetzentwurf natürlich zustimmen, und zwar mit großer Freude. Wir haben einen langen und intensiven Arbeitsprozess heute zu Ende gebracht.

Bei diesem Gesetz haben wir ausdrücklich die Vorgaben des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung angewandt. Der vorliegende Gesetzentwurf ist rechtskonform. Dies haben uns die Gutachter in der Anhörung am 26. April noch einmal ausdrücklich bestätigt.

Wir werden einen verlässlichen Finanzrahmen fassen, um die Maßnahmen, die in der Stufe 1 dargestellt worden sind, finanzieren zu können. Damit schaffen wir einen verlässlichen Rahmen für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Allerdings muss man in diesem Zusammenhang erwähnen, dass wir bis zum Jahre 2022 über 250 Millionen € aufbringen müssen, um die Kosten für Vorfinanzierungen aus den vergangenen Jahren abdecken zu können.

Neben den Neubaumaßnahmen haben wir natürlich auch die Mittel für die Straßenunterhaltung im Blick. Wir haben ein Sanierungserbe in einer Größenordnung von 322 Millionen € übernehmen müssen. Leider können wir dieses Sanierungserbe nicht ausschlagen, werden dafür aber den notwendigen Finanzrahmen bereitstellen, um diesen Sanierungsstau Maßnahme für Maßnahme abzuarbeiten.

Der Stillstand in der Verkehrspolitik ist überwunden. Das ist ein deutliches Signal für die Verlässlichkeit und Planungssicherheit in der für die Wirtschaft und Arbeitsplätze so wichtigen Verkehrsinfrastruktur. Schade, dass sich die Opposition auch in diesem Punkt verweigert. – Herzlichen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Vielen Dank, Herr Aßbrock. – Jetzt hat Herr Tüttenberg, Abgeordneter der SPD-Fraktion, das Wort.

**Achim Tüttenberg (SPD):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zur Beratung und Abstimmung steht heute zu vorgerückter Stunde und parallel zum Rheinischen Regionalabend eine aus unserer Sicht ernüchternde verkehrspolitische Kost der Landesregierung. Statt des im Wahlkampf trotz Schuldenkritik angekündigten Infrastruktursonderprogramms kürzen Sie jetzt im Haushalt 2007 das Landesstraßenausbauprogramm um mehr als 10 % und befrachten zudem die Erhaltungsmittel, die zur Sanierung vorhandener Straßen dienen, auch noch mit der Finanzierung teurer Bahntunnel, die künftig nämlich gemäß der Vorlage aus diesem Etat bezahlt werden sollen.

Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung, die Basis des Landesstraßenausbaugesetzes ist, ist massiv

unterfinanziert. Sie beschreibt passend zum heutigen Nikolaustag eine verfrühte Wunschliste, die sich – je näher der Tag der Bescherung heranrückt – als immer unerfüllbarer herausstellen muss. Damit die Hoffnung aber noch möglichst lange aufrechterhalten bleiben kann, wurde jetzt sogar eine neue Prioritätsstufe geschaffen, nämlich die Prioritätsstufe 2 mit einem vorweihnachtlichen Stern.

Ich fange einmal bei den Prioritäten hinten an. Stufe 2 besagt: Nach der übernächsten Landtagswahl – sagen wir einmal: 2017 – noch einmal nachfragen und gar nicht erst baureif planen.

Neu ist die Stufe 2 mit Stern. Sie besagt: Plant einmal schön zu Ende, aber ebenfalls vor 2015 null Euro. – Damit sind schon einmal Dutzende von Projekten auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben.

Glücklich ist, wer Stufe 1 erwischt hat. Diese Projekte sollen bis zum Jahre 2015 zumindest eingeleitet worden sein. Super, wenigstens auf dem Papier! Denn alle Stufe-1-Projekte kosten nach Ihrer Vorlage mehr als 1.000 Millionen €. Das heißt: In den neun Jahren bis zu 2015 müssen im Schnitt 111 Millionen € pro Jahr für den Bau auch bereitgestellt werden.

In Ihrem eigenen Entwurf für 2007 stehen aber nur 60 Millionen €. Sie selbst geben in der Vorlage zu, dass dies deutlich weniger ist als der langjährige Schnitt der SPD-Vorgängerregierungen.

Dass Sie einen ideologischen Feldzug gegen die Schiene führen würden, musste man von vornherein erahnen. Dass aber gerade Sie jetzt den Landesstraßenneubau zurückfahren, ist ein weiteres von vielen Beispielen dafür, wie Sie sich Ihren Wahlsieg ermogelt haben, weil Sie von den Ausagen, mit denen Sie Ihren Wahlsieg ermöglicht haben, jetzt nichts mehr wissen wollen.

(Beifall von der SPD)

Ich bin gespannt darauf, wie gleich der Minister zur Behandlung dieser Problematik in den Regionalräten berichtet. Ich habe heute noch gehört, dass in der Verkehrskommission des ostwestfälischen Regionalrates große Verwunderung über die Art und Weise der Nichtbeteiligung der Basis herrschte. Vielleicht hören wir darüber gleich mehr.

Sie haben den Menschen im Land in Bezug auf den Straßenbau – ich bleibe noch einmal bei dem Vergleich – ein festliches Dinner versprochen. Dieses Gesetz aber ist eine verkehrspolitische Wassersuppe, der Sie gleich mit dem vermutlich auf uns hereinprasselnden rhetorischen Tabasco

keinen Geschmack mehr verleihen können. Das müssen Sie dann, bitte schön, alleine beschließen.

(Beifall von der SPD)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Vielen Dank, Herr Kollege Tüttenberg. – Herr Abgeordneter Rasche, Sie sind wieder einmal dran.

**Christof Rasche (FDP):** Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Weil SPD und Grüne während ihrer Regierungszeit insbesondere beim Straßenbau auf keinen gemeinsamen Nenner kamen, haben sie sich sogar der gesetzlichen Verpflichtung entzogen, den Landesstraßenbedarfsplan fortzuschreiben. So galt der alte Bedarfsplan seit 1993 bis heute fort.

Die rund 60 Änderungen seit 1993 wurden willkürlich im Wege der Ausnahmeregelung des § 5 des Landesstraßenbaugesetzes vorgenommen. Das, meine Damen und Herren von der SPD, war Ihre Verkehrspolitik.

Meine Damen und Herren, die neue Koalition hat in einem transparenten Verfahren jede einzelne Maßnahme im Rahmen der integrierten Gesamtverkehrsplanung umfassend geprüft und bewertet. Der Landesstraßenbedarfsplan wird von CDU und FDP fortgeschrieben. Das ist ein Beispiel für die Wende in der Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen. Die Staupolitik von Rot-Grün haben wir damit beendet. – Herzlichen Dank.

(Beifall von FDP und CDU)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Jetzt spricht der Kollege Becker von den Grünen.

**Horst Becker (GRÜNE):** Meine Damen und Herren! Das vorliegende Landesstraßenausbaugesetz ist abzulehnen. Es ist nicht etwa deshalb abzulehnen, weil es die Rechtsgrundlagen für den Ausbau von Landesstraßen schafft, sondern es ist abzulehnen, weil es den Aufgaben der Zeit nicht gerecht wird und nicht rechtskonform ist.

Wir haben in der Zeit der rot-grünen Landesregierung oft genug bewiesen, dass mit uns auch Straßenbau möglich ist, dass mit uns Straßenunterhalt möglich ist. Heute aber geht es um etwas anderes: Es geht heute um die Frage Ihrer Prioritäten und darum, ob Ihr Handeln rechtskonform ist oder nicht.

Meine Damen und Herren, dringender denn je ist nicht der Neubau von Straßen, sondern vor allem

der Unterhalt und die Instandsetzung des bestehenden Straßennetzes.

(Zuruf von der CDU)

– Was nützen uns, Kollege Zwischenrufer, 3 km neuer Straßenbau, wenn 3.000 km aufgrund fehlender Investitionen kaputt und marode sind?

Wer sich den Straßenzustandsbericht der Landesregierung anschaut, sieht, mit welchem Verzehr an Vermögen es verbunden ist, wenn hier nicht investiert wird.

(Zurufe von der CDU)

– Ja, ich wusste das, und ich habe es mit voller Absicht gesagt. – Da Sie aber an anderer Stelle immer wieder darauf hinweisen, dass das Geld nicht zweimal ausgegeben werden kann und dass Sie sparen müssen, müssten Sie sich logischerweise entscheiden, wofür Sie das Geld ausgeben. Geben Sie es für den Bau von wenigen Kilometern Straße aus, oder geben Sie es dafür aus, dass das bestehende Netz saniert und instand gehalten wird und dass kein Vermögen verzehrt wird? Letzteres tun Sie nicht. Sie setzen weiter auf Straßenneubau. Sie investieren an einer Stelle, an der Sie für das, was Sie einsetzen, weniger Output bekommen.

Zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung – der Kollege Tüttenberg hat es gerade gestreift –: Ich will Ihnen noch einmal deutlich sagen, dass die Integrierte Gesamtverkehrsplanung, die auf die Empfehlungen der Enquetekommission zurückging und die übrigens die Zustimmung aller Fraktionen in diesem Hause gefunden hat, von Ihnen ganz offensichtlich nicht eingehalten worden ist und dass die entsprechenden Gesetze ganz offensichtlich gebrochen worden sind.

(Beifall von den GRÜNEN)

Die notwendigen Gutachten und die Verfahrensschritte, die seinerzeit dieses Verfahren begleitend entwickelt worden sind, haben ganz einwandfrei vorgegeben, dass die Nutzwertanalyse, nicht aber die Kosten-Nutzen-Rechnung, bei der Integrierten Gesamtverkehrsplanung in den Vordergrund gestellt werden sollte. Nur weil wegen der bundesrechtlichen Bestimmungen zusätzlich eine Kosten-Nutzen-Analyse gemacht werden musste, hatten Sie überhaupt die Möglichkeit, diese jetzt heranzuziehen. Sie war aber nie als Bewertungsmaßstab innerhalb der Integrierten Gesamtverkehrsplanung vorgesehen, und das wissen Sie auch.

Genau da setzt das ein, was ich Herrn Minister Wittke auch in der Ausschusssitzung vorgehalten

habe: Sie haben nicht nur dafür gesorgt, dass der SPNV und die Bahn keine Priorität mehr haben, sondern Sie haben das zugunsten des Autoverkehrs sogar klar umgedreht. Sie haben das unter Inkaufnahme eines klaren Gesetzbruches getan.

(Beifall von den GRÜNEN)

Wenn wir uns das Verfahren insgesamt anschauen, müssen wir feststellen: Nach mehr als fünf Jahren Berechnungen und Erprobungen drohte der Integrierte Gesamtverkehrsplan nach Auffassung der Landesregierung und des Verkehrsministers offensichtlich, Erfolg zu haben. Es ging nämlich um eine Abwägung in der Sache und richtete sich nicht nur nach den Kosten. Deswegen war es aus Ihrer Sicht notwendig, ihn zu stoppen.

Aber es gab noch einen zweiten Punkt: die strategische Umweltprüfung für Pläne und Programme. Dieser zusätzliche Punkt führt dazu, dass Sie die Regionalräte – auch der Kollege Tüttenberg hat es eben angesprochen – schlicht aus dem Verfahren herausgeholt haben, obwohl denen das nach dem Gesetz zusteht. Auch hier haben Sie das Gesetz gebrochen. Sie haben sie herausgeholt, weil Sie dieses Gesetz im Schweinsgalopp hier durchsetzen wollten und weil Sie Angst hatten, dass Sie, wenn das Gesetz nicht vor Ende Juni dieses Jahres in Kraft treten würde, nach der strategischen Umweltprüfung handeln müssten.

(Beifall von den GRÜNEN)

Ich sage Ihnen für unsere Fraktion ganz deutlich: Ihre Vorgehensweise ist eine fachliche Nullnummer. Sie handeln am Gesetz und an der Vernunft vorbei. Sie setzen entgegen dem, was Sie in Ihren Sonntagsreden und auch im Parlament immer wieder äußern, das Geld nicht effektiv ein, sondern so, wie Sie es aufgrund Ihrer Ideologie immer vorhatten. Sie lassen sich von der Wirklichkeit nicht bremsen. Sie schauen nicht hin, sondern fahren mit Karacho vor die Wand. Ich sage Ihnen voraus, dass das nicht nur für die Verkehrspolitik, sondern auch für die Klimapolitik letztendlich vor der Wand endet.

Herr Rasche, ich sage Ihnen auch: Ihre Äußerungen und die vollmundigen Ankündigungen von Ihnen und Ihrem Minister, dass Sie die Staus von der Straße wegbringen, werden wir an den Staus messen, die es in den Jahren 2009 und 2010 noch geben wird. Wir werden sehen, dass die Staus nicht weniger geworden sind und dass Sie hier etwas verkündet haben, was Sie nicht einhalten können.

(Beifall von den GRÜNEN)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Vielen Dank, Herr Kollege Becker. – Zum Abschluss der Debatte hat Herr Minister Wittke das Wort.

**Oliver Wittke,** Minister für Bauen und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Jawohl, Herr Becker, es ist wahr: Diese Koalition setzt in der Tat auch auf den Straßenneubau, und zwar deshalb, weil Sie in Nordrhein-Westfalen jahrzehntelang keine Straße oder jedenfalls kaum Straßen gebaut haben, obwohl diese dringend notwendig waren.

(Beifall von CDU und FDP)

Sie haben zugelassen, dass sich Blechkolonnen durch die Ortschaften – durch Dörfer und Städte – quälen, weil Sie aus ideologischen Gründen nicht in der Lage waren, das zu tun, was dringend notwendig war.

(Beifall von der CDU)

Lieber Herr Kollege Tüttenberg, es ist schon eine Unverschämtheit, sich vor dieses Hohe Haus zu stellen und so zu tun, als würde jetzt weniger Geld für den Landesstraßenbau ausgegeben. Sie wissen ganz genau, dass seit dem Haushaltsjahr 2006 5 Millionen € mehr für den Landesstraßenbau in Nordrhein-Westfalen ausgegeben werden. Das steht nicht nur auf dem Papier, sondern dieses Geld wird tatsächlich ausgegeben.

Sie haben nämlich in der Vergangenheit doppelt falsch gehandelt: Sie haben auf der einen Seite die Ansätze für den Landesstraßenneubau kontinuierlich abgesenkt und auf der anderen Seite durch Haushaltstricks – globale Minderausgaben, Haushaltssperren und andere Instrumente Ihrer Finanzminister – dafür gesorgt, dass das Wenige, das Sie zur Verfügung gestellt haben, noch nicht einmal verbaut wurde. Es ist nicht fair, wie Sie sich hier verhalten.

(Beifall von der CDU – Zuruf von Rainer Schmelzer [SPD])

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, mit dem ausführlich diskutierten Gesetzentwurf zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes wird der Landesstraßenbedarfsplan zum dritten Mal gesetzlich fortgeschrieben. Nordrhein-Westfalen stellt damit erstmals seit 1993 die bauliche Weiterentwicklung des Landesstraßennetzes wieder auf eine aktuelle Grundlage. Das geschieht zum ersten Mal seit 1993, weil die rot-grüne Regierungskoalition nicht in der Lage war, einen Landesstraßenbedarfsplan auf den Weg zu bringen.

(Beifall von der CDU)

Bei keiner Fortschreibung in der Vergangenheit waren die Untersuchungen so transparent und umfassend vorbereitet wie bei diesem Verfahren. Darüber hinaus ist der Landtag in einer Expertenanhörung allen bestehenden Fragestellungen nachgegangen. Zielsetzung der Fortschreibung ist es, dafür zu sorgen, dass das Landesstraßennetz unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen bedarfsgerecht modernisiert und effizient verbessert werden kann. Die Fortschreibung zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach dem Regierungswechsel ist ein Signal für den Aufbruch, für frisches Denken und für vernünftiges Handeln in der Verkehrspolitik.

Mit der Verabschiedung des vorliegenden Entwurfs für ein Änderungsgesetz und des dazugehörigen Bedarfsplans erfüllen wir unseren Auftrag, Planungssicherheit und Verlässlichkeit in die Verkehrspolitik Nordrhein-Westfalens zurückzubringen. Es ist im Interesse der Planungssicherheit und -klarheit, dass die Festlegung des Bedarfs durch die Bedarfsplankarte des Gesetzes für die Linienbestimmung und die Planfeststellung verbindlich ist. Das dient nicht nur der Ressourcensteuerung, sondern es gilt auch für die Verwaltungen und die Gerichte, die an die Bedarfsfestlegung gebunden sind.

Für die Umsetzung bedeutet die schematisierte Form der Projektdarstellung in der Bedarfsplankarte allerdings keine Vorentscheidung über den Trassenverlauf. So wird über die konkrete Ausgestaltung eines Vorhabens und seiner Realisierung erst im Laufe der Linienbestimmung und abschließend nach sorgfältiger Abwägung im Planfeststellungsverfahren entschieden.

Der Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans ist auf der Grundlage der Integrierten Gesamtverkehrsplanung, des IGVP-Gesetzes, aufgestellt worden. Dies bedeutet: Alle Verkehrsarten sind von Anfang nach ihrer Eignung und ihren Möglichkeiten berücksichtigt worden. Inhaltlich ist der vorliegende Bedarfsplanentwurf identisch mit dem als Bestandteil der IGVP verabschiedeten Maßnahmenkatalog zu den Landesstraßen.

Meine Damen und Herren, wir machen mit diesem neuen Landesstraßenbedarfsplan auch Schluss mir jeglicher Art von Vorrangpolitik. Denn wir sind der festen Überzeugung, dass die Schiene da gestärkt werden muss, wo die Schiene ihre Vorteile ausspielen kann, und dass die Straße da gestärkt werden muss, wo die Straße ihre Vorteile ausspielen kann. Deshalb ist es notwendig, die Ideo-

logie der Vergangenheit durch einen neuen Rationalismus zu ersetzen. Genau das tun wir mit diesem Gesetzentwurf.

(Beifall von CDU und FDP)

Meine Damen und Herren, ich möchte mich an dieser Stelle ausdrücklich bei den Regionalräten, die das Verfahren von Anfang an aktiv begleitet und mit ihren Beschlussfassungen mit dazu beigetragen haben, dass die IGVP, aber auch der Landesstraßenbedarfsplan auf den Weg gebracht werden konnten.

**Vizepräsident Edgar Moron:** Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Remmel?

**Oliver Wittke,** Minister für Bauen und Verkehr: Ich habe leider nur noch zehn Sekunden, Herr Präsident.

(Rainer Schmeltzer [SPD]: Wird doch nicht angerechnet!)

Die würde ich gerne für meine Rede verwenden. Vielen Dank.

**Vizepräsident Edgar Moron:** In Ordnung.

**Oliver Wittke,** Minister für Bauen und Verkehr: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wichtig ist mir noch deutlich zu machen, dass wir auch an einer anderen Stelle umsteuern; denn wir werden im Jahre 2007 erstmalig in der Geschichte des Landes Nordrhein-Westfalen mehr finanzielle Mittel für die Unterhaltung von Landesstraßen ausgeben, nämlich 60,3 Millionen €, als für den Neubau beziehungsweise für die Ergänzung des bestehenden Straßennetzes, wofür nur 60 Millionen € vorgesehen sind. Ich denke, damit tragen wir auch unserer Verantwortung Rechnung, das, was bereits im Straßennetz besteht, dauerhaft zu erhalten. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von CDU und FDP)

**Vizepräsident Edgar Moron:** Vielen Dank, Herr Minister. – Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich schließe die Beratung.

Der Ausschuss für Bauen und Verkehr empfiehlt in seiner **Beschlussempfehlung Drucksache 14/2991**, den Gesetzentwurf 14/1998 unverändert anzunehmen. Wer ist dafür? – Das sind die Koalitionsfraktionen von CDU und FDP. Wer ist dagegen? – Die Oppositionsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Damit ist die Beschluss-

empfehlung **angenommen** und der Gesetzentwurf beschlossen.

Tagesordnungspunkt

#### **14 Zweites Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 14/2433

Beschlussempfehlung und Bericht  
des Ausschusses für Bauen und Verkehr  
Drucksache 14/2993

zweite Lesung

Ich eröffne die Beratung. – Herr Schemmer hat für die CDU-Fraktion das Wort, auch mit der Bitte um Kurzfassung.

**Bernhard Schemmer (CDU):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Am Ende muss immer das aufgeholt werden, was über den Tag versäumt worden ist. So lautet die Regel. Ob wir die auch bei der Änderung des § 6 Landesbauordnung, der sogenannten Abstandsfläche, anwenden können, werden wir gleich sehen.

Ich denke, dass auf diese Änderung die Bauherren, die Architekten, die Ingenieure und selbst die Gerichte dringend warten und dass es vor allen Dingen auch Zeit wird, einigen Mitarbeitern von Bauordnungsämtern das Spielzeug der etwas eigenwilligen Interpretation des bisherigen alten Rechts zu nehmen.

Die Koalition der Erneuerung will Vereinfachung und Bürokratieabbau. Der neue § 6 definiert die Abstandsfläche neu und löst somit die Probleme der vergangenen Jahre. Dadurch war in den vergangenen Jahren bei den am Bau Beteiligten viel Frust entstanden.

Der Frust ist auch entstanden, weil der Verwaltungsgerichtshof nicht den Willen des Gesetzgebers umgesetzt hat, sondern Abstandsflächen, Schmalseitenprivileg und Außenwände recht eigenwillig neu definiert hat. Auf Fachtagungen zum Thema Abstandsflächen wurde es dann teilweise etwas peinlich, wenn der frühere Mitarbeiter im Bauministerium, Dr. Temme, und der Vorsitzende Richter des OVG, Dr. Schulte, für ein und dieselbe Fragestellung mindestens zwei Antworten bereit hatten. Da wäre vielleicht etwas mehr Bescheidenheit sowohl der dritten Gewalt als auch



Der Landtag Nordrhein-Westfalen hat am 6. Dezember 2006 folgendes Gesetz beschlossen:

**G e s e t z**  
**zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

**Noch nicht  
im Gesetz- und Verordnungsblatt NRW  
veröffentlicht  
Nachträgliche redaktionelle Berichtigungen zu dieser Ausfertigung  
sind nicht auszuschließen**



## **Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

### **Artikel 1**

#### **Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

Das Gesetz über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßen-  
ausbaugesetz – LStrAusbauG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1993  
(GV.NRW. S. 297), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Zweiten Modernisierungsgesetzes  
vom 9. Mai 2000 (GV.NRW. S. 462), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„Der Landesstraßenbedarfsplan wird unter Beachtung insbesondere der Grundsätze  
und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes,  
des Städtebaus sowie der Ergebnisse integrierter Verkehrsplanung aufgestellt und fort-  
geschrieben.“

2. § 1 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„Der Landesstraßenbedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für Landesstra-  
ßen; er enthält eine Darstellung der Straßen im Netzzusammenhang. Der Landesstra-  
ßenbedarfsplan wird nach § 3 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung  
vom 9. Mai 2000 (GV.NRW. S. 462) Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans  
und bildet die Grundlage für den Landesstraßenausbauplan.“

3. § 3 Abs. 1 Nr. 1 erhält folgende Fassung:

„1. die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bei sinnvoller Zuordnung der Ver-  
kehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger,“

4. § 5 erhält folgende Fassung:

„Bei unvorhergesehenem Bedarf entscheidet das für das Straßenwesen zuständige  
Ministerium über Ausnahmen vom Landesstraßenbedarfsplan und vom Landesstra-  
ßenausbauplan im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags. Maßnahmen  
der Stufe 2\* können im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss in den Landesstraßen-  
ausbauplan aufgenommen werden.“

5. a) In § 6 Abs. 1 wird „§ 7“ durch „§ 9“ ersetzt.

b) In § 6 Abs. 2 wird „§ 7“ durch „§ 9“ ersetzt.

6. Der Landesstraßenbedarfsplan (Anlage nach § 1 Abs. 1) erhält die aus der Anlage zu  
diesem Gesetz ersichtliche Fassung.

### **Artikel 2**

#### **In-Kraft-Treten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.





# Gesetz- und Verordnungsblatt

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

61. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 22. Februar 2007

Nummer 6

Glied.-Nr.	Datum	Inhalt	Seite
2030	19. 1. 2007	Verordnung zur Bestimmung der Ämter auf Probe gemäß § 25 a LBG bei den Hochschulen (VO Ämter auf Probe bei Hochschulen) . . . . .	90
20320	30. 1. 2007	Erste Verordnung zur Änderung der Leistungsprämien- und -zulagenverordnung . . . . .	90
301	23. 1. 2007	Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die elektronische Registerführung und die Zuständigkeit der Amtsgerichte in Nordrhein-Westfalen in Registersachen (Erste Änderungsverordnung Elektronische Registerverordnung Amtsgerichte – ERegister-ÄndV) . . . . .	90
33	22. 1. 2007	Dritte Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Ausbildung der Notarassessorinnen und Notarassessoren . . . . .	91
780	30. 1. 2007	<b>Gesetz zur Änderung des Gesetzes über eine Umlage der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen (Umlagegesetz – UmlG)</b> . . . . .	91
91	12. 12. 2006	<b>Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes</b> . . . . .	92
2011	13. 2. 2007	Achte Verordnung zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsgebührenordnung . . . . .	93

Ab 1. Januar 2007 ist die **CD-ROM neu gestaltet und** sie wird **preisgünstiger**.

Die CD-ROM wird jetzt als Doppel-CD „SGV. NRW. und SMBl. NRW.“ herausgegeben.

Sie enthält somit stets das gesamte Landesrecht und alle Verwaltungsvorschriften (Erlasse) auf dem aktuellen Stand.

Im Abonnement kostet diese neue Doppel-CD nicht mehr als früher eine Einzel-CD, nämlich nur 77 € pro Jahr.

Die neue CD-ROM, Stand 1. Januar 2007, ist ab sofort erhältlich.

Das **neue Bestellformular** mit den neuen Preisen befindet sich **im GV-Blatt 2006 Nr. 29, S. 472**.

Informationen zur CD-ROM finden Sie auch im Internet über das Portal: <http://sgv.im.nrw.de>.

**Hinweis:**

Die Gesetz- und Verordnungsblätter, die Ministerialblätter, die Sammlung aller Gesetze und Verordnungen des Landes NRW (SGV. NRW.) sowie die Sammlung der in Teil I des MBl. NRW. veröffentlichten Erlasse (SMBl. NRW.) stehen **im Intranet des Landes NRW** zur Verfügung.

Dasselbe wird **auch im Internet angeboten**. Die Adresse ist: <http://sgv.im.nrw.de>. Hingewiesen wird auf die kostenlosen Angebote im Internet unter der genannten Adresse. Dort finden Sie Links zu vielen qualitativ hochwertigen Rechtsangeboten.

Wollen Sie die Inhaltsangabe eines jeden neuen Gesetzblattes oder Ministerialblattes per Mail zugesandt erhalten? Dann können Sie sich in das **Newsletter-Angebot** der Redaktion eintragen. Adresse: <http://sgv.im.nrw.de>, dort: kostenlose Angebote.

- b) Nach Absatz 3 wird folgender neuer Absatz 4 eingefügt:  
 „(4) Abweichend von Absatz 3 ist auf Antrag gegen Vorlage des Einheitswertbescheides als Waldwert das Verhältnis des im Einheitswert enthaltenen Vergleichswertes der forstwirtschaftlichen Nutzung einschließlich des anteiligen Wohnungswertes zum Einheitswert maßgebend.“
- c) Der bisherige Absatz 3 wird zu Absatz 5.
- d) Der bisherige Absatz 4 wird zu Absatz 6.
- 2. § 7 wird wie folgt geändert:  
 In § 7 Abs. 2 wird „§ 6 Abs. 2“ durch „§ 6 Abs. 6“ ersetzt.
- 3. § 8 wird wie folgt geändert:  
 In § 8 Abs. 3 wird „§ 6 Abs. 2“ durch „§ 6 Abs. 6“ ersetzt.
- 4. § 12 wird wie folgt geändert:  
 In Absatz 3 Satz 1 wird „§ 6 Abs. 2“ durch „§ 6 Abs. 2 bis 4“ ersetzt.
- 5. § 14a wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach den Wörtern „in voller Höhe“ die Wörter „, für das Jahr 2006 zunächst in voller Höhe abzüglich eines auf Antrag nach § 6 Abs. 3 bereits festgestellten Waldwertes“ eingefügt.
  - b) In Absatz 1 Satz 2 wird „§ 6 Abs. 1 bis 3“ durch „§ 6 Abs. 1 bis 5“ ersetzt.
  - c) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „erstattet“ die Wörter „für die Jahre 2005 und 2006“ eingefügt.
  - d) In Absatz 2 Satz 2 werden nach dem Wort „Umlagebetrag“ die Wörter „abzüglich bereits erfolgter Erstattungen“ eingefügt.
  - e) Der bisherige Absatz 3 wird gestrichen.
  - f) Der bisherige Absatz 4 wird zu Absatz 3.
  - g) Der bisherige Absatz 5 wird zu Absatz 4.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2006 in Kraft.

Düsseldorf, den 30. Januar 2007

Die Landesregierung  
 Nordrhein-Westfalen  
 Der Ministerpräsident  
 (L. S.) Dr. Jürgen R ü t t g e r s

Der Finanzminister  
 Dr. Helmut L i n s e n

Die Ministerin  
 für Wirtschaft, Mittelstand und Energie  
 Christa T h o b e n

Der Minister  
 für Umwelt und Naturschutz,  
 Landwirtschaft und Verbraucherschutz  
 Eckhard U h l e n b e r g

91

**Gesetz  
 zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes  
 Vom 12. Dezember 2006**

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen, das hiermit verkündet wird:

**Gesetz  
 zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes**

Artikel 1

Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes

Das Gesetz über den Bedarf und die Ausbauplanung der Landesstraßen (Landesstraßenausbaugesetz – LStrAusbauG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 1993 (GV. NRW. S. 297), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Zweiten Modernisierungsgesetzes vom 9. Mai 2000 (GV. NRW. S. 462), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 erhält folgende Fassung:  
 „(2) Der Landesstraßenbedarfsplan wird unter Beachtung insbesondere der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes, des Städtebaus sowie der Ergebnisse integrierter Verkehrsplanung aufgestellt und fortgeschrieben.“
2. § 1 Abs. 3 erhält folgende Fassung:  
 „(3) Der Landesstraßenbedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für Landesstraßen; er enthält eine Darstellung der Straßen im Netzzusammenhang.  
 Der Landesstraßenbedarfsplan wird nach § 3 des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung vom 9. Mai 2000 (GV. NRW. S. 462) Bestandteil des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und bildet die Grundlage für den Landesstraßenausbauplan.“
3. § 3 Abs. 1 Nr. 1 erhält folgende Fassung:  
 „1. die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bei sinnvoller Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf die dafür geeigneten Träger,“.
4. § 5 erhält folgende Fassung:  
 „Bei unvorhergesehenem Bedarf entscheidet das für das Straßenwesen zuständige Ministerium über Ausnahmen vom Landesstraßenbedarfsplan und vom Landesstraßenausbauplan im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags. Maßnahmen der Stufe 2\*<sup>1)</sup> können im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss in den Landesstraßenausbauplan aufgenommen werden.“
5.
  - a) In § 6 Abs. 1 wird „§ 7“ durch „§ 9“ ersetzt.
  - b) In § 6 Abs. 2 wird „§ 7“ durch „§ 9“ ersetzt.
6. Der Landesstraßenbedarfsplan (Anlage nach § 1 Abs. 1) erhält die aus der **Anlage** zu diesem Gesetz ersichtliche Fassung.

Artikel 2

In-Kraft-Treten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Düsseldorf, den 12. Dezember 2006

Die Landesregierung  
 Nordrhein-Westfalen  
 Der Ministerpräsident  
 (L. S.) Dr. Jürgen R ü t t g e r s

1) Dies bedeutet Maßnahmen der Stufe 2 mit Planungsrecht des Landesstraßenbedarfsplanes, in der Karte gekennzeichnet durch Sternchen.

Der Minister  
für Innovation, Wissenschaft,  
Forschung und Technologie  
Prof. Dr. Andreas P i n k w a r t

Der Finanzminister  
Dr. Helmut L i n s s e n

Die Ministerin  
für Wirtschaft, Mittelstand und Energie  
Christa T h o b e n

Der Minister  
für Bauen und Verkehr  
Oliver W i t t k e

Die Justizministerin  
für den Innenminister  
Roswitha M ü l l e r - P i e p e n k ö t t e r

Der Minister  
für Umwelt und Naturschutz,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz  
Eckhard U h l e n b e r g

- GV. NRW. 2007 S. 92

2011

**Achte Verordnung  
zur Änderung  
der Allgemeinen Verwaltungsgebührenordnung  
Vom 13. Februar 2007**

Aufgrund des § 2 Abs. 2 und des § 6 des Gebührengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (GebG NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 1999 (GV. NRW. S. 524), zuletzt geändert durch Artikel 5 Nr. 5 des Hochschulfreiheitsgesetzes vom 31. Oktober 2006 (GV. NRW. S. 474), wird verordnet:

**Artikel I**

Die Allgemeine Verwaltungsgebührenordnung vom 3. Juli 2001 (GV. NRW. S. 262), zuletzt geändert durch Verordnung vom 13. Juni 2006 (GV. NRW. S. 250), wird wie folgt geändert:

**A.**

1. § 1 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„Die Tarifstelle 11.11.1 tritt zum 1. April 2007 in Kraft. Die Tarifstellen 23.6.5.1, 23.8.4.9 bis 23.8.4.13 treten mit Wirkung zum 1. Januar 2007 in Kraft.“

**B.**

Im Allgemeinen Gebührentarif werden folgende Änderungen vorgenommen:

2. In der Tarifstelle 2.5.3.2 erhält die Zeile „Gebühr“ folgende Fassung:

„Euro 150, insgesamt höchstens Euro 1500. Die Gebühren werden zusätzlich zu der Gebühr nach Tarifstelle 2.5.3.1 erhoben.“

3. Die Tarifstellen 7.1, 7.2, 7.3, 7.3.1, 7.3.2 und 7.4 werden ersatzlos gestrichen. Sie erhalten folgende Hinweise:

„7.1 (nicht besetzt)  
7.2 (nicht besetzt)  
7.3 (nicht besetzt)  
7.4 (nicht besetzt)“.

4. Die Tarifstellen 10.5.1.11 bis 10.5.1.11.4 entfallen und werden durch die nachfolgenden Tarifstellen ersetzt:

„10.5.1.11  
Überwachung der klinischen Prüfung nach § 64 AMG in Verbindung mit § 15 der Verordnung über die Anwendung der Guten Klinischen Praxis bei der Durchführung von klinischen Prüfungen mit Arzneimitteln zur Anwendung am Menschen (GCP-Verordnung)

10.5.1.11.1  
Inspektion in einer Prüfstelle  
Gebühr: Euro 200 bis 1200

10.5.1.11.2  
Inspektion in der Prüfstelle einer Leiterin oder eines Leiters der klinischen Prüfung  
Gebühr: Euro 500 bis 3000

10.5.1.11.3  
Inspektion in den Einrichtungen des Sponsors einer klinischen Prüfung oder dessen Vertreters  
Gebühr: Euro 1000 bis 7000

10.5.1.11.4  
Inspektion in den Einrichtungen eines Auftragsforschungsinstituts  
Gebühr: Euro 1000 bis 7000

10.5.1.11.5  
Inspektion in einem Laboratorium oder einer sonstigen Einrichtung  
Gebühr: Euro 500 bis 3000“.

5. Die Tarifstelle 10.5.1.15 wird wie folgt geändert:

„Gebühr: Euro 100“.

6. Nach der Tarifstelle 10.5.1.15 wird folgende neue Tarifstelle eingefügt:

„10.5.1.15.1  
Prüfung und Bestätigung einer Anzeige nach § 67 in Verbindung mit § 12 GCP-Verordnung  
Gebühr: Euro 100 bis 200“.

7. Nach der Tarifstelle 10.5.1.24 werden folgende neue Tarifstellen eingefügt:

„10.5.1.25  
Entscheidung über die Änderung einer Erlaubnis nach § 52 a  
Gebühr: Euro 100 bis 5000

10.5.1.26  
Prüfung und Bestätigung einer Anzeige nach § 52 a  
Gebühr: Euro 100“.

8. Die Tarifstelle 10.5.5 wird wie folgt neu gefasst:

„Erteilung eines Zertifikates gemäß § 64 Abs. 3 einschließlich Besichtigung  
Gebühr: Euro 500 bis 25 500“.

9. Die Tarifstelle 11.11.1 erhält folgende Fassung:

„11.11.1  
Erteilung der Fahrerkarte nach § 4 Abs. 1 der Fahrpersonalverordnung (FPersV) vom 27. Juni 2005 (BGBl. I S. 1882) in der jeweils geltenden Fassung

- a) bei Direktversand vom Kraftfahrt-Bundesamt an den Antragsteller  
Gebühr: Euro 46
- b) bei Normalversand  
Gebühr: Euro 41“.

10. Nach der Tarifstelle 14.3.12 wird folgende Tarifstelle neu eingefügt:

„14.3.13  
Entscheidung über Anträge nach § 110 Abs. 4 EnWG und deren Widerruf  
Gebühr: Euro 2.000 bis 100.000“.

11. Nach der Tarifstelle 14.3.13 – neu – wird folgende Tarifstelle neu eingefügt:

„14.3.14  
Genehmigung individueller Netzentgelte nach § 19 Abs. 2 Satz 8 der Verordnung über die Entgelte für den Zugang zu Elektrizitätsversorgungsnetzen (Stromnetzentgeltverordnung – StromNEV) vom 25. Juli 2005 (BGBl. I S. 2225) und deren Widerruf  
Gebühr: Euro 200 bis 100.000“.





**NORDRHEIN-WESTFALEN**

Landkreistag NRW • Postfach 33 03 30 • 40472 Düsseldorf

Herrn  
Wolfgang Röken MdL  
Vorsitzender des Ausschusses für  
Bauen und Verkehr  
des Landtags NRW  
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

Liliencronstraße 14  
40472 Düsseldorf

Postfach 33 03 30  
40436 Düsseldorf

Zentrale: 021 1/ 96508 - 0

Direkt: 021 1/ 96508 - 29

Telefax: 021 1/ 96508 - 729

E-Mail: Kuhn@lkt-nrw.de

Datum: 13.10.2006

Aktenz.: 66.11.11 Ku/Hä

**Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Landesstraßenbaugesetzes**  
hier: Ihr Schreiben vom 01.09.2006

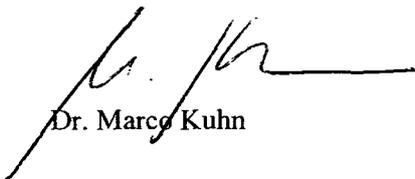
Sehr geehrter Herr Röken,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landesstraßenbaugesetzes Stellung nehmen zu können.

Unbeschadet unserer Kritik am Verfahren der Integrierten Gesamtverkehrsplanung, die wir im Rahmen der Anhörung am 26.04.2006 deutlich gemacht hatten, begegnet der vorliegende Gesetzentwurf keinen Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

  
Dr. Marco Kuhn

