

**(A)** Beginn: 10.05 Uhr

Präsident Denzer: Meine Damen und Herren! Ich eröffne die 63. Sitzung des Landtags Nordrhein-Westfalen und darf Sie herzlich willkommen heißen. Mein Gruß gilt auch unseren Gästen auf der Tribüne sowie den Vertretern von Presse, Rundfunk und Fernsehen.

Für die heutige Sitzung haben sich 17 Abgeordnete entschuldigt; ihre Namen werden im Protokoll festgehalten. Ich darf Sie ferner darauf hinweisen, daß wegen der heute und morgen stattfindenden Kultusministerkonferenz in Karlsruhe der Herr Kultusminister nicht im Hause ist. Ebenfalls wird ab heute nachmittag Finanzminister Dr. Posser abwesend sein. Er muß als Vorsitzender des Finanzausschusses des Bundesrates eine Sitzung leiten, an die sich eine Finanzministerkonferenz anschließt. Verhindert ist außerdem der Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft.

Vor Eintritt in die Tagesordnung, meine Damen und Herren, möchte ich darauf hinweisen, daß wir gestern beschlossen haben, am Ende unserer heutigen Sitzung die gestern unterbrochene Aussprache über die Regierungserklärung zur aktuellen Situation der Stahlindustrie fortzuführen.

Bei dieser Gelegenheit erlaube ich mir, darauf hinzuweisen, daß wir morgen zu Beginn der Sitzung eine Aktuelle Stunde durchführen werden. Sie wurde während der gestrigen Fragestunde von der Fraktion der CDU beantragt. Das Thema lautet entsprechend der Mündlichen Anfrage 170:

Besetzung der Präsidentenstelle beim Landesarbeitsgericht in Köln

Weiterhin teile ich Ihnen mit, daß die Fraktion der F.D.P. beantragt hat, die heutige Tagesordnung zu ergänzen um einen Antrag mit dem Thema:

Rücknahme des Gesetzentwurfes über Änderungen im Hochschulbereich

Diesen Antrag haben Sie inzwischen mit Drucksache 10/2659 erhalten. Er steht im Zusammenhang mit Punkt 3 der heutigen Tagesordnung und soll auch im Zusammenhang damit beraten werden und anschließend ebenfalls an den Ausschuß für Wissenschaft und Forschung überwiesen werden. - Ich frage Sie, ob Sie gemäß § 40 Abs. 1 GeschO dieser Ergänzung der Tagesordnung zustimmen. - Wer ist dagegen? - Stimmenthaltungen? - Danke schön. Damit ist der Antrag auf Ergänzung der Tagesordnung angenommen.

Der Antrag Drucksache 10/2659 wird somit im Zusammenhang mit Tagesordnungspunkt 3 aufgerufen.

Gestatten Sie schließlich vor Eintritt in die Tagesordnung noch einen hausinternen Hinweis: Die Bibliothek des Landtags führt heute in der Wandelhalle eine Buchausstellung durch. Gezeigt werden Neuerscheinungen zu aktuellen politischen Fragen. In Verbindung damit stellt die Landtagsdokumentation ihre Dienstleistungen dar. Ich empfehle Ihnen, meine Kolleginnen und Kollegen, diese Ausstellung Ihrer Aufmerksamkeit.

Wir treten nunmehr in die Beratung der Tagesordnung ein. Ich rufe Punkt 1 auf:

Gesetz zur Änderung des Landstraßenausbaugesetzes

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 10/1936

Beschlußempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses  
Drucksache 10/2598  
zweite Lesung

Weiterhin liegen Ihnen mit Drucksache 10/2646 ein Änderungsantrag der Fraktion der CDU, mit Drucksache 10/2650 (Neudruck) ein Änderungsantrag der Fraktion der SPD und mit Drucksache 10/2658 ein Änderungsantrag der Fraktion der F.D.P. vor. Alle drei Anträge werden in die Beratungen einbezogen.

Das Wort hat als erster Redner zu diesem Tagesordnungspunkt Herr Abg. Jaax von der Fraktion der SPD.

Jaax (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen, meine Herren! Wir beraten heute in zweiter Lesung einen Gesetzentwurf, der die Interessen großer Teile unserer Bevölkerung tangiert, der leidenschaftlich diskutiert wurde, begeisternde Zustimmung, aber auch schroffe Ablehnung erfahren hat.

Der Regierungsentwurf zur Änderung des Landstraßenausbaugesetzes hat zwei Schwerpunkte. Einmal formuliert er die Grundsätze und Ziele des Landes im Bereich des Landstraßenbaus neu und, wie ich meine, so präzise wie in keinem anderen Bundesland. Zum anderen beinhaltet er den fortgeschriebenen Bedarfsplan für die Landesstraßen. Gerade die Entscheidungen über die Maßnahmen des Bedarfsplans haben Betroffenheit und Engagement, Zustimmung und Ablehnung bei den Bürgerinnen und Bürgern des Landes hervorgerufen.

**(C)****(D)**

(Jaax (SPD))

- (A) Bei diesem Gesetzgebungswerk wurden allerdings die Städte und Gemeinden, die politischen Parteien, Naturschutzverbände, Bürgerinitiativen usw. von Anfang an beteiligt. Es fand landesweit ein intensiver Diskussions- und Abwägungsprozeß statt. Schon bei der Erarbeitung der Regierungsvorlage wurden etwa 500 Stellungnahmen berücksichtigt.

In den Wochen und Monaten nach der Einbringung des Entwurfs hat der Arbeitskreis Verkehr der SPD-Fraktion etwa 60 Ortstermine und Fachgespräche durchgeführt, um eine bürgernahe Entscheidung zu ermöglichen.

Außerdem hat sich die SPD-Fraktion in den Ausschußberatungen mit den Argumenten der Opposition intensiv auseinandergesetzt und sie, wenn möglich, berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund sind die Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses, aber auch der Änderungsantrag meiner Fraktion zu sehen. Der Gesetzentwurf in der Fassung der Ausschußbeschlüsse trägt den fortentwickelten straßenbau- und verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes Rechnung. Schwerpunkt des Gesetzes ist der neue § 3. Diese Vorschrift regelt einmal die Ziele bei der Planung, dem Bau und der Änderung von Landesstraßen; zum anderen werden Grundsätze formuliert, die bei der Verwirklichung dieser Zielvorstellungen zu beachten sind.

- (B) In den Ausschußberatungen haben wir bei grundsätzlicher Übereinstimmung mit dem Regierungsentwurf auf einige Akzentsetzungen Wert gelegt. So ist das Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, verdeutlicht worden. Das gleiche gilt für das Ziel, die Lebensbedingungen der Menschen in Ortslagen durch den Bau von Ortsumgehungen einerseits und den stadtverträglichen Umbau vorhandener Ortsdurchfahrten andererseits zu verbessern. Mehr redaktionell bearbeitet worden ist schließlich das Ziel, die Umweltqualität zu verbessern.

Ich will hinzufügen, daß wir dem Antrag der CDU-Fraktion zugestimmt haben, die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur als Ziel des Landesstraßenbaus zu formulieren, während wir eigentlich auf die Verbesserung des Landesstraßennetzes abheben wollten.

Man sieht, man kann sich - kompromißbereit - auch einigen.

Die Arbeit im Verkehrsausschuß zeichnete sich bislang dadurch aus, daß die Fraktionen immer bereit waren, die anderen anzuhören und, wenn irgendwie möglich, argumentativ

aufeinander zuzugehen. Viele CDU-Anträge wurden von der SPD aufgegriffen und mitgetragen; von 88 waren das, so glaube ich, immerhin 52. Daß nicht alle Anträge der CDU übernommen worden sind, hat in jedem Einzelfall sachliche Gründe. Häufig fehlt auf absehbare Zeit jegliches Baurecht. Bei anderen Maßnahmen wurde die Dringlichkeit anders gesehen. Aber auch Anträge unserer Fraktionsmitglieder sind und konnten nicht alle berücksichtigt werden.

Für die Darstellung, meine sehr verehrten Damen und Herren, in der CDU-Fraktionszeitung fehlt mir allerdings jedwedes Verständnis.

(Zustimmung bei der SPD)

Die Vorschläge der SPD wurden im Arbeitskreis, dem der Minister angehört, gemeinsam erarbeitet und durch Fraktionsbeschluß bestätigt. Auch hier ist Christoph Zöpel, ein direkt gewählter Landtagsabgeordneter, Mitglied der Fraktion.

Meine verehrten Damen und Herren, ich meine, die CDU-Fraktion versucht hier, mit völlig untauglichen Mitteln einen Keil zwischen die Fraktion und den Minister zu treiben. Ich weiß allerdings nicht, aus welchem Holz dieser Keil geschnitzt ist; vielleicht ist es Hardt-Holz.

Ich will ganz deutlich machen, daß der Minister stets Ortsumgehungen gewünscht und sich dafür eingesetzt hat, allerdings richtigerweise bei gleichzeitiger Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität durch Rückbeziehungsweise Umbau der alten Trasse.

Sorgen Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren von der CDU, mit dafür, daß die SPD nicht gezwungen wird, den Keil in viele kleine Keile zu teilen und damit die CDU-Fraktion zu beglücken. Der Arbeit im Verkehrsausschuß wäre das wenig dienlich.

Meine Damen und Herren, bei den Grundsätzen des Landesstraßenbaus - nämlich Straßeneubau sozusagen als die letzte Möglichkeit, Bau von Ortsumgehungen dann, wenn sie wirklich die Umwelt- und Lebensbedingungen der Menschen verbessern, Straßenausbau nach Abwägung mit den Nachteilen für Natur und Landschaft, Anlage von Rad- und Gehwegen, vor allem in Stadtregionen, Rückbau oder Entsigelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen - sind Formulierungen gefunden worden, die wir durchaus als wegweisend ansehen. Hier wird eigentlich am deutlichsten, daß expansiver Straßenbau der Vergangenheit angehört. Wenn ich richtig

(C)

(D)

(Jaax (SPD))

- (A) informiert bin, hat auch der Berliner Senator für Verkehr vor wenigen Tagen in der Presse darauf hingewiesen, daß durch reinen Straßenneubau die Verkehrsprobleme in den Innenstädten nicht mehr zu lösen sind.

Unsere sozialdemokratischen Grundsätze für den Bereich des Straßenbaus - nämlich Ausbau vor Neubau, Qualität vor Quantität und Förderung des Radwegebaus - sind in fortentwickelter Form zu Gesetzesregelungen zusammengefaßt worden, von denen wir hoffen, daß sie sich in der Praxis bewähren.

Weil wir davon ausgehen, daß Straßenbaupolitik ein wichtiges Feld der Landespolitik bleibt, das Transparenz wie Neuansätze erfordert, hat unsere Fraktion zusätzlich die Regelung eingeführt, daß künftig jährlich ein Straßenbaubericht vorgelegt werden soll. Hier folgen wir gewissermaßen, wie bei der Bedarfsplanung, dem Bund; denn in keinem anderen Bundesland gibt es entsprechende gesetzliche Regelungen. Aber wir haben nicht nur das fortschrittlichere Gesetz, wenn es heute verabschiedet wird; ich denke, daß auch unser Straßenbaubericht gegenüber dem Jahresbericht der Bundesregierung bei der Information über Zukunftsprobleme der Substanzerhaltung unseres Straßennetzes und bei der optimalen Nutzung knappen Straßenraumes bei steigenden Benutzerzahlen mehr Akzente setzen wird. - Dies in aller Kürze zum ersten Teil des Gesetzes!

- (B) Ich will allerdings noch erwähnen, daß die CDU-Fraktion im Verkehrsausschuß dem Entwurf in der Fassung der Ausschlußbeschlüsse und damit den Grundsätzen und Zielen des Landesstraßenbaus in Nordrhein-Westfalen zugestimmt hat - in Drucksache 10/2598 sind es die Seiten 41 bis 43.

Was den Landesstraßenbedarfsplan anbelangt, der erstmals Anlage des Gesetzes wird, sind folgende Änderungen hervorzuheben. Wir haben in den Ausschlußberatungen den Rahmen erweitert. Nach dem Regierungsentwurf sind in beiden Stufen Bedarf und möglicher weiterer Bedarf Maßnahmen mit insgesamt 912 km Länge und voraussichtlichen Kosten von 3,4 Milliarden DM vorgesehen. Jetzt sind es nach der Ausschlußvorlage 978 km mit voraussichtlichen Kosten von rund 3,6 Milliarden DM ab 1988.

Hier muß allerdings an die Dreistufigkeit der Landesstraßenplanung bei Neubaumaßnahmen und großen Ausbaumaßnahmen mit Kosten über 5 Millionen DM erinnert werden.

Erstens: Grundlage ist die Aufnahme der jeweiligen Maßnahme beziehungsweise des

Projekts in den Bedarfsplan, der alle fünf Jahre durch Gesetz fortgeschrieben wird. (C)

Zweitens: Das Ausbauprogramm für die nächsten fünf Jahre einschließlich einer Einplanungsreserve stellt der Minister im Benehmen mit dem Verkehrsausschuß fest.

Drittens: Das Jahresprogramm schließlich ist Bestandteil des Haushalts, wird also praktisch von uns jährlich beschlossen.

Im Hinblick auf diese Dreistufigkeit kann nach unserer Auffassung der Rahmen für die langfristige Planung weiter gezogen werden als nach der Regierungsvorlage. Dies ermöglicht planerische Arbeiten wie beispielsweise Linienbestimmungen im Planfeststellungsverfahren. Dies hält zudem Optionen für künftige Fortschreibungen offen.

Gleichwohl haben wir in jedem Fall abgewogen, gerade auch im Hinblick auf die Einstufung in die Kategorie "Bedarf" oder in die Kategorie "Möglicher weiterer Bedarf". In einigen Fällen sind Projekte gestrichen worden. In anderen Fällen haben wir Projekte neu aufgenommen oder im Einzelfall höhergestuft.

Schließlich haben wir in den Ausschlußberatungen auch Projekten zugestimmt, die die CDU zur Aufnahme in den Landesstraßenbedarfsplan beantragt hatte. Hier sind wir den Argumenten unserer Unionskollegen im Ausschluß gefolgt. (D)

Allerdings hat sich in einigen Fällen gezeigt - ich verweise hier auf den Änderungsantrag unserer Fraktion - , daß nach einer erneuten Überprüfung eine Korrektur vorgenommen werden muß. Ferner sieht unser Änderungsantrag vor, die Ortsumgehung Freudenberg im Zuge der L 512 in Stufe 2 des Bedarfsplans aufzunehmen. Nach dem Ergebnis unserer Beratungen müssen neue Untersuchungen zeigen, ob Alternativen zu der jetzigen Planung über den Kuhlenberg möglich sind. Wir gehen allerdings davon aus, daß die derzeitige Lösung wegen der ökologischen Wirkung auf den Kuhlenberg ausscheiden muß. Über die Ergebnisse der Untersuchungen werden wir uns zur gegebenen Zeit im Verkehrsausschuß unterhalten müssen.

Lassen Sie mich abschließend sagen: Die Beratungen im Verkehrsausschuß wurden von den anwesenden Mitgliedern konstruktiv geführt - jedenfalls von den männlichen. Deswegen verstehe ich auch den heutigen Änderungsantrag der F.D.P. absolut nicht; wenn ich ihn lese, muß ich mich fragen, ob

(Jaax (SPD))

- (A) die F.D.P. überhaupt gemerkt hat, daß Ausschusssitzungen stattgefunden haben.

(Beifall bei der SPD)

Ziele, Grundsätze und langfristige Planung im Bereich des Landesstraßenbaues sind durch das Gesetz auf eine moderne Grundlage gestellt worden. Wir danken unserem Minister und vor allen Dingen seinen Mitarbeitern für die Vorlage und die begleitende fachliche Unterstützung. Die SPD wird dem Gesetz auf der Grundlage der Ausschlußbeschlüsse und des Änderungsantrags zustimmen.

(Beifall bei der SPD)

Präsident Denzer: Ich danke Ihnen, Herr Kollege Jaax. Für die Fraktion der CDU hat nunmehr Herr Abg. Strothmann das Wort. Bitte sehr, Herr Kollege!

Strothmann (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Straßenbau war, ist und bleibt auch für die CDU eine der unverzichtbaren Voraussetzungen für die Verbesserung der Infrastruktur unseres Landes,

(Beifall bei der CDU)

und das sowohl in verkehrspolitischer als auch in wirtschaftspolitischer Hinsicht. Noch immer gibt es Regionen in diesem Lande, die ein Defizit aufweisen und eine Verbesserung der Infrastruktur nötig haben. Das vor allem in der Fläche. Schließlich gehören der Straßenbau und in Zukunft verstärkt die ordnungsgemäße Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung der Straßen zur Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger, aber auch für die Wirtschaft dieses Landes. Dabei sind der Schutz der Umwelt, der Schutz von Natur und Landschaft aber auch die Entlastung unserer Innenstädte und städtebauliche Belange von ganz erheblicher und entscheidender Bedeutung.

(B)

Selbstverständlich muß Straßenbau heute kritischer gesehen werden, als das in den 50er oder 60er Jahren der Fall gewesen ist. Bei der Frage, ob der Neubau einer Straße notwendig ist oder nicht, spielen heute zweifellos andere Abwägungskriterien eine Rolle, als das damals der Fall war. Dennoch: Straßenbau ist weiterhin notwendig.

Für meine Fraktion ist dabei vor allem der Bau von Ortsumgehungen zum Zwecke der Entlastung stark befahrener Ortsdurchfahrten von besonderer Wichtigkeit.

(Beifall bei der CDU)

Die Entlastung unserer Innenstädte, aber nicht nur der Städte, sondern auch der Ortsmittelpunkte kleinerer Gemeinden oder Ortsteile, ist zur Verbesserung des Wohnumfeldes notwendig. Begonnene Straßenbaumaßnahmen müssen zügig fertiggestellt und Netzlücken zur Erreichung des vollen Verkehrswertes geschlossen werden.

(C)

(Beifall bei der CDU)

Durch die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, schienengleichen Bahnübergängen sowie durch den Bau von Radwegen muß und kann Verkehrssicherheit wesentlich verbessert werden.

Meine Damen und Herren! Als im Jahre 1980 erstmals ein Gesetz über den Ausbauplan für Landstraßen in diesem Hohen Hause verabschiedet wurde, war es offensichtlich Absicht aller Fraktionen, den Neu- und Ausbau von Landesstraßen auf eine rechtlich einwandfreie, vor allen Dingen aber verlässliche Grundlage zu stellen. Die Verpflichtung, den Bedarfsplan im zeitlichen Abstand von jeweils fünf Jahren durch Gesetz fortzuschreiben, war schon damals in § 1 Abs. 3 verankert.

Entspricht nun der vom Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr im April dieses Jahres vorgelegte Gesetzentwurf - und das nach vorheriger Abmahnung - diesen ursprünglichen Intentionen des Hohen Hauses? Man muß diese Frage, meine Damen und Herren, eindeutig verneinen.

(D)

(Beifall bei der CDU)

Nicht der tatsächlich vorhandene Bedarf war maßgebend für Herrn Minister Zöpel, sondern offenbar vielmehr die finanzielle Leistungsfähigkeit oder, besser gesagt, die fehlende Leistungsfähigkeit des Landes.

(Beifall bei der CDU)

Zum anderen war es wohl auch die bei Herrn Minister Zöpel offenbar vorherrschende Meinung, daß Straßenbau eigentlich etwas sei, das man besser verhindert.

(Zustimmung bei der CDU)

Deutlich wird dies darin, daß in dem Gesetzentwurf die Begriffe "Verkehrsentwicklung" und "Verbesserung der Infrastruktur", die im Ursprungsgesetz noch vorhanden waren, gestrichen worden sind. Auch in den Grundsätzen, nach denen sich Straßenbau vollziehen soll, taucht im Entwurf immer wieder das Wort "Beschränkung" auf, und der Bau von Ortsumgehungen als allgemeines Ziel für die Ver-

(Strothmann (CDU))

- (A) besserung der Lebensbedingungen der lärm- und abgasgeplagten Menschen in den Ortslagen war bei diesem Gesetzentwurf entfallen. Die Landesregierung insgesamt, meine Damen und Herren, ist dem Minister in dieser Auffassung offensichtlich gefolgt.

Es war also Grund genug für uns, den Gesetzentwurf besonders kritisch unter die Lupe zu nehmen, und die CDU hat dann auch bald ihre Vorstellungen in die Ausschlußberatungen eingebracht. Dem Begehren der CDU, diesen für die Straßenbaupolitik unseres Landes verhängnisvollen Weg des Verkehrsministers und der Landesregierung nicht mitzugehen, hat sich erfreulicherweise auch die SPD nicht versagt.

(Beifall bei der CDU)

In dem Artikel-Gesetz, das Ihnen heute zur Verabschiedung vorliegt, ist aufgrund der Ausschlußberatungen die Verkehrsentwicklung wieder ein wesentlicher Belang, ist die Verbesserung der Infrastruktur wieder ein allgemeines Ziel. Ebenso sind der stadtverträgliche Bau von Ortsumgehungen und die Grundsätze, nach denen der Bau neuer Straßen, Ortsumgehungen und der Ausbau vorhandener Straßen zu erfolgen hat, wieder positiv gefaßt und nicht in erster Linie auf die "Beschränkung" solcher Maßnahmen ausgerichtet.

- (B) Im Hinblick auf dieses Ergebnis der Beratungen mit den genannten substantiellen Veränderungen hat auch die CDU-Fraktion wie schon im Ausschluß heute keine Bedenken, dem Textteil - wohlgerne: dem Textteil - des vorliegenden Gesetzentwurfs zuzustimmen.

Aber, meine Damen und Herren, es ging und geht ja bei den Beratungen nicht nur um den Gesetzestext, sondern, was mindestens genauso wichtig ist, um den eigentlichen Bedarfsplan, der nunmehr Anlage des Landesstraßenausbaugesetzes wird. Wenn der vorrangige Straßenbedarf für die nächsten 20 Jahre - das heißt, die sogenannte Stufe 1 des Plans - nach den Vorstellungen des Ministers auf ein Gesamtvolumen von rund 2,55 Milliarden DM reduziert und festgeschrieben werden soll und wenn darüber hinaus zusammen mit der Stufe 2, nämlich dem möglichen weiteren Bedarf, sich dann das Gesamtvolumen auf 3,4 Milliarden DM beschränkt, während der erste Landesstraßenbedarfsplan aus dem Jahre 1982 immerhin noch ein Volumen von fast 5 Milliarden DM vorsah, dann kann das von der CDU aus den eingangs genannten Gründen nicht akzeptiert werden.

(Beifall bei der CDU)

Es ist unsere Überzeugung, daß ein Landesstraßenbedarfsplan zunächst einmal und in erster Linie den tatsächlichen Bedarf zu enthalten hat. Dabei dürfen nicht finanzielle Überlegungen im Vordergrund stehen; denn die Realisierung der Maßnahmen ist erst der zweite Akt und unterliegt selbstverständlich auch haushaltspolitischen Zwängen.

(C)

Wenn man sich aber einmal vor Augen hält, wie hoch der Anteil sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs ist, der nach wie vor auf den Straßen abgewickelt wird - und das mit noch immer steigender Tendenz, wie alle Prognosen bis zum Jahre 2000 zeigen -, und wenn man sich ferner vor Augen hält, daß allein im Jahre 1986 beispielsweise die Zahl der zugelassenen Pkw in der Bundesrepublik um über 1,1 Millionen auf insgesamt 27,2 Millionen angewachsen ist, dann verdient ein Katalog von Maßnahmen, der diese Fakten nicht hinreichend berücksichtigt, nicht die Bezeichnung "Landesstraßenbedarfsplan".

(Lebhafte Zustimmung bei der CDU)

Wenn im übrigen, meine Damen und Herren, nach den Vorstellungen des Herrn Ministers Landesstraßen, die noch im alten Bedarfsplan enthalten waren, in den Entwurf nicht wieder aufgenommen worden sind, dann stellt sich insbesondere für die Städte und Gemeinden die Frage nach der Verlässlichkeit einer solchen Planung.

(Beifall bei der CDU)

Eine Kommune muß schließlich wissen, ob eine einmal vorgesehene Planung zur Durchführung kommt und ob eine einmal vorgesehene Ortsumgehung gebaut wird, weil dies auch für die eigene Verkehrsplanung der Gemeinde von großer Wichtigkeit ist.

(D)

Wir haben deshalb im Verkehrsausschuß 88 fundierte Änderungsanträge eingebracht, die zu einem nicht unerheblichen Teil mit Anträgen der SPD und auch der F.D.P. identisch waren. Auch hier hat die SPD ihrem Minister ganz offenbar die Gefolgschaft verweigert.

(Beifall bei der CDU)

Von unseren Anträgen bezogen sich 48 auf Ortsumgehungen, 27 auf Ausbaumaßnahmen und nur 13 auf eigentliche Neubaumaßnahmen.

Meine Damen und Herren, festzustellen, daß von diesen 88 Änderungsanträgen 51 Anträge angenommen wurden, ist einerseits erfreulich; ich kann den Ausführungen von Herrn Kollegen Jaax insoweit nur zustimmen. Trotz dieser durchaus anzuerkennenden Gemeinsam-

(Strothmann (CDU))

- (A) keiten in den Ausschlußberatungen muß aber auf der anderen Seite bemängelt werden, daß die SPD-Mehrheit im Ausschuß 36 der von uns für wesentlich und unverzichtbar gehaltenen Maßnahmen abgelehnt hat.

Die uns am wichtigsten und dringlichsten erscheinenden Anträge wiederholen wir deshalb heute im Plenum und betrachten die Beratung und Abstimmung darüber sozusagen als Nagelprobe. Ich verweise insoweit auf den Änderungsantrag Drucksache 10/2646 und möchte hier nur drei Maßnahmen stellvertretend erwähnen.

Zum einen handelt es sich um die L 512 n, die Ortsumgehung Freudenberg. Zwar haben wir inzwischen dem Antrag der SPD entnommen, daß sie bereit ist, diese Maßnahme in die Stufe 2 aufzunehmen, also den möglichen weiteren Bedarf; uns erscheint dies allerdings als völlig unzureichend,

(Zustimmung bei der CDU)

und das nicht nur deshalb, weil tatsächlich ein dringender Bedarf vorliegt - wovon auch wir uns an Ort und Stelle überzeugt haben -, sondern auch aus einem anderen Grund: Das Land Rheinland-Pfalz ist, was die Verlängerung der L 512 auf rheinland-pfälzischem Gebiet angeht, bereits in Vorleistung getreten und erwartet nicht zu Unrecht, daß das Land Nordrhein-Westfalen seine einmal gegebene Zusage einhält. Wenn eine solche Vereinbarung sicherlich auch nicht einen einklagbaren Anspruch bedeutet, so wird damit aber doch auch die Frage nach der Verlässlichkeit solcher Zusagen gestellt.

(B)

(Zustimmung bei der CDU)

Meine Damen und Herren! Wir hören in diesem Hohen Hause von der Landesregierung immer wieder, daß sie sich in vielen Fragen, zum Beispiel der Energiepolitik, von den anderen Bundesländern im Stich gelassen fühlt. Glaubt aber denn die Landesregierung ernsthaft, von den anderen Bundesländern Unterstützung erwarten zu können, wenn sie ihre eigene Verlässlichkeit, etwa auch in diesem Fall, ständig in Frage stellt?

(Lebhafte Zustimmung bei der CDU)

Eine andere Maßnahme, die für uns unabdingbar ist, ist die Aufnahme der L 286 n in den Bedarfsplan. Auch diese Maßnahme ist dringend erforderlich, wenn nicht die unerträglichen Verhältnisse, die kilometerlangen Autoschlängen, Lärm und verpestete Luft im Raum Bergisch Gladbach-Refrath, bis weit über das Jahr 2000 hinaus zum täglichen

Erleben der Bewohner an diesen überlasteten Straßen werden sollen.

(C)

Lassen Sie mich schließlich noch die L 937 neu, die Querspange im Raum Detmold, anführen. Dieser Antrag ist von uns im Ausschuß auch noch nicht gestellt worden. Die SPD-Fraktion hat ihn jetzt in ihren Antrag als vorläufigen weiteren Bedarf aufgenommen. Wir möchten jedoch den Ratsbeschuß, der frühere Beschlüsse des Rates der Stadt Demold korrigiert und erst wenige Tage alt ist, unterstützen. Es ist ein aktueller Fall. Wir meinen, daß diese Querspange in die Stufe 1 gehört, meine Damen und Herren!

(Zustimmung bei der CDU)

Ich möchte Sie bitten, unseren Änderungsanträgen Ihre Zustimmung zu geben; denn das sind für uns die sogenannten Essentials, ohne die wir dem Bedarfsplan unsere Zustimmung nicht geben können. Wenn ich allerdings in dem SPD-Antrag lese, daß noch wieder weitere Streichungen erfolgen sollen, obgleich im Ausschuß Übereinstimmung bestand,

(Aigner (SPD): Jetzt wird es aber lustig!)

dann muß ich Ihnen leider sagen, daß wir unsere Zustimmung dazu nicht geben können, Herr Kollege Aigner.

Meine Damen und Herren! Bedarfsplan ist das eine, und der Ausbauplan ist das andere, nämlich die Realisierung der im Bedarfsplan vorgesehenen Maßnahmen. Der Landesstraßenausbauplan als Konsequenz aus dem Bedarfsplan - der Entwurf liegt uns bereits vor - und damit die jährlichen Straßenausbauprogramme werden nun allerdings unter dem Diktat der leeren Kassen stehen, obgleich der Herr Ministerpräsident noch in seiner Regierungserklärung 1985 versprochen hatte, die notwendigen Mittel, vor allem auch für die Erhaltung und Erneuerung der Straßen, durch - so wörtlich - "kräftige Umschichtungen" zu gewinnen.

(D)

Ein Blick auf die in den letzten Jahren für den Landesstraßenausbau zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zeigt jedoch, daß diese kontinuierlich geringer geworden sind. Wenn Umschichtung stattgefunden hat, dann zu Lasten, nicht aber zugunsten des Straßenbaus.

(Zustimmung bei der CDU)

Noch im Haushaltsjahr 1980 betrug das Volumen 365 Millionen DM, von 1981 bis 1984 immerhin noch durchschnittlich 240 Millio-

(Strothmann (CDU))

- (A) nen DM, dann aber im Jahre 1985 nur noch 185 Millionen DM, und der bisherige absolute Tiefstand wurde dann unter Herrn Minister Zöpel im Jahre 1986 mit 141 Millionen DM erreicht.

(Aigner (SPD): Das ist falsch!)

Die geringe Aufstockung im Jahre 1987 auf 150 Millionen DM macht schließlich den sprichwörtlichen Kohl auch nicht mehr fett. Und da nach den Vorstellungen der Landesregierung diese 150 Millionen DM auch für 1988 und die folgenden Jahre festgeschrieben werden sollen, kann man sich an den fünf Fingern abzählen, daß diese Bauraten bei weitem nicht ausreichen werden, um auch nur den nötigsten Finanzierungsbedarf für den Bau von Landesstraßen und Ortsumgehungen sowie für Ausbaumaßnahmen abzudecken.

(Zustimmung bei der CDU)

Hinzu kommt noch die katastrophale weitere Befrachtung der Mittel des Kfz-Steuerverbundes im Gemeindefinanzierungsgesetz 1988.

Aber ich will hier, meine Damen und Herren, nicht die in der übernächsten Woche anstehenden Haushaltsberatungen vorwegnehmen. Darüber wird sicherlich noch mit hinreichender Deutlichkeit zu reden sein.

- (B) Jedenfalls ist aus heutiger Sicht zunächst einmal zu befürchten, daß das geänderte Landesstraßenausbaugesetz mit dem Landesstraßenbedarfsplan weitgehend Theorie bleiben wird. Schuld daran ist nicht zuletzt die seit Jahren verfehlte Haushaltspolitik der Landesregierung mit den verheerenden Auswirkungen auf die Verkehrsinvestitionen vor allem im Bereich des Straßenbaues, damit aber auch auf die Arbeitsplätze im Tiefbau. Wann endlich löst der Herr Ministerpräsident sein Versprechen aus der Regierungserklärung von 1985 ein? Denn auch hierbei, meine Damen und Herren, nämlich bei der Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur in unserem Lande, steht die Zukunft dieses Landes auf dem Spiel.

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

Präsident Denzer: Ich danke Ihnen, Herr Abg. Strothmann. Nunmehr erteile ich Frau Abg. Thomann-Stahl für die Fraktion der F.D.P. das Wort.

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zu Beginn dieser Legislaturperiode ist eine Entscheidung getroffen worden, von der sich viele eine Aufwertung der Verkehrspolitik versprochen. Das Gegenteil ist eingetreten.

Bei der Beratung des vorliegenden Gesetzentwurfs zeigte sich exemplarisch, wie falsch die Entscheidung war, die Verkehrspolitik aus dem Wirtschaftsministerium herauszunehmen und in das Städtebauministerium einzugliedern.

(C)

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

Diese Entscheidung war erstens falsch im Hinblick auf den Stellenwert, den die Verkehrspolitik nunmehr einnimmt. Anstatt ihre Unterstützungsfunktion für die Wirtschaftspolitik zu betonen und sie mit als Motor für die allseits für notwendig gehaltene Umstrukturierung Nordrhein-Westfalens einzusetzen, wird sie städtebaulichen und landschaftspflegerischen Aspekten untergeordnet und dokumentiert einen etwas verquastem Hang Ihrer Fraktion zu einer leicht angestaubten Sozialromantik.

Verkehrspolitik, meine Damen und Herren von der SPD-Fraktion, besteht doch nicht darin, die farblich passenden Pflastersteine zum frisch renovierten Fachwerkhäuschen auszusuchen!

Die Menschen in Nordrhein-Westfalen wollen doch auch arbeiten. Sie wollen Geld verdienen, Zukunft haben und nicht in einem allmählich verfallenden Museum leben müssen.

Die Entscheidung war außerdem falsch im Hinblick auf die Person des Verkehrsministers. Minister Zöpel vertritt mit Intelligenz, konsequent und unbeirrt eine Verkehrspolitik, deren oberste Erkenntnis ist, daß die Freiheit der Wahl der Verkehrsmittel den Bürgern in Nordrhein-Westfalen nicht weiter zugestanden werden darf, eine Erkenntnis, die sich ja mittlerweile auch die Landesregierung zu eigen macht. Jedenfalls ist das in dem Bericht "Bevölkerungsentwicklung und Regierungshandeln in Nordrhein-Westfalen" nachzulesen.

(D)

Ich halte das für illiberal, für eine Bevormundung der Bürger, die einer modernen Demokratie nicht würdig ist.

(Beifall bei Abgeordneten der F.D.P.)

Dieses Bedürfnis, alles selbst bestimmen zu wollen, weil man sich im alleinigen Besitz der absoluten Wahrheit glaubt, hat ihren Niederschlag natürlich auch in diesem Gesetzentwurf gefunden. Er enthält zwar Hunderte von Maßnahmen mit einem Mittelumfang von mehreren Milliarden DM - was übrigens den Ministerpräsidenten einmal dazu veranlassen sollte, seine Äußerung zu überprüfen, in Nordrhein-Westfalen bestünde kein Bedarf mehr an Straßenbau -, nirgendwo im Gesetz

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

- (A) ist aber erkennbar, nach welchen Kriterien die Prioritäten für die Realisierung neuer Projekte gesetzt werden. Wenn pro Jahr nur 150 Millionen DM zur Verfügung stehen, dann muß man ja wohl Prioritäten setzen; es sei denn, man vertraut darauf, daß dem Verkehrsminister zur rechten Zeit schon die rechte Erkenntnis kommen werde.

Herr Kollege Jaax, Sie haben darauf hingewiesen und es als Leistung herausgestellt, daß im Bedarfsplan zusätzliche Projekte aufgenommen wurden. Das ist richtig. Bei gleichbleibendem Mittelumfang bedeutet es aber lediglich, daß die Liste der nicht realisierbaren, weil nicht finanzierbaren Maßnahmen verlängert wird. Eine größere Leistung haben Sie im Verkehrsausschuß in dem Zusammenhang nicht erbracht.

Wie wir übrigens im Verkehrsbereich feststellen können, werden Fachwissen und langjährige Erfahrungen der Mitarbeiter immer weniger wert, und fachfremde Besserwisserie und gefühlsabhängige Entscheidungen bestimmen das Handeln und die Politik immer mehr. Bei dieser Gelegenheit will ich aber auch nicht unerwähnt lassen, daß es vermutlich gar keinen großen Unterschied machen würde, wenn statt 150 Millionen DM 300 oder 400 Millionen DM pro Jahr für den Straßenbau zur Verfügung stünden. Der Personalbestand, insbesondere im Landschaftsverband Rheinland, wurde doch dermaßen reduziert, daß sie zwar Geld für Baumaßnahmen hätten, daß sie aber kein Personal für die Planung und Bauaufsicht haben. Sie könnten bauen. Das Geld wäre sogar da; aber es fehlt an notwendigen Personal, und es fehlt vor allen Dingen an dem Willen, die Probleme flexibel, beispielsweise auch mit Privatunternehmen, zu lösen.

(B)

Meine Damen und Herren von der Landesregierung und von der SPD-Fraktion, durch diese Inflexibilität des staatlichen Handelns werden in diesem Lande Investitionen verhindert, Konkurse gefördert und Arbeitslosigkeit erzeugt. Ihren ersten Niederschlag hat diese Inflexibilität in der Rücküberweisung von 22 Millionen DM nicht verbrauchter Mittel für den Bundesfernstraßenbau an den Bund gefunden. Eigentlich hätten Sie, Herr Minister Zöpel, ja wohl über 100 Millionen DM zurückzahlen müssen, wenn der Bund nicht einer Umwidmung der Mittel zugestimmt hätte. Nur: Im nächsten Jahr fehlen uns die Gelder vermutlich in vollem Umfang und von vornherein. Und Sie, meine Damen und Herren von der SPD-Fraktion und von der Landesregierung, werden dann natürlich der Bundesregierung den Vorwurf machen, sie kürze die Investitionsmittel für Nordrhein-Westfalen um

Hunderte von Millionen, und dabei verschweigen, daß es Ihre eigene Unfähigkeit ist, dieses Unternehmen Nordrhein-Westfalen zu steuern.

(C)

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

Ich bin wirklich einmal gespannt, was die Beantwortung meiner Kleinen Anfrage ergibt, wie viele Planfeststellungsverfahren - unterschriftsreif - zum Teil seit Jahren hier im Ministerium liegen und wie viele Investitionen dadurch seit Jahren blockiert werden.

Zum Gesetzentwurf! Der von der SPD und der CDU im Verkehrsausschuß gemeinsam formulierte Gesetzentwurf, den die CDU heute nichtsdestoweniger ablehnen will, ist für uns nach wie vor nicht akzeptabel.

(Dreyer (CDU): Er hat doch ausdrücklich gesagt: Zustimmung!)

In einem Landesstraßenbedarfsgesetz den Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs festzuschreiben - was ja auch die CDU will -, halten wir für verkehrt, für strukturpolitisch unsinnig und für das wirtschaftliche Klima in Nordrhein-Westfalen gefährlich.

Die CDU-Fraktion hat sich ja nun nach gewaltigen Eiertänzen in den letzten Wochen dazu durchgerungen, dieses traurige Ergebnis ihrer eigenen Krompromißvorschläge abzulehnen. Der Kollege Dreyer hat im Verkehrsausschuß zu Protokoll gegeben, seine Fraktion sei mit der Formulierung des Gesetzentwurfs einverstanden und mache die Zustimmung nur noch abhängig von der Aufnahme der Kuhlenberg-Trasse.

(D)

(Dreyer (CDU): Von der Abstimmung über unseren Antrag!)

- Da war über Ihren Antrag abgestimmt. Von der Aufnahme der Kuhlenberg-Trasse, Herr Kollege Dreyer!

Jetzt ist die Kuhlenberg-Trasse im Antrag enthalten. Ich gebe zu - der Kollege Tschoeltsch wird dazu nachher noch einige Takte sagen -, es ist sehr unbefriedigend. Trotzdem lehnen Sie den Gesetzentwurf ab. Von den übrigen Maßnahmen, die der Kollege Strothmann eben erwähnt hat, war im Verkehrsausschuß nicht die Rede.

(Dreyer (CDU): Aber natürlich!)

- Herr Kollege Dreyer, wir begrüßen ja Ihre Ablehnung in dem gleichen Umfang, wie wir Ihre Zustimmung vorher kritisiert haben,



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

- (A) auch wenn ich Ihnen sagen muß, daß ich Ihre Begründung für so schlicht halte, daß es schon fast peinlich zu nennen ist.

(Wolf (SPD): Dafür gibt es keinen parlamentarischen Ausdruck!)

- Es gibt dafür durchaus parlamentarische Ausdrücke, Herr Kollege Wolf.

Meine Damen und Herren, mit diesem Gesetzentwurf erweist der Landtag sich und dem Land keinen Gefallen. Es hat die Chance bestanden, zukunftsorientierte Grundsätze der Verkehrspolitik zu formulieren beziehungsweise sie zu erhalten; denn im vorherigen Gesetzestext war sie ja enthalten, weshalb wir diesen alten Gesetzestext hier noch einmal zur Abstimmung stellen.

Statt dessen dokumentieren sich in dem Entwurf kleingeistiges Denken, Engstirnigkeit und ein offenbar unbezähmbarer Drang nach Bevormundung der Bürger. Wir bedauern dies und lehnen den Gesetzentwurf ab.

(Beifall bei der F.D.P.)

Präsident Denzer: Ich danke Ihnen, Frau Kollegin.

(Abg. Aigner (SPD) begibt sich zum Rednerpult.)

- (B) - Nein, Herr Kollege, es tut mir leid; die Landesregierung hat ihre Wortmeldung durch Herrn Minister Dr. Zöpel angemeldet.

(Aigner (SPD): Das muß man mit Gelassenheit ertragen.)

Herr Minister, ich erteile Ihnen das Wort.

Dr. Zöpel, Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nach den bisherigen Debattenbeiträgen - ich bitte um Entschuldigung, Herr Kollege Aigner, daß wir Ihnen das nicht mehr signalisiert haben - glaube ich jetzt etwas sagen zu sollen. Ich behalte mir vor, im Rahmen der Redezeit später Weiteres auszuführen.

In Kürze! In den Beratungen zum Landesstraßenausbaugesetz und zum Bedarfspan wie noch einmal in den Positionen hier im Plenum sind Unterschiede deutlich geworden, und mir liegt daran, daß Unterschiede deutlich werden, weil das für die politische Auseinandersetzung gut ist. Am klarsten sind die Unterschiede zwischen der integrierten Verkehrspolitik, für die ich stehe, und dem, was die F.D.P., Frau Kollegin Thomann-Stahl, als

Verkehrspolitik befürwortet. Ich finde es gut, daß die Unterschiede so deutlich sind. (C)

Ich will sie, so, wie ich sie verstehe, noch einmal auf den Punkt bringen: Für mich ist - jetzt reduziere ich schon - Straßenbaupolitik - denn nur um die geht es heute - integrierter Bestandteil von Gesellschaftspolitik in einer reich gewordenen Gesellschaft, die aufgrund einer rasanten technischen Entwicklung, aufgrund einer Überbelastung der Umwelt und aufgrund des Tatbestandes - den niemand ändern kann -, daß wir hier in dem am dichtesten besiedelten Industrieland der Welt auf begrenztem Raum leben, vielfältigen Gefährdungen ausgesetzt ist. Bei diesen Tatsachen den hochwertigen Freiheitsbegriff an der Frage zu exerzieren, ob jeder überall Auto fahren dürfe, halte ich für einen Mißbrauch dieses Freiheitsbegriffs.

(Zustimmung bei der SPD)

Ich glaube, viele Liberale würden sich auch wundern, wenn sie diesen Mißbrauch erleben würden.

Es kann in unserer Gesellschaft nur darum gehen, die vielfältigen Lebensanforderungen und die vielfältigen Restriktionen, die unabweisbar geworden sind, miteinander in Übereinstimmung zu bringen. Dazu gehört die Freiheit, gesund zu bleiben, die Freiheit, daß sich auch Schwächere trotz des Automobilverkehrs bewegen können, und diese Freiheiten müssen gegeneinander abgewogen werden. (D)

(Zustimmung bei der SPD - Zuruf des Abg. Hardt (CDU))

- Herr Kollege Hardt, im Augenblick diskutiere ich ausschließlich mit der F.D.P.; zu Ihnen sage ich gleich noch etwas.

(Zuruf von der CDU: Hoffentlich etwas Gutes! - Dr. Pohl (CDU): Aber zuhören dürfen wir?!)

- Herr Kollege Pohl, Sie wissen ja: Meine Leidenschaft besteht im Zuhören.

(Oh-Rufe bei der CDU)

Nehmen Sie es mir nicht übel, Frau Kollegin: Wenn Sie Verkehrspolitik und Straßenbaupolitik allein auf wirtschaftliche Belange beziehen und wenn Sie sich allein daran orientieren, daß der Automobilverkehr und seine Zunahme der beste Motor für die Entwicklung dieses Landes sind, ist das für mich der beispielhafte Ausdruck einer Politik, die nur noch nicht beeinflussbaren technischen Sachzwängen folgen will.

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) Ich sage Ihnen eines deutlich - das besorgt mich, und darüber bitte ich Sie nachzudenken -: Das Verhängnisvollste, das in den letzten 200 Jahren in unserer Gesellschaft eingetreten ist und was Fortsetzung findet, ist die Tatsache, daß sich der Mensch, der zu Beginn der Aufklärung damit begonnen hat, Technik zu beherrschen, heute im Grunde genommen die Aufklärung aufgibt, weil er sich technischen Sachzwängen unterwerfen will, und das kann das Ende der Freiheit bedeuten.

(Zustimmung bei der SPD)

Hier sind also Gegensätze deutlich, die wir wohl weiterhin austragen.

Nun zur Auseinandersetzung mit Ihnen, meine Damen und Herren von der CDU! Ich habe den Eindruck, Sie ringen aufrichtig, solange es dann nicht in Ihren Postillen steht,

(Hardt (CDU): Wir ringen aufgrund Ihrer schlechten Vorgaben!)

um einen guten Kurs in der Verkehrspolitik.

- (B) Deshalb eine Bemerkung zu dem Gesetzestext! Ich halte das Ergebnis der Beratungen über den Gesetzestext für eine unter derzeitigen Umständen optimale Lösung. Die Beratungen, an denen beide großen Parteien konstruktiv mitgewirkt haben, haben zu Präzisierungen und Verbesserungen geführt, sprachliche Mißverständnisse ausgeräumt, Selbstverständlichkeiten hineingeschrieben; daß ein Gesetz über den Landesstraßenbedarfsplan der Verkehrsentwicklung dient, ist selbstverständlich. Aber man kann es noch einmal hineinschreiben; es stört ja niemanden. Ich bin der gleichen Meinung.

Ich glaube, wir haben jetzt einen Gesetzestext, der das zur Zeit zeitgemäßeste - Fortschritt ist ja immer so eine Sache - Gesetz über den Landesstraßenbau ist, das wir in der Bundesrepublik haben. Ich bedanke mich bei allen für die Mitwirkung an der Verbesserung unseres Entwurfs. Es wäre ja schlimm, wenn parlamentarische Beratungen Regierungsentwürfe nicht verbessern würden.

(Zustimmung bei der SPD - Hardt (CDU): Einverstanden!)

Wozu arbeiten Sie denn, wenn das nicht dabei herauskäme?

Wir werden das jetzt umsetzen. Ich will Ihnen sagen, wo der Hauptpunkt liegen wird: nämlich darin, daß wir nun auch eine Praxis stadt- und umweltverträglicher Ortsumgehungen

haben. Über Ortsumgehungen kann man gar nicht abstrakt streiten. Überall, wo mehr als 8 000 Autos - hier liegt für mich die Grenze, an der man keine Diskussionen mehr führen kann - durch einen Ort gehen, sollte man den Verkehr hinauslegen und sehen, daß man anschließend die innerstädtischen Straßen verkehrsberuhigt. (C)

(Hardt (CDU): Denken Sie an die L 286 und die L 512!)

Das ist der abstrakte Grundsatz. Das scheidet in vielen Fällen daran, daß die Ortsumgehung nicht, wie ich es gern formuliere, eine moderne Stadtmauer - kreuzungsfrei, auf sieben Meter hohen Wällen, mitten durch den Wald, weil jeder, der an der Straße wohnt, einen subjektiven Rechtsanspruch gegen die Trasse hat - sein darf.

Für mich besteht die Hauptaufgabe darin, dieses neue Gesetz ganz schnell - nach öffentlicher Erörterung mit den Fachleuten des Straßenbaus - in Empfehlungen für den Ausbau von Ortsumgehungen, die tatsächlich stadt- und umweltverträglich sind, umzusetzen, und zwar dürfen das nicht nur Lösungen sein - das halte ich für sehr wichtig -, die zu einem maximalen individuellen Rechtsanspruch des jeweils im Einzelfall Betroffenen führen, sondern die überhaupt noch Kompromisse im Interesse einer ganzen Stadt möglich machen.

(Hardt (CDU): Aber im Verkehrswesen werden fast nur noch Kompromisse geschlossen!) (D)

Ich betone nachdrücklich, daß hier das Problem liegt, dessen Lösung wir im Januar in Angriff nehmen.

Ich entnehme Ihrem beifälligen Nicken, daß Sie mich auch dabei unterstützen, und dafür bedanke ich mich.

Auf dieser Grundlage - das muß sehr deutlich sein - wird manche als bedarfsrelevant festgestellte Straße daraufhin überprüft werden müssen, ob sie denn mit anderen Belangen vereinbar ist. Denn eines bitte ich Sie festzuhalten - hier entstehen manchmal Mißverständnisse -: Eine in einen Bedarfsplan eingestellte Straße darf geplant werden; eine nicht eingestellte Straße darf nicht geplant und gebaut werden. Das ist aber das einzige, was hieraus an rechtlicher Bindung entspringt,

(Zuruf von der CDU: So ist es!)

sonst muß alles noch einmal im Planfeststellungsverfahren überprüft werden. Das ist

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) durch höchstrichterliche Rechtsprechung so festgelegt.

Damit wäre ich bei den Maßnahmen des Bedarfsplans. Der Bedarfsplan enthält in seiner jetzigen Fassung mehr Maßnahmen als mein Entwurf. Er umfaßt dabei keine Maßnahme, die man nach unseren Erkenntnissen bei der Plausibilitätsprüfung, die man ja nur bei der Aufstellung eines Bedarfsplans vornehmen darf, nicht bauen dürfte. Insoweit stimme ich allen jetzt mehrheitlich in den Entwurf zusätzlich aufgenommenen Maßnahmen zu.

Wirklichkeitsnäher - auch darauf haben Sie hingewiesen - wird der Plan dadurch nicht, denn er betrifft jetzt wieder, gibt man jährlich 150 Millionen DM für die Maßnahmen aus, einen Zeitraum von 20 Jahren.

Auf Ihre Idee, Herr Kollege Strothmann, daß man einen Bedarfsplan ohne Finanzrahmen aufstellen sollte, kommt auch der Bund nicht.

(Zuruf von der CDU: So ausschließlich hat er es auch nicht gesagt!)

Auch der Bund hat einen Finanzrahmen; wir sollten uns darüber verständigen.

(Zurufe von der CDU)

Auch der Bund hat für seinen Bedarfsplan vorher einen Finanzrahmen festgelegt. Das macht er genauso wie wir. Dies entspricht der üblichen Vorgehensweise.

(B)

(Hardt (CDU): Nur ist das alles realistischer!)

Nun zu der zweiten Frage. Ich bitte Sie, meine Formulierung nicht mißzuverstehen. Sie werden von mir ganz selten eine Äußerung, beinhaltend die Gegenüberstellung "Bundesland", hören. Es gibt nur Verlierer, wenn wir derartige Streitereien bei jeder einzelnen Maßnahmen so weiterführen. Ich stelle hier eines fest - und das scheint mir ein großer Unterschied zu beiden Parteien zu sein, die hier in der Opposition sind; ich sage nicht "Fraktionen" -: Für einen langen Zeitraum wird der Gesamtstaat bei den realistischen Wachstumserwartungen - nur von diesen kann man ausgehen, und diese werden momentan wieder ständig nach unten revidiert, was mich nicht überrascht und was ich nicht vorwerfe - und der Zielsetzung, Steuern zu senken - für die es Gründe geben kann, über die ich aber auch nicht reden will -, nicht in der Lage sein, seinen Aufgaben in der Infrastruktur Rechnung zu tragen. Dieser Gesamtstaat tritt zur Zeit als Infrastrukturstaat ab, und das systematisch! Das kann man dann

nicht einer Kommune oder einem Land zuweisen. Parallel hat der Bund auch - es geht mir nicht darum, ihm die Schuld zuzuschieben, sondern darum, das festzustellen - seine Aufwendungen für den Straßenbau im GVFG gekürzt. Wegen der nicht steigerbaren Wachstumserwartung und wegen des Ziels, Steuern zu senken, zieht sich der Staat aus seiner Verantwortung für Infrastruktur zurück. Das findet hier Niederschlag.

(C)

Ich halte das nicht für gut und möchte dazu eine Bemerkung machen. Die ökologisch und stadtverträglich orientierte Verkehrspolitik, die ich will, wäre teurer als die konventionelle - damit überhaupt kein Mißverständnis auftritt -; sie wäre teurer als konventionelle!

(Zustimmung bei der SPD)

Die Kürzungen im Straßenbau haben ausschließlich damit zu tun, daß dieser Staat seinen Infrastrukturaufgaben generell nicht mehr gerecht wird und nichts mit meiner Vorstellung von Straßen, denn die sind teurer als die konventionellen.

Damit komme ich zu einem letzten Punkt, Frau Thomann-Stahl, und zwar zu den von Ihnen und vor Tagen auch von dem Bundesarbeitsminister vorgetragenen Auseinandersetzungen, wer denn hier wohin Geld zurückfließen läßt. Ich habe gesagt: Diese Debatten bringen nur Verlierer hervor. Es ist richtig, daß der Landschaftsverband Rheinland nach derzeitigem Kenntnisstand 22 Millionen DM Straßenbaumittel nicht verausgaben kann. Dafür kann der zuständige Minister nichts, obwohl er vielleicht irgendwo die Verantwortung trägt. Es war früher üblich, daß man Mittel für den Neubau und Gelder für die Unterhaltung von Straßen austauschen konnte. Vielleicht hat der Bundesverkehrsminister recht, wenn er meint: Ich will Neubaustrassen in anderen Ländern forcieren. Nur: Wenn er dann beginnt, darüber zu sprechen, in Nordrhein-Westfalen dauerten die Planverfahren so lange,

(D)

(Hardt (CDU): Was objektiv stimmt!)

- ja, ja, Herr Hardt. Ich freue mich über Ihren Zwischenruf; den hatte ich an dieser Stelle eingeplant -, liegt das allerdings auch daran, daß der Bundesverkehrsminister keine Kenntnisse von den Siedlungsproblemen in Ballungsgebieten hat. Dabei will ich ihn wie seinen Vorgänger - mit beiden komme ich außerordentlich gut aus - nicht persönlich beleidigen und mich damit auf das Niveau des Bundesarbeitsministers begeben. Sie wissen alle, was der gesagt hat; ich halte Herrn Dollinger wie auch Herrn Warnke für ehrenwerte Männer.

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) Jetzt zu einem Faktum. Der Fortschritt der Planfeststellung der A 44 in Düsseldorf ist durch die mangelnde Einsichtsfähigkeit des Bundesverkehrsministeriums, daß in einer dicht besiedelten Stadt Straßen nur in Tunneln und in adäquaten Tunneln gebaut werden können - eine von Ihnen immer vertretene These -, "exactement" vom 25.10.1985 bis zum 22.6.1987 aufgehalten worden

(Hardt (CDU): Das stimmt! - Weitere Zurufe von der CDU)

- durch den Bundesverkehrsminister; gegen alle Parteien in Düsseldorf. Sie werden mir einen Fall vorwerfen können, wo Sie sagen, ich hätte beim Land ein Verfahren verzögert; das weiß ich; das bestreite ich auch gar nicht. Nur eines steht fest: Die Planverfahren dauern alle zu lange, aber sie haben in Nordrhein-Westfalen ein besonderes Problem. Der Bundesverkehrsminister oder zumindest seine Mitarbeiter sind unfähig, die Straßenbauprobleme hochverdichteter Industrielandschaften zu erkennen. Das haben sie hier in Düsseldorf vorexerziert.

(Zustimmung bei der SPD)

Zwei Jahre haben sie gebraucht, um einzusehen, daß dies nur durch einen Tunnel geht.

(Hardt (CDU): Das stimmt so nicht!)

- (B) Ich stelle das fest unter dem Vorzeichen: Es nützt nichts, die Minister persönlich zu diffamieren, sondern man muß einmal schauen, wo die Probleme liegen.

Nun zum Mittelabfluß!

(Weitere Zurufe von der CDU)

Also: Die 22 Millionen DM stimmen, und wenn wir Pech haben, werden es noch ein paar Mark mehr. Ich hoffe das nicht. Nur: In demselben Jahr, über das wir hier reden, hat die Deutsche Bundesbahn, die dem Bundesverkehrsminister unterstellt ist, deren Planfeststellungsverfahren das Privileg haben, nicht von - was sagt Herr Blüm immer? Ich wiederhole es hier nicht - Landesregierungen kontrolliert zu werden, 44 Millionen DM in Nordrhein-Westfalen nicht abgerufen, die im Haushalt stehen.

(Hört, hört! bei der SPD - Zuruf von der CDU: Warum denn nicht?)

- Weil die Bundesbahn, unbeeinflußt von dieser Landesregierung, nicht in der Lage ist

zu bauen, weil der Bundesverkehrsminister nicht in der Lage ist, sie anzuweisen. (C)

(Dorn (F.D.P.): Das ist aber doch gar nichts gegen das, was die Landesregierung in ihrem Zuständigkeitsbereich versäumt!)

- Herr Kollege Dorn, ich verstehe das nicht. Sie merken es immer noch nicht --

(Dorn (F.D.P.): Das werde ich Ihnen schon in der dritten Lesung vortragen!)

- Herr Kollege Dorn, ich verstehe Ihren Zwischenruf nicht. Sie hören immer nur auf einem Ohr. Ich wiederhole noch einmal: Ich halte das für abwegig, - -

(Zurufe von der F.D.P.)

- Es ist traurig, wie dialogunfähig Sie schon wieder werden. Ich habe meine Ausführungen mit dem Satz begonnen: Ich halte es für abwegig, mit Ausführungen, wie Frau Thomann-Stahl sie gemacht hat, und mit beleidigenden Bemerkungen, wie sie der Bundesarbeitsminister macht, mit denen er sich für eine sachgemäße Ausführung disqualifiziert hat, 22 Millionen DM einer Landesregierung in Person anzukreiden, weil das sofort zurückschlägt, wie Sie hier sehen: 44 Millionen DM konnte der Bund nicht für notwendige Eisenbahnprojekte in Nordrhein-Westfalen abrufen.

Was soll das alles? Die Verfahren dauern lange. Sie dauern in dicht besiedelten Gebieten besonders lange, weil es hier größere Probleme gibt, überhaupt durchzukommen. Damit müssen wir alle fertig werden, und wir müssen einmal darüber diskutieren, wie man die Verfahren beschleunigen kann. Aber es führt zu nichts, wenn wir uns das gegenseitig vorhalten. Das endet für alle nur negativ. Das sage ich Ihnen deutlich. (D)

(Zurufe von CDU und F.D.P.)

- Was meinen Sie, wie kompromißfähig wir ständig sind! In einem Jahr und neun Monaten kriegen Sie mit mir bei den Straßen außerordentlich viele Kompromisse hin. Aber das ist im Augenblick die vom Bundesverkehrsminister vorgegebene Zeiteinheit für die Findung von harmlosen Kompromissen. Das hat er so vorgegeben.

(Zuruf des Abg. Schumacher (Kall) (CDU) - Weitere Zurufe von der CDU)

- Es ist wirklich tragisch, wie Sie reagieren, wenn man Ihnen Fehler nachweist, während

(Minister Dr. Zöpel)

(A) Ich sage: Ich halte das für ein Problem. Sie sind im Augenblick schuldeinsichtsunfähig. Das ist im Augenblick das Problem,

(Zustimmung bei der SPD - Widerspruch bei der CDU)

weil Sie nur noch polemisieren wollen. Es gibt natürlich noch Hoffnung, weil Sie sich schämen, daß da ein Bundesarbeitsminister herumläuft, der sich hier in Nordrhein-Westfalen

(Zurufe von der CDU)

mit seinen Bemerkungen zur Verkehrspolitik so disqualifiziert hat, daß er sich in den nächsten drei Jahren dazu besser nicht äußern sollte.

(Beifall bei der SPD - Zuruf von der CDU: Was hat er denn gesagt? - Weitere Zurufe von der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile Herrn Abg. Aigner für die Fraktion der SPD das Wort.

Aigner (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Strothmann, Sie haben ein ulkiges Demokratieverständnis, wenn Sie glauben - das hat der Minister vorhin auch angesprochen -, daß die SPD-Fraktion mit Händen an der Hosennaht dasteht, wenn von der Regierung ein Gesetzentwurf kommt.

(B)

(Doppmeier (CDU): Das war doch meistens so!)

Natürlich beraten wir das, und natürlich versuchen wir, das zu verbessern. Das tun wir gemeinsam, auch in Diskussionen mit unserem Minister. Daraus einen Zwist zu konstruieren, halte ich für völlig überflüssig und nicht zutreffend.

Meine Damen und Herren, die CDU hat sich aus der Verkehrspolitik verabschiedet.

(Lachen bei der CDU)

- Ja, das gibt es gar nichts zu lachen. Ich will Ihnen einige Beispiele nennen,

(Zurufe von der CDU)

wie das in der Praxis abgelaufen ist, Herr Kollegen Schumacher. Da sind aus Ihrer Fraktion namhafte Kollegen zu mir gekommen und haben gesagt: Sorg' doch bitte dafür, daß diese und jene Maßnahme mit hineingenommen wird. Dann haben wir das beraten

und geprüft, und dann haben wir sie mit hineingenommen. (C)

(Hardt (CDU): Aus sachlichen Gründen, oder?)

Und dann haben Sie diese in der Presse draußen vor Ort als Ihre große Leistung verkauft. Aber in einer halben Stunde werden wir erleben, wie Sie gegen diese Maßnahmen abstimmen.

(Zurufe von der CDU)

Das ist Ihre Verkehrspolitik: Obstruktion, Opposition, nur um der Opposition willen, keine konstruktive Zusammenarbeit!

(Zurufe von der CDU)

Ich habe mich aber eigentlich gemeldet, um etwas zu den Investitionen zu sagen. Auch da gibt es nach meiner Meinung bei Ihnen eine etwas verengte Betrachtungsweise, wenn Sie das Investitionsvolumen im Verkehrswegebau ausschließlich bei den Landstraßen suchen. Vielleicht helfen ein paar Zahlen, die hervorragenden Leistungen des Landes im Bereich der Verkehrsinvestitionen zu verdeutlichen.

Im Landstraßenbau haben wir von 1979 bis heute - das sind acht, neun Jahre - 3,8 Milliarden DM aufgewandt.

(Hardt (CDU): Wie viel Befrachtung beim GFG für die Gemeinden?) (D)

Heute sind es immer noch 300 Millionen DM. Im kommunalen Straßenbau waren es im gleichen Zeitraum

(Hardt (CDU): Durch Befrachtung!)

4,2 Milliarden DM. Das sind 500 Millionen DM pro Jahr. Heute sind es übrigens immer noch etwa 500 Millionen DM. Im öffentlichen Personennahverkehr 4,2 Milliarden DM, rund 500 Millionen DM im Jahr. Immer noch rund 500 Millionen DM!

(Hardt (CDU): Ihr müßt 10 Jahre zusammenziehen, damit eure Rechnung stimmt!)

Beim S-Bahn-Bau eine Milliarde DM. Dazu kommen Kanäle, Luftfahrt, nichtbundeseigene Eisenbahnen und so weiter. In neun Jahren 30 Milliarden DM Investitionen für die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen!

(Hardt (CDU): Wieviel hat der Bund davon bezahlt?)

(Aigner (SPD))

(A) - Ja, darauf komme ich.

(Zuruf des Abg. Hardt (CDU))

Der Bund hat für Bundesstraßen und Autobahnen 16 Milliarden DM gezahlt.

Nun nenne ich Ihnen die Investitionen, die wir jetzt im Haushalt haben: 1,3 Milliarden DM Bundesstraßen, 2,3 Milliarden DM im übrigen Haushalt. Das sind im Jahr 1988 3,6 Milliarden DM gegenüber 3,3 Milliarden DM im Schnitt vorher. Zu den 3,3 Milliarden DM kommen allerdings noch die Investitionen der Kommunen hinzu.

(Zuruf des Abg. Hardt (CDU))

Jetzt zu Ihrem Zwischenruf, Herr Kollege Hardt: "Was hat der Bund dazugetan?" - Das sind keine Almosen, die wir da abholen! Nordrhein-Westfalen hat einen Anspruch auf diese Bundesmittel, die hier investiert werden müssen.

(Zustimmung bei der SPD)

Hier fallen die Mineralölsteuern an, und deshalb haben unsere Bürger einen Anspruch darauf, daraus mitbedient zu werden.

(Hardt (CDU): Nur, die Kfz-Steuer befrachtet ihr in Nordrhein-Westfalen, nicht der Bund!)

(B) Dieses Niveau an Investitionen werden wir der Größe nach auch halten. Der Minister hat vorhin sehr skeptisch die Zukunftsinvestitionen gesamtstaatlich gewürdigt. Ich will Ihnen dazu sagen: Ich gehe davon aus, daß wir das der Größe und dem Umfang nach halten werden. Aber wir setzen andere Schwerpunkte. Wir wollen - und das tun wir! - Straßenbau umweltverträglicher machen, menschenverträglicher!

(Hardt (CDU): Da machen wir mit!  
- Schumacher (Kaff) (CDU): Wer will das nicht?)

Wir wollen mehr kleinere Maßnahmen durchführen und mehr für den ÖPNV tun.

- Ich sage Ihnen: Diese zahlreichen kleineren Maßnahmen schaffen mehr Arbeitsplätze bei kleinen Bauunternehmern, als wenn wir diese Großmaschinen einsetzen und mit ihnen viele Kilometer bauen. Das unterscheidet uns eben von Ihrer Beton-Ideologie, meine Damen und Herren von der CDU!

(Beifall bei der SPD - Lachen und Zurufe von der CDU)

Ihre Absichten sind ganz leicht zu durchschauen! Da läßt die Bauindustrie vor 14 Tagen hier in Düsseldorf demonstrieren und gibt dazu auch noch einen Leitfaden heraus, daß man sich sinnvollerweise einen Helm aufsetzt und an welcher Stelle gepiffen werden sollte. Rund 500 Leute waren da unterwegs.

(C)

(Hardt (CDU): Der DGB zahlt auch für Demonstrationen!)

Dann kommt der Herr Blüm. Der tosselt ja zur Zeit durch Nordrhein-Westfalen wie ein bunter Kinderkreisel.

(Hardt (CDU): Der scheint euch aber recht zu stören.)

Und dann geht er her und sagt tatsächlich - und jetzt zitiere ich -: "Seit 1982 hat die Landesregierung auf 8,7 Milliarden DM vom Bund verzichtet, weil sie entsprechende Projekte nicht vorgesehen hat." - Ich muß sagen, das hat mir im Moment die Sprache verschlagen.

(Böse (SPD): Das kann man wohl sagen!)

Da war ich wirklich platt! Wie kann ein ausgewachsener Bundesminister so einen Mist erzählen!

(Zustimmung und Zurufe von der SPD - Gegenrufe von der CDU)

Wie kann ein ausgewachsener Bundesminister so einen Schwachsinn verzapfen!

(D)

(Zustimmung bei der SPD - Widerspruch und Zurufe von der CDU)

- Er ist doch ausgewachsen, oder?

(Hardt (CDU): Schaut euch einmal die Drucksache 10/2186 an!)

Meine Damen und Herren, ich will Ihnen sagen: Daß diese 8,7 Milliarden DM Planungen bei der Fortschreibung der Bundesfernstraßenplanung 1980 und 1985 nicht mehr weiterverfolgt worden sind, hat der Deutsche Bundestag, hat die Bundesregierung beschlossen! Natürlich haben auch wir dazu ja gesagt. Ich frage Sie zum Beispiel: Wollen Sie die A 4 durch das Rothaargebirge?

(Zurufe von der CDU: Ja, wollen wir!  
- Weitere Zurufe von der CDU - Gegenrufe)

(Aigner (SPD))

- (A) - Gut, dann soll Herr Blüm das auch sagen. Aber beschlossen haben Sie in Bonn etwas anderes! Entweder lügt der Mann, oder er weiß es nicht besser, er weiß nicht, wovon er redet!

(Zustimmung bei der SPD - Zuruf des Abg. Hardt (CDU) - Weitere Zurufe - Unruhe)

Mit dem sind wir ja sowieso Kummer gewöhnt; da muß man immer genau hinhören, was der Mann sagt!

(Hoof (CDU): Wie ist das denn bei Minister Jochimsen?)

Da fällt mir gerade so ein: Bei der Senkung des Spitzensteuersatzes von 56 zunächst auf 53 und dann auf 54 Prozent hat er gesagt: "Das ist ein Schlag in das Gesicht eines jeden Arbeitnehmers!" Und dann hat er noch gesagt: "Nur über meine Leiche!" Und drei Wochen später stimmt er im Kabinett der Senkung des Spitzensteuersatzes zu!

(Hardt (CDU): Dann ist man aber bei der Steuerreform bis auf den Satz von 19 % heruntergegangen! - Weitere Zurufe)

Das ist das eine. - Ich meine, man muß einmal hinschauen: Überall, wo der Mann herumlamantiert, stellt man auf einmal fest: Er ist ja eigentlich selbst zuständig dafür! Und wenn man dann noch eine Weile hinschaut, merkt man: Er hat noch nichts getan! - Das ist nämlich Blüm!

(B)

(Lebhafte Zurufe von der CDU)

Dazu sage ich Ihnen, meine Damen und Herren von der CDU: Diese Sonthofen-Strategie wird nicht fruchten. Damit machen Sie Nordrhein-Westfalen kaputt, und das lassen wir nicht zu!

(Beifall bei der SPD - Hoof (CDU): Er ist ein guter Mann!)

Wir lassen nicht zu, daß die Wähler in Nordrhein-Westfalen für ihr Wahlverhalten vom Bund bestraft werden!

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile jetzt Herrn Abg. Dreyer für die Fraktion der CDU das Wort. - Bitte sehr!

Dreyer (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich muß jetzt ja wohl mit dem beginnen, was Herr Kollege Aigner zuletzt

gesagt hat, obwohl es mit der Verkehrspolitik gar nichts zu tun hat. (C)

(Widerspruch des Abg. Aigner (SPD))

Ich habe auch zu denen gehört, die sich gegen die Senkung des Spitzensteuersatzes gewehrt haben; das gebe ich hier zu.

(Zurufe von der SPD: Bravo!)

Aber der Kompromiß, der entstanden ist, ist so gut, daß wir dafür diese Kröte schlucken konnten. Das macht nämlich genau ein Vier- und vierzigstel des Gesamtpaketes aus; das ist der Punkt! Wir haben Steuersenkungen für Arbeitnehmer in einem Maße durchgesetzt, wie Sie es in Ihrer Koalition nie geschafft haben; das möchte ich nur einmal deutlich hervorheben.

(Zustimmung bei der CDU - Lachen bei der SPD - Wendzinski (SPD): Und ihr holt über andere Wege alles wieder zurück! - Zuruf des Abg. Aigner (SPD) - Weitere Zurufe - Unruhe)

Wenn wir heute über Polemik reden - das gilt auch für Sie, Herr Zöpel -, dann ist das, was Sie in Sachen Steuerreform praktizieren, das erschreckendste Beispiel; das möchte ich nur einmal klar hervorheben.

(Zustimmung bei der CDU)

Aber jetzt, meine Damen und Herren, zur Verkehrspolitik! Auch auf diesem Gebiet haben Sie ja Norbert Blüm Vorwürfe gemacht. (D)

(Zuruf des Ministers Dr. Zöpel)

- Herr Zöpel, Sie haben eben gesagt, Sie hielten Herrn Warnke und Herrn Dollinger für ehrenwert. Ich halte Herrn Blüm nicht nur für ehrenwert, sondern insbesondere auch für liebenswert,

(Heiterkeit und Zustimmung bei der CDU - Lachen und Zurufe von der SPD)

und ich glaube, die Menschen in unserem Lande spüren das genauso. Bei allen Veranstaltungen, die Herr Blüm durchführt, hat er ein entsprechendes Echo.

(Zuruf von der SPD: Und was hat er zur Regierung gesagt?)

- "Penner-Regierung" - diesen Ausdruck hat er ja inzwischen abgeschwächt; er hat jetzt von "Schläfer-Regierung" gesprochen. Wenn er so etwas sagt, dann gibt er doch den Eindruck wieder, den viele Menschen haben

(Dreyer (CDU))

- (A) und der sich auch durch Fakten belegen läßt, nämlich daß diese Landesregierung ein Stück Zukunftsentwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen verpennt hat - und immer noch verpennt!

(Zustimmung bei der CDU)

Auch die Fragen des Verkehrs spielen da natürlich eine Rolle. Ich stelle mir einmal einen Unternehmer vor, der aus Süddeutschland kommt, der sich zwischen Osnabrück und Bielefeld auf der B 68 im Stau befindet und der irgendwo, etwa in Steinhagen, ein neues Unternehmen ansiedeln will. Wenn er dann im Radio hört, Minister Zöpel sei gegen die A 33, da sie nicht mehr notwendig sei, dann wird er schnell wieder umkehren und den nächsten Flieger nach München nehmen! - Das ist der Eindruck, den Sie hier verbreiten.

Was die 8,7 Milliarden DM angeht, die Herr Kollege Aigner hier gerade genannt hat, so können Sie, meine Damen und Herren von der SPD, gar nicht leugnen - das geht ja aus der Anfrage hervor, die Herr Kollege Hardt gestellt hatte und die der Minister beantwortet hat -: Planungen im Volumen von 8,7 Milliarden DM sind zurückgenommen worden - bei den beiden Fortschreibungen 1980 und 1985.

(Aigner (SPD): Das haben wir gemeinsam so beschlossen! Das ist in Ordnung.)

- (B) - Entschuldigung! Der Fachminister des Landes Nordrhein-Westfalen hat das so angemeldet.

(Böse (SPD): Dann kommt Herr Blüm daher und redet solch dummes Zeug: die 8,7 Milliarden DM seien von Nordrhein-Westfalen nicht abgerufen worden!  
- Weitere Zurufe von der SPD)

- Das hat er so aber nicht gesagt.

(Widerspruch bei der SPD)

- Nein, so hat er es nicht gesagt!

Daß Geld in der Vergangenheit nicht abgeflossen ist, ist uns allen bekannt. Ich habe in Erinnerung, daß es sogar einmal 1 Milliarde gewesen ist. Dies sind aber Dinge, die wir im Ausschuß im einzelnen beraten können.

Tatsache ist, Herr Minister, und da sehe ich wirklich Probleme für die Zukunft, daß wegen der Zählebigkeit von Planfeststellungsverfahren große Probleme eintreten können. Wenn Sie das so in Ruhe vortragen, dann weiß ich nicht, woher Sie die Ruhe nehmen.

(C) Ich meine, daran müßte wirklich mit Hochdruck gearbeitet werden, um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß in Zukunft diese Mittel auch entsprechend dem Bedarfsplan abgerufen werden können. Wir haben ja ein Volumen von 1,3 Milliarden DM für den Bundesfernstraßenbau, wovon etwa die Hälfte für Maßnahmen des Bedarfsplanes zur Verfügung steht.

Meine Damen und Herren! Ich habe nur so wenig Redezeit, daß ich nun wirklich zu dem Gesetzentwurf kommen muß. "Betonideologie" hat uns Herr Kollege Aigner vorgeworfen. Das ist absurd. Wir haben in den Ausschüßberatungen zu diesem Gesetzentwurf deutlich gemacht, daß wir nicht zu denjenigen gehören, die der Faszination des Autos immer noch in der Weise erlegen sind, daß sie dafür alles menschliche Zusammenleben beiseite drängen wollen. Davon kann keine Rede sein. Wir wollen aber zu einer angemessenen Integration von Stadt- und Verkehrsplanung kommen. Herr Zöpel, da sind die Signale, die Sie gegeben haben, in vielen Fällen falsch. Ich darf noch einmal deutlich sagen, auch im Hinblick auf die Freiheit der Wahl der Verkehrsmittel, die Frau Thomann-Stahl hier angesprochen hat: Diese Freiheit kann nicht bedeuten, daß jeder einen Rechtsanspruch darauf hat, bei Karstadt in der Innenstadt umsonst zu parken. Soweit kann das nun wirklich nicht gehen.

(D) Ich bekenne mich dazu, im Ausschuß gesagt zu haben: Wir müssen den Individualverkehr durch Verkehrsplanung einschränken. Ich habe auch ganz bewußt dieser Formulierung im Gesetzestext zugestimmt:

Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur unter sinnvoller Zuteilung der Verkehrsaufgaben auf die Träger, wobei den öffentlichen Trägern Vorrang einzuräumen ist.

Das tut im übrigen auch der Bundesverkehrsminister, wenn er - wie jetzt geschehen - bei der Verabschiedung des Bundesverkehrsweegeplanes einen deutlichen Schwerpunkt in Richtung Bundesbahn setzt. Auch dies ist die Begünstigung des Vorranges eines öffentlichen Trägers. Das gilt auch im öffentlichen Personennahverkehr. Auch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz setzt ja ganz deutlich diesen Schwerpunkt. Dazu bekennen wir uns auch.

Was den Gesetzestext angeht - das muß ich noch einmal deutlich feststellen, Frau Thomann-Stahl -, haben wir im Ausschuß ganz deutlich erklärt, daß die gemeinsam gefundenen Formulierungen auch unsere



(Dreyer (CDU))

- (A) Zustimmung finden. Wir stimmen dem Gesetzestext so zu.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Wir hätten zwar noch lieber die Verkehrssicherheit in dem ersten Paragraphen im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung untergebracht, aber durch die Herausstellung an anderer Stelle war dies nicht mehr notwendig. Wir teilen hier die gemeinsam gefundenen Formulierungen.

Wir haben uns im Ausschuß, was den Bedarfsplan angeht, der Stimme enthalten, weil wir gehofft hatten, daß Sie sich noch bis zur heutigen Abstimmung in den wichtigsten Vorhaben, die wir rechtzeitig vorgelegt haben, anders entscheiden würden. Wenn Sie also unseren Änderungsanträgen zustimmen, dann werden wir dem Gesetzeswerk unsere Zustimmung geben.

(Aigner (SPD): Das darf doch nicht wahr sein!)

- Ja, Herr Aigner, wenn man in einem Ausschuß eine Fülle von Gemeinsamkeiten gehabt hat, aber andererseits auch viele unserer Wünsche auf der Strecke geblieben sind, dann steht man vor der Abwägungsfrage.

(Aigner (SPD): Die Fraktion hat euch doch gestoppt!)

- (B) - Entschuldigung, ich habe im Verkehrsausschuß ganz deutlich unsere Stimmenthaltung damit begründet, daß wir unser Abstimmungsverhalten davon abhängig machen, wie diese Projekte behandelt werden. Natürlich gibt es viele Kollegen aus der CDU-Fraktion hier im Saal, die ihre Wünsche aus ihrem Kreis befriedigt sehen. Sie würden möglicherweise am liebsten zustimmen. Dafür habe ich sogar Verständnis. Aber es geht ja hier um die Bedarfsplanung im ganzen Land. Da muß ich sagen, insbesondere was den rheinischen Teil angeht, sind viele Wünsche unbefriedigt geblieben.

Ich darf noch zu den vorgelegten Änderungsanträgen sagen: Bei dem Änderungsantrag der SPD sind die Ortsumgehung Freudenberg und auch die Querspange Detmold als "möglicher weiterer Bedarf" aufgenommen worden. Wir halten in diesen beiden Fällen die Aufnahme in den "Bedarf" für notwendig. Wir halten die Streichung der Ortsumgehung Breckerfeld, der Ortsumgehung Hiddenhausen - die ist ja mit dem Antrag zur L 545 gemeint - und auch die Ortsumgehung Borgholzhausen für dringend erforderlich.

(C) Was Sie da begründen, ist ja auch nicht schlüssig. Sie sagen, es gebe keinen durchsetzbaren Bedarf. Sie erkennen also an, daß ein Bedarf besteht, und wollen sagen, daß es Schwierigkeiten bei der Durchsetzung gibt. Das ist Kapitulation vor anerkannten Notwendigkeiten. Ob eine Straße durchsetzbar ist oder nicht, wird sich zeigen, wenn alle Alternativen geprüft sind. Im Falle Herford-Bünde ist aber eine Planung verfolgt worden, die ich auch nicht akzeptiere. Ich habe darum gesagt: Es geht darum, eine Alternative zu erarbeiten. Sie verwehren jetzt diese Möglichkeit. Es sind nicht 8 000 Fahrzeuge in dieser Ortslage Hiddenhausen, sondern 17 000 Fahrzeuge. Sie haben eben gesagt, bei mehr als 8 000 müsse man über Ortsumgehungen nachdenken.

(Böse (SPD): Dann müssen Sie uns jetzt ansprechen.)

Sie müssen sich auch an dem messen lassen. - Ich habe mich auf seine Argumente bezogen, Herr Kollege Böse, da ist wenig Stimmigkeit.

Wir können also Ihrem Antrag nicht zustimmen und werden ihn aus diesen Gründen ablehnen.

Bei dem Änderungsantrag der F.D.P. werden wir uns der Stimme enthalten. In ihm stehen Dinge, die wir überhaupt nicht teilen.

(Aigner (SPD): Dann müßt ihr dagegen stimmen!)

(D)

- Ja, Entschuldigung, darin steht aber leider auch etwas, was uns gefällt, nämlich die Aufnahme der Kuhlenbergtrasse in den Bedarfsplan. Frau Kollegin, aus diesem Grunde werden wir bei Ihrem Antrag der Stimme enthalten.

(Büssow (SPD): Dann stimmen Sie doch abschnittsweise ab!)

Die Zustimmung zu dem Gesetzestext und die Ablehnung des Bedarfsplanes führen dann dazu, daß wir bei der Gesamtabstimmung dagegen stimmen werden,

weil wir in diesem Text eine Fülle notwendiger Maßnahmen nicht berücksichtigt sehen.

Wir sind auch nicht der Meinung, die Minister Zöpel zum Ausdruck gebracht hat, daß der Gesamtstaat von seiner Verantwortung für die Infrastruktur abtritt. Der Bund tut dies nicht. Mit den Mitteln, die er für Nordrhein-Westfalen zur Verfügung stellt, wird er seiner Verantwortung voll gerecht: 1,3 Mil-

(Dreyer (CDU))

- (A) liarden DM für den Bundesfernstraßenbau, 350 Millionen DM für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, ein etwa gleicher Betrag für die Schieneninvestitionen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Aber das Land Nordrhein-Westfalen wird aus anderen Gründen, die nicht in der Verkehrspolitik liegen - auch nicht in der Steuerpolitik, die in Bonn gemacht wird -, seiner Verantwortung nicht gerecht.

Meine Damen, meine Herren, ich appelliere noch einmal an Sie, unserem Änderungsantrag Ihre Zustimmung zu geben, damit wir dem Gesetz zustimmen können.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Es spricht jetzt Herr Kollege Tschoeltsch für die Fraktion der F.D.P. Bitte, Herr Kollege!

Tschoeltsch (F.D.P.): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Minister, ich begrüße es, wenn Sie deutlich machen, daß es Unterschiede zwischen der SPD und der F.D.P. gibt. Aber ich sage Ihnen gleichzeitig, daß Sie nicht der richtige Mann sind, wenn Sie den untauglichen Versuch unternehmen, inhaltliche liberale F.D.P.-Positionen zu erläutern.

(Zustimmung bei der F.D.P.)

- (B) Es ist nämlich unredlich, wenn Sie sagen - sinngemäß -, unsere Position wäre, wir wollten Straßen ohne Wenn und Aber, ohne Rücksicht auf die Umwelt durchsetzen. Das ist nicht die F.D.P.-Position.

(Aigner (SPD): Ihr wißt doch überhaupt nicht, was ihr wollt!)

Herr Minister, wir kritisieren an dem Gesetzentwurf der Landesregierung, daß beim Bau von Landesstraßen die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur als Ziel überhaupt nicht mehr vorkommt. Wir meinen allerdings, Herr Minister, daß diese Einstellung eines Verkehrsministers zu seinem Fachgebiet mehr als unverständlich ist. Ihre Einstellung, Herr Minister, dringend erforderliche Straßenbauprojekte zu verhindern, will ich an einem Beispiel aufzeigen. Wir fordern, meine Damen und Herren, die Aufnahme der Ortsumgehung Freudenberg, die L 512 - genannt Kuhlenbergtrasse - neu in den Landestraßenausbaubedarfsplan, und zwar als Bedarf, Herr Minister.

(Aigner (SPD): Ihr lehnt doch alles ab!)

Der Vorschlag der SPD-Fraktion, das Projekt in Stufe 2 - möglicher weiterer Bedarf -

aufzunehmen, reicht uns nicht aus. Bei der Fülle der notwendigen Straßenbaumaßnahmen und angesichts der Finanznot des Landes wissen wir, daß dieser Antrag der SPD Augenwischerei ist; denn er würde bedeuten, daß dieses Vorhaben - wenn überhaupt - vielleicht in 25 Jahren verwirklicht würde. (C)

(Zustimmung bei der CDU)

Herr Minister, ich traute meinen Ohren nicht, als ich in dieser Woche in Freudenberg hörte, wie Sie argumentierten. Sie sagten - und Sie wissen das ja auch; darin stimmen wir überein -, daß sich zur Zeit 17 000 Fahrzeuge auf der Bahnhofstraße durch die Stadt Freudenberg quälen müssen. Sie argumentierten: Wenn nur 7 000 Fahrzeuge durch eine Umgehungsstraße umgeleitet werden können, so müsse man eben auf die ganze Umgehung verzichten. - Eine solch abenteuerliche Argumentation kann nur Ihnen einfallen.

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

Ich fasse die wichtigsten Fakten zusammen. - Die Kuhlenbergtrasse ist das wichtige letzte 4,5 km lange Straßenstück eines Autobahnzubringers aus Rheinland-Pfalz an die A 45. Mit über 150 Millionen DM allein aus Mitteln des Landes Rheinland-Pfalz wurde dieser Zubringer gebaut, weil es eine Abstimmung dieser Maßnahme, und zwar eine länderübergreifende, gab.

Nun, meine Damen und Herren, endet dieser Autobahnzubringer an der Landesgrenze - was mit der Stadtgrenze Freudenbergs gleichbedeutend ist. (D)

Es ist unverantwortlich, Herr Zöpel, dieses Projekt zu verhindern; denn die Behördenabstimmung ist bereits erfolgt. Die Genehmigung zur Planung wurde erteilt. Die Entlastung des Ortes um 7 000 Fahrzeuge ist durch ein Gutachten belegt worden. Ein ökologisches, und zwar ein neutrales, Gutachten hat festgestellt, daß die Trassenführung auch unter ökologischen Gesichtspunkten bei entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen vertretbar ist.

(Zuruf des Abg. Aigner (SPD))

Herr Minister, auch wir bedauern es, wenn neue Trassen durch die Natur gebaut werden. Nur, meine Damen und Herren, bei der Abwägung ist für uns das Wohl der betroffenen Bürger in dieser Stadt höherrangig. Wir wollen den Bürger von Lärm und Abgasen entlasten. Sie, Herr Minister, wissen, daß durch die Kuhlenbergtrasse nahezu der gesamte Schwerlastverkehr aus dieser Stadt herausgenommen wird. Der Vorschlag, neue

(Tscholtsch (F.D.P.))

- (A) Alternativplanungen aufzunehmen, ist eine reine Vernebelungstaktik.

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

Meine Damen und Herren, seit 1981 sind alle Alternativen in diesem Gebiet untersucht worden.

(Aigner (SPD): Das ist doch keine Wahlveranstaltung!)

Meine Damen und Herren, es handelt sich um 4,5 km; dabei gibt es doch keine tausend Möglichkeiten.

(Zuruf von der SPD: Alle Alternativen!)

- Selbstverständlich! Wer sich vor Ort auskennt, der weiß das.

Herr Minister, selbst nach den Kriterien Ihres Gesetzentwurfes, also nach Ihren eigenen Festlegungen, ist der Bedarf der Kuhlenbergtrasse heute festzustellen.

Wir appellieren an Sie, Herr Minister, und an die SPD-Mehrheitsfraktion: Stimmen Sie im Fall der Kuhlenbergtrasse den Änderungsanträgen von CDU und F.D.P. zu.

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

- (B) Meine Damen und Herren, eine letzte Bemerkung, die nun nichts mit der Kuhlenbergtrasse zu tun hat. Es erscheint mir aber wichtig, auf folgendes hinzuweisen. Mit dem Änderungsantrag der SPD nehmen Sie - eben wurde das vorgetragen - drei Projekte als möglichen weiteren Bedarf heraus. Dann kommt die Begründung; man muß wirklich genau zuhören. Sie sagen: "Eine erneute Prüfung der Planungen zu 2 bis 4 hat gezeigt, daß ein durchsetzbarer Bedarf nicht besteht."

Meine Damen und Herren von der SPD, wir bitten um Aufklärung, was ein nicht durchsetzbarer Bedarf ist.

(Zuruf von der SPD: Aufklärungsbedarf haben wir viel!)

Entweder gibt es einen Bedarf oder es gibt keinen. Entweder ist eine Straße durchsetzbar oder aber nicht durchsetzbar. Aber einen "nicht durchsetzbaren Bedarf" - ich bitte um Aufklärung.

(Beifall bei der F.D.P. - Aigner (SPD): Das ist ein Bedarf, den man nicht durchsetzen kann.)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile das Wort Herrn Abg. Böse für die Fraktion der SPD. (C)

Böse (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte meinem Kollegen Dreyer, der verkehrspolitischer Sprecher für die Fraktion der CDU ist, bescheinigen, daß wir uns auf dem mühsamen Weg, Verkehrs- und Straßenbau in Nordrhein-Westfalen zu betreiben, im Grunde genommen sehr nahe gekommen sind. Ich bedaure es außerordentlich, daß dieses Thema, das überall im Lande sehr sensibel aufgenommen wird, ganz gleich, wer da die Mehrheit hat, in dieser Form behandelt wird. Ich bin bei über 50 Ortsbesichtigungen, auch in CDU-regierten Gemeinden, anwesend gewesen und habe festgestellt, daß man über Straßenbau sehr intensiv und sehr kritisch nachdenkt und Straßenbaupolitik nicht so betreiben will, wie es hier die kleine Oppositionspartei heute dargelegt hat.

Sie haben, Herr Kollege, Strothmann, vorhin gesagt, es müsse Verlässlichkeit gegeben sein. Darin gebe ich Ihnen völlig recht. Das darf aber keine Einbahnstraße sein. Das muß man auch von Kommunen erwarten. Es tut mir leid, daß ich Ihnen das, der Sie Bürgermeister einer CDU-regierten Stadt sind, sagen muß.

(Strothmann (CDU): Schön wäre es!)

- Aber Sie sind Bürgermeister, und der Rat Ihrer Stadt hat vor der Kommunalwahl 1984 beschlossen, die L 788 nicht zu bauen. Jetzt kommen Sie als Bürgermeister dieser Stadt her und beantragen dieses Vorhaben wieder. Ich finde, dies ist auch nicht verlässlich. Das ist auch nicht das ehrliche Spiel. (D)

(Beifall bei der SPD)

Aber daran wird deutlich, daß man sich die Beiträge zum Thema Straßenbau

(Zuruf von der CDU: Freudenberg!)

sehr wohl ganz genau überlegen muß. Ich bin im Grunde genommen sehr dankbar, daß wir uns, nachdem Minister Zöpel für die Landesregierung diesen Gesetzentwurf vorgelegt hat, so intensiv - das kann ich für meine Fraktion sagen - mit diesem Thema befaßt haben. Es ist aber auch noch kein Ende abzusehen. Glauben Sie bitte nicht, daß wir, wenn wir heute den Landesstraßenbedarfsplan verabschieden, damit alle Vorhaben, die aufgeführt sind, erledigt hätten, sondern wir werden uns, vielleicht fast in jedem Einzelfall, auch vor Ort die Situation anschauen müssen.

(Böse (SPD))

- (A) Jetzt komme ich zu Freudenberg. Ich gebe gern zu - ich bin ein paar Mal in Freudenberg gewesen und habe mir die Straße angeguckt -: Es ist ein großes Problem. Die Bahnhofstraße ist eine sehr stark belastete Straße. Es streiten sich noch die Geister, ob es 15 000 oder 17 000 Fahrzeuge sind. An diesem Streit beteilige ich mich nicht. Auf jeden Fall ist die Straße sehr, sehr stark belastet.

Zwei Dinge sind mir aber bei meinem Besuch in Freudenberg deutlich geworden. Erstens ist festzuhalten, daß trotz der geplanten Entlastungsstraße über den Kuhlenberg noch eine ungeheure Belastung auf der Bahnhofstraße zurückbleiben wird.

(Zuruf von der CDU: Leider!)

- Leider, ich gebe Ihnen recht!

Zweitens stelle ich fest, daß die jetzt dort vorgesehene Trasse, die man jahrelang geplant hat, so nicht durchsetzbar ist,

(Zuruf von der CDU: Warum nicht?)

weil man damit ein noch intaktes Waldgebiet zerstört. Es ist gesagt worden, hier sei sehr ordentlich und gewissenhaft geplant worden. Jetzt behaupte ich etwas: Genau das ist eben nicht gemacht worden. Man hätte in der Vergangenheit auch noch andere Alternativen untersuchen müssen, und man hätte auch mit dem Land Rheinland-Pfalz andere Möglichkeiten suchen müssen, um den Verkehr über die B 62 auf die Hüttentalstraße zu führen. Dann hätten Sie eine schnellere Anbindung zur Autobahn gehabt, als durch Freudenberg hindurch. Auch das ist nicht gemacht worden. Ich sage hier deutlich: Mit unserem Antrag, den wir jetzt gestellt haben, wollen wir erreichen, daß das Problem Freudenberg nicht auf die lange Bank geschoben wird,

(B)

(Zuruf von der CDU: Wird aber!)

sondern daß dieses jetzt zur Chefsache des Ministers gemacht wird. Wir jedenfalls machen es zur Chefsache

(Beifall bei der SPD - Zurufe von der CDU)

unserer Fraktion, und wir erwarten, daß dieses Problem jetzt möglichst schnell untersucht und einer Lösung zugeführt wird. MwB bedeutet nicht, daß das jetzt ins Jahr 2000 und folgende verschoben wird, sondern daß diese alte Planung beerdigt ist

(Hardt (CDU): Wie bei der L 286!)

und daß man jetzt ganz schnell eine völlig neue Planung übernimmt. (C)

Vizepräsident Dr. Klose: Erlauben Sie jetzt eine Zwischenfrage?

(Böse (SPD): Bitte.)

- Bitte schön, Herr Kollege Hoof.

Hoof (CDU): Nun entnehme ich aus Ihren Ausführungen, daß der Bedarf ja vorhanden ist und daß das jetzt zur Verabschiedung anstehende Gesetz für den Fall Freudenberg nicht gilt, denn möglicher weiterer Mehrbedarf soll ja nicht weiter geplant werden. Oder könnte diese Entscheidung auch noch auf einen Stadtverbandsbeschuß der SPD zurückzuführen sein?

Böse (SPD): Also, das hat mit dem SPD-Stadtverband überhaupt nichts zu tun.

(Lachen bei der CDU)

Daß es am Abend des 30. eine Informationsveranstaltung auf Parteiebene gab, das mögen Sie bedauern, aber wir haben es als richtig empfunden, daß Minister Zöpel, nachdem er sich nachmittags stundenlang um dieses Problem gekümmert hat, hier auch am Abend Rede und Antwort gestanden hat. Ich habe Ihnen vorhin deutlich gemacht: MwB bedeutet nicht, daß jetzt in Freudenberg nicht geplant werden darf. Die jetzige Planung ist ad acta gelegt. Das erkläre ich für meine Fraktion ganz deutlich. (D)

Ich möchte, weil es sehr schwierig ist, noch auf einen Punkt eingehen, Herr Kollege Dreyer. Wir sind Ihnen damals im Ausschuß gefolgt, als Sie die L 545 ins Gespräch brachten. Da haben wir allerdings unter völlig falschen Voraussetzungen zugestimmt. Jetzt will ich hier deutlich machen, wie unfair im Grunde genommen in den letzten 14 Tagen miteinander umgegangen worden ist, nachdem das alles so prima lief. Da hat auf der jetzigen Trasse der L 545, die also fast planfestgestellt ist, die Stadt Herford mit 43 Ja- und 2 Nein-Stimmen und einer Enthaltung dagegen gestimmt. Der Kreisausschuß Herford hat mit 14 Ja-, 2 Nein-Stimmen und einer Enthaltung dagegen gestimmt. Und - jetzt kommt es - : Die Gemeinde Hedenhausen hat auf der Trasse, die da planfestgestellt werden soll, schon für rd. 750 000 DM Land für ein Naturschutzgebiet aufgekauft, und zwar mit Landesmitteln in Höhe von 515 000 DM. Und das geht ja wohl nicht. Insofern machen wir damit unsere Zusage, diese Straße aufzunehmen, hiermit rückgängig.

(A) Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kollege Böse, hier liegt noch eine Anfrage vor. Wollen Sie die beantworten?

Böse (SPD): Ich komme zum Schluß. - Wir werden die Anträge der CDU und der F.D.P. ablehnen. Ich beantrage für meine Fraktion bei der Schlußabstimmung namentliche Abstimmung.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile das Wort Herrn Abg. Kröhan für die Fraktion der SPD.

Kröhan (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich bin zwar im Zweifel, ob es Zweck hat, noch einmal in dieser Minute zu versuchen, die Zustimmung der Opposition zu diesem Gesetzentwurf zu erhalten. Trotzdem möchte ich den Versuch machen, nachdem gerade Herr Böse erklärt hat, daß das umstrittene Objekt in Freudenberg zur Chefsache gemacht werden soll und wir ernsthaft darangehen, das zu tun.

(Zuruf des Abg. Hoof (CDU))

Ich will noch einmal deutlich machen, wie die Beratungen im Ausschuß abgelaufen sind und wie die Oppositionsparteien sich verhalten haben. Solange ich diesem Verkehrsausschuß angehöre - da stimmen Sie mir sicherlich zu, und Herr Strothmann hat es ja auch gesagt -, ist kein Gesetzentwurf so intensiv und konsensfähig beraten worden wie dieser. Alle Fraktionen sind vor Ort gewesen und haben jede Straße einzeln auf die Machbarkeit überprüft - und das vor dem Hintergrund, daß Straßenbau im Widerstreit der Meinungen ist: Die einen wollen mehr, die anderen wollen weniger.

Herr Strothmann, Sie haben Verlässlichkeit angesprochen. Genau das ist der Grund, warum wir nicht alles in den Bedarfsplan aufgenommen haben, nämlich um nicht Hoffnungen zu wecken, die nicht zu erfüllen sind.

Gegenüber der Regierungsvorlage sind auf Wunsch der Oppositionsparteien und auf Wunsch der SPD eine ganze Reihe von Änderungen eingebracht worden. Ich frage Sie ernsthaft, meine Damen und Herren, ob Sie wirklich gegen die Maßnahmen stimmen wollen, die Sie selbst eingereicht haben und die Sie im Ausschuß ja nicht abgelehnt haben - außer der F.D.P., die dagegen gestimmt hat. Es hat Pressemitteilungen gegeben, wie erfolgreich Sie bei den Beratungen im Verkehrsausschuß gewesen seien und welche Erfolge Sie erreicht hätten.

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kröhan, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Dreyer?

(Kröhan (SPD): Ja, bitte schön.)

- Bitte schön, Herr Kollege Dreyer!

Dreyer (CDU): Herr Kröhan, ist Ihnen denn nicht deutlich geworden, daß unsere Ablehnung nicht eine Ablehnung der aufgenommenen Maßnahmen ist, sondern daß wir deshalb dagegen stimmen, weil viele der von uns beantragten Maßnahmen nicht aufgenommen worden sind?

(Beifall bei der CDU)

Sie verstehen doch hoffentlich richtig, daß wir nicht gegen eine der Maßnahmen sind, die aufgenommen worden sind.

Kröhan (SPD): Genau das ist der Punkt, den ich bemängele. Nur, weil Sie nicht mehr bekommen haben, ätsch, stimmen Sie dem anderen auch nicht zu. Das finde ich nun wirklich schlimm.

(Beifall bei der SPD - Hardt (CDU): Nein, nicht "nicht mehr bekommen", sondern nicht das Richtige!)

Gut, daß Sie die Zwischenfrage stellen. Aber Sie können doch nicht, weil Sie ein Fünf-Milliarden-Programm nicht bekommen, ein Drei-Milliarden-Programm ablehnen. Das verstehe ich überhaupt nicht.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Insofern will ich noch einmal versuchen, nachdem die Beratungen hier gelaufen sind, Sie doch dazu zu bewegen, das zu tun. Wie wollen Sie eigentlich dem Bürger klarmachen, daß Sie einem Gesetzestext zustimmen, aber den Maßnahmen nicht? Das kann keiner überbringen. Daß Sie mit der Bauwirtschaft Arm in Arm Proteste gegen die SPD und die SPD-Regierung loslassen - -

(Anhaltende Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kollege Kröhan, ich darf Sie einmal unterbrechen. - Meine Damen und Herren, wenn Sie hereinkommen, nehmen Sie bitte stillschweigend Platz und nicht mit lauten Gesprächen.

Kröhan (SPD): Aber an dieser Stelle, wo es heißt, Farbe zu bekennen, wollen Sie nicht zustimmen.

(Hoof (CDU): Ihr doch auch nicht!)

(C)

(D)

(Kröhan (SPD))

- (A) Das ist wirklich nicht faßbar. Ich meine, Sie sollten noch einmal überlegen, was Sie tun. Was wollen Sie denn bei der Beratung des fünfjährigen Ausbauplans tun, wenn Sie dem Bedarfsplan nicht zustimmen? Sie müßten dem Ausbauplan dann auch nicht zustimmen.

Die L 3 in Wegberg, die L 43 in Langenfeld, Herr Litterscheid, die L 31 in Korschenbroich - Herr Dr. Klose -, in Pulheim, Herr Dr. Worms, die L 183,

(Hardt (CDU): Die L 286!)

die L 178 in Euskirchen-Heimbach, Herr Schumacher, die L 552 in Bottrop/Marl bei Herrn Kirstein, in Ennigerloh/Oelde, die L 792, Herr Leifert, die L 876, von Herrn Dreyer eingebracht - das sind alles Straßen, die Sie gefordert und die wir übernommen haben. Und jetzt wollen Sie dagegen sein? Das begreift wirklich keiner.

(Beifall bei der SPD - Widerspruch des Abg. Hardt (CDU))

- Doch, wenn Sie den Maßnahmen nicht zustimmen, erklären Sie, daß Sie gegen diese Maßnahmen sind. Das ist doch völlig klar. Anders kann ich ein Abstimmungsergebnis nicht werten.

(Hoof (CDU): Nein, wir wollen die anderen!)

- (B) Dann haben Sie ein anderes Demokratieverständnis als ich. Aber ich will Ihnen sagen, was Sie hoffen: Sie hoffen, daß die SPD dem allen zustimmt und Sie dann als Trittbrettfahrer bei uns doch zum Erfolg kommen und Ihr Ziel erreichen.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kollege Kröhan, erlauben Sie eine Zwischenfrage?

Kröhan (SPD): Nein! - Ich wollte Sie also, ohne Schärfe in die Diskussion zu bringen, bitten, noch einmal Ihre Haltung zu überprüfen.

(Hoof (CDU): Wie wäre es denn, wenn Sie Ihre Haltung überprüften? - Hardt (CDU): Überprüft euer Verhalten zu dem Antrag Drucksache 10/2646!)

damit Sie dieses Plenum nicht als Nein-Sager zur Straßenbaupolitik dieses Landes verlassen.

Wenn man, wie Herr Strothmann vorhin gesagt hat, meint, daß Straßenbau ein hohes Postulat

ist, dann muß man auch, wenn einem nicht alles paßt - Demokratie ist ein Kompromiß; das wissen wir alle, das steht am Landtags- eingang angeschlagen -, dem zustimmen, was in der heutigen Situation unter den finanziellen Zwängen machbar ist. Sonst wird man Sie draußen auch nach anderen Dingen fragen müssen und sie prüfen.

(Beifall bei der SPD - Zurufe von der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile Frau Abg. Thomann-Stahl für die F.D.P.-Fraktion das Wort.

(Wendzinski (SPD): Noch eine Minute! - Unruhe)

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Minister, Sie haben eben gesagt, die Unterwerfung unter technische Sachzwänge kann das Ende der Freiheit bedeuten. Ich sage Ihnen jetzt hier: Auf jeden Fall ist es das Ende der Freiheit, wenn der Verkehrsminister dieses Landes und die Landesregierung die Verkehrspolitik nach der Maxime betreiben, daß die Freiheit der Wahl der Verkehrsmittel nicht weiter gewährleistet werden kann.

(Beifall bei der F.D.P. - Jaax (SPD): Freie Fahrt für freie Bürger!)

Daß sich die CDU dieser Meinung teilweise auch noch anschließt, stimmt uns natürlich ganz bedenklich.

Was Ihren Versuch angeht, Herr Minister, meine Kleine Anfrage, in der ich mich nach der Dauer der Prüfungsverfahren in Ihrem Hause erkundigte und überhaupt nicht gewertet habe - denn ich habe bislang noch keine Antwort -, mit dem Vorwurf des Herrn Blüm gleichzusetzen, das kann ich nur als ein absichtliches Mißverständnis und deshalb als unredlich bezeichnen.

(Beifall bei der F.D.P.)

Genauso unredlich ist die Eröffnung dieses Nebenkriegsschauplatzes Bundesbahn. Das ist doch nun wirklich albern, wie Sie versuchen, die Mißwirtschaft in Ihrem Hause damit zu begründen, daß die Bundesbahn nach Ihrer Meinung eine noch größere Mißwirtschaft betreibe. Dafür sollten Sie sich wirklich zu schade sein.

(Beifall bei der F.D.P. - Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile Herrn Minister Dr. Zöpel das Wort.

(C)

(D)

(A) Dr. Zöpel, Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Auseinandersetzung um die politische Bewertung von nicht verausgabtem Geld in Nordrhein-Westfalen haben Sie, Frau Kollegin Thomann-Stahl, in die Debatte eingebracht. Ich hätte das von mir aus nicht getan; aber ich hatte es erwartet, daß sie eingebracht wird.

Ich halte weiter dagegen, was ich eben schon zum Teil dargelegt habe: Die nicht verausgabten Mittel des Bundes im Verkehrsbereich sind in diesem Jahr höher als diejenigen, die das Land nicht abrufen konnte. Ich wiederhole die Zahl: Der Bund hat allein im S-Bahn-Bereich 44 Millionen DM Landesmittel nicht abgerufen und deshalb auch nicht verausgabt. Das Doppelte von dem, was im Straßenbau nicht abgerufen werden konnte! Ich wiederhole noch einmal: Ich halte es für albern, sich das gegenseitig vorzuwerfen, ich habe damit aber nicht angefangen, weder hier noch woanders.

Daß ich darauf hinweise, das irritiert Sie, und deshalb mache ich es Ihnen jetzt noch schwieriger, weil das niemand erwähnt: Das Land hat im Stadtbahn- und U-Bahn-Bereich in diesem Jahr 62 Millionen DM von anderen Ländern übernommen und hier zusätzlich ausgegeben.

(Zustimmung bei der SPD und bei Abgeordneten der CDU)

(B) Wenn ich das zusammenzähle - etwas vereinfacht -, kann man gegenüberstellen: 44 Millionen DM hat der Bund nicht ausgegeben, 62 Millionen DM konnten wir anderen Bundesländern abnehmen, macht für uns 100 Millionen DM; dagegen stehen 20 Millionen DM, die Sie uns vorwerfen. Steht 5 : 1 für uns!

(Lebhafter Beifall bei der SPD - Zurufe von der CDU)

Jetzt muß ich eines zu der Bewertung solcher Tatsachen feststellen: Wenn der Bundesarbeitsminister die Tatsache, daß 22 Millionen DM nicht verausgabt wurden, mit dem Prädikat "Penner" versehen hat, halte ich das für falsch. Ich würde es nicht wiederholen, aber nachdem Sie, Herr Dreyer, das eben gerechtfertigt haben, stelle ich fest, daß ich Herrn Warnke und vor allem der niedersächsischen Landesregierung, woher nämlich die U-Bahn- und Stadtbahn-Mittel überwiegend kommen, folgendes mitteilen kann:

Herr Dreyer hält den Bundesverkehrsminister und die niedersächsische Landesregierung für Penner.

(Lebhafter Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Minister, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Dreyer? (C)

(Minister Dr. Zöpel: Ja!)

- Bitte schön!

Dreyer (CDU): Nach dieser Rabulistik, Herr Minister

(Zuruf von der SPD: Was heißt das? - Dautzenberg (CDU): Übersetz das denen mal!)

- "Wortverdreherei" heißt das, Herr Kollege -, muß ich Sie fragen, ob Sie, was beispielsweise die Bundesbahn angeht, nicht zur Kenntnis nehmen wollen, daß noch unter der SPD-Regierung die Verantwortlichkeiten völlig verändert worden sind, daß also, wenn Planungen bei der Bundesbahn nicht so laufen, wie Sie das wünschen, das nicht in die Zuständigkeit des Bundesverkehrsministers, sondern des von Ihnen unterstützten Bundesbahnvorstandes fällt, und daß es auch damit zusammenhängen kann - ich habe das so schnell nicht prüfen können, wie sich die 44 Millionen zusammensetzen -, daß Sie es in zwei Jahren nicht geschafft haben, eine Rahmenvereinbarung mit der Deutschen Bundesbahn abzuschließen.

(Beifall bei CDU und F.D.P. - Zurufe von der SPD)

Dr. Zöpel, Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr: Herr Kollege Dreyer, dazu kann ich folgendes feststellen: Ich nehme hier zur Kenntnis, daß Sie die Entscheidung des Bundesverkehrsministers Hauff, stärkere unternehmerische Elemente in die Leitung der Deutschen Bundesbahn aufzunehmen, für falsch halten. (D)

(Beifall bei der SPD - Dreyer (CDU): Das habe ich doch gar nicht gesagt! - Dr. Linssen (CDU): Hat er doch gar nicht gesagt! - Weitere Zurufe von der CDU - Gegenrufe von der SPD)

- Herr Kollege Dreyer, dann machen wir es sachlich: Ich glaube doch in allem Ernst nicht, daß ein Verkehrspolitiker der CDU dem früheren Verkehrsminister Dr. Hauff vorwirft, daß er diese Veränderung der Unternehmensstruktur der Deutschen Bundesbahn eingeleitet hat.

(Dr. Linssen (CDU): Hat er auch nicht gesagt! - Dreyer (CDU): Die Verantwortung liegt nicht beim Bundesverkehrsminister, sondern beim Vorstand der Bundesbahn!)

(Minister Dr. Zöpel)

(A) - Ja, okay, gut.

Jetzt können wir weitergehen. Dann leiten Sie daraus ab, daß sie damit immer noch einige Schwierigkeiten hat, schnell zu investieren. Das will ich akzeptieren. Nur, dann stelle ich hier eindeutig fest: Dann ist an den 22 Millionen DM, die hier in Nordrhein-Westfalen nicht ausgegeben werden, allein der Landschaftsverband Rheinland mit dem CDU-Landesdirektor schuld. Das ist dann die Antwort darauf!

(Beifall bei der SPD - Zurufe von der CDU)

Das muß man doch einmal klarstellen, weil Sie es ja nicht begreifen wollen. Sie haben diese Debatte eröffnet. Wenn die Planfeststellungsverfahren auf der Straße und auf der Schiene schwierig sind, dann können von 700 Millionen auch einmal 22 Millionen DM nicht abfließen.

Jetzt noch ein Argument: Von den 22 Millionen sind 17 Millionen DM deshalb nicht abgeflossen, weil die Preiskalkulation um insgesamt 17 Millionen DM unterschritten wurde, das heißt, weil dort gespart wurde. Hätten die nachher sagen sollen: Wir schicken euch die 17 Millionen DM noch zusätzlich, damit es teurer wird? Das kann keine Linie sein. Dann verhalten sich der Bundesverkehrsminister und der Landschaftsverband Rheinland und die niedersächsische Landesregierung und wir ordentlich, alle zusammen! Das stelle ich hier fest. Aber entweder alle oder keiner!

(B)

(Beifall bei der SPD)

Frau Vizepräsident Friebe: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage

(Minister Dr. Zöpel: Ja, die gestatte ich eigentlich immer!)

des Abg. Dr. Schaumann?

(Minister Dr. Zöpel: Ja!)

- Bitte, Herr Dr. Schaumann!

Dr. Schaumann (F.D.P.): Herr Minister, ich möchte mit meiner Zwischenfrage keinesfalls eine neue Kompetenz entwickeln. Das vorweg! Aber darf ich aus Ihren Worten, was den Landesdirektor Rheinland angeht, schließen, daß Sie gern bereit sind zu bestätigen, daß der Landesrat August vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe eine aus Ihrer Sicht geeignete Straßenbaupolitik macht?

Dr. Zöpel, Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr: Das zu bestätigen bin ich gern bereit. (C)

(Dr. Schaumann (F.D.P.): Herzlichen Dank!)

Das Problem liegt nur darin: In beiden Landschaftsverbänden gehört der Baurat der F.D.P. an, und damit wäre im Umkehrschluß bewiesen, daß allein die parteipolitische Zugehörigkeit des Direktors für die Effektivität verantwortlich wäre, nämlich im Rheinland schlecht: CDU, in Westfalen gut: SPD.

(Heiterkeit und Beifall bei der SPD)

Aber ich gebe zu: Das sind absurde Spielchen. Ich muß allerdings feststellen: Wenn nicht aus der Debatte herauskommt, daß das Nichtabfließen von Mitteln in der Größenordnung von ungefähr 1 % der Summe zu derartigen Vorwürfen führt, dann findet hier nichts Gutes mehr statt.

(Aigner (SPD): Ein halber Kilometer Straße!)

Nun zu dem, worum es hier geht. Ich will noch zu einem Argument bezüglich des Landesstraßenbaues etwas sagen, was mir wichtig ist. Es wurde ausgeführt, es sei eine Resignation oder ganz schlimm, wenn man geltend mache, es könne einen verkehrlichen Bedarf geben, der nicht umsetzbar ist. Es ist eine Binsenweisheit, daß das so ist. In allen Städten des Rhein-Ruhr-Gebiets könnte man sich haufenweise denken, daß auf den Straßen, auf denen 50 000 Autos fahren, diese besser da nicht führen und man lieber eine Ortsumgehung bauen würde. Aber wo man die hinbauen könnte, da fahren auch wieder 50 000 Autos. Das heißt: In unserem Verdichtungsgebiet gibt es Verhältnisse, bei denen man den Verkehr nicht mehr wegnehmen kann. Und, Herr Kollege Dr. Riemer, Sie werden es mir nicht verübeln: Beispielhaft haben Sie durch Ihre verkehrspolitische Entscheidung für Düsseldorf deutlich gemacht, daß man durch diese Stadt keine Autobahn schlagen konnte. Manchmal muß man dann Zeit gewinnen, und so etwas dauert unter Umständen zehn Jahre, bis man weiterkommt. So konnte ich jetzt sagen: Wir gehen in einen Tunnel am Rheinufer, um ein bißchen abzuheilen. Aber es gibt oberirdisch teilweise Grenzen, wo man noch eine Straße bauen kann. Das fängt auch in Freudenberg an. Die Lösung ist dann, in einen Tunnel zu gehen, und das halte ich für den innovativen und

(D)



(Minister Dr. Zöpel)

(A) zukunftssträchtigen Schritt in eine neue Straßenbaupolitik,

(Hardt (CDU): Wer bestreitet das denn?)

die ich forcieren.

(Beifall bei der SPD - Hardt (CDU): Das haben wir schon 1972 gefordert!)

Damit komme ich zu der Frage: Was wird aus diesem Gesetz?

Frau Vizepräsident Friebe: Herr Minister, es gibt noch die Bitte von Herrn Abg. Tschoeltsch auf eine Zwischenfrage.

(Minister Dr. Zöpel: Ich möchte meine Redezeit nicht überschreiten. Das wäre die einzige Restriktion. Aber bitte!)

- Bitte sehr!

Tschoeltsch (F.D.P.): Herr Minister, soeben fiel das Stichwort "Freudenberg". Eine kurze Frage an Sie, da das ja nun Chefsache ist: In welcher Zeit rechnen Sie mit einer möglichen Verwirklichung des Projektes?

Dr. Zöpel, Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr: Zu Freudenberg sage ich Ihnen folgendes: Dort über den Berg zu gehen, wäre der elementarste und brutalste Eingriff gegen die Natur gewesen, den ich im Rahmen der Landesstraßenbauten feststelle. Die Lösung im Ort führt nicht zu dem, was immer gesagt wird, nämlich zur Verkehrsberuhigung,

(B)

(Hardt (CDU): Aber zur Linderung schon!)

sondern 10 000 Autos bleiben. So leben viele andere auch.

Sie werden fragen: Was könnte eine Alternative sein? Dabei bin ich nicht sicher, daß wir sie finden. Eine Möglichkeit, sehr teuer: mit einem Tunnel durch den Berg. Zweite Möglichkeit - und das würde eine Änderung von technischer Straßenbauphilosophie bedeuten -: angepaßt, Höhenlinien ausnutzend, mal auch eine Kurve machend, am Hang entlang. Aber das ist eine Grundsatzdebatte, ob es immer die völlig kurvenlose Straße sein muß, an die wir uns im Augenblick gewöhnt haben. Um beides aber, den teuren Tunnel und die angepaßte Lösung am Hang, will ich mich selber kümmern, wie in vielen anderen Fällen auch, und es in Freudenberg erproben.

Damit komme ich nun wirklich zu dem, worum es mir geht. Was mich an der Straßenbau-

politik wirklich interessiert, ist, so schnell wie möglich zu tatsächlich baubaren Lösungen zu kommen und keine Scheindebatten über Trassen zu führen, die frühestens in 20 Jahren verwirklicht werden können. Es erschüttert mich, daß die meisten Debatten in eine andere Richtung gehen.

(C)

Da wird man auch Zwischenlösungen finden müssen. Ich glaube, die Verbesserung einer bestehenden Hauptstraße in den nächsten fünf Jahren ist für die betroffenen Menschen dreimal wichtiger als das Festhalten an der Umgehungsstrasse, auf die wir noch 25 Jahre warten müssen.

(Beifall bei der SPD)

Aus diesem Grunde - ich bitte vor allem auch da um Unterstützung, wo die CDU konstruktiv mitgewirkt hat; ich bedanke mich dafür - heißt für mich Straßenbaupolitik vor allem, das so schnell wie möglich zu bauen, was gebaut werden kann, darauf das Geld und den Einsatz der Straßenbauverwaltung zu lenken, wie ich das auch in der Städtebaupolitik gemacht habe.

Ich will Ihnen noch meinen Leitgedanken sagen: Ich bin in der Verkehrspolitik verliebt in das Vollenden von Maßnahmen und nicht in das Diskutieren von Phantomen. - Danke schön.

(Beifall bei der SPD)

Frau Vizepräsident Friebe: Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

(D)

Wir kommen zur Abstimmung. Die Fraktion der CDU hat gemäß § 52 der Geschäftsordnung Einzelabstimmung über Artikel 1 Ziffer 6 des Gesetzentwurfes, die den Landesstraßenbedarfsplan betrifft, beantragt. Somit werde ich wie folgt abstimmen lassen: zunächst über die drei Änderungsanträge entsprechend der Nummernfolge der Drucksachen, anschließend über den Artikel 1 Ziffer 6 des Gesetzentwurfes auf Antrag der Fraktion der CDU, danach über den Wortlaut des Gesetzentwurfes unter Ausklammerung des Artikels 1 Ziffer 6 und abschließend in der Schlußabstimmung über den vollständigen Wortlaut des Gesetzes. Da ist ja namentliche Abstimmung beantragt. Wir kommen also jetzt zur Abstimmung über die Änderungsanträge.

Wir stimmen über den Änderungsantrag der Fraktion der CDU auf Drucksache 10/2646 ab. Wer hier zustimmen möchte, den bitte ich um ein Handzeichen. - Danke schön. Wer ist dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Der Antrag ist mit den Stimmen der SPD und der F.D.P. abgelehnt.