

(Präsident Ulrich Schmidt)

- (A) Nach Beendigung der Beratung über einen Einzelplan erfolgt die Abstimmung über diesen Einzelplan. Liegt zu einem Einzelplan ein Änderungsantrag vor, wird zunächst über diesen abgestimmt.

Die Gesamtabstimmung über den Haushaltsplan 2002 in zweiter Lesung erfolgt morgen mit der Abstimmung über das Haushaltsgesetz.

Noch eine Information: Zwischen 12.30 Uhr und 14.00 Uhr finden heute keine Abstimmungen zu den verschiedenen Haushaltsbereichen statt.

Nach der Beratung des Einzelplans 13 werden die Haushaltsberatungen heute unterbrochen und morgen fortgesetzt. - So weit zum Verfahren.

Ich rufe **Nummer 1** auf:

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

Wir beginnen mit dem Komplex

a) Wirtschaft, Mittelstand und Energie

- (B) Ich darf dem Kollegen Weisbrich für die CDU-Fraktion das Wort erteilen.

Christian Weisbrich (CDU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Traditionell beginnen wir die Haushaltsberatungen mit dem Einzelplan für Wirtschaft und beschließen sie mit dem Kapitel Finanzen. Das hat seinen guten Grund, denn Wirtschaft und Finanzen sind Alpha und Omega der Landespolitik. Was in der Wirtschaft nicht erarbeitet wird, das kann der Finanzminister als Steuern nicht einnehmen und an die Ressorts weiterleiten.

Deshalb muss eine Regierung, wenn sie in der Wirtschaftspolitik versagt, auf Dauer insgesamt scheitern. Ohne die sprudelnden Steuerquellen einer florierenden Wirtschaft gibt es keine innere Sicherheit, keine Schulen, keine Krankenhäuser und keine Straßen. Am Ende des Geldes gibt es gar keinen Staat mehr.

(Beifall bei der CDU)

- (C) Der unbestechliche Gradmesser für Erfolg oder Scheitern einer Regierung ist deshalb das Ergebnis ihrer Wirtschaftspolitik. An ihren Früchten sollt ihr sie erkennen - heißt es bei Matthäus 7, 16 -, nicht an der Summe wertloser Versprechungen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, "Landtag intern" berichtet in der jüngsten Ausgabe darüber, wie die SPD am 8. Dezember 1966 - also vor genau 35 Jahren - die Regierungsverantwortung in Nordrhein-Westfalen übernahm.

(Marc Jan Eumann [SPD]: Das war gut!)

Erinnern wir uns: Damals war der Wiederaufbau aus Schutt und Asche unter Führung der CDU gerade erfolgreich abgeschlossen. Unser Land war unbestritten die Konjunkturlokomotive der Republik.

(Widerspruch bei den GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, wenn ein solcher Jahrestag mit aktuellen Haushaltsberatungen zusammenfällt, dann drängt sich die Frage nach einer Bilanz des Wechsels von selbst auf. Leider: Für die Menschen in unserem schönen Land fällt die Bilanz der babylonischen SPD-Herrschaft erbärmlich aus.

(Marc Jan Eumann [SPD]: Das ist aber peinlich!)

Wir sind Schlusslicht beim Wirtschaftswachstum, Schlusslicht bei den Investitionen, aber Spitze bei der Verschuldung und Spitze bei der Arbeitslosigkeit.

Seit die Sozialdemokraten in Nordrhein-Westfalen an der Regierung beteiligt sind, haben sie es fertig gebracht, den Landesanteil am Bruttoinlandsprodukt von 29 auf 22 % verkümmern zu lassen. Damit fehlen uns jährlich ca. 250 Milliarden DM in Bezug auf das Sozialprodukt, 20 Milliarden DM Steuern für das Land und 8 Milliarden DM Steuern für die Gemeinden. Sie haben das wirtschaftlich starke Herz Deutschland zum Infarktpatienten gemacht.

(Beifall bei der CDU)

Sie haben es fertig gebracht, die Investitionsquote von 26 % auf 8 % herunterzufahren, und mit jeder fehlenden Investitionsmilliarde mindestens

(D)

(Christian Weisbrich [CDU])

- (A) 10.000 Arbeitsplätze auf dem Bau, im Handwerk und im Gewerbe vernichtet.

Sie haben es fertig gebracht, bei fast unveränderter Einwohnerzahl die Anzahl der Landesbediensteten von 200.000 auf 350.000 zu steigern, eine gigantische Versorgungswelle auszulösen und die Personalausgabenquote von 30 % auf 41 % hochzutreiben. Die Tendenz ist weiter steigend.

(Beifall bei der CDU)

Sie haben es fertig gebracht, die Kreditmarktverschuldung des Landes von einer Milliarde DM auf 170 Milliarden DM anwachsen zu lassen - von 73 DM auf 9.400 DM pro Kopf. Damit stieg die Zinslastquote von 0,5 auf 9,5 %, und wir geben für Zinsen heute deutlich mehr aus als für Investitionen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wer ehrlich ist, der muss mir Recht geben: Das ist die erbärmliche Bilanz einer völlig verfehlten Wirtschaftspolitik,

(Beifall bei der CDU)

- (B) einer Wirtschaftspolitik, die den Mittelstand jahrzehntelang vernachlässigt und Dinosaurier am Leben erhalten hat, weil sie politisch so kuschelig waren, einer Wirtschaftspolitik, die Dinosaurier einbalsamiert und sie jetzt auch noch in Glasvitriolen ausstellt, und zwar entlang der Straße der Industriekultur. "Eine derart paradox verstandene Strukturpolitik raubt der jungen Generation im Revier die beruflichen Perspektiven", urteilt Professor Erich Staudt, der Chef des Instituts für angewandte Innovationsforschung in Bochum.

Meine Damen und Herren, wer vor diesem Hintergrund darauf hofft, der Etatentwurf für 2002 könnte endlich Besserung bringen, der wird bitter enttäuscht. Da ist nichts, aber auch gar nichts von klaren Linien und von kraftvollem Gegensteuern zu erkennen.

Sie haben den Wirtschaftshaushalt nicht nur ausgeweidet, sondern Sie haben nur noch ein Skelett übrig gelassen. In seinem Kernbereich, im Kapitel 08 030 - Förderung der Wirtschaft, insbesondere des Mittelstandes -, standen 1997 noch 720 Millionen DM zur Verfügung. Heute sind es gerade noch 193 Millionen Euro. Zu allem Überfluss droht auch noch eine globale Minderausgabe in Höhe von 38 Millionen Euro.

- (C) Eine verdeckte Kürzung in dieser Höhe, meine Damen und Herren, hebt das Budgetrecht des Parlamentes aus und macht dieses Budgetrecht schlicht zur Farce. Einen solchen Haushalt darf man eigentlich überhaupt nicht beraten.

(Beifall bei der CDU)

Um diese Ungeheuerlichkeit abzuschwächen, hat der Wirtschaftsminister im Ausschuss treuherzig versichert, die globale Kürzung werde nach Möglichkeit über den gesamten Einzelplan 08 verteilt. Herr Minister, die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.

Bei dem dicken Brocken der Kohlebeihilfen, der mit 498 Millionen Euro rund die Hälfte des Ressortansatzes im engeren Sinne ausmacht, können Sie nicht kürzen, weil bis 2005 rechtliche Bindungen bestehen. Das haben Sie - wenn auch nur mit begrenztem Erfolg - oft genug der FDP erklärt.

Gegen Kürzungen im Verkehrsbereich sprechen zudem die hohen durchlaufenden Beträge für den öffentlichen Nahverkehr. Da können Sie nicht kürzen.

Weiterhin spricht dagegen Ihr Ehrgeiz in Sachen Metrorapid.

(Zurufe von der SPD: Ein Quatsch ist das! Dummes Zeug ist das!)

(D) Vor allem aber spricht dagegen der 12-Punkte-Plan von Ministerpräsident Clement, den er nach der Sommerpause gegen die miese Stimmung im Land aus dem Hut gezaubert hat. Mit diesem 12-Punkte-Plan soll angeblich die Bauwirtschaft - allerdings zum x-ten Mal schon - angekurbelt werden.

Der Ministerpräsident will also Bauinvestitionen vorziehen, Sie aber wollen sie gleichzeitig strecken. Auf den Ausgang dieser Übung bin ich gespannt; denn die erhofften Sonderzuweisungen aus Berlin können Sie sich abschminken. Dort hat der "blanke Hans" im Augenblick ganz andere Sorgen.

Für mich steht damit fest: Ein Versprechen wird im Haushaltsvollzug ganz bestimmt gebrochen - entweder Ihre Zusage, Herr Minister, die Mittelstandstitel vor globalen Minderausgaben zu schützen, oder aber das Versprechen des Ministerpräsidenten, Verkehrsinvestitionen zu beschleunigen.

(Christian Weisbrich [CDU])

- (A) Doch mit Wortbruch hat diese Regierung ja Erfahrung. Ich erinnere nur an die Enttäuschung in der Bauwirtschaft, die im letzten Jahr auf die groß angekündigte Infrastrukturoffensive für Nordrhein-Westfalen vertraut hat. Wo ist Ihre pompöse Offensive denn geblieben? - Sie ist noch während des Blitzlichtgewitters still verschieden. Einziger Lebenszweck dieser ganzen Veranstaltung war die medienwirksame Präsentation.

(Beifall bei der CDU)

Leuchttürme, Projekte, Offensiven, Initiativen - Unternehmen "Tarnkappe" statt wirksamer Gestaltung! Auf diese Formel lässt sich sozialdemokratische Wirtschaftspolitik in Nordrhein-Westfalen mittlerweile reduzieren.

Ein Beispiel dafür ist der NRW-Wirtschaftspreis "Miles Stones", hochstilisiert als Oscar der europäischen Wirtschaft mit Abendveranstaltungen und kulturellem Beiprogramm in Düsseldorf. Doch während der Kongress bzw. die Regierung tanzt, im Stadttor Sekt geschlürft und Kaviar verkostet wird,

(Ministerpräsident Wolfgang Clement: Dann müssten Sie ja dabei gewesen sein!)

- (B) sinkt der Anteil der Patentanmeldungen aus Nordrhein-Westfalen von 20 % im Jahre 1998 auf 19 % im Jahre 2000.

(Marc Jan Eumann [SPD]: Wer ehrlich ist, gibt Ihnen nicht Recht!)

Die zweieinhalb Millionen DM für die Glorifizierung des Ministerpräsidenten lassen sich beim Haushaltstitel "Präsentationsmaßnahmen im Rahmen von Messen und Kongressen" ohne irgendeinen Schaden für das Land einsparen, und die Verpflichtungsermächtigungen, auch zweieinhalb Millionen DM, gleich dazu.

Herr Minister, hören Sie auf mit dieser unseriösen Kängurupolitik! Wenn Sie nichts im Beutel haben, dann lassen Sie die großen Sprünge.

(Beifall bei der CDU)

Konzentrieren Sie sich lieber auf das Wesentliche! Das Wesentliche sind zuerst bessere Rahmenbedingungen für den Mittelstand, denn er ist das Rückgrat unserer Wirtschaft. Und wenn Sie den auf der Erde melken wollen, dann dürfen Sie ihn nicht ausschließlich im Himmel füttern.

1994 hat Ihr Amtsvorgänger Einert in diesem Hause zugegeben, die Sozialdemokraten hätten den Mittelstand zu lange vernachlässigt und zu lange Großstrukturen gefördert. Seitdem haben sich die Parolen der Regierung geändert, ihre Taten aber kaum; zumindest im Haushalt kann ich keine Besserung entdecken. Zwar gibt es jetzt eine ganze Reihe von Ansätzen mit höchst plakativen Namen - Gründungsinitiative, Mittelstandsoffensive, Außenwirtschaftsoffensive -, aber leider sind das nur Potemkinsche Dörfer, in denen überhaupt nichts passiert.

(Marc Jan Eumann [SPD]: Unfug!)

Was kann denn eine Gründungsinitiative für 1,75 Millionen Euro überhaupt bewirken, wenn 100.000 Euro auf Gutachten, 600.000 Euro auf Agenturen und 950.000 Euro auf Veröffentlichungen entfallen?

(Beifall bei der CDU)

Mit der Mittelstandsoffensive zum gleichen Preis lässt sich ebenfalls kein großer Durchbruch erzielen, denn da gehen 740.000 Euro für Geschäftsbesorger und 860.000 DM für Veröffentlichungen drauf.

Was bei diesen Veranstaltungen herauskommt, meine Damen und Herren, sind folgenlose Hochglanzprospekte, vor allem aber Public-Relations-Effekte für die Landesregierung nach dem Motto: Die tun doch was!

(Marc Jan Eumann [SPD]: Tue Gutes und rede darüber!)

Herr Minister, Sie haben dem Druck Ihres Kollegen Steinbrück nachgegeben und den Ansatz für die Meistergründungsprämie drastisch gekürzt. Das ist ein falsches Signal, auch wenn Sie zugesagt haben, im Rahmen der gegenseitigen Deckungsfähigkeit im Jahr 2002 alle Anforderungen zu bedienen.

Jetzt habe ich über den "Flurfunk" gehört, ab 2003 wollten Sie die Meistergründungsprämie auf Nachrangdarlehen umstellen. Wenn das stimmt, dann wäre das ein Skandal. Der Ministerpräsident kann doch nicht für die Gemeinschaftsinitiative aller Landtagsfraktionen einen Mittelstandspreis kassieren, und nach der Verleihung wird die Förderung plötzlich wieder zurückgenommen!

(Christian Weisbrich [CDU])

- (A) Auch wenn Sie sagen, nichts gehe mehr, möchte meine Fraktion an zwei Stellen wenigstens etwas Fleisch auf dieses Haushaltsgerippe bringen. Wenn die Zahl der Insolvenzen im Land neue Rekordhöhen erklimmt, dann ist es zwingend notwendig, die Titelgruppe 60 zur Finanzierung des Beratungsprogramms Wirtschaft deutlich aufzustocken. Wir schlagen eine Erhöhung des Ansatzes von 5,5 auf 10 Millionen Euro vor.

Unsere zweite Forderung: Stocken Sie die Titelgruppe 69 - Finanzierungshilfen zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur - von 12,8 auf 25 Millionen Euro auf.

Auch wenn Ihre Regierung häufig einen solchen Anschein erweckt - Nordrhein-Westfalen besteht nicht nur aus dem Ruhrgebiet. Auch außerhalb gibt es Regionen mit vergleichsweise hoher Arbeitslosigkeit und erheblichen Verlusten an Industriearbeitsplätzen in strukturbestimmenden Branchen.

Wenn die veranschlagten Haushaltsmittel gerade ausreichen, um frühere Bewilligungen abzudecken, dann ist das nicht zukunftsfähig und für uns inakzeptabel. Wenn jetzt der Strukturwandel außerhalb des Ruhrgebietes abgewürgt würde, dann ist das unfair und ungerecht; denn die Menschen in anderen Landesteilen haben auch schon lange genug geblutet.

- (B)

Damit jetzt keine Zweifel an der Seriosität unserer Änderungswünsche aufkommen: Für die Summe aller Erhöhungsanträge werden wir im Rahmen der Beratungen des Einzelplans 20 Deckungsvorschläge unterbreiten. - Schönen Dank.

(Beifall bei der CDU)

Präsident Ulrich Schmidt: Vielen Dank, Kollege Weisbrich. - Das Wort hat der Abgeordnete Werner Bischoff, SPD-Fraktion.

Werner Bischoff (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist schon bezeichnend, wenn Herr Weisbrich zur Begründung seiner oder der Position der CDU für die heutige Landtagsberatung 35 Jahre zurückgehen muss. Das beschreibt, dass Sie, Herr Weisbrich, wenn Sie von Fortschritt reden, immer nur in den Rückspiegel schauen, und zeigt erneut sehr deutlich, dass Sie

ganz offensichtlich noch nicht in der realen Welt der wirtschaftlichen und finanzpolitischen Situation dieser Tage angekommen sind. Das ist leider die Realität, die ich aus dem, was Sie hier vorgetragen haben, kommentierend zeichnen muss. (C)

Der Landeshaushalt 2002 ist - das will ich deutlich sagen - in der Tat davon geprägt, dass wir uns bei den anhaltend hinter den Erwartungen zurückliegenden Steuereinnahmen im Haushalt damit auseinandersetzen müssen, dass deutliche Einschnitte unvermeidbar sind.

Diese Einschnitte haben natürlich die freiwilligen Förderprogramme des Landes getroffen. Sie haben auch - wie kann es anders sein - den Wirtschaftshaushalt betroffen. Insofern muss man an dieser Stelle frank und frei sagen, dass wir dann, wenn wir andere Möglichkeiten gehabt hätten, sicherlich auch die Fantasie gehabt und konkrete Anträge gestellt hätten, um die eine oder andere Position weiter auszubauen.

Das ist aber nicht so. Deswegen mussten die Mittel im Wirtschaftshaushalt reduziert werden. In Zahlen ausgedrückt ist es so, dass der Haushaltsentwurf der Landesregierung um 115 Millionen Euro verringert wird, und das sind ca. 10 %.

Darüber hinaus wird aufgrund der stark gesunkenen Steuereinnahmen auch - Sie haben es angesprochen, Herr Weisbrich - auf den Einzelplan bezogen eine Minderausgabe in Höhe von 38,3 Millionen Euro nochmals eine Reduzierung des Einzelplans 08 zur Folge haben, sowohl für den Wirtschaftshaushalt als auch für den Verkehrshaushalt. (D)

Ich möchte hier für die SPD-Fraktion sehr deutlich sagen, dass wir die Schwerpunkte, auf die sich die Landesregierung konzentriert hat, unterstützen, dass wir dies nachhaltig tun und dass wir der Auffassung sind, dass es richtig ist, die Akzente dort zu setzen, wo sie gesetzt worden sind, und dass wir mit diesen Akzenten unseren Beitrag leisten müssen, damit Arbeitsplätze in diesem Land neu geschaffen werden. Damit wollen wir einen Beitrag dazu leisten, dass dieser Strukturwandel in Nordrhein-Westfalen auch in sozialer Verantwortung geschieht.

Wir tun dies vor dem Hintergrund einer negativen Entwicklung - das ist etwas, was auch uns bedrückt - auf dem Arbeitsmarkt. Deswegen will ich noch einmal sehr deutlich sagen, meine Damen

(Werner Bischoff [SPD])

(A) und Herren: Ich finde es ebenfalls ausgesprochen bedrückend, dass wir uns damit auseinander setzen müssen, dass jeden Tag irgendwo jemand eine neue Prognose veröffentlicht und alles getan wird, damit die Stimmung in diesem Lande von Tag zu Tag weiter verunsichert wird und genau das Gegenteil dessen geschieht, was notwendig wäre. Ich sage dies insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass wir oft erleben müssen, dass man gerade in den großen Unternehmen offensichtlich glaubt, bestimmte wirtschaftliche Probleme damit lösen zu können, dass weitere Beschäftigte abgebaut werden und versucht wird, durch den Abbau von Beschäftigtenzahlen die Börsenkurse nach oben zu treiben. Das ist der falsche Kurs, das ist die falsche Perspektive;

(Beifall von Marc Jan Eumann [SPD])

deswegen möchte ich das an dieser Stelle auch sehr deutlich so sagen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, auch wenn Sie, Herr Weisbrich, das vorhin hier anders vorgetragen haben - es ändert nichts daran: Die Stimmung im Lande ist bei weitem nicht so schlecht, wie Sie sie hier dargestellt haben,

(B) (Widerspruch bei der CDU - Zurufe von der CDU: Viel schlimmer noch!)

wie sie von Ihnen hier bewusst schlechtgeredet wird. Ich sage an dieser Stelle ebenfalls noch einmal sehr deutlich: Wir haben weder in der Bundesrepublik noch in Nordrhein-Westfalen eine wirtschaftliche Krise. Vielmehr haben wir - wenn Sie sich die Zahlen einmal anschauen, werden Sie dies bestätigt finden - immer noch ein Wachstum, wenn es auch ein bescheidenes Wachstum ist.

(Dr. Jürgen Rüttgers [CDU]: Wirklich toll!)

Deswegen muss es, wenn wir über den Wirtschaftshaushalt reden, unsere Aufgabe und auch unsere politische Verantwortung sein, Herr Rüttgers, alles zu tun, die Rahmenbedingungen positiv zu gestalten. Dieses Gestalten positiver Rahmenbedingungen geht über die Diskussion einzelner Haushaltsansätze und Euro-Zahlen hinaus.

Wir müssen unseren Beitrag dazu leisten, die klimatischen Voraussetzungen zu verändern; wir müssen alles tun, das Klima zu verändern, damit auch Investoren in dieses Land kommen. Wir müssen Sicherheit für Investitionen schaffen, wir müssen unseren Beitrag dazu leisten, kurze und

attraktive Genehmigungsfristen zu schaffen, und wir müssen schließlich - um nur ein weiteres Beispiel zu nennen - gemeinsam dafür eintreten, dass auch Qualifizierung auf breiter Front in diesem Lande stattfindet, weil dies die Voraussetzungen sind, die ich hier als "klimatische Voraussetzungen" benennen will. (C)

Deswegen ist es richtig, wenn wir uns dafür aussprechen, positiv nach vorn zu schauen, dass wir die Zukunft planen und unseren Beitrag leisten wollen - dazu rufe ich auch die Opposition auf -, diese Rahmenbedingungen insgesamt wirtschaftsfreundlich zu gestalten.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir haben im ersten Halbjahr 2000 in Nordrhein-Westfalen noch ein Wachstum - auch wenn es unter 1 % liegt - von 0,7 % zu verzeichnen. Das ist natürlich auch die Folge davon - das möchte ich sehr deutlich unterstreichen -, dass Nordrhein-Westfalen wie kaum ein anderes Land ein exportabhängiges Land ist, dass wir von exportindustriellen Strukturen abhängig sind und dass wir dann natürlich auch alles das, was sich auf dem Kontinent auf der anderen Seite des Atlantiks vollzieht, bei uns in Nordrhein-Westfalen im Rahmen der wirtschaftliche Probleme, die wir beschrieben haben, zu spüren bekommen. (D)

Besonders problematisch ist natürlich die Tatsache, dass wir auch auf dem Arbeitsmarkt eine Entwicklung erleben, die uns auffordert, weiterhin tätig zu werden, denn wir haben im Augenblick eine Arbeitslosenquote, die bei 8,8 % liegt. Sie liegt unter dem Bundesdurchschnitt, aber es ist zuviel; deswegen muss daran gearbeitet werden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Förderung von Gründungen in Handwerk und Mittelstand ist ein Thema, das wir im Wirtschaftsausschuss immer wieder diskutiert haben. Es ist deswegen so wichtig, weil neue Arbeit mit neuen Unternehmen und neuen Existenzgründern auch die Möglichkeit schafft, dass neue Arbeitsplätze entstehen. Deswegen wird dieser Punkt auch weiterhin im Fokus unsere Entscheidungen bleiben. Wir treten dafür ein, dass neue Märkte und neue Produkte auch neue Beschäftigungsimpulse auslösen.

Insofern kann positiv festgestellt werden, dass wir mit der Meistergründungsprämie im Jahre 2003 weitere Beiträge dazu leisten können. Diese seit 1995 bestehende Meistergründungsprämie,

(Werner Bischoff [SPD])

- (A) die insgesamt bisher über 32.000 Arbeitsplätze geschaffen hat, werden wir auch weiterhin einsetzen, damit in Nordrhein-Westfalen Arbeitsplätze entstehen können.

(Beifall von Marc Jan Eumann [SPD])

Mit den Mitteln, die wir einsetzen, versuchen wir, industrielle Strukturpolitik zu betreiben. Ich möchte insbesondere darauf hinweisen, dass wir mit einem Beitrag von 2,5 Millionen Euro für das Konzept "Euroregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe" einen Beitrag leisten, um die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen des Truppenabzugs für die Gemeinde Weeze und für den Kreis Kleve durch diese Maßnahmen zu kompensieren. Ich halte dies für einen ausgesprochen guten Beitrag.

Wenn ich ganz zu Beginn meiner Ausführungen von Strukturwandel gesprochen habe, dann bedeutet dies natürlich auch, meine sehr verehrten Damen und Herren, dass wir das Thema, das von Ihnen angesprochen wurde, mit begleiten müssen, nämlich die Beherrschung des Strukturwandels im Steinkohlebergbau. Hierfür wird es im Haushalt einen Betrag von 498 Millionen Euro geben.

- (B) Ich möchte an dieser Stelle sehr deutlich sagen, dass wir die populistischen Anträge der FDP-Fraktion, diesen Ansatz auf Null zu fahren, die hier sicherlich gleich vorgetragen werden, ablehnen werden; wir stehen für Verlässlichkeit und Vertragstreue gegenüber den Bergleuten. Deswegen wird es auch kein Rütteln an den Kohlekommiss von 1997 geben. Ich möchte das hier noch einmal in aller Deutlichkeit unterstreichen.

(Beifall bei der SPD)

Ich habe soeben vom Strukturwandel gesprochen. Für uns ist auch ganz wichtig, dass wir im Landeshaushalt die Chemieinitiative Nordrhein-Westfalen unterstützen. Dies ist ein Beitrag zur Weiterentwicklung der Grundstoffchemie. Durch Beseitigung des Versorgungsengpasses mit Propylen, durch den Bau einer neuen Propylenleitung wollen wir dafür sorgen, dass neue Industrien nach Nordrhein-Westfalen kommen. Das wird durch einen Beitrag des Landes in Höhe von über 5 Millionen Euro finanziell unterstützt.

Wir werden den Strukturwandel in Nordrhein-Westfalen darüber hinaus in der Technologie- und Innovationsförderung mit 57,6 Millionen Euro und

- im Rahmen des Programms "Rationelle Energienutzung" mit 25,5 Millionen Euro begleiten. (C)

Ich meine, an diesen Zahlen wird deutlich, dass wir mit den uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten unseren Beitrag leisten, dass Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen attraktiv möglich ist, und dass wir zu einer Konsolidierung unserer wirtschaftlichen Rahmenbedingungen kommen. Insofern ist dieser Beitrag zum Haushaltsplan und insbesondere zu Einzelplan 08 von Vernunft und Realität geprägt.

Wir werden deshalb die Anträge der CDU mit den laufenden Nrn. 1, 2 und 3 und auch den Antrag der FDP mit der laufenden Nr. 150 ablehnen. Wir werden für den Haushaltsentwurf in der Form stimmen, wie wir ihn im Wirtschaftsplan verabschiedet haben. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Ulrich Schmidt: Vielen Dank, Kollege Bischoff. - Das Wort hat der Abgeordnete Dr. Papke, FDP-Fraktion.

Dr. Gerhard Papke (FDP): Herr Präsident! Meine Kolleginnen und Kollegen! Wir debattieren den Wirtschaftshaushalt des Landes in einer Zeit, in der die Bilanz der Wirtschaftspolitik dieser Regierung offen auf dem Tisch liegt: Das Jahr 2001 bringt für die nordrhein-westfälische Wirtschaft den stärksten Wachstumseinbruch der letzten 20 Jahre.

Über unser Land rollt - das mag man bedauern, Herr Bischoff; auch wir bedauern das - eine beispiellose Pleitewelle. Die Stimmung unter den annähernd 700.000 mittelständischen Unternehmen in unserem Land ist auf einem langjährigen Tiefpunkt angekommen, wie die Konjunkturanalyse der LZB erst in diesen Tagen unzweifelhaft bewiesen hat. Wir steuern auf 800.000 Erwerbslose in Nordrhein-Westfalen zu. Schon im letzten Monat waren mehr als 86.000 junge Menschen unter 25 Jahren erwerbslos. Das hat mit Optimismus oder weniger Optimismus, Herr Bischoff, gar nichts zu tun.

(Peter Budschun [SPD]: Das werden noch mehr sein, wenn Sie regieren!)

(D)

(Dr. Gerhard Papke [FDP])

- (A) Das sind harte Fakten. Sie belegen, dass die Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik dieser Landesregierung gescheitert ist. Ohne Wenn und Aber!

(Beifall bei FDP und CDU)

Es ist doch mit Händen zu greifen, dass die Landesregierung nicht weiß, wie die Erwerbslosigkeit in den Griff zu bekommen ist. Darüber können auch die diversen Modellprojekte - so gut sie auch gemeint sein mögen, Herr Schartau - nicht hinwegtäuschen. Arbeits- und Sozialpolitik reicht nicht als Reparaturbetrieb für eine schlechte Wirtschaftspolitik; das ist nun einmal so. Diese Regierung hat überhaupt kein Konzept für eine erfolgreiche Wirtschaftspolitik. Das kann man auch am Landeshaushalt 2002 ablesen.

Was wir jetzt brauchen, ist eine Modernisierungsoffensive für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen.

(Peter Budschun [SPD]: Gerade von der FDP!)

Doch wie sehen die Realitäten aus?

- (B) Erstens. Der Wirtschaftshaushalt verringert sich gegenüber 2001 um 9,5 %. Die beiden für die Mittelstandsförderung relevanten Haushaltsbereiche werden um 16,2 bzw. 15 % zurückgefahren.

Ein Kostenblock ist allerdings nach wie vor - und das kann man wörtlich nehmen - in Stein gemeißelt: Steinkohlesubventionen. Ihr Anteil beträgt inzwischen nahezu 50 % des gesamten Wirtschaftshaushaltes. Nahezu 50 % des gesamten Wirtschaftshaushaltes werden für die Subventionierung der nordrhein-westfälischen Steinkohle ausgegeben. Das ist schon lange kein Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand mehr, das ist eher ein Ministerium für Steinkohle und Dauersubventionen, über das wir hier debattieren, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der FDP)

Konsequenterweise müsste Herr Schwanhold seinen Dienstsitz eigentlich ins Bergbaumuseum nach Bochum verlegen. Das wäre den Zahlen, die in diesem Haushalt nachzulesen sind, angemessen.

(Beifall bei FDP und CDU - Peter Budschun [SPD]: Das würde entstehen, wenn Sie das

entscheiden könnten! Genau das wollen wir aber nicht!)

(C)

Den Beitrag von 4 % deutscher Steinkohle am heimischen Primärenergiebedarf als nationalen Energiesockel zu verkaufen - was der Ministerpräsident seit Monaten landauf, landab versucht -, ist nichts anderes - ich will es noch einmal deutlich sagen - als ein Scheinargument. In Wahrheit geht es um etwas anderes: In Wahrheit geht es darum, Privilegien organisierter Sonderinteressen zu verteidigen, und zwar auf Kosten des gesamten Volkes und aller Bürgerinnen und Bürger in Nordrhein-Westfalen. Das ist die eigentliche ökonomische Rationalität hinter den Steinkohlesubventionen auch in diesem Landeshaushalt.

Zweitens. Das Wirtschaftsministerium ist längst selbst zu einer Art Steinbruch geworden: Die Medienpolitik ist zur Staatskanzlei gewandert, der Verbraucherschutz zum Umweltministerium, die Technologiepolitik zum Arbeitsministerium.

Das Technologieprogramm Wirtschaft - ein Kernelement des Wirtschaftshaushalts - ist regelrecht zerfleddert worden, um die Begehrlichkeiten des Arbeitsministers zu befriedigen. Das Resultat ist - da müssen Sie einmal mit mittelständischen Unternehmen sprechen, die Anträge stellen - ein grotesker Kompetenzenwirrwarr zwischen Arbeits- und Wirtschaftsministerium, der die Wirksamkeit der Technologieförderung in Nordrhein-Westfalen ganz entscheidend schwächt.

(D)

Nun einmal ehrlich, Herr Ministerpräsident: Hätten Sie in Ihrer Zeit als Wirtschaftsminister einer solchen Aufspaltung des Technologieprogramms Wirtschaft zugestimmt? Hätten sie das mitgemacht? Das kann ich mir wirklich nicht vorstellen. Das ist sachfremd, das bringt die Technologieförderung in Nordrhein-Westfalen nicht nach vorne - ganz im Gegenteil. Deshalb sollte das schleunigst revidiert werden.

(Beifall bei der FDP)

Drittens. Auch im Haushalt 2002 schlägt sich die Mittelstandspolitik der Landesregierung wieder in reichhaltigsten PR-Aktivitäten nieder. Werfen wir einmal beispielhaft einen Blick hinter die Kulissen von "Move". "Move" ist die so genannte Mittelstandsoffensive des Landes. Programmvolume im Haushaltsjahr 2002: 3,4 Millionen DM. Die Hälfte davon ist für Veröffentlichungen reserviert: 1,7 Millionen DM. Weitere 1,5 Millionen DM von

(Dr. Gerhard Papke [FDP])

- (A) diesen 3,4 Millionen DM gehen direkt an eine große Werbeagentur. Immerhin sind dann noch 60.000 DM von diesen 3,4 Millionen DM für Zuweisungen an Gemeinden und Gemeindeverbände vorgesehen. Die Kommunen werden sich über diesen reichhaltigen Mittelzufluss zur Mittelstandsförderung vor Ort freuen.

(Marc Jan Eumann [SPD]: Aber wir machen doch Landespolitik!)

Weniger amüsant ist, dass gleichzeitig die Mittel für das unstrittig erfolgreichste Förderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen, die Meistergründungsprämie, um mehr als 6 Millionen DM gekürzt werden.

Um 25 % wird die Meistergründungsprämie gekürzt.

(Marc Jan Eumann [SPD]: Aber auch Sie haben den Brief der Handwerksverbände bekommen, dass alles funktioniert!)

Selbst wenn der Wirtschaftsminister dem Handwerk zugesagt hat, man werde das im nächsten Haushaltsjahr schon irgendwie bewerkstelligen können,

- (B) (Edgar Moron [SPD]: Alle Anträge werden befriedigt!)

Herr Eumann, das Signal ist verheerend.

(Edgar Moron [SPD]: Das ist keine Spielzeugeisenbahn!)

Das Signal, das an Existenzgründer in Nordrhein-Westfalen gegeben wird, ist, dass selbst das erfolgreichste Wirtschaftsförderprogramm gekürzt wird.

(Beifall bei FDP und CDU - Marc Jan Eumann [SPD]: Das Signal ist: Sie reden schlecht!)

In einer Zeit, in der wir ein Signal der Ermutigung an Existenzgründer geben müssten, wird dieser Titel gekürzt. Das ist ein Signal der Entmutigung. Das ist das eigentlich Verheerende an dieser Kürzung. Herr Eumann, damit sollten Sie sich auseinander setzen. Das ist ein wirklich fatales Signal.

(Marc Jan Eumann [SPD]: Jeder Antrag wird bewilligt! Das ist das Signal an die Gründer!)

- (C) - Sie haben dieses Programm um ein Viertel gekürzt. Das ist das Signal, über das im Handwerk diskutiert wird.

(Marc Jan Eumann [SPD]: Jeder Antrag, der kommt, wird bewilligt!)

Viertens. Wir werden die Modernisierungsoffensive für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen, die jetzt nötiger denn je wäre, nur dann auf den Weg bringen können, wenn wir bessere Investitions- und Wachstumsbedingungen für mittelständische Betriebe schaffen. Das ist nicht zuletzt eine bundespolitische Aufgabe, bei der unser Land mit seinem besonderen politischen und ökonomischen Gewicht allerdings auch besonders gefordert ist. Dazu gehören eine stärkere Lohndifferenzierung zwischen Branchen und Betrieben, eine Politik zur Reduzierung der Lohnzusatzkosten, die Deregulierung des Arbeitsmarktes und die längst überfälligen Strukturreformen bei den sozialen Sicherungssystemen. Das sind schlichtweg all die Herausforderungen, an denen Rot-Grün in Berlin in den letzten Monaten jämmerlich gescheitert ist. Das hat natürlich elementare Auswirkungen und Rückwirkungen auf die Situation des Mittelstandes hier in Nordrhein-Westfalen.

- (D) Meine Damen und Herren, in all diesen Fragen mit eminenter Bedeutung für uns in Nordrhein-Westfalen war die Landesregierung bisher entweder auf Tauchstation oder sie hat sogar selbst kräftig an der Regulierungsschraube gedreht. Gestern Abend ist in Berlin Gott sei Dank das unsägliche Vergabegesetz gekippt worden, über das wir auch hier im Landtag debattiert haben -

(Beifall bei der FDP)

ein Gesetz, das die nordrhein-westfälische Landesregierung in den Bundesrat eingebracht hat. Das ist ein weiterer Beleg dafür, dass diese Landesregierung im Zweifel immer für mehr Regulierung steht und nicht bereit ist, die nötigen Strukturreformen jetzt wirklich anzugehen.

Solange das so bleibt, Herr Ministerpräsident, werden wir hier in Nordrhein-Westfalen auch nicht wirklich vorankommen. Das ist die ökonomische Realität.

(Marc Jan Eumann [SPD]: Das ist ein Schlag in das Gesicht vieler Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer!)

(Dr. Gerhard Papke [FDP])

- (A) Zum 1. Januar 2002 - das sollten wir den Bürgern in der heutigen Debatte nicht vorenthalten - werden Steuer- und Abgabenerhöhungen fällig, die die Menschen und Betriebe allein in Nordrhein-Westfalen mit über 6 Milliarden DM zusätzlich belasten werden. Über 6 Milliarden DM zusätzliche Belastungen kommen zum 1. Januar 2002 auf unser Land Nordrhein-Westfalen zu, allein 1,7 Milliarden DM für die neue Stufe der Ökosteuer. 6 Milliarden DM werden an Investitions- und Kaufkraft entzogen, und das in einer Situation, in der die Konjunktur am Boden ist. Das kann doch wohl nicht wahr sein!

(Beifall bei der FDP - Marc Jan Eumann [SPD]: Das ist Quatsch! Sie wissen selber, dass es Quatsch ist!))

Herr Ministerpräsident, wenn Sie ein konjunkturelles Signal für Nordrhein-Westfalen wollen, wenn Sie in dieser schwierigen Situation wirklich etwas bewegen wollen, dann ziehen Sie die Reißleine bei der Ökosteuer. Sie haben das beim Zwangspfand schon einmal hinbekommen. Das war eine wichtige Maßnahme für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen, für unsere Betriebe. Wir sind jetzt in einer Situation, in der wir eine solche Entlastungsmaßnahme schnellstmöglich ergreifen müssen, um die konjunkturelle Schwäche einigermaßen in den Griff zu bekommen. Das wäre ein Signal! Das käme bei den Menschen und bei den Betrieben im Land auch an: Aussetzen der nächsten Stufe der Ökosteuer.

(B)

Meine Damen und Herren, Deutschland ist als größte Volkswirtschaft im Euro-Raum leider längst nicht mehr Wachstumslokomotive, sondern leider nur noch Schlafwagen. Ob sich daran in Zukunft etwas ändern kann, wird ganz entscheidend davon abhängen, ob Nordrhein-Westfalen endlich wieder zum Reformmotor in Deutschland wird oder nicht. - Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der FDP)

Präsident Ulrich Schmidt: Vielen Dank, Herr Kollege Dr. Papke. - Das Wort hat der Abgeordnete Sagel für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

Rüdiger Sagel (GRÜNE): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Die Grünen stellen auch

(C) weiterhin den ökologischen und sozialen Strukturwandel in NRW in das Zentrum ihrer Wirtschaftspolitik. Er ist der entscheidende Motor der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und staatlichen Modernisierung.

Vorrangiges Ziel ist dabei die Schaffung neuer, zukunftsfähiger und dauerhafter Arbeitsplätze in unserem Land. In diesem Zusammenhang steht für uns Grüne der Mittelstand - die kleinen und mittleren Unternehmen - im Zentrum der Entwicklung. Auch im Haushalt 2002 wurde hier erneut ein deutlicher Schwerpunkt gesetzt, obwohl der Wirtschaftsetat mit 9,5 % und einem Volumen von immerhin 115 Millionen Euro einen wesentlichen Sparbeitrag im Gesamthaushalt erbracht hat. Dabei werden wir - das geht besonders Herrn Papke an - wichtige und effektive Programme wie z. B. die Meistergründungsprämie trotz einer Kürzung so erhalten, dass alle Antragsteller auch im Jahre 2002 befriedigt werden können. Ich hoffe, Sie haben das gehört.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir setzen weiterhin auf eine Konsolidierung der Finanzen und der Wirtschaft durch eine nachhaltige Wirtschaftspolitik für mehr Beschäftigung, Innovation und Stabilität. Dabei kann eine ruhige Hand manchmal hilfreich sein. Sie darf aber genauso wenig einschlafen wie zu nervösen Zukunftsängsten neigen, wie es uns die Opposition hier täglich vorführt.

(D)

Wer sich so lustvoll an den Arbeitslosenzahlen weidet, wie Sie von der Opposition das im Moment tun, dem kann man nicht abnehmen, dass er ernsthaft an einer positiven Entwicklung interessiert ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ihnen geht es letztlich doch nur darum, parteipolitischen Honig zu saugen. Das ist es, was Sie hier im Landtag bewegt.

Wir wollen NRW auch in Zukunft durch eine Bündelung und Weiterentwicklung von Maßnahmen der Bestandspflege und der innovativen Entwicklung von kleinen und mittleren Unternehmen weiter voranbringen. Der Mittelstand beschäftigt immerhin 73 % der Arbeitnehmer und stellt 80 % aller Ausbildungsplätze. Das gilt es noch weiter zu stärken.

Die innovative Modernisierung der Gesellschaft, Bildung, Ausbildung, Fortbildung und zukunfts-

(Rüdiger Sagel [GRÜNE])

(A) sichere Arbeitsplätze gepaart mit wirtschaftlicher Kompetenz und Effizienz - das ist unser erklärtes Ziel.

Mit unserer Initiative für ein Mittelstandsgesetz und eine Mittelstandsverträglichkeitsprüfung haben wir in diese Richtung weitere deutliche Signale gesetzt. Das Potenzial der rund 680.000 kleinen und mittleren Unternehmen mit rund 700.000 neuen Arbeitsplätzen seit 1996 muss weiter ausgebaut werden. Wir Grünen stehen weiterhin für eine neue Aufbruchstimmung, auch wenn die Wirtschaftsdaten, die natürlich auch im Zusammenhang mit Globalisierungsprozessen zu sehen sind, zurzeit nicht gerade rosig sind.

Hier liegt auch der Schwerpunkt der Landesförderung. In der Mittelstandsförderung sind rund 450 Millionen DM, im Rahmen der EU-Förderung mit Schwerpunkt Mittelstand weitere 500 Millionen DM vorgesehen. Wir werden dafür sorgen, dass der Mittelstand weiterhin eine wichtige Rolle für unsere Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen spielt.

Nun ist es aber an der Zeit, sich intensiver mit den Haushaltsakrobaten der Opposition auseinander zu setzen.

(B) Den Vogel abgeschossen hat in diesem Jahr natürlich wieder einmal die FDP. Wen wundert es? Die FDP will die Haushaltsmittel für die Steinkohle zum 1. Januar 2002 direkt auf null setzen. Wohl gemerkt: zum 1. Januar 2002! Nicht nur, dass Sie damit den Steinkohlekompromiss von 1997, den Sie in Bundesregierungsverantwortung selbst mit signiert haben, platzen lassen wollen, nein, Sie wollen ab dem 1. Januar auch Tausende von Bergleuten auf die Straße setzen. Das ist Ihre Wirtschaftspolitik hier in Nordrhein-Westfalen. Unsozial und finanzpolitisch blödsinnig - denn die öffentlichen Kassen werden dadurch mitnichten sofort entlastet - ist diese Politik der 18%-Traumtänzer.

Die Mittel stehen auch nicht so schnell für anderes zur Verfügung, wie Sie sich das vorstellen, obwohl Möllemann schon Autotunnel unter das Ruhrgebiet graben will und, nachdem er alle Windkraftwerke abgeschaltet hat, Castortransporte durch die Luft sausen lassen will. Das ist Ihre Politik, das sind Ihre Vorschläge, die man hier immer wieder hören kann. Doch Luftikus Möllemann und seinen Ballonfliegern ist das egal -

Hauptsache die schnelle Schlagzeile. Eine hohle Politik, die sich letztlich selbst entlarvt! (C)

Nicht dass wir gegen eine vernünftige, sozial und ökologisch orientierte Absenkung der Steinkohleförderung wären. Denn auch wir wollen die Menschen in Walsum, Dinslaken und anderswo vor Schäden schützen. Doch der Gleitflug muss den realen Gegebenheiten angepasst werden. Das kann natürlich nur in einem vernünftigen Prozess passieren, der etwa im Jahr 2010 enden soll.

Aber auch der Namenskollege von Möllemann, der andere Jürgen, seines Zeichens immerhin einmal Zukunftsminister, hat seine Hausaufgaben nicht gemacht. Es geht nicht an, dass man das Land NRW ständig schlecht redet, aber keine finanzierbaren Alternativen vorlegt.

(Beifall bei einzelnen Abgeordneten von GRÜNEN und SPD)

Herr Weisbrich und Herr Rüttgers, wir haben Ihre Haushaltsvorschläge gerade in der Wirtschaftspolitik vermisst. Viel Getöse vorher, und dann nicht einmal ein laues Lüftchen! Was Sie anders machen wollen, das ist echt arm. Lediglich zwei konstruktive Anträge haben Sie hier vorgelegt, über die man hätte reden können. Das war alles, was Sie hier vorgelegt haben. (D)

Und dann noch die Kürzung im REN-Programm um 30 Millionen! In diesem Zusammenhang kann man wirklich nur von einem schlechten Witz reden. Wir wollen auch weiterhin dafür sorgen, dass neue, ressourcenschonende und sichere Energieversorgung in NRW geschaffen wird. Dafür ist dieses Programm in der Vergangenheit ein Motor gewesen und ist es jetzt immer noch. Genau dieses Programm wollen Sie kürzen!

Deshalb macht die CDU genau da weiter, wo sie in der letzten Legislaturperiode aufgehört hat, und das genauso schlecht. So werden Sie garantiert keinen Erfolg haben.

Wir werden auch weiterhin alle Anstrengungen unternehmen, damit wir in NRW die Spitzenstellung halten und weitere Schritte nach vorne machen. Dabei muss natürlich unser Hauptaugenmerk dem Ruhrgebiet gelten. Das ist zwar immer noch unser Sorgenkind, kommt aber immerhin Schritt für Schritt voran. Den Strukturwandel, den wir in anderen Regionen mit großen Erfolgen weitgehend hinter uns haben - übrigens mit den

(Rüdiger Sagel [GRÜNE])

- (A) besten Strukturdaten, teilweise besser als in Bayern -, haben wir im Ruhrgebiet natürlich zum Teil noch vor uns.

Sehr geehrte Damen und Herren, weiterhin haben große Unternehmen auch in NRW ihre Bedeutung. Aber wenn wir die Wirtschaft in NRW weiter voranbringen wollen, müssen wir die Potenziale stärker ausschöpfen, die uns kleine und mittlere Unternehmen bieten. Um sich in optimaler Weise zu orientieren, was die kleinen und mittleren Unternehmen brauchen, hat die Landesregierung die Wirtschaft aktiv miteinbezogen, um besser und wettbewerbsfähiger zu werden. Wer sollte besser wissen, wohin der Weg gehen soll, als die Wirtschaft selbst?

Mit unserem kooperativen Modellprojekt für die Unternehmensnachfolge der rund 20.000 Unternehmen mit immerhin rund 200.000 Beschäftigten, wo dies in den nächsten Jahren ansteht, sind wir hier auf dem richtigen Weg. Wir müssen auch weiterhin verbesserte Problemlösungen anbieten. Wir wollen deshalb die Unterstützung bei Unternehmensgründungen verbessern. Bei der Betriebsnachfolge wollen wir Information, Beratung und Qualifizierung stärken.

- (B) Die Eigenkapitalbasis bei kleinen und mittleren Unternehmen muss weiter verbessert werden. Nicht zuletzt muss der Wissenstransfer, z. B. aus den Universitäten, gestärkt werden. Wir müssen die Gründungsdynamik durch die Förderung von jungen und innovativen Leuten weiter ankurbeln. Wir müssen die technologischen Start-ups in ausgeprägten Wachstumsbranchen durch die Bereitstellung von Beteiligungskapital weiter fördern.

Sehr geehrte Damen und Herren, im Gegensatz zum ständigen Lamentieren der Opposition gehen die Grünen auch in der derzeit schwierigen Wirtschaftssituation mit wegweisenden Konzepten voran und sorgen für Schwung und Erneuerung.

(Lachen und Zurufe von CDU und FDP)

Das wird auch weiterhin so bleiben. - Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei GRÜNEN und SPD)

Präsident Ulrich Schmidt: Vielen Dank, Kollege Sagel. - Das Wort hat Herr Wirtschaftsminister Schwanhold.

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Man muss sich schon entscheiden, was man will: Ob man meint, der Staat könne allein durch Mehrausgaben die Konjunktur beleben, oder ob man meint, der Staat könne die Rahmenbedingungen für eine Konjunkturbelebung setzen und müsse sich auf seine Kernkompetenzen zurückziehen. Aber in ein- und derselben Rede beides zu fordern und zudem noch zu Sparsamkeit des Staates zu ermahnen, das geht nicht. Das waren untaugliche Versuche, sowohl bei Ihnen, Herr Weisbrich, als auch bei Ihnen, Herr Papke. Es gab keinen einzigen neuen Vorschlag, sondern nur eine Spreizfüßigkeit, die man sonst mit medizinischen Mitteln behandeln würde, die aber nichts mit Politikgestaltung zu tun hat.

(Beifall bei der SPD)

Lassen Sie mich die Überschrift dieses Wirtschaftshaushalts nennen, die heißt: Zukunftsfähigkeit, Innovation und Stärken stärken. Dies sind die drei Stichworte, unter denen wir Wirtschaftspolitik betreiben. Zugestanden: Es gibt eine schwierige wirtschaftliche und konjunkturelle Situation, und zwar weltweit. Die macht vor einer Wirtschaft, die so stark in die Weltwirtschaft eingebunden ist, nicht Halt. Es wäre auch ein Wunder, wenn man da mit Landespolitik wirklich gegensteuern könnte. Die entscheidende Frage ist, ob heute die Fundamente für die Wachstumsfelder der Zukunft gelegt werden, um beim nächsten Konjunkturaufschwung mit großem Schub dabei zu sein.

Dazu will ich Ihnen ein paar Schwerpunkte dieses Haushaltes nennen, die wir gesetzt haben.

Der erste Schwerpunkt wird sein: Wir werden auch die Großbetriebe Nordrhein-Westfalens durch diese Krise begleiten - weil mir das Unternehmen Bayer als Weltmarktspieler wichtig ist, weil mir die Energieversorger in diesem Land wichtig sind und weil mir auch die großen Maschinenbauunternehmen und die großen Anlagenbauer wichtig sind. Sie sollten nicht so tun, als ob wir uns als Wirtschaftspolitiker darum nicht zu kümmern hätten.

(Beifall bei der SPD)

Daneben haben wir natürlich die mittelständische Wirtschaft in den Vordergrund unserer Betrachtung

(Minister Ernst Schwanhold)

(A) tung zu nehmen. Wir haben insbesondere dafür zu sorgen, dass die durch Größe bedingten Nachteile ausgeglichen werden.

Mir kommen Ihre Reden so vor, als seien dies Reden über einen Wirtschaftszweig, aber nicht Reden mit dem Wirtschaftszweig. Ich habe im vergangenen Jahr an zehn Standorten Mittelstandsgespräche, Regionalgespräche mit rund 800 mittelständischen Unternehmern geführt. Das, was Sie uns als reale Wirklichkeit vorzugaukeln versuchen, entspricht nicht der Stimmungslage der mittelständischen Wirtschaft. Sie sollten mehr mit den Mittelständlern und nicht über sie reden, dann wüssten Sie auch besser, wo der Schuh drückt und wo unsere Stärken sind.

(Beifall bei der SPD)

Eine Politik der Stärken stärken heißt, die Wachstumsfelder zu identifizieren, die in den nächsten Jahren von besonderer Bedeutung sind, und sie in den Regionen mit Kompetenz anzureichern, damit Existenzgründungen und die Wertschöpfung daraus in diesem Land beschleunigt werden.

(B) Die Wachstumsfelder, die wir stärken - insbesondere für das Ruhrgebiet -, sind: Logistik als zusätzliches Element der Wertschöpfungskette, Mikrotechnologie, Bio- und Gentechnologie, Informations- und Kommunikationstechnologie, Nanotechnologie, neue Werkstoffe und Automatisierungstechnik, aber auch Tourismus.

Genau für diesen Bereich, meine Damen und Herren, haben wir in diesem Haushalt Vorsorge getroffen. Das TPW-Programm, dieses von Ihnen so sehr geforderte Programm, wird nach den Planungen im Haushalt 2002 gegenüber dem Haushalt 2001 um 65 % aufgestockt. Dass dies nicht ohne Kürzungen an anderen Stellen geschieht, ist völlig klar. Genau hier wird ein Schwerpunkt gesetzt, um in diesen Technologiefeldern voranzukommen und bei den Wachstumsschüben der nächsten Jahre dabei zu sein.

Wir haben in vielen Regionen und in vielen Feldern in den vergangenen Jahren erheblich aufgeholt. In der Bio- und Gentechnologie steht Nordrhein-Westfalen heute an einer Spitzenposition, die es in den nächsten Jahren auszubauen gilt. Nordrhein-Westfalen ist in der Informations- und Kommunikationstechnologie ein Spitzenstandort, wenn nicht der deutsche Spitzenstandort geworden.

(C) Konjunktursteuerung in Form von Strohfeuern kann nicht unsere Aufgabe sein. Sie würde angesichts der weltwirtschaftlichen Lage verpuffen und Geld verbrennen. In der Zeit, in der es tatsächlich Beschleunigungseffekte gibt, hätten Sie nichts zur Verfügung. Insofern müssen Sie sich wirklich überlegen, wann Sie welche Mittel einsetzen wollen.

Meine Damen und Herren, wir haben für die mittelständische Wirtschaft jene Felder zu organisieren, in denen sich Netzwerke bilden, die Wachstum ermöglichen. Dies heißt, interdisziplinär aufgestellt zu sein, die Wissenschaft miteinzubeziehen, die technische Umsetzungsfähigkeit zu beschleunigen, die Finanzierung für die mittelständischen Unternehmen in den nächsten Jahren sicherzustellen, weil sich leider immer mehr Banken aus der Finanzierung des Mittelstandes zurückziehen, und insbesondere dem globalen Wettbewerb, dem die mittelständische Wirtschaft ausgesetzt ist, eine Komponente hinzuzufügen, die es den mittelständischen Unternehmen erlaubt, auf den internationalen Märkten zu operieren.

(D) Die daraus resultierenden Projekte und Programme, die wir für das kommende Jahr mit besonderem Anschlag versehen wollen und die auch dotiert werden, sind: die neuen Dienstleistungen in Nordrhein-Westfalen, die Außenwirtschaftsoffensive, die dotiert ist, das Technologieprogramm und die Existenzgründung.

Lassen Sie mich Ihnen zum Thema Existenzgründung einige wenige Zahlen vorhalten, die das Mittelstandsinstitut der Universität in Bonn festgestellt hat. 31 % aller Selbstständigen in Nordrhein-Westfalen haben Fachhochschul- und Hochschulabschluss. Bundesweit sind es nur knapp 30 %, also fast 2 % weniger. Zwischen 1995 und dem Jahre 2000 wurde der Anteil von Hochschulabgängern an den Selbstständigen bundesweit um 19,2 % gesteigert, in Nordrhein-Westfalen um 36,7 %. Wir haben die Hochschulen zwischenzeitlich zu einem wichtigen Instrumentarium der Existenzgründung in diesem Land gemacht, insbesondere im Hightechbereich. Das gibt mir die Hoffnung, dass wir in diesem Bereich sehr viel stabiler werden und in Zukunft sehr viel mehr Existenzgründungen haben und Arbeitsplätze schaffen werden.

(Beifall bei der SPD)

Meine Damen und Herren, neben der Existenzgründung aus dem Hochschulbereich spielt die

(Minister Ernst Schwanhold)

- (A) Meistergründungsprämie weiterhin eine große Rolle. Mit dem von uns zugesagten, auch weiterhin finanzierten Instrumentarium der Meistergründungsprämie wird auch im Jahre 2002 jeder gestellte Antrag, der Aussicht auf Erfolg hat und seriös ist, von uns dotiert. Dabei geht es nicht darum, 20.000 DM zu geben; das allein wäre viel zu wenig. Mit den 20.000 DM steht den Handwerksunternehmen ein beleihungsfähiges Kapital von 200.000 DM zur Verfügung. Das ist sehr häufig die einzige Grundlage, mit der ein Handwerksmeister den Weg in die Selbstständigkeit schafft. Dies wird weiterhin uneingeschränkt zugesichert.

Wir denken mit dem Handwerk. Diese Maßnahmen werden auch im Jahre 2002 auf einen anderen Tatbestand zugespitzt werden, bei dem wir vor einer anderen Herausforderung stehen - selbst bei den vorgesehenen Kürzungen im Haushalt, ohne dass es zu Einschnitten kommt, weil wir in den Ziel-2-Gebieten andere Finanzierungsmöglichkeiten haben, die von der Europäischen Union ausdrücklich dafür vorgesehen sind.

- (B) 20.000 Unternehmen in Nordrhein-Westfalen werden möglicherweise keinen Übernehmer finden. Dazu gehören außerordentlich viele Handwerksbetriebe. Übernehmer von Betrieben werden mehr als 20.000 DM beleihungsfähige Grundlage für 200.000 DM benötigen. Deshalb werden wir gemeinsam mit dem Handwerk eine Möglichkeit entwickeln, größere Freiräume durch größere Beiträge zu schaffen, allerdings nicht als Zuschuss, sondern als Darlehen. Es ist nicht einsehbar, dass, wenn der Betrieb läuft, dieses Geld nicht zurückgezahlt wird. Es macht keinen Sinn, dem Steuerzahler in die Tasche zu greifen, um die nächste Förderung zu finanzieren, wenn derjenige, der gefördert worden ist, davon große Vorteile hat und dieses zurückzahlen kann.

Das ist verantwortbare und verantwortungsvolle Politik im Umgang mit dem Steuerzahler einerseits sowie Unternehmenssicherung und Weiterentwicklung der mittelständischen Existenzgründung im Handwerk andererseits.

Meine Damen und Herren, sie ignorieren, dass Nordrhein-Westfalen eines der wenigen Länder ist, das die europäischen Förderprogramme zu 100 % gegenfinanziert. Das ist grob fahrlässig und hat nur zum Ziel, die Zuhörerinnen und Zuhörer im Unklaren darüber zu lassen, was tatsächlich geschieht. Bis zum Jahre 2006 versetzt uns

- das für die Ziel-2-Gebiete in die Lage, für Zwecke der Wirtschaftsförderung für kleine und mittlere Unternehmen 4 Milliarden DM auszugeben. In den entsprechenden Projekten werden die Schwerpunkte, die ich eben angesprochen habe, also Logistik an unterschiedlichen Standorten - beispielsweise in Duisburg und im östlichen Ruhrgebiet -, Biotechnologie, Mikrosystemtechnik, Nanotechnologie und Medizintechnik systematisch fortentwickelt zu Schwerpunkten der nordrhein-westfälischen Wirtschaft und damit Wachstumsschwerpunkten für die nächsten Jahre. (C)

Meine Damen und Herren, darüber hinaus identifiziert und schafft die Projekt Ruhr GmbH als ein Instrument der Landesregierung mit dem Ruhrpiloten auch infrastrukturelle und wirtschaftspolitische Voraussetzungen für zusätzliches Wachstum.

- Meine Damen und Herren, gestatten Sie mir, dass ich zwei Aspekte dieses Haushalts noch einmal ganz besonders betone: Für die ländlichen Regionen, in denen wir exzellent aufgestellt sind - wie in Baden-Württemberg gibt es in unseren ländlichen Regionen auch nur 6 % Arbeitslosigkeit -, wird die Aufstockung des Programmes "Tourismus" mit der Förderung von Musterprojekten im Tourismus eine große Hilfestellung bedeuten und große Weiterentwicklungen nach sich ziehen. Tourismus und Kulturwirtschaft gekoppelt sind die wachstumsstärksten Segmente in Nordrhein-Westfalen, die zusätzliche Beschäftigungseffekte erzielen, die deutlich über denen in anderen Bereichen liegen. Auch das sollten Sie nicht ignorieren. (D)

Alles in allem und trotz der Kürzungen haben wir einen Haushalt vorgelegt, der Schwerpunkte unterstreicht und Stärken hervorhebt, von dem wir erwarten, dass er dazu beiträgt, in den nächsten Jahren genau jene Wachstumswahlen zu verwirklichen, die wir brauchen, um neben der Realisierung notwendiger Maßnahmen die Beschäftigungskrise im Lande zu überwinden und damit eine der größten Herausforderungen zu bestehen. - Herzlichen Dank für Ihre Geduld.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Präsident Ulrich Schmidt: Herzlichen Dank, Herr Minister Schwanhold. - Damit ist der Bereich Wirtschaft des Einzelplans 08 erledigt. - Ich leite über zum nächsten Teilbereich:

(Präsident Ulrich Schmidt)

(A) b) Verkehr

Dazu gibt es zunächst eine Wortmeldung des Kollegen Wächter von der CDU-Fraktion. - Bitte schön.

(Peter Budschun [SPD]: Jetzt geht's los!)

Gerhard Wächter (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist noch keine neun Monate her, dass wir den Verkehrshaushalt für das Jahr 2001 hier kontrovers debattiert und letztendlich in dem bekannten, routinemäßigen Abstimmungsfinale verabschiedet haben. Es war und bleibt offensichtlich wohl auch heute so, dass alle Oppositionsanträge abgeschmettert werden, getreu dem Motto: Die Regierung und die Regierungsfaktionen wissen alles besser, können alles besser und machen offensichtlich alles besser!

(Edgar Moron [SPD]: Ganz so schlimm ist das nicht! Aber das meiste stimmt schon!)

Meine Damen und Herren, wenn wir uns allerdings das Ergebnis des Jahres 2001 und der Vorjahre ansehen, müssen wir feststellen: Verhängnisvoll! - Die rot-grüne Koalition und die Landesregierung stecken mit ihrer Verkehrspolitik nicht nur in einer Sackgasse, sondern haben die nordrhein-westfälische Verkehrspolitik sogar an die Wand gefahren. Sie sind mit Ihrem Latein am Ende!

(Beifall bei der CDU - Widerspruch bei der SPD)

Außerdem gilt das, was wir bereits zu Beginn dieses Jahres gesagt haben: Die Landesregierung sieht nicht nur alt aus, sondern sie ist noch älter geworden.

(Beifall bei der CDU - Dr. Axel Horstmann [SPD]: Wie originell!)

Der Investitionsstau hat zugenommen. Insgesamt sprechen wir - man stelle sich diese Summe einmal vor - über 3,5 Milliarden für den Ausbau, den Umbau, die Unterhaltung und kleinere Maßnahmen. Nur zum Abbau des Investitionsstaus im Ausbauprogramm brauchen wir - ich setze einmal voraus, dass wir 150 Millionen auch in den künftigen Jahren realisieren werden - 14 Jahre.

Die Landesstraßen vergammeln, die Unfallgefährdung und das Verkehrsrisiko nehmen zu, insbesondere jetzt, in den Wintermonaten. Und das trotz aller eindringlichen Warnungen und Mahnungen, die der Landesbetrieb ausgesprochen hat. Herr Steinbrück, zu den Zeiten, als Sie noch Verkehrsminister waren, haben Sie selber gesagt, dass es sich hierbei um eine der vordringlichen Maßnahmen handele, auf die wir haushaltsmäßig reagieren müssen, indem wir ausreichend Mittel zur Verfügung stellen. Nichts von alledem ist im Haushaltsentwurf 2002 wiederzufinden.

Der Straßengüterverkehr steigt unaufhörlich an. Jeder hier in diesem Hause weiß, dass wir mit einer Steigerungsrate von 71 % in den nächsten 15 Jahren zu rechnen haben. Keine Spur von einer Trendwende weg von der Straße hin zur Schiene ist festzustellen. Entscheidend ist, dass die Landesregierung nach wie vor kein schlüssiges Konzept hat, weder eine Vision noch eine konkrete Perspektive, wie die Zukunft der Mobilität in Nordrhein-Westfalen gestaltet werden kann.

(Beifall bei der CDU)

Ich will durchaus gerne zugestehen, dass das keine leichte Aufgabe ist. Immerhin ist Nordrhein-Westfalen das größte Bundesland, und wir haben auch im Verkehr die größte Verdichtung. Das entlässt die Landesregierung aber nicht aus der Pflicht, ihre Hausaufgaben zu machen, um dieser besonderen Situation gerecht zu werden und ein klares Konzept vorzulegen. Es ist nämlich nicht erst 5 Minuten vor 12, sondern bereits 5 Minuten nach 12!

(Beifall bei der CDU)

Eigentlich kann das doch gar nicht so schwer sein, hatten wir doch - wir erinnern uns - in der vergangenen Legislaturperiode eine Enquetekommission eingesetzt, die im Jahre 2000 ihr Ergebnis veröffentlicht hat. Gemeinsam mit hochrangigen Verkehrsexperten haben wir überlegt und beraten, wie für Nordrhein-Westfalen eine sinnhafte und zukunftssträchtige Verkehrspolitik aussehen könnte. Seit zwei Jahren liegen klare Handlungsempfehlungen auf dem Tisch. Es gibt eine verkehrspolitische Agenda für Nordrhein-Westfalen, die klare Handlungsschwerpunkte definiert, und zwar Innovationsmöglichkeiten in der Verkehrsinfrastruktur zu nutzen und damit relativ schnell und kostengünstig die Leistungsfähigkeit

(C)

(D)

(Gerhard Wächter [CDU])

- (A) der Verkehrswege und der Infrastruktur zu steigern. Dabei sind die wichtigsten Ansätze Verkehrsleittechnik, Optimierung von Erhaltungsinvestitionen sowie Baustellen- und Störfallmanagement.

An dieser Stelle kann ich mir eine Bemerkung nicht verkneifen: Herr Klare, der Leiter des Landesbetriebes, hätte sich an den Baustellen die Grüß-Gott-Schilder mit der Aufschrift "Bitte haben Sie Verständnis" sparen können; stattdessen hätte er besser in die Verkehrsleittechnik investiert. Man merkt auch so, dass man in einer Baustelle ist und möglicherweise auch mit einem höheren Gefährdungspotenzial rechnen muss. Allerdings werden die Baustellen teilweise nicht einwandfrei eingerichtet, sodass der Landesbetrieb hinterher trotz aller Schilder noch die Zeche für die Unfälle bezahlen muss, wie man in der Zeitung lesen kann. Das ist schon makaber.

(Beifall bei der CDU)

Weitere Ansatzpunkte: Förderung des kombinierten Verkehrs durch regionale Güterverkehrstrennung. Ich sehe nicht, dass hier ein klares Konzept vorliegt. Davon gibt es im Sinne einer wirklich konzeptionellen Gestaltung keine Spur. Dieses Thema ist aus meiner Sicht mehr oder weniger ad acta gelegt worden.

- (B)

Netzöffnung im Schienengüterverkehr mit diskriminierungsfreiem Zugang für Drittbewerber: Hier passiert nichts.

Beim Thema "Trennung von Netz und Betrieb" ist - auch in diesem Hause - mehr Wirrwarr festzustellen als eine klare und deutliche Sprache. Ich kann nur hoffen, dass die Landesregierung und die Koalitionsfraktionen nach wie vor dazu stehen, hier an einer Lösung im Sinne von klarer Trennung von Netz und Betrieb auch in der Zukunft festzuhalten.

(Beifall bei der CDU)

Die CDU hat den Antrag gestellt, Investitionen für nicht bundeseigene öffentliche Eisenbahnen um 2,5 Millionen Euro auf das Vorjahresniveau anzuheben. Ich verstehe nicht, warum die Regierungskoalition und die Landesregierung diesen Ansatz heruntergestuft haben, obwohl wir alle davon überzeugt sind, dass wir nur mehr Güter von der Straße auf die Schiene bekommen, wenn wir Private auf die Schiene bringen.

Seit gestern, meine Damen und Herren, steht fest, dass die LKW-Maut für unsere Güterlastverkehre ab 2003 erhoben wird, und zwar mit einer durchschnittlichen Höhe von 29,3 Pfennig pro Kilometer. Damit wird, so wird geschätzt, eine Einnahme von 6,6 Milliarden DM pro Jahr zu erreichen sein.

(C)

Wir sind dafür; wir haben uns klar dazu bekannt. Wir halten es für richtig, dass eine adäquate und gerechte Wegkostenbeteiligung insbesondere an den Bau- und Erhaltungskosten auch von den Ausländern mitgetragen wird. Auch die Güterverkehrsunternehmen haben dieser Beteiligung im Prinzip zugestimmt.

Wir sind allerdings strikt dagegen, dass diese Maut auf die bestehenden hohen Belastungen unseres deutschen Güterkraftverkehrs noch aufgesattelt wird. Angesichts der erheblichen fiskalischen Wettbewerbsverzerrungen im europäischen Straßengüterverkehr zulasten des heimischen Güterkraftverkehrs ist eine Mehrbelastung durch die Maut ohne überzeugende Harmonisierungsschritte für die überwiegend kleinen und mittelständischen deutschen Unternehmen nicht zu verkraften. Eine Weitergabe dieser Mehrkosten im Markt ist so lange nicht möglich, wie gebietsfremde Transportunternehmen durch fiskalische Wettbewerbsvorteile insbesondere bei der Mineralölsteuer das deutsche Inlandspreisniveau deutlich unterbieten.

(D)

Der Wettbewerbsdruck auf diese Betriebe ist heute bereits so groß, dass sie ihre Kosteneinsparungspotenziale längst ausgeschöpft haben. Sie sind darauf angewiesen, die ihnen durch die Maut entstehenden Kosten an ihre Kunden weiterzugeben. Wenn hier suggeriert wird, durch betriebliche Optimierung könnte eine Umlegung auf den Transportpreis vermieden werden, ist dies gegenüber den im knochenharten Wettbewerb häufig um die eigene Existenz kämpfenden Güterverkehrsunternehmen nicht zu verantworten. Diese Mehrbelastung muss durch eine Reduzierung der Mineralölsteuer ausgeglichen werden.

(Beifall bei einzelnen Abgeordneten der CDU)

Herr Minister, da sind Sie auch in der Pflicht. Ich erinnere mich an eine Veranstaltung vor dem Landtag, bei der Sie den Güterverkehrsunternehmen zugesichert haben, ihnen zu helfen. Es geht hier um 100.000 Arbeitsplätze. Es geht auch um

(Gerhard Wächter [CDU])

- (A) die Existenz von Zehntausenden von Betrieben, die schon im ersten Halbjahr 2001 eine noch katastrophalere Bilanz mit einer Zunahme der Insolvenzen um 34 % - im Vorjahr waren es 29 % - zu verzeichnen hatten.

Eine LKW-Maut ohne größtmöglichen Harmonisierungsschritt im Bereich der fiskalischen Wettbewerbsbedingungen im europäischen Straßengüterverkehr ist nicht akzeptabel.

Meine Damen und Herren, wir haben in den Haushaltsberatungen im Verkehrsausschuss einigen Anträgen der Koalitionsfraktionen zugestimmt, um zu retten, was zu retten ist. Als Beispiel nenne ich die Aufstockung von 120 auf 150 Millionen Euro beim Ausbauprogramm für Landesstraßen. Zunächst wurden 120 Millionen Euro in den Haushalt eingestellt, und dann legte die SPD dar, es sei ihr nach hartem Ringen gelungen, wieder auf 150 Millionen Euro zu kommen. Das ist reine Spiegelfechterei. Uns machen Sie da nichts mehr vor. Man weiß normalerweise vorher, was man zu tun und zu lassen hat.

- (B) Meine Damen und Herren, wir haben Änderungsanträge gestellt. Wie zu erwarten war, ist von der Regierungskoalition keinem einzigen Antrag zugestimmt worden. Dennoch legen wir heute einen Änderungsantrag zum Thema Metrorapid vor. Ich will hier erklären, warum.

Präsident Ulrich Schmidt: Herr Kollege, Ihre Redezeit ist abgelaufen.

Gerhard Wächter (CDU): In wenigen Minuten bin ich so weit.

(Lachen bei SPD und GRÜNEN)

Wir müssen den Sperrvermerk entsprechend den neuen Haushaltsrichtlinien des Landes formulieren. Das bedeutet, dass nicht der Finanzminister, sondern der Haushalts- und Finanzausschuss berechtigt ist, diesen Sperrvermerk aufzuheben. Es gibt keinen Grund dafür, das anders zu handhaben.

(Vorsitz: **Vizepräsident Dr. Helmut Linssen**)

Wir werden - wie Sie verstehen werden - dem Verkehrshaushalt nicht zustimmen, weil er den dramatischen Verkehrsproblemen dieses Landes

nicht gerecht wird, falsche Weichenstellungen nicht korrigiert und keinen überzeugenden Beitrag dazu leistet, den Verkehrs- und Investitionsstau endlich abzubauen. Das wäre ein wichtiger und notwendiger Baustein, um für mehr Wachstum zu sorgen, insbesondere aber, um die dringend notwendigen Arbeitsplätze zu schaffen, die wir mehr denn je brauchen. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Vielen Dank, Herr Kollege Wächter. - Für die SPD erteile ich jetzt dem Kollegen Wirth das Wort.

Gerhard Wirth (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich hoffe, Sie sind bei einer möglichen Zeitüberschreitung meinerseits genauso gnadenvoll wie bei dem Kollegen Wächter.

(Zuruf von der FDP: Bald ist Weihnachten!)

Herr Kollege Wächter, ich gratuliere Ihnen jetzt nicht zu Ihrer Rede, sondern dazu, dass Sie als Kandidat für die nächste Bundestagswahl nominiert worden sind. Aber heute und hier ist doch nicht das Forum, auf dem Sie die erste Wahlkampfrede halten müssen.

(Beifall bei der SPD)

Heute geht es um den Haushalt in Nordrhein-Westfalen.

Sie sprechen davon, dass hier jedes Jahr irgendwelche Rituale abgehalten würden. - Ich kann es Ihnen bestätigen: Ihr Ritual ist immer das Gleiche. Sie sind kurz davor, dass Sie am Mikrofon platzen. Sie erzählen nichts zum Haushalt, sondern reden über irgendwelche Geschichten aus der Verkehrspolitik, die mit dem Haushalt direkt überhaupt nichts zu tun haben. Vielleicht wird sich das noch ändern.

Das Ritual hat sich in diesem Jahr insofern geändert, als Sie sich im Gegensatz zu früher - vor zwei Jahren war es, glaube ich - an den Haushaltsberatungen überhaupt beteiligen. Sie hatten sich in die Schmollecke zurückgezogen und gesagt: Da machen wir einfach nicht mehr mit. Diesmal haben Sie eine völlig neue Variante aus dem Hut gezogen. Sie pflastern uns mit 155 Änderungsanträgen zu und glauben, dass Sie damit

(Gerhard Wirth [SPD])

- (A) Bewegung in das Parlament bringen. Das Gegenteil ist der Fall. Wir haben Ihnen das im Ausschuss alles erklärt.

(Zuruf von Lothar Hegemann [CDU])

Ich möchte Ihnen gerne zu dem Haushalt, der heute zur Abstimmung steht, das eine oder andere sagen, weil Sie das vielleicht nicht mitbekommen haben, sonst wären Sie in Ihrer Rede darauf eingegangen.

Der Verkehrshaushalt des kommenden Jahres umfasst einschließlich der 2. Ergänzungsvorlage und der im Verkehrsausschuss beschlossenen Anträge immerhin 2,3 Milliarden Euro. Davon entfallen auf Eisenbahn und ÖPNV 1,629 Milliarden Euro, auf Straßen- und Brückenbau 647 Millionen Euro, auf die Luftfahrt 28 Millionen Euro, auf die Schifffahrt 7,9 Millionen Euro und auf allgemeine Bewilligungen 5,4 Millionen Euro.

(Gerhard Wächter [CDU]: Sind das originäre Landesmittel?)

- (B) Da tun Sie so, als ob das Land Nordrhein-Westfalen in Sachen "Verkehrspolitik" überhaupt nichts unternähme. Das ist natürlich gegenüber dem laufenden Haushalt mit rund 2,3 Milliarden Euro ein Rückgang um 25 Millionen Euro bzw. 1,1 %. Insofern - das gebe ich zu, dazu stehen wir auch als Verkehrspolitiker - haben wir zur Konsolidierung des Landeshaushaltes beigetragen. Denn Haushaltspolitik ist die Kunst des Machbaren und nicht immer die Summe des Wünschenswerten.

Ihre Fraktion, die CDU-Fraktion, Herr Wächter, hat im Verkehrsausschuss Änderungsanträge mit einem Volumen von 37,6 Millionen Euro Barmittel und 25 Millionen Euro Verpflichtungsermächtigungen gestellt. Dabei unterbreiten Sie Deckungsvorschläge in Höhe von 28,5 Millionen Euro vor, wobei aufgrund bundesrechtlicher Zweckbindungen - das wüssten Sie, wenn Sie sich informiert hätten - die in Ihren Anträge angegebenen Positionen in einer Größenordnung von 11,3 Millionen Euro überhaupt nicht variabel sind. Das hätten Sie vorher wissen müssen.

(Zuruf von Bernhard Schemmer [CDU])

- Natürlich, Herr Schemmer, nur ganz ruhig! Sie kommen auch noch dran!

Unbeantwortet bleibt daher die Frage, wo Sie denn die fehlende Deckung im Umfang von

- (C) 26,2 Millionen Euro erbringen wollen. Die Antwort müssen Sie geben. Sie können hier nicht nur Anträge stellen und fordern, alles aufzustocken, sondern Sie müssen auch sagen, wo Sie das Geld hernehmen wollen.

Sie werfen der Landesregierung und den Koalitionsfraktionen eine unsolide Haushaltspolitik vor. Ich frage Sie: Was ist denn unsolider? Wenn ich Vorschläge mache, die überhaupt nicht gedeckt sind, oder wenn wir einen Haushalt einbringen, der Vorschläge enthält, die gedeckt sind? Die Antwort können Sie sich selber geben.

Die FDP-Fraktion hat es ein bisschen eigenwilliger betrieben. Sie hat zum Verkehrsetat im Verkehrsausschuss Änderungsanträge von 152 Millionen Euro Barmittel gestellt - das ist ein Wettrennen zwischen den Oppositionsparteien; Das verstehe ich; Einer will besser sein als der andere - und 82,1 Millionen Verpflichtungsermächtigungen obendrauf gesattelt, ohne darzulegen, wie diese Erhöhung erwirtschaftet werden soll. Sie haben sich noch nicht einmal wie Sie bei der CDU - das muss ich anerkennen - Gedanken gemacht und in bestimmten Bereichen Deckungsmittel herangezogen. Die FDP geht einfach davon aus, dass das Geld vom Himmel fällt und dass es für den Haushalt einfach da ist.

(D) Von Ihrem Sprecher, Herrn Rasche, wird im Verkehrsausschuss argumentiert: Die Deckung werden wir schon irgendwie hinkriegen. Wir haben da Vorschläge. - Ich bin auf diese Vorschläge gespannt.

Der Aufteilung des Verkehrsetats ist zu entnehmen, dass ein eindeutiger verkehrspolitischer Schwerpunkt auf dem Ausbau des ÖPNV liegt. Der Ausbau der Infrastruktur hat in Nordrhein-Westfalen Tradition. Im nächsten Jahr werden wir insgesamt für den ÖPNV erneut 3,3 Milliarden DM, das sind rund 1,7 Milliarden Euro, zur Verfügung stellen. Mit der Verabschiedung des ÖPNV-Ausbauplans haben wir im laufenden Jahr die Grundlagen für erhebliche Kapazitätssteigerungen im ÖPNV geschaffen.

Der zweite haushaltsmäßige Schwerpunkt im Verkehrsetat besteht in der Straßeninfrastruktur. Trotz der notwendigen Haushaltskonsolidierung haben sich die Koalitionsfraktionen entschlossen, die Haushaltsansätze für Erhaltungsinvestitionen und für den Neu- und Ausbau von Landstraßen aufzustocken. Für den Landesstraßenausbau ste-

(Gerhard Wirth [SPD])

(A) hen somit für das Jahr 2002 insgesamt 140 Millionen Euro Barmittel zur Verfügung.

Darüber hinaus werden wir angesichts der verkehrlichen Notwendigkeiten zwei Landesstraßenbauprojekte im Wege einer privaten Vorfinanzierung realisieren. Ich muss Ihnen das immer wieder erklären. Sie reden ja überhaupt nicht darüber. Sie nehmen es überhaupt nicht zur Kenntnis.

(Zuruf von Günter Langen [CDU])

Das betrifft insbesondere große Landesstraßenbauprojekte, nämlich die L 418 in Wuppertal. Der Auftrag soll noch in diesem Jahr vergeben werden. Verteilt man die hierfür vorgesehenen Baukosten auf eine Bauzeit von 4 Jahren, so sind die Straßenbauinvestitionen für 2002 um nahezu 20 Millionen Euro für diese Maßnahme zu erhöhen. Die kommen noch obendrauf.

Zum Zweiten betrifft das die L 697 in Plettenberg. Hier entstehen geschätzte Baukosten von rund 40 Millionen Euro. Mit dem Bau dieser wichtigen Ortsumgehung werden wir im Jahr 2002 beginnen. Auch hier ist es folgerichtig, die Baukosten und nicht die Finanzierungskosten auf die Bauzeit zu verteilen, da sie tatsächliche Investitionen in dem jeweiligen Jahr darstellen.

(B) Also erhöhen sich die Straßenbauinvestitionen im Jahr 2002 nochmals um 10 Millionen Euro, so dass wir auf einen Gesamtbetrag von rund 170 Millionen Euro kommen.

Das ist doch etwas. Das ist mehr als in den vergangenen Jahren. Trotz der schwierigen Haushaltssituation ist es aus unserer Sicht notwendig, Straßenbauinvestitionen zu tätigen, da die Baukonjunktur auf solche Aufträge wartet. Das wissen Sie genauso gut wie wir.

Die Vermutung, die Sie natürlich heute wieder angestellt haben - das haben Sie im vergangenen Jahr schon getan -, dass es ein Wechselspiel zwischen SPD-Fraktion und Landesregierung gibt nach dem Motto "Die Landesregierung kürzt den Neubautitel erst einmal, dann kommt die Fraktion und rühmt sich hinterher, wieder draufgepackt zu haben", die ist natürlich aus der Luft gegriffen.

Ich würde einmal umgekehrt fragen: Was hätten Sie denn gemacht, wenn sich die Landesregierung durchgesetzt und die Landtagsfraktion den Titel nicht erhöht hätte?

(Edgar Moron [SPD]: Genauso ist es!)

Was hätten Sie mir denn dann vorgeworfen? Da hätten Sie doch gesagt, der Wirth kann sich in seinem Laden nicht durchsetzen. Ihr steckt so wenig Geld in den Straßenbau. - Und jetzt erhöhen wir die Mittel, (C)

(Beifall bei der SPD)

und dann ist es auch noch falsch. Das kann ja wohl nicht sein. Aber ich nehme das so zur Kenntnis; das gehört natürlich auch zu den Ritualen.

Auf der Basis der Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen liegt dem Landtag als Anlage zu den Erläuterungen immerhin eine Erhöhung auf 76 Millionen Euro für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans vor. Das sind 150 Millionen DM. Aufgrund unserer Änderungsanträge können z. B. folgende Bauvorhaben in das Bauprogramm 2002 aufgenommen werden. Wir haben vorletzte Woche im Verkehrsausschuss das Benehmen mit der Landesregierung hergestellt. Ich nenne nur drei Maßnahmen als Beispiele: die L 556, die Ortsumgehung Dortmund-Asseln, die L 751 Ortsumgehung Leopoldshöhe, die L 923 in Herford, Ausbau der Laerstraße und Neubau einer DB-Brücke. Diese und weitere Maßnahmen sind erst dadurch möglich geworden, dass die SPD-Landtagsfraktion zusammen mit Bündnis 90/Die Grünen den ursprünglichen Betrag nach oben korrigiert hat. (D)

Unabhängig von den Fakten des Landeshaushalts bemühen wir uns in besonderer Weise um das investive Engagement des Bundes hier in Nordrhein-Westfalen - das wissen Sie; das wollen Sie aber nicht zur Kenntnis nehmen -, und das mit großem Erfolg. Hier bin ich besonders dem Ministerpräsidenten und dem Verkehrsminister dankbar, dass sie in Berlin dafür gesorgt haben, dass mehr Mittel nach Nordrhein-Westfalen kommen.

(Beifall bei der SPD)

In Zukunft legen wir als objektives Maß für den Bedarf an Straßenbaumaßnahmen die Verkehrsdichte - die Fahrzeuganzahl auf einer Straße in 24 Stunden - zugrunde. So ist zu Zeiten der schwarz-grünen ---

(Zurufe von der CDU: Haha!)

- Jetzt habe ich beinahe etwas falsch gemacht, aber es war kein Wunschdenken, sondern leider nur Realität in der einen oder anderen Kommu-

(Gerhard Wirth [SPD])

- (A) ne. - Es war damals die schwarz-liberale Bundesregierung, die das Land Bayern aus politischen Gründen weit über den Durst bedient hat. Heute siegt in Berlin - auch dank des Einsatzes unserer Landesregierung - endlich die Vernunft. In Nordrhein-Westfalen spielt sich immerhin die höchste Mobilität ab. Das konnten Sie auch dem Gutachten von Herrn Prof. Baum entnehmen; es ist im "Focus" veröffentlicht. Ich nehme an, Sie haben schon Teile davon gelesen.

Also: Nordrhein-Westfalen ist das Verkehrsland und hat natürlich dadurch auch die größten Probleme. Daher muss hier in diesem Land auch von Bundeseite kräftig in alle Verkehrsträger investiert werden. Das heißt konkret: Die Investitionsprogramme des Bundes für 2002 - das sind nur Straßenbauinvestitionen des Bundes! - summieren sich auf immerhin 533 Millionen DM: ...

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Herr Wirth, Ihre Redezeit ist abgelaufen.

- (B) **Gerhard Wirth (SPD):** ... im Investitionsprogramm 338 Millionen DM und im Zukunftsinvestitionsprogramm 195 Millionen DM. Hier tut der Bund etwas, und zwar mehr als er in den letzten Jahren für Nordrhein-Westfalen getan hat.

Herr Präsident, Sie werden mir heute noch eine abschließende Bemerkung zum Thema "Metrorapid" gönnen. Ich freue mich darüber, dass wir heute hier die Metrorapid-Ausstellung haben, und ich glaube, wir können im nächsten Jahr mit dem Metrorapidprojekt beginnen. Das ist auf einem guten Weg. Ich hoffe, dass in den nächsten Tagen die Entscheidungen in Berlin getroffen werden.

Wir haben im Verkehrsausschuss als Anlage zum Haushalt in einem Antrag formuliert, dass im Februar 2002 die Entscheidung hier im Parlament getroffen werden soll. Wir brauchen ein solch wichtiges Verkehrsmittel in Nordrhein-Westfalen, um die Probleme der Zukunft, die wir durch immer mehr Mobilität bekommen, zu bewältigen. Deswegen halte ich den Metrorapid in Nordrhein-Westfalen für unabdingbar, und ich würde mich freuen, wenn Sie dem Antrag, der heute hier zur Debatte steht, alle zustimmen würden, wie das

auch im Verkehrsausschuss der Fall gewesen ist. - Herzlichen Dank. (C)

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Vielen Dank, Herr Kollege Wirth. - Für die FDP spricht Kollege Rasche.

(Zuruf von der SPD: Der freut sich!)

Christof Rasche (FDP): Genau! - Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zunächst zu Ihnen, Herr Wirth.

(Gerhard Wirth [SPD], die hinteren Reihen entlangehend: Ich bin hier!)

- Schön.

Erstens. Wir haben sehr wohl im gesamten Haushaltspaket Deckungsvorschläge für unsere Anträge im Verkehrshaushalt unterbreitet. Es mag sein, dass Ihnen diese Deckungsvorschläge nicht passen. Das ist in Ordnung. Aber wir haben Ihnen welche unterbreitet. (D)

(Beifall bei der FDP)

Zweitens. Sie werfen uns Eigenwilligkeit in der Verkehrspolitik vor. Da gebe ich Ihnen sogar Recht. Denn unsere Verkehrspolitik unterscheidet sich von Ihrer Verkehrspolitik, weil sie bei uns einen viel höheren Stellenwert hat und wir dort viel mehr erreichen wollen, als Sie das tun.

Drittens. Sie haben von einem Wettrennen mit der CDU gesprochen. Wir wollen kein Wettrennen mit der CDU, wir wollen auch kein Wettrennen auf der Straße, aber wir wollen, dass man auf den Straßen von Nordrhein-Westfalen vernünftig und angemessen fahren kann,

(Beifall bei der FDP)

und das kann man nicht.

Viertens. Eine Aussage noch zu Ihrer - Sie haben es selber so genannt - Spielerei mit der Regierung, zu diesen 150 Millionen DM im Landesstraßenausbauplan, die Sie ja schon im Koalitionsvertrag mit den Grünen für die gesamte Periode fest-

(Christof Rasche [FDP])

- (A) gelegt haben. Jetzt schreibt die Landesregierung Jahr für Jahr 125 Millionen DM in den Entwurf, und Sie sprechen dann von großen Anstrengungen, um den Ansatz auf den Betrag zu bringen, den Sie sowieso schon im Koalitionsvertrag vereinbart haben, und verkaufen das dann als Meisterleistung und mit den Worten, Sie würden etwas für die Verkehrspolitik tun. Das nimmt Ihnen keiner mehr ab. Wir gehen davon aus, Sie werden das die nächsten Jahre genauso machen.

(Beifall bei der FDP)

Vielleicht auch nicht.

(Dr. Stefan Grüll [FDP]: Die Grünen nicht mehr!)

Meine Damen und Herren, ein leistungsfähiges Stadt- und umweltverträgliches Verkehrssystem ist ein Schlüsselement für Wachstum und Beschäftigung. - Das war ein Satz aus der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten, und der ist völlig richtig. Denn tatsächlich ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur von ganz besonderer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen.

- (B) Aber wie ist die tatsächliche Situation? Hat Nordrhein-Westfalen wirklich eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur? Wir haben Rekordstaus auf den Autobahnen, insbesondere auf dem Kölner Ring und auf den Ost-West-Trassen im Ruhrgebiet. Wir haben Städte und Gemeinden, die seit Jahrzehnten auf Umgehungsstraßen warten. Wir haben viel zu wenig Wettbewerb auf der Schiene, auf der die Potenziale überhaupt nicht ausgenutzt werden. Nordrhein-Westfalen hat zwar - und das wird immer wieder angeführt - ein dichtes Verkehrsnetz, doch dieses entspricht weder dem Bedarf noch den Leistungsanforderungen.

Diese katastrophalen Verhältnisse werden in ständigen Beurteilungen von Industrie, Wirtschaft, Mittelstand, Verbänden und den Bürgerinnen und Bürgern unseres Landes besonders deutlich. Die SPD - seit über 30 Jahren in der Regierung - ist natürlich für die Situation auf den Straßen und für die gesamte Verkehrsinfrastruktur verantwortlich.

Meine Damen und Herren, zum Chaos entwickelte sich die Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen

jedoch erst mit der Regierungsbeteiligung der Grünen. (C)

(Beifall bei der FDP)

Chaos heißt: zu wenig Geld für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, falsche Prioritäten und unendliche Planungs- und Genehmigungsverfahren. Eine vernünftige und notwendige Verkehrspolitik scheitert an der Stau- und Blockadepolitik der Grünen. Meine Damen und Herren, in der Verkehrspolitik gibt es eine Opposition in der Koalition mit katastrophalen Folgen für unser Verkehrssystem. Das ist für unser Land Nordrhein-Westfalen absolut nicht tragbar.

(Beifall bei der FDP)

Ich werde Ihnen das an einigen Beispielen darstellen.

Autobahnückenschlüsse! Im Koalitionsvertrag und in der Regierungserklärung sind sieben Autobahnückenschlüsse von oberster Priorität genannt, u. a. die A 46 von Hemer nach Neheim-Hüsten. Zitat aus der Regierungserklärung: " Wir werden für all diese Projekte ohne jede Verzögerung das Baurecht herstellen." Die Bürgerinnen und Bürger haben das geglaubt. Sie haben an einen Baubeginn in dieser Legislaturperiode geglaubt, doch diese Bürgerinnen und Bürger sind bitter enttäuscht. Es ist völlig unklar, wann Baureife entsteht, bis zur nächsten Landtagswahl sicherlich nicht, gar nicht zu sprechen von irgendeinem Baubeginn. Das ist ein ganz konkretes Beispiel für grüne Stau- und Blockadepolitik, ein Beispiel für eine Opposition in der Koalition. (D)

Zweites Beispiel: Landesstraßen! Bei den Landesstraßen besteht ein unglaublicher Investitionsstau sowohl bei Ausbauten als auch bei Sanierungsmaßnahmen. Die Handelskammern beklagen, und die Bürger unseres Landes spüren es täglich: die schlechten Zustände auf den Landesstraßen. Viele Städte und Gemeinden warten über Jahrzehnte auf Umgehungsstraßen. Im Koalitionsvertrag stehen dazu folgende Aussagen: 1. Verstärkung - da haben wir den jährlichen Haushaltsansatz - der Maßnahmen des Landesstraßenausbauplanes in Höhe von 150 Millionen DM, 2. die Erhöhung der Haushaltsmittel für Investitionen zum Erhalt der Landesstraßen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Da wird von Erhöhung gespro-

(Christof Rasche [FDP])

(A) chen. Was will man uns denn hier verkaufen? Wie sieht es tatsächlich aus? Die Haushaltsmittel für den Erhalt von Landesstraßen wurden nicht erhöht, sondern erheblich reduziert, und die Gesamtinvestitionen für Erhalt und Ausbau der Landesstraßen erreichen heute nur noch etwas mehr als die Hälfte des Niveaus der 80er-Jahre. Ja, wo sind wir denn?

(Zuruf von der FDP: Gar kein Niveau!)

Sie sagen, Sie wollen etwas für die Landesstraßen tun. Herr Wirth, Sie sagen das auch. Und wir kommen nicht einmal ansatzweise an das Niveau der 80er-Jahre heran. Das ist die Verkehrspolitik dieses Landes - trotz eines extrem steigenden Verkehrsaufkommens, trotz eines erheblichen Sanierungsbedarfes, trotz Preissteigerungen und trotz erhöhter Steuereinnahmen. Außerdem bestehen völlig falsche Prioritäten innerhalb des Verkehrshaushaltes, vorbei am tatsächlichen Bedarf: zu viel für Bahn und ÖPNV und zu wenig für den Verkehrsträger Nummer 1, die Straße.

(Beifall bei der FDP)

Die FDP will etwas für Bahn und ÖPNV tun - gar keine Frage -, aber angemessen, am Bedarf orientiert. Ich mache Ihnen das gleich deutlich.

(B)

Besonders deutlich werden die falschen Prioritäten, wenn wir uns ansehen, welche Mittel noch bei den Regionalräten ankommen, worüber sie noch zu entscheiden haben. Ein Beispiel ist der Regierungsbezirk Arnsberg. Dieser kann über zwei Verkehrsprogramme entscheiden: Straßenbaumaßnahmen unter 3 Millionen Euro sowie ÖPNV- und Bahnmaßnahmen - zwei Programme.

Meine Damen und Herren, die Mittel für diese Straßenbaumaßnahmen - und auch das ist bezeichnend - werden in diesem Jahr landesweit um 30 % gekürzt. In Arnsberg kommen dafür noch 2,05 Millionen Euro an. Damit kann nur eine neue Maßnahme begonnen werden. Und wo liegt der Bedarf? Daran müssen wir uns doch irgendwie orientieren. Beantragt wurden für das Jahr 2002 163 Maßnahmen mit einem Volumen von 148 Millionen Euro. Besteht auf der anderen Seite ein ebenso großer Investitionsstau? - Nein, der besteht nicht. Denn Arnsberg stehen für ÖPNV und Bahn in diesem Programm 240 Millionen Euro zur Verfügung. Der Regionalrat muss überhaupt keine Prioritätenliste erstellen; denn es liegt mehr

Geld bereit, als Anträge vorliegen. Das sind die völlig falschen am Bedarf vorbei gehenden Prioritäten, die die FDP verändern will.

(C)

(Beifall bei der FDP)

Hier blockiert grüne Ideologie vernünftige Lösungen. In den Haushaltsdiskussionen wurde ganz deutlich: Wir müssen auch hier eine Opposition in der Koalition erkennen.

Drittes Beispiel - es wird immer deutlicher -: Luftverkehr! In der Luftverkehrskonzeption 2010 werden zehn Verkehrslandeplätze aufgezählt, deren Landebahnen aus Sicherheitsgründen und zum Erhalt der Fluglandeplätze verlängert werden sollen und müssen. In einem Haushaltsantrag der Koalition wird die Entscheidung für die Verlängerung dieser Landebahnen wieder zurückgenommen, und trotz umfangreicher Genehmigungsverfahren werden plötzlich zusätzliche kostenintensive Machbarkeitsstudien verlangt. Dieser Antrag von Grünen und SPD steht im völligen Widerspruch zu der gerade von allen Fraktionen beschlossenen Luftverkehrskonzeption. Wer soll sich denn auf diese Politik noch verlassen? Das ist wieder deutlich die Handschrift der Grünen, die den Ausbau dieser Verkehrslandeplätze noch nie wollten.

(D)

Sogar am Tage der Beschlussfassung der Luftverkehrskonzeption distanzieren sich Abgeordnete der Grünen von wesentlichen Inhalten der Luftverkehrskonzeption. Ich kann mich noch deutlich an die Worte von Herrn Hemmer, dem Vorsitzenden des Ausschusses, erinnern: Vier Kilometer Straße führen ins Nichts, vier Kilometer Landebahn in die weite Welt. - Ich kann mich auch deutlich an seine große Aufregung und daran erinnern, wie sein Koalitionspartner in verschiedenen Pressemitteilungen an diesem Tag gegen die Luftverkehrskonzeption vorgegangen ist. Auch im Bereich Luftverkehr haben wir ganz deutlich eine Opposition in der Koalition. Das Gleiche gilt beim Metrorapid.

Ich muss schnell machen, habe ich den Eindruck.

(Zuruf von der SPD: Noch schneller?)

Es gibt zum Metrorapid eine ganz klare Linie der Regierung und der SPD-Fraktion. Dann gibt es die Linie der Grünen, die deutlich wird in den drei Regionalräten. Es entstand nämlich Zeitdruck wegen der WM 2006.

(Christof Rasche [FDP])

- (A) In den drei Regionalräten kam es dann zu Abstimmungen. In allen drei Regionalräten argumentierte der Koalitionspartner Grüne gegen die SPD und stimmte sogar gegen die Regierung und gegen den Regierungsvorschlag. Hätten die Oppositionsparteien FDP und auch Teile der CDU nicht verantwortungsvoll gehandelt, wären Sie, Herr Minister, in diesem Bereich handlungsunfähig gewesen. Sie hätten nichts erreicht und den Zeitplan vergessen können.

(Beifall bei der FDP)

Das ist das vierte Beispiel für eine Opposition in der Koalition im Bereich der Verkehrspolitik. Damit muss Schluss sein. Darunter leidet das gesamte Land Nordrhein-Westfalen, darunter leidet unsere Verkehrsinfrastruktur, und darunter leidet der Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen.

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Herr Kollege, Ihre Redezeit ist abgelaufen.

Christof Rasche (FDP): Sie behandeln mich genauso wie die Kollegen? - Wunderbar.

- (B) Herr Sagel, Sie haben vorhin die FDP als Traumtänzer bezeichnet.

(Beifall bei den Grünen)

Bringen wir das einmal auf den Punkt: Wir haben bei der Landtagswahl von 8 % geträumt. Wir haben weit mehr erreicht. Ich bin auch zuversichtlich für die Bundestagswahl. Die FDP hat wenigstens den Mut zu neuen und notwendigen Wegen. Herr Sagel hat nicht einmal den Mut, an einer Abstimmung über die Luftverkehrskonzeption teilzunehmen, bei der es um den Flughafen Münster/Osnabrück ging. Davor drückte er sich.

(Beifall bei der FDP)

Unsere Haushaltsanträge liegen Ihnen vor. Darüber haben wir im Verkehrsausschuss diskutiert. Wir wollen weit mehr für die Verkehrsinfrastruktur, weit mehr für die Straßen. Insgesamt könnte auf diesem Wege 1 Milliarde DM mehr in Straßen investiert werden. Das ist insbesondere wegen der Verkehrsprognosen notwendig, die das Kölner Institut für Verkehrswissenschaften als Verkehrsinfarkt bezeichnet. Das ist keine Wortwahl von uns, sondern von Wissenschaftlern: NRW steht vor einem Verkehrsinfarkt.

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Herr Kollege, kommen Sie jetzt bitte zum Ende. (C)

Christof Rasche (FDP): Herr Präsident, ich komme zum Ende.

(Johannes Remmel [GRÜNE]: Das ist eine Segnung!)

Die FDP fordert: Schluss mit der grünen Stau- und Blockadepolitik! Schluss mit der verkehrspolitischen Oppositionspolitik in der Koalition! Nordrhein-Westfalen braucht eine Wende in der Verkehrspolitik und einen angemessenen Verkehrshaushalt. Wenn uns das durch unsere Haushaltsanträge nicht gelingt, wird uns das am 22. September gelingen. - Danke schön.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. - Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen erteile ich Herrn Eichenseher das Wort.

Peter Eichenseher (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Rasche, ich habe bewundert, wie Sie sich in die Koalitionsvereinbarung eingearbeitet haben, (D)

(Beifall bei den GRÜNEN)

in die grünen Parteitagsbeschlüsse, in das, was wir am Wochenende auf unserem Landesparteirat einstimmig verabschiedet haben. Ich finde es toll, wie Sie versuchen, in eine Rolle hineinzuwachsen, sich vorzubereiten auf einen möglichen Sprung hinein in die uneingeschränkte Solidarität zu unserem jetzigen Koalitionspartner.

Sie haben versucht, sich in einer nicht auszuhaltenden Weise einzuschleimen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Aus der Windschutzscheibenperspektive, die Sie zurzeit haben, ist Ihnen aber manches aus dem Blick geraten, nämlich etwa die haushaltspolitische Landschaft, in der wir uns zurzeit bewegen. Es muss doch klar sein: Es geht nicht darum, dass über Ihre Anträge Wunschdenken in den Verkehrshaushalt hineingebracht wird, sondern es muss ein bisschen Realitätsbezug vorhanden sein.

(Peter Eichenseher [GRÜNE])

(A) Ein Wort noch zu einem Ihrer Beispiele, obwohl ich mir vorgenommen hatte, auf Einzelbeispiele nicht einzugehen. Wenn aber etwas so grotesk falsch und wahrheitswidrig dargestellt wird, muss man darauf eingehen. Sie haben die A 46 als ein Beispiel der Blockadepolitik der Grünen genannt.

Sie bewerten unseren Part in der Verwaltung, was die A 46 angeht, extrem hoch. Das Vorhaben A 46 hängt aber momentan am Linienbestimmungsverfahren. Sie wissen ganz genau, dass grüne Parlamentarier und Grüne vor Ort da relativ wenig bestimmen können. Das ist vielmehr ein gesetzlich geregeltes Verfahren. Die Stadt Menden ist sich nicht mit ihren Nachbarn einig. Es gibt vor Ort einen massiven Widerstand gegen Trassenvarianten. Das ist das Entscheidende, nicht der Part der Grünen, ins Linienbestimmungsverfahren einzugreifen.

Lassen Sie uns zum Haushalt und damit zum Thema des heutigen Tages kommen: Zur Gesamthaushaltslage muss man wohl nicht viel sagen. Die ist extrem kritisch. Das Eis, auf dem wir uns bewegen, ist in den letzten Jahren dünner geworden. Der Haushalt 2002 bewegt sich zwar noch auf tragfähigem Eis, aber das Eis ist dünner geworden.

(B) (Dr. Stefan Grüll [FDP]: Sie sind kurz davor einzubrechen!)

Deshalb appelliere ich an Sie: Vermeiden Sie extrem starke Holzhammerschläge auf dieses dünner gewordene Eis. Vermeiden Sie solche Anträge wie die von der FDP, die vorschlägt, 150 Millionen Euro allein im Einzelplan 08 für Straßenneubau und Straßenunterhaltungsmaßnahmen auszugeben. Das würde ein unausgewogenes Bild geben und wäre nicht tragfähig. Hinzu kommt, dass sie keinerlei Deckungsvorschläge machen, die man seriös nennen könnte.

An unseren Koalitionspartner gerichtet möchte ich Folgendes sagen: Angesichts der Gesamthaushaltslage war der Vorschlag im Regierungsentwurf zum Einzelplan 08 aus meiner Sicht durchaus ausgewogen, konsequent und vertretbar. Die Kürzungsvorschläge, die im Entwurf gemacht worden sind, waren in sich stimmig. Ich bedauere, dass Sie nicht die Gesamtlage im Blick haben, sondern dass Sie das alte Ritual pflegen, um einen Betrag von 150 Millionen Euro für den Straßenneubau kämpfen und dazu ein Kräftemessen zwischen Ihrer Fraktion und dem Finanzmini-

ster stattgefunden hat. So, wie Sie den Finanzminister dieser Landesregierung im Laufe dieser Verhandlungen behandelt haben, führen Sie alle notwendigen Sparanstrengungen ad absurdum. (C)

Eines ist klar: Die Gesamthaushalte, die wir in den letzten Jahren verabschiedet haben, schrammen seit Jahren sehr scharf an der Verfassungsgrenze entlang. Wir wissen das nicht erst seit dem Gutachten des Bundes der Steuerzahler, sondern uns ist bekannt, dass wir nahe an der Verfassungsgrenze sind. In einer solchen Situation muss es darum gehen, weitere Risiken zu begrenzen.

Ich möchte drei Beispiele nennen, bei denen das dringend notwendig ist und bei denen wir eine Sicherheitsleine in den Haushalt 2002 eingezogen haben.

Metrorapid ist das große Thema des Jahres 2001, und es wird auch das große Thema des Jahres 2002 sein.

(Beifall bei der SPD - Edgar Moron [SPD]: Herr Kollege, da haben Sie Recht!)

Herr Rasche, auch wenn Sie die blinde und uneingeschränkte Solidarität für dieses Projekt erklären, (D)

(Edgar Moron [SPD]: Uns genügt Solidarität!)

so möchte ich doch sagen: Der Part des Parlaments muss es sein, dafür zu sorgen, dass technologische Projekte nicht zu Fässern ohne Boden werden.

(Zuruf von der FDP: Das müssen Sie gerade sagen!)

Zurzeit ist noch nicht klar, ob der Bund überhaupt Geld für dieses Projekt bereitstellt. Wir wissen heute nicht, in welchen Jahren etwas bereitgestellt wird. Der Haushalt des Bundes ist verabschiedet, und er enthält keinen einzigen Euro für das Projekt Metrorapid. Ein Strichansatz ist da. Die mittelfristige Finanzplanung des Bundes enthält keinen Euro für den Metrorapid. Das ist ein Problem.

Ich bitte die Landesregierung, dieses Problem gemeinsam mit dem Bundesverkehrsminister und dem Bundesfinanzminister zu lösen. Das muss bis zum 18. Januar 2002 gelöst sein. Deshalb: Arbeiten Sie konstruktiv mit an der Lösung dieser Pro-

(Peter Eichenseher [GRÜNE])

- (A) bleme, und arbeiten Sie konstruktiv mit an der Begrenzung der extremen Risiken, die damit verbunden sind. Wenn nämlich das Geld als Zuschuss nicht in der Höhe von 4,5 Milliarden DM kommt, dann haben wir in Nordrhein-Westfalen nicht nur ein Haushaltsproblem, sondern dann haben wir auch das Problem, dass die Planungsvorbereitungen, die im nächsten Jahr starten sollen, in den Sand gesetzt werden könnten; denn mit einem zinslosen Darlehen des Bundes für den Metrorapid wäre dieses Projekt tot.

Deswegen ist unsere erste Forderung: Bis zum 18. Januar 2002 muss eine verbindliche Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund geschlossen worden sein und vorgelegt werden, damit der Landtag über dieses Projekt entscheiden kann.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Aus unserer Sicht war es deshalb sinnvoll, 60 % des Metrorapidtitels im Haushalt 2002 zu sperren und dafür zu sorgen, dass diese Gelder erst freigegeben werden, wenn sich der Landtag damit befasst und entschieden hat, ob dieses Projekt starten kann oder nicht.

- (B) Ein weiteres Beispiel - weitaus kleinerer Dimension - möchte ich noch nennen: Sie haben die Landeplätze in Nordrhein-Westfalen angesprochen. In der Tat gibt es eine EU-Vorschrift, die unter Umständen an einzelnen Landeplätzen eine Verlängerung der Startbahn notwendig macht.

Es geht aber nicht an zu sagen: Wir haben zehn Schwerpunktlandeplätze, und die wollen wir nun alle ausbauen. Es gibt eine intelligentere Methode, nämlich die, zuerst einmal zu besprechen, welche Arbeitsteilung wir auf dem Luftverkehrsmarkt zwischen diesen Schwerpunktlandeplätzen haben wollen. Es hat keinen Sinn, dass wir Landeplätze wie Dinslaken und Marl-Lohmühle, die nur 20 km Luftlinie voneinander entfernt liegen, ausbauen, sodass beide unwirtschaftlich werden. Die sollen sich vielmehr entscheiden, welche Arbeitsteilung sie untereinander vornehmen möchten.

Deshalb ist auch dieser Titel mit einer Haushaltssperre belegt. Erst muss klar werden, wie das Gesamtkonzept aussieht. Macht es überhaupt wirtschaftlich einen Sinn? Dann kann man über mögliche Landeszuschüsse reden. Aus unserer

Sicht sollten die Gesellschafter und die Nutzer der Flughäfen allerdings den Großteil der Investitionen tragen.

(Zuruf von der FDP: Völlig gegen die Luftverkehrspolitik!)

Zum Risiko noch eines: Es macht natürlich auch wenig Sinn, Herr Schwanhold, wenn man mit einer Verpflichtungsermächtigung in ein neues Programm, nämlich Förderung der Landeplätze, einsteigen will, ohne den Gesamtbedarf überhaupt zu benennen.

Der Gesamtbedarf für die zehn Schwerpunktlandeplätze liegt - ganz vorsichtig gerechnet - bei mindestens 100 Millionen DM. Sie haben sich 6 Millionen Euro für das nächste Jahr als Verpflichtungsermächtigung vorgenommen. Damit machen Sie wieder ein Fass ohne Boden auf, das Sie mit Landesmitteln niemals werden füllen können.

(Joachim Schultz-Tornau [FDP]: Genau das, was wir gesagt haben! Opposition in der Opposition! - Weitere Zurufe von der FDP)

Deshalb warnen wir davor, überhaupt in die Finanzierung von Landeplätzen einzusteigen. Denn es geht mit Sicherheit nicht, Landesmittel dafür bereitzustellen.

(Jürgen W. Möllemann [FDP]: Herr Minister, ist das Ihre Politik? - Weitere Zurufe von der FDP)

- Sie können gerne Zwischenfragen stellen, aber wenn Sie sich unterhalten wollen, sollten Sie das draußen tun.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich komme zur Risikobegrenzung: Während wir über bescheidene Beträge für Einzelprogramme verhandeln, kommt ein weiteres Risiko auf den Landeshaushalt des nächsten Jahres zu, nämlich die mögliche Landesbürgschaft für die LTU.

Es steht außer Frage, dass es nicht nur das Anliegen der Regierungsfractionen, sondern aller Parlamentarier sein muss, die Arbeitsplätze bei der LTU zu retten. Das geht aber nicht, indem man blind eine Landesbürgschaft verspricht und ausgibt, sondern das geht nur, wenn die Risiken dieser Landesbürgschaft auf alle Schultern gleichmäßig verteilt werden.

(C)

(D)

(Peter Eichenseher [GRÜNE])

(A) Deshalb begrüße ich es, dass REWE als Gesellschafter eine massive Kapitalzuführung vorgenommen hat. Ich hoffe, dass wir dazu kommen, dass diese Rettungsbürgschaft wirksam und erfolgreich ist. Ich bin auch der Meinung, dass es sinnvoll war, REWE in die Pflicht zu nehmen, und nicht einfach eine hundertprozentige Landesbürgschaft zu geben, ohne den Hauptgesellschafter daran zu beteiligen. - Ich danke.

(Beifall bei den GRÜNEN - Jürgen W. Möllemann [FDP]: Kennen Sie die Stichtagsregelung 22. September?)

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Vielen Dank, Kollege Eichenseher. - Für die Landesregierung spricht jetzt Minister Schwanhold.

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Möllemann ist wieder da, und schon ist die FDP nicht mehr auf Vordermann. Vorhin hat das besser geklappt, als der vorherige Platzeinnehmer Ihren Platz gehalten hat, Herr Möllemann. Sie werden hier also kaum gebraucht. Jedenfalls ist Ihr Fehlen bisher nicht aufgefallen.

(B)

(Beifall bei einzelnen Abgeordneten von SPD und GRÜNEN - Jürgen W. Möllemann [FDP]: Platzeinnehmer, was ist das denn?)

Meine Damen und Herren, Wohlstand und Wohlergehen hängen von funktionsfähigen Verkehrssystemen ab.

(Jürgen W. Möllemann [FDP]: Das war schon ein genialer Start, Ernst!)

Arbeitsteilig organisierte Wirtschaft braucht Mobilität von Personen und Gütern; dies wird von uns gemeinsam so gesehen.

Dazu gehören Telematik und Kommunikationstechnologien. Sie können helfen. Wer allerdings glaubt, dass Software alleine das Problem löst, der ist schief gewickelt. Natürlich brauchen wir auch Hardware in der Verkehrstechnik, und dazu gehören alle Verkehrsträger, die uns zur Verfügung stehen.

Deshalb müssen die Infrastrukturen bedarfsgerecht ausgebaut werden. Hierfür gibt es unter-

schiedliche Verantwortlichkeiten. Für den Bereich der Bundesstraßen und der Autobahnen ist der Bund zuständig. Für die Landesstraßen ist das Land zuständig. Im Sinne dieser Aufteilung und im Sinne dieser Verantwortlichkeiten werden wir auch im Rahmen des Haushalts über bestimmte Ansätze reden. Dies will ich Ihnen jetzt darzulegen versuchen.

(C)

Es ist gelungen, meine Damen und Herren, vonseiten des Bundes erhebliche zusätzliche Mittel für den Ausbau der Bundesautobahnen und der Bundesfernstraßen zu bekommen. Dies ist in unterschiedlichen Programmen des Bundes untergebracht worden und bringt in den nächsten Jahren ein Investitionsvolumen von mehreren Milliarden DM zusätzlich nach Nordrhein-Westfalen. Das führt dazu, dass es an wesentlichen Stauunkten - Kölner Ring, Autobahn in Richtung Aachen - zu erheblichen Entlastungen kommen wird. Das wird abgearbeitet.

Dabei haben wir durch die Ankündigung und das Vorziehen der Umsetzung des Zwölf-Punkte-Programms des Ministerpräsidenten - übrigens völlig unbemerkt von Ihnen - bereits in diesem Jahr die ersten Baumaßnahmen, die erst weit für die zweite Hälfte des nächsten Jahres vorgesehen waren, eingeleitet. Weitere 640 Millionen DM aus diesem Programm werden im Laufe des nächsten Jahres zusätzlich vorgezogen.

(D)

Ich bin dem Bund dafür dankbar, dass er die Finanzierung sichergestellt hat und mit uns gemeinsam zu Verabredungen gekommen ist.

Allerdings muss es für den langfristigen Aufbau zu einer Verstetigung der Ausgaben kommen, zu einer Verstetigung der Zinsersparnisse aus UMTS - übrigens auch zur Finanzierung des Metro-rapids - und zu einer Verstetigung der Maut. Diese muss dann im Sinne des Programms wieder reinvestiert werden, wobei ich, Herr Wächter, ihren Hinweis ausdrücklich aufnehme, dass die europäische Harmonisierung und damit die Beseitigung der Wettbewerbsnachteile für das hiesige Gewerbe eine Notwendigkeit aus wirtschaftspolitischer, aber auch aus ökologischer Sicht sind. Wir kommen auch ökologisch nicht weiter, wenn andere die Transportdienstleistungen für uns erbringen.

Damit komme ich zu den Punkten, die originär vonseiten des Landesgesetzgebers, des Haushaltsgesetzgebers, zu bewältigen sind.

(Minister Ernst Schwanhold)

- (A) In diesem Bereich ist zuallererst einmal der Landesstraßenbau vorgesehen. 150 Millionen DM sind ein realistisches Volumen angesichts des Spagats, der zwischen der Einsparungsnotwendigkeit aufgrund der geringer werdenden Einnahmen aller öffentlichen Gebietskörperschaften und dem verkehrspolitisch Notwendigen zu machen ist. Dass mit 150 Millionen DM nicht ein zusätzlicher Investitionsbedarf befriedigt werden kann, was der Wirtschaftsminister gerne machen würde, muss an dieser Stelle eingestanden werden. Und dass in Zeiten besserer Einnahmen die Verkehrsinfrastruktur auch dauerhaft wieder mit größeren Schüben versehen werden muss, soll überhaupt nicht abgestritten werden.

Dennoch: Den Standort schlechtzureden und zu behaupten, es gebe keine ausreichende Verkehrsinfrastruktur, heißt, diesen Standort leichtfertig zu gefährden. Wir haben eine exzellente Verkehrsinfrastruktur, die jedem Vergleichsmaßstab einer so dicht besiedelten Region standhält.

(Unruhe)

Lassen Sie mich darauf hinweisen, dass wir sowohl im Erhaltungsprogramm als auch in den Bereichen des Radwegebaus einen Schwerpunkt setzen, insbesondere mit Radwegen an Landstraßen - dieses ist ein wichtiges Projekt zur Sicherheit für Kinder auf ihrem Weg zur Schule - und zur Verbindung zwischen den unterschiedlichen Ortsteilen.

(B)

(Anhaltend Unruhe)

Meine Damen und Herren, ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik wird der Metrorapid sein. Wer sich dieses System ausschließlich unter dem Gesichtspunkt einer Insellösung anschaut, hat nicht verstanden, dass es dazu beiträgt, die insgesamt notwendige Mobilität in diesem Land sicherzustellen. Wenn mit dem System zwischen 7 und 10 Millionen Fahrzeuge pro Jahr von der Autobahn geholt werden können, schafft dieses auch Raum für andere Nutzer dieser Autobahn. Das ist genau richtig und auch notwendig. Insofern ist die Intermodalität unterschiedlicher Verkehrssysteme, sowohl was die Güter als auch was die Personenfahrleistungen angeht, genau anzuerkennen.

(Weiterhin Unruhe)

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Herr Minister, ich darf Sie für einen Moment unterbrechen. - Meine liebe Kolleginnen und Kollegen, der Geräuschpegel ist unerträglich hoch. Ich bitte Sie doch, die Gespräche, wenn sie unbedingt nötig sind, draußen zu führen. (C)

(Allgemeiner Beifall)

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Herzlichen Dank, Herr Präsident. - Ich will zudem darauf hinweisen, dass wir uns vorgenommen haben, den integralen Taktfahrplan 2, der eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des schienengebundenen Personennahverkehrs, für das ganze Land vorsieht, umzusetzen. Deshalb ist der Metrorapid auch aus dieser Sicht kein Solitär, sondern ein Instrument, um jenen Regionen des Landes, die nicht direkt an die Strecke des Metrorapids angeschlossen sind, auch zu einer verbesserten Verkehrssituation zu verhelfen. Es werden keine Regionalisierungsmittel, die dem SPNV zur Verfügung stehen, abgezogen, sodass neben der bestellten Fahrleistung für den Metrorapid auch die übrigen Fahrleistungen und die übrigen Ausbaupläne des ITF 2 umgesetzt werden und insofern der Metrorapid integraler Bestand dieses ITF 2 ist. (D)

Das ist Vorbedingung, um die Zustimmung im Lande dafür herzustellen. Diese Vorbedingung werden wir auch mit Blick auf die Umsetzung erfüllen.

Lassen Sie mich, meine Damen und Herren, zum Thema Metrorapid eine weitere Bemerkung machen: Ich hatte gedacht, dass es in diesem Lande wirklich ernsthaft darum ging, darüber nachzudenken, wie man Investitionen in das Land hineinholt. Wenn sie vonseiten des Bundes kommen - das ist die Vorbedingung, die Herr Eichenseher formuliert hat; die soll auch vom Verkehrsminister nicht infrage gestellt werden -, dann sind sie auch ein Investitionsprogramm für das Land, von dem die mittelständische Wirtschaft, die Verkehrswirtschaft, aber auch die Bauwirtschaft erhebliche Vorteile haben wird.

Lassen Sie uns also gemeinsam Anstrengungen unternehmen, damit der Metrorapid aus verkehrs-

(Minister Ernst Schwanhold)

- (A) politischer, aus ökologischer und aus wirtschaftspolitischer Sicht, so schnell es geht, realisiert wird. Wer zudem darüber nachdenkt, die Olympiade in das Ruhrgebiet zu holen, braucht eine Verkehrsinfrastruktur als zusätzliches Argument für den Standort Nordrhein-Westfalen. Auch dafür wird der Metrorapid eine wichtige Rolle spielen.

(Beifall bei der SPD)

Bei der Straßenverkehrsinfrastruktur gibt es zugegebenermaßen Lücken, die allerdings mit größter Geschwindigkeit aufgeholt werden. Ich will an dieser Stelle ausdrücklich ankündigen und auch das Versprechen abgeben, dass noch im Laufe dieses Jahres das Planfeststellungsverfahren zum Lückenschluss der A 33 fortgeführt wird.

(Beifall bei der FDP)

Meine Damen und Herren, in einem Punkt gibt es offensichtlich Interpretationsbedarf. Wir haben gemeinsam mit allen Fraktionen ein Luftverkehrskonzept beschlossen.

In diesem Luftverkehrskonzept stehen zehn Verkehrslandeplätze, über die wir gerade gesprochen haben. Allerdings steht darin nicht für alle zehn Verkehrslandeplätze, dass sie auch zwangsweise ausgebaut werden müssen. Es gibt einige, bei denen die Investitionen so hoch sein werden, dass die Betreiber, die diese Investitionen zu tätigen haben - es geht jetzt nicht um die Sicherheitsinvestitionen, um die Verlängerung von Start- und Landbahn und andere Dinge -, sagen: Nein, wir werden den Status des Verkehrslandeplatzes nicht halten. - Das ist aber Entscheidung der Betreiber, nicht Entscheidung der Landesregierung. Die Landesregierung ist nicht Betreiber dieser Verkehrslandeplätze.

(B)

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Engel?

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Ja natürlich.

Horst Engel (FDP): Herr Minister, Sie haben eben die A 33 angesprochen und gesagt, in diesem Jahr tue sich da noch etwas. Dazu Beifall auch von unserer Seite!

Könnten Sie für den Autobahnring Köln - und zwar speziell für die Fahrbahn Richtung Süden zwischen den Autobahnkreuzen Köln-Nord und Köln-West - eine ähnliche Erklärung in dem Sinne abgeben, dass wir dort mit der Nutzung der Standspur weiterkommen?

(C)

(Zuruf von der SPD: Das machen die doch schon!)

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Ich komme kurz auf die Nutzung der Standspur zurück: Das tun wir ja an unterschiedlichen Stellen schon. Was den von Ihnen konkret genannten Abschnitt direkt angeht, so sage ich Ihnen zu, Ihnen das noch im Laufe dieser Woche kurzfristig schriftlich nachzuliefern.

Aber ich bleibe bei den Verkehrslandeplätzen. Es geht um die kleinen Verkehrslandeplätze, die aus Gründen der Verkehrssicherheitstechnik aufgerüstet werden müssen, und um die Verlängerung der Landebahnen, damit sie ihren jetzigen Status behalten. Es geht nicht um die Verkehrsflughäfen, es geht nicht um Münster/Osnabrück, es geht nicht um Paderborn, nicht um Köln und nicht um Düsseldorf.

(D)

(Jürgen W. Möllemann [FDP]: Wir wollten doch etwas zu Münster/Osnabrück hören!)

- Ja, ja, bei Münster/Osnabrück befinden wir uns im Genehmigungsverfahren für die Verlängerung der Start- und Landebahn. Der Flughafen hat uns davon in Kenntnis gesetzt, dass er noch gutachterliche Nacharbeiten durchführen lässt, damit der Antrag auch entscheidungsfähig ist. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist er nicht entscheidungsfähig. Insofern erübrigt sich in einem laufenden Verfahren jede Aussage dazu.

Sie wissen im Übrigen, Herr Kollege Möllemann, dass in die Entscheidungsfindung bei der Genehmigung auch die Realität der Investitionen vonseiten der Betreiber einbezogen wird. Insofern warte ich das Genehmigungsverfahren mit großer Gelassenheit ab.

(Jürgen W. Möllemann [FDP]: Wir wollten nur wissen, ob die vollmundigen Zusagen des Ministerpräsidenten noch gelten!)

Lassen Sie mich insbesondere noch einmal kurz auf die Verkehrslandeplätze eingehen. Meine Da-

(Minister Ernst Schwanhold)

- (A) men und Herren, diese Verkehrslandeplätze sind keine Landeplätze, die man just for fun in irgend-einer Region hat, sondern sie sind auch für die Wirtschaft zur Erreichbarkeit bestimmter Regionen von großer Wichtigkeit. Wer dies nicht glaubt, muss sich einmal mit den Unternehmen in der Region unterhalten, wie wichtig es für europäische Privatflieger ist, erreichbar zu sein.

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Herr Minister, auch Ihre Redezeit ist abgelaufen.

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Herr Präsident! Da sind Sie einem großen Irrtum erlegen. Meine Redezeit ist abgelaufen; meine andere Zeit noch nicht.

(Heiterkeit und Beifall bei der SPD)

Entschuldigung! Aber Ihren Hinweis nehme ich gerne an.

- (B) **Vizepräsident Dr. Helmut Linssen:** Sie haben mich missverstanden; ich habe selbstverständlich von der Redezeit gesprochen.

Ernst Schwanhold, Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr: Dann nehme ich diesen Hinweis gern zur Kenntnis und möchte zum Schluss diesen Haushalt mit einer generellen Bemerkung aus meiner Sicht bewerten.

Er steht an der Kante dessen, was für den Ausbau der Infrastruktur notwendig ist. Deshalb werden wir alle Mittel einsetzen, um diesen Haushalt möglichst schnell umzusetzen und dadurch Verbesserungen zu erreichen. Wir werden - gemeinsam mit dem Bund - Phantasien weiterentwickeln, um Projekte, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf die übliche Weise nicht zu finanzieren sind, z. B. in Form von Betreibermodellen, zur Verbesserung der Verkehrssituation in Nordrhein-Westfalen voranzubringen. Der Haushalt ist zudem für die heimische Wirtschaft ein wichtiger Impuls, weil wir viele Maßnahmen der nächsten Jahre in dieses Jahr vorziehen; dies sichert Ar-

beitsplätze, Aufträge und befriedigt die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen. - Herzlichen Dank für die Geduld.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Vielen Dank, Herr Minister. - Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir sind am Ende der Beratungen des Einzelplans 08. Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor.

Ich mache darauf aufmerksam, dass wir noch neun Änderungsanträge der FDP-Fraktion erwarten. Diese Anträge liegen bisher nicht schriftlich vor. Nach der Geschäftsordnung müsste ich sie sonst hier mündlich vortragen.

(Edgar Moron [SPD]: Ach so! Nicht rechtzeitig gearbeitet!)

Die Geschäftsführer der Fraktionen haben sich jetzt darauf geeinigt, dass die Abstimmung über den Einzeletat 08 verschoben wird und nach der Lesung des Einzeletats 15 stattfinden soll.

Herr Kollege Möllemann, Sie haben sich gemeldet.

Jürgen W. Möllemann (FDP): Herr Präsident, ich lege Wert auf die Feststellung, dass diese Anträge nicht etwa deswegen nicht vorliegen, weil wir sie nicht rechtzeitig eingereicht hätten, sondern deshalb, weil sie wegen eines technischen Defekts im Bereich der Verwaltung nicht gedruckt worden sind. Dafür können wir nichts.

Das klang eben anders. Ich lege Wert auf diese Feststellung.

(Beifall bei der FDP - Edgar Moron [SPD]: Aber die Verwaltung schüttelt den Kopf! Das ist doch eine Ausrede! - Weitere Zurufe)

Vizepräsident Dr. Helmut Linssen: Liebe Kolleginnen und Kollegen, mir ist mitgeteilt worden, dass der Prozess der Erstellung so viel Zeit in Anspruch genommen hat. Wir werden der Sache sicherlich noch nachgehen. Wir nehmen es einfach so zur

(C)

(D)

(Vizepräsident Dr. Helmut Linssen)

(A) Kenntnis, wie es der Kollege Möllemann vorgetragen hat.

(Edgar Moron [SPD]: Ich möchte gern einen Bericht darüber!)

Damit beende ich die Diskussion über den Einzeletat 08 und mache noch einmal darauf aufmerksam, dass nach der Abstimmung über den Einzeletat 15 auch über den Einzeletat 08 abgestimmt wird.

Ich rufe **Nummer 2** auf:

Einzelplan 15: Ministerium für Arbeit und Soziales, Qualifikation und Technologie

Ich eröffne zunächst die Debatte zum Teilbereich

a) Arbeit und Soziales

und weise darauf hin, liebe Kolleginnen und Kollegen, dass Ihnen mit der Drucksache 13/1815 eine Beschlussempfehlung vorliegt. Ebenso liegen Änderungsanträge der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP - die Nummern 18 bis 30 der Tischvorlage - vor.

(B) Ich eröffne die Beratungen und erteile für die CDU-Fraktion dem Kollegen Arentz das Wort.

Hermann-Josef Arentz (CDU): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte die Haushaltsberatungen zum Anlass nehmen, nicht nur über einzelne Details des Sozialhaushalts, sondern über die arbeitsmarkt- und sozialpolitische Wirklichkeit in Nordrhein-Westfalen zu sprechen, denn mit dem Etat steht natürlich die ganze Politik des Ministers auf dem Prüfstand.

Die Arbeitsmarktentwicklung der letzten Monate in unserem Land ist ein einziges Alarmsignal. Mit 8,8 % liegt die Arbeitslosigkeit in Nordrhein-Westfalen um ein Viertel höher als im Durchschnitt aller anderen alten Bundesländer. Herr Schartau, Sie sind der Arbeitsminister. Wenn Sie und Herr Clement so weitermachen, werden Sie zum Arbeitslosenminister dieses Landes.

(Beifall bei der CDU)

Herr Schartau und Herr Ministerpräsident - ich weiß gar nicht, wo er im Moment ist, aber ich hoffe, er ist im Saal und hört zu -, Sie tragen gemeinsam die Verantwortung für die Arbeitsmarktkatastrophe in Nordrhein-Westfalen. Wir alle erinnern uns noch sehr gut daran, wie Sie hier vollmundig aufgetreten sind, Herr Clement, und vorgetragen haben, Sie wollten die Arbeitslosigkeit in Nordrhein-Westfalen halbieren.

Wir erinnern uns auch noch sehr gut daran, wie Herr Clement in einem Interview kurz vor seiner Wahl zum Ministerpräsidenten gesagt hat, er wolle in Düsseldorf Ministerpräsident werden, weil man in der Region mehr Einfluss auf den Arbeitsmarkt habe als der Bund. Deshalb müssen Sie sich jetzt auch an den Zahlen messen lassen, die vorliegen, und die Zahlen sind schlimm.

(Beifall bei der CDU)

777.000 Arbeitslose hatten wir in Nordrhein-Westfalen am Ende des letzten Monats. Die Arbeitslosigkeit in Nordrhein-Westfalen nimmt galoppierend zu. Lag sie noch zu Jahresbeginn 6 % unter dem Vorjahresstand, erreichte sie im Sommer den Vorjahresstand, und seitdem geht es in 2-%-Schritten höher: im September 2 % mehr als vor einem Jahr, im Oktober 4 % mehr als vor einem Jahr, im November fast 6 % mehr als vor einem Jahr.

(C) **(Vorsitz: Vizepräsident Jan Söffing)**

Mit dieser Politik der Landesregierung drohen uns in diesem Winter 900.000 Menschen ohne Arbeit in Nordrhein-Westfalen. Das ist ein trauriger Negativrekord und ein Skandal dieser Politik.

(Beifall bei der CDU)

Diese Entwicklung, meine Damen und Herren, ist nicht vom Himmel gefallen. Sie hat nichts mit Amerika und dem Bund alleine zu tun. Sie hat etwas damit zu tun, dass hier in Nordrhein-Westfalen die völlig falsche Wirtschaftspolitik gemacht worden ist.

(Beifall bei der CDU)

Sie haben Großstrukturen gefördert. Sie haben den Mittelstand benachteiligt. Wir haben eine riesige Selbstständigenlücke. Den Kommunen haben Sie die Luft zum Investieren genommen, und in Ihrem eigenen Haushalt hat die Investitionsquote mit weniger als 9 % einen historischen Tiefstand erreicht.

(C)

(D)