

(A) (Vizepräsident Schmidt)

Wer ist dagegen? - Danke schön. Stimmenthaltungen?
- Keine Stimmenthaltung. Der Antrag ist gegen die Stimmen der SPD, der CDU und der F.D.P. abgelehnt.

Wir kommen dann zur Abstimmung über den Einzelplan 14 entsprechend der Beschlußempfehlung Drucksache 11/4714. Wer für die Empfehlung ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Die SPD. Wer ist dagegen? - Danke schön. Gibt es Stimmenthaltungen? - Das ist nicht der Fall. Gegen die Stimmen der CDU, der F.D.P. und der Fraktion DIE GRÜNEN mit Mehrheit der Stimmen der SPD angenommen.

Ich rufe dann Nummer 5 auf:

Einzelplan 15: Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

Ich verweise auf die Beschlußempfehlung des Ausschusses Drucksache 11/4715 und auf einen Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN Drucksache 11/4770 Anlage 1. Anlage 2 ist von der Fraktion DIE GRÜNEN zurückgezogen worden; das betrifft einen neuen Titel im Kapitel 15 470.

(B) Das ist die Ausgangssituation. Ich möchte dann zunächst für die CDU-Fraktion dem Kollegen Dreyer das Wort erteilen. Bitte schön!

Abgeordneter Dreyer (CDU)*: Herr Präsident! Meine Damen! Meine Herren! Wenn Sie die Erwartung haben, daß die Verkehrsberatungen irgendwelche Einflüsse auf die Verkehrsentwicklung in Nordrhein-Westfalen haben, dann muß ich Sie enttäuschen. Verkehrsentwicklung findet im Land Nordrhein-Westfalen nur auf der Grundlage von Bundesmitteln statt.

(Minister Kniola: Sehr wahr!)

- Ja, Herr Minister, das ist so; das würden Sie ja auch so bestätigen.

(Minister Kniola: Ja!)

(C)

Tatsache ist, daß der Bundesfernstraßenbedarfsplan für Nordrhein-Westfalen nach dem Regierungsentwurf 15,7 Milliarden DM vorsah. Inzwischen haben sich die Bundestagsfraktionen darauf verständigt, eine Aufstockung in einer Höhe von 1,4 Milliarden DM vorzunehmen.

(Abgeordnete Nacken [GRÜNE]: Das darf doch nicht wahr sein!)

- Doch, das ist wahr, Frau Nacken. Und Sie werden staunen, welche Möglichkeiten sich daraus für Nordrhein-Westfalen ergeben:

- Damit wird es nach meinen Vorstellungen und nach den Vorstellungen der CDU-Landtagsfraktion beispielsweise möglich, daß wir den sechsspürigen Ausbau der Strecke Münster-Süd bis Kamener Kreuz verwirklichen.

(Vereinzelt Beifall bei der CDU)

- Damit wird es möglich, den sechsspürigen Ausbau der A 44 zwischen Werl und Wünnenberg zu gewährleisten.

(Beifall bei der CDU)

- Damit wird es im übrigen auch möglich, daß wir die B 480 zwischen - ich hätte jetzt beinahe gesagt Medebach, weil der Kollege Langen mir jetzt so gegenüber sitzt,

(Heiterkeit)

aber genauer muß ich sagen - Nuttlar und Wünnenberg verwirklichen.

- Damit wird es auch möglich, daß wir im Osten von Mönchengladbach die A 44 zwischen Odenkirchen und Mönchengladbach-Ost ausbauen.

(Unruhe)

- Damit wird es auch möglich, daß wir die Ortsumgehung Schwelm mit einem Aufwand von 35 Millionen DM ausbauen.

(D)

(A) (Dreyer [CDU])

Herr Minister, und jetzt müssen Sie ein bißchen zuhören,

(Minister Kniola: Ich höre immer zu!)

weil sich da möglicherweise ein Dissens ergibt: Nach meiner Vorstellung und nach den Vorstellungen der CDU-Fraktion sollte man die A 4 in den vordringlichen Bedarf hineinnehmen.

(Beifall bei der CDU)

Wir sind der Auffassung, daß es auf dieser Strecke zwischen Holland und Polen - oder auch Moskau - nur eine Lücke von 100 Kilometern gibt, die geschlossen werden muß. Und wir sind auch der Auffassung, daß in den nächsten fünf Jahren durch die Aufstufung dieser Strecke in den vordringlichen Bedarf wirklich sichergestellt werden muß, daß untersucht wird, ob diese Relation möglich ist.

Das muß nach unserer Auffassung in den vordringlichen Bedarf.

(Abgeordneter Hegemann [CDU]: Dazu gehört Mut!)

(B) Am Ende dieses Planungszeitraums müssen wir dann die Entscheidung treffen, ob das realisiert wird oder nicht. Aber wir sind der Meinung, dies muß in den vordringlichen Bedarf.

Jetzt wird der Minister als Dortmunder natürlich die Frage stellen: Und was ist mit der B 1 in Dortmund? Nicht? Das sehe ich richtig, Herr Minister, daß Sie diese Frage haben?

(Minister Kniola: Das sehen Sie richtig, ja!)

Ich sage für die CDU-Landtagsfraktion ganz deutlich, daß wir - mit der Unterstützung des gesamten Landesvorstands der CDU - auch die Vorstellung haben, daß die B-1-Untertunnelung notwendig ist.

(Beifall bei der CDU - Zustimmung des Abgeordneten Böse [SPD])

Das sage ich ganz deutlich. Nur muß man auch sagen: Dem steht die Auffassung des Bundes gegen-

über, daß dies in der Baulast der Stadt Dortmund steht.

(Abgeordneter Böse [SPD]: Wie bitte? Das glauben Sie doch selbst nicht!)

- In der Baulast der Stadt Dortmund, Herr Böse! - Na ja, ich würde jedenfalls einräumen, daß man über diese Frage reden muß. Da mache ich jetzt konkret folgenden Vorschlag: Der Minister kann ja mit dem Bundesverkehrsminister diese Frage bereden. Er kann zu einem Ministergespräch einladen. Und wenn die beiden Herren sich dann darauf einigen, daß es Baulastträgerschaft des Bundes wird, dann stimmen wir dem zu. Das hat ja der Landtag in einer Sitzung hier so beschlossen.

(Abgeordneter Böse [SPD]: Das ist ja unerhört, was Sie da von sich geben! Unerhört!)

- Herr Böse, der Landtag hat in einer Sitzung im September beschlossen, daß die B-1-Untertunnelung als Bundesfernstraße gebaut wird - mit Privatfinanzierung; das ist Landtagsbeschluß.

(Abgeordneter Böse [SPD]: Das ist richtig. Aber was Sie vortragen, ist unerhört!)

Und der Minister hat die Aufgabe, dies gegenüber dem Bund durchzusetzen.

(Minister Kniola: Sehr gut! - Abgeordneter Hardt [CDU]: Herr Böse, jetzt sind Sie Verlierer! - Abgeordneter Böse [SPD]: Und was tun Sie?)

Für den Fall, daß er das nicht schafft - das ist ja seine Aufgabe, in unser aller Auftrag das durchzusetzen -, Herr Böse, schlage ich vor, daß wir diese Untertunnelung aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bewältigen.

(Abgeordneter Böse [SPD]: Das ist nicht zulässig! - Zuruf des Abgeordneten Dautzenberg [CDU])

Da hat Herr Dautzenberg recht. Die Geschichte hier vor dem Landtag hat keinerlei verkehrspolitischen

(C)

(D)

(A) (Dreyer [CDU])

Wert und wird dennoch aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bezahlt.

(Abgeordneter Böse [SPD]: Und darunter leiden alle Gemeinden des Landes Nordrhein-Westfalen, wenn das durchgesetzt wird. Was sagt denn der Bürgermeister in Medebach, der Kollege Langen, dazu?)

- Nein, die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, Herr Böse, sind um 3 Milliarden DM aufgestockt worden.

(Abgeordneter Hardt [CDU]: Das stimmt doch gar nicht! Jetzt wird 1 Milliarde wieder abgezogen!)

- Ja, über die 1 Milliarde reden wir noch, Herr Kollege Hardt,

(Lachen des Ministers Kniola)

ob die nun wirklich abgezogen wird.

Nur muß man auch ehrlich sagen, was diese Milliarde angeht: 1,8 Milliarden DM hatten die ostdeutschen Länder aus dem Fonds "Deutsche Einheit" für das Jahr 1992 bekommen. Ab 1993 würde das wegfallen. Von daher muß man wirklich das Interesse anerkennen. Aber die Gespräche finden ja noch statt. Und wir erwarten jetzt von der Regierung, daß sie die Interessen des Landes vertritt.

(B)

Nun wollen wir einmal abwarten, wie Sie sich durchsetzen werden. Wir als CDU-Landtagsfraktion werden das akzeptieren, Herr Minister Kniola, was Sie in dieser Frage aushandeln werden.

(Minister Kniola: Sehr gut!)

Wir verlassen uns da ganz auf Sie. Wir gehen jetzt von der Gesetzeslage aus, und die Gesetzeslage bedeutet, daß wir aus den GVFG-Mitteln 1,3 Milliarden DM für Nordrhein-Westfalen für das Jahr 1993 bekommen.

Wenn es dann als Ergebnis Ihrer Verhandlungen feststehen sollte, daß wir weniger bekommen, dann müssen wir natürlich überlegen, an welcher Stelle wir

(C)

das abziehen, an welcher Stelle wir da Einschränkungen machen. Ich sage auch ganz deutlich, daß wir für das Jahr 1993, was GVFG-Mittel angeht, mit ÖPNV-Mitteln ausgestattet sind. Das werden Sie, Herr Minister, mir auch einräumen.

Der Minister hat - das muß den Mitgliedern des Landtags einmal klargemacht werden - einen sehr hohen Betrag für Fahrzeugförderung eingesetzt, nämlich 289 Millionen DM. Im vorigen Jahr waren es 51 Millionen DM. Warum hat er das um etwa 240 Millionen DM aufgestockt? So kann man ihn fragen. Ist das eine Bedarfsfrage? Wissen Sie, warum er das so aufgestockt hat? - Weil er da keine komplementären Landesmittel benötigt!

(Zuruf von der CDU: Aha!)

Das ist der Grund. Für die Infrastrukturförderung braucht er auch komplementäre Landesmittel. Weil er diese nicht zur Verfügung stellen kann, schiebt er das in den Stock "Fahrzeugförderung". Wir haben ja einen entsprechenden Antrag gestellt, der Ihnen heute zur Beschlußfassung vorliegt. Wir haben gesagt, wir wollten diesen Ansatz um 100 Millionen DM kürzen, weil wir die Infrastrukturförderung für wichtiger halten.

(D)

Meine Damen und Herren, ich möchte zum Abschluß gern noch eines zu der Finanzierung der Betriebskosten im öffentlichen Personennahverkehr sagen.

Der Minister hat ja Gelegenheit gehabt, unser Papier zu studieren. Wenn ich es richtig einschätze, so ist das, was Herr Reul und Herr Hardt der Presse vorgestellt haben, daß die CDU ein ÖPNV-Gesetz fordert, im Land Nordrhein-Westfalen auf Aufmerksamkeit gestoßen. In Bayern ist ein solches übrigens inzwischen in der Beratung. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat so etwas noch gar nicht vorgelegt.

Wir halten es für zwingend erforderlich, daß die Betriebskostenfinanzierung im öffentlichen Personennahverkehr geregelt wird. Wir sind der Meinung, daß dieses nicht eine freiwillige Angelegenheit der Kommunen bleiben darf, daß es hier vielmehr zu einer Zuweisung von Pflichtaufgaben kommen muß. Aber mit der Aufgabenverantwortung und der Gestaltungs-

(A) (Dreyer [CDU])

verantwortung muß natürlich auch die Verantwortung hinsichtlich der Finanzierung geregelt werden. Unsere Auffassung ist also, daß ein Anteil der Mineralölsteuer für diesen Zweck zugewiesen werden muß. Herr Minister, wir sind gespannt darauf, ob Sie für die Landesregierung dazu auch ein paar entscheidende Aussagen beisteuern können. Wir meinen, dies sei eine zwingende Aufgabe für die Zukunft.

(Lebhafter Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Schmidt: Danke, Kollege Dreyer! - Für die SPD-Fraktion spricht Herr Abgeordneter Böse.

Abgeordneter Böse (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst stimmen wir dem Einzelplan 15 zu. Ich sage dies vorweg, damit ich es nicht vergesse.

Aber jetzt komme ich zu Ihnen, Herr Dreyer, und zwar nehme ich als Dortmunder Sie jetzt einmal hier zur Brust.

(Zurufe von der CDU: Wie? Wen?)

(B)

- Ich sage Ihnen schon, wie. Herrn Kollegen Dreyer und die CDU-Fraktion, auch Sie, Herr Hardt!

Die A 430, ehemals B 1,

(Abgeordneter Hegemann [CDU]: Jetzt A 40!)

- A 40, Autobahn - soll von Osten sechsspurig auf Dortmund zu gebaut und von Westen - über Bochum, Essen - nach Dortmund ebenfalls sechsspurig ausgebaut werden.

(Abgeordneter Hardt [CDU]: Die in Dortmund verhindert worden ist!)

- Entschuldigen Sie mal! Nichts ist verhindert worden! In Dortmund gibt es mehrere Parteien. Auch die

(C)

CDU können Sie einmal fragen, wie sie dazu steht. Deshalb wundert mich, was Sie hier erzählen.

Da entsteht dieses Nadelöhr in Dortmund,

(Zuruf von der CDU: Eine Insel!)

und da sagt nun Herr Dreyer an dieser Stelle, das sei eine GVFG-Maßnahme. Also wissen Sie: Da springt die ganze Region auf.

(Abgeordneter Aigner [SPD]: Keine Bundesstraße!)

- Da ist keine Bundesstraße mehr, keine Bundesaufgabe, das kann doch wohl nicht wahr sein.

(Widerspruch bei der CDU)

- Nein, das kann nicht wahr sein. Ich erkläre hier an diesem Platz für alle Dortmunder: Das ist keine GVFG-Maßnahme wie hier die Rheinuferstraße in Düsseldorf.

(Zuruf des Abgeordneten Hardt [CDU])

- Ja, natürlich, das hier in Düsseldorf ist eine Maßnahme, die für diese Stadt in erster Linie - -

(D)

(Erneut Zuruf des Abgeordneten Hardt [CDU])

Natürlich, Herr Kollege Hardt, die in erster Linie eine Wirkung zeigt. Aber das in Dortmund ist eine Durchgangsstraße. Das ist eine Bundesstraße, und wir erwarten vom Bund, daß sie von ihm zu hundert Prozent finanziert wird. Damit das klar ist!

(Beifall bei der SPD)

Davon lassen wir uns auch nicht abbringen. Nochmals: Herr Kollege Hardt, damit das völlig klar ist!

Das, was Sie uns hier nach dem gestrigen Gespräch mit dem Bund präsentieren, ist eine Zumutung: daß

(A) (Böse [SPD])

das eine GVFG-Maßnahme sein soll. Diese Maßnahme kostet mindestens 800 Millionen DM. Wenn sie nicht an Stadtstraßen angebunden wird,

(Zuruf des Abgeordneten Hardt [CDU])

dann müßte die Stadt 20 % dazutun; das sind 160 Millionen DM - für eine Bundesstraße, die von Osten wie von Westen her auf Dortmund zu gebaut wird. Das kann wohl nicht wahr sein. Jedenfalls sage ich Ihnen für meine Fraktion: Dieses Spiel machen wir nicht mit!

(Beifall bei der SPD)

Wir erwarten hier, Herr Kollege Hardt - Sie sind ja Rheinländer; ich weiß ganz genau, wie Sie zu dieser Maßnahme stehen - -

Im Verkehrsausschuß hatten wir ja noch durchgebracht, diese Maßnahme mit Sternchen zu versehen, weil Sie befürchtet haben, daß, wenn das gebaut würde, es auf Kosten des Rheinlandes ginge. Hier spielt niemand einen anderen aus, Westfalen nicht das Rheinland und Rheinland nicht Westfalen. Hierauf liegen 100 000 Fahrzeuge je 24 Stunden, das mit zunehmender Tendenz. Wenn sich da der Bund seiner Verantwortung entzieht, Freunde, dann wird es gefährlich. Ich sage es euch.

(B)

Vizepräsident Schmidt: Herr Kollege Böse, würden Sie eine Zwischenfrage des Herrn Dreyer beantworten?

(Abgeordneter Böse [SPD]: Zweitens!)

- Nein, keine Fragen!

(Abgeordneter Böse [SPD]: Das mache ich mit dem schon an anderer Stelle.)

- Also, Herr Dreyer, keine Zwischenfrage! Er macht es anders.

(Beifall bei der SPD - Zurufe - Heiterkeit)

(C)

Abgeordneter Böse (SPD): Um dieses klipp und klar zur DüBoDo, zur B 1 zu sagen! Das ist unsere Position. Das können Sie auch dem Bundesverkehrsminister sagen.

(Abgeordneter Hardt [CDU]: Da freut er sich.
- Heiterkeit)

Übrigens, mit dem, was ich Ihnen gesagt habe, bin ich gar nicht weit von der CDU in Dortmund entfernt.

Ein Zweites: ÖPNV-Gesetz, das, was Sie angesprochen haben, was in Bayern vorgelegt worden ist! Ich bin der Meinung, Herr Kollege Dreyer, daß wir im Bereich des ÖPNV andere Regelungen haben müssen.

Andere Regelungen bedeuten aber auch mehr Geld. Darüber müssen wir uns auch im klaren sein. Dieses Geld muß irgendwie herangeschafft werden; das wird nicht einfach sein. Das kann nicht nur Geld sein, das aus den Kommunen kommt, sondern es muß auch vom Bund kommen, und zwar über die, die beispielsweise auch Auto fahren, ob das über die Kraftfahrzeugsteuer oder über die Mineralölsteuer ist.

Ich bin der Meinung, wir sollten in der Tat darüber nachdenken, daß wir für die Finanzierung des ÖPNV und für die Regionalisierung der Deutschen Bundesbahn im Schienenpersonennahverkehr mehr Geld brauchen und daß dieses Geld durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer erarbeitet werden muß, die dann zweckgebunden dynamisierend auf die Länder und die Gemeinden übergeleitet wird, um das zu finanzieren.

(D)

Ein Drittes! Im Landesstraßenbau - Herr Kollege Dreyer, das haben Sie nicht angesprochen - haben wir nun als SPD-Fraktion, Gott sei Dank glücklicherweise, 55 Millionen draufgelegt. Auch das sollte man nicht unerwähnt lassen, obwohl es auch Bereiche hier im Landtag gibt, die das kritisieren, auch in der heutigen Haushaltsberatung. Dennoch sind wir der Meinung, daß das wichtiges, sinnvolles Geld ist, um nicht neue Straßen zu bauen, sondern wirklich auch Entlastungen für Bürgerinnen und Bürger zu bringen, die durch Durchgangsstraßen belastet sind und durch Ortsumgehungen dann entlastet werden, beispielsweise auch, um Unfallschwerpunkte zu beseitigen.

(A) (Böse [SPD])

Ein Viertes möchte ich noch ansprechen: Luftverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen. Da habe ich eine Frage, die vielleicht Herr Minister nachher beantworten könnte. Wie sieht es mit der Holding zwischen den beiden Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf aus? Mir liegen Informationen vor, daß beide Seiten nicht sehr großes Interesse haben, weiterzumachen.

Ich sage klipp und klar ungeschützt für mich persönlich: Ich bin nicht mehr bereit, die Kohlen aus dem Feuer zu holen, weder für Düsseldorf noch für Köln/Bonn. Ich erwarte, daß diese beiden Flughäfen in kürzester Zeit miteinander kooperieren. Ich habe mit dem Geschäftsführer nichts am Hut; ich habe mit den Aufsichtsratsmitgliedern nichts am Hut. Das ist eine Aufgabe, die für unser Land Nordrhein-Westfalen wichtig ist. Wenn Düsseldorf nicht mitmachen will, muß man sich überlegen, wie man das hinbekommt.

Das ist kein kommunaler Flughafen hier in Düsseldorf. Man muß insgesamt das Landesinteresse sehen, daß in Düsseldorf Belästigungen da sind und mehr Belästigungen kommen werden. Damit muß sich auch eine Landeshauptstadt abfinden. Andernfalls muß man andere Alternativen aufzeigen. Jedenfalls sind diese Flughäfen für uns unheimlich wichtig.

(B) Ich bin nicht bereit, eines Tages - in zehn Jahren - zur Verantwortung gezogen zu werden, wenn es heißt: Kein Japaner ist mehr hier, die sind alle in Berlin oder Amsterdam. Als wir, Frau Kollegin Thomann-Stahl, vor einigen Monaten in Amsterdam waren, haben die uns belächelt, was wir in Nordrhein-Westfalen anstellen, und haben gesagt: Euch überholen wir alle in kürzester Zeit. Ich hoffe nur, daß wir dagegenhalten. Wenn die Kommunalen nicht in der Lage sind,

(Zuruf: Dann wird es aber Zeit!)

dann müßten wir das auf höherer Ebene anpacken, und zwar gegen die Kommunalen.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Schmidt: Ich danke dem Kollegen Böse und erteile für die F.D.P.-Fraktion der Frau Kollegin Thomann-Stahl das Wort.

(C)

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Um mit der B 1 in Dortmund anzufangen: Dem, was Kollege Böse gesagt hat, Herr Kollege Dreyer, ist wirklich nichts hinzuzufügen.

(Minister Kniola: Sehr gut!)

Als die F.D.P. damals gesagt hat, die Rheinuferstraße aus GVFG-Mitteln zu finanzieren, entzieht dem ganzen Land Mittel, haben Sie noch dagegen gesprochen und gesagt: Wir müssen diese Rheinuferstraße finanzieren. Heute behaupten Sie, Sie hätten schon damals an der Spitze der Bewegung gestanden.

Jetzt machen Sie den gleichen Vorschlag für Dortmund. Dazu ist wirklich nichts hinzuzufügen. Wir können doch nicht den Straßenbau im Land lahmlegen,

(Zustimmung des Ministers Kniola)

bloß weil Sie solche abstrusen Vorschläge aushandeln in der Hoffnung, daß Sie hier einen kurzfristigen Zwei-Minuten-Erfolg haben. Das halte ich für ein bißchen kurzsichtig.

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

(D)

Vizepräsident Schmidt: Frau Thomann-Stahl, Herr Kollege Dreyer hatte sich gemeldet. Würden Sie ihm eine Zwischenfrage beantworten?

(Zustimmung der Abgeordneten Thomann-Stahl [F.D.P.]

- Bitte, Herr Dreyer!

Abgeordneter Dreyer (CDU): Frau Kollegin Thomann-Stahl, haben Sie nicht gehört, daß ich für die CDU-Landtagsfraktion eben deutlich gesagt habe, daß wir der Auffassung sind, daß die A 40 am Kreuz Dortmund/Unna endet

(Minister Kniola: In welcher Richtung?)

(A) (Dreyer [CDU])

und daß auf diese Weise auch die Untertunnelung aus Bundesmitteln bezahlt werden muß? Das ist Gegenstand des Papiers, das die CDU-Landespartei vorgestellt hat.

Vizepräsident Schmidt: Herr Kollege Dreyer, bitte keine Diskussion.

Abgeordneter Dreyer (CDU): Ich frage sie, ob sie das nicht verstanden hat. Wir haben doch den Antrag auch eingebracht.

Vizepräsident Schmidt: Die Frage ist, ob Sie das verstanden haben.

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Kollege Dreyer, die CDU-Landespartei und die CDU-Landtagsfraktion legt uns alle halbe Jahr eine Neuorientierung der Verkehrspolitik vor, immer eine Neufassung. Vor ein paar Wochen haben wir uns Ihrem Beschlußvorschlag angeschlossen, eine private Finanzierung ins Auge zu fassen, wenn es nicht über den Bundesverkehrswegeplan durchkommt. Jetzt, ein paar Wochen später, kommen Sie mit diesem Vorschlag. Das ist doch unseriös, was Sie hier betreiben.

(B)

(Zustimmung bei der SPD - Zuruf des Abgeordneten Dreyer [CDU])

Dann lassen Sie uns doch erst einmal zusehen, daß wir es direkt über den Bundesverkehrswegeplan finanziert bekommen, und wenn nicht, müssen wir versuchen, es über die private Finanzierung durchzuführen, aber doch nicht auf dem Wege zu Lasten der anderen Kommunen; da haben wir doch nun die Erfahrung hier gemacht.

Meine Damen und Herren! Bei den Haushaltsberatungen wurde auch im Verkehrshaushalt deutlich: Die Mittel sind so eingeschränkt, daß die Gestaltungsmöglichkeiten der Politik gegen Null tendieren. Wir sind deshalb sehr froh, daß die SPD-Fraktion versucht

(C)

hat, einen Ausweg aus dieser Sackgasse zu finden, in die der Herr Zöpel sie vor einigen Jahren hineingeführt hat, indem Sie wenigstens die Landesstraßenbaumittel erhöht haben und damit unseren seit Jahren vorgetragenen Anträgen nun nachgekommen sind.

Wir haben fast ein Jahrzehnt verloren. Aber man muß jetzt versuchen, diese Probleme aufzuholen. Man kann mit dieser Mittelerhöhung wenigstens einen Teil der entstandenen Probleme ansatzweise lösen.

Ich habe auch dem Landesstraßenausbauprogramm zugestimmt, weil ich meine, daß die Opposition auch einmal anerkennen muß, daß die Regierungspartei und die Regierung auf so einem Irrweg kehrtmachen und versuchen, jetzt diese Probleme neu zu lösen.

Ich bin allerdings nicht sicher - deswegen appelliere ich wirklich an Sie -, daß Sie für Ortsumgehungen, die die CDU-, die SPD- und die F.D.P.-Fraktion im Ausschuß für dringend notwendig halten, in Ihrer Fraktion nur dann eine Mehrheit bekommen, wenn auch Projekte realisiert werden, die 40, 50 oder 60 Millionen DM kosten und von denen ich weiß, daß auch Sie der Überzeugung sind, daß sie nicht erforderlich sind. Ich appelliere dringend an Sie, darüber noch einmal nachzudenken. Vielleicht gibt es doch noch die eine oder andere Möglichkeit.

(D)

Wir hatten beantragt, den Ansatz um 30 Millionen DM zu erhöhen, und wollten das mit den Mitteln für den Rückbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen finanzieren. Die F.D.P. hält es nicht für sinnvoll, in diesen Zeiten funktionierende Straßen durch Einengungen, Möblierungen und Bepflanzungen ihrer Funktionstüchtigkeit zu berauben und damit aus fließendem Verkehr Stop-and-go-Verkehr zu machen.

In einer Information der Landesregierung vom 7. Oktober fordert die "Ministerin" Kniola - das fällt mir jetzt erst auf -:

(Heiterkeit)

Tempo 30 jetzt. Im wesentlichen fordert "sie", fordert er dabei weitgehenden Verzicht auf teuren Straßen-

(A) (Thomann-Stahl [F.D.P.]

umbau, keine Straßenverunstaltung durch übermäßige Möblierung, keine Beeinträchtigung des Verkehrs vor allem auf Hauptverkehrsstraßen. - Das ist im Grunde genommen das, was auch ich fordere.

(Abgeordneter Dr. Dammeyer [SPD]: Deshalb heißt es auch "Ministerin"!)

Zum ÖPNV! Hier scheint mir eine Kehrtwendung notwendig zu sein. Das SPD-Ziel, das in Teilen von der CDU übernommen wurde, nämlich Vorrang für den ÖPNV, ist vermutlich nicht zu finanzieren. Das beste Beispiel dafür ist der VRR-Verbund. Ich weiß nicht, ob Sie den Bericht einmal wachen Auges durchgelesen haben.

Unter der Rubrik "Zahlen, Daten, Fakten" gibt es eine Grafik, in der mit Kurven die Einnahmen und die Verluste ausgewiesen sind. Es gibt weder Jahres- noch Summenzahlen. Es gibt in diesem Verbund-Bericht überhaupt keine Zahlen. Bei dieser Grafik müßte eigentlich oben angebaut werden, um die Verluste in vollem Maße aufzeigen zu können. Es ist wirklich eine außerordentlich trübselige Angelegenheit.

(B) Unter "Zahlen, Daten, Fakten" gibt es auch noch eine Rubrik "Nachfrageentwicklung". Die Zahl der Beförderungsfälle hat um 100 Millionen zugenommen; die Einnahmen sind um 50 Millionen DM gesunken. Die Menge macht's. Ich weiß nicht, ob das eine betriebswirtschaftlich oder volkswirtschaftlich sinnvolle Veranstaltung sein kann. Meine Damen und Herren von der SPD-Fraktion, Sie haben bei der Neufassung der Verbundverträge dafür gesorgt, daß Leute über Leistungsangebot und Tarife bestimmen, die keinerlei Kostenverantwortung haben. Die F.D.P.-Fraktion hat damals im Plenum den Antrag gestellt, den Unternehmen mehr unternehmerische Entscheidungskompetenz zuzubilligen und mehr unternehmerische Verantwortung zu übertragen. Das haben Sie abgelehnt. Das Ergebnis ist so, wie ich es damals prognostiziert habe. Die finanzielle Katastrophe für die Kommunen war programmiert und ist eingetreten. Der VRR wird unter diesen Voraussetzungen nicht überlebensfähig sein. Sie müssen die Voraussetzungen ändern; sonst hat er keine Chance.

(C)

Zur Verdeutlichung will ich ein Zitat von Dr. Überhorst vortragen. Er hat im Rahmen der Anhörung "Kostenentwicklung im öffentlichen Personennahverkehr" am 25. Juni gesagt - ich zitiere mit Genehmigung des Herrn Präsidenten -:

Öffentliche Verkehrsunternehmen mit einem leistungsfähigen und attraktiven Angebot an Bahnen und Bussen weisen heute in der Regel einen Kostendeckungsgrad von 40 bis maximal 60 % aus. Üblicherweise sind bei diesen Verkehrsunternehmen - Bahnen und Busse - allein die Personalkosten höher als die gesamten Verkehrseinnahmen. Daraus folgt,

- so Dr. Überhorst -

daß ein defizitäres Verkehrsunternehmen schon die sich aus der allgemeinen Kostensteigerung ergebenden Mehrkosten nicht durch entsprechende Tarifierungen ausgleichen kann. Ein Anstieg der Beförderungsfälle kann nur kurzfristig den Verlustanstieg mildern. Schon bald führt ein Anstieg dieser Beförderungsfälle zu der Notwendigkeit, das Verkehrsangebot erhöhen zu müssen, mit den daraus sich ergebenden Mehrkosten für Personal, Wagenpark und sonstige Infrastruktur.

(D)

Dr. Überhorst weiter:

Die aus der Erweiterung des Verkehrsangebots entstehenden Mehrkosten belasten das Ergebnis der Sparte Verkehr zusätzlich. Nur ein ganz geringer Teil der Mehrkosten ist über Tarifmaßnahmen finanzierbar. Mittel- bis langfristig führt jeder Anstieg der Beförderungsfälle und die sich daraus ergebende notwendige Erweiterung des Verkehrsangebots mit den entsprechenden Mehrkosten zu einer Verschlechterung des wirtschaftlichen Ergebnisses der Verkehrsunternehmen.

Dr. Überhorst fährt fort:

Das ist logisch, aber im öffentlichen Bewußtsein nicht verankert.

So weit das Zitat.

(A) (Thomann-Stahl [F.D.P.]

Was heißt das? - Das heißt, daß ich bei einem Kostendeckungsgrad von 40 % 2 DM Einnahmesteigerung nur dann erzielen kann, wenn ich den Aufwand um 5 DM steigern. Ich nehme also 2 DM mehr ein und erhöhe damit das Defizit um 3 DM.

Das haben wir Ihnen schon 1987 anlässlich der Debatte "Kostenentwicklung im öffentlichen Personennahverkehr" - eine Große Anfrage, die die F.D.P.-Fraktion damals eingebracht hatte - vorgerechnet. Seinerzeit schon war das völlig klar, weil es schlicht und ergreifend eine einfache Dreisatzrechnung ist. Aber Sie wollten es nicht zur Kenntnis nehmen. Nein, Sie rechnen sich die Welt so hin, wie Sie sie gern hätten. Das Ergebnis sehen Sie jetzt.

Das Problem der steigenden Betriebskostendefizite werden Sie, Herr Kollege Dreyer, mit keinem wie auch immer gearteten Nahverkehrsgesetz in den Griff bekommen. Das schaffen Sie nicht. Selbst mit einer zweckgebundenen Mineralölsteuer können Sie nur Infrastruktur finanzieren.

Sie müssen berücksichtigen: Mit zunehmendem Erfolg dieses Vorhabens, das heißt mit zunehmender Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Personennahverkehr, nimmt einerseits die Steuerergiebigkeit ab, andererseits müssen Sie aber die Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr erhöhen.

(B)

Diese Schere aus Kosten und Erträgen wird sich immer weiter öffnen. Nein: Wir müssen die Verkehrsbetriebe in die Lage versetzen, für ihre Leistungen kostendeckende Preise zu nehmen. Nur dann wird es funktionieren. Sonst werden wir das nicht in den Griff bekommen.

Vizepräsident Schmidt: Frau Thomann-Stahl, gestatten Sie eine Frage von Herrn Dreyer?

(Abgeordnete Thomann-Stahl [F.D.P.]: Nachher, Heinrich. Wir klären das zusammen mit dem Kollegen Böse.)

- Okay, wir lassen Frau Thomann-Stahl weiterreden.

(C)

Abgeordnete Thomann-Stahl (F.D.P.): Subventionierte Tickets - ob das Job-Tickets, Semester-Tickets oder was für Tickets auch immer sind - bringen zusätzliche Defizite, belasten die Verkehrsbetriebe noch einmal. Es ist doch nicht Aufgabe der Verkehrspolitik beziehungsweise Verkehrsunternehmen, Umweltpolitik, Sozialpolitik oder sonstige Politikbereiche zu finanzieren. Wir müssen uns schon fragen, wo die Verantwortlichkeiten anzusiedeln sind.

Teilweise gibt es auch unverständliche Rabattierungen. Für mich war völlig unverständlich bei unserer Diskussion mit dem VRS, die wir in Köln geführt haben, daß dieser einen Hundert-Prozent-Rabatt für die Beförderung von Hunden und Fahrrädern gibt. Das heißt: Der Transport oder die Mitnahme von Hunden und Fahrrädern ist kostenlos. Das war mir völlig unerklärlich.

Diesen Geschäftsführern war völlig unerklärlich, warum ich fragte, weshalb, wenn die Beförderung von Hunden und Fahrrädern nichts kostet, der Transport von Kindern im öffentlichen Personennahverkehr noch etwas kostet. Es ist nicht ganz einzusehen, was dort an Einnahme- und Tarifpolitik betrieben wird.

Die Mineralölsteuererhöhung entwickelt sich allmählich zum Jäger 90 der Verkehrspolitik. Jeder Verkehrspolitiker, der irgendeinen unfinanzierbaren Vorschlag hat, entdeckt sofort die Erhöhung der Mineralölsteuer. Was damit alles finanziert werden soll, ist abenteuerlich: Die Neuordnung der Bahnen, sagt beispielsweise der Bundesrat in seiner Entschließung; die Regionalisierung des ÖPNV beziehungsweise der ÖPNV im allgemeinen. Manche Leute sind auch der Meinung, daß man besonders große Straßenprojekte über eine Erhöhung der Mineralölsteuer finanzieren könnte.

(D)

(Minister Kniola: Die habe ich noch nicht getroffen!)

- Die gibt es aber auch schon. Alle landen bei 20 Milliarden DM fiktiver Einnahmen. Dem stehen mittlerweile an die 200 Milliarden DM realer Ausgabenvorschläge gegenüber. Ich glaube, mit der Erhöhung der Mineralölsteuer werden wir genausowenig wie mit

(A) (Thomann-Stahl [F.D.P.]

der Einsparung des Jäger 90 sämtliche Finanzierungsprobleme in der Bundesrepublik in den Griff bekommen.

Betrachtet man das aber einzeln, wird der eine oder andere sicherlich der Auffassung sein, daß nun gerade sein Vorhaben es wert ist, die Mineralölsteuer zu erhöhen.

Die F.D.P. ist der Auffassung, die singuläre Betrachtung einzelner Verkehrssparten führt ins Abseits. Die Postulierung von Prioritäten - auch für den ÖPNV - für einzelne Verkehrssparten führt ebenfalls ins Abseits, weil sie nämlich nur derzeit bestehende Marktungleichgewichte durch neue, andere Wettbewerbsverzerrungen ersetzt.

Was wir brauchen, ist eine diskriminierungsfreie Verkehrsmarktordnung sowie eine Vernetzung der Systeme, bei der jedes Verkehrsmittel die Aufgaben erfüllt, für die es optimal geeignet ist. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der F.D.P.)

(B) **Vizepräsident Schmidt:** Vielen Dank, Frau Kollegin Thomann-Stahl. - Für die GRÜNEN-Fraktion erteile ich der Frau Abgeordneten Nacken das Wort.

Abgeordnete Nacken (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Dreyer, ich war regelrecht erschüttert, daß Sie als Eisenbahner sich in Ihrem Beitrag tatsächlich dazu hingegen haben, in Bonn für eine weitere Aufstockung der Bundesmittel für den Bundesfernstraßenbau zu plädieren. Das kann ich nicht begreifen, Herr Kollege Dreyer: Sie als alter Eisenbahner gehen voran und kümmern sich um eine solche Aufstockung!

(Minister Kniola: Das "alt" nehmen Sie zurück!)

Zu Ihrem Salto mortale in bezug auf die GVFG-Mittel will ich jetzt nichts weiter ausführen. Da stimme ich ausnahmsweise mit dem Kollegen Böse und Frau Thomann-Stahl überein. Dem kann ich nichts hinzufügen.

(C)

Die Erwartung der Öffentlichkeit an die Verkehrspolitik geht eigentlich in eine ganz andere Richtung. Diese Anforderungen sind sehr groß, und das Bewußtsein, daß es so wie bisher nicht weitergehen kann, ist im ganzen Land bei vielen Bürgerinnen und Bürgern verbreitet. Die Belastungen der Umwelt in den Städten und Dörfern, die Engpässe im Straßennetz sind überall in NRW deutlich erfahrbar. Sommermog, Unfallgefahren und die Entwertung des Wohnumfeldes durch den Verkehr haben erschreckende Ausmaße angenommen.

Wir hätten erwartet, daß die Landesregierung angesichts dieser Notlage entschiedene Initiativen ergreift, um die Belastung durch den Straßenverkehr tatsächlich zu vermindern.

Doch, Herr Minister Kniola, Sie haben es auch in diesem Haushalt aus unserer Sicht wieder nicht fertiggebracht, die unselige Doppelförderung von Autoverkehr und Umweltverbund aufzugeben. Eindeutige Schwerpunktsetzungen zugunsten des Umweltverbundes erzielen Sie immer nur auf dem Papier. Ihre Aussage, aus der Erhöhung der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes keine zusätzliche Mark in den Gemeindestraßenbau zu investieren, ist eigentlich das mindeste, was wir erwartet haben.

(D)

Tatsache aber ist, daß immer noch zu viele Investitionsmittel in die direkte und indirekte Förderung des Autoverkehrs fließen. Stadtautobahnen und U-Bahn-Tunnel werden auch 1993 vom Land mit mehreren hundert Millionen DM gefördert.

Vom Land geförderte Verkehrsentwicklungspläne der Kommunen lassen eindeutige Schwerpunktsetzungen auf den Umweltverbund eindeutig vermissen. Beim Landesstraßenbau, auf den ich gleich noch einmal zu sprechen komme, wird sogar gegen jede ökologische Vernunft weiter aufgestockt.

In der Anfrage zu den Belastungen der Kinder durch den Straßenverkehr meiner Fraktionskollegin Beate Scheffler wird nach den Konsequenzen gefragt, die die Landesregierung aus den hohen Belastungen gerade von Kindern durch die verkehrsbedingten Schadstoffe ziehen will. In der Antwort heißt es - ich darf zitieren -:

(A) (Nacken [GRÜNE])

Die Landesregierung ist bemüht, insbesondere in den Ballungsräumen die Emissionen des Straßenverkehrs weiter zu senken.

Leider bleibt die Landesregierung eine Antwort schuldig, was sie an eigenständigen Initiativen ergreift, die über die traditionelle Förderung des ÖPNV hinausgehen. Alles, was darüber hinaus aufgezählt wird, sind Absichtsbekundungen und der Verweis auf die Zuständigkeit des Bundes.

Wir sind uns sicher, daß es hier in Zukunft eine noch stärkere Konzentration der Investitionsmittel, kurzfristig umsetzbare und wirtschaftlich vertretbare Lösungen sowie eine Verkehrsentwicklungsplanung geben muß, die Vorgaben für die Entlastung der Innenstädte durch eine Reduktion des Straßenverkehrs enthält und auch tatsächlich umsetzt.

Die Landesregierung schmückt sich gern mit der Einführung von Semestertickets für Studierende und dem Plan, Job-Tickets für Landesbedienstete zu wollen. Ehrlicher wäre es, wenn sie zugeben würde, daß sie die flächendeckende Einführung des Semestertickets eben nicht entschieden unterstützt hat, sondern bestenfalls mit Skepsis begleitet hat. Sie war, nachdem die ASten die Initiative ergriffen hatten und Vereinbarungen mit den Verkehrsbetrieben getroffen haben, ein Selbstläufer - zum Glück, will ich sagen.

(B)

Bei der Einführung des Job-Tickets zeichnet sich eine unendliche Hängepartie ab, weil die Landesregierung nicht einmal dort für eine konsequente Parkraumbewirtschaftung ist, wo das Land das Sagen hat, nämlich auf den eigenen Grundstücken der Hochschulen und Landesbehörden. In der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses konnte man fast den Eindruck gewinnen, daß sämtliche Fraktionen - tatsächlich sämtliche Fraktionen - hier weiter sind als der Minister und seine Ministerialbürokratie. Dieses ängstliche Taktieren ist das Gegenteil einer Verkehrspolitik, die die Anforderungen der Zukunft erkannt hat.

Das Zukunftsprojekt der Landesregierung heißt statt dessen Ausbau des Flugverkehrs. Landesregierung wie SPD haben sich, getrieben durch die Wirtschafts- und Flughafen-Lobby, in eine Sackgasse hineinmanövriert, in der sie sich in juristische Fallstricke verfangen - wie beim Flughafen Düsseldorf - und

(C)

über die Interessen von Umwelt und Flughafenanliegern hinweggehen müssen.

Nehmen wir nur ein Beispiel! Über kaum ein Projekt ist im letzten Jahr soviel geredet worden wie über die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an den ICE. Dieses Prestigeobjekt zerstört nicht nur ein Naturschutzgelände von europäischen Dimensionen, nämlich die Wahner Heide, sondern ist angesichts der dramatischen Entwicklung der Staatsfinanzen seriös gar nicht zu finanzieren. Aktuell wird eine Baumfällaktion in der Wahner Heide vorbereitet. Von Umweltschützern ist daraufhin der Wald besetzt worden. Sie glauben zu Recht nicht daran, daß es hier nur um die Einhaltung von Sicherheitsauflagen geht. Denn es wird seitens der Landesregierung und der Flughafen-gesellschaft keine Gelegenheit ausgelassen, um die angebliche Notwendigkeit eines Ausbaus der Pisten und des Terminalgebäudes zu betonen.

(Minister Kniola: Das eine hat mit dem anderen nichts zu tun!)

Herr Kniola, ich fordere Sie auf: Schließen Sie Frieden mit den Anwohnern und Anwohnerinnen unserer Flughäfen und legen Sie ein Konzept vor, das nicht auf massiven Ausbau des umweltschädlichen Flugverkehrs setzt, sondern eine Beschränkung auf den gegenwärtigen Stand beinhaltet.

(D)

(Beifall bei den GRÜNEN - Zuruf des Ministers Kniola)

Ich bin sicher, daß "wir in Nordrhein-Westfalen" - wie es immer heißt - auch mit einem Verzicht auf einen weiteren Ausbau der Flughäfen nicht den Anschluß verpassen werden.

Herr Kniola, Sie haben immer bestritten, daß das Land Nordrhein-Westfalen bei der Förderung des Eisenbahnverkehrs außerhalb der Ballungsräume im Bundesvergleich zu den Schlußlichtern gehört. Doch genau dies ist der Fall. Schauen Sie sich einmal die Haushaltsentwürfe der anderen Landesregierungen an! Niedersachsen zum Beispiel beteiligt sich an der Finanzierung von Nahverkehrsfahrzeugen der Deutschen Bundesbahn und erreicht dadurch den Umbau von 500 Waggons und die Beschaffung von zwei Dutzend Nahverkehrstriebwagen für Niedersachsen.

(A) (Nacken [GRÜNE])

Die rot-grüne Landesregierung in Niedersachsen erreicht für den Güterverkehr, daß Gleisanschlüsse geschaffen werden können und Güterwaggons für den Rübentransport beschafft werden.

Meine Damen und Herren, dieses Schauspiel können wir uns zur Zeit in Nordrhein-Westfalen deutlich ansehen: Sie können landwirtschaftliche Fahrzeuge bewundern, die zur Zeit durch die gesamte Düsseldorfer Innenstadt, am Landtag vorbei, fahren, um Rüben vom Feld in die Fabrik zu transportieren. Dies ist ein verkehrspolitisches Armutszeugnis ohnegleichen, für die Bundesbahn, den Bund, aber auch für das Land.

(Zurufe von der SPD)

Weiter dazu, was die Länder für die Schienenförderung tun! Bayern schafft durch finanzielles Engagement die Voraussetzung zur Anschaffung von Pendolino-Triebwagen, die auf den Nebenstrecken einen attraktiven Schnellverkehr mit Tempo 160 gewährleisten. Und das kleine Land Rheinland-Pfalz stellt für die Übernahme der Bundesbusunternehmen durch die Kommunen im nächsten Jahr 10 Millionen DM zur Verfügung. Dem großen Land Nordrhein-Westfalen ist die Unterstützung seiner Kommunen in dieser Sache nur 2 Millionen DM wert.

(B)

Herr Kniola, ich habe immer wieder deutlich gemacht, daß auch wir GRÜNEN die hartnäckige Haltung, die Sie im Bundesrat an den Tag legen, damit die finanziellen Voraussetzungen für die Regionalisierung der Bahn geschaffen werden, unterstützen. Denn - das sage ich auch noch einmal deutlich - eine Bahnreform ohne Entschuldung der Bahn und die Einrichtung einer neuen kommunalen Pflichtaufgabe ohne die Bereitstellung der entsprechenden Mittel führt zur Zerschlagung des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum.

Aber genauso deutlich sage ich hier, daß Sie mit Ihrer grundsätzlichen Weigerung, überhaupt eine Eisenbahnpolitik des Landes zu formulieren, der Sache einen Bärendienst leisten. Die prinzipiellen Bedenken mit dem Verweis auf das Grundgesetz sind nur vorgeschoben. Denn das Land hat schon immer Investitionen der Bahn finanziell gefördert, zum Beispiel bei der Elektrifizierung von Strecken in vergangenen Jahrzehnten, aber besonders beim Ausbau der S-Bahn

im Ballungsraum Rhein-Ruhr. Auch die Beteiligung an der Modernisierung von Nebenstrecken in Lippe, im Kreis Düren und zwischen Kaarst und Mettmann war ja nach langem Zögern letztendlich doch möglich.

Notwendig ist aus unserer Sicht die Erarbeitung von Konzepten zur Erhaltung der Strecken und die sofortige Anschaffung von modernen Nahverkehrstriebwagen. Hierfür haben wir den Antrag gestellt, den Betrag von 55 Millionen DM zur Verfügung zu stellen, um über den erweiterten Förderkatalog des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes hinaus weitere Förderungen des Schienenverkehrs in der Fläche leisten zu können. Es geht hier um Planungskosten, Abdeckung von Fehlbeträgen aus der Einrichtung von Anerkennungstarifen und Betriebskostenzuschüsse für zusätzliche Angebote - wohlgernekt alles neue, zusätzliche Aufgaben über das hinaus, was die Bundesbahn in eigener Zuständigkeit heute schon tut. Das Geld, das Sie hier gemeinsam für zusätzliche Straßen der Straßen- und Autolobby in den Rachen werfen wollen, wäre hier sinnvoller und zukunftsweisender angelegt, meinen wir.

Es herrscht sicherlich Einigkeit, daß mit der bisherigen Mittelausstattung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes eine Regionalisierung der Bahn auch nicht ansatzweise finanziert werden kann. Eine verantwortliche Landespolitik befindet sich hier auf einer Gratwanderung zwischen den aktuellen Handlungserfordernissen und der Wahrung ihrer - vor allem finanzpolitischen - Interessen. Aber versuchen Sie doch bitte nicht, den Bürgern und Bürgerinnen in den Ballungsrandgebieten und ländlichen Regionen dieses Landes weiszumachen, daß eine Förderung von Nebenbahnen aus prinzipiellen Gründen nicht möglich sei. Herr Kniola, wenn Sie die Weichenstellung der Bahnreform mitbestimmen wollen, kann es nicht ausreichen, mit dem Schaffner um den Fahrpreis zu feilschen. Dann müssen Sie mit auf die Lokomotive bzw. ins Stellwerk, um im richtigen Bild zu bleiben.

Zum Thema Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs: Frau Thomann-Stahl, was wollen Sie eigentlich mit Ihrer Rechnung bezüglich der Defizite im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr sagen? Ich habe das nicht richtig verstanden. Jeder von uns weiß doch, daß es eine Milchmädchen- bzw. eine Milchbuben-

(C)**(D)**

(A) (Nacken [GRÜNE])

rechnung ist, daß Nahverkehr zum Nulltarif nicht zu haben ist, aber daß wir einen umweltfreundlichen Nahverkehr brauchen in bezug auf die Erfordernisse, die uns aufgrund der Klimaentwicklung und der Umweltpolitik gestellt werden.

Wenn ich Sie richtig verstanden habe, plädieren Sie nach wie vor dafür, daß wir hier den freien Markt zulassen und daß damit wieder eine stärkere Förderung des PKW-Verkehrs einhergeht und nicht eine Vorrangförderung für den ÖPNV.

Zur Finanzierung ist auch aus unserer Sicht eine Erhöhung der Mineralölsteuer notwendig. Wir begrüßen, daß nicht nur in Fachkreisen wie zum Beispiel der Klima-Enquetekommission des Deutschen Bundestages diese vernünftige Forderung der GRÜNEN aufgegriffen worden ist; auch in anderen Parteien wird in dieser Frage langsam ein Konsens sichtbar. Überzeugt werden muß jetzt nur noch die Bundesregierung. Das, denke ich, wäre der richtige Part - Herr Dreyer ist jetzt nicht mehr da -, den die CDU hier übernehmen könnte, um dafür Stimmung in Bonn zu machen.

(B) Notwendig ist aber auch ein ÖPNV-Gesetz der Länder und eigene Finanzierungsinstrumente, wie zum Beispiel die von uns vorgeschlagene Nahverkehrsabgabe. Hier hat der Landtag und hat die Landesregierung ihre Hausaufgaben noch nicht gemacht.

Ich war ganz erfreut, von meiner Kollegin Marianne Hürten zu hören, daß sich auch der Oberbürgermeister von Köln mittlerweile für eine solche Nahverkehrsabgabe ausspricht.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Mir scheint, daß es da ein Umdenken bei der SPD-Fraktion geben wird. Ich freue mich auf die Diskussion über den noch ausstehenden Antrag von uns.

Ein weiteres Defizit, auf das ich an dieser Stelle hinweisen will, ist die Güterverkehrspolitik des Landes. Diese gibt es nämlich gar nicht. Die von der Landesregierung vorgelegte Konzeption für Güterverkehrszentren ist wohl nicht mehr als ein erster

(C)

Diskussionsvorschlag. Es fehlt an Zielvorgaben, auch im Sinne der Klimaschutzpolitik, und an Handlungsansätzen. Wenn hier nicht bald etwas geschieht, passiert im Güterverkehr dasselbe wie im Flugverkehr: Der Phase des Nichtstuns folgt die Phase des hektischen Aktivismus, die langfristig notwendige Weichenstellung für eine Verkehrsvermeidung hin zu einer Verlagerung der umweltschädlichen Verkehre wird versäumt.

An mangelnden Finanzmitteln kann es nicht liegen, wenn Sie unseren Anträgen zur Förderung des Eisenbahnverkehrs in der Fläche und zur ÖPNV-Grundförderung nicht zustimmen. Wir haben deutlich gemacht, wo unserer Meinung nach beim Flugverkehr und beim Straßenbau Kürzungsmöglichkeiten bestehen.

Auch Sie sprechen immer wieder vom Zwang zum Sparen. Gespart wird ja auch im Landeshaushalt 1993. Gespart wird an Stellen, die schmerzhaft sind. Mein Kollege Busch hat das ausgeführt. Gespart wird im Kindergartenbereich, das haben wir eben noch gehört. Aber im Straßenbau ist das Geld auf einmal da: Nicht nur in diesem Jahr, sondern gleich für die nächsten zehn Jahre wollen Sie die Finanzmittel für den Neubau um 55 Millionen DM ausweiten - und das bei einem Straßennetz, das anerkanntermaßen nirgendwo so gut ausgebaut ist wie in Nordrhein-Westfalen. Ist das der neue Solidarvertrag?

(D)

Wenn das Ihr Ernst ist, hätte ich auch noch einen Vorschlag beizusteuern: Früher wurde in den Kindergärten vor Weihnachten für die Waisenkinder in Afrika gesammelt. Wäre es nicht konsequent, heute Sammeldosen in den Kindergärten aufzustellen mit der Aufschrift "Spendet für die Mobilität eurer Eltern. Auch dein Groschen für den Ausbau der Landesstraßen."

Die von Ihnen geplante Aufstockung der Mittel für den Neubau von Landesstraßen um 55 Millionen DM, die auf Vorschlag der SPD-Fraktion mit den Stimmen der drei Autofahrerparteien dieses Hauses wohl beschlossen wird, spricht auch verkehrspolitisch eine deutliche Sprache. Uns ist es schleierhaft, wie Sie diesen forcierten Landesstraßenbau mit der Perspekti-

(A) (Nacken [GRÜNE])

ve einer Klimaschutzpolitik unter Förderung des Umweltverbundes in Einklang bringen wollen.

(Zuruf des Abgeordneten Henning [SPD])

Frau Thomann-Stahl sprach davon, daß uns die Einsparungen des Ministers Zöpel um zehn Jahre zurückgeworfen haben. Ich bin der Meinung, diese Entscheidung wird uns um Jahrzehnte zurückwerfen.

Auch das Standardargument, Umgehungsstraßen brächten nur Vorteile für die Menschen, hilft hier nicht weiter. Denn erstens steht bei den Maßnahmen des Landesstraßenneubauplans nicht die Entlastung der Ortschaften, sondern die Kapazitätsausweitung des überörtlichen Straßennetzes im Vordergrund. Wenn es Ihnen wirklich um die Entlastung der Menschen ginge, hätten Sie schon längst den Schwerpunkt auf Maßnahmen der Verkehrsberuhigung, der Lärmsanierung und der Verkehrssicherheit legen können.

Den Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion, die bei der Anhörung zum Landesstraßenbau leider nicht anwesend waren, möchte ich einen wirklich beherzigenswerten Satz des Vertreters des landeseigenen Wuppertal Institutes in Erinnerung rufen. Ich zitiere mit Erlaubnis:

(B)

Wenn weiterhin für jede unter Status-quo-Bedingungen erwartete Verkehrsnachfrage Straßenkapazität vorgehalten wird, durch welche wiederum die Nachfrage angeregt wird, so wird das Verkehrswachstum nicht zu begrenzen sein, viel weniger eine Reduzierung erreicht.

Dem ist meiner Meinung nach nichts hinzuzufügen.
- Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Friebe: Vielen Dank, Frau Kollegin.
- Für die Landesregierung erteile ich dem Minister für Stadtentwicklung und Verkehr, Herrn Kniola, das Wort.

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren!

(C)

Lassen Sie mich zunächst auf einige Diskussionsbeiträge im speziellen eingehen.

Da hat zunächst Herr Kollege Böse gefragt, wie es denn mit der Umsetzung des Luftverkehrskonzeptes im Hinblick auf die Flughafenholding Düsseldorf/-Köln-Bonn aussieht. Ich darf Ihnen sagen, Herr Kollege Böse, daß die Verhandlungen, was die kommunalen Partner angeht - ob sie nun groß, klein, auf dieser oder jener Seite der Schlacht von Worringen stehen -, gut verlaufen sind

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Das haben wir schon häufiger gehört!)

- ja, seien Sie vorsichtig, Herr Dreyer -, daß wir gegenwärtig eine Position erreicht haben, daß die Verhandlungen scheitern werden, weil der Bundesfinanzminister die selbst mit dem Bundesverkehrsminister vereinbarte Regelung nicht mittragen will. Insofern bitte ich sehr freundlich, Herr Kollege Dreyer, daß Sie das, was Sie hier zu kritisieren haben, an die entsprechende Stelle in Bonn weitergeben.

Lassen Sie mich kurz etwas zu dem sagen, was Frau Kollegin Thomann-Stahl ausgeführt hat. Wenn der Landtag die Mittel für den Landesstraßenneubau erhöht, wird es die Entscheidung des Landtages sein, welche Maßnahmen aufgenommen werden. Wir werden dazu vielleicht einige Angaben machen; aber es ist letztendlich Ihre Entscheidung. Ich sage das hier sehr klar und deutlich.

(D)

Ich will aber auch zwei Bemerkungen zu dem machen, was Frau Kollegin Nacken vorgetragen hat. Verehrte Frau Kollegin, wenn wir einmal vergleichen, welche Länder nun die Eisenbahn in welchem Maße fördern, dürfen wir natürlich nicht nur auf Pendolino und VT 6.28 und zusätzliche Wagen für Nahverkehrszüge schauen, sondern dann müssen wir die Gesamtheit der Förderungen sehen.

(Zuruf der Abgeordneten Nacken [GRÜNE])

Dann müssen Sie klar und deutlich sehen, daß, wenn wir die ganz erheblichen S-Bahn-Förderungsbeträge bei uns einrechnen - und das müssen wir ja, denn das sind entscheidende Belastungen des Landeshaushalts -, wir in Nordrhein-Westfalen einsam an der Spitze

(A) (Minister Kniola)

stehen, was die Eisenbahnförderung im Vergleich der Bundesländer angeht.

(Zuruf der Abgeordneten Nacken [GRÜNE])

Das nächste: Ich bin ja doch sehr gespannt, wie die Realität bei den Güterverkehrszentren aussieht. Sie erklären hier vollmundig, Sie wollten den Umstieg, der ja mit den Güterverkehrszentren per definitionem verbunden ist - denn nur dann, wenn eine Möglichkeit des Umstiegs von Straße auf Schiene oder Wasser gegeben ist, handelt es sich ja um ein Güterverkehrszentrum; der Umstieg von Straße auf Straße wird ja nicht darunter erfaßt -, aber wenn es dann an die Realisierung geht, kann ich nur immer wieder feststellen, daß gerade Ihre Parteifreundinnen und -freunde an der Spitze der Bewegungen gegen diese Einrichtungen sind.

(Zustimmung bei SPD und CDU)

Meine Damen und Herren, so geht es natürlich nicht: daß man hier sagt "Wir sind im Prinzip für solche Einrichtungen", aber dann, wenn man sie realisieren will, sagt: "Bei uns geht das nun einmal nicht."

(B)

(Zuruf von der SPD: Der Gipfel der Scheinheiligkeit!)

Präsidentin Friebe: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage der Abgeordneten Nacken?

(Minister Kniola: Natürlich!)

Bitte schön!

Abgeordnete Nacken (GRÜNE): Herr Minister, würden Sie zugeben, daß Güterverkehrszentren nicht das Ein und Alles der Güterverkehrspolitik sind? Sie kennen das Bremer Beispiel ja genauso gut, wenn nicht besser als ich. Es geht uns vor allen Dingen auch um eine City-Logistik, und dabei vermissen wir jeden Ansatz in diesem Land. Darum geht es uns,

(C)

wenn wir zur Güterverkehrspolitik sagen: Hier passiert nichts.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: Vielen Dank für diesen Hinweis. Aber auch die City-Logistik, die Güterverteiltzentren benötigen Flächen und Einrichtungen. Da kann ich wieder feststellen: Auch da stehen Sie an der Spitze der Bewegung dagegen.

(Zustimmung bei der SPD)

Es ist doch wirklich Unsinn, hier solche Konzepte zu fordern und dann, wenn sie vor Ort umgesetzt werden sollen, immer dagegen zu sein!

(Zustimmung bei der SPD)

Das Spannendste an der heutigen Debatte war eigentlich, daß die Debatte zum Landeshaushalt in wesentlichen Teilen, vor allen Dingen von seiten der CDU-Fraktion, gar nicht stattgefunden hat.

(Zuruf des Abgeordneten Dreyer [CDU])

(D)

Wir haben hier ganz klar verkehrspolitische Ausführungen in Richtung Bundesverkehrswegeplan gehört.

Nun hat ja die CDU Nordrhein-Westfalens in der vergangenen Woche eine Sammlung von Forderungen bezüglich des Ausbaus weiterer Schienenstrecken, eines neuen Kanals und weiterer Bundesfernstraßen als Verkehrskonzept vorgelegt. Dabei ist ihr aufgrund des im Verkehrsausschuß des Landtags von der Landesregierung gegebenen Berichtes bekannt, daß mit zwei Ausnahmen, was die Schienen angeht, die Forderungen der Landesregierung dem von der CDU jetzt aufgestellten Katalog zur Realisierung von Schienenstrecken entsprechen. Wir haben derartige Anmeldungen bereits im Juni 1992 vorgenommen. Sie klapfen also nach.

(A) (Minister Kniola)

Der Bundesverkehrsminister hat jedoch lediglich die Strecke Löhne - Elze - Braunschweig und die Strecke Emmerich - Oberhausen in den Bundesverkehrswegeplan, den Bedarfsplan, aufgenommen, im übrigen die Forderungen des Landes zum Ausbau der Schienen jedoch abgelehnt, z. B. den Ausbau der Strecke Venlo - Mönchengladbach, den sechsgleisigen Ausbau zwischen Duisburg und Düsseldorf, den viergleisigen Ausbau zwischen Dortmund und Hamm und den Ausbau der Strecke Bielefeld - Lage.

Wenn die NRW-CDU diese Entscheidungen der Bundesregierung für falsch hält, ist das eine für mich sehr interessante Nachricht und eine Einschätzung - das kann ich sehr deutlich sagen -, die von der Landesregierung voll und ganz geteilt wird. Nur Mut, lassen Sie uns gemeinsam gen Bonn marschieren!

Die von Ihnen ebenfalls geforderte Trasse Altenbeken - Ottbergen - Northeim - Nordhausen ist von Niedersachsen für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden. Auch in diesem Fall hat die Bundesregierung wegen nach ihrer Meinung ausreichender Kapazität bis zum Jahre 2010 die Aufnahme verweigert. Jetzt taucht diese Strecke als Forderung der NRW-CDU wieder auf.

(B) Ich schlage vor, daß der CDU-Landesvorsitzende den Bundesverkehrsminister am Kabinetttisch in Bonn mit den Forderungen seines eigenen Landesverbandes konfrontiert.

(Abgeordneter Hardt [CDU]: Das ist schon passiert!)

Ich glaube, daß das besser ist als Pressekonferenzen in Straßenbahnen.

Präsidentin Friebe: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Dreyer?

(Minister Kniola: Ich würde gerne noch einen Moment vortragen!)

Bitte schön!

(C)

Minister für Stadtentwicklung und Verkehr Kniola: In diesem CDU-Konzept wird des weiteren der Lückenschluß zwischen dem Twentekanal und dem Mittellandkanal gefordert. Ich finde es erfreulich, daß Sie auch damit einen Vorschlag der nordrhein-westfälischen Landesregierung aufgreifen.

(Abgeordneter Dreyer [CDU]: Das haben wir vorgeschlagen!)

Ich vermute, daß ich Ihnen aber nichts Neues verrate, wenn ich Ihnen auch in diesem Fall sagen muß: Auch dies ist durch die Bundesregierung abgelehnt worden.

Meine Damen und Herren, wir als Land haben ein umfassendes Konzept für den Ausbau der Bundesfernstraßen in das Abstimmungsverfahren mit dem Bund eingebracht, und wir haben in den Abstimmungsgesprächen auch weitgehende Übereinstimmung mit der Bundesregierung gefunden. Dabei gibt es ein paar Knackpunkte: die A 44 - das ist bekannt - und auch die A 4. Hier gibt es eine klare Ablehnung von seiten der Landesregierung und von der Landtagsmehrheit. Im übrigen sind die Projekte, die Sie genannt haben, auch aus der Sicht des Landes dringlich.

Aber auch da muß ich wieder feststellen: Die Anmeldungen, die wir vorgenommen haben, sind von der Bundesregierung bis auf den kleinen Teil der A 44 Unna - Werl und die B 480 n Nuttlar - Wünnenberg abgelehnt worden. Nur diese beiden Maßnahmen sind in den "Vordringlichen Bedarf" aufgenommen worden.

(D)

Nun komme ich zu einem sehr interessanten und wichtigen Punkt. Herr Kollege Dreyer, Sie haben gesagt: Ja, wir bekommen mehr Luft, weil wir eine Aufstockung um 1,4 Milliarden DM im "Vordringlichen Bedarf" haben. Zwei Dinge will ich dazu sagen:

Diese Erhöhung des DM-Betrages hätte aus meiner Sicht für Sie, nachdem Sie in Bonn nun Einfluß genommen haben - ich weiß, daß Sie Einfluß genommen haben -, doch die Chance eröffnet, die Diskussion des

(A) (Minister Kniola)

Verkehrsausschusses aufzunehmen und deutlich zu machen: Wir haben damals aus Finanznot die B-1-Tunnellage in Dortmund nur mit Sternchen versehen und zur Privatfinanzierung vorgeschlagen, weil wir die Maßnahme finanziell nicht unterbringen konnten. Wenn ich jetzt 1,4 Milliarden DM zusätzlich habe, wäre doch das die ideale Chance gewesen, diese auch für Sie wichtige Maßnahme im Bundesverkehrsweplan, "Vordringlicher Bedarf", unterzubringen.

(Zustimmung des Abgeordneten Böse [SPD])

Sie haben diese Chance nicht genutzt; Sie haben sich auf den billigen Taschenspielertrick der GVFG-Maßnahme abschieben lassen. Ich finde das sehr bedauerlich.

Zweitens. Sie verschweigen, daß diese 1,4 Milliarden DM nicht für den Zeitraum bis 2010 dazugekommen sind, sondern daß der Zeitraum um zwei Jahre nach hinten verlängert wird, so daß wir es insgesamt mit einem vordringlichen Bedarf bis zum Jahre 2012 zu tun haben. Das ist ein ganz wichtiger Punkt, auf den ich jetzt noch zu sprechen kommen möchte.

(B) Es ist ja ganz leicht, Wünsche für den Ausbau von Fernverkehrsstraßen in unserem Land zu addieren, aber ich will Sie doch mit der Wirklichkeit konfrontieren: Der Deutsche Bundestag hat am 27. November 1992 den Bundesfernstraßenhaushalt in der von der Bundesregierung vorgelegten Fassung mit rund 10,8 Milliarden DM verabschiedet. Auf Nordrhein-Westfalen entfallen rund 1,5 Milliarden DM. Da bei der Aufstellung der Finanzplanung die Finanzierung der "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit" aber zu berücksichtigen ist, ist der Rahmen für die Maßnahmen der Hauptbautitel - die Neubaumaßnahmen - in den Bauprogrammen neu festgesetzt worden. Für Nordrhein-Westfalen ergibt sich daraus ein Minderbeitrag bis einschließlich 1996 von über 250 Millionen DM für den Neubau von Bundesfernstraßen.

Für die Jahre der mittelfristigen Finanzplanung bedeutet diese Absicht des Bundes 1994 minus 20,8 Millionen DM, 1995 minus 78,6 Millionen DM, 1996 minus 154,4 Millionen DM. Ab 1997 bis zum Jahr 2000 stehen für die Projekte in Nordrhein-Westfalen nach diesen Planungen des Bundes jährlich rund 230 Millionen DM weniger als bisher angekündigt zur

(C)

Verfügung. Statt bisher 755 Millionen DM jährlich sind es jetzt nur noch rund 525 Millionen DM.

Das heißt, das, was Sie hier vollmundig eingefordert haben und in einer großen Pressekonferenz als zusätzliche Maßnahmen verkauft haben, sind alles Maßnahmen - einschließlich einvernehmlicher Maßnahmen, über die wir ja Verständigung erzielt haben -, die erst weit nach dem Jahr 2000 realisiert werden können, weil wir hier eine deutliche Mittelabsenkung haben. Das heißt: Sie verkaufen hier den Bürgern Striche auf Landkarten als Straßen, auf denen Sie heute schon fahren können. Und das ist unredlich!

(Beifall bei der SPD)

Es ist kaum zu begreifen, daß Sie den Bürgern solche Illusionen vermitteln.

Meine Damen und Herren, die CDU schlägt in ihrem Maßnahmenkonzept auch ein ÖPNV-Gesetz für Nordrhein-Westfalen vor. Da heißt es, daß die Kommunen um 75 % ihrer Nahverkehrslasten aus Mitteln der Mineralölsteuer zu entlasten sind und daß ihnen erst dann öffentlicher Nahverkehr als Pflichtaufgabe aufzuerlegen ist. Ich kann das nur begrüßen. Ich kann auch nur zu Recht darauf verweisen, daß der Bund hier Leistungen im Rahmen der Beteiligung der Länder am Mineralölsteueraufkommen bzw. - das wäre mir lieber - auch im Rahmen des neuen Bund-Länder-Finanzausgleichs zu erbringen hat. Dann wird man sich möglicherweise auch über andere Finanzierungen unterhalten müssen.

(D)

Ich unterstütze auch Ihre Forderung, daß das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf Dauer in der jetzigen Höhe erhalten bleiben muß. Nur, was soll denn die Aufforderung an die Landesregierung, ein ÖPNV-Gesetz vorzulegen, wenn dessen Finanzierung nur in Bonn geregelt werden kann? Dies ist doch nur ein Ablenkungsmanöver, weil der Bund seinen Pflichten im Bereich der Finanzierung des ÖPNV nicht nachkommen will. Das hat Herr Staatssekretär Gröbl in der letzten Verkehrsministerkonferenz ausdrücklich erklärt. Er lehnt es ab, daß die Bundesregierung in dieser Weise, wie Sie es hier fordern, gesetzgeberisch tätig wird.

(A) (Minister Kniola)

Meine Damen und Herren, wir müssen auch sehen, daß es eine ganz bittere Entscheidung des Bundes für das Land Nordrhein-Westfalen wie für alle anderen Altbundesländer gibt, nämlich die Kürzung der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in 1993 um 1 Milliarde DM. Das bedeutet, daß all das, was wir uns gemeinsam an Ausbauplanungen und Fahrzeugförderungen vorgenommen haben, von heute auf morgen Makulatur wird. Wir können dann nicht mehr über "Vorrang für den ÖPNV" reden. Deswegen kann ich hier nur klar und deutlich sagen: Wir werden diese Umschichtung zum Anlaß nehmen, den Vermittlungsausschuß anzurufen.

(Beifall bei der SPD)

Meine Damen und Herren, ich denke, daß Ihnen diese wenigen Beispiele deutlich gemacht haben, wie groß die Unterschiede zwischen dem sind, was man hier auf Landesebene, wo man in der Opposition ist, einfordert, und was man dort, wo man die Regierungsverantwortung hat, tatsächlich durchsetzen kann. - Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD)

(B) **Präsidentin Friebe:** Vielen Dank, Herr Minister. - Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen zum Einzelplan 15 liegen mir nicht vor. Ich schließe die **Beratung**.

Wir kommen zur **Abstimmung**. Ich rufe zunächst den **Änderungsantrag** der Fraktion DIE GRÜNEN **Drucksache 11/4770, Anlage 1, Kapitel 15 470 "Förderung des Schienenverkehrs außerhalb von Ballungsräumen"** auf. Wer diesem **Änderungsantrag** zustimmen möchte, den bitte ich um das **Handzeichen**. - Wer ist dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Der Antrag ist mit großer Mehrheit an - - **abgelehnt**.

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

(C) **Abgelehnt, Herr Dr. Vesper.** Die Anlage 2 hatten Sie zurückgezogen?

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

Dann können wir jetzt über den **Einzelplan 15** entsprechend der **Beschlußempfehlung Drucksache 11/4715** abstimmen. Wer der **Beschlußempfehlung** folgen möchte, den bitte ich um das **Handzeichen**. - Wer ist dagegen? - Enthält sich jemand der Stimme? - Ich darf feststellen, daß die **Beschlußempfehlung angenommen** ist und damit der **Einzelplan 15** in **zweiter Lesung verabschiedet** ist.

Ich rufe nun die Nummer 6 auf.

Einzelplan 11: Ministerium für die Gleichstellung von Frau und Mann

Ich verweise auf die **Beschlußempfehlung Drucksache 11/4711, eröffne die Beratung** und erteile der Frau **Abgeordneten van Dinther** für die **CDU-Fraktion** das Wort.

Abgeordnete van Dinther (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich kann es kurz machen, (D)

(Allgemeine Zustimmung)

denn in der **Frauenpolitik** der Landesregierung bleibt alles beim alten. Weiterhin liegt uns nur dieses schmale, kleine Heftchen vor, das uns auch in den letzten zwei Jahren schon vorlag. Und auch inhaltlich kann man keine neuen Akzente erkennen.

Schade, denn es hat sich in der vergangenen Zeit einiges getan. Gelegenheiten, der **Frauenpolitik** möglicherweise mehr Gewicht zu verschaffen, gab es mehrfach.

Auf dem wichtigen **Chefsessel** des Ministeriums für **Arbeit, Gesundheit und Soziales** sitzt seit heute wieder ein **Herr Minister** mit gleichen Kompetenzen wie