

(Präsident Ulrich Schmidt)

- (A) Sie der Tagesordnung entnehmen. Nach Beendigung der Beratung über einen Einzelplan erfolgt die Abstimmung über eben diesen Einzelplan sofort im Anschluß. Liegt ein Änderungsantrag vor, wird natürlich zunächst über diesen Änderungsantrag abgestimmt.

Die Gesamtabstimmung über den Haushaltsplan 1999 in zweiter Lesung findet morgen mit der Abstimmung über das Haushaltsgesetz statt.

Hinweisen möchte ich noch darauf, daß heute zwischen 13.00 Uhr und 14.00 Uhr keine Abstimmungen stattfinden, auch wenn der jeweilige Einzelplan zu Ende debattiert worden sein sollte. Diese Abstimmungen würden dann ausgesetzt.

Nach der Beratung des Einzelplans 13 werden die Haushaltsberatungen heute unterbrochen und morgen fortgesetzt.

Wir beginnen nun mit den **Beratungen der Einzelpläne** des Haushaltsentwurfs. Ich rufe auf:

Einzelplan 08: Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr

- (B) Dieser Einzelplan besteht aus den Teilbereichen a) Wirtschaft, Mittelstand und Technologie und b) Verkehr. Ich verweise auf die Beschlußempfehlung Drucksache 12/3508 und die Änderungsanträge der Fraktion der CDU Drucksachen 12/3574 bis 12/3576.

Ich eröffne die **Beratung** zum Teilbereich

a) Wirtschaft, Mittelstand und Technologie

und erteile dem Kollegen Laurenz Meyer für die CDU-Fraktion das Wort. Bitte schön!

Laurenz Meyer (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich sage Ihnen ganz offen, daß es mir auch schwerfällt, so ansatzlos zur Tagesordnung überzugehen und vor allen Dingen hier eine kämpferische Rede zu halten, obwohl das wahrscheinlich gerade dem verstorbenen Kollegen Matthiesen angemessen wäre.

Die CDU-Fraktion lehnt den vorgelegten Wirtschaftshaushalt aus tiefer Überzeugung ab. Lassen Sie mich wenige Beispiele für die Fehlentwicklung nennen, die wir gerade in diesem

- (C) Wirtschaftshaushalt wiederfinden. Die Landesregierung hat zum Beispiel die Beratungsprogramme für Existenzgründer und Mittelstand, die wir unterstützt haben, als eines der erfolgreichen Instrumente genannt. Sie haben sich gerade für kleine und mittlere Unternehmen als sinnvolles Instrument für erfolgreiche und dauerhafte Gründungen erwiesen.

Aber was macht die Landesregierung ausgerechnet in diesem Bereich? Sie kürzt die Mittel von 19,8 Millionen DM in 1997 auf gerade einmal noch 11,1 Millionen DM im kommenden Haushaltsjahr. Dabei weiß sie, daß schon bis August dieses Jahres Zuwendungsbescheide in Höhe von 17 Millionen DM herausgegangen sind und gerade dieses Programm stark nachgefragt worden ist. Deshalb wäre eine Aufstockung dieser Mittel dringend erforderlich gewesen.

Trotz der Diskussion im Wirtschaftsausschuß und obwohl ich bei den Kollegen, insbesondere bei den grünen Kollegen, den Eindruck hatte, daß sie das gerne mitgetragen hätten, weil sie vielleicht auch - in diesem Punkt verbindet uns etwas - mehr Zugang zur Förderung kleiner und mittlerer Unternehmen haben als die große Regierungspartei, wird unser Antrag im Wirtschaftsausschuß abgelehnt, mit dem wir die Aufstockung um 8,9 Millionen DM auf 20 Millionen DM gefordert haben.

(D) Dabei wäre die Aufstockung in diesem Bereich notwendiger denn je gewesen; denn wenn Sie sich die Arbeitslosenentwicklung - das sage ich an die Adresse des Ministerpräsidenten, der diese Vergleiche mit Bayern und Baden-Württemberg nicht liebt - in diesen beiden Ländern und die Rückgänge der Arbeitslosenzahlen ansehen, wäre es angemessen gewesen, daß Sie vielleicht bei Ihren Gesprächen mit Herrn Stoiber einmal gefragt hätten, wie man das eigentlich sinnvollerweise macht. Vielleicht hätten Sie sich den einen oder anderen Tip abholen können, was wir hier in den vergangenen Jahren schon vorgetragen haben und dringend im Haushalt an Änderungen notwendig ist.

Hierbei geht es nicht in erster Linie darum - damit wir uns nicht mißverstehen -, kleine und mittlere Unternehmen als solche zu fördern, sondern darum, daß wir nur durch die Förderung der kleinen und mittleren Unternehmen den Arbeitnehmern und den Menschen in unserem Lande helfen und für mehr Arbeitsplätze sorgen können. Das heißt, wer hier die Förderung zurückfährt, schadet den

(Laurenz Meyer [CDU])

- (A) Interessen der Arbeitnehmer im Lande, insbesondere denen, die Arbeit suchen.

(Beifall bei der CDU)

Es ist einfach so, daß die Landesregierung in der Vergangenheit - Beispiele werde ich noch anführen - auch für die jetzige Zeit viel zu großen Wert auf Prestigeobjekte gelegt hat, auf große Objekte, bei denen man so schön den Beschluß verkünden, den ersten Spatenstich machen, Richtfest feiern und immer wieder Fotos mit immer denselben Politikern vor Ort schießen kann. Denken Sie an die Subventionierung für das CentRO in Oberhausen, für den Warner Brothers Filmpark in Bottrop, das Ökozentrum Hamm. Mit dem Ökozentrum fängt die berühmte 100-Millionen-DM-Kategorie für die Objekte an. Dazu gehören auch: GrandOrado-Park Medebach, HDO in Oberhausen.

Meine Damen und Herren, wenn Sie andere Projekte im Lande sehen, wie beispielsweise die Technologiezentren - nehmen Sie sich einmal einzelne vor; wir werden das in Zukunft in stärkerem Maße tun, um Ihnen hier immer wieder die Beispiele zu zeigen -, dann sehen Sie, daß Sie gerade für diese Prestigeobjekte sehr viel Geld übrig haben, aber nicht umsteuern, so daß für die wirklich notwendigen Dinge im Lande kein Geld vorhanden ist. Das zeigt diese Haushaltsberatung.

(B)

Wir haben vorgeschlagen, weil ich von dieser 100-Millionen-Kategorie für Prestigeobjekte gesprochen habe, Herr Minister Steinbrück, 50 Millionen DM umzuschichten, um das Experiment, das wir gemeinsam mit der Meistergründungsprämie gewagt haben, weiterzuführen. Die Meistergründungsprämie wird heute von allen gefeiert. Im übrigen, damit das nicht vergessen wird, hat Minister Einert zur selben Zeit, als beispielsweise in Oberhausen die Mittel für die Förderung des dortigen Projektes eingesetzt wurden, die Meistergründungsprämie hier im Plenum abgelehnt, weil die dafür notwendigen 20 Millionen DM, die wir damals ins Auge gefaßt hatten, im Haushalt nicht zur Verfügung stünden. Das könne man sich nicht leisten. Anschließend haben die großen Fraktionen gemeinsam die Meistergründungsprämie hier im Landtag eingebracht und gegen die anfänglichen Widerstände des Wirtschaftsministers durchgesetzt. Heute feiert die Landesregierung in großen Pressekonferenzen den Erfolg dieses Instruments.

Wenn wir doch wissen, daß jeder Existenzgründer im Handwerk, der mit 20 000 DM gefördert wird, zwei neue Arbeitsplätze schafft und damit nach den eigenen Worten der Landesregierung in dieser Existenzgründerhilfe das beste Arbeitsbeschaffungsprogramm liegt, das wir je gehabt haben, warum sollen wir dann dieses erfolgreiche Instrument nicht auf möglichst viele Existenzgründer im Lande ausdehnen, um neue Existenzen abzusichern, mit Eigenkapital und natürlich mit denselben Auflagen zu versehen, daß innerhalb von zwei Jahren zwei zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden müssen?

(C)

Meine Damen und Herren, nehmen Sie doch nur einmal solch ein 100-Millionen-Projekt wie die, die ich eben aufgeführt habe: Damit könnte man im Land 5 000 neue Existenzen fördern und 15 000 Arbeitsplätze schaffen, wenn man den Existenzgründer einrechnet.

Meine Damen und Herren, wenn man ein solches Programm ablehnt und dann gleichzeitig weiterhin das Geld in Prestigeobjekte steckt oder wenn ich jetzt gerüchteweise höre - Herr Ministerpräsident, ich frage Sie einmal, und zu diesem Bereich darf ich mich ja bei HDO äußern, weil das ein nicht abgeschlossener Vorgang ist -, daß Sie, Herr Ministerpräsident, den neuen Investoren fest versprochen haben - und dem werden wir sehr aufmerksam nachgehen -, daß sie in den nächsten Jahren 20 bis 30 Millionen DM zusätzliche Fördermittel aus der Filmstiftung bekommen, dann zeigt das nur, daß hier auf dem Weg weitergegangen wird, schlechten Projekten noch weiteres Geld hinterherzuwerfen, nur um nicht einzugestehen, daß man Fehler gemacht hat.

(D)

(Beifall bei der CDU)

Herr Minister Steinbrück verteidigt das von seinen Vorgängern übernommene Prestigeobjekt UFO Dortmund. Damit wir uns hier nicht mißverstehen: Ob die Dortmunder in ihrem Innenstadtbereich ein Einkaufszentrum zulassen, ist deren Sache. Das bedarf der regionalen Abstimmung. Wie sie sich ihre Einzelhandelsarbeitsplätze umschichten, ist nicht unser Bier hier im Landtag. Aber, Herr Minister Steinbrück, erstens haben Sie hier einmal etwas vorgetragen, was nicht stimmt. Vielleicht haben Ihnen das Ihre Freunde aus Unna, wo Sie in Zukunft kandidieren wollen, inzwischen schon gesagt: Es hat bisher zu diesem Projekt keinen regionalen Konsens gegeben. Das haben Sie hier im Landtag - vermutlich fehlerhaft

(Laurenz Meyer [CDU])

(A) informiert - in der Fragestunde vorgetragen. Die sind bisher gar nicht gefragt worden. Da wollen Sie wahrhaftig 340 Millionen DM in dieses Prestigeobjekt investieren!

Meine Damen und Herren, ich trage das hier nicht unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten vor, sondern ich trage es vor, weil Sie argumentiert haben, das gäbe 3 000 zusätzliche Arbeitsplätze. Sie wissen genauso gut wie wir, daß es sich um eine Umschichtung von Arbeitsplätzen von einem Teil der Region oder der Stadt Dortmund zu einem anderen Teil handelt, aber nicht um neue Arbeitsplätze, allenfalls um neue 620-DM-Arbeitsplätze, nicht aber um zusätzliche feste Arbeitsplätze.

In dieser Situation soll in Deutschland eine Steuerreform gemacht werden, die Arbeitsplätze beschädigt und nicht neue schafft,

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

(B) in dieser Situation soll zusätzlich eine Energiesteuer eingeführt werden, die gerade in Nordrhein-Westfalen die Unternehmen beschädigt und sie nicht stärkt. Herr Ministerpräsident, ich habe eine Zuschrift von einem Textilunternehmer aus dem Münsterländischen bekommen. Er rechnet mir vor, daß in seinem Unternehmen durch sinkende Sozialversicherungsbeiträge eine Entlastung von 19 600 DM eintritt und im Zuge der Öko-Steuer durch die Strompreiserhöhung eine zusätzliche Belastung um 700 000 DM erfolgt. 19 600 DM Entlastung und 700 000 DM Belastung! Was das für die Arbeitsplätze im Land bedeutet, das wissen Sie so gut wie wir.

Wenn Sie in dieser Situation in Rundfunk, Fernsehen und Presse große Reden zum Beispiel gegen die Energiesteuer halten, aber gleichzeitig als Gegenfinanzierung für die Geschichte mit den 620-DM-Jobs, die jetzt in Bonn ausgeheckt worden ist und die ich für eine katastrophale Lösung halte, auf den Mehrwertsteueranteil auf die zusätzliche Energiesteuer als Kompensationsgeschäft eingehen, dann stimmen Sie doch der Energiesteuererhöhung zu. Dann dürfen Sie nicht draußen noch große Reden gegen die Energiesteuererhöhung halten.

Herr Minister Steinbrück, Sie sind neu im Amt. Dieses Jahr ist geradezu ein geschichtliches Jahr: Wir hatten vor 110 Jahren, 1888, in Deutschland das Dreikaiserjahr; jetzt haben wir in Nordrhein-Westfalen das Drei-Wirtschaftsminister-Jahr - das

(C) Wirtschaftsministerium also als "Durchlauferhitze" für kommende Karrieren! Das kann ja für Sie nur Gutes bedeuten.

Trotzdem wird zu Ihrem Auftakt der Wirtschaftshaushalt gleich um 7,7 % gekürzt. Ich kann Ihnen von der Oppositionsseite her nur sagen: Sie haben vermutlich nur einen einzigen Haushalt, den Sie selber zu verantworten haben - das ist der Haushalt, den Sie im nächsten Jahr einbringen -, weil dann die Wahlen kommen. Deshalb werden wir Sie nicht für den vorgelegten Haushalt verantwortlich machen. Aber wir werden Sie an Ihren Taten im nächsten Haushaltjahr und nicht an Ihren Worten messen. - Vielen Dank!

(Beifall bei der CDU)

Präsident Ulrich Schmidt: Danke schön, Kollege Meyer! - Das Wort hat für die SPD-Fraktion der Abgeordnete Bischoff.

(D) **Werner Bischoff (SPD):** Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist in dieser Situation auch für mich nicht einfach, den Wirtschaftsteil des Einzelplans 08 zu begründen und Ausführungen dazu zu machen, wie wir in der jetzigen Situation in der Verantwortung für dieses Land einen Beitrag leisten wollen, um die Arbeitslosigkeit zu verringern und neue Arbeitsplätze zu schaffen, und wie wir in unserem Landeshaushalt die Instrumente einsetzen, um diesen Zielen gerecht zu werden. Wir haben das in den Vorbereitungen im Fachausschuß erörtert, und ich muß sagen, Herr Meyer: Ich hätte schon erwartet, daß Sie die Gelegenheit nutzen, um heute an dieser Stelle zu unseren landespolitischen Fragen Stellung zu nehmen, und nicht nur mit allgemeinen Aussagen sehr schnell in die Bundespolitik ausweichen und sich dort an Themen verbreitern, die wir von Ihnen täglich auch an anderer Stelle immer wieder hören. Ich hätte es als besser angesehen, Sie hätten sich mit unserer ureigensten Thematik hier in Nordrhein-Westfalen auseinandergesetzt.

Wenn ich auf den Wirtschaftsteil des Landeshaushaltes zu sprechen kommen darf, dann ist darauf hinzuweisen, daß dieser Landeshaushalt 1999 davon geprägt ist, daß bei den anhaltenden und hinter den Erwartungen zurückliegenden Steuereinnahmen auf der einen Seite und den hohen Belastungen durch den Finanzausgleich auf

(Werner Bischoff [SPD])

- (A) der anderen Seite leider deutliche Einschnitte unvermeidbar sind. Zum Ausgleich des Gesamthaushalts 1999 ist deswegen auch ein Haushaltssicherungsgesetz erforderlich gewesen.

Auch die Einschnitte in die freiwilligen Förderprogramme des Landes sind nicht zu vermeiden gewesen. Das hat insgesamt leider Auswirkungen auf den Wirtschaftshaushalt, den wir, wenn wir andere finanzielle Ressourcen zur Verfügung gehabt hätten, mit anderen Inhalten auszubauen versucht hätten.

Aber wir müssen uns an dem orientieren, was ist. Die Mittel für den Wirtschaftshaushalt sind reduziert. Laut Haushaltsentwurf der Landesregierung sollte er ja um 216 Millionen DM auf 2,6 Milliarden DM verringert werden. Die Koalitionsfraktionen haben nach intensiven Beratungen der Reduzierung um 216 Millionen DM entgegengesteuert. Wir haben es in dieser schwierigen Zeit trotzdem durch eine gemeinsame Anstrengung geschafft, den Etat wieder um 8 Millionen DM zu erhöhen. Insgesamt vermindert sich der Wirtschaftsetat damit um 208 Millionen DM.

- (B) Bei den rückläufigen Ausgaben des Wirtschaftshaushalts liefert der verminderte Mittelbedarf für die EU-Programme in Nordrhein-Westfalen in der Tat den größten Anteil an dieser Reduktion der Mittel. Dieser Mittelbedarf beträgt 193 Millionen DM und hat seine Ursache in der Tat im Auslaufen der Phase 3 des Ziel-2-Programms. Aufgrund der gesamtfinanziellen Voraussetzungen sind wir leider auch nicht in der Lage, die Verstärkung der freiwilligen Landesprogramme vorzunehmen. Das ist bedauerlich, aber in der jetzigen Situation nicht zu ändern.

Wir haben uns deswegen auf einzelne Schwerpunkte konzentriert. Wir haben dort versucht, Akzente zu setzen, wo es darum geht, die Schaffung von Ausbildungsplätzen und neuen Arbeitsplätzen in diesem Lande zu unterstützen und damit einen Beitrag für die erfolgreiche Gestaltung des Strukturwandels in sozialer Verantwortung zu leisten. Wir meinen: Dies ist und bleibt auch vor dem Hintergrund der Arbeitsmarktsituation die Kernaufgabe der Wirtschaftspolitik, der wir uns im Jahre 1999 zu stellen haben. Wir haben, wie wir meinen, im Wirtschaftshaushalt dafür Voraussetzungen geschaffen, um damit auch die Kontinuität der vergangenen Jahre fortzusetzen.

Die Qualifizierung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ist dabei ein ganz wichtiger Stand-

ortfaktor für die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen. Deswegen ist es eine Hauptaufgabe, der wir uns auch besonders intensiv gestellt haben, dafür zu sorgen, daß wir ein ausreichendes Lehrstellenangebot in diesem Lande sichern. Wir stellen dafür im Rahmen des Ausbildungskonsenses NRW circa 34 Millionen DM zu Verfügung. Dies ist eine Steigerung gegenüber den Ausgaben von 1998 um 13 Millionen DM.

Es hat uns auch besonders am Herzen gelegen, das Programm zur Förderung benachteiligter Jugendlicher in der Berufsausbildung gegenüber dem Haushaltsplan des vergangenen Jahres weiterzuführen. Wir haben uns deswegen auch nach langen Beratungen dafür ausgesprochen, den Mittelansatz auf der gleichen Höhe wie im Vorjahr zu halten. Hätten wir hier eine andere Entscheidung getroffen, hätte dies zur Folge gehabt, daß gute Maßnahmen für junge benachteiligte Jugendliche nicht hätten fortgesetzt werden können.

Die Förderung von Gründungen im Handwerk und im Mittelstand - da haben wir keine Meinungsverschiedenheit - ist für uns eine ganz wichtige Aufgabe, weil hierdurch in der Tat neue Arbeit mit neuen Unternehmen entsteht. Deswegen hat die Frage der Existenzgründung für uns immer einen hohen Stellenwert gehabt. Wir sind der Auffassung, daß wir durch die Solidität unserer Politik Rahmenbedingungen schaffen, damit diese Gründungen im Handwerk und im Mittelstand auch in Zukunft weiter erfolgen können. Wir leisten damit unseren Beitrag, um neue Produkte und neue Beschäftigungsimpulse zu unterstützen.

Ich muß an dieser Stelle auch darauf hinweisen - ich will das gerne tun -, daß die Erfolge, die wir in der Gründungsoffensive "GO!" erreicht haben, dies eindrucksvoll unterstützen. Sie zeigen, daß wir auf dem richtigen Weg sind. Die Zahl von 25 000 neuen Unternehmen seit Anfang 1996 belegt dies eindrucksvoll. Damit ist auch deutlich, daß wir Ausgaben, die wir in diesem Bereich investiert haben, richtig und zielgenau eingesetzt haben.

Natürlich könnte und müßte man darüber nachdenken, Wege zu finden, um zu einer Verbesserung zu kommen. Aber auch hier sind wir in der Situation, daß wir dies nicht getrennt von der allgemeinen haushaltspolitischen Lage vornehmen können. Wir müssen uns hier nach der Decke strecken. Deswegen haben wir an dieser Stelle

(C)

(D)

(Werner Bischoff [SPD])

(A) auch unsere Position im Fachausschuß sehr deutlich gemacht.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Präsident! Unsere Politik für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen ist ein Beitrag, um die industrielle Substanz in diesem Land zu sichern. Das gilt insbesondere für die schwierigen Aufgaben, die wir gemeinsam zu bewältigen haben. Ich sage das mit Blick auf die Probleme, die wir im Bereich Steinkohle, im Bereich Stahl und in vielen anderen Bereichen in diesem Lande gemeinsam regeln müssen. Für die Steinkohle haben wir 1999 in der Höhe von 1,23 Milliarden DM Vorsorge getroffen.

Wir glauben, daß die Beherrschung des Strukturwandels im Ruhrgebiet eng mit der Herausforderung verbunden ist, Arbeitsplätze zu sichern. Deswegen stellen wir uns in besonderer Weise dieser Verantwortung.

Für die Unterstützung des Strukturwandels in den Regionen stellen wir im Rahmen der regionalen Wirtschaftsförderung einen Betrag von 211 Millionen DM zur Verfügung, die nicht in die Förderkulisse der Europäischen Union fallen. Für die Fördergebiete aus europäischen Förderaktivitäten heraus selbst werden im Haushaltsplan Mittel in Höhe von 492 Millionen DM zur Verfügung gestellt.

(B) Darüber hinaus stehen im Technologieprogramm für die Wirtschaft 127 Millionen DM und im Programm für rationelle Energienutzung noch einmal 48 Millionen DM zur Verfügung.

Ich wollte mit diesen Zahlen deutlich machen, daß wir an diesen Instrumenten ansetzen wollen, um einen Beitrag zu leisten für die Stabilisierung und Konsolidierung unserer wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Insofern ist dieser Haushaltsplan ein Beitrag, diesen Zielen gerecht zu werden.
- Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Präsident Ulrich Schmidt: Ich danke dem Kollegen Bischoff. - Das Wort hat für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Frau Kollegin Landsberg.

Alexandra Landsberg¹⁾ (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte für die Beratung zum Einzelplan

"Wirtschaft" vier Änderungsanträge aus den parlamentarischen Beratungen herausgreifen, die für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN besondere Bedeutung haben.

Ein Highlight für ökologisches Wirtschaften ist in diesem Jahr die Erhöhung des Haushaltsansatzes für örtliche und regionale wirtschaftspolitische Initiativen um 400 000 DM. Aus diesem Ansatz soll unter anderem das Industrie- und Gewerbegebiet Grüner Weg in Aachen zu einem Öko-Tech-Park weiterentwickelt werden.

Als Beispiel für dieses Projekt dient der Öko-Tech-Park Windelsbleiche in Bielefeld. In Bielefeld hatte eine Textilfabrik Kapazitäten reduziert. Auf der freigewordenen Fläche wurden Unternehmen angesiedelt, deren Stoffströme zu den vorhandenen der Fabrik paßten. So können die Abwässer der Fabrik heute für eine neu angesiedelte Autowaschanlage genutzt werden. Das seifige Abwasser der Autowaschanlage wird entölt und steht einem angesiedelten Druckbetrieb zum Waschen der Druckerplatten zur Verfügung.

Die Unternehmen sparen in erheblichem Maße Kosten ein und erreichen gleichzeitig einen Vorteil für die Umwelt. - Ähnliche Beispiele gibt es in Dänemark und in den USA.

Mit ihren Änderungsanträgen stellen die Koalitionsfraktionen zudem sicher, daß wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Chancengleichheit von Frauen in der Wirtschaft auf dem Niveau von 1998 weitergeführt werden können:

- Da ist zum einen das sehr erfolgreiche Existenzgründerinnenprogramm, das 1997 von 1 252 Frauen in Anspruch genommen wurde.

- Die Landesinitiative "Neue Berufsfelder für Frauen in Technik und Handwerk" bleibt mit dem im Koalitionsvertrag vereinbarten Volumen von 4 Millionen DM erhalten.

- Auch der zweite Teil der Projektierungsphase für den Frauengewerbehof in Aachen ist nun für 1999 finanziell abgesichert.

Wichtig war uns, daß die Titelgruppe für die NRW-Verbraucherberatung wieder auf das Niveau von 1998 aufgestockt wird. Dazu stellen wir zusätzlich 180 000 DM zur Verfügung. Da die Titel in der Titelgruppe untereinander deckungsfähig sind, bin ich zuversichtlich, daß wir eine Finanzierung der Verbraucherzentrale NRW wie im Vorjahr realisieren können.

(C)

(D)

(Alexandra Landsberg [GRÜNE])

- (A) Neben den Spielräumen, die der Haushaltsgesetzgeber der Landesregierung mit dem Haushalt 1999 eröffnet, halten BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die effiziente Verwendung der eingestellten Mittel für prioritär. Mit einem Etatvolumen von 7 Milliarden DM steht das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr einem Großunternehmen nicht nach. Schon das Etatvolumen macht deutlich, wie komplex ein solch großes Haus zu verwalten ist.

Darum verfügt jedes x-beliebige Großunternehmen heute über ein Controlling. Anders das nordrhein-westfälische Wirtschaftsministerium!

(Beifall bei den GRÜNEN)

Als Wolfgang Clement 1995 Wirtschaftsminister wurde, wurde das Controlling-Referat nicht wieder besetzt. Die Folge: Der Wirtschaftsminister weiß bis heute nicht, wo sein Geld im einzelnen bleibt.

(Hört, hört! bei der CDU)

Als das Parlament in diesem Herbst wissen wollte, mit wieviel Geld HDO subventioniert wurde, dauerte es Wochen, bis der Minister darüber umfassend Auskunft geben konnte.

(Oh-Rufe von der CDU)

- (B) Das muß sich ändern, meine Damen und Herren!

(Beifall bei GRÜNEN und CDU)

Das haben wir seit 1995 immer wieder in internen Gesprächen eingeklagt. Mit HDO im Rücken haben wir das jetzt auch durchgesetzt. Es war sicherlich eine der wichtigsten Amtshandlungen unseres Interims-Wirtschaftsministers Hombach, das Gutachten für die Entwicklung eines verwaltungsangepaßten Controlling auf den Weg gebracht zu haben.

Gleichwohl ist das Controlling nur ein erster Schritt. Neben der Stärkung der internen Steuerungsfunktion im Wirtschaftsministerium kommt es entscheidend darauf an, dem Parlament die Wahrnehmung seiner Steuerungs- und Kontrollfunktion zu erleichtern. Dazu hat der Wirtschaftsausschuß im Oktober dieses Jahres die Einführung eines jährlichen Förderberichts beschlossen, der im Jahre 2000 zum ersten Mal vorliegen soll. Der Förderbericht soll dem Parlament in Zukunft regelmäßig Auskunft darüber geben, ob mit dem vielen Geld, das das Wirtschaftsministerium aus-

- gibt, tatsächlich die Ziele der Wirtschaftsförderung erreicht werden. (C)

Der Wirtschaftsausschuß hat die im Koalitionsvertrag zwischen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vereinbarten Ziele in seiner Oktober-Sitzung noch einmal bekräftigt. Zu den Zielen gehört das Schaffen und die Erhaltung von Arbeitsplätzen ebenso wie die Verbesserung der Umweltverträglichkeit des Wirtschaftens oder die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen am Wirtschaftsleben.

Diese Ziele sollen programmscharf überprüft werden. Der Wirtschaftsausschuß hat die Landesregierung in seiner Entschließung aufgefordert, im Rahmen des Controlling-Gutachtens Indikatoren für die Überprüfung der Ziele zu entwickeln. Nicht alle Ziele sind eben so leicht zu evaluieren wie die Zahl der geschaffenen Arbeitsplätze.

Der Auftrag des Landtags liegt jetzt bald zwei Monate zurück. Herr Minister Steinbrück, ich bitte Sie, daß Sie in Ihrer Rede dann auch zu folgenden Fragen Stellung nehmen: Wurde der Controlling-Gutachter mit der Entwicklung von Indikatoren beauftragt? Wann können wir mit den Ergebnissen des Gutachtens rechnen, und ab wann werden die Bewilligungsbescheide eine kontinuierliche EDV-gestützte Erfassung der notwendigen Daten für den Förderbericht möglich machen? (D)

Das Parlament als Haushaltsgesetzgeber stellt dem Wirtschaftsminister jedes Jahr etwa 1 Milliarde DM an Wirtschaftsfördermitteln in einer Vielzahl von Programmen zur Verfügung. Wenn der Förderbericht vorliegt, werden wir sagen können, ob mit diesen Programmen die Ziele erreicht werden können.

Was wir allerdings noch immer nicht wissen, ist, welche Projekte mit den einzelnen Programmen gefördert werden.

(Brigitte Speth [SPD]: Was machen Sie denn als Abgeordnete im Ausschuß?)

Im Einzelplan 08 findet sich zum Beispiel das "Programm für Industrieregionen im Strukturwandel", Gesamtvolumen 1999: 41 Millionen DM. 1998 waren hier 51,9 Millionen DM veranschlagt. In den Erläuterungen steht dazu - ich zitiere mit Genehmigung des Präsidenten -:

Die Mittel sind dazu bestimmt, landesweit gezielt die spezifischen kooperativen industriellen Möglichkeiten der einzelnen Regionen zu stabi-

(Alexandra Landsberg [GRÜNE])

(A) lisieren und mit neuen Wachstumsfeldern zu versehen.

Für das Programm Ziel 2 werden 1999 286 Millionen DM bewilligt. Hier wissen wir lediglich, daß die Mittel für Regionen verwendet werden, die von rückläufiger industrieller Entwicklung schwer getroffen sind.

Niemand im Parlament weiß jedoch, welche Projekte mit diesen Mitteln gefördert werden. Wir können dem Haushaltsplan nicht entnehmen, in welcher Höhe diese Titel aus vergangenen Jahren vorbelastet sind.

Wenn sich das Parlament einen tatsächlichen Eindruck von der Verwendung der Mittel machen möchte, müßte es mindestens im nachhinein informiert werden, welche wichtigen Projekte aus den einzelnen Programmen gefördert wurden. Darüber wäre eine regelmäßige Information des Parlaments angemessen.

Natürlich dürfen bei einer solchen Information keine sensiblen Unternehmensdaten nach außen dringen. Das ließe sich z. B. durch die Einrichtung einer parlamentarischen Kontrollkommission nach dem Vorbild der Kontrollkommission für den Verfassungsschutz gewährleisten.

(B) (Lachen des Ministerpräsidenten Wolfgang Clement)

Die umfassenden Geheimhaltungspflichten haben hier seit Jahren erfolgreich Verschwiegenheit gewährleistet.

Anlässe, die parlamentarische Kontrollfunktion ernster zu nehmen, gab es in den vergangenen Wochen genug, z. B. HDO, Medebach, StollCom, die rheinischen Musicals. Eine dieser Pleiten hätte noch ein Zufallsprodukt sein können; die Häufung macht aber Konsequenzen notwendig.

(Beifall bei GRÜNEN und CDU)

Offensichtlich kann die Förderpolitik des Landes noch solider werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsident Ulrich Schmidt: Vielen Dank, Frau Kollegin Landsberg. - Das Wort hat der Herr Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr, Herr Steinbrück. Bitte schön!

Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr - das Rednerpult nach oben verstellend -: Herr Präsident, es dauert immer etwas, wenn Frau Landsberg vor mir gesprochen hat.

(Heiterkeit - Regina van Dinter [CDU]: Das kennen wir schon!)

Herr Meyer, der Vergleich der Abfolge der verschiedenen Wirtschaftsminister in Nordrhein-Westfalen in diesem Jahr mit dem Dreikaiserjahr 1888 ist ein sehr gefährlicher Vergleich, weil er zum Eigentor führt. Einmal abgesehen davon, daß der Ministerpräsident mit Wilhelm I. wenig Ähnlichkeit hat und ich ungern in die Rolle von Wilhelm II. hineinspringen würde - dieser Vergleich wäre mir ausgesprochen unangenehm -, weise ich nur darauf hin, daß dieser Mann vierzig Jahre im Amt war.

(Heinz Hardt [CDU]: Das war einmal!)

Das paßt nicht zu Ihrer späteren Aussage. Sie wären jedenfalls historisch sehr unpräzise, wenn Sie sagen, das sei der einzige Haushalt, den ich hier zu vertreten hätte. Mit Blick auf diesen Vergleich von Ihnen wären es vierzig. Das will ich Ihnen nicht antun, aber zwei Legislaturperioden wären schon ganz schön.

(Beifall bei der SPD - Heinz Hardt [CDU]: Er war nur dreißig Jahre im Amt!)

- 1888 bis 1918, dreißig Jahre. Pardon! In den Grundrechenarten will ich gerne Nachhilfeunterricht nehmen. Immerhin wären dreißig Jahre sechs Legislaturperioden.

Ich will gerne auf die drei oder vier Punkte von Herrn Meyer eingehen und - wenn es dann noch Zeit gibt - vielleicht zu vier oder fünf Schwerpunkten Stellung nehmen, die trotz der Haushaltsenge weitergetragen und im Haushaltsentwurf für das nächste Jahr noch einmal verstärkt werden.

Was die Beratung für die kleinen und mittelständischen Unternehmen betrifft, so haben Sie, Herr Meyer, die Titelgruppe mit dem Titel verwechselt. Sie haben schlicht und einfach nur auf einen einzelnen Titel geguckt und sind dann auf das Zahlenpaar von 19,8 Millionen und 11,1 Millionen gekommen. Tatsächlich gibt es eine Abnahme; aber sie ist weit weniger dramatisch: Die Titelgruppe weist eine Abnahme von 17 Millionen auf

(C)

(D)

(Minister Peer Steinbrück)

(A) 13,3 Millionen aus. Das heißt, so dramatisch ist der Sprung nicht.

Außerdem bitte ich, noch zweierlei zu berücksichtigen. Erstens gibt es eine Deckungsfähigkeit gegenüber anderen Programmen, aus denen im Zweifel die Beratung ebenfalls finanziert werden könnte. Aber zweitens haben Sie, Herr Meyer, vergessen, daß es auch noch in anderen Bereichen Gründungsberatungen gibt, so daß wir insgesamt in diesem Zusammenhang auf ein Niveau von fast 23 Millionen DM kommen. Ich glaube, daß dies unter den Einsparnotwendigkeiten eine vertretbare Größenordnung ist.

Daß ich zu denjenigen gehöre, die eine absolute Abnahme beklagen, darin können Sie sicher sein. Trotzdem weise ich darauf hin, daß sich die Landesregierung nicht darin übertreffen läßt, die kleinen und mittleren Unternehmen - und zwar nachweislich - zu unterstützen. Wir werden fast 293 Millionen DM im Zusammenhang mit unserer Gründungsoffensive 1999 ausgeben. Insofern brauchen wir, so glaube ich, hier keinen Nachhilfeunterricht.

(Laurenz Meyer [CDU]: Weniger als für ein Projekt in Dortmund!)

(B) - Ich komme auf dieses merkwürdige Stichwort der "Prestigeobjekte" gerne noch einmal zurück.

Ich habe manchmal den Eindruck, daß Sie bei dieser Kritik etwas davon getragen sind, daß die Landesregierung - die SPD-geführte Koalition - der CDU bei der Mittelstandsförderung den Schneid abgekauft hat.

(Beifall bei der SPD)

Wir haben inzwischen Kompetenzgewinne bei der kleinen und mittelständischen Wirtschaft, die Sie gerne für sich okkupiert hätten, die Sie aber in den letzten Jahren an die Landesregierung verloren haben. Vor dem Hintergrund wirkt Ihre Kritik, wie ich finde, in diesem Zusammenhang etwas kleinkariert.

(Beifall bei der SPD)

Ich kann mit dem Begriff "Prestigeobjekt" nichts anfangen, weil Sie unterstellen, das hätte etwas mit Hobbys oder mit Eitelkeiten bestimmter Politiker zu tun, oder das seien unsere Privatvergnügen. Es gibt regionale Interessen an solchen Projekten, die auch eine gewisse Leitprojektrolle spielen, die "Leuchttürme" darstellen sollen, die das Land ja gut vertragen kann. Ich wäre daran

interessiert, von Ihnen zu erfahren, wie Sie gegebenenfalls die Mitglieder Ihrer eigenen Partei beurteilen, die an diesen Projekten nicht minder interessiert sind als wir, jedenfalls aus ihrer kommunalpolitischen Verantwortung heraus. (C)

(Beifall bei Abgeordneten der SPD - Zuruf des Laurenz Meyer [CDU])

- Ja. Nur muß man dann etwas stärker differenzieren als bisher. Ich glaube, daß man das eine tun muß, ohne das andere zu unterlassen.

Das Land Nordrhein-Westfalen braucht an der einen oder anderen Stelle ausstrahlungskräftige große Projekte, die eine Eigendynamik entwickeln, die auch den Strukturwandel in diesem Land nicht nur dokumentieren, sondern voranbringen. Das verbindet sich teilweise unabweisbar mit erheblichen öffentlichen Finanzmitteln.

Auf der anderen Seite geht es darum, das fortzusetzen, was diese Landesregierung richtig begonnen hat, nämlich sehr stark die gründungswilligen und an Gründungen interessierten Menschen zu motivieren und zu unterstützen, und zwar auch mit Finanzmitteln, aber darüber hinaus auch mit Dienstleistungen.

Was das UFO in Dortmund betrifft, so finde ich die Debatte aus der nordrhein-westfälischen Interessenlage etwas merkwürdig. Sie würden ja nicht eine vergleichbare Kritik zum Beispiel am Ausbau des Leipziger Bahnhofes üben. Stellen Sie sich vor, welche Rolle - auch im Hinblick auf die Stadtentwicklung - dieser Leipziger Bahnhof dort gefunden hat. Wir würden vielleicht ein ähnliches Projekt - sehr viel futuristischer orientiert - mit einer ähnlichen Ausstrahlungskraft in Dortmund noch gut gebrauchen können. (D)

Über die einzelnen Zahlen haben wir uns im Ausschuß unterhalten. Ich bin gerne bereit, Sie darüber weiter auf dem laufenden zu halten. Sie wissen, daß wir im Augenblick dabei sind, eine standardisierte Bewertung vorzunehmen. Erst dann werden wir an die Bearbeitung eines konkreten Förderantrages gehen.

Noch einmal: Der Letter of Intent meines Vorgängers bezieht sich alleine auf den verkehrswirtschaftlichen Teil der Gesamtinvestitionen von 750 Millionen DM.

Was die Meistergründungsprämie betrifft, wäre ich daran interessiert, Ihrem Antrag zu folgen,

(Minister Peer Steinbrück)

(A) wenn Sie denn einen seriösen Deckungsvorschlag machen würden.

(Beifall bei der SPD und bei Abgeordneten der GRÜNEN - Zuruf des Laurenz Meyer [CDU])

- Nein, Herr Meyer. Sie wiederholen zum fünften Male den Verkauf der WestLB mit 800 Millionen DM. Mir fällt übrigens auf, daß Sie dabei immer billiger werden. Früher hatten Sie einmal 1 Milliarde dafür angesetzt. Das ist für Verhandlungen mit potentiellen Käufern nicht sehr geschickt. Dann bringen Sie zusätzlich eine globale Minderausgabe von 800 Millionen DM auf. Nehmen Sie es mir nicht übel: Dies ist ein bißchen phantasielos,

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

um konkret zu belegen, wie man denn eine Deckung für solche Vorschläge beibringt.

Was die Steuerreform betrifft, sage ich nur lapidar: Warten Sie es ab. Ich bin mir ganz sicher, daß - nicht zuletzt aufgrund des Drängens der nordrhein-westfälischen Landesregierung - in der weiteren Zugfolge der Steuerreform für den Mittelstand gute Ergebnisse herauskommen.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

(B) Insofern müssen wir nicht gerade aufgefordert oder ermahnt werden.

Meine Damen und Herren! Trotz der Haushaltsenge haben wir in vier oder fünf wichtigen Punkten unsere Schwerpunkte weiter ausbauen können. Wir fördern Gründungen. Wir fördern das Handwerk und den Mittelstand. Die Gründungsoffensive "GO!" ist ein eminenter Erfolg für das Land. Ich finde, daß dieser Erfolg vor dem Hintergrund, daß daran viele Kräfte mitwirken, auch ein Wort des Lobes von seiten der Opposition wert wäre.

(Beifall bei der SPD)

Die Zunahme der Gründungen in Nordrhein-Westfalen 1997 lag deutlich über dem Durchschnitt Westdeutschlands. Oder, um eine sehr plastische Zahl zu bringen: Von 1995 bis 1997 hatte Nordrhein-Westfalen einen Zuwachs von 6,1 % bei den Gewerbeanmeldungen - ein absoluter Spitzenplatz gegenüber allen anderen Ländern. Der westdeutsche Bundesdurchschnitt betrug 0,6 %. Dies ist auch ein Verdienst der Grün-

ungsoffensive. Ich denke, auch das darf man in dem Schlagabtausch einer Haushaltsdebatte in den Vordergrund stellen. (C)

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Zweiter wichtiger Schwerpunkt wird sein, im Bereich des Bildungssystems Verbesserungen vorzunehmen und Leistungssteigerungen voranzubringen. In meinem Bereich betrifft das die duale Ausbildung und insbesondere Qualifizierung und Weiterbildung. Wir werden den Ausbildungskonsens und alle Aktivitäten im Rahmen von "Pro Ausbildung NRW" fortsetzen. Wir werden stark in eine Weiterbildungsoffensive einsteigen. Die ersten Schritte dazu sind unternommen worden.

Wir haben diesen gesamten Bereich noch einmal zusätzlich mit 13,7 Millionen DM, auch dank der Unterstützung durch die Koalitionsfraktionen, ausweiten können. Das heißt, wir liegen damit um 12 % über den Ansätzen von 1998. Dies ist eine deutliche Schwerpunktbildung.

Wir wollen neue Produkte und neue Märkte für neue Ausbildungs- und Arbeitsplätze. Das heißt, im nächsten Jahr wird im Sinne auch der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten eine gemeinsame Arbeit zwischen Frau Behler und mir eine wesentliche Rolle spielen: der Transfer zwischen Wissenschaft und Wirtschaft. Wir werden dem Ministerpräsidenten um den Jahreswechsel erste Ergebnisse vorlegen. (D)

Wir wollen stärker einsteigen in eine Politik für Handel und Dienstleistungen. Nordrhein-Westfalen hat hier eine sehr starke Position - ein Vorteil, der insbesondere in internationaler Ausrichtung und im internationalen Wettbewerb ausgebaut werden muß. Die Außenwirtschaftsförderung in Nordrhein-Westfalen ist neu zu organisieren und neu auszurichten. Sie wird ebenfalls im nächsten Jahr mehr Mittel bekommen.

Schließlich will ich als fünften und - unter den obwaltenden zeitlichen Gegebenheiten - abschließenden Schwerpunkt die Förderung der rationalen Energienutzung in den Vordergrund stellen. Die Förderung der Energieeffizienz und des Energiesparens und der Ausbau erneuerbarer Energiequellen sind ein signifikanter Schwerpunkt im Haushalt des Wirtschaftsbereichs. Trotz der Haushaltsenge habe wir hier die Mittel noch einmal um 4,8 Millionen DM - das ist eine Steigerung von 11 % - erhöhen können.

(Minister Peer Steinbrück)

(A) Insgesamt, meine Damen und Herren, haben Sie gesagt, Herr Meyer, Sie lehnten diesen Bereich meines Einzelplans aus tiefer Überzeugung ab. Es wird Sie nicht verwundern: Ich stimme diesem Zahlengerüst aus tiefer Überzeugung zu. Ich wäre dankbar, wenn die Koalitionsfraktionen das ähnlich sehen würden wie ich. - Herzlichen Dank!

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Präsident Ulrich Schmidt: Danke schön, Herr Minister Steinbrück. Damit sind im Teilbereich a) die Wortmeldungen abgeschlossen.

Ich rufe den zweiten Teilbereich des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr auf:

b) Verkehr

Ich erteile Herrn Kollegen Langen für die Fraktion der CDU das Wort.

Günter Langen (CDU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Landesregierung hat in diesem Herbst - wohl im Zusammenhang mit der Tatsache, daß der Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen bei den Koalitionsverhandlungen in Bonn nicht das rechte Gehör in der Partei und in den Nachrichten fand -

(B)

(Lachen des Ministerpräsidenten Wolfgang Clement)

eine neue Initiative für den Medienstandort Nordrhein-Westfalen in Gang gebracht: Sie hat die "virtuelle Verkehrspolitik" erfunden. Wir wissen ja, daß sich mit den neuen Computertechniken die phantastischsten virtuellen Welten dreidimensional und in Farbe aufbauen lassen.

Der Zeitpunkt, an dem die Landesregierung mit dieser virtuellen Verkehrspolitik begann, trifft mit einem passenden Jubiläum zusammen: Am 30. Oktober 1938 nämlich sendete Radio New York Orson Welles' Hörspiel "Krieg der Welten". Die Menschen in New York und in ganz USA nahmen diesen Klassiker der Hörspiele und die Landung der Marsmenschen für bare Münze. Seinerzeit soll es in New York zu tumultartigen Szenen gekommen sein: Kinos brachen ihre Vorstellung ab, Tausende riefen die Polizei, die Zeitungen und die Rundfunkstationen an, und es kam zu einer Massenpanik.

Fast auf den Tag genau 60 Jahre später schickt der Ministerpräsident unseres Landes einen Mitarbeiter des Verkehrsministeriums mit einem Arbeitsauftrag nach Bonn, um dort wegen der in die Kritik geratenen Strecke Hamburg - Berlin für den Transrapid vorzubringen, daß Nordrhein-Westfalen bei der Strecke in die Bresche springen würde, wenn die Magnetschnellbahn nicht im Norden gebaut werden könnte. Nordrhein-Westfalen wäre bereit, eine neue Strecke zu suchen. "Wir verhehlen dem Transrapid dazu, daß er ein Exportschlagger wird", so wird der Ministerpräsident im "Focus" zitiert.

(C)

Was danach passierte, ließ sich durchaus mit den Nachwirkungen von Orson Welles' Hörspiel vergleichen: Bis Mitte November bestimmte eine Scheindiskussion über den Transrapid und mögliche Trassen die verkehrspolitischen Schlagzeilen in unserem Lande. Von der Landesregierung hieß es einmal: "Wir stehen Gewehr bei Fuß", dann wieder: "Es gibt keinen Arbeitsauftrag" oder: "Wenn Hamburg -Berlin gestrichen wird, bauen wir die Referenzstrecke."

Darauf baute sich dann eine Hysterie auf, die sich durchaus mit den Marsmenschen in New York vergleichen läßt. Obwohl eigentlich niemand nach Prüfungen in der Vergangenheit und nachdem die Flughäfen jetzt direkt an den ICE angeschlossen werden, eine Trasse Köln - Bonn - Düsseldorf

(D)

(Zuruf von der SPD: Medebach! - Heiterkeit)

ernst nehmen kann, erreichen den Landtag jetzt Resolutionen von echten - nicht virtuellen - Stadträten, die sich vehement gegen eine Trasse durch ihr Stadtgebiet aussprechen.

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn es einmal einen Medienpreis für virtuelle Verkehrspolitik gibt, wird die CDU-Landtagsfraktion den Ministerpräsidenten als ersten Preisträger vorschlagen.

Die reale Verkehrspolitik dieser Landesregierung sieht freilich anders aus, und die Bürgerinnen und Bürger unseres Landes werden sich auch nicht durch eine Transrapid-Show blenden lassen. Hier nur einige Zitate aus Pressemeldungen der letzten Zeit. Die "Westfalenpost" schreibt: "Kein Geld für neue Straßen - Westfalen stoppt Pläne - Straßenbauprogramm nicht zu verwirklichen". Am 3. Oktober noch einmal die "Westfalenpost": "Kein Geld für den Unterhalt der Straßen - Landschafts-

(Günter Längen [CDU])

(A) verband Westfalen wurde kaum die Hälfte der nötigen Fördergelder zugestellt." Das "Westfalenblatt" schreibt am 13. November 1998: "Geld für Straßenunterhaltung fehlt. Vielleicht sollte man den Fahrern von Kleinwagen wie dem 'Smart' bald erlauben, auf den Radwegen zu fahren, weil die Straßen unpassierbar sind." Und die "Westfälischen Nachrichten" vom 17. November 1998: "Die gute Nachricht zuerst: Kein Autofahrer muß fürchten, daß eine Brücke unter ihm zusammenbricht. Die schlechte: 44 Brücken im Verlauf der Landesstraßen in Westfalen-Lippe sind so marode, daß sie unbedingt saniert werden müssen. Der Landschaftsverband hilft sich mit Verkehrsbeschränkungen." Und noch am 18. November schreibt die "WAZ": "Kein Geld für die Sanierung einer maroden Brücke - Westfälisches Straßenbauamt muß Schild zur Beschränkung des Verkehrs aufstellen".

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Landesregierung betreibt seit Jahren einen Kahlschlag bei den Mitteln, die für den Unterhalt der Straßen und für den Straßenaus- und -neubau nötig sind.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

(B) Wie sieht der Vergleich der Haushaltsansätze von 1994 zu 1999 aus? Betrieblicher Unterhalt der Landesstraßen: 10 % weniger. Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Millionen DM: 24 % weniger. Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes - man höre genau zu! -: 50 % weniger. Und schließlich Maßnahmen im kommunalen Straßenbau: 38 % weniger.

(Vorsitz: Vizepräsident Dr. Hans-Ulrich Klose)

Die Mittel für die Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen stagnieren seit Jahren auf unzureichendem Niveau. Eingeengt durch rot-grüne und grüne ideologische Wahrnehmungsverbote, ignoriert die Landesregierung, daß ca. 90 % der Personenverkehrsleistungen und 66 % der Güterverkehrsleistungen auf der Straße erbracht werden. Der Koalitionsvertrag und die Rücksichtnahme der Koalitionäre, aus dem Straßenbau in NRW nur ja kein zweites Garzweiler werden zu lassen, liegt wie ein lähmender Nebel über dem Straßenverkehr unseres Landes.

Ich komme deshalb zu den Forderungen der CDU-Landtagsfraktion im Verkehrsausschuß, meine Damen und Herren. Die CDU-Landtagsfraktion hatte im Verkehrsausschuß wie auch in den ver-

gangenen Jahren die Bereitstellung ausreichender Mittel für den Erhalt und den Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur mit Änderungsanträgen in Höhe von 237,5 Millionen DM gefordert. Die Notwendigkeit dieser Mittel wurde von der SPD-Fraktion zugegeben und selbst bei den Mitteln für die Erhaltungsinvestitionen auch ausdrücklich von den GRÜNEN anerkannt. Es bleibt aber bei dem Ausdruck des Bedauerns. Bedauern, liebe Kolleginnen und Kollegen, reicht aber nicht aus. Bedauern ist nur der Ausdruck der Hilflosigkeit der Verkehrspolitik der Koalition, diese katastrophale Situation ihren Kolleginnen und Kollegen in ihren Fraktionen offensichtlich nicht klarmachen zu können.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Die CDU-Landtagsfraktion fordert deshalb heute in der zweiten Lesung des Haushaltes erneut die Bereitstellung von Mitteln für den Straßenbau - wenigstens in zwei Punkten:

1. die Bereitstellung eines anerkannten Bedarfs von insgesamt 130 Millionen DM für die Erhaltungsinvestitionen, damit sich in Zukunft die Arbeit der Straßenbauämter nicht im Aufstellen von Schildern mit der Aufschrift "Durchfahrt verboten" beschränkt;
2. die Bereitstellung von 200 Millionen DM für die Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes, damit der riesige Investitionsstau ein wenig abgebaut wird und die Menschen in vielen Regionen unseres Landes eine Entlastung durch die im Bedarfsplan anerkannten Ortsumgehungen bekommen können.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Der Straßenbau ist ins Abseits geraten, meine Damen und Herren. Wenn bei diesen Haushaltsanträgen der Straßenverkehr im Vordergrund steht, so heißt das nicht, daß die CDU-Landtagsfraktion die anderen Verkehrsträger, den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr, den Schienengüterverkehr, die Binnenschifffahrt und die Luftfahrt nicht im Auge hätten. Wir fordern deshalb Straßenbauinvestitionen, weil sich bei den Haushaltsmitteln immer mehr eine Schiefelage zuungunsten der Straße aufbaut, die den Straßenverkehr mehr und mehr in eine unhaltbare Situation bringt.

Es wird viel von der Ungleichbehandlung von Straße und Schiene gesprochen. Es müsse mehr

(Günter Langen [CDU])

(A) Geld in den Schienenverkehr gesteckt werden. Man muß sich aber einmal die Zahlen vor Augen halten, die in die Entwürfe der Kapitel 08 081 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs - und 08 084 - Straßen- und Brückenbau - eingestellt sind. Der Position Eisenbahn/ÖPNV mit 3,315 Milliarden DM stehen 805 Millionen DM für Straßen- und Brückenbau gegenüber. Ein Verhältnis von vier zu eins! Ich bestreite nicht den Förderbedarf für die Schiene und die Anstrengungen, aus Gründen des Erhalts der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und des Umweltschutzes Verkehrsleistung auf die Schiene zu verlagern. Aber angesichts der bestehenden Anteile an Verkehrsleistungen besteht hier eine Schiefelage.

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir müssen die Mobilität in Nordrhein-Westfalen für unsere Bürgerinnen und Bürger und für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unseres Landes erhalten und ausbauen.

Dazu gehören auch die Straße und der Straßenbau. Wir brauchen keine virtuelle Show-Verkehrspolitik, die den Transrapid als Geisterzug durch die Presse sausen läßt, keine, die sich in ganzseitigen Zeitungsanzeigen und Hochglanzbroschüren selbst feiert. Wir brauchen, auch im Interesse der Arbeitsplätze in der Bauindustrie, ausreichende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, um im Wettbewerb der Regionen im nächsten Jahr bestehen zu können. - Schönen Dank.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Hans-Ulrich Klose: Ich erteile Herrn Kollegen Hunger für die Fraktion der SPD das Wort.

Heinz Hunger (SPD): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Kollege Langen, es ist richtig, daß in einer schwierigen Haushaltssituation - und in der befinden wir uns - Einsparungen vorgenommen werden müssen. Wir sagen das in diesem Hause auch deutlich und handeln entsprechend.

Ich erlebe es von Haushaltsplanberatung zu Haushaltsplanberatung, daß die Opposition suggeriert, alles wäre finanzierbar. Im Verkehrsausschuß habe ich zur Kenntnis nehmen müssen, daß die CDU-Fraktion ihre Mehrforderungen mit einer glo-

balen Minderausgabe von 800 Millionen DM decken will, ohne zielgenau die Einsparungen zu benennen, wo im einzelnen eingespart werden soll. (C)

Meine sehr geehrten Damen und Herren, diese Forderung ist so zu bewerten, als wenn man einen Lottogewinn auf die Habenseite bucht, bevor man den Lottoschein überhaupt abgegeben hat.

(Beifall bei der SPD)

So kann man keine konkrete Politik betreiben, weder in der Verkehrspolitik noch sonstwo.

Ich glaube, wir sollten zu den Realitäten zurückkehren: Nordrhein-Westfalen ist das Verkehrsland in Deutschland und Europa. Wichtige und bedeutende europäische Verkehrsströme fließen durch Nordrhein-Westfalen.

Die Mobilität von Menschen, Gütern und Dienstleistungen zu sichern und zu vergrößern, ist das zentrale Anliegen der SPD-Fraktion in diesem Hause. Und dies zeigt der vorliegende Verkehrs-etat für 1999, in dem zwar viel Wünschenswertes offenbleiben muß - das ist nun einmal so -, in dem aber der Verkehrsbereich unter Berücksichtigung der harten finanzwirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine exponierte Position mit weitgehend gleichbleibenden Haushaltsansätzen einnimmt. Das sollten Sie einmal zur Kenntnis nehmen. (D)

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Nordrhein-Westfalen, aber auch die Entwicklung von Lebensqualität und Wohlstand in unserem Land hängen entscheidend von der hier möglichen Mobilität ab. Der vorliegende Verkehrshaushalt ist ein weiterer kontinuierlicher Schritt zur Sicherung und Verbesserung der Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Wir haben bei uns im internationalen Vergleich eines der am besten ausgebauten Verkehrsnetze für alle Verkehrsträger, die es weltweit gibt, und sehen dies als Basis für die Leistungsfähigkeit unserer Gesellschaft an.

Es bleibt für die SPD nach wie vor beim Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs und der Schiene. Dabei tragen wir aber auch der Tatsache Rechnung - Herr Kollege Langen, Sie haben auch darauf hingewiesen -, daß der größte Teil des Verkehrs - 90 % Personenverkehrs- sowie 66 % Güterverkehrsleistungen - auf unserem Straßennetz abgewickelt wird.

(Heinz Hunger [SPD])

(A) Deshalb hat die SPD-Fraktion als Schwerpunkt des Haushalts 1999 neben der kontinuierlichen und finanzwirtschaftlich soliden Fortsetzung unserer Verkehrspolitik die verkehrsübergreifende Mobilitätsoffensive durch mehrere Haushaltsanträge ins Leben gerufen. Diese "Landesinitiative Mobilität" verfolgt unter anderem folgende Ziele: Schaffung von Impulsen aus Nordrhein-Westfalen zur Sicherung und Gestaltung zukünftiger Mobilität, nachhaltige und erlebbare Verbesserung der Mobilitätsqualität in Nordrhein-Westfalen, Förderung neuer Verkehrstechnologien und integrierender Techniken, Entwicklung eines Referenzmarktes für innovative Verkehrs- und Logistiklösungen und Unterstützung der verkehrstechnischen Industrie bei der Vermarktung neuer Produkte und Dienstleistungen. Ich darf hier nur ein Stichwort nennen: Das Zentrum in Wildenrath ist dafür in Nordrhein-Westfalen ein Beispiel.

Dazu kommen die Sicherung und der Ausbau der dauerhaften Beschäftigung im Bereich der Verkehrsindustrie und der Verkehrswirtschaft, die Förderung von kleinen und mittelständischen Unternehmen der Branche bei innovativen Projekten.

(B) Die "Landesinitiative Mobilität" basiert auf dem Konzept der Public- Private Partnership. Hierfür ist der Verkehrssektor hervorragend geeignet, da die Verkehrsindustrie - so wie die meisten Verkehrsunternehmen - privatwirtschaftlich strukturiert, jedoch ihrerseits sehr abhängig von Leitentscheidungen der Politik ist. Die erfolgreiche "Landesinitiative Bahntechnik", die sich in hervorragender Weise auf der "rail tec '98" der Fachöffentlichkeit präsentiert hat, wird in die Mobilitätsoffensive integriert und weitergeführt. Die Mobilitätsinitiative des Landes erfaßt neben dem Personenverkehr auch den Güterverkehr.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, die Mittelverstärkung in diesen Bereichen soll vorrangig zur Finanzierung innovativer Investitionen eingesetzt werden.

Der Finanzbedarf für die Mobilitätsinitiative und -offensive in Höhe von 10 Millionen DM wurde durch solide Umschichtung im Verkehrshaushalt bereitgestellt. Sie sehen daran: Für uns ist Verkehrspolitik niemals ein Selbstzweck, sondern ein integraler Bestandteil gesellschaftspolitischen Handelns.

Der Ansatz für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes ist für 1999 auf 100 Millio-

nen DM festgesetzt worden. Insofern folgen wir dem Entwurf der Landesregierung, der das Ergebnis einer ressortorientierten Lösung zugunsten des Wirtschaftsbereiches geworden ist. (C)

Nur eines sei in diesem Zusammenhang klar und deutlich erwähnt: Es handelt sich bei diesem Baransatz von 100 Millionen DM für den Landesstraßenausbau um eine einmalige, ausschließlich für 1999 beschlossene Maßnahme. Die SPD-Landtagsfraktion hat ihren eindeutigen Beschluß - mindestens 150 Millionen DM jährlich als Baransatz für Maßnahmen des Landesstraßenausbauplanes - wiederholt bekräftigt. Genauso eindeutig ist in dieser Hinsicht, meine Damen und Herren, die Koalitionsvereinbarung. Daher - und darin sind wir uns alle einig - wird der Baransatz für den Landesstraßenausbau ab dem Haushaltsjahr 2000 auf mindestens 150 Millionen DM zu erhöhen sein.

Vizepräsident Dr. Hans-Ulrich Klose: Herr Kollege Hunger, ich darf Sie einmal unterbrechen. Möchten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Langen zulassen?

Heinz Hunger (SPD): Aber immer! (D)

Günter Langen (CDU): Herr Kollege, gehe ich recht in der Annahme, daß Sie in Ihrer Haushaltsrede des letzten Jahres angekündigt haben, Sie würden für den Landesstraßenbedarfsplan in diesem Jahr einen höheren Betrag einsetzen?

Heinz Hunger (SPD): Ja, ich kann bestätigen, daß ich dies im vorigen Jahr so betont habe. Ich habe aber auch im Gegensatz zu Ihrem politischen Verhalten zur Kenntnis genommen, Herr Kollege Langen, daß sich die finanziellen Rahmenbedingungen im Lande Nordrhein-Westfalen um Milliarden verschlechtert haben. Ich will nicht darauf hinweisen, welche Ursachen dem zugrunde liegen. Aber wir nehmen solche Entwicklungen zur Kenntnis und ignorieren sie nicht. Wenn das diejenigen, die 16 Jahre in Bonn regiert haben, auch getan hätten,

(Lachen bei der CDU)

(Heinz Hunger [SPD])

- (A) dann hätten wir heute andere Rahmenbedingungen als Grundlage.

(Beifall bei der SPD)

Aber trotz alledem: Durch die Erhöhung der Verpflichtungsermächtigung von 105 auf 155 Millionen DM ist sichergestellt, daß die Projekte des Landesstraßenbauplanes zügig realisiert werden können. Dies gilt vor allem - und darüber werden wir im Hause noch intensiv diskutieren müssen - für die vier benannten größeren Straßenbaumaßnahmen in Gevelsberg, Plettenberg, Wuppertal und Lügde. Diese Maßnahmen können bei einem Barmittelansatz für den Zeitraum von 2000 bis 2005 von jährlich 150 Millionen DM sowie 155 Millionen DM Verpflichtungsermächtigungen zügig realisiert werden.

Durch die Erhöhung der Verpflichtungsermächtigungen für 1999 erfolgt darüber hinaus bereits jetzt ein dringend notwendiges Signal an die Bauwirtschaft in Richtung einer Erhöhung des Auftragsvolumens. Nach wie vor, meine Damen und Herren - und das sieht man auch an dieser mittelfristigen Perspektive eindeutig -, ist Verkehrspolitik stets Wirtschafts- und damit auch Arbeitsmarktpolitik.

- (B) Da meine Redezeit zu Ende geht, erspare ich es mir,

(Zurufe von der CDU: Und uns!)

zu weiteren Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, zum Schienenpersonennahverkehr und zu der Arbeit der Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität" Ausführungen zu machen. Vielleicht kommen wir im weiteren Verlauf der Debatte noch einmal darauf zurück. - Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Hans-Ulrich Klose: Ich erteile Herrn Kollegen Eichenseher für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich knüpfe gerne da an, wo mein Kollege Hunger aufgehört hat.

Das Land Nordrhein-Westfalen wendet auch im kommenden Jahr 1999 ca. 3,3 Milliarden DM für den öffentlichen Personennahverkehr und den

Schienenpersonennahverkehr auf. Rechnet man die Zahlungen für die kostenfreie Beförderung für Schwerbehinderte in Bus und Bahn hinzu, dann sind es sogar 3,6 Milliarden DM, die wir aufwenden. Bei realistischer Betrachtung muß man, so glaube ich, eingestehen: Dieser hohe Betrag wird angesichts der Haushaltslage künftig kaum steigerbar sein.

Unser Ziel ist es trotzdem, das Angebot im ÖPNV deutlich auszuweiten, die Taktzeiten erheblich zu verdichten und die Angebotsqualität zu steigern. In der Vergangenheit war die Ausweitung des Angebots fast zwangsläufig mit einem steigenden Subventionsbedarf verbunden. Angesichts der Haushaltslage, vor der wir auf allen Ebenen stehen, müssen wir deshalb neue Wege gehen. Da die Umschichtungsmöglichkeiten beschränkt sind, müssen wir auf eine Strategie der Qualitäts- und Leistungssteigerung im öffentlichen Personennahverkehr setzen. Das heißt: Mit dem vorhandenen Mittelvolumen sollen eine höhere Qualität und mehr Verkehrsleistung erzielt werden.

Diese Strategie ist auch aus einem zweiten Grund dringend notwendig: Wenn die kommunalen Verkehrsunternehmen, die bis heute große Transferzahlungen von der öffentlichen Hand erhalten, ihren Kostendeckungsgrad in den nächsten Jahren nicht steigern können, dann werden sie im kommenden, stark wettbewerbsorientierten Verkehrsmarkt nicht bestehen können. Schon allein aus Arbeitsmarktgründen, um Arbeitsplätze in diesem Bereich zu sichern, ist es notwendig, bereits heute alles zu tun, um die Wirtschaftlichkeit und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen zu steigern.

Ausschreibungen und ein verstärkter Wettbewerb um den Betrieb von Einzelstrecken oder Teilnetzen haben bereits heute zu deutlichen Kostensenkungen geführt. Um den Kostendeckungsgrad zu steigern, ist es aber natürlich auch notwendig, die Fahrgeldeinnahmen und ganz besonders die Fahrgastzahlen zu steigern. Das heißt: Das Land muß auch alle Steuerungsinstrumente einsetzen, um die Fahrgastzahlen nach oben zu bringen.

Konkret heißt das für Nordrhein-Westfalen: Jobticketangebote und Parkraumbewirtschaftung müssen endlich auch im Bereich der Landesbehörden umgesetzt werden. Es ist außerordentlich bedauerlich, daß unser Koalitionspartner hier einen Rückzieher gemacht hat und eine selbstverständliche Forderung, die vor fünf Jahren hier im

(C)

(D)

(Peter Eichenseher [GRÜNE])

- (A) Landtag einstimmig verabschiedet wurde, nur noch sehr abgeschwächt im Gesetz zur Parkraumbewirtschaftung umsetzen will.

Entscheidend für den Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Verkehr ist die Qualität des Angebots. Diese Qualität, insbesondere die Pünktlichkeit der Bahn AG, ist in den letzten Monaten zu Recht kritisiert worden. Die Bahn AG ist als größtes Verkehrsunternehmen in Deutschland zugleich auch der größte Subventionsempfänger. Deshalb muß das Land NRW alles tun, um die Bahn AG zu besserer Qualität und zu effizienterem Einsatz der öffentlichen Mittel, die der Bahn AG als Subventionen zur Verfügung gestellt werden, zu zwingen. Wir können es nicht hinnehmen, daß uns das Unternehmen immer wieder mit Unternehmensentscheidungen konfrontiert, die für den Kunden zu einer Verschlechterung des Angebots führen.

(Beifall der Ute Koczy [GRÜNE])

Das Land muß mit klaren Forderungen und Verhandlungen gegenüber der Bahn reagieren, und es muß auch die Subventionszahlungen in einigen Bereichen in Frage stellen, wenn die Bahn keine Verhandlungsbereitschaft zeigt. Tun wir das nicht, dann werden nicht nur die Bahn und ihre Qualität ins Gerede kommen, sondern auch die Subventionspolitik des Landes.

- (B)

Wenn von Transferzahlungen, von Subventionen die Rede ist, dann muß natürlich auch der Bahnhofsneubau in Dortmund angesprochen werden. Für 800 Millionen DM will die Bahn gemeinsam mit der Stadt Dortmund und privaten Investoren einen Bahnhof ganz neuer Dimension bauen. Zu Recht wird gefragt, ob eine Viertelmilliarde öffentlicher Mittel gerechtfertigt ist, um ein gigantisches Einkaufszentrum mit Bahnanschluß zu fördern. Seit der überraschenden Bekanntgabe des sogenannten Letter of Intent durch Minister Hombach und Bahnchef Dr. Ludewig wird auch gefragt, wofür die drei Buchstaben "UFO" eigentlich stehen. Ich möchte nicht, daß sich die Abkürzung, die mittlerweile in Dortmund die Runde macht, durchsetzt, nämlich daß das für ein "undurchsichtiges Förderobjekt" steht.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir wollen Transparenz in der Förderpolitik. Meine Kollegin Landsberg hat das sehr klar und deutlich gesagt. Wir haben bereits genug Beispiele

- (C) einer fehlgeleiteten oder doch zumindest fragwürdigen Wirtschaftsförderung im Land NRW.

Gerade Prestigeobjekte der Vergangenheit, wie zum Beispiel die U-Bahn- und Stadtbahn-Projekte der Stadt Essen, leiden heute an verheerend schlechten Kosten-Nutzen-Faktoren. Der Kostendeckungsgrad dort liegt unter dem, was wir als Maßstab setzen wollen. Wir dürfen uns im Land NRW keine neuen Subventionsskandale leisten. Deshalb ist es notwendig und sinnvoll, gerade auch dieses große Vorhaben, das "UFO Dortmund", sehr gründlich zu prüfen, und es ist weiterhin notwendig zu prüfen, in welcher Höhe die Förderung durch das Land gerechtfertigt ist.

Diese Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Für ein abschließendes Urteil ist es noch etwas früh. Eines kann ich für meine Fraktion aber schon definitiv sagen: Wir wollen mit der Förderpolitik des Landes keine neuen Spielwiesen für die Industrie schaffen, wie das offenbar in Oberhausen beim High-Definition-Fernsehen der Fall war.

Wir wollen bei der Förderung von Bahnprojekten im Land NRW neue Maßstäbe setzen, wir wollen Qualität und nicht Quantität. Entscheidend ist für uns die Effizienz des Mitteleinsatzes und vor allem das Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten.

Entscheidend ist für uns auch, daß Großprojekte wie das "UFO" nicht zu Lasten von Projekten im ländlichen Raum oder im Umland von Dortmund gehen.

- (D)

(Beifall bei den GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Mit einem weiteren großen Verkehrsprojekt ist Nordrhein-Westfalen in den letzten Monaten in die Schlagzeilen geraten: dem Transrapid. Das ist eigentlich sehr erstaunlich, wenn man weiß, wo dieser Transrapid zur Zeit steht, nämlich auf einem Abstellgleis entweder im Emsland oder in Brandenburg oder Mecklenburg-Vorpommern. Niemand glaubt hier in Nordrhein-Westfalen, daß der Transrapid in diesem Land eine ernsthafte Option ist.

Die Trassenführungen, das Projekt, die Rentabilität wurden Ende der 80er Jahre sehr gründlich geprüft; wir haben das im Ausschuß kürzlich noch einmal Revue passieren lassen. Das Projekt ist zu den Akten gelegt. Es steht derzeit auf dem Abstellgleis. Der Hochgeschwindigkeitszug steht zur Zeit, er fährt nicht und wird auch nicht in Bewegung kommen, wenn wir dieses Abstellgleis

(Peter Eichenseher [GRÜNE])

- (A) durch weitere Milliarden öffentlicher Mittel zu vergolden versuchen. Er kann nur in Bewegung kommen, wenn die Industrie ihren Teil leistet. Wenn sie nicht bereit ist, diesen Teil zu leisten, dann bleibt er dort, wo er ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

In den kommenden Jahren ist für uns die Verknüpfung von Arbeitsmarktpolitik und ökologischer Verkehrspolitik einer der wichtigsten Schwerpunkte. Wir haben in den letzten Jahren Instrumente entwickelt, um aus den Sackgassen der traditionellen Wirtschafts- und Verkehrspolitik herauszukommen. Neue, bereits spürbare und sehr gut funktionierende Ansätze finden sich im Verkehrshaushalt.

Mit der "Landesinitiative Bahntechnik" zum Beispiel ist uns ein qualitativ neuer Einstieg in die Schienenverkehrs- und in die Wirtschaftsförderung gelungen. Wir wollen damit die Innovationskraft, die Exportchancen der heimischen Bahnindustrie fördern und stärken. Dieses Programm wird im kommenden Jahr zur "Landesinitiative Mobilität" ausgeweitet und deutlich aufgestockt. Wir finden das ganz besonders wichtig, um die ca. 60 000 Arbeitsplätze im Land Nordrhein-Westfalen, die allein im Bereich der Bahntechnik zu finden sind, zu sichern und auszubauen.

(B)

Der Verkehrshaushalt wird auch künftig der Haushalt mit der höchsten Investitionsquote sein. Das Schreckensszenario, das Herr Langen von unpassierbaren Straßen im Land gezeichnet hat, hat wenig mit der Realität zu tun, vielleicht mehr mit Befürchtungen in bezug auf Ihre Politik.

(Zurufe von der CDU)

Entscheidend sind nicht die Verkehrsleistung und die Anpassung der Subventionen oder der öffentlichen Mittel an die Verkehrsleistung. Wenn derzeit 90 % auf der Straße fahren, muß man nicht 90 % unserer öffentlichen Mittel für den Straßenbau ausgeben. Das wäre genau die verkehrte Politik, die Anpassung an den Status quo. Wir wollen, daß die Politik steuert.

Deswegen bin ich sehr froh, daß es uns gelungen ist, für den ÖPNV-Bedarfsplan, der in diesem Jahr verabschiedet wurde und im nächsten Jahr als Ausbauplan in die erste Umsetzungsphase gehen wird, neue Schwerpunkte zu setzen. Zirka 230 Projekte mit einem Gesamtumfang von 11 Milliarden DM werden in den nächsten Jahren in die Realisierung gehen. Ganz besonders wich-

- tig ist uns dabei, daß dieser Plan erstmals für das gesamte Land aufgestellt wurde, daß der Nachholbedarf des ländlichen Raums, der lange Jahre an der Auszehrung der Bahnstrecken litt, erstmals Berücksichtigung findet. (C)

Ganz besonders wichtig ist uns auch, daß wir in den Förderkatalog neue Stadtbahnstädte aufnehmen, daß Städte wie Aachen, Hamm, Paderborn oder vielleicht sogar Gütersloh durch die Reaktivierung bestehender Strecken - nicht durch teure U-Bahn-Strecken, Herr Hardt - eine Chance bekommen, zukunftsweisende Verkehrsprojekte umzusetzen.

Mit dieser neuen ÖPNV- und Bahnpolitik versuchen wir, den jahrzehntelangen Vorrang des Autos in der Landesverkehrspolitik umzukehren und statt dessen dem Ziel der Flächenbahn für Nordrhein-Westfalen näherzukommen. Uns ist klar, daß das ein sehr langer Weg sein wird und daß wir dieses Ziel innerhalb einer Legislaturperiode nicht erreichen werden. Aber die ersten Schritte sind getan, und ich hoffe und ich gehe davon aus, daß wir die nächsten schon im nächsten und übernächsten Jahr tun werden. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei Abgeordneten der GRÜNEN)

(D)

Vizepräsident Dr. Hans-Ulrich Klose: Ich erteile das Wort dem Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr, Herrn Steinbrück.

Peer Steinbrück, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr: Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich will mich direkt auf die Aspekte, die Herr Langen und Herr Eichenseher aufgeworfen haben, beziehen. Wenn dann noch Zeit bleibt, will ich vielleicht auf zwei oder drei Schwerpunkte zusätzlich eingehen.

Fangen wir an mit dem schillernden Projekt "Transrapid". Das ist offenbar wirklich ein Alarmwort, was sofort alle elektrisiert.

(Heinz Hardt [CDU]: Das ist schon ein Signal!)

Da ist der Stand ganz einfach und nüchtern so zu beschreiben. Erster Satz: Die Bundesregierung beabsichtigt, dieses Projekt im Zusammenwirken mit einem Industriekonsortium auf der Strecke

(Minister Peer Steinbrück)

(A) Hamburg - Berlin zu realisieren. Zweiter Satz: Es ist erkennbar, daß es Mehrkosten geben wird. Dritter Satz: Der Bundesverkehrsminister nimmt den aus meiner Sicht richtigen Standpunkt ein, daß sich der öffentliche Haushalt, sprich: der Bundeshaushalt, an diesen Mehrkosten nicht beteiligen kann. Das heißt: Der Ball liegt im Spielfeld des Konsortiums.

Nun warten wir doch einmal ab, was die drei Beteiligten - Thyssen, Atrans und Siemens - machen. Diese Entwicklung wird im Jahre 1999 zu irgendeinem Ergebnis führen.

Das, was die Landesregierung in dieser Debatte getan hat, ist nichts anderes, als daß wir Aufgeschlossenheit, Neugier signalisiert haben, und zwar für einen Fall, von dem wir nicht wissen, ob er eintritt. Mehr nicht!

Ich sage an die Adresse der CDU-Opposition: Wenn wir diese Neugier, diese Aufgeschlossenheit nicht aufgebracht hätten, hätten Sie uns dafür kritisiert. Jetzt kritisieren Sie uns dafür, daß der Ministerpräsident und ich uns öffentlich so geäußert haben, wie das Gegenstand dieser Debatte ist.

(Heinz Hardt [CDU]: Das konnten wir schon vor zehn Jahren haben!)

(B) Das folgt ein bißchen der Definition der griechischen Tragödie: Was immer Sie sagen, tun oder unterlassen, immer ist es aus Sicht der Opposition falsch. Wir sollten die laufenden Planungen abwarten und werden dann ja erleben, ob dieses Projekt auf der vorgesehenen Strecke realisiert wird, und gegebenenfalls reagieren, wenn es dort nicht realisiert wird.

An die Adresse der GRÜNEN würde ich gerne sagen: Auch in dieser Sache bin ich eher ins Gelingen verliebt als ins Verhindern und ins Scheitern.

(Beifall bei der SPD)

Ich finde nicht, daß man eine solche wichtige Verkehrstechnologie auch als Referenzprojekt am Standort Bundesrepublik Deutschland aufgeben und verlorengaben sollte. Ich bin nicht dieser Auffassung, sondern ich glaube, daß ein notwendiger industrie- und technologiepolitischer Ansatz sein sollte, so etwas, wenn immer es geht, zu realisieren. Ich gebe zu: nicht verbunden mit einem einseitigen Risiko auf seiten der öffentlichen Haushalte, wie dies leider bei diesem Projekt der Fall

ist. Das ist auch meine maßgebliche Kritik an der Entwicklung dieses Projektes im Laufe der letzten drei Jahre gewesen. Es war ursprünglich als rein privat zu finanzierendes Projekt definiert, ist inzwischen aber ein fast ausschließlich öffentlich finanziertes Projekt, jedenfalls wenn man die Ausfallrisiken, die sich damit verbinden, einbezieht. (C)

Herr Langen, ich rede nicht lange um den heißen Brei: Ihre Betrachtung zu der Entwicklung der Haushaltsmittel, was den Landesstraßenbau und was insbesondere Unterhaltung und Instandsetzung betrifft, ist überzeugend und richtig. Ich halte die Entwicklung der letzten Jahre in der Tat für eine höchst kritische. Wir sind speziell bei den Finanzmitteln für die Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen auf einem unterkritischen Niveau angelangt. Ich sehe die Dotierung des Landesstraßenneubaus mit 100 Millionen DM als zu gering an.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD und bei der CDU)

Insofern wird es auf der Wegstrecke zu den nächsten Haushalten um Verteilungskämpfe, gegebenenfalls, Herr Eichenseher, auch um politische Konflikte gehen.

Es ist nur wenig tröstlich, daß wir eine Verpflichtungsermächtigung von 50 Millionen DM haben aufnehmen können. Denn mit den Baransätzen von 100 Millionen DM erreichen wir noch nicht einmal alle im jetzigen Bedarfsplan enthaltenen Projekte. Ich betrachte diese Projekte aber als notwendig. Es gibt aus der kommunalpolitischen Familie viele Vorschläge und Ansätze, die besagen, daß wir weit darüber hinausgehen müßten, da die Kommunen diesen Bedarf hätten, und dieser Bedarf müßte mit konkreten Planungen und damit auch mit Finanzmitteln erreicht und substantiiert werden. (D)

(Beifall des Gerhard Wächter [CDU])

Das ist ein Faktum. Da stehe ich nicht länger an, die Entwicklung der vergangenen Jahre als so bedenklich einzustufen, wie es auch Herr Langen das formuliert hat. Dies gilt insbesondere auch für den UI-Bereich, den Unterhaltungs- und Instandsetzungsbereich. Denn es gibt - gar nicht nach politischem Gutdünken, sondern einfach auf der Grundlage fachlicher Stellungnahmen - pro Kilometer Durchschnittssätze, die man in einem Jahr aufwenden muß, um die Substanz zu erhalten. Diese Sätze kann man auf das gegebene Sy-

(Minister Peer Steinbrück)

(A) stem der Landesstraßen hochrechnen. Dabei kommt dann eine Summe heraus, die weitaus höher ist als das, was bisher im Haushalt veranschlagt ist. Wenn man das Geld nicht hat, dann - dies sage ich Ihnen voraus - wird die Substanzerhaltung, je länger wir sie auf der Zeitachse vor uns herschieben, natürlich immer teurer und immer schwieriger. Das heißt: Man spart bei diesem Hinausschieben kein Geld, sondern das, was dadurch an Schäden entsteht, wird wahrscheinlich für den Landesetat am dicken Ende wesentlich teurer.

Es ist ein geringer Trost, daß diese Mittel um 5 Millionen DM erhöht worden sind. Der Bedarf geht weit darüber hinaus. Es wird eine sehr ernsthafte Debatte darüber zu führen sein, wie sich insbesondere das Landesstraßenausbauprogramm in all seinen Facetten, auch mit Blick auf Maßnahmen unter der 5-Millionen-DM-Grenze im kommunalen Bereich, in den nächsten Jahren entwickeln soll.

(B) Ich teile nicht Ihre Auffassung, Herr Eichenseher, daß sich die Landesregierung oder auch der Landtag in Sachen Parkraumbewirtschaftung einfach auf den Standpunkt von vor fünf Jahren stellen soll, und zwar deshalb nicht, weil sich die Situation seitdem verändert hat. Wir haben es inzwischen mit sehr viel differenzierteren Verhältnissen zu tun, so daß selbst gegenüber der Einbringung der Gesetzesnovelle durch die Landesregierung mindestens drei Faktoren in die Debatte Eingang gefunden haben, von denen ich glaube, daß man sie berücksichtigen muß. Das eine ist die steuerrechtliche Problematik. Das zweite ist, daß die öffentlich Bediensteten mittlerweile sehr vielen Belastungen ausgesetzt worden sind. Man muß sich daher überlegen, ob man sie weiter belasten will. Und drittens ist es meines Erachtens ein richtiger Ansatz, darauf hinzuweisen, daß sich die Verhältnisse in einem Ballungsraum von den Verhältnissen im ländlichen Raum so frappierend unterscheiden, daß man sie nicht einfach über einen Kamm scheren kann.

Außerdem möchte ich noch einmal ein Plädoyer dafür halten, daß wir uns angesichts des gemeinsamen Ziels, den ÖPNV zu stärken, nach Möglichkeit nicht immer in normativen Regeln und Bürokratismen bewegen, sondern die Gelegenheit suchen, das auf freiwilliger Basis voranzubringen, zum Beispiel über Vereinbarungen mit den öffentlich Bediensteten, was uns beide bewegt. Inso-

fern glaube ich, daß das Beratungsergebnis, das wir erreicht haben, ein sehr vernünftiges und unsere gemeinsame Zielsetzung fortführendes Resultat darstellt. (C)

Mit Blick auf die Mittel, die insgesamt im Landesetat für die Förderung des ÖPNV veranschlagt sind, stimme ich Ihnen ausdrücklich zu: Die Summe von 3,5 bzw. 3,6 Milliarden DM ist in der Tat beeindruckend und wird auf Dauer nicht gesteigert werden können. Das sehe ich genauso wie Sie, und zwar sowohl mit Blick auf die Mittel, die wir im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes zugewiesen bekommen, wie auch mit Blick auf die originären Landesmittel. Insofern haben Sie recht, wenn Sie sagen: Wir brauchen eine Effizienzsteigerung. Das ist vollkommen richtig.

Nur wird es dann darum gehen, die immer knapper werdenden öffentlichen Mittel, die uns zur Verfügung stehen, auch im ÖPNV nach dem höchstmöglichen Grenznutzen auszugeben. Und dann, Herr Eichenseher, werden wir es an der einen oder anderen Stelle damit zu tun bekommen, daß nicht jede Schienenstrecke per se gegenüber dem öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße besser ist, daß nicht per se jede Wiedereröffnung einer Strecke allein schon deshalb gut ist, weil es sich um Schienenpersonennahverkehr handelt. Gegebenenfalls sind die Zielsetzungen des öffentlichen Personennahverkehrs, die uns bewegen, über andere Maßnahmen billiger und besser zu realisieren. (D)

Bezogen auf die "Stadtbahnprojekte", die Sie erwähnt haben, möchte ich auch ein Plädoyer halten: Vorsicht an der Bahnsteigkante! Im Augenblick kann ich nämlich nicht erkennen, wie diese Stadtbahnprojekte, die sicherlich alle wünschenswert sind, unter den obwaltenden Verhältnissen, die Sie zutreffend beschrieben haben, finanziert werden sollen. Das heißt: Wenn diese Mittel nicht steigerbar sind, wäre ich sehr vorsichtig damit, auch hier in der Debatte im Landtag Hoffnungen zu säen, weiß ich doch, daß ich eines Tages Enttäuschungen ernten könnte, und zwar insbesondere auch mit Blick auf das Engagement vor Ort.

Aber noch einmal: Ich teile Ihren Ansatz, daß die uns zur Verfügung stehenden und bereits apostrophierten Mittel in Höhe von 3,5 bzw. 3,6 Milliarden DM - bezieht man die Ausgleichszahlungen nach dem Personenbeförderungsgesetz und für die Schwerbehinderten ein - sehr viel stärker

(Minister Peer Steinbrück)

(A) nach ihrem jeweiligen Grenznutzen eingesetzt werden müssen. Das bedeutet, den Menschen an der einen oder anderen Stelle sagen zu müssen, daß sich bestimmte Projekte nicht rechnen. Diese politische Zivilcourage wird man dann haben müssen. Ich hoffe dabei auf Ihre Unterstützung.

(Beifall bei der SPD)

Meine Damen und Herren, aus Zeitgründen will ich davon absehen, noch einmal auf die Schwerpunkte des Verkehrsetats einzugehen. Das hat bereits in der ersten Lesung und den Ausschußberatungen eine ausgiebige Rolle gespielt.

Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Hans-Ulrich Klose: Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Ich **schließe** damit die **Beratung** zum Einzelplan 08.

Wir haben zunächst **abzustimmen** über die **Änderungsanträge**:

(B) Im Zusammenhang mit dem ersten Änderungsantrag der CDU-Fraktion **Drucksache 12/3574** nenne ich das Stichwort Landesförderprogramm "Arbeitsplatzschaffende Existenzgründungshilfe". - Wer diesem Änderungsantrag seine Zustimmung erteilen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist dieser Änderungsantrag mit Mehrheit bei einer Enthaltung **abgelehnt**.

Wir stimmen dann über den zweiten Änderungsantrag der Fraktion der CDU **Drucksache 12/3575** ab. Das Stichwort lautet: Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen. - Wer diesem Änderungsantrag seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist dieser Änderungsantrag mit Mehrheit **abgelehnt**.

Ich rufe die Abstimmung zum dritten Änderungsantrag der Fraktion der CDU **Drucksache 12/3576** auf, Stichwort: Landesstraßenbedarfs- und -ausbauplan. - Wer hier zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist auch dieser Änderungsantrag der Fraktion der CDU **abgelehnt** worden.

(C) Wir haben nunmehr abzustimmen über den **Einzelplan 08 gemäß der Beschlußempfehlung Drucksache 12/3508**. Wer dieser Beschlußempfehlung folgen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Dann sind die Beschlußempfehlung Drucksache 12/3508 und damit der Einzelplan 08 mit Mehrheit **angenommen** worden.

Ich rufe auf:

Einzelplan 05: Ministerium für Schule und Weiterbildung, Wissenschaft und Forschung

Ich weise auf die Beschlußempfehlung Drucksache 12/3505 sowie die Änderungsanträge der Fraktion der CDU mit den Drucksachen 12/3577 bis 12/3579 hin.

Ich **eröffne** die **Beratung** mit dem Teilbereich

a) **Schule und Weiterbildung**

und erteile als erstem Redner Herrn Kollegen Recker für die Fraktion der CDU das Wort.

(D) **Bernhard Recker (CDU):** Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Auf dem letzten Philologentag in Düsseldorf wurden seitens des Verbandes Untersuchungsergebnisse bekanntgegeben, nach denen bei Schülern bis zum Abitur ein Unterrichtsausfall von circa eineinviertel Jahren festgestellt wurde.

Aktuell wurde in dieser Woche eine Auswertung des Institutes der Deutschen Wirtschaft bekanntgegeben: Drei von zehn Schülern in Nordrhein-Westfalen bekommen Nachhilfe. Schon in der Grundschule sind es etwa 17 %. Dafür werden im Jahr etwa 1 500 DM ausgegeben. Die Vorsitzende der Landeselternschaft der Gymnasien, Barbara Kols-Teichmann, betont in dem Zusammenhang, wie wichtig es sei, die Unterrichtsversorgung zu gewährleisten. Eines der Motive für Nachhilfe sei der hohe Unterrichtsausfall, so die Vorsitzende der Landeselternschaft.

Meine Damen und Herren, sowohl pädagogisch als auch sozial halte ich es für einen Skandal, wenn in Nordrhein-Westfalen der Geldbeutel dar