

(Vizepräsident Dr. Klose)

- (A) Ich lasse dann abstimmen entsprechend der **Beschlußempfehlung Drucksache 11/8001**. Wer der **Beschlußempfehlung** seine Zustimmung geben möchte, diesen Einzelplan 01 in zweiter Lesung anzunehmen, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Dann ist bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Einzelplan 01 in zweiter Lesung angenommen worden.

Ich rufe Nummer 6 auf:

**Einzelplan 15: Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr**

Ich verweise erstens auf die **Beschlußempfehlung Drucksache 11/8015**, zweitens auf die **Änderungsanträge** der Fraktionen der CDU und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und schließlich, drittens, auf den **Entschließungsantrag** der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN **Drucksache 11/8172**.

Ich eröffne hiermit die **Beratung** und erteile als **erstem Redner** Herrn Kollegen **Langen** für die Fraktion der CDU das Wort.

- (B) **Abgeordneter Langen (CDU):** Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Fast fünf Jahre Verkehrspolitik unter der Verantwortung von Minister Kniola in der Regierung Rau geben Anlaß, Bilanz zu ziehen - Bilanz gegenüber den Blockadejahren unter dem Verkehrsminister Zöpel und Bilanz mit Blick auf die verkehrlichen Erfordernisse, die dieses Land Nordrhein-Westfalen hat.

Nordrhein-Westfalen könnte wirtschaftlicher Motor in der Bundesrepublik Deutschland sein, könnte wirtschaftlicher Motor Europas sein. Daß dies nicht so ist, wird der Regierung Rau zu Recht oft vorgehalten.

(Beifall bei der CDU)

Daran ist auch die verfehlte Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen schuld.

(Abgeordneter Dr. Brunemeier [SPD]: Das ist doch Unsinn!)

So hatten wir gehofft, daß unter Minister Kniola ein neuer Wind in der Verkehrspolitik weht, und anfangs sah es ja auch so aus. Aber diese Hoffnung war ein Trugschluß. Nach wie vor verhindert die SPD-Regierung wichtige und notwendige verkehrspolitische Entscheidungen. (C)

(Abgeordneter Frechen [SPD]: Zum Beispiel?)

Verharrung, Erstarrung, Unbeweglichkeit - das kennzeichnet die Verkehrspolitik unseres Landes.

(Abgeordneter Dr. Brunemeier [SPD]: Völlige Fehleinschätzung! - Abgeordneter Frechen [SPD]: Werden Sie mal konkret!)

Dabei werden die Probleme - ich nenne sie jetzt immer größer:

Erstens. Nordrhein-Westfalen ist nach wie vor das Stauland Nummer 1. Hier gibt es die meisten Staus.

Zweitens. Der öffentliche Personennahverkehr muß ausgebaut und finanzierbar gehalten werden. Das vorgelegte Regionalisierungsgesetz läßt nicht erkennen, daß das Land hier Finanzverantwortung übernehmen will. Politik kann man zwar für und gegen alles machen, aber eben nur nicht gegen Adam Riese. (D)

Drittens. Die Verkehrspolitik muß neue Wege beschreiten. Die Einführung moderner Verkehrstechnologien eröffnet uns neue Chancen bei notwendigen Verkehrsverlagerungen und Verkehrsvermeidungen. Vor dem Hintergrund der Tatsache, daß der Güterverkehr in den nächsten 20 Jahren um 80 % zunehmen wird, daß zur Zeit rund 30 % des Güterverkehrs Leerverkehr ist und bis zu 40 % des Stadtverkehrs parkplatzsuchender Verkehr ist, brauchen wir moderne umweltschonende Verkehrstechnologien, die unnötigen Verkehr reduzieren oder gar ganz vermeiden. Bisher in Nordrhein-Westfalen Fehlanzeige!

Die Landesregierung erkennt nicht, daß mit Investitionen in den Verkehrsbereich wichtige Entscheidungen für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen getroffen werden. Der vorliegende Haushaltsentwurf des Verkehrsministers ist zum Steinbruch des Finanzministers geworden. Ende der 70er Jahre haben wir

(Langen [CDU])

- (A) noch rund 75 % des Verkehrsetats für Investitionen genutzt. Dieser Anteil ging in den 80er Jahren ständig zurück, und im vorliegenden Haushaltsentwurf wird gerade wieder in diesem Investitionsbereich gekürzt - bei Investitionen, die unsere Zukunft maßgeblich bestimmen.

Allein 98 Millionen DM weniger im notwendigen Straßen- und Radwegebau in Nordrhein-Westfalen. Das bedeutet, daß viele Ortsumgehungen, Lückenschlüsse im Landesstraßennetz und notwendige Erhaltungsinvestitionen im bestehenden Straßennetz nicht getätigt werden können.

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Kommen Sie auch noch zum Bundesstraßengesetz?  
- Weitere Zurufe von der SPD - Unruhe  
- Glocke des Präsidenten)

Wie ernst man die Lippenbekenntnisse des Verkehrsministers zum öffentlichen Personennahverkehr nehmen kann, merkt man daran, daß er eine der wichtigsten Leistungen für den öffentlichen Personennahverkehr, die Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr, um mindestens 15 Millionen DM gekürzt hat. Damit wird besonders der Busverkehr im ländlichen Raum getroffen.

- (B) (Fortgesetzt Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Aber auch ansonsten ist in den letzten Jahren bezüglich der Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen nur herumgewurschtelt worden. Ich darf nur daran erinnern, daß die Landesregierung für den Ausbau der Landstraßen in den nächsten zwanzig Jahren

(Minister Kniola: Landesstraßen!)

- Entschuldigung, Landesstraßen; das steht hier auch, ich habe etwas verkürzt, Herr Minister - lediglich 3,1 Milliarden DM vorgesehen hatte, obwohl 4 Milliarden DM notwendig wären. Wir haben es letztlich gemeinsam geschafft, auf 3,55 Milliarden DM für den Landesstraßenausbau zu kommen.

Das Luftverkehrskonzept, das von der Landesregierung vorgelegt wurde, war vollkommen unzureichend. Es entsprach in keiner Weise den Anforderungen des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen, in keiner Weise den Bedürfnissen der Bevölkerung und den Belangen der Anwohner.

(C) Auch hier hat das Parlament einschneidende Nachbesserungen vornehmen müssen.

Die Einrichtung von Güterverkehrszentren - ihr Sinn und Zweck ist unbestritten - wird in Nordrhein-Westfalen nur debattiert. Der Landesverkehrsminister hat sich hier aus der Verantwortung gestohlen, er drückt sich um Entscheidungen, mit denen die Standorte für die notwendigen Güterverkehrszentren festgelegt werden müssen.

Herr Minister Kniola, hier haben Sie sich vollkommen auf eine moderierende Rolle zurückgezogen. Für den wichtigen Standortfaktor Güterverkehrszentrum ist dies aus der Sicht des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen viel zu wenig.

Zur Zeit liegt uns ein Entwurf des Regionalisierungsgesetzes vor. Schon jetzt zeichnet sich ab, daß auch hier der große Wurf nicht gelungen ist: Anstatt die Chance zu ergreifen, den öffentlichen Personennahverkehr, also Busse und Bahnen, in einem Gesamtkonzept finanziell zu sichern und eine einheitliche Entwicklungslinie für das Land Nordrhein-Westfalen aufzustellen, wird in diesem Gesetz weitestgehend nur der Finanztransfer des Bundes über das Land an die Kommunen geregelt. Was wir brauchen, ist ein umfassendes ÖPNV-Gesetz und nicht nur ein Regionalisierungsgesetz.

(D) Herr Präsident, meine Damen und Herren, das jetzige Verkehrssystem in Nordrhein-Westfalen ist weder umweltfreundlich noch leistungsfähig. Es ist einfach schlecht. Es produziert Staus und Umweltverschmutzung, es behindert den wirtschaftlichen Aufschwung und produziert enorme Kosten. Wo sind denn die zukunftsweisenden Verkehrstechnologien, die immer so gepriesen werden? - In Nordrhein-Westfalen totale Fehlanzeige!

Jahrelang hat sich diese SPD-Regierung gegen neue Technologien gerade in der Verkehrstechnik gesperrt. Das Resultat sehen wir jeden Tag. Im wichtigsten Bundesland der Bundesrepublik Deutschland, dem industriellen und wirtschaftlichen Kernland der Europäischen Union, gibt es nicht ein einziges modernes Bahnsystem.

(Abgeordneter Hunger [SPD]: Günter, was erzählst du uns denn da?)

Es gibt kein modernes Verkehrsleitsystem, es gibt - ich erwähnte es schon - keine Güterverkehrszentren, und eine Förderung der Telematik zur Ver-

(Langen [CDU])

- (A) meidung von Verkehr findet ebenfalls nicht statt. Akzente zum Schutz der Umwelt sieht die SPD-Regierung nur in einem generellen Tempolimit.

Nehmen Sie einmal zur Kenntnis, meine lieben Kolleginnen und Kollegen, daß dieses Steinzeitinstrument in der öffentlichen Diskussion längst überholt ist. Die Umwelt wird durch Leitsysteme geschützt, die den Verkehrsfluß steuern, durch die Förderung von verbrauchsarmen Fahrzeugen - ebenfalls Fehlannonce in Nordrhein-Westfalen - sowie die Umstellung der Kfz-Steuer von einer Hubraumsteuer auf eine Verbrauch- oder Emissionsteuer.

Ein weiteres Trauerspiel: die Verkehrspolitik in unseren Städten. Getreu der Maxime von Minister Zöpel - "Der Verkehr in den Städten muß erstickt werden" - wurde in den vergangenen Jahren mit einem immensen finanziellen Aufwand Straßenrückbau betrieben.

(Zustimmung bei der CDU)

Dies ist oftmals so widersinnig, daß das Verkehrschaos erst nachher entstand. Was wir aber brauchen, ist eine moderne Verkehrstelematik, eine Verkehrstelematik, die den Umstieg auf den ÖPNV erleichtert und die beste Erreichbarkeit unserer täglichen Ziele für alle einsichtig macht.

(B)

Ein Wort zum Auto! Das Auto ist für die allermeisten Menschen in Nordrhein-Westfalen unverzichtbar. Eine Verkehrsabwicklung in vernünftiger Form ohne Auto ist hier nicht denkbar, sie ist auch nicht von heute auf morgen erreichbar. Ich halte das auch nicht für wünschenswert. Die Menschen in Nordrhein-Westfalen fahren nicht zum Spaß Auto; denn es macht ja keinen Spaß mehr. Sie fahren, weil sie müssen. Machen Sie also nicht den Autofahrer zum Buh-Mann, denn der kann am allerwenigsten etwas für die verfehlte Verkehrspolitik dieser Landesregierung.

Damit komme ich zu einem weiteren leidigen Thema in Nordrhein-Westfalen: dem von der SPD über Jahre hinweg verhinderten Lückenschluß in unserem Autobahnnetz. Herr Minister Kniola, Sie stellen doch immer dar, wie der Ost-West-Verkehr in Nordrhein-Westfalen anwächst und bisher auch schon angewachsen ist. Auf unseren Autobahnen ist das jeden Tag sichtbar.

Wir alle wissen, daß der Verkehr in den kommenden Jahren weiterhin zunehmen wird. Deshalb ist es für mich vollkommen unverständlich, daß sich die SPD gegen die notwendigen Lückenschlüsse auf unseren Ost-West-Verbindungen wehrt. Das verstehen die Menschen nicht.

(C)

Wir wollen an belasteten Autobahnen einen generellen sechsstreifigen Ausbau und die Lückenschlüsse bei der A 4, A 33, A 44, A 46, B 480 und der A 52. Das Spielchen, das Sie jetzt betreiben, halten wir für nicht seriös: In der Öffentlichkeit wehren Sie sich gegen diese Maßnahmen, verhehlen aber nicht, daß, wenn der Bundesminister für Verkehr Sie dazu zwingt, diese Autobahnschlüsse zu realisieren, Sie das ja dann durchführen müßten.

Mit unseren Haushaltsanträgen und den verschiedenen Anträgen der letzten Jahre haben wir Ihnen dargelegt, wie man wieder Verantwortung für die Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen übernehmen kann. Wir wollen Investitionen in den Verkehr, in die Verkehrssicherheit und vor allen Dingen Finanzierungssicherheit für den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Alle diese Anträge sind von der SPD abgelehnt worden. Für die Menschen in Nordrhein-Westfalen ist das zu bedauern; aber, meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich gehe davon aus, daß wir das im Juni 1995 anders gestalten können.

(D)

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kollege Langen, würden Sie bitte zum Schluß kommen.

Abgeordneter Langen (CDU): Ich komme zum Schluß getreu dem Motto: "Die Geldwirtschaft des Staates muß ausbalanciert werden, die Kassen sollten wieder gefüllt sein, abzutragen ist die öffentliche Schuldenlast. Der Übermut der Ämter ist zu dämpfen durch harte Überprüfung, wenn dieser Staat nicht zugrunde gehen soll. Die Bürger jedoch sollten ihrerseits wieder mehr lernen und härter arbeiten, statt ständig nach dem Staat zu rufen und auf öffentliche Rechnung zu leben." Dies, meine Damen und Herren, ist nicht von mir,

(Langen [CDU])

- (A) sondern von Marcus Tullius Cicero, 106 bis 43 vor Christus, hat aber heute noch Gültigkeit.

(Beifall bei der CDU)

Meine Damen und Herren, Herr Präsident! Wir werden deshalb diesem vorliegenden Verkehrshaushalt nicht zustimmen. - Vielen Dank!

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile Herrn Kollegen Hemmer für die Fraktion der SPD das Wort.

Abgeordneter Hemmer (SPD): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Kollege Langen, ich möchte auf Ihre Rede überhaupt nicht mehr eingehen.

(Zurufe von der CDU: Warum nicht?)

- (B) Ich habe das einmal unter dem Thema "Wahlkampf" ab. Sie haben Ihre Pflicht erfüllt. Sie glauben ja selbst nicht an das, was Sie hier erzählt haben. Wenn Sie nämlich daran glauben würden, dann hätten Sie hier das gesagt, was Sie auch im Verkehrsausschuß gesagt haben. Dann hätten Sie auch wissen müssen, daß all das, was Sie zum Beispiel zum Bundesautobahnbau gesagt haben, Sache des Bundesverkehrsministers ist. Der soll einmal mit seinem Geld herüberkommen! Aber er hat ja nichts! Das hat der Kollege Hunger hier gerade schon gesagt. Ich habe das also unter "Wahlkampf" ab. Herr Kollege Langen, in Ihrer Rede war kein Wort zum Thema "Haushalt NRW". Herr Kollege Wächter, Sie haben ja auch aufmerksam zugehört: Darin war kein Satz zum Haushalt; den habe ich hier vermißt.

Lassen Sie mich noch einen Satz sagen: "Der Minister bzw. die SPD-Landtagsfraktion haben in der Verkehrspolitik nichts anderes gemacht als herumgewurschtelt" - auch das muß ich natürlich ganz entschieden zurückweisen. Das stimmt überhaupt nicht! Fahren Sie einmal hinaus, auch ins Land, auch nach Medebach, wo Sie ja Bürgermeister sind! Da bringe ich Ihnen genügend Bürgerinnen und Bürger, die unsere erfolgreiche Verkehrspolitik im Lande Nordrhein-Westfalen loben.

(Beifall bei der SPD)

Nur, Sie begreifen das nicht, oder Sie wollen das nicht begreifen. (C)

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Bei meinen Ausführungen werde ich mich nicht auf das Gleis von Herrn Langen begeben. Ich werde zum Einzelplan 15 und im überwiegenden Teil zum Verkehrsbereich Stellung nehmen.

Dieser Verkehrsbereich hat wie in den vergangenen Jahren und wie andere Bereiche des gesamten Landeshaushalts zur Konsolidierung beigetragen und deshalb gegenüber dem Vorjahr auch Kürzungen hinnehmen müssen. Herr Kollege Langen, wir bedauern auch, daß wir im Verkehrsbereich wie andere Haushalte Kürzungen haben hinnehmen müssen; das sage ich ganz offen. Dies mußte wegen der finanziellen Situation, in der sich die öffentlichen Hände und damit auch das Land Nordrhein-Westfalen befinden, so sein. Damit müssen wir leben, auch weil keine Einnahmequelle in Sicht ist, die die Situation verbessert.

Also: Wir müssen mit den Kürzungen gegenüber 1994 leben und werden versuchen, mit dem vorliegenden Haushalt 1995 unsere gute und erfolgreiche Verkehrspolitik für die Bürgerinnen und Bürger des Landes fortzusetzen. Ich denke, meine Damen und Herren, daß uns dieses auch mit dem vorliegenden Haushalt 1995 gelingen wird. (D)

Lassen Sie mich zu den Einzelbereichen der Verkehrspolitik noch einige Bemerkungen machen!

Eines der Hauptziele unserer Verkehrspolitik muß es sein, die notwendige Mobilität der Bevölkerung zu sichern. Wir möchten deshalb dazu beitragen, daß es zu einem breiten Sinneswandel kommt, was das Verhältnis der Bürgerinnen und Bürger zu den öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. zum Auto angeht. Wir wollen zumindest in den dichter besiedelten Gebieten unseres Landes dem öffentlichen Verkehrsmittel den Vorrang und die Vorfahrt vor dem motorisierten Individualverkehr einräumen. Wir denken, dieses kommt auch in unserer Förderpolitik zum Ausdruck. Lesen Sie, Herr Kollege Langen, den Haushalt! Sie werden dann feststellen, daß das, was ich hier gesagt habe, zutrifft.

Dieses, meine Damen und Herren, bedeutet aber nicht, daß wir das Auto als Teufelswerk abstempeln und mit allen Mitteln dagegen sein wollen. Das ist gar nicht der Fall. Wir müssen akzeptie-

(Hemmer [SPD])

- (A) ren, daß es in vielen Fällen keine wirkliche Alternative zum Auto gibt. Wir müssen außerdem die Rolle akzeptieren, die das Auto in unserer Gesellschaft immer noch spielt. Den erwünschten Sinneswandel und den Umstieg auf andere Verkehrsmittel erreichen wir nicht mit der Holzhammermethode, nicht damit, daß wir zum Beispiel ganze Innenstädte undifferenziert für den Autoverkehr sperren, auch nicht damit, daß wir uns für die plötzliche Einführung eines Preises von 5 DM je Liter Benzin einsetzen.

Wir müssen für die Bürgerinnen und Bürger verständliche und nachvollziehbare Maßnahmen treffen, die beispielsweise die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anstelle des Autos als ganz normalen Schritt zur Verbesserung der eigenen Lebenssituation erscheinen lassen.

Dazu tragen auch Appelle an das zweifellos vorhandene Umweltbewußtsein der Bürgerinnen und Bürger bei, ohne gleich zu Methoden aufzurufen, die normal und vernünftig denkende Menschen nur verprellen. Das gibt es auch.

Ich denke, daß auch zahlreiche Maßnahmen, für die wir als Sozialdemokraten uns schon länger eingesetzt haben, den gewollten Sinneswandel unterstützen. Wir setzen uns für ein Tempolimit auf den Autobahnen ein. Dieses führt zu einem verbesserten Verkehrsfluß, zu höherer Verkehrssicherheit und nützt schließlich auch unserer Umwelt.

- (B)

Wir setzen uns für Tempo 30 flächendeckend in unseren Städten ein, allerdings nur außerhalb der Hauptverkehrsstraßen. Wir setzen uns auch für die Einführung einer emissionsabhängigen Kraftfahrzeugsteuer ein. Dies würde letztlich, wie beispielsweise auch die Festsetzung eines zu erreichenden Maximalverbrauchs je Kraftfahrzeug zu einem bestimmten Zeitpunkt, die Automobilhersteller dazu animieren, die technischen Möglichkeiten auszunutzen bzw. zu verbessern.

Schließlich, meine Damen und Herren, sind wir für die Einführung einer verkehrsunabhängigen Entfernungspauschale im Lohn- und Einkommensteuerrecht, damit nicht die Benutzung des Autos belohnt bzw. die Inanspruchnahme des ÖPNV bestraft wird.

Ich weiß, diese Forderungen sind alle nicht neu. Leider ist es aber so, daß es sich weitgehend um

Forderungen an den Bundesgesetzgeber handelt, bei dem bisher keinerlei Bewegung in eine solche Richtung festzustellen ist. Im Gegenteil, Herr Kollege Langen, ich empfehle Ihnen, die sogenannte Koalitionsvereinbarung zwischen CDU, CSU und F.D.P. einmal nachzulesen - Frau Kollegin Thomann-Stahl! -, Gesamtumfang 48 und eine halbe Seite. Davon Verkehrspolitik: gerade einmal eine ganze Seite! Verkehrsprojekte, deutsche Einheit, Privatisierung und private Finanzierung, Transrapid, Telematik-Einführung, Harmonisierung auf EU-Ebene. Punkt! - Sehr zukunftsweisend, kann ich nur sagen. Alles unter der Überschrift: Deutschland fit machen für das Jahr 2000!

(C)

Kein Wort zu integrierten Verkehrssystemen, zur Sicherung oder Förderung des Standortes Deutschland - nein! -, zur Bewältigung der Probleme im Güterverkehr, zu gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Kfz-Industrie oder die Automobilnutzer, etwa im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit. Solche Dinge, meine Damen und Herren, die sich auch in unseren Forderungen wiederfinden, werden in Ihrer Koalitionsvereinbarung mit keinem Wort erwähnt.

Dieses gilt auch für ein Thema, das wir in Nordrhein-Westfalen seit vielen Jahren für wichtig halten, über das wir immer wieder reden, wo wir ständig dabei sind, Verbesserungen zu schaffen, nämlich die Verkehrssicherheit. Sie taucht in Ihrer Koalitionsvereinbarung nicht auf. Das scheint in Bonn überhaupt kein Thema zu sein.

(D)

Meine Damen und Herren, damit komme ich wieder zurück nach Nordrhein-Westfalen.

Unsere Verkehrsinfrastruktur, ihr Erhalt und wo nötig ihr Ausbau ist ein wesentlicher Faktor bei der Sicherung des Standortes Nordrhein-Westfalen.

Das dichte Straßennetz in Nordrhein-Westfalen soll durch Lückenschlüsse und Ortsumgehungen abgerundet werden. Vor allem Ortsumgehungen entlasten die Bürgerinnen und Bürger, die in verkehrlich stark frequentierten Städten bzw. Innenstädten wohnen.

Die Infrastruktur für die Luftfahrt ist in unserer Zeit ein wesentlicher Faktor bei der Standortentscheidung. Wir halten deshalb an unserer Luftverkehrskonzeption Nordrhein-Westfalen und den darin enthaltenen Handlungsempfehlungen fest.

(Hemmer [SPD])

- (A) Dies gilt natürlich insbesondere für diejenigen zum Schutz der Flughafenanlieger und der Umwelt.

Zum Schluß, meine sehr geehrten Damen und Herren, lassen Sie mich noch einige Worte zum ÖPNV in Nordrhein-Westfalen sagen. Die Förderung des ÖPNV war und ist ein Schwerpunkt unserer sozialdemokratischen Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen.

Zum 1. Januar 1996 tritt die Regionalisierung des SPNV in Kraft. Gleichzeitig muß die EU-Richtlinie 1893/91 umgesetzt werden. Sie haben gerade vorhin ja auch davon gesprochen, Herr Kollege Langen. Dieses wollen wir insgesamt mit dem Regionalisierungsgesetz NRW regeln, dessen Entwurf sich zur Zeit in der parlamentarischen Beratung befindet.

Nach unserem Willen wird die Stellung der Gemeinden und Kreise wesentlich gestärkt, indem sie als Aufgabenträger die organisatorischen und finanziellen Verantwortungen für den SPNV und den ÖPNV wahrnehmen. Dabei ist aber auch laut und deutlich darauf hinzuweisen, daß die finanziellen Belastungen durch den Schienenpersonennahverkehr in vollem Umfang durch die Regionalisierungsmittel ausgeglichen werden.

- (B) Beim ÖPNV tritt gegenüber dem Status quo keine Veränderung, insbesondere keine Verschlechterung ein. Das Land wird weiterhin Investitionen mit bis zu 90 % bezuschussen und wie bisher keine Betriebskostenzuschüsse für den ÖPNV leisten. Wenn kommunale Vertreter behaupten, mit dem Regionalisierungsgesetz kämen auf die Städte und Gemeinden zusätzliche Belastungen zu, ist dieses schlicht und einfach nicht wahr. Es ist jedoch eines klarzustellen: Wenn diese kommunalen Vertreter davon geträumt haben sollten, mit dem Bundesregionalisierungsgesetz und insbesondere den Verbesserungen, die die Länder erreicht haben, käme ein großer Geldsegen auf sie zu, dann ist das schlicht und einfach falsch.

Die Städte, Gemeinden und Kreise haben nur bis zum 31. Dezember 1995 Zeit, sich auf die Regionalisierung und die Umsetzung der EU-Richtlinien einzustellen. Deswegen appelliere ich an alle Fraktionen im Landtag: Helfen Sie mit, daß dieses Gesetz im Februar - nach Möglichkeit mit großer Mehrheit - verabschiedet werden kann.

Meine Damen und Herren, gestehen Sie sich und uns allen zu, daß es in der Situation, in der sich Bund, Länder und Gemeinden befinden, ein großer Erfolg ist, wenn die Betriebskostenzuschüsse für den Schienenpersonennahverkehr in vollem Umfang auch nach dem 31. Dezember 1997 gegeben werden, die Revisionsklausel im Bundesregionalisierungsgesetz die Überprüfung der angemessenen Höhe dieser Mittel bis zum 31. Dezember 1997 sicherstellt, die Mittel ab 1998 dynamisiert werden und die Landeskomplementärfinanzierung der GVFG-Bundesmittel im Gesetz verankert ist. (C)

Lassen Sie mich zum Schluß noch einige wenige Sätze zu den Anträgen von CDU und GRÜNEN und zu dem Entschließungsantrag der F.D.P. sagen.

Über den im Antrag der F.D.P. enthaltenen Wunsch haben wir und der zuständige Verkehrsminister während der letzten beiden Plenarsitzungen schon gesprochen. Der Finanzierungsplan bezüglich der ÖPNV-Vorhaben des Landes ist in dem noch frischen ÖPNV-Ausbauplan enthalten. Daß diese Vorhaben zur Zeit aus dem GVFG finanziert werden, ist ebenfalls zumindest allen Verkehrspolitikern klar. Die weiteren Finanzierungsinstrumente nach dem 1. Januar 1996 werden gerade in den Ausschüssen beraten. Wir lehnen den Entschließungsantrag der F.D.P. ab, Frau Kollegin Thomann-Stahl. (D)

Die Änderungsanträge wurden schon im Verkehrsausschuß und im Haushalts- und Finanzausschuß gestellt, dort beraten und abgelehnt. Sie werden dadurch, daß Sie sie jetzt noch einmal gestellt haben, nicht besser. Wir werden sie auch hier ablehnen, zumal kein seriöser Deckungsvorschlag unterbreitet worden ist.

Die Landesbeteiligung zum Beispiel bei den Flughäfen wird zur Zeit in einem Gesamtkonzept untersucht. Auch über diesen Antrag haben wir im Verkehrsausschuß gesprochen.

Die Erstattungsregelung nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz haben wir im Ausschuß und im Plenum mehrere Male diskutiert. Auch den diesbezüglichen Antrag werden wir ablehnen.

(Hemmer [SPD])

- (A) Wir lehnen also alle Ihre Anträge ab und stimmen dem Einzelplan 15 zu. - Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich darf jetzt Frau Thomann-Stahl für die Fraktion der F.D.P. das Wort erteilen.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Daß die Landesregierung bei der Finanzierung des Landesstraßenausbauplans wortbrüchig geworden ist, wundert uns nicht. Wir hatten es schon vor einigen Monaten festgestellt.

Daß das mittelfristige Investitionsprogramm für die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen ein Offenbarungseid der Luftverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen ist, stimmt uns trübsinnig, vor allem, weil es die Aufgabe der Umsetzung der Luftverkehrskonzeption ist. Und, Herr Kollege Langen: Die Luftverkehrskonzeption stammt im wesentlichen aus dem Landtag und nicht von der Landesregierung. Die Landesregierung setzt sie nur nicht um.

- (B) Daß Sie jeder technischen und technologischen Neuerung ablehnend gegenüberstehen, müssen wir ebenfalls mit Betrübnis zur Kenntnis nehmen.

Aber was die F.D.P.-Fraktion am meisten betroffen macht, ist, daß der Verkehrsminister dafür gesorgt hat, daß dieser Haushalt in seiner Gänze nicht beurteilt werden kann. Wir haben einen Entschließungsantrag vorgelegt, weil dieser Haushalt nicht nur für 1995 gilt, sondern auch Auswirkungen auf die folgenden Jahre hat. Wir wollen wissen, wie die zukünftige Finanzierung von milliardenteuren ÖPNV-Projekten im Lande aussehen soll. Der Verkehrsminister weigert sich, das Parlament zu informieren, wie die Investitionen ab 1996 finanziert werden sollen und woher er die komplementären Mittel des Landes nehmen will.

Es ist ein bißchen schwer zu verstehen: Es gibt gerade im ÖPNV-Bereich Maßnahmen, die von Bund und Land gemeinsam finanziert werden. Ich hatte im Verkehrsausschuß nach einer Maßnahme gefragt - an diesem Beispiel wollte ich die anderen festmachen -, und zwar, wie in Dortmund der

Stadtbahnbau finanziert werden soll. Dabei handelt es sich um eine Maßnahme, die insgesamt 830 Millionen DM kostet - nur diese eine Maßnahme. Der Bund bezahlt davon insgesamt 484 Millionen DM. Er bezahlt 1996 - das ist im Bundesprogramm aufgelistet - 20 Millionen DM, 1997 12 Millionen DM, 1998 13,59 Millionen DM. Auf Mark und Pfennig hinter dem Komma listet der Bund in seinem Investitionsprogramm auf, wieviel er für diese Maßnahme ab 1996 bezahlt.

(C)

Ich habe den Verkehrsminister im Ausschuß gefragt, woher er die komplementären Landesmittel - es sind ab 1996 noch 100 Millionen - nehmen will. Er hat die Auskunft verweigert. Er hat sie schlicht und einfach verweigert. Dabei hat er mich zunächst einmal in einer arroganten Art und Weise abgebürstet, indem er mir wider besseres Wissen gesagt hat, ich solle in den Ausbauplan des Landes schauen, und das in der Gewißheit, daß meine Frage lautete: ab 1996. Und er wußte, daß der Ausbauplan bloß bis 1996 gilt. Gelogen, Herr Minister! Sie haben hier in einer arroganten Art und Weise Abgeordnete belogen.

(Oh-Rufe bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Frau Kollegin Thomann-Stahl, bitte!

(D)

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.): Gut: Sie haben die Unwahrheit gesagt. Weiterhin habe ich Sie gefragt, wie Sie diese Komplementärfinanzierung sicherstellen wollen. Sie haben mir darauf geantwortet, Sie könnten keinen Finanzplan aufstellen, weil die Beratung für das die Grundlage bildende Gesetz noch nicht einmal begonnen habe.

Daraufhin habe ich ausgeführt, daß dann, wenn im Bundesprogramm auf Mark und Pfennig bis 1998 nachgewiesen ist, wo welches Geld herkommt, vom Land auch die komplementären Mittel da sein müßten. Der Bund schreibt doch nicht 13,59 Millionen DM in sein Programm, wenn er vom Land nicht auch auf Mark und Pfennig eine detaillierte Zahl hat, was das Land zu bezahlen hat. Deshalb müßten Sie wissen, woher Sie das Geld nehmen. - Da haben Sie mir gesagt, mit detaillierten Fortschreibungen nach 1996 hätten Sie sich noch nicht befaßt.

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

- (A) Dann habe ich Sie gefragt, wann Sie denn einen Finanzplan für die einzelnen Maßnahmen aufzustellen gedächten. Und Sie haben gesagt: nach dem Regionalisierungsgesetz, wenn das verabschiedet sei.

(Minister Kniola: Exakt!)

- Ja, ja, das haben Sie so gesagt. - Warum ist das für uns wichtig? Das ist für uns wichtig, weil wir vermuten, daß nach 1996, wenn vom Bund die Mittel für die Regionalisierung oder für die Umsetzung der Bahnstrukturreform kommen, aus diesen Regionalisierungsmitteln auch ÖPNV-Maßnahmen finanziert werden.

(Minister Kniola: Das steht sogar im Gesetzentwurf!)

Dies wäre eine Zweckentfremdung von Bundesmitteln. Diese Vermutung besteht.

(Minister Kniola: Völliger Unsinn!)

In der Plenarsitzung bei der Einbringung des Gesetzes habe ich darauf hingewiesen und gesagt, es sei erschreckend, daß Sie nicht bereit oder in der Lage seien zu sagen, wie ab 1997 bereits im Bau befindliche Großprojekte landesseitig weiter finanziert werden sollten, und daß Sie bei Investitionsprojekten in dieser Größenordnung - 800 Millionen bis 1 Milliarde DM - doch wohl einen Finanzplan haben müßten.

(B)

Da haben Sie erst einmal behauptet, es sei falsch, was ich sagte. Dann habe ich gesagt, Sie hätten mir jedenfalls keinen Finanzplan vorlegen wollen. Daraus hätte ich geschlossen, Sie hätten keinen, denn das haben Sie gesagt. - Ausweislich des Plenarprotokolls haben Sie aber hier geantwortet: "Doch, wir haben einen." Dann habe ich Sie aufgefordert, ihn vorzulegen. Sie haben dann gesagt: "Das tue ich nicht." Dann habe ich gesagt, Sie sollten darauf in einer Ausschusssitzung eingehen, und darauf haben Sie gesagt: "Das will ich nicht."

(Lachen bei der F.D.P.)

Also, meine Damen und Herren, was schließe ich denn daraus? Erste Antwort: Er hat keinen Finanzplan. Zweite Antwort: Er hat einen Finanzplan. Dritte Antwort: Er will keinen Finanzplan vorlegen. - Was kann ich denn daraus schließen, meine Damen und Herren?

Erstens: Eine dieser Antworten ist falsch. Der Verkehrsminister lügt. Der Verkehrsminister lügt! Und er hat in dieser Ausschusssitzung am 3. November noch einmal die Unwahrheit gesagt. (C)

(Zurufe von der SPD)

Er hat nämlich behauptet, vom Ergänzungshaushalt sei der Verkehrshaushalt nicht betroffen. Wir hatten dann aber 2 Milliarden Verpflichtungsermächtigungen im Ergänzungshaushalt. Und Sie behaupten, der Verkehrshaushalt sei nicht betroffen. Das ist ganz bewußt die Unwahrheit.

Vizepräsident Dr. Klose: Also, Frau Kollegin!

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.): Sie sagen bewußt die Unwahrheit, um Abgeordnete in einer arroganten Art und Weise abzubügeln, und Sie verweigern dem Parlament die Auskunft.

(Beifall bei der F.D.P.)

Das haben Sie hier im Plenum zu Protokoll erklärt: Sie verweigern dem Parlament die Auskunft.

Also, meine Damen und Herren: Ein Minister, dem man nichts glauben kann, der dem Parlament Auskünfte verweigert, die es braucht, um seiner Arbeit nachzukommen, der gehört nicht auf den Stuhl, auf dem er sitzt. -Ich danke Ihnen. (D)

(Beifall bei der F.D.P.)

Vizepräsident Dr. Klose: Also, Frau Kollegin Thomann-Stahl, ich muß Ihnen doch eine Rüge erteilen, nachdem Sie zum zweiten Mal gesagt haben: "Der Minister lügt."

(Abgeordneter Tschoeltsch [F.D.P.): Es könnte ja sein, daß das stimmt!)

- Frau Thomann-Stahl ist eine kluge Frau, wenn ich mir die Bemerkung erlauben darf. Sie hat eine ganze Reihe von Redewendungen gebraucht, die durchaus in Ordnung waren und das, was sie zum Ausdruck bringen wollen, auch zum Ausdruck gebracht haben. Man muß hier nicht die Begriffe "lügen" und "gelogen" verwenden.

(Zustimmung bei der SPD)

(Vizepräsident Dr. Klose)

- (A) Ich erteile Frau Kollegin Nacken das Wort. Bitte schön.

**Abgeordnete Nacken (GRÜNE)\*:** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich unterstütze selten Frau Thomann-Stahl in inhaltlichen Positionen. Aber zu den Ausführungen, die sie gerade gemacht hat, kann ich nur bestätigen: Die Dinge sind im Verkehrsausschuß so vorgefallen, wie sie sie geschildert hat.

(Beifall bei GRÜNEN, CDU und F.D.P. - Abgeordneter Tschoeltsch [F.D.P.]: Sie sind unsere Kronzeugin!)

- So weit würde ich nicht gehen, daß ich Ihre Kronzeugin bin. Aber es war so.

Zum Verkehrshaushalt, der hier zur Debatte steht! Aus unserer Sicht spiegelt dieser Einzelplan die alte Politik des Sowohl-als-Auch: Straßenbau und Flugverkehr soviel wie möglich und öffentlicher Personennahverkehr soviel wie eben nötig, teilweise auch noch weniger.

Meine Fraktion wird deshalb den Antrag auf Erhöhung der Mittel für Schülerbeförderung auf den alten Stand zur Schlußabstimmung noch einmal stellen. Wir wollen nicht hinnehmen, daß dem öffentlichen Personennahverkehr mit fadenscheinigen Gründen Geld entzogen wird. Wir machen deutlich, daß der öffentliche Personennahverkehr gerade im ländlichen Raum eine ausreichende und dauerhafte finanzielle Grundlage braucht.

- (B) Die Landesregierung hat sich mit ihrer einsamen Entscheidung, die Mittel für Schülerbeförderung im Haushaltsansatz 1995 um 15 Millionen DM zu reduzieren, völlig isoliert. Ein Aufbruch ist mit einer solchen Verkehrspolitik nicht zu machen. Die Politik der Landesregierung in dieser Art bedeutet eindeutig Stillstand.

(Beifall des Abgeordneten Dr. Vesper [GRÜNE])

Die Planungsunsicherheiten für den öffentlichen Personennahverkehr in den ländlichen Regionen werden durch die vorgesehenen Regelungen des Regionalisierungsgesetzes Nordrhein-Westfalen noch weiter erhöht. Das bahnpolitische Engagement des Landes beschränkt sich im wesentlichen auf die Weiterleitung der Regionalisierungsmittel

des Bundes an die kommunalen Aufgabenträger. Das ist nicht nur verkehrspolitisch zu wenig; auch finanzpolitisch geben die Finanzierungszusagen des Regionalisierungsgesetzes Nordrhein-Westfalen keine ausreichende Sicherheit für die Übernahme der gewaltigen Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs.

(C)

(Beifall des Abgeordneten Dr. Vesper [GRÜNE])

Ich darf aus der Stellungnahme des Deutschen Städtetages zitieren, der bei der Anhörung am 25. November dezidiert zu den Restfinanzierungsrisiken geäußert hat,

... daß angesichts der derzeitigen und der absehbaren Finanzsituation in den Städten eine solche Regelung nicht akzeptabel ist. Die einzusetzenden Eigenmittel des Landes müssen vielmehr - entsprechend der Regelung bei den Regionalisierungsmitteln des Bundes - dynamisiert und unabhängig vom allgemeinen Haushalt auf Dauer gesetzlich gesichert werden.

Herr Kniola, wir erwarten, daß Sie auch gegenüber dem Finanzminister dafür kämpfen, daß diese berechtigte Forderung auch berücksichtigt wird.

(D)

(Beifall des Abgeordneten Dr. Vesper [GRÜNE])

Es wäre auch gut gewesen, wenn die Landesregierung schon in den Haushaltsentwurf 1995 Mittel eingestellt hätte, die zur Bewältigung der neuen Aufgaben erforderlich sind. Wer erwartet, daß die kommunalen Aufgabenträger bis zum 1. Januar 1996 flächendeckende Verkehrsverbünde errichten und umgehend mit der Erarbeitung von kommunalen und regionalen Nahverkehrsplänen beginnen, der muß auch die entsprechenden Anlaufkosten finanzieren.

Das Regionalisierungsgesetz Nordrhein-Westfalen sieht eine jährliche Pauschale von 1 Million DM pro Aufgabenträger für die allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs vor.

Wir begrüßen dies nicht nur, weil die Idee der ÖPNV-Grundförderung von uns stammt und in den Beratungen zum Haushalt 1993 erstmals eingebracht wurde, nein, die Pauschalförderung des

(Nacken [GRÜNE])

- (A) administrativen Aufwandes ist dann, wenn die kommunale Verantwortung ernst gemeint ist, aktuell wie nie zuvor und sachlich geboten. Aber dann sollte sie bitte auch jetzt schon geschehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Meine Damen und Herren! Die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind knapp und werden in den nächsten Jahren durch Umschichtungen von bundesweit insgesamt 3 Milliarden DM noch knapper werden; das war auch ein Sachverhalt, auf den meine Vorrednerin eingegangen ist. Um so sorgfältiger und kritischer muß mit den Mitteln umgegangen werden.

Das Land hat großzügige Förderungen der Flughafenanbindung Köln/Bonn und des Flughafenbahnhofs Düsseldorf zugesagt. Man kann zu diesen Projekten stehen, wie man will, eines aber sollte dabei völlig klar sein: Die S-Bahn-Anbindung von Köln/Bonn ist im wesentlichen ein Finanzierungsbeitrag zur ICE-Kurve. Und der People-mover auf dem Gelände des Flughafens Düsseldorf liegt in erster Linie im Interesse des Flugverkehrs. Diese Projekte sollten deshalb von den Veranlassern finanziert werden.

- (B) Mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das eigentlich ein Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den einzelnen Gemeinden ist, hat dies in meinen Augen nichts mehr zu tun. Beim Betrachten der Ausstellung, die wir jetzt im Foyer des Landtags sehen können, sollte sich jeder klarmachen, daß in diesen sehr faszinierend aussehenden Glitzerprojekten - das gebe ich gern zu - über eine halbe Milliarde DM stecken, die für den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen fehlen werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Mit dem gleichen Geld könnte die Anschaffung von 3 000 der modernsten Linienbusse oder von 300 Stadtbahnwagen bezuschußt werden. Auch wir meinen, daß es innovative Vorhaben geben muß, die als Modellprojekte oder neue Tatbestände in die Förderprogramme des Landes aufgenommen werden sollten. Ich denke aber hier an ganz andere Projekte, zum Beispiel an Modelle des autofreien Wohnens, über die in vielen Gemeinden des Landes nachgedacht wird. Fußgängerfreundliche Innenstädte und Mobilitätsberatung sind weitere Themen, die endlich ernst genommen werden

- müssen und die einer intensiveren Unterstützung durch das Land Nordrhein-Westfalen bedürfen. (C)

Es scheint aber immer noch das voreilige Urteil des Verkehrsministers zum Modell Aachen Gültigkeit zu haben, der dazu sagte - ich zitiere -: "Das ist kein Modell für das Land Nordrhein-Westfalen." Herr Kniola, ich denke, Sie haben unrecht.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Nicht nur, daß die bestätigte Reformmehrheit in Aachen sich darauf geeinigt hat, dem überwiegenden Bürgerwillen folgend das Modell der fußgängerfreundlichen Innenstadt jetzt auf alle Tage der Woche auszudehnen, es ist auch so, daß die Zahl der Nachahmer beträchtlich zunimmt.

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Erfreulicherweise!)

NRW braucht Bewegung, auch und gerade in der Verkehrspolitik. Dieser Satz wird durch nichts so sehr bestätigt wie durch die Entwicklung der kommunalpolitischen Mehrheiten nach den Wahlen am 16. Oktober 1994. Es haben in vielen Städten und Kreisen intensive politische Gespräche zwischen SPD und BÜNDNIS-GRÜNEN stattgefunden, und immer waren Fragen der Verkehrspolitik zentrale Punkte. In vielen Städten sind Vereinbarungen erzielt worden, die eine Verkehrspolitik im Sinne der Klimaschutzziele und der Verkehrswende zum Inhalt haben. Verkehrsvermeidung ist kein Tabu mehr. Das haben wir erreicht. (D)

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das Sondervotum der SPD-Mitglieder der Enquete-Kommission "Schutz der Erdatmosphäre" im Bundestag trägt in weiten Teilen GRÜNEN-Handschrift. Es ist eine lebendige Kritik nicht nur an der Politik der Bundesregierung, die dabei ist, unsere Zukunft zu verspielen. Wir haben hier eine Meßlatte, an der wir die Verkehrspolitik der Landesregierung Nordrhein-Westfalen messen können.

Die Landesverkehrspolitik und der Landeshaushalt 1995 entsprechen bei weitem nicht diesen Kriterien, die die SPD-Opposition im Bundestag aufstellt. Bei der Anhörung zum Landesstraßenausbau-gesetz haben das Wuppertal-Institut und andere Experten mit deutlichen Worten die Vernachlässigung von Klimaschutzziele in der Straßen-

(Nacken [GRÜNE])

- (A) baupolitik des Landes gerügt. Auch wenn immer behauptet wird, bei der überwiegenden Mehrzahl der Projekte des Landesstraßenausbauplans handele es sich um Ortsumgehungen, so geht es hier aber doch primär nicht um die Entlastung von Anwohnern und Anwohnerinnen.

Es gibt Ortsumfahrungen - so nenne ich es lieber - von bis zu 21 km Länge, bei der ein Projekt nahtlos an das andere anschließt. Was ist das anderes als der Bau von neuen Fernstraßen, die neuen Straßenverkehr erzeugen?

Herr Kniola, wir brauchen Reduktionsziele für den Straßenverkehr, nicht nur ein Management für den Zuwachs.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Solange Sie Verkehrsminister sind, werde ich den Beschluß, den Gesamtverkehrsplan für Nordrhein-Westfalen aus dem Verkehr zu ziehen, kritisieren. Die Verkehrspolitik in diesem Land - das sehe ich völlig anders als mein Vorredner von der CDU - war zumindest gedanklich schon einmal sehr viel weiter, bevor Sie kamen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

- (B) Viele SPD-Mitglieder haben dies erkannt und setzen sich für die Verkehrswende auch in Nordrhein-Westfalen ein. Das Ziel der Verkehrswende wird sein, nicht nur den Autoverkehr zu modernisieren. Notwendig ist eine effektive Verminderung der Lärm- und Luftbelastung, der Unfallgefahren und des Flächenverbrauchs durch Straßenbau. Eine echte Entlastung unserer Städte wird es nur dann geben, wenn wir den Autoverkehr auf ein verträgliches Maß zurückschrauben. Auch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wird nicht gelingen, solange das Land sich auf das Zuschauen beschränkt.

(Abgeordneter Aigner [SPD]: Anke, jetzt mußst Du klatschen!)

Zum Glück gibt es neue Beweglichkeiten in Nordrhein-Westfalen, meine Herren Kollegen, zu denen Sie aber nichts beitragen. Dies ist zum Beispiel in der Landschaftsversammlung Rheinland der Fall, wo mit dankenswerter Unterstützung von Ministerin Brunn und, wie ich höre, auch von Minister Schlußer die Grundlagen für einen politi-

schen Kurswechsel im Landschaftsverband gelegt werden konnten. (C)

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Vereinbarung, eine ganze Reihe von Straßenbauprojekten ad acta zu legen

(Abgeordneter Dr. Vesper [GRÜNE]: Wieso klatscht ihr nicht?)

und keine Straßen mehr gegen den erklärten Willen von betroffenen Kommunen durchzusetzen, ist weitsichtig und realistisch. Denn wir werden vieles, was den Straßenbaulobbyisten heute noch wünschenswert erscheint, sowieso nicht bauen und finanzieren können. Je schneller wir uns von den Straßenbauplänen trennen, um so eher wird uns das notwendige Umsteuern gelingen.

Ich bin sicher, daß unsere Forderung, die Straßenneubauinstrumente des Landeshaushalts in Richtung Umweltverbund umzuschichten, wie wir dies schon seit Jahren bei den Haushaltsberatungen tun, neues Gewicht erhalten wird, wenn eine neue Verkehrspolitik von unten dem entgegenkommt. Ich begrüße diese Entwicklung auf der kommunalpolitischen Ebene und hoffe, daß auf Landesebene schon bald ähnliche Entwicklungen möglich werden. Wir jedenfalls sind darauf vorbereitet. - Ich danke Ihnen. (D)

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vizepräsident Schmidt: Danke schön, Frau Kollegin Nacken. - Für die Landesregierung erteile ich das Wort dem Herrn Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola. Bitte schön.

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn ich den Kollegen Langen nicht so gut leiden könnte, würde ich sagen: Das war kalter Kaffee. Aber gerade bei Ihnen, Herr Langen, ist das ja wenig angebracht. Deshalb will ich nur darauf hinweisen, daß das, was Sie hier vorgetragen haben, nichts, aber auch gar nichts mit dem Haushalt zu tun hat und schon gar nicht in irgendeinem Zusammenhang mit den von der CDU vorgelegten Anträgen zum Haushalt steht.

(Minister Kniola)

- (A) Wenn Sie so diametral anderer Meinung sind, was die Landesverkehrspolitik angeht, dann hätten Sie, bitte schön, auch ein paar Anträge stellen sollen. So haben Sie sich ja im wesentlichen auf bundespolitische Zuständigkeiten berufen und dazu etwas gesagt. Da will ich Ihnen ganz klar sagen: Wir bedauern außerordentlich, daß der Bundesverkehrsminister in seinen Finanzierungsplänen das Land Nordrhein-Westfalen deutlich gekürzt hat. Wir haben unterschiedliche Positionen, was die A 4 angeht und was die A 44 östlich Velbert angeht. Unsere Position ist bekannt, und das hat auch der Landtag mit Mehrheit beschlossen. Nur: Diejenigen, die so tun, als könnten unsere aktuellen Verkehrsprobleme durch die von Ihnen so bezeichneten Lückenschlüsse beseitigt werden, muß man schlicht und einfach darauf hinweisen, was im Bundeshaushalt und im Bundesverkehrswegeplan steht: nach dem Jahre 2012. Daß damit die Probleme von heute gelöst werden können, wird niemand wirklich akzeptieren.

Frau Kollegin Thomann-Stahl hat ja auch nicht zum Haushalt gesprochen, sondern im wesentlichen zu ihren Verständnisproblemen. Dazu will ich nichts sagen, sondern nur das wiederholen, was ich schon im Ausschuß und auch hier gesagt habe. Ein wesentlicher Teil dessen, was uns an Investitionsmitteln in Zukunft, nach 1996, zur Verfügung stehen wird, wird durch das Landesregionalisierungsgesetz festgelegt. Dazu haben wir einen Gesetzentwurf eingebracht, in dem zum Beispiel steht, daß von den investiven Mitteln 400 Millionen DM in den Ausbau von Strecken und 200 Millionen DM in die Fahrzeuge zu stecken sind. Aber ob der Gesetzgeber, dieses Parlament, dieses Gesetz am Ende so beschließt und ich danach meine entsprechenden Finanzdispositionen vornehmen kann, das möchte ich gern abwarten, bevor ich dazu eine abschließende Auskunft gebe. So einfach ist der Sachverhalt.

Ich kann Ihnen sagen, was wir zur Zeit mit den 400 Millionen DM vorhaben, die wir im Entwurf haben. Das ist Ihnen ja auch bekannt. Aber es ist abwegig zu glauben, daß wir dadurch mehr Sicherheit haben. Sicherheit werden wir erst dann haben, wenn das Regionalisierungsgesetz in seinem Finanzteil beschlossen ist. Insofern ist all das, was Sie hier mit großen und zu Recht gerügten Worten vorgetragen haben, wirklich völlig fehl, Frau Kollegin Thomann-Stahl. Ich glaube auch, daß Sie selber es nicht so ernst meinten.

Lassen Sie mich zu dem eigentlichen Antrag kommen, Frau Kollegin Nacken, den Sie hier ja schamhaft verschwiegen haben. Ihr eigentlicher Antrag im Bereich der Verkehrspolitik ist ja die Kürzung von 100 Millionen DM im Bereich des Landesstraßenbedarfsplans. Das ist der eigentliche Punkt. Ich habe mir aufgrund der Drucksache 11/8157 einmal genau angesehen, wie das bei uns im Landesstraßenbedarfsplan aussieht. Von den 180 Millionen DM, die zur Verfügung stehen, sind 125 Millionen DM bereits gebunden. Das heißt, es sind Fortsetzungsmaßnahmen oder Maßnahmen, die bereits im Bau sind. Ihr Antrag würde also ganz konkret bedeuten: Es kann keine einzige neue Maßnahme begonnen werden, und im Umfang von 45 Millionen DM müßten bereits im Bau befindliche Maßnahmen gestoppt werden. Das ist die Realität, und angesichts dieser Realität kann ich gut verstehen, daß Sie dazu hier geschwiegen haben.

Ich will nur noch eine kleine Bemerkung - und das will ich auch ganz bewußt hier schon zum Schluß sagen - zu den Landschaftsverbandsvereinbarungen machen. Es ist immer gut, wenn die Schuster bei ihren Leisten bleiben. Der Landschaftsverband ist - das können Sie im Haushaltsplan nachlesen - für Baumaßnahmen bis zur Größenordnung von 5 Millionen DM zuständig. Darüber soll er auch in eigener Zuständigkeit beschließen, und da können sich die Koalitionen so oder so vereinbaren. Das ist überhaupt nicht mein Thema. Aber für alle Maßnahmen, die darüber liegen, ist die Zuständigkeit beim Landtag, denn der hat den Landesstraßenbedarfsplan beschlossen. Darauf wollte ich nur aufmerksam machen.

(Beifall bei der SPD)

**Vizepräsident Schmidt:** Schönen Dank, Herr Minister Kniola. - Gibt es weitere Wortmeldungen? - Das ist nicht der Fall. Dann schließe ich die Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung über die Änderungsanträge zum Einzelplan 15: Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr. Es gibt drei Änderungsanträge. Von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist zu Nr. 1 des Änderungsantrags **Drucksache 11/8152** Einzelabstimmung verlangt worden. Das heißt, daß ich bei diesem Antrag zunächst über die Nr. 1 - Kapitel 15 470; Stich-

(C)

(D)

(Vizepräsident Schmidt)

(A) wort: Schülerverkehre - und dann über die weiteren Positionen abstimmen lassen werde.

Ich rufe zur Abstimmung den Antrag Nr. 1 im Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucksache 11/8152 zu Kapitel 15 470 auf. Wer ist für diesen Antrag? - CDU, F.D.P. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Wer ist dagegen? - Die SPD-Fraktion. Gibt es Stimmenthaltungen? - Das ist nicht der Fall. Damit ist dieser Antrag mit Stimmenmehrheit abgelehnt.

Wir stimmen ab über die weiteren Positionen zu Kapitel 15 480 - Stichworte: Flughäfen/Luftfahrt - und Kapitel 15 500, Stichwort: Sicherheit im Straßenverkehr. Wer ist für den Antrag der CDU-Fraktion? - Die CDU. Wer ist dagegen? - SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, F.D.P. Gibt es Stimmenthaltungen? - Das ist nicht der Fall. Dann ist dieser Antrag abgelehnt.

Ich rufe den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 11/8157 auf, und zwar den Teil 14 zu den Kapiteln 15 040, 15 470, 15 480 und 15 500. Stichworte sind: Straßen, U-Bahn, öffentlicher Personennahverkehr. Wer ist für den Antrag? - BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Wer ist dagegen? - SPD, CDU, F.D.P. Enthaltungen? - Das ist nicht der Fall. Damit ist der Antrag abgelehnt.

(B)

Aufgerufen ist Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 11/8164, Kapitel 15 470 Titel 671 20 - Ausbildungsverkehr nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz. Wer ist für den Antrag? - GRÜNE, CDU, F.D.P. Wer ist dagegen? - Die SPD-Fraktion. Stimmenthaltungen? - Das ist nicht der Fall. Damit ist der Antrag abgelehnt.

Wir kommen zur Schlußabstimmung über den Einzelplan 15 entsprechend der Beschlußempfehlung Drucksache 11/8015. Wer ist für die Beschlußempfehlung? - Die SPD-Fraktion. Wer ist dagegen? - CDU, F.D.P., BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Stimmenthaltungen? - Das ist nicht der Fall. Damit ist der Einzelplan 15 in zweiter Lesung mit Mehrheit der SPD-Fraktion angenommen.

Die Abstimmung über den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 11/8172 erfolgt nach der Verabschiedung des Haushalts am 21. Dezember 1994.

Ich rufe Nummer 7 auf:

(C)

**Einzelplan 14: Ministerium für Bauen und Wohnen**

Ich verweise auf die Beschlußempfehlung Drucksache 11/8014 und auf die drei vorliegenden Änderungsanträge, nämlich der CDU Drucksache 11/8153, der GRÜNEN Drucksache 11/8157 und der GRÜNEN Drucksache 11/8165.

Ich eröffne die Beratung und erteile dem Abgeordneten Zellnig für die Fraktion der CDU das Wort. - Bitte schön.

**Abgeordneter Zellnig (CDU)\*:** Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Haushaltsberatungen sind die wichtigsten Beratungen des Parlaments, die jährlich zu vollziehen sind. Die Regierung legt für diese Debatte in Zahlen Maßnahmen vor. Sie setzt Akzente dessen, was sie im kommenden Jahr zu tun beabsichtigt. Immer besteht Veranlassung zu gründlicher Beratung, geht es doch um viel Geld, um das Geld des Bürgers, der zu Recht erwartet, daß wir mit diesem Geld sorgsam, sparsam und effektiv umgehen.

(D)

Haushaltsberatungen am Ende einer Legislaturperiode sind aber auch immer Veranlassung, Fazit zu ziehen aus dem, was in diesem Politikfeld - hier: Wohnungsbau - geschehen ist. Sie sind Veranlassung zu fragen: Wie hat sich die Regierung in den letzten Jahren in diesem Politikfeld betätigt? In Sachen Wohnungsbau lautet dabei die Fragestellung: Hat Regierungshandeln dazu beigetragen, eine nachhaltige Veränderung auf dem Wohnungsmarkt in Nordrhein-Westfalen zu vollziehen? Ist das Richtige getan worden? Sind die Mittel zielbewußt und effektiv eingesetzt worden?

(Abgeordneter Wolf [SPD]: Ja!)

Ist zur notwendigen Veränderung die richtige Organisationsform gewählt worden?

(Abgeordneter Wolf [SPD]: Ja! Alles ja!)

- Die Fakten, die ich jetzt vortragen werde, werden dieses vorschnelle Ja ad absurdum führen.