

(Vizepräsident Dr. Riemer)

- (A) Wir kommen zur Abstimmung. Es liegen zwei Anträge vor. Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Antrags an den Ausschuß für Umweltschutz und Raumordnung - federführend - und an den Ausschuß für Kommunalpolitik. Die SPD-Fraktion hat gemäß § 88 der Geschäftsordnung beantragt, den Antrag durch sofortige Abstimmung zu erledigen.

Da der Antrag auf Überweisung der weitergehende ist, stimmen wir zunächst darüber ab. Wer für die Überweisung des Antrags an die von mir soeben genannten Ausschüsse ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist die Überweisung des Antrags abgelehnt.

Jetzt verfahren wir nach § 88 der Geschäftsordnung und stimmen über den Antrag direkt ab. Wer für den Antrag Drucksache 10/1986 ist, den bitte ich um ein Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist der Antrag abgelehnt.

Ich rufe Punkt 5 der Tagesordnung auf:

Gesetz zur Änderung des Landstraßenausbaugesetzes

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 10/1936
erste Lesung

- (B) Der Gesetzentwurf wird durch den Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herrn Dr. Zöpel, eingebracht. Ich erteile ihm das Wort.

(Unruhe)

- Meine Damen und Herren, ich bitte um Aufmerksamkeit für den Minister.

Dr. Zöpel, Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landstraßenausbaugesetzes hat zwei Schwerpunkte: die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans und die Anpassung des Landstraßenausbaugesetzes an die fortentwickelten verkehrs- und straßenbaupolitischen Zielsetzungen des Landes. Es handelt sich dabei um eine der wichtigsten Vorlagen der Landesregierung auf dem Gebiet der Verkehrspolitik in dieser Legislaturperiode.

(Zustimmung bei Abgeordneten der SPD)

Diesem hohen Stellenwert der Vorlage würde eine isolierte Betrachtungsweise nicht gerecht. Ich möchte Ihnen daher die verkehrspolitische Gesamtkonzeption der Landesregie-

runge und die Einbettung des vorliegenden Gesetzentwurfs in diese Konzeption in der verabredeten Kürze darstellen. (C)

Ich darf mit den Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik in unserem Lande beginnen.

Nordrhein-Westfalen ist das dichtest besiedelte Industrieland der Welt. In keinem anderen Industriestaat leben auf 34 000 km² 17 Millionen Menschen; dies sind durchschnittlich 500 pro km². Das wirkt sich so aus, daß im Vergleich zu anderen Bundesländern Freiraum in Nordrhein-Westfalen besonders knapp ist. Hier stehen jedem Einwohner nur rund 1700 m² Freiraum zur Verfügung, in Niedersachsen oder Bayern sind es rund 6000 m².

Weiter: Das überörtliche Straßennetz ist in Nordrhein-Westfalen insgesamt gut ausgebaut. Nach Rheinland-Pfalz mit ungefähr 940 m überörtlicher Straßen pro km² Fläche hat Nordrhein-Westfalen mit rund 860 m überörtlicher Straße pro km² Landesfläche das dichteste Netz im Bundesgebiet.

Weiter: Die qualitative Ausstattung der Landesstraße liegt ebenfalls erheblich über dem Bundesdurchschnitt. Im Bundesdurchschnitt haben 64 % aller Landes- bzw. Staatsstraßen Fahrbahnbreiten über 6 m; in Nordrhein-Westfalen sind es 10 % mehr, also 74 %.

(Hardt (CDU): Das dient der Verkehrssicherheit.)

Auch der bautechnische Zustand der Landesstraßen ist in Nordrhein-Westfalen im Vergleich zu den übrigen Bundesländern überdurchschnittlich gut. (D)

Ich füge an dieser Stelle hinzu: Dies sind Bedingungen, die einerseits naturgegeben sind, andererseits handelt es sich um von mir vorgefundene positive Leistungen der Straßenbaupolitik des Landes, verantwortet durch meine Vorgänger.

Nur, man muß aus Vorgefundenem die richtigen Konsequenzen ziehen. Das bedeutet, daß die hohe Siedlungsdichte einerseits und das gute Straßennetz andererseits in Nordrhein-Westfalen zu besonders vielfältigen Konflikten zwischen dem Straßenverkehr und den Lebensbedürfnissen der Menschen führt, die generell nicht oder auch gerade nicht Auto fahren. Diesen Konflikt zu verringern, ist die vorrangige Aufgabe der Verkehrspolitik des Landes, die voll in eine ökologisch orientierte Stadtentwicklungspolitik integriert ist.

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) Aus diesen knapp skizzierten Rahmenbedingungen lassen sich die Ziele der Verkehrspolitik des Landes ableiten.

Erstens: Die Verkehrsbedürfnisse der motorisierten Verkehrsteilnehmer und die Verkehrsbedürfnisse der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer müssen stärker als bisher miteinander verträglich befriedigt werden.

(Beifall bei der SPD)

Darum geht es. Der Ausbau und die flächendeckende Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs haben daher insbesondere in den Ballungsräumen Vorrang. Gleichzeitig müssen die Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger verbessert werden.

Zweitens: Alle Verkehrsinvestitionen müssen den Kriterien der Verkehrssicherheit, der Umweltverträglichkeit und der städtebaulichen Verträglichkeit genügen. Die negativen Nebeneffekte einer allein an den Belangen der motorisierten Verkehrsteilnehmer orientierten Straßenbaupolitik kann sich das dicht besiedelte Land Nordrhein-Westfalen nicht leisten.

(Zustimmung bei Abgeordneten der SPD)

Drittens: Beim Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs reicht es nicht aus, die Bürger auf einen Idealzustand in ferner Zukunft zu verweisen. Es kommt vielmehr darauf an, in den nächsten Jahren ein möglichst flächendeckendes und attraktives Netz anzubieten. Der Ausbau der Stadtbahn mit dem finanziellen Schwerpunkt der Investitionen bei den unterirdischen Bauwerken wird daher durch ein Programm zur Beschleunigung der Straßenbahnen und Busse sowie durch die Anlage weiterer Park-and-Ride-Anlagen ergänzt.

(B)

Viertens: Zur Verbesserung der Bedingungen für schwächere Verkehrsteilnehmer ist der verstärkte Bau von Rad- und Gehwegen erforderlich. Neben einem entsprechenden Förderprogramm für die Kommunen sollten auch die bestehenden Landes- und Bundesstraßen mit Radwegen bzw. kombinierten Rad- und Gehwegen ausgestattet werden, und zwar hier deutlich unter dem Gesichtspunkt einer Angebotsplanung. Wo kein Radweg ist, kann man auch nicht feststellen, wie viele da fahren würden, will ich hinzufügen.

Fünftens: Wie der Herr Ministerpräsident bereits in seiner Regierungserklärung vom 10. Juni 1985 festgestellt hat, gibt es keinen nennenswerten Neubedarf an Straßen in Nordrhein-Westfalen mehr. Zunächst ist immer die Frage zu stellen, ob in Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange die Nutzung

oder der Ausbau vorhandener Verkehrswege ausreichend ist. (C)

Sechstens: Ein Schwerpunkt der verkehrlichen Bauinvestitionen sind Maßnahmen, die zur Verbesserung der ökologischen Situation in unseren Städten führen. Das sind vielfach Ortsumgehungen. Dabei sind allerdings möglichst vorhandene Straßen in die Planung einzubeziehen und Freiflächen weitgehend zu schonen. Ortsumgehungen müssen in einer möglichst umwelt- und stadtverträglichen Weise ausgestaltet werden. Moderne "Stadtmauern", wie ich gern sage, über die kein Mensch und keine Katze hinüberkommt, müssen vermieden werden. Schließlich muß der Bau von Ortsumgehungen mit dem Rückbau der entlasteten Ortsdurchfahrten gekoppelt werden.

Siebtens: Ein weiterer Schwerpunkt der Straßenbauinvestitionen ist der umwelt- und stadtverträgliche Umbau des vorhandenen Netzes. Die vorhandenen und verbleibenden Ortsdurchfahrten müssen stadtverträglich gestaltet, die Wohnbezirke flächenhaft beruhigt, Durchgangsstraßen nach Möglichkeit wohngerecht rückgebaut werden. Die bauliche Ausgestaltung der Straßen in den Ortslagen muß deren innerstädtischer Funktion Rechnung tragen. Die Ortsgrenze muß auch im Ausbauzustand der Straßen deutlich erkennbar werden. Man nennt das "Torwirkung".

Achtens: Die bereits eingeführte landespflegerische Begleitplanung ist durch eine städtebauliche Begleitplanung zu ergänzen. (D) Deren Hauptaufgaben sind die städtebaulich verträgliche Ausgestaltung von Ortsumgehungen, der stadtverträgliche Ausbau und Umbau von innerörtlichen Straßen sowie die flächenhafte Verkehrsberuhigung in den durch Ortsumgehungen oder Straßenausbau entlasteten Gebieten.

Wenn ich diese Punkte noch einmal zusammenfassen darf, könnte man es so formulieren: In einem so dicht besiedelten Land wie Nordrhein-Westfalen ist der weitere Flächenverbrauch an Grenzen gestoßen, die auch für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen gelten. Nachholbedarf - Nachholbedarf", damit das klar feststeht - besteht bei der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Straßenverkehrs. Auf diesen Nachholbedarf müssen die vorhandenen Finanzmittel konzentriert werden.

Die von mir dargelegten Ziele sollen in einer Reihe von Plänen für die Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden. Es handelt sich dabei um den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, den Landesstraßenbedarfsplan und den Landesstraßenausbauplan einschließlich der

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) Ausbaupläne für Radwege und den Rückbau von Ortsdurchfahrten, den Ausbauplan für den öffentlichen Personennahverkehr, die Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs und schließlich das mittelfristige Programm für kommunale Straßen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Diese Pläne gehören zusammen, und man kann sie nur in ihrer gegenseitigen Ergänzung richtig verstehen und beurteilen.

Die Pläne befinden sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien. Der Landesstraßenbedarfsplan liegt Ihnen als Anlage des hier erörterten Gesetzentwurfes vor. Der Entwurf des Ausbauplans für die Landesstraßen wird dem Verkehrsausschuß während der Beratung des Landesstraßenbedarfsplans zugeleitet. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wurde vom Bundestag im vergangenen Jahr verabschiedet. Die Verhandlungen über die Rahmenvereinbarung mit der Bundesbahn laufen. Der Ausbauplan für den öffentlichen Personennahverkehr wird im Laufe des Jahres fertiggestellt und Ihnen vor der Sommerpause zugeleitet. Das gleiche gilt für die Überarbeitung des mittelfristigen Programms für Straßen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Alle diese Pläne sollen in einem umfassenden Generalverkehrsplan zusammengefaßt werden.

- (B) Integrierte kartographische Darstellungen der angesprochenen Pläne können dem Landtag bereits während der Beratungen zum Landesstraßenbedarfsplan in den nächsten Wochen zur Verfügung gestellt werden. So etwas dauert nur etwas länger, weil Technik immer so schwierig ist. Ich hätte es Ihnen gern heute schon vorgelegt; aber - so darf ich hinzufügen - das zu drucken erweist sich in einer High-Tech-Gesellschaft immer wieder als Problem. Die Fertigstellung des Generalverkehrsplans ist für Ende 1989 vorgesehen.

Ich komme jetzt zu dem Gesetz, das wir hier beraten und das man - daher habe ich das Bisherige dargelegt - aus dieser verkehrspolitischen Gesamtkonzeption heraus verstehen muß. Im Zuge der Erarbeitung des Landesstraßenbedarfsplans ergab sich die Notwendigkeit, das Landstraßenbaugesetz den fortentwickelten straßenbau- und verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes anzupassen.

So sind insbesondere nach § 1 Abs. 2 des Gesetzes neben der Raumordnung und Landesplanung die Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus bei der Aufstellung des Be-

darfsplanes zu beachten. Die Nennung dieser Belange ist selbstverständlich nicht abschließend, hebt jedoch ihre besondere Bedeutung für den Neubau und die Änderung von Landesstraßen hervor. (C)

Ein Schwerpunkt des Ihnen vorliegenden Gesetzes ist die Änderung des § 3, der die allgemeinen Ziele und die Grundsätze bei Planung, Bau oder Änderung von Landesstraßen betrifft. In diesen Bestimmungen ist das gesetzestechnisch zusammengefaßt, was ich Ihnen eingangs als Ziele der Straßenbaupolitik dargestellt habe. Ich will wegen der vereinbarten Kürze der Aussprache hier darauf verzichten, das Gesetzestechnische zu erläutern, und die Beratung im Ausschuß mit diesen Punkten eröffnen. Mehr Interesse im konkreten Fall: Wiewohl ich die Prinzipien, wie Straßen gebaut werden können, oft für wichtiger halte als die Frage, ob eine Straße gebaut wird - denn ich habe gelernt, daß manchmal die Breite, die Umweltverträglichkeit, die Unüberschreitbarkeit Fakten sind, die die Menschen mehr beeindruckt als die Einsicht, daß eine neue Straße, wo eine alte wegfällt, einen Fortschritt bedeutet -; dennoch wird das Interesse vom konkreten Fall bestimmt werden. Das halte ich für ganz wichtig.

Mehr Interesse als die Grundsätze werden die konkreten Maßnahmen finden, die im Bedarfsplan, der dem Gesetzentwurf als Anlage beigefügt ist, enthalten sind. Der Bedarfsplan ist diesmal in das Landstraßenbaugesetz integriert. Das bisher eigenständige Landesstraßenbedarfsplangesetz entfällt damit. Dies dient einer, wenn auch nicht umwerfenden, so doch immerhin einer nennenswerten Gesetzesvereinfachung. Entsprechend verfährt der Bund, seitdem es Bedarfspläne für Bundesfernstraßen gibt. (D)

Deshalb hat das auch etwas länger gedauert, was Sie nicht zu Unrecht kritisieren. Der Aufstellung ist ein langer Vorlauf vorausgegangen. Wir haben vorher Gemeinden, Kreise und viele Institutionen und Verbände beteiligt. Wir haben über 500 Stellungnahmen bekommen, die wir auswerten mußten. Dieser Arbeitsaufwand hat sich nach unserer Auffassung gelohnt. Neben einer wesentlichen Verbesserung der Informationsgrundlagen hat dieses Verfahren bereits im Vorfeld zu größerer Transparenz und damit zu besserer demokratischer Legitimation der anstehenden Entscheidungen geführt. Was hier gemacht worden ist, könnte ein Modell auch für die Aufstellung künftiger Bedarfspläne des Bundes und vielleicht an anderer Länder sein.

Die Anmeldungen der Landschaftsverbände, aber auch der Vielzahl der anderen von uns

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) angeschriebenen Organisationen mußten einer Prüfung unter verkehrlichen, städtebaulichen und raumordnerischen Gesichtspunkten sowie unter dem Gesichtspunkt der Auswirkungen auf die Umwelt unterzogen werden. Weitere Kriterien waren u.a. der bauliche Zustand der Straße, mögliche Konkurrenzierungen zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, Abhängigkeit von Planungen Dritter.

Dabei muß auch für die öffentliche Diskussion klar sein - Ihnen ist das klar -: Auf der Ebene der Bedarfsermittlung kann eine derartige Prüfung der Natur der Sache nach nur sehr grob durchgeführt werden.

Dies ist keineswegs schädlich, sondern entspricht der Rechtsnatur des Bedarfsplans. Dieser ist nämlich ähnlich wie der Haushaltsplan Gesetz lediglich im formellen Sinne. Er begründet für Dritte weder Rechte noch Pflichten. Wie die höchstrichterliche Rechtsprechung bestätigt hat, nimmt der Bedarfsplan Entscheidungen nachfolgender Planungsebenen nur insoweit vorweg, als die darin nicht aufgenommen Maßnahmen grundsätzlich weder gebaut noch planfestgestellt werden dürfen. Er hat also eine Art negative Bindungswirkung.

- (B) Bei den aufgenommenen Vorhaben wird zwar davon ausgegangen, daß in der weiteren Konkretisierung der Planung die im Einzelfall bestehenden Interessenkonflikte aufgelöst werden können; rechtlich ist er jedoch lediglich Planungsauftrag für die Straßenbauverwaltungen. Die Verwirklichung der Planungen hängt im wesentlichen davon ab, ob die weitere Detailplanung die Notwendigkeit der Vorhaben bestätigt und deren Durchführbarkeit ergibt. In den dafür vorgesehenen Verfahren - dem Linienbestimmungsverfahren nach § 37 unseres Straßen- und Wegegesetzes sowie der Planfeststellung nach §§ 38 ff. dieses Gesetzes - sind aufgrund dieser Vorschriften und des verfassungsrechtlichen Abwägungsgebots die von den Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange miteinander und gegeneinander abzuwägen. Hervorzuheben ist insbesondere, daß der Landesstraßenbedarfsplan im Einzelfall weder eine bestimmte Linie noch gar planerische Details festlegt.

Dieser Rechtsnatur des Bedarfsplans trägt die dem Gesetz als Anlage beigefügte Karte insofern Rechnung, als sie den Ausbauplan lediglich in schematischer Form wiedergibt. Trotzdem ist die Karte größer als beim letztenmal, denn ich dachte, man sollte sie besser lesen können. Ich habe mir berichten lassen, die Kleinheit der bisherigen Karte sei verfassungsrechtlich geboten. Jetzt bin ich

(C) schon wieder unvorsichtig: Ich kann mir nicht vorstellen, daß in unserer Verfassung steht, der Leser des Landestraßenbedarfsplans müsse sich die Augen verderben. Das könnte ich mir nicht vorstellen und habe deshalb gesagt: Laßt uns eine lesbare Karte drucken!

(Beifall bei der SPD)

Ich hoffe, es klagt keiner. Und ich danke für den Beifall.

Die Karte gibt dennoch die Straßen in schematischer Form wieder. Planungen der Stufe 1 sind dabei in einer durchgehenden, Planungen der Stufe 2 mit einer gestrichelten Signatur dargestellt. Dabei enthält die Stufe 1 diejenigen Maßnahmen, für die die Prüfung zum gegenwärtigen Zeitpunkt einen Bedarf deutlich erkennen läßt. Aus den Maßnahmen dieser Stufe wird der Landestraßenbauplan als mittelfristiges Straßenbauprogramm entwickelt.

(D) Eine Neuerung ist die Stufe 2, in der Maßnahmen eines möglichen weiteren Bedarfs enthalten sind. Die Unterteilung trägt der Realität der finanziellen Möglichkeiten des Landes Rechnung. Die Bedarfsermittlung wurde allerdings auch nicht mit der gleichen Intensität vorgenommen wie bei den Maßnahmen der Stufe 1. Die weiteren Planungen dürfen dementsprechend nur bis zur Linienbestimmung fortgeführt werden. Es wird die Aufgabe künftiger Fortschreibungen des Bedarfsplans sein, erneut zu überprüfen, ob und wann diese Maßnahmen in Stufe 1 des Bedarfsplans aufrücken können oder gegebenenfalls entfallen müssen.

Nun zu dem Ergebnis dieses umfangreichen Prüfungsverfahrens, über das ich gesprochen habe, und zur Struktur des Bedarfsplans: Der Entwurf enthält 313 Maßnahmen mit insgesamt 431 Teilstrecken und einem geschätzten Kostenvolumen von 3,4 Milliarden DM. Die Maßnahmenstruktur hat sich insoweit verändert, als in den Entwurf künftig Neubaumaßnahmen unabhängig von ihrer Kostenhöhe und Ausbaumaßnahmen sowie Bahnübergangsbeseitigungen mit Gesamtkosten von mehr als 5 Millionen DM eingestellt werden.

Diese Änderungen hinsichtlich der Neubaumaßnahmen haben allerdings nur minimale Auswirkungen auf das finanzielle Volumen des Gesamtplans, da die entsprechenden Maßnahmen eine Finanzsumme von ca. 200 Millionen DM und damit knapp 6 % des Gesamtvolumens umfassen.

Die Schwerpunkte der Straßenbaupolitik des Landes werden an der Aufteilung der Maßnah-

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) men auf die einzelnen Kategorien deutlich. Auf den Bau von Ortsumgehungen entfallen von den insgesamt 313 Maßnahmen 176 Teilstrecken mit einer Summe von 2 Milliarden DM. Auf Ausbaumaßnahmen entfallen 145 Teilstrecken zu rund 600 Millionen DM, auf Neubaumaßnahmen 54 Teilstrecken für rund 500 Millionen DM, auf Bahnübergangsbeseitigungen und Spurerweiterungen 56 Maßnahmen für rund 300 Millionen DM.

Zum Gesetzentwurf bleibt noch anzumerken, daß er als Planungsgesetz unmittelbar keine Haushaltsbelastungen verursacht und keine Ansprüche begründet. Der Bedarfsplan wird in dem Umfang ausgeführt, in dem nach Maßgabe des jährlichen Landeshaushalts Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Zum Schluß meiner Einführung noch eine Bemerkung zu den nächsten Maßnahmen! Der wesentliche Schritt bei der Umsetzung des Bedarfsplans ist das mittelfristige Bauprogramm für Landesstraßen, der Landesstraßenausbauplan nach § 2 unseres Landesstraßenausbaugesetzes. Bei diesem Plan geht es darum, Bauabsichten und zur Verfügung stehende Haushaltsmittel für einen Zeitraum von fünf Jahren zuzüglich einer Planungsreserve zusammenzuführen.

- (B) Die Liste der Maßnahmen, die für den Ausbauplan vorgesehen sind, werde ich dem Verkehrsausschuß in Kürze zuleiten. Unbeschadet des Zeitpunkts der formellen Zuleitung des Ausbauplans zur Herstellung des Benehmens - das muß man rechtlich unterscheiden - besteht für Sie somit die Möglichkeit, die Einstufung der Maßnahmen in den Bedarfs- und Ausbauplan im Verkehrsausschuß parallel zu beraten.

Im Ausbauplan - und das halte ich jetzt angesichts vielfältiger Gerüchte, um nicht zu sagen: L-Parolen - soll nach dem derzeitigen Stand der Haushaltsberatungen ein Finanzvolumen von fünfmal 150 Millionen DM zugrunde gelegt werden. Für das Haushaltsjahr 1988 möchte ich mich mit dem Finanzminister über einen entsprechenden Betrag - sprich: 150 Millionen DM - verständigen. Das zu der Frage, ob die Aufstellung des Ausbauplanes noch Sinn macht!

Als Anlage zum Landesstraßenausbauplan beabsichtige ich, zwei weitere Pläne vorzulegen: einen Plan über Radwege an Landesstraßen und einen weiteren Plan über den stadtverträglichen Umbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände. Hierzu liegt in meinem Hause aus dem Beteiligungsverfahren bei der Aufstellung des Landesstraßenbe-

- (C) darfsplans ein umfangreiches Bündel von Wünschen aus den Kommunen vor, deren Prüfung kurz vor dem Abschluß steht.

Wir werden die Einzelheiten im Gesetzestext, bei den Maßnahmen, beim Ausbauplan, bei den Radwegen und Ortsdurchfahrten besprechen können. Es wird noch Konflikte geben: Manche mögen mehr; ich glaube, manches wird auch noch kritisiert werden. Ich würde meinen: Sie alle - Sie haben jetzt die Hoheit - wie aber auch ich, wir sollten uns noch einmal einem kritischen Dialog mit den Bürgern stellen. Vielleicht fällt etwas heraus, vielleicht kann etwas ausgetauscht werden. Das Finanzvolumen zu erweitern, wäre - gleichgültig, wer regiert, Herr Dreyer - eine Illusion. Es hat wenig Zweck, Bürgern zu versprechen, sie bekämen eine Straße, wenn man jetzt schon weiß: Ein Drittel der jetzt Lebenden dürfte rein statistisch gestorben sein, wenn die Straße einmal fertig ist.

(Dautzenberg (CDU): Aber doch nicht durch den Zustand der Straßen, sondern aufgrund der Lebenserwartung!)

Ich halte diese Debatte für wichtig, und ich glaube, sie wird fair verlaufen.

Meine Schlußbemerkung ist noch einmal prinzipiell. Ich erlebe jetzt seit zwei Jahren, daß jede Debatte über Straßenbaupolitik in unserer Gesellschaft mit einer zumeist vordergründigen Auseinandersetzung um das Pro oder Kontra des Automobils verbunden wird. Genauso vordergründig wird gefragt, wieviel Automobilverkehr für eine wachsende Wirtschaft in der Industriegesellschaft nötig ist. Solche Debatten führen zu keinem guten Ende, wenn in ihnen nicht abgewogen wird. Wir sind verpflichtet, vor allem in einem so hochverdichten Land wie Nordrhein-Westfalen, abzuwägen - und das sage ich jetzt mit voller Überzeugung - zwischen den großartigen Vorteilen eines eigenen Automobils für fast jeden - und einigen, die sich aus finanziellen Gründen keines leisten können, denen wünsche ich als Sozialdemokrat noch eines -

(Dautzenberg (CDU): Ein weiteres Programm auflegen!)

und der Nutzung des Automobils im Verhältnis zu anderen Lebensbedürfnissen der Menschen, als umherfahren zu können.

Diese Abwägung ist das Problem. Wir müssen abwägen zwischen diesen großartigen Vorteilen, die das Auto für jeden bietet, und der Frage: Wie kann in einem dicht besiedelten Industrieland die unsachgemäße Nutzung

(C)

(D)

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) andere Lebensbedürfnisse oft derselben Menschen beeinträchtigen?

Diese Abwägung findet oft gründlicher statt, als es vordergründige Debatten zeigen. So hat es mich besonders gefreut, daß die Anregung, über die Auswirkungen des Transports gefährlicher Güter auf der Straße nachzudenken, von Ihnen, Frau Kollegin Thomann-Stahl, gekommen ist. Ich habe heute einen entsprechenden Bericht unterschrieben, der den Landtag damit in den nächsten Tagen erreichen wird. Und ich habe bereits in den vergangenen Wochen das Verbot des Transports gefährlicher Güter auf weitere Straßen ausgedehnt. Ich gehe davon aus, daß ich damit voll auf Ihrer Linie liege.

Schließlich ein Letztes! Es mag paradox klingen, aber es geht nicht anders: Der notwendige und unverzichtbare Wirtschaftsverkehr - zu Messen z. B. - mit dem Automobil in unserem Lande wird um so schneller vorankommen, je eher es gelingt, Alternativen zum Automobilverkehr aufzuzeigen, Alternativen, die ohne Verluste an Zeit und ohne Gefährdung der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer realisiert werden können.

Gemeint ist damit: In den dicht besiedelten Städten muß ein höherer Anteil des regelmäßigen Berufsverkehrs vom Automobil auf die öffentlichen Verkehrsmittel verlagert werden.

(Zustimmung bei der SPD)

(B)

Kurze Wege müssen gerade auch in unseren Städten problemloser und gesundheitsfördernder zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden können statt mit dem Auto.

(Erneut Zustimmung bei der SPD)

Je mehr Bürger sich nach Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur und nach entsprechenden Rahmenbedingungen vernünftigerweise so entscheiden, um so ungehinderter wird der ökonomisch notwendige Automobilverkehr in unserer bereits gut ausgebauten Straßennetz stattfinden können.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Riemer: Ich danke dem Herrn Minister und eröffne die Beratung. Ich erteile Herrn Abg. Böse von der Fraktion der SPD das Wort.

Böse (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Minister Dr. Zöpel hat bereits darauf hingewiesen, daß praktisch alle Förderungsprogramme für den

Verkehrsbereich gegenwärtig fortgeschrieben werden. Ich will hier insbesondere noch einmal nennen: erstens das mittelfristige Förderungsprogramm für den öffentlichen Nahverkehr, aber auch den Stadtbahn- und S-Bahn-Bedarfsplan; zweitens das mittelfristige Förderungsprogramm für den kommunalen Straßenbau nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. (C)

Es kommt hinzu, daß wir uns in diesem Jahr aber auch darüber verständigen müssen, ob Nordrhein-Westfalen mit der Deutschen Bundesbahn eine Vereinbarung über den Schienennahverkehr in unserem Land abschließen und wie dieser Vertrag aussehen soll.

Schließlich - und das ist der Gegenstand der heutigen Beratung - geht es um die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans. Nach der Entscheidung über diesen Gesetzentwurf der Landesregierung werden wir im Verkehrsausschuß den mittelfristigen Ausbauplan 1987 bis 1992 zu beraten haben. Ich erwähne das noch einmal, um damit deutlich zu machen, daß wir praktisch für den gesamten Bereich der Verkehrsinfrastruktur vor der Aufgabe stehen, jetzt die Grundsatzentscheidungen für den Übergang in die 90er Jahre zu treffen.

Ich füge hinzu: Vor dem Hintergrund engerer Finanzierungsspielräume einerseits und der Notwendigkeit andererseits, im Verkehrsbereich Umweltbelastungen zu vermeiden bzw. zu vermindern und hier auch die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, ist die Verkehrspolitik zunehmend stärker gefordert. (D)

Es geht mit anderen Worten darum, unter schwierigeren Bedingungen durch Investitionspolitik zur Modernisierung unseres Verkehrssystems unter ökonomischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten beizutragen. Dabei ist es im Hinblick auf kritischeres Bewußtsein in weiten Teilen der Bevölkerung richtig und wichtig, für den Bereich der Landesstraßen den Bedarfsplan durch Gesetz zu verabschieden bzw. fortzuschreiben. Denn es geht hier um Aufgabenplanung für einen Zeitraum von mindestens zwei Jahrzehnten, die auf verkehrliche Strukturen in unserem Lande tiefgreifend einwirkt und diese Strukturen maßgeblich gestaltet.

Meine Damen und Herren! Die normative Bedarfsplanung wird in Nordrhein-Westfalen seit der Verabschiedung des Landesstraßenausbaugesetzes im Jahre 1980 praktiziert. Das Landesstraßenausbaugesetz hat die Ziele des Straßenbaus in Nordrhein-Westfalen neu formuliert. Ausgehend von einer eindeutigen

(Böse (SPD))

- (A) Vorrangstellung des Ausbaus im vorhandenen Landesstraßennetz gegenüber dem Straßenneubau wurden insbesondere die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Minderung von Umweltbelastungen sowie die Erhaltung von Natur und Landschaft als anzustrebende Ziele genannt. Aber ebenso wird dem Neubau von Ortsumgehungen große Bedeutung beigemessen.

An den Grundsätzen "Qualität vor Quantität" und "Ausbau vor Neubau" ist der Landesstraßenbedarfsplan von 1982 ausgerichtet worden. Dieser Bedarfsplan, den wir jetzt fortzuschreiben, weist noch einen Aus- und Neubaubedarf von 1 671 km Landstraßen aus, davon 694 km Ausbaustrecken, 450 km Einzelortsumgehungen und 527 km Neubaustrecken. Außerdem sieht der Bedarfsplan 1982 den Bau von rund 900 km Radwegen und die Beseitigung von mehr als 80 Bahnübergängen vor.

Ich denke, daß die Bedeutung dieser Zahl von 1 671 km deutlich wird, wenn man sich in Erinnerung ruft, daß der Landtag im Jahre 1957 einem Zehnjahresplan für den Straßenbau mit 4 650 km Landstraßen zugestimmt hatte, damals als Bestandteil des sogenannten grünen Netzes. 1966 wurde ein Ausbauplan für die Landstraßen aufgestellt, der dieses grüne Netz noch auf 7 423 km erweiterte, womit etwa 60 % der damals klassifizierten Landstraßen erfaßt wurden.

- (B) Meine Damen und Herren, 1966 7 423 km, 1982 1 671 km und jetzt insgesamt 912 km Ausbaubedarf nach dem Gesetzentwurf der Landesregierung! Ich meine, daß diese Zahlen die Dimension des Wandels in der Straßenbaupolitik des Landes verdeutlichen; dies vor dem Hintergrund, daß das Landesstraßennetz derzeit ohne die Ortsdurchfahrten in der Gemeindebaulast rund 10 800 km umfaßt.

Ich füge hinzu: Nordrhein-Westfalen hat bei den Landesstraßen mit Rheinland-Pfalz nicht nur die höchste Netzdichte, nämlich 361 m/km², nach dem Stand von 1985, unser Landesstraßennetz erreicht hinter Bayern mit 19,4 % auch den höchsten Anteil am jeweiligen Gesamtnetz der Straßen in den Bundesländern.

Von dieser guten Ausstattung mit Landesstraßen können wir heute ausgehen und in der Straßenbaupolitik Prioritäten setzen, zum Beispiel beim Bau von Ortsumgehungen, die tatsächlich Ortslagen entlasten, aber auch bei der Beseitigung von Bahnübergängen und bei Ausbaumaßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit.

Wir stimmen mit der Landesregierung darin überein - Herr Minister Dr. Zöpel hat das

noch einmal hervorgehoben -, daß sich die Maßnahmen, die Gegenstand der Fortschreibung sind, auch an qualitativen Kriterien messen lassen müssen. Wir begrüßen in diesem Zusammenhang, daß der fortgeschriebene Straßenbedarfsplan zwei Stufen enthalten soll. Das ist gängige Praxis im Bereich der Bedarfsplanung für die Bundesfernstraßen. Wir sehen darin einen Fortschritt auch für uns hier in Nordrhein-Westfalen. (C)

Meine Damen und Herren! Die Bedarfsplanung dient nicht zuletzt dazu, den Gesamtumfang der voraussichtlichen finanziellen Lasten in den kommenden Jahren zu überblicken. Der Gesetzentwurf der Landesregierung geht davon aus, daß für die insgesamt 313 Maßnahmen mit 431 Teilstrecken rund 3,4 Milliarden DM aufzubringen sein werden. Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang sagen: Neuorientierung der Straßenbaupolitik kann natürlich nicht heißen, daß sich die Ausgaben für den Straßenbau auf die Nulllinie zubewegen können. Wir wissen, daß umweltgerechter Straßenbau seinen Preis hat.

Ich denke dabei auch an sogenannte große Projekte, Tunnellösungen, die auch und zu Recht in der Regierungsvorlage vorhanden sind. Aber andererseits kann man auch nicht hingehen und quasi eine Besitzstandsgarantie für Straßenbaumittel im Landeshaushalt fordern.

Ich erwähnte das sogenannte grüne Netz, und nur vor diesem Hintergrund wird verständlich, daß beispielsweise 1975 für den Um-, Aus- und Neubau von Landesstraßen mehr als 560 Millionen DM ausgegeben wurden. Das war allerdings die Spitze in der Nachkriegsentwicklung, die andere Flächenländer erst 1980 erreicht haben. Es muß aber auch gesehen werden, daß nicht allein Nordrhein-Westfalen die Baumittel für den Landesstraßenbau abgesenkt hat. So sind beispielsweise in Baden-Württemberg die Ausgaben für den Landesstraßenbau ab 1981 um etwa 120 Millionen DM jährlich verringert worden. (D)

Nötig ist allerdings - ich sage das in aller Offenheit -, daß jedenfalls mittelfristig für Kommunen und Bauindustrie die notwendige Planungssicherheit geschaffen wird. Hier ist der Ausbauplan 1987 bis 1992, den wir noch in diesem Jahr im Verkehrsausschuß zu beraten und zu beschließen haben, angesprochen.

Im Verkehrsausschuß werden wir auch über die übrigen, von der Landesregierung vorgeschlagenen Änderungen des Landstraßenausbaugesetzes sprechen. Ein Fortschritt ist ganz sicherlich, daß der Landesstraßenbe-

(Böse (SPD))

- (A) darfsplan in das Ausbaugesetz einbezogen wird. Das war 1980 noch nicht möglich, weil der erste Bedarfsplan erst nach Verabschiedung des Gesetzes erarbeitet werden konnte. Als Fortschritt sehe ich auch an, daß der Landesstraßenbedarfsplan durch die Maßstabsänderung lesbarer geworden ist. Ich denke, daß dieser Punkt positiv zu bewerten ist und zu keiner Kontroverse Anlaß gibt.

Wir, die SPD-Fraktion, stimmen der Überweisung an den Verkehrsausschuß zu.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Riemer: Für die CDU-Fraktion erteile ich jetzt Herrn Abg. Dreyer das Wort.

Dreyer (CDU): Herr Präsident! Meine Damen! Meine Herren! Für eine moderne Industriegesellschaft ist die Leistungsfähigkeit der Transportsysteme von lebenswichtiger Bedeutung. Wirtschaftskraft und Wohlstand der Bürger hängen vom Funktionieren dieses Systems ab. Nach unseren ordnungspolitischen Vorstellungen hat sich der Staat weitgehend unmittelbarer wirtschaftlicher Tätigkeit zu enthalten, aber er muß eine intakte Infrastruktur vorhalten. Dabei ist die Verkehrsmarktnachfrage für die Planung der Verkehrswege die entscheidende Bestimmungsgröße.

- (B) Die Entwicklung des Verkehrs hat sich in den vergangenen Jahrzehnten sehr dynamisch vollzogen. Im Personenverkehr hat sich die Verkehrsleistung seit 1960 verdreifacht. Der Individualverkehr hat inzwischen einen Anteil von 80 %. Die Expansion im Güterverkehr war ähnlich stürmisch. Die Güterverkehrsleistung erhöhte sich in diesem Zeitraum um das Dreifache. Die Zukunft wird das gleiche Bild bieten. Die Prognosen rechnen für das Jahr 2000 mit einem Anstieg der Pkw-Fahrleistung um bis zu 20 % und beim Güterverkehr mit einem Anstieg um bis zu 45 %. Der Kraftverkehr wird also auch in Zukunft eine überragende Bedeutung behalten. Das haben im Grunde auch weder Herr Minister Zöpel noch Herr Kollege Böse bestritten.

Für uns ergeben sich daraus für den Straßenbau folgende Prioritäten:

erstens die ordnungsgemäße Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung des vorhandenen Straßennetzes - und dies wird bei erhöhten Achslasten künftig mehr Geld kosten - ,

zweitens die zügige Fertigstellung der laufenden Maßnahmen, die Schließung von Netz-

lücken zur Erreichung des vollen Verkehrswertes, (C)

drittens die bessere Anbindung und regionale Erschließung strukturschwacher Räume,

viertens die Verbesserung der Verkehrssicherheit und

fünftens die Entlastung der Städte durch den Bau von Ortsumgehungen im Interesse von stadtverträglichen Lösungen.

Wie ist nun der vorgelegte Gesetzentwurf - gemessen an diesen Zielen - zu bewerten?

§ 3 des Gesetzes ist in einer Weise verändert worden, daß er nach seinem Wortlaut künftig verkehrlichen Belangen überhaupt keine Rechnung mehr trägt. Herr Kollege Böse hat eben noch einmal den alten § 3 zitiert und darauf hingewiesen, daß darin noch von Verkehrsentwicklung die Rede sei. Der neue § 3 nennt im Grunde Ausschließungskriterien für den Bau von Straßen. Ich glaube - die CDU-Fraktion ist jedenfalls dieser Auffassung -, daß es bei der Beratung im Ausschuß wichtig sein wird, an dieser Stelle verkehrliche Bestimmungsgrößen einzubeziehen, denn die sind schließlich auch Grundlage Ihrer Planungen im einzelnen.

Vizepräsident Dr. Riemer: Herr Kollege, lassen Sie eine Zwischenfrage zu?

(Dreyer (CDU): Aber gerne!)

(D) Aigner (SPD): Herr Kollege Dreyer, ich habe Ihnen sehr aufmerksam zugehört und dabei den Eindruck gewonnen, als seien Investitionen und das Zurverfügungstellen von Infrastruktur die in Ihren Augen einzigen Möglichkeiten, was den Ordnungsrahmen von Verkehr und Abwicklung von Verkehr angeht. Ich frage Sie, ob dieser Eindruck zutreffend ist.

Dreyer (CDU): Nein, Herr Kollege Aigner, Sie wissen ganz genau, daß dazu auch andere Fragen gehören, aber wir reden ja heute über den eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landstraßenbaugesetzes.

Ich darf bei dieser Gelegenheit gleich bemerken, daß das, was Minister Zöpel vorgeschlagen hat und was gewissermaßen die Zusammenfassung aller Teilpläne im Bereich Verkehrsinfrastruktur zu einem Landesverkehrswegeplan bedeutet, unserer seit langer Zeit bestehenden Vorstellung entspricht. Herr Kollege Hardt als Vorgänger in der Aufgabe des verkehrspolitischen Sprechers hat schon 1978 diesen Gedanken vorgetragen, nämlich

(Dreyer (CDU))

- (A) analog zur Regelung des Bundes alle Pläne zusammenzufassen. Ich halte das auch im Hinblick auf die vorhandenen Abwägungsfragen für notwendig. Wir haben doch gar nicht der Auffassung widersprochen, daß man bei Straßenbauinvestitionen natürlich achtgeben muß, welche Schieneninfrastruktur man dadurch möglicherweise gefährdet. Sie wissen alle, daß dieses bei der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplanes durchaus der Fall gewesen ist. Drastisch ausgedrückt existiert bei uns nicht die Auffassung, daß der Individualverkehr immer und überall Vorfahrt haben müsse. Das ist sicherlich nicht leistbar. Darüber hat es aber auch bei den Beratungen im Ausschuß nie unterschiedliche Auffassungen gegeben, Herr Kollege Aigner.

Ich wollte darauf hinweisen, daß sich dieser Gesetzentwurf im § 3 einfach viel zu einseitig auf die anderen - auch wichtigen - Gesichtspunkte bezieht, die wir ja auch nie bestritten haben; sie sind ja auch im alten § 3 enthalten gewesen.

Ich möchte gern zitieren, was uns die Stadt Werne hinsichtlich ihrer eigenen Wünsche geschrieben hat. Diese Stadt hat nämlich inzwischen festgestellt, daß die in dem alten Plan noch vorhandene Ortsumgehung in dem neuen Plan nicht mehr enthalten ist. Herr Minister, ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie sich dieses Zitat der Stellungnahme anhören würden. Ich beginne mit den Zielen, die die Stadt nennt. Sie sagt:

- (B) Um mehr Wohnqualität in den Wohngebieten, mehr Ökologie in der Stadt, Verbesserung des Wohnumfeldes, Rückgewinnung von Straßenräumen, Verbesserung der Kommunikation durch Verbesserung der Aufenthaltsqualität, mehr Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder, Radfahrer, Fußgänger, ältere Mitbürger und Behinderte zu erreichen, muß durch diese Umgehung die innerstädtische Verkehrssituation entlastet und zusätzlicher Verkehr ferngehalten werden.

Ein Städtebauminister, der gleichzeitig Verkehrsminister ist, könnte das eigentlich nicht besser formulieren, was hier an Wünschen beschrieben wird. Aber dennoch ist die Ortsumgehung Werne in Ihrem Entwurf nicht mehr enthalten; sie ist gestrichen worden. Die Freunde aus Werne haben selber eingesehen, daß es Probleme bei der Lippe-Überquerung gibt. Deshalb haben sie jetzt einen Alternativvorschlag gemacht, wie man dieses Problem dadurch lösen kann, daß man eine Verbindung von der Ortsumgehung zur Bundesstraße 233 herstellt. Sie bieten auch an, dies mit den Mitteln des Gemeindeverkehrsfinan-

- zierungsgesetzes aus den Kräften der Stadt dann selbst zu bewirken. (C)

Auch angesichts des von Ihnen gerühmten Gegenstromverfahrens, das hier stattgefunden haben soll, findet sich die Stadt Werne mit ihren Wünschen, die nach meiner Ansicht berechtigt sind - ich habe mir einmal die Verkehrsstärken angeschaut - in dem Entwurf nicht wieder. Ich will deshalb ganz deutlich sagen, daß ich den Eindruck habe, daß Sie bei der Formulierung des Gesetzentwurfs eine ökologisch zugespitzte Ideologisierung vorgenommen haben, die kaschieren soll, daß das Land Nordrhein-Westfalen finanziell am Ende ist. Denn das, was Sie mit diesen hier formulierten Zielen, mit denen wir ja zum Teil übereinstimmen, bewirken wollen, kostet, wenn Sie dann auch die verkehrlichen Notwendigkeiten einbeziehen, eben nicht weniger, sondern mehr Geld.

Ich darf Ihnen auch dafür ein Beispiel nennen, das mich gefreut hat: Für Gevelsberg war im alten Landesstraßenbedarfsplan noch eine Lösung vorgeschlagen worden, die 11 Millionen DM kostete. Sie schlagen jetzt eine andere Lösung vor, die 30 Millionen DM kostet. Das ist sicherlich eine angemessenere Problemlösung, aber sie kostet eben mehr.

Das heißt also: Die Konsequenz aus den von Ihnen formulierten Zielen hätte nicht sein dürfen, daß Sie die Mittel von 5 Milliarden DM auf 2,5 Milliarden DM halbieren, sondern daß Sie noch Geld draufpacken, wie es der Bund getan hat. Wenn man sich einmal vorstellt, daß für die Bundesverkehrswege im Lande Nordrhein-Westfalen für einen ähnlichen Zeitraum 10 Milliarden DM zur Verfügung stehen, was den vordringlichen Bedarf angeht, und weitere rund 10 Milliarden DM für den Bereich Planungen, dann muß man sagen, daß der Bundesgesetzgeber seinen Pflichten hier in viel besserem Maße gerecht geworden ist. (D)

Dies ist ein Landesstraßenbedarfsplan, der eine solche Fülle von Abstrichen macht, daß Straßenbau in unserem Land künftig verhindert werden wird. Ich betone ausdrücklich: Unter dem Gesichtspunkt städtischer Entwicklung und auch des Zieles von Naturschutz und Landschaftsschutz ist dieser Landesstraßenbedarfsplan in seinem Volumen völlig unzureichend.

Ich will aber auch gern das herausstellen, was es an gemeinsamen Auffassungen gibt. Wir sind mit Ihnen der Auffassung - wie das auch schon im Verkehrsausschuß zum Ausdruck gekommen ist -, daß die Rahmenvereinbarungen, die wir mit der Deutschen

(Dreyer (CDU))

- (A) Bundesbahn abschließen wollen, sich in dieses Gesamtkonzept einfügen müssen.

Ich wiederhole, daß auch ich der Meinung bin, daß Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes nutzbar gemacht werden müssen, um Investitionen - an Deckung von Defiziten wird hier niemand denken - möglich zu machen.

Wir sind weiter der Auffassung - auch das müssen wir sicher im Ausschuß dann vertiefen -, daß in einen solchen ÖV-Plan auch die Maßnahmen der Bundesbahn hineingehören, daß man beispielsweise City-Bahn und auch Regionalschnellbahn aufnimmt. Das wird sicherlich einen längeren Beratungszeitraum erfordern. Aber das war ja 1982 in gar keiner Weise anders als jetzt.

(Rohe (SPD): City-Bahn von Löhne nach Minden!)

- Nein, von Bielefeld nach Minden, Herr Kollege Rohe. Wir müssen da ja an den IC-Halt denken. Es ist ja nicht gut vorstellbar, daß wir Regionalschnellverkehr zwischen zwei Städten machen, die beide nicht in den IC-Verkehr einbezogen sind.

(Weiterer Zuruf des Abg. Rohe (SPD))

- Ja, in Minden halten gerade drei Intercity-Züge am Tage!

(Erneuter Zuruf des Abg. Rohe (SPD))

- (B) - Herr Rohe, soviel Lokalpatriotismus wäre auch fehl am Platze. Intercity-Züge dürfen eben nicht in so kurzen Abständen halten. Das ist natürlich unmöglich.

(Zuruf von der CDU: Für Herrn Rohe wäre das schön! - Weitere Zurufe von der CDU)

- Ja, der wohnt aber nicht in Löhne, glücklicherweise nicht.

Herr Minister, Sie haben von einer Gesetzesvereinfachung gesprochen. Ich weiß nun nicht, ob das soviel Vereinfachung darstellt. Aber ich glaube, daß das kein großer Streitpunkt sein wird. Ich glaube, es spricht das eine und das andere für die eine und die andere Lösung, auch was die Frage des Maßstabs angeht. Ich muß sagen, daß ich mich gefreut habe, daß ich diesmal keine Lupe zur Hand nehmen mußte, und würde deshalb die verfassungsrechtlichen Probleme, die früher eine große Rolle gespielt haben, vernachlässigen. Wir wissen ja, wie die Darstellung gemeint ist und welche rechtliche Wirkung sie hat. Das hat mir also gefallen.

(C) Über die Maßnahmen im Bedarfsplan - und zwar sowohl in der Stufe 1 als auch in der Stufe 2 -, die Sie dargestellt haben, wird es im Ausschuß sicherlich noch ein hartes Ringen geben. Ich glaube, daß eine Fülle wichtiger Projekte in der Stufe 1 ausgefallen ist. Ob die Möglichkeit, in der Stufe 2 entsprechende Ergänzungen vorzunehmen, die richtige Lösung sein wird, ist noch die Frage. Insoweit stimmt das, was Sie gesagt haben, nämlich daß dann manches auf den Sankt-Nimmerleinstag verschoben ist. Das werden sich die Gemeinden sicherlich auch anders wünschen.

Das, was Sie über das Pro und Contra des Automobils gesagt haben, teile ich so. Herr Pällmann hat kürzlich auf einer verkehrspolitischen Tagung in Berlin gesagt, das Auto sei so etwas wie das Wasserklosett; es gehörte inzwischen zum täglichen Leben. Daß auch Sie, Herr Minister, das gerade betont haben, hat mich gefreut; denn Anfang der 70er Jahre gab es aus Ihren Kreisen eine Broschüre - Herr Zöpel, ich weiß es nicht, inwieweit Sie diese mitverantwortet haben -, die hieß: Der Anfang vom Ende des Autos. Und der erste Satz lautete - das weiß ich immer noch auswendig -: Das Auto beginnt zu sterben, und wir können sagen, daß wir dabei gewesen sind, als seine Agonie begann. - Dies war Schwachsinn. Daß auch Sie das inzwischen erkannt haben, hat mich ein bißchen hoffnungsvoll gestimmt, was die weitere Beratung des Plans angeht.

(D) Aber lassen Sie mich noch einmal deutlich sagen: Wir sind mit § 3 nicht einverstanden. Wir halten ihn für eine übertriebene Ideologisierung des Straßenbaues, gewissermaßen für die beabsichtigte Verteufelung. Der Plan sieht im einzelnen ja eine ganze Menge Straßenbau vor, wie Sie sich mit dem Bundesverkehrsminister ja auch auf 10 Milliarden DM geeinigt haben. Und bei jedem Quadratmeter, der gebaut wird, wird die Landschaft betroffen und berührt. Wenn man in der Stadt dafür Veränderungen treffen will, dann kostet das auch wieder Geld.

Wir werden bei den Beratungen sehr kritisch versuchen, unsere Ziele durchzusetzen. Das, was Herr Böse gesagt hat, hat mich ein bißchen hoffnungsfroh gestimmt, weil er, was § 3 angeht, ganz ausdrücklich auf die Notwendigkeit, die Verkehrsentwicklung als Bestimmungsgröße einzubeziehen, hingewiesen hat. Ich denke, daß dort die Möglichkeit der Verständigung liegen könnte.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Riemer: Ich erteile Frau Abg. Thomann-Stahl von der Fraktion der F.D.P. das Wort.

(A) Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Dieser Gesetzesentwurf ist ein weiteres Beispiel und ein weiterer Beweis dafür, daß in der Straßenbaupolitik des Landes Unsinn zum System erhoben wird. Die Vorlage sieht auf den ersten Blick gar nicht einmal so schlecht aus. Nach Abwägung aller im Lande reichlich vertretenen Meinungen wird ein erheblicher Bedarf an Straßenbau dokumentiert, ganz im Gegenteil zu dem, was Sie, Herr Minister, soeben gesagt haben und was der Ministerpräsident ausführte, nämlich daß kein Neubedarf mehr vorhanden sei. Nach den Zusagen von Minister Zöpel im letzten Jahr, 3 Milliarden DM in den nächsten 20 Jahren zu investieren, könnte man auch annehmen, daß die im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen eventuell finanzierbar, d. h. durchführbar seien.

Auf den zweiten Blick sieht das ein bißchen anders aus. Da werden hehre Ziele und Grundsätze formuliert, nach denen Straßenbau entweder dem Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs oder der Umweltverbesserung zu dienen hat. Die Tatsache, daß Nordrhein-Westfalen ein hochindustrialisiertes Land mit entsprechenden Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur ist, wird völlig außer acht gelassen.

Immerhin, meine Damen und Herren: Es könnte durchaus auch sein, daß es massive arbeitsmarktpolitische, strukturpolitische und wirtschaftspolitische Gründe für Straßenbau gibt. Aber diese Möglichkeit wird noch nicht einmal in Erwägung gezogen. In diesem Gesetz, das den Bedarf an Straßen belegen soll, werden hauptsächlich Gründe angeführt, weshalb keine Straßen mehr gebaut werden sollen. Auch insofern ist es ein schlechtes Gesetz. Wir werden im Ausschuß sehr ausführlich darüber zu diskutieren haben, falls Sie eine Einigung anstreben. Jedenfalls ist für uns zunächst einmal nicht erkennbar, inwieweit Radwegebau oder "Rückbau" Grundsätze für Straßenbau darstellen sollen.

Der Gesetzesentwurf bietet keinerlei Anhaltspunkte für sachliche, zeitliche und finanzielle Prioritäten. Er läßt darüber hinaus nicht erkennen, wie groß die Kontinuität in der Umsetzung sein wird. Wir wollen deshalb von der Landesregierung ausführlich erfahren, welche konkreten Vorstellungen sie hat und wie die Entscheidungskriterien aussehen werden, nach denen festgelegt wird, welche Maßnahmen wann in Angriff genommen werden sollen.

Meine Damen und Herren, während in dem derzeit noch geltenden Landesstraßenausbau-

gesetz, das 1980 erst nach vielen Diskussionen einstimmig verabschiedet wurde und bei dem von dem ursprünglichen Entwurf nur sehr wenig übrig blieb, die Ziele Verbesserung der Infrastruktur und Beseitigung von verkehrlichen Engpässen enthalten sind, scheinen sie dem Minister nunmehr überflüssig zu sein, obwohl sie unseres Erachtens den eigentlichen Zweck des Straßenbaus darstellen. Es erscheint hingegen außerordentlich fragwürdig, Straßenbau als Maßnahme zur Erzielung von mehr Umweltqualität zu definieren. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit als Grund für Straßenbau fristet ein kümmerliches Dasein an allerletzter Stelle, nämlich nach dem Schutz vor Lärm und Abgasen, dem Naturschutz, der Landschaftspflege, dem Gewässer- und Denkmalschutz, die doch wohl eher als Bedingung beim Straßenbau berücksichtigt werden sollten, nicht aber als Begründung für die Maßnahme als solche.

Wenn man darüber hinaus den Maßnahmenkatalog bzw. die Karte heranzieht, erkennt man sehr schnell, daß die in § 3 aufgeführten Grundsätze wegen ihrer unendlichen Dehnbarkeit offenbar nicht einmal für das formulierende Ministerium eine Entscheidungshilfe darstellten.

Da sind Ortsumgehungen gestrichen worden, obwohl die jeweiligen Ortsdurchfahrten völlig unzureichend für 15 000 bis 25 000 Fahrzeuge und erheblichen Schwerlastverkehr ausgebaut sind, teilweise ohne ausreichende Geh- und Radwege oder Fußgängerüberwege. An anderer Stelle sind 10, 20 bis zu 40 Millionen DM eingeplant, um Straßen in Ortsrandlagen von 4 000 oder 5000 Fahrzeugen zu entlasten. Hier ist bislang nicht nur versäumt worden, Prioritäten zu setzen. Hier ist auch überhaupt nicht erkennbar, ob die im Gesetzesentwurf festgeschriebenen Grundsätze überhaupt beachtet wurden und wenn ja, inwieweit sie beachtet wurden.

Wie anders wäre es denn zu erklären, daß Maßnahmen wie die L 286 n in Bergisch Gladbach-Refrath nicht weiterverfolgt werden, obwohl ausweislich der Verkehrsstärkenkarte von Anfang des Jahres hier 15 000 bis 25 000 Fahrzeuge pro Tag durch den Ort rollen, und das nicht am Freitag vor Weihnachten, wie immer unterstellt wird, sondern in 24 Stunden im Jahresmittel, also einschließlich Samstagnachmittag, Sonntagabend etc., oder die Streichung der Kuhlenbergtrasse in Freudenberg, wo die Ortsdurchfahrt mit 11 000 Fahrzeugen pro Tag belastet ist und wo die weiterführenden Anschlüsse in den letzten Jahren so ausgebaut wurden, daß mit einem steigenden Verkehrsaufkommen zu rechnen sein wird?

(C)

(D)

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.))

- (A) Nun werden ja die meisten Leute einsehen, daß gerade im Fall der Kuhlenbergtrasse eine neue Straße durch den Wald auch nicht gerade der Landschaftspflege dienlich ist.

(Wolf (SPD): Milde ausgedrückt.)

Aber haben denn die Menschen, die da an den Ortsdurchfahrten wohnen, nicht auch ein bißchen Anspruch auf Ruhe und auf Verkehrssicherheit sowie auf Auslaufmöglichkeiten für ihre Kinder und Schutz vor Abgasen?

(Beifall bei der F.D.P.)

Es kommt hinzu - der Kollege Dreyer hat es schon ausgeführt -, daß alle Prognosen von erheblich verstärktem Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren ausgehen, daß der Lkw-Verkehr steigen wird, unter anderem weil der Massengüterverkehr der Bundesbahn sinken wird. Es kann wohl auch keiner ernsthaft annehmen, daß der öffentliche Personennahverkehr in einem Ort wie Freudenberg so ausgebaut werden kann, daß der überregionale Durchgangsverkehr nach Rheinland-Pfalz entfällt.

(Meyer (Westerkappeln) (F.D.P.): So ist es.)

Daß Sie, Herr Minister, hier ein Gesamtkonzept für die Verkehrsplanung vorlegen wollen, begrüßen wir außerordentlich. Ich befürchte nur, daß wir, wenn alle Teilpläne von ähnlicher Qualität wie der vorgelegte Gesetzentwurf sind, bei der Umsetzung nicht weniger Probleme haben werden, sondern anschließend mehr.

(B)

§ 4 des Gesetzentwurfes enthält eine Bankrotterklärung des Ministers. Hier wird die Untergrenze von 5 Millionen aufgehoben. Das heißt, wenn große Maßnahmen nicht mehr finanzierbar sind, dann müssen sich Ministerium und Landtag eben um die kleinen kümmern, um Details vor Ort.

(Aigner (SPD): Wie der Bundestag!)

Der Presseerklärung von Professor Farthmann war ja nun zu entnehmen, daß im Verkehrshaushalt erhebliche Streichungen wohl hingenommen werden müssen und daß dies vermutlich zu Lasten des Straßenbaus gehen könnte. Sie haben das eben dementiert, aber wir werden ja sehen, was die Haushaltspläne da vorsehen. Ich bin ein bißchen skeptisch.

(Wolf (SPD): Das ist Ihr Recht, Ihr gutes Recht. Dafür bekommen Sie sogar Diäten.)

Ich fürchte, meine Damen und Herren, daß wir uns deswegen in Zukunft darauf einrichten sollten, Entschließungsanträge zu behandeln, die vielleicht noch 400 m Radweg zwischen Kollerbeck und Kleinenbreden oder zwischen Distelbruch und Fissenknick behandeln. Und dann bleibt uns wirklich nur noch die Frage, inwieweit Gesetze, die bloße Absichtserklärungen darstellen, weil die finanziellen Mittel für ihre Umsetzung absehbar gar nicht bereitgestellt werden können, diesem Haus überhaupt zumutbar sind.

(C)

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

Frau Vizepräsident Friebe: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Deshalb schließe ich jetzt die Beratung.

Ich lasse abstimmen. Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Gesetzentwurfes an den Verkehrsausschuß. Wer dieser Überweisung zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Danke schön. Ist jemand dagegen, oder enthält sich jemand der Stimme? - Das ist nicht der Fall. Dann ist das einstimmig beschlossen.

Ich rufe Punkt 6 der Tagesordnung auf:

Gesetz zur Änderung des Landes-Immissionschutzgesetzes

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU
Drucksache 10/1846 (Neudruck)
erste Lesung

(D)

in Verbindung damit:

Genehmigung von Volks- und Heimatfesten

Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 10/1845 (Neudruck)

Zur Einbringung des Gesetzentwurfes und zur Begründung des Antrags der Fraktion der CDU erteile ich Herrn Abg. Dr. Klose das Wort. - Bitte schön.

Dr. Klose (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die CDU-Fraktion legt dem Hohen Hause zwei Anträge vor. Der eine Antrag richtet sich an den Landtag selbst, nämlich § 9 Absatz 1 des Landes-Immissionschutzgesetzes zu ändern, und der andere Antrag richtet sich an die Landesregierung mit dem Ersuchen, § 17 der Gaststättenverordnung zu ändern.

Diese Initiative unserer Fraktion berührt die Lebenssphäre vieler Menschen im Lande. Wohl in jeder Stadt und Gemeinde in Nordrhein-Westfalen werden Volks- und Heimatfeste