

Die spezialisierten Fachberatungsstellen betreuen die Opfer von Menschenhandel sehr eng und vertrauensvoll. Dies kann im Einzelfall zu rechtlichen Konflikten führen. Die Voraussetzungen für ein Zeugnisverweigerungsrecht ihrer Bediensteten sind jedoch derzeit nicht gegeben. Die Verfassung knüpft daran auch hohe Anforderungen. Dazu bedürfte es insbesondere einer Konkretisierung des Berufsbildes dieser Bediensteten, wie es bereits bei anderen Berufsgruppen der Fall ist, die ein Zeugnisverweigerungsrecht haben.

Polizei und Justiz unseres Landes sind für die Bekämpfung des Menschenhandels und der Zwangsprostitution sehr gut aufgestellt. Bei der Polizei sind gerade die Kriminalhauptstellen sehr schlagkräftige Aktivposten im Kampf gegen die organisierte Rotlichtkriminalität des Menschenhandels. Dies schließt die gute internationale Zusammenarbeit unter dem Dach von Eurojust, Europol und Interpol ein. Es bedarf also keiner Neuorganisation.

Auch die Fortbildung von Justiz und Polizei ist gut. Diese erfolgt institutionell übergreifend und ist fachlich stets aktuell und von hoher Qualität. Dass sie dabei besonders die Anforderungen des Opferschutzes berücksichtigen muss, ist selbstverständlich.

Ich fasse zusammen: Nordrhein-Westfalen ist für die Bekämpfung des Menschenhandels und der Zwangsprostitution gut gerüstet. Opferschutz und Opferrechte werden auf hohem Niveau und entsprechend der EU-Vorgaben gewährleistet. Eine über 1:1 hinausgehende Umsetzung wollen wir nicht. – Vielen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

Präsidentin Regina van Dinter: Vielen Dank, Herr Innenminister. – Meine Damen und Herren, es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Deshalb können wir zum Schluss der Beratung kommen.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** des **Antrags Drucksache 14/1987** an den **Innenausschuss** – federführend – und an den **Ausschuss für Frauenpolitik** sowie an den **Rechtsausschuss** – mitberatend. Die abschließende Beratung und Abstimmung soll im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer dieser Überweisungsempfehlung zustimmen kann, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer ist dagegen? – Wer enthält sich? – Dann ist das einstimmig angenommen.

Wir kommen zu:

5 Gesetz zur Änderung des Landesstraßen- ausbaugesetzes

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/1998

erste Lesung

Ich eröffne die Beratung und gebe Herrn Minister Wittke das Wort.

Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr: Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Mit der Vorlage des Entwurfs zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes folgt die Landesregierung einem gesetzlichen Auftrag. Nach § 1 Absatz 4 des Landesstraßenausbaugesetzes ist der Landesstraßenbedarfsplan jeweils nach fünf Jahren durch Gesetz fortzuschreiben.

Dieser Pflicht hat sich die Vorgängerregierung zweimal entzogen. Der derzeit noch geltende Landesstraßenbedarfsplan stammt aus dem Jahre 1993. Er wäre turnusgemäß 1998 und 2003 fortzuschreiben gewesen. Es ist kein Geheimnis: Den damaligen Regierungen und mehr noch den sie tragenden Regierungsparteien mangelte es an Kraft und Konsensfähigkeit für gemeinsame Infrastrukturentscheidungen, insbesondere für den Straßenverkehr. Das war nicht gut für die Verkehrspolitik, und es war auch nicht gut für unser Land. Durch Stillstand kann man Zukunft nicht gestalten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir freuen uns nun, dass die Fortschreibung zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach dem Regierungswechsel auf den Weg gebracht werden kann. Das ist ein Signal für den notwendigen Aufbruch, für Verlässlichkeit und Planungssicherheit in der für Wirtschaft und Arbeitsplätze so wichtigen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik.

Mit Verabschiedung des vorgeschlagenen Änderungsgesetzes tritt der neue Bedarfsplan, der dem Gesetzentwurf als Karte beigelegt ist, an die Stelle des bisherigen Bedarfsplanes von 1993. Die Feststellung des Bedarfs für die Landesstraßen erfolgt analog zur Feststellung des Bedarfs bei den Bundesfernstraßen ausdrücklich durch Gesetz. Das Land regelt damit für die Straßen in seiner Baulast, dass die Festlegung des Bedarfs im Interesse der Planungssicherheit und Planungsbeschleunigung für die Linienbestimmung nach § 37 und die Planfeststellung nach § 38 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen verbindlich ist. Verwaltungen und Gerichte sind an diese Bedarfsfestlegung gebunden.

Die schematisierte Form der Darstellung in der Bedarfskarte bedeutet keine Vorentscheidung über den Trassenverlauf. Über die Realisierbarkeit und Gestaltung des jeweiligen Vorhabens wird nach sorgfältiger Abwägung im Planfeststellungsverfahren entschieden. Grundlage für die Überprüfung und Fortschreibung des Bedarfs für die Landesstraßen ist die Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Landes. Dieses Planungsinstrument mit systematischer Einbeziehung aller berührten Belange und frühzeitigen Beteiligungsmöglichkeiten ist im Vorfeld der Herstellung des Einvernehmens durch den Verkehrsausschuss am 11. Mai 2006 ausführlich und umfassend diskutiert und beraten worden. Auf Wiederholungen möchte ich deshalb verzichten.

Hervorheben möchte ich aber die Mitwirkung der Regionalräte. Diese waren von Anfang an in das Verfahren eingebunden und haben insbesondere die Erstellung der Maßnahmenlisten durch ihre Vorschläge aktiv begleitet. Anders als in der Vergangenheit hat diese Landesregierung auch auf die Regionalräte gehört, hat die Anregungen und Änderungswünsche aufgenommen und hat nicht nur eine Pro-forma-Beteiligung durchgeführt.

Ich bin den Regionalräten überaus dankbar dafür, dass sie sehr schnell zu überzeugenden praktischen Vorschlägen gekommen sind, die auch die kommunalen Belange einbeziehen. Diese Vorschläge waren auf die zügige Aufstellung des Bedarfsplanentwurfs ausgerichtet. Soweit in wenigen Fällen den Vorschlägen nicht oder nur teilweise gefolgt werden konnte, hat die Landesregierung hierzu dem Regionalrat und dem Verkehrsausschuss bereits ausführlich berichtet.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, der heute vorliegende Bedarfsplanentwurf ist identisch mit dem als Bestandteil der IGVP am 11. Mai 2006 im Ausschuss für Bauen und Verkehr verabschiedeten Maßnahmenkatalog des Landes zu den Landesstraßen. Dieses Verfahren entspricht der Systematik integrierter Verkehrsplanung und vereinfacht die Beratungen. Das Parlament ist in seinen Beratungen selbstverständlich nicht an die Gesetzesvorlage gebunden. Da die Vorlage aber exakt der IGVP entspricht, würden Abweichungen allerdings auch Abweichungen von den IGVP-Ergebnissen bedeuten.

Der Bedarfsplanentwurf enthält die Dringlichkeitsstufen 1 und 2.

Stufe 1 bedeutet vordringlicher Bedarf. Diese Stufe enthält alle Maßnahmen, deren Realisierung bis zum Jahre 2015 abgeschlossen sein soll beziehungsweise eingeleitet werden kann. Einge-

schlossen ist eine Planungsreserve von einem Drittel des Volumens zur Sicherstellung der Programmkontinuität, weil eben nicht an jeder Stelle sichergestellt sein kann, dass auch tatsächlich Planungs- und damit Baurecht geschaffen werden kann und damit bis 2015 wirklich jede dieser Maßnahmen realisiert werden kann.

Stufe 2 bedeutet weiterer Bedarf. Für die Maßnahmen dieser Planungskategorie, die bis zur Linienbestimmung konkretisiert werden können, sind bis 2015 keine Finanzmittel eingeplant.

Analog zum Bundesfernstraßenbedarfsplan wurde zur Flexibilisierung des Planungssystems für zehn besonders dringliche Vorhaben der Stufe 2 ein uneingeschränktes Planungsrecht vorgesehen. Dieses ermöglicht die Herstellung der Baureife, das heißt, die Planung bis einschließlich Durchführung des Planfeststellungsverfahrens.

Daneben ist in § 5 des Landesstraßenausbaugesetzes eine Ausnahmeregelung für den Fall des unvorhergesehenen Bedarfs enthalten. Ausnahmeentscheidungen erfolgen natürlich nur im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages.

Der Einplanungsrahmen für die Stufe 1 einschließlich Planungsreserve wurde auf 1,045 Milliarden € und für die Stufe 2 auf 0,555 Milliarden € begrenzt. Der Gesamteinplanungsrahmen von 1,6 Milliarden € bleibt damit überschaubar und entspricht der derzeitigen Finanzierungslinie für den Landesstraßenbau. Gegenüber dem Bedarfsplan 1993 liegt das Einplanungsvolumen in der Stufe 1 rund 30 % niedriger. Der Programmrahmen schafft Planungssicherheit und eine langfristige Perspektive, die, wie im Bereich der programmatischen Planung üblich, auf 15 bis 20 Jahre fixiert werden kann.

Der Bedarfsplanentwurf enthält 335 Vorhaben, davon 263 in Stufe 1 und 72 Vorhaben in Stufe 2. Insgesamt wurden über 600 Vorhaben mit einem Kostenvolumen von rund 3,2 Milliarden € für die Bedarfsplanfortschreibung und Bewertung im Rahmen der IGVP angemeldet. Bei der Auswahl der Projekte mussten deshalb strenge Maßstäbe angelegt werden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Voten der Regionalräte und die Resonanz im Lande zur Vorabstimmung im Rahmen der IGVP bestätigen: Dieser Programmwurf kann sich sehen lassen, auch wenn nicht alle Wünsche erfüllt wurden.

Ich begrüße es, dass die IGVP-Bewertungen und -Einplanungskriterien von Betroffenen kritisch

hinterfragt worden sind. Auch nach kritischer Überprüfung bleibt aber der Nutzen-Kosten-Quotient unverzichtbare zentrale Entscheidungshilfe, die die Wirkung von Maßnahmen transparent und auch vergleichbar macht.

Mit Blick auf die verfügbaren Mittel musste der Richtwert für die Stufe 1 mit 2,2 und für die Stufe 2 mit 1,0 festgelegt werden. Natürlich wurden unter anderem auch Kriterien der Ökologie, des Städtebaus, der Raumordnung und der Netzfunktion in die Gesamtbeurteilung einbezogen. So konnten auch Projekte mit niedrigen Nutzen-Kosten-Quotienten realisiert werden, wenn die anderen Belange entsprechend hoch zu gewichten waren.

Nicht eingeplant werden konnten Projekte, deren Nutzen nicht dem Baulastträger Land, sondern insbesondere anderen Baulastträgern dienen sollte. Ebenso musste die Aufnahme substanzerhaltender Vorhaben und punktueller Verkehrssicherungsmaßnahmen aus grundsätzlichen Erwägungen unterbleiben. Letztere sind auch ohne IGVP-Einschätzung aus wirtschaftlichen und rechtlichen Erfordernissen geboten. Eine Bedarfsplanrelevanz wie bei kapazitätserweiternden Vorhaben besteht dabei im Übrigen nicht.

Ich verkenne nicht: Der seit Jahren aufgelaufene Erhaltungsstau ist in der Tat ein gravierendes Problem. Die Anmeldungen mit einem Kostenvolumen von über 500 Millionen €, die mit der IGVP-Systematik nicht priorisierbar waren, bestätigen diesen Trend. Im Kern geht es um einen Sanierungsfall, der entstanden ist, weil die früher verfügbaren Mittel des Landesstraßenbaus für andere politische Prioritäten veranschlagt wurden. Man könnte auch sagen: Die Mittel für die Straßenlöcher versickerten in Lieblingsprojekten der Vorgängerregierung.

Da es nicht um ein Bedarfsplanthema geht, wären Vorschläge zu einem Programmhopping oder zur Verfälschung des Ausbaubedarfs ein falscher Weg. Ein solcher Weg würde nicht nur den Prinzipien der Ehrlichkeit und Transparenz widersprechen, sondern auch noch die Ergebnisse der integrierten Verkehrsplanung im Hinblick auf die Anforderungen an die Ausgestaltung des Bedarfs der Verkehrsträger auf den Kopf stellen. Dies können wir nicht zulassen, weil die Probleme damit nur verschoben würden.

Im Zusammenhang mit der Beratung des Haushaltsplans 2007 werden wir mit der gleichen Dynamik, mit der wir IGVP und Bedarfsplanung vorgebracht haben, das Thema der Straßenerhaltung anpacken. Schon im Jahr 2006 haben wir mit

dem 10-Millionen-€-Sofortprogramm zur Beseitigung gravierender Deckenschäden die neue Gewichtung der Straßenerhaltung verdeutlicht. Vor Abschluss der Bestandsaufnahme und Bewertung lassen wir uns von den Problemverursachern, die jahrelang nichts getan haben, allerdings nicht grobe Schnellschüsse aufdrängen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, nach Verabschiedung des Bedarfsplans gehen wir noch im laufenden Jahr an die Erarbeitung des Landesstraßenausbauplans. Wir werden das zügiger tun als der Bund, der zwei Jahre nach Verabschiedung des Bundesfernstraßenbedarfsplans noch immer keinen Ausbauplan vorgelegt hat. Dieser Plan, auch Fünf-Jahres-Plan genannt, wird die mittelfristig anzugehenden Projekte und ihre Finanzierung konkret darstellen.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, die vorgeschlagene Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes, für die wir um Zustimmung bitten, ist zukunftsfähig und belastbar. Sie schafft die Voraussetzungen für eine bedarfsgerechte Gestaltung des Landesstraßennetzes. Dabei wurden die Herausforderungen für eine moderne Mobilität aufgegriffen.

Unsere Vorbereitung war transparent und offen. Sämtliche Maßnahmen wurden praxisnah, verkehrsträgerübergreifend konzipiert und in ihrer Notwendigkeit und Dringlichkeit unter wissenschaftlicher Begleitung und in enger Tuchfühlung mit den Regionalräten begründet. Das Verfahren hierzu wurde noch von der Vorgängerregierung festgelegt und auf den Weg gebracht. Ich verhehle nicht: Wir selbst hätten einiges gerne anders gemacht.

Eine wichtige Erfahrung aus der Vorbereitungsphase ist, dass auch moderne Planungsprozesse nicht ohne Bereitschaft zur Übernahme politischer Verantwortung für Prioritätensetzungen und Infrastrukturentscheidungen funktionieren. Diese Bereitschaft hat die jetzige Landesregierung gezeigt. Als programmatischer Rahmenplan für die Infrastrukturentwicklung hat der Bedarfsplan keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Landeshaushalt. Für die Realisierung der baureifen Projekte sind die Festlegungen der jeweiligen Jahreshaushalte verbindlich.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, für derzeit unerfüllbare Wünsche zum Bedarfsplan habe ich einen ganz kleinen Trost parat: Der vorliegende Plan ist nach fünf Jahren fortschreibungsfähig und überprüfungsbedürftig. Diese Regierung will und wird sich dann dieser Aufgabe gerne in der Konti-

nuität des bisherigen Verfahrens stellen. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von CDU und FDP)

Präsidentin Regina van Dinter: Danke schön, Herr Minister Wittke. – Für die SPD spricht nun der Kollege Haseloh.

Karl-Heinz Haseloh^{*)} (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Nachdem mit der Integrierten Gesamtverkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen der grundsätzliche Bedarf von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im Bereich Schiene und Straße festgelegt wurde, wird dieser Bedarf im Landesstraßenausbaugesetz gesetzlich verankert. Mit dem Landesstraßenausbaugesetz wird seit 1980 versucht, die Landesstraßenplanung langfristig und bedarfsgerecht durchzuführen und nach Dringlichkeit zu ordnen.

Die nunmehr von der Landesregierung vorgelegte Fortschreibung des Landesstraßenausbaugesetzes umfasst, wie Herr Minister Wittke eben schon sagte, für 263 Maßnahmen ein Finanzvolumen von über 1 Milliarde € für den Zeitraum bis 2015. Dabei ist die neu geschaffene Kategorie der erhaltungs- beziehungsweise bestandsorientierten Ausbaumaßnahmen sowie der sogenannten Punktmaßnahmen im Landesstraßenbedarfsplan nicht ausgewiesen.

Diese neue Kategorie beinhaltet 109 erhaltungsorientierte Ausbauprojekte mit einem Gesamtvolumen von noch einmal über 558 Millionen €. Die Finanzierung soll künftig nur aus Erhaltungsmitteln erfolgen. Interessant ist dabei, dass diese Kategorie 28 Maßnahmen beinhaltet, die bisher im Landesstraßenbedarfsplan ausgewiesen waren; 19 von ihnen sogar in der Bedarfsplanstufe 1 – also mit hoher Priorität.

Nun wollen wir einmal nur das Volumen des Bedarfsplans von über 1 Milliarde € auf zehn Jahre rein finanztechnisch betrachten. Das bedeutet, dass eine notwendige jährliche Investitionsquote von über 104 Millionen € erforderlich ist. Hinzu kommt der Finanzbedarf für erhaltungsorientierte Ausbaumaßnahmen von über 558 Millionen € für fünf Jahre. Das bedeutet nochmals über 111 Millionen € Finanzbedarf per anno. In den fünf Jahren wollen Sie ja die Erhaltung und den Bestand sichern. Deshalb kann man da keine Zehnjahresplanung machen, sondern das sind dringende Maßnahmen, die zur Erhaltung des Bestandes notwendig sind. Ich gehe davon aus, dass das innerhalb von fünf, sechs Jahren ange-

gangen werden muss, wenn man nicht will, dass die Straßen „abgängig“ werden.

(Christof Rasche [FDP]: Warum sind die Straßen denn nicht schon alle fertig?)

– Ja, wir haben den Leuten gesagt, was wir leisten können.

(Christof Rasche [FDP]: Die sind doch nicht von einem auf den anderen Tag kaputtgegangen!)

– Die sind nicht alle einer nach dem anderen kaputt gegangen, sie sind nachgearbeitet worden. So weit zu den Planungen der Landesregierung unter dem finanzpolitischen Aspekt.

(Zuruf von der SPD)

Nun zu dem, was die Landesregierung hier an Straßenbauinvestitionen vorlegt, also zu dem, was wünschenswert ist: Dabei werden zur konsequenten Abarbeitung dieser Liste, wie eben dargestellt, im Jahr über 215 Millionen € für die gesamten Neubau- und Erhaltungsmaßnahmen im Straßenbau benötigt. Von den laufenden Erhaltungsmaßnahmen, zum Beispiel Straßenschäden aufgrund des vergangenen, harten Winters, ist hier noch gar nicht die Rede.

(Zuruf von der SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, nun haben uns die regierungstragenden Parteien im vergangenen Wahlkampf gerade hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur das Blaue vom Himmel versprochen.

(Beifall von der SPD)

Das hat heute noch seinen Niederschlag. Das Blaue am Himmel ist immer weniger geworden, wir hatten einen harten Winter und schlechtes Wetter noch dazu. Ich will Sie jetzt nicht dafür verantwortlich machen, aber: So ist das, wenn man das Blaue vom Himmel verspricht.

(Heiterkeit von der SPD)

Die CDU kündigt in ihrem Wahlprogramm ein sogenanntes Sonderprogramm Verkehrsinfrastruktur 2010 an, und die FDP hat für die Jahre 2004 und 2005 noch Mittelzuwächse für den Landesstraßenbau, Herr Rasche, von über 167 Millionen € pro Jahr beantragt.

(Bodo Wißen [SPD]: Das ist ja unglaublich!)

Dabei wurden die Vertreter der beiden Regierungsparteien damals nicht müde, sich zur Verbildlichung ihrer Versprechen an ausgesuchten

Schlaglöchern in Nordrhein-Westfalen presseöffentlich mit Blumenkübeln usw. zu positionieren.

(Beifall von Bodo Wißen [SPD])

Sie sollten sich alle einen solchen Filmbeitrag einmal anschauen, zum Beispiel den über den Kollegen Rasche in der Sendung Westpol von vor einem Jahr. Da kann man sehen, wie damit im Grunde genommen umgegangen wurde.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, im völligen Gegensatz zu den Wahlversprechen und den damaligen Ankündigungen hier im Landtag weist der Landeshaushalt 2006 Straßenbaumittel jedoch nur in Höhe von 67 Millionen € und Erhaltungsmittel in Höhe von 53 Millionen € aus. Mit diesen 120 Millionen € sollen also die Neubau- und die Erhaltungsmaßnahmen bei einem Bedarf von 215 Millionen € gedeckt werden. Faktisch haben wir bereits im Jahr nach der Wahl eine Unterdeckung von 95 Millionen €.

(Beifall von der SPD)

Dabei ist von der dringend notwendigen laufenden Instandsetzung des Straßennetzes noch gar nicht gesprochen worden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, diese Tatsachen führen zum Beispiel auch dazu, dass die regierungstragenden Fraktionen mittlerweile nicht mehr bereit sind, den ADAC-Straßenzustandsbericht für NRW entgegenzunehmen. Sie wollen an ihre alten Versprechungen nicht mehr erinnert werden.

Die damalige Landesregierung und die sie tragenden Fraktionen haben den Landesstraßenausbauplan seit 1993 grundsätzlich nicht mehr fortgeschrieben, sondern nur noch einzelne Maßnahmen im Wege der Ausnahmeregelung aufgenommen.

(Christof Rasche [FDP]: 53!)

Dem lag zugrunde, dass die notwendigen Mittel für Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen nicht zur Verfügung standen und wir die Menschen in unserem Lande wahrheitsgemäß darüber unterrichtet haben.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

Wir haben es also anders gemacht als Sie noch vor einem Jahr.

Was Sie jetzt machen, ist, Wunschlisten aufstellen, die bereits Makulatur sind.

(Beifall von der SPD)

Sie streuen den Menschen in unserem Lande Sand in die Augen, indem Sie Maßnahmen in die

Bedarfsplanung aufnehmen, deren Finanzierung Sie nie sicherstellen werden.

(Zustimmung von der SPD)

Ihre großspurigen Ankündigungen wurden mit dem Haushaltsplan völlig entzaubert. Das FDP-Logo „NRW macht Tempo“ wurde unmittelbar nach der Wahl aufgelöst.

(Beifall von Bodo Wißen [SPD])

Präsidentin Regina van Dinther: Herr Kollege, erlauben Sie eine Zwischenfrage von Herrn Kollegen Schemmer?

Karl-Heinz Haseloh^{*)} (SPD): Ich komme jetzt zum Ende meiner Rede. Wir werden die Diskussion ja noch im Fachausschuss führen.

Ich meine, das sind alles falsche Versprechungen,

(Beifall von Bodo Wißen [SPD])

die im vorliegenden Gesetzentwurf festgeschrieben sind. Gehen Sie auch noch hin und schwächen den öffentlichen Personennahverkehr, wird der Verkehrsträger Straße in Nordrhein-Westfalen zusätzlich belastet, ohne den entsprechenden Investitionsbedarf zu erhöhen.

(Beifall von Bodo Wißen [SPD])

Wir werden der Überweisung des Gesetzentwurfs in den Fachausschuss natürlich zustimmen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD)

Präsidentin Regina van Dinther: Danke schön, Herr Kollege Haseloh. – Für die CDU spricht nun Herr Schulte.

Bernd Schulte (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich zu diesem Gesetzentwurf der Landesregierung vier Feststellungen treffen.

Feststellung Nr. 1: Die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans schafft ein Ende des bisherigen verkehrspolitischen Stillstandes. Was zuvor in acht Jahren verzögert wurde, hat die neue Landesregierung in nicht einmal einem Jahr umgesetzt. Nach dem Landesstraßenausbaugesetz soll der Bedarfsplan nach Ablauf von fünf Jahren fortgeschrieben werden. Der letzte Bedarfs- und Ausbauplan stammt aus 1993. Fünf Jahre später, also 1998, hätte er fortgeschrieben werden müssen. Das ist nicht erfolgt und wurde mit der Erarbeitung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung begründet. Mit dem Gesetz zur IGVP im Mai 2000

wurde zwischenzeitlich der erneute Auftrag zur Durchführung gegeben. Auch diese Frist ist verstrichen, sodass die neue Landesregierung einen bedarfs- und ausbauplanlosen Zustand vorfand, der jetzt aufgehoben wird.

Feststellung Nr. 2: Die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans schafft ein Ende der bisherigen verkehrspolitischen Willkür.

(Widerspruch von der SPD)

Gemäß dem geltenden Landesstraßenausbaugesetz ist dem Ministerium bei einem sogenannten unvorhersehbaren Bedarf und im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss das Recht zugestanden, über Ausnahmen vom Bedarfsplan zu entscheiden.

Dazu die Zahlen: Seit 1993 wurden 60 Landesstraßenneubauvorhaben durch Ausnahmen oder Anpassungen in den Landesstraßenbedarfsplan neu aufgenommen. Ich frage Sie: Nach welchen Kriterien ist das erfolgt? Das ist wahrscheinlich nach den damaligen jeweiligen Wahlkreisabgeordneten oder nach sonstigen Gesichtspunkten erfolgt.

(Christof Rasche [FDP]: Reine Verschleierung! – Widerspruch von SPD und GRÜNEN)

Durch die Kategorie 2* wird der Willkür ein Ende gesetzt. Maßnahmen in dieser Kategorie erhalten eine zusätzliche Priorität bei einem möglichen Nachrücken in die Kategorie 1.

(Bodo Wißen [SPD]: Wo nichts hintersteckt!)

Dadurch, dass Vorhaben in die Kategorie 2* bis zur Baureife geführt werden können, ist eine zügige Realisierung der Maßnahmen gewährleistet, wenn sie in die Stufe 1 nachrücken. Grundsätzlich wäre eine Höherstufung der Maßnahmen 2* in Stufe 1 auch ohne Benehmen des Verkehrsausschusses denkbar, da über diese insgesamt zehn Vorhaben bereits im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung Einvernehmen hergestellt wurde.

Feststellung Nr. 3: Die frühzeitige Einbringung des Landesstraßenausbaugesetzes vermeidet mehrfache Umweltprüfungen. Durch die rechtzeitige Einbringung des Gesetzentwurfes kann die Pflicht zur Strategischen Umweltprüfung, SUP, vermieden werden. Dieser Weg ist in der Anhörung von Rechtsexperten sehr eindeutig aufgezeigt worden. Die Vorhaben des Landesstraßenbedarfsplans unterstehen in den meisten Fällen ohnehin der Pflicht einer Projektumweltverträglichkeitsprüfung. Durch Vermeidung der SUP können doppelte Umweltprüfungen ausgeschlossen werden. Diese

doppelten Umweltprüfungen würden die Realisierung von Vorhaben zusätzlich verzögern und auch verteuern.

Feststellung Nr. 4: Wir werden für den Landesstraßenbau einen verlässlichen und stetigen Finanzrahmen fassen. Rot-Grün hatte 1995 für den Landesstraßenneubau einen Kostenrahmen von 150 Millionen DM vorgesehen. Dieser Ansatz wurde nie erreicht. Wir werden den Mittelansatz von 67 Millionen € in den nächsten Jahren versteinigen. Bis 2015 sind das dann 670 Millionen €. Darauf wird eine Planungsreserve von 300 Millionen € gesetzt. Wer das kritisiert, muss sich vor Augen halten, dass das ein Verfahren ist, das analog nach dem Bundesfernstraßenbedarfsplan erfolgt. Da ist in der gleichen Weise vorgegangen worden. Wir haben die Möglichkeit, mit 1 Milliarde € über den Zeitraum bis 2015 eine Gegenfinanzierung auf solider Grundlage betreiben zu können.

Aber – jetzt muss ich wiederum einen Tropfen Wasser in den Wein schütten – dieser Betrag wird durch die Rückzahlungen von sogenannten privaten Vorfinanzierungen von Tunnelmaßnahmen in Wuppertal und Plettenberg belastet. Ich tue mich schwer mit dem Begriff „private Vorfinanzierungen“; denn das ist ein Etikettenschwindel einer großen Kategorie: Bis 2022 werden in der Spitze bis zu 16 Millionen € pro Jahr aufgebracht werden müssen, um die Kosten dieser sogenannten privaten Vorfinanzierungen abzudecken. Das schmälert natürlich über einen sehr langen Zeitraum, der über die Geltung des Bedarfsplans hinausgeht, das Investitionsvolumen.

Ich bin gespannt auf die Beratungen im Ausschuss und hoffe, dass die Opposition die Blockadehaltung, die sie bei der IGVP an den Tag gelegt hat, überwindet und bei dem Bedarfsplan zu einer dem Lande dienenden Kooperation findet. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU)

Präsidentin Regina van Dinter: Danke schön, Herr Kollege Schulte. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht jetzt Herr Keymis.

(Zuruf von der SPD: Immer der Größe und der Stimmenzahl nach! – Gegenruf von Sylvia Löhrmann [GRÜNE]: Der Stimmenzahl nach, ganz genau!)

– Bitte schön, Herr Keymis hat jetzt das Wort, meine Damen und Herren.

Oliver Keymis³⁾ (GRÜNE): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich freue mich über die herzliche Atmosphäre, die zwischen den Kollegen herrscht, obwohl das Thema eigentlich gar nicht so lustig ist. Immerhin geht es um die vom Minister jetzt durchgepeitschten IGVP, die die Grundlage für das Landesstraßenausbaugesetz bildet, über das hier diskutiert wird.

(Minister Oliver Wittke: Sechs Jahre!)

– Herr Minister, ich weiß das alles ganz genau. Ich bin im sechsten Jahr im Parlament, also müssen Sie mir das nicht vorrechnen. – Die IGVP – die Integrierte Gesamtverkehrsplanung – war die Grundlage dessen, was jetzt vorliegt. Herr Wittke, wir haben bereits im Ausschuss darüber diskutiert, dass dieses Verfahren insgesamt nicht so gelaufen ist, wie man sich das für ein ordnungsgemäßes Verfahren vorstellt. Wir haben übrigens auch die Problematik, dass Sie landauf, landab erklären, dass Sie die Schienenvorrangpolitik des Landes jetzt beenden, obwohl sie noch im IGVP-Gesetz steht. Von daher haben wir es hier insgesamt mit einer Situation zu tun, die, jedenfalls aus unserer Sicht, nicht rechtskonform ist.

Diese Auffassung ist auch begründet, und zwar nicht durch uns, sondern durch die Aussagen, die wir in der Anhörung am 26. April gemeinsam entgegennehmen konnten. Es wurde uns ein über 80-seitiges Protokoll vorgelegt, in dem die Aussagen der Anzuhörenden stehen, die uns noch einmal deutlich und sehr eindrucksvoll dargelegt haben, dass es sich nach ihrer Einschätzung bei der IGVP nicht um eine wirkliche integrierte Gesamtverkehrsplanung handelt, und zwar nicht aufgrund ihrer Systematik, sondern aufgrund der Durchführung des Verfahrens. Ich zitiere aus der Stellungnahme des Städtetags Nordrhein-Westfalen Drucksache 14/0340 Seite 2:

„Vor der Ermittlung der bedarfsplanrelevanten Infrastrukturvorhaben hätte eine landesverkehrspolitische Gesamtverkehrskonzeption als landespolitisches Zielkonzept und landespolitischer Handlungsrahmen erstellt und beraten werden müssen. Diese integrative Grundlage und Klammer fehlt gänzlich.

Die Infrastrukturvorhaben sind nur einzeln und nicht in ihrem (teilräumlichen) Gesamtwirkungen und den Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern bewertet worden. Dieser Schritt hin zu einem die Verkehrsträger integrierenden Infrastrukturplan ist völlig ausgelassen worden.“

Das ist aus der Stellungnahme des Städtetags zu der Anhörung. Ich könnte so fortfahren. Herr Mi-

nister, die IGVP, so, wie Sie sie zu Ende gebracht haben, ist nicht die IGVP, wie wir sie begonnen haben. Das macht die Problematik deutlich.

(Beifall von den GRÜNEN – Minister Oliver Wittke: Da lag auch eine Wahl dazwischen!)

Jetzt verfahren Sie entsprechend. Sie haben das Verfahren schon in einer Weise durch die Regionalräte gepeitscht, dass die dort ehrenamtlich tätigen Politikerinnen und Politiker nicht in der Lage waren, die über 600 Projekte – Bahn-, Auto- und Straßenprojekte – wirklich umfassend zu überprüfen. Sie haben Ihren Kollegen Uhlenberg im Kabinett düpiert, indem Sie ihm die Unterlagen für die entsprechende Kabinettsitzung 48 Stunden vorher zugeleitet und ihn gebeten haben, das zu überprüfen. Die Experten – seine Beamten – haben dem Minister in einem Brief geschrieben: Das können wir nicht. Wir halten dieses Vorgehen rechtlich für bedenklich. – Herr Minister, Sie können weiter scherzen und schwätzen, aber Sie kommen um diese Diskussionslage leider nicht herum. Sie ist Fakt. Das liegt schriftlich vor.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Es macht an dem Punkt auch keinen Spaß, darüber hinwegzulächeln – auch wenn Sie sich jetzt hier kraft Ihrer Mehrheit brachial und über alles hinweg durchsetzen. Die Kritik an der mangelnden Beteiligung ist nicht nur von Ihrem Kollegen Uhlenberg, sondern auch vom Städtetag geäußert worden. Auf diese Weise ist die Situation entstanden, vor der wir heute stehen.

Die eigentliche Sorge, die Sie immer haben, ist doch, dass Sie die Strategische Umweltprüfung durchführen müssen, die ab dem 20. Juli 2006 auch in Nordrhein-Westfalen Pflicht ist. Das ist eine europäische Gesetzgebung. Deshalb haben Sie den Gesetzentwurf auch heute schon eingebracht. Deshalb haben Sie bereits am 11. Mai den Ausschuss mit seiner schwarz-gelben Mehrheit das Einvernehmen herstellen lassen. Im Prinzip haben Sie damit die Diskussion über die IGVP sehr schnell beendet.

Wir hatten zwischen der Kenntnisnahme des Protokolls, das über 80 Seiten umfasst, und der Ausschussentscheidung exakt zwei Tage Zeit. Die Kollegen wissen, wovon ich rede. Die anderen Kollegen wissen es auch, aber sie brauchen es ja nicht mehr zu lesen. Ihr hebt nur noch die Hand, wenn es darauf ankommt, Herr Schemmer.

(Beifall von den GRÜNEN – Zuruf von Bernhard Schemmer [CDU])

Deshalb braucht Ihr Euch mit den Aussagen derer, die die Anhörung sehr kritisch gestaltet ha-

ben, gar nicht mehr auseinander zu setzen. Das ist ja auch klar.

Der Herr Minister hat eben angekündigt, dass er mit derselben Dynamik weiterarbeiten will. Auch das ist mir klar. Herr Kollege Schulte, ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie irgendwann einmal eine neue Platte auflegen würden. Sie haben immer dieselben Platten.

(Zuruf von der SPD: Die Rückseite!)

Noch ein Tipp: Wir leben im CD-Zeitalter. Da kann man auf „Repeat“ drücken. Damit haben Sie es einfacher. Das, was Sie uns hier vorgehalten haben – Blockadepolitik, die Straßenpläne seien möglicherweise nach den Wünschen einzelner Abgeordneter entschieden worden –, halte ich für ziemlichen Humbug. Sie haben auch keinen Beleg dafür.

Aber als ich Ihnen im Ausschuss einen Beleg vorgebracht habe, der nicht von mir, sondern von den Bürgern in Mönchengladbach stammte, nämlich dass der Kollege Schroeren als Immobilienmakler, als Mitglied des Stadtrates und als Mitglied des Landtags die L 19 politisch vorantreibt, die bei Ihnen jetzt in Stufe 1 steht, haben Sie sich aufgeregt. Sie finden es politisch nicht in Ordnung, wenn man einmal ausspricht, was politisch Fakt ist.

(Beifall von den GRÜNEN)

Aber Ihre pauschalen Vorwürfe, Herr Kollege Schulte, die Sie an die SPD-Kollegen und an uns gerichtet haben – angeblich wegen der Vergangenheit –, ziehen nicht. Herr Kollege Haseloh hat schön auf die großen Sprüche hingewiesen, die noch vor der Wahl gemacht worden sind. Herr Rasche, darin waren Sie Meister. Sie haben erklärt, wie viel Sie für den Ausbau in den Haushalt einstellen wollten. Hinter Ihnen sitzt Ihre haushaltspolitische Sprecherin. Sie springt Ihnen ins Genick, wenn Sie heute vorschlagen, pro Jahr 167 Millionen € in den Neubau von Straßen zu stecken. Das war Ihr haushaltspolitischer Vorschlag, den wir mit einer Mehrheit – das war eine Mehrheit der Vernunft, wenn ich das einmal so sagen darf – abgelehnt haben.

(Beifall von den GRÜNEN)

Machen wir uns an dieser Stelle nichts vor. Herr Minister, ich habe den festen Eindruck, dass Sie hier einen Landesstraßenbauplan vorlegen, der dem entspricht, was man ideologisch „Straßenbaupolitik“ nennen kann. Den Schienen-vorrang haben Sie sowieso erledigt. Jetzt wird eben gebaut, so gut es geht.

Ein Problem bleibt Ihnen erhalten, und das finde ich entscheidend – Herr Rasche, wir kehren in dem Punkt in ein paar Jahren alle wieder zur Vernunft zurück –: Mit jeder Straße, die wir neu bauen, vergrößern wir das Problem, dass wir die Straßenerhaltung nicht finanzieren können.

Tatsache ist, dass wir immer noch nicht – das ist auch die Kritik an unserem ehemaligen Koalitionspartner – die Systematik umstellen, mehr Geld für den Erhalt von Straßen als für den Neubau von Straßen auszugeben. Dass Sie sich dieser Systematik nicht verschreiben, weil ja für Sie Straßenbau über alles geht, ist mir klar, aber wir haben es in der alten Koalition leider auch nicht aushandeln können. Diese umgestellte Systematik führt am Ende dazu, dass wir das hochdichte Straßennetz in Nordrhein-Westfalen für die Menschen in einem befahrbaren Zustand halten können.

So wie Sie jetzt agieren und wie auch der Gesetzentwurf lautet, geht das genau in die andere Richtung. Vor dem Hintergrund kann ich nur sagen: Es ist bitter für uns. Es ist bedauerlich für die Menschen in Nordrhein-Westfalen. Ich glaube auch nicht, dass es zu wesentlich Neuem führt, das für die Menschen von großem Vorteil ist. Sie machen vielmehr die falsche Politik an der Stelle weiter, an der wir sie immer kritisiert, aber bisher nicht durchgesetzt haben. Aber dass man sich als kleiner Partner nicht immer durchsetzt, Herr Rasche, werden Sie gleich noch einmal beweisen, wenn Sie uns erklären, wie Sie die 167 Millionen € im nächsten Jahr in den Haushalt einstellen, die Sie, als Sie noch nicht an der Regierung waren, gefordert haben. – Ich danke Ihnen.

(Beifall von GRÜNEN und SPD)

Präsidentin Regina van Dinter: Danke schön. – Für die FDP hat Herr Kollege Rasche das Wort.

Christof Rasche¹⁾ (FDP): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit dem Gesetzentwurf kommt die Landesregierung einer gesetzlichen Verpflichtung nach, die Rot-Grün über Jahre hinweg ignoriert hat. In § 1 des Landesstraßenbaugesetzes vom 20. April 1993 heißt es:

„Für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Landesstraßen in der Landesstraßenbaulast des Landes wird ein Landesstraßenbedarfsplan aufgestellt, ...

Der Landesstraßenbedarfsplan umfasst die langfristigen Planungen für Landesstraßen; ...

Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren wird der Landesstraßenbedarfsplan durch Gesetz fortgeschrieben.“

Dieser gesetzlichen Verpflichtung hat sich die rot-grüne Mehrheit Anfang 1999 per Landtagsbeschluss entledigt. Zu groß war damals der Investitionsstau im Landesstraßenbau, sodass man den tatsächlichen Bedarf nicht durch eine Fortschreibung offen legen wollte. Das ist doch der wahre Grund, warum Sie das Gesetz nicht fortgeschrieben haben.

Seitdem hat das Verkehrsministerium im Wege der Ausnahmeregelung von § 5 Landesstraßenausbaugesetz alleine über Änderungen des Landesstraßenbedarfsplans entschieden. Auf diesem Weg, der nach dem Gesetz eigentlich auf Einzelfälle bei unvorhergesehenem Bedarf beschränkt bleiben soll, sind insgesamt 60 Projekte neu in dem Landesstraßenbedarfsplan aufgenommen worden.

(Oliver Keymis [GRÜNE]: Keine Blockade!)

60 neue Projekte!

(Oliver Keymis [GRÜNE]: Eben!)

Sie können mir doch nicht erzählen, dass Sie für diese 60 Projekte vorher keinen Bedarf gesehen hatten und sie alle völlig unvorhergesehen waren, wie es das Gesetz vorgibt. Nein, das war Willkürpolitik pur. Mit dem Verkehrsausschuss des Landtags wurde dabei lediglich das Benehmen hergestellt.

Der alte Bedarfsplan von Rot-Grün aus dem Jahre 1993 enthielt für die Stufe 1 einen Investitionsrahmen von 1,3 Milliarden €. Die Haushaltsansätze für das Landesstraßenbauprogramm waren allerdings viel zu gering, um überhaupt zu diesem Bedarfsplan zu passen. Unterdeckung unter Rot-Grün, Herr Haseloh: 500 Millionen €. Sie müssten sich zumindest überlegen, was Sie uns für die Zukunft vorlegen. Das können Sie noch gar nicht belegen, weil wir noch nicht wissen, wie die Haushaltsansätze in neun oder zehn Jahren sein werden. Sie müssen sich zumindest vorhalten lassen, dass Sie bei Ihren Plänen in den vergangenen zehn Jahren eine tatsächliche Unterdeckung von 500 Millionen € hatten. Das ist das Ergebnis Ihrer Verkehrspolitik.

Die Auswahl der Maßnahmen orientierte sich am Bewertungsergebnis der IGVP, insbesondere am Nutzen-Kosten-Quotienten. Denn angesichts der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen ist es unabdingbar, die einzelnen Vorhaben streng nach dem wirtschaftlichen Nutzen zu bewerten. Bei dieser Haushaltssituation bleibt uns nichts anderes

mehr übrig. Wir haben einen riesigen Investitionsstau, auch im Neubau: 500 Millionen € von Ihnen in Ihrem Programm hinterlassen. Zudem haben wir einen Riesenschuldenberg von 112 Milliarden €. Das sind die beiden Fakten.

(Bodo Wißen [SPD]: Sie setzen noch einen drauf!)

– Wir haben keine andere Wahl, Herr Wissen. Wir hatten doch eben schon einmal den Begriff von Wissen und Unwissen in einer Person. Ich weiß jetzt gar nicht mehr, ob ich Sie „Wißen“ oder „Unwissen“ nennen soll, mein lieber Kollege. Ich habe am Ende für Sie persönlich, Herr Wißen, weil ich Sie schätze, die große Angst, dass Sie das, was Sie hineinrufen, tatsächlich glauben. Das wäre schade.

Mit einem Schuldenberg von 112 Milliarden € muss man umgehen. Wir reduzieren die tatsächliche Kreditaufnahme von Jahr zu Jahr.

(Zuruf von der SPD: Sie haben die höchste Neuverschuldung!)

Das ist unser Ziel, und deswegen haben wir im Jahre 2006 die 167 Millionen € für den Landesstraßenbauplan gar nicht mehr gefordert, weil wir die Kreditaufnahme von Jahr zu Jahr reduzieren wollen.

Lieber Herr Keymis, ich komme zu Ihrer Kritik an der Systematik: auf der einen Seite Neubau, auf der anderen Seite Erhaltung. Sie wissen ganz genau, dass der Neubautitel im Jahre 2006, also im jetzigen Landeshaushalt, zu 100 % durch alte Landesstraßenbaumaßnahmen verausgabt wird. Maximal 0,5 % sind neue Maßnahmen. Das heißt, der Haushaltstitel „Neubau im Landesstraßenbauplan“ wurde mit alten Maßnahmen von Rot-Grün hinterlegt. Auch im Jahre 2007 ist dieser Haushaltstitel mit Baumaßnahmen aus Ihrer Regierungszeit belegt.

(Zuruf von der SPD: Das ist logisch!)

Wir haben uns ganz klar entschieden, wir wollen die Brücken, die Sie in die Landschaft gesetzt haben, nicht einfach stehen lassen, sondern wir wollen links und rechts Straßen daneben bauen.

(Zuruf von der SPD: Dann war es doch nicht so schlecht, was wir gemacht haben!)

Das führt automatisch dazu, Herr Keymis, dass wir diese Gelder nicht aus dem Neubau herausnehmen können, um sie in die Erhaltung zu ste-

cken. Man kann nämlich nur eines: entweder die vorhandenen Baumaßnahmen zu Ende führen

(Bodo Wißen [SPD]: Das ist doch deckungsfähig!)

oder sie abbrechen – das wäre jetzt Ihr Vorschlag, Herr Wißen, wenn Sie sagen, das ist deckungsfähig – und das Geld in die Erhaltung stecken. Das haben Sie gerade gesagt, oder Sie haben sich mal wieder einmal versprochen. – Das zu Ihrer Kritik an der Systematik. Das haben Sie hinterlassen, und wir haben heute überhaupt keine andere Wahl.

Aber trotz einer extrem schwierigen Haushaltslage haben wir mit dem Haushaltsentwurf 2006 eine neue Priorität zugunsten des Landesstraßenbaus gesetzt. Erstmals seit Jahren, lieber Herr Haseloh, ist der Haushaltsansatz für die Landesstraßen wieder angehoben worden – erstmals, Sie haben das nicht geschafft, Sie haben nicht einmal Ihre Koalitionsvereinbarung eingehalten –, und zwar um 5 % auf insgesamt 133,7 Millionen €.

Ich sage auch ganz deutlich – das gebe ich gerne zu –, das reicht eigentlich nicht aus, der Bedarf ist größer, aber die finanziellen Möglichkeiten lassen uns keine andere Wahl. Aber wir gehen einen Schritt in die richtige Richtung. Das haben Sie, meine Kollegen von Rot und Grün, früher versäumt. Der große Vorwurf, den ich Ihnen noch einmal mache, ist, dass Sie den Landesstraßenbedarfsplan nicht fortgeschrieben haben, weil Sie haben schon damals ganz klar erkannt haben, wie riesengroß der Investitionsstau ist. Den wollten Sie nicht offen legen.

Im Gegensatz zu Rot-Grün packt die neue Koalition die Probleme des Landes an. Mit der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans setzt die neue Landesregierung einen Meilenstein in der Verkehrspolitik. – Herzlichen Dank.

(Beifall von FDP und CDU – Zurufe von der SPD: Uih, Uih!)

Präsidentin Regina van Dinter: Danke schön, Herr Rasche. – Es spricht jetzt der Kollege Schulte.

Bernd Schulte (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Getretener Quark wird nicht stärker, sondern breiter.

(Zuruf von Edgar Moron [SPD])

Insofern nutzt es nichts, wenn der Kollege Keymis hier die Behauptung wiederholt, die er schon im Ausschuss wiederholt hat. Herr Kollege Keymis,

ich fordere Sie auf, Ihre gegenüber dem Kollege Schroeren aufgestellte Behauptung entweder zu beweisen oder sie mit dem Ausdruck einer Entschuldigung zurückzunehmen.

(Beifall von CDU und FDP – Zuruf von der SPD: Er hat doch überhaupt nichts gesagt!)

Präsidentin Regina van Dinter: Meine Damen und Herren, der Kollege Aßbrock hat nun das Wort.

Wolfgang Aßbrock^{*)} (CDU): Frau Präsidentin! Meine liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst zu Ihnen, Herr Haseloh: Mir hat sich Ihr Beitrag heute leider nicht erschlossen. Denn ich habe aus den Beratungen im Ausschuss für Bauen und Verkehr noch gut in Erinnerung, dass Ihre Wunschliste doch noch viel länger war. Wir haben uns an Fakten orientiert, aber Sie haben noch mehr Wünsche geäußert, sind es heute allerdings wiederum schuldig geblieben, zu erläutern, wie Sie das Ganze denn letztlich finanzieren wollen.

(Karl-Heinz Haseloh [SPD]: Sie haben mehr versprochen!)

In wenigen Monaten ist etwas erreicht worden, wovon Rot-Grün nur jahrelang geträumt hat: Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung wurde abgeschlossen. Das Einvernehmen im Ausschuss wurde hergestellt. Heute legt die Landesregierung dem Landtag das Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes dem Landtag vor.

(Vorsitz: Vizepräsident Edgar Moron)

Heute schaffen wir die verlässlichen Voraussetzungen für die weitere Planung, die Finanzierung und die Umsetzung der wichtigsten Infrastrukturmaßnahmen bis zum Jahre 2015.

Mein besonderer Dank gilt Verkehrsminister Oliver Wittke und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die dieses überzeugende Ergebnis in dieser kurzen Zeit möglich gemacht haben.

(Beifall von CDU und FDP)

Herr Dr. Horstmann, der verehrte Kollege aus Ostwestfalen, hat neulich in einer großen deutschen Tageszeitung, die in Ostwestfalen erscheint, Folgendes gesagt und insofern die Kollegen der CDU beschimpft:

(Zuruf von Bodo Wißen [SPD])

Die Abgeordneten der CDU hätten die Durchschlagkraft eines Abnickvereins.

(Beifall von Svenja Schulze [SPD] – Zurufe von der SPD)

Ich möchte an dieser Stelle aus Zeitgründen gar nicht auf die vielen Beispiele eingehen, wo Herr Dr. Horstmann Projekte angeschoben hat, bei denen er als Tiger gestartet und letztlich als Bettvorleger gelandet ist.

(Beifall von der CDU – Christof Rasche [FDP]: Nicht einmal!)

– Nicht einmal das. -Meine Damen und Herren, lieber erfolgreiche und effiziente Arbeit zum Wohle dieses Landes als täglicher Hauskrach mit öffentlicher Begleitmusik, wie es uns Rot-Grün in den vergangenen Jahren erfolgreich vorgeführt hat. Dies hat dazu geführt, dass Ihnen die Bürgerinnen und Bürger am 22. Mai 2005 die rote Karte gezeigt haben und Sie in die Opposition geschickt haben.

(Zuruf von Sigrid Beer [GRÜNE])

Aber wie wir immer wieder gemeinsam feststellen: Auch da sind Sie bis heute nicht angekommen.

Was – ich habe das eben schon gesagt – Sie jahrelang nur formuliert haben, haben diese Landesregierung und die sie tragenden Fraktionen innerhalb weniger Monate erfolgreich abgeschlossen.

Im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes zur IGVP bestand in ausreichendem Maße Gelegenheit, regionale und sektorale Aspekte einzubringen. Ich kann an dieser Stelle feststellen, dass davon gerade noch bis in die jüngsten Tage hinein reichlich Gebrauch gemacht wurde.

Wir haben sicherlich ein straffes Tempo vorgelegt. Das war aus unserer Sicht notwendig, aber auch ausdrücklich gewollt. Ich möchte an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich festhalten: Das Verfahren war korrekt und ordnungsgemäß. Herr Keymis, was Sie eben mit „brachial“ bezeichnet haben, kann ich nur zurückweisen.

Der drohende rot-grüne verkehrspolitische Stillstand ist erfolgreich abgewendet worden.

(Widerspruch von SPD und GRÜNEN)

Wir haben Schluss gemacht mit ideologischer Bevorzugung eines bestimmten Verkehrsträgers, nämlich der Schiene.

(Zuruf von der SPD)

Mein besonderer Dank gilt den guten und nachvollziehbaren Beratungsergebnissen der Regionalräte. Da ich selber Vorsitzender eines Regionalrates bin, weiß ich: Jede einzelne Maßnahme wurde inhaltlich bewertet. Aber, meine Damen und Herren, kein Mitglied der Regionalräte ist davon ausgegangen – bis vielleicht auf die Kollegen

der SPD –, dass alle Wünsche, die aus regionaler Sicht berechtigterweise formuliert wurden, auch tatsächlich 1:1 in der IGVP umgesetzt werden können.

(Dieter Hilser [SPD]: Das ist schlicht die Unwahrheit!)

Nicht alle Wünsche sind in der Tat realisierbar. Hier ist die Schuldenspirale von Rot-Grün in den vergangenen Jahren maßlos überzogen worden:

(Zuruf von der SPD: Oh!)

112 Milliarden € Schulden – auch das soll noch einmal ausdrücklich gesagt werden.

(Bodo Wißen [SPD]: Sie legen noch Schulden oben drauf! – Weitere Zurufe von der SPD)

Bei dieser angespannten Haushaltslage ist ein wirtschaftlicher Mitteleinsatz zwingend erforderlich. Das haben wir in diesem Verfahren zur IGVP ausdrücklich getan.

Meine Damen und Herren, neben der Stufe 1 gibt es eine Stufe 2*. Ich möchte das ausdrücklich erwähnen. Das heißt nicht – wie im Bundesverkehrswegeplan geschehen –, dass die Maßnahme schwebend unwirksam ist und auf Eis gelegt wird.

(Bodo Wißen [SPD]: Beruhigungspille heißt das!)

Ganz im Gegenteil: Diese Maßnahmen genießen mit oberster Priorität und können mit Planungsrecht zur Baureife geführt werden.

Für die Maßnahmen der Stufe 2 – sowohl bei den Landstraßen als auch beim schienengebundenen Nahverkehr – sieht die CDU-Fraktion auch noch nach dem Jahre 2015 einen weiteren Bedarf.

Eben wurden von Herrn Haseloh die erhaltungs- und bedarfsorientierten Ausbaumaßnahmen, die nicht bedarfsplanpflichtig sind und deshalb auch nicht Gegenstand der Bedarfsplanung sein werden, angesprochen.

(Zuruf von Karl-Heinz Haseloh [SPD])

Ich gehe davon aus, Herr Haseloh, dass es gelingen wird, den Mittelansatz für die erhaltungsorientierten Maßnahmen noch zu steigern, um die dringend notwendigen Erhaltungsmaßnahmen umsetzen zu können. – Ich freue mich auf die Beratungen im Ausschuss. Wir als CDU-Fraktion stimmen der Überweisung zu. – Herzlichen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Kollege Aßbrock. – Für Bündnis 90/Die Grünen wünscht noch einmal Herr Keymis das Wort. Bitte schön.

Oliver Keymis^{*)} (GRÜNE): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bin aufgefordert worden, mich zu entschuldigen. Das tue ich hier nicht, sondern ich lese Ihnen aus dem Protokoll der Anhörung, das Sie offenbar nicht zu lesen brauchten, die Aussagen des Bürgers Axel Schmidt auf Seite 72 vor. Er wurde befragt und hat Folgendes erklärt – ich zitiere –:

„Zur Frage der Partialinteressen der L 19. Das ist ein Punkt, der mit Sicherheit bei der weiteren Evaluation beim Ministerium für Bauen und Verkehr Berücksichtigung finden sollte.

Sieht man sich die Trassenführung der L 19 an, ist festzustellen, dass die überwiegende Anzahl der Grundstücke auf der L 19 der Stadt Mönchengladbach gehören. Weiterhin führt die L 19 direkt in ein Bebauungsgebiet, wo auch die überwiegende Anzahl der Grundstücke sich im Eigentum der Stadt Mönchengladbach befindet. Damit ist festzustellen, dass der Bedarf nicht durch Bedarf determiniert ist, sondern durch die Eigentumsverhältnisse. Hier könnten Partialinteressen über Gemeininteressen stehen. Das ist der erste Teil.

Weiterhin sollte man in Betracht ziehen, dass die Stadt Mönchengladbach Baugrundstücke grundsätzlich oder überwiegend über das Maklerbüro Schroeren verkauft. Herr Schroeren hat als Ratsmitglied und als Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen die Initiative zur L 19 initiiert und treibt den Prozess. Auch hier könnte die Gefahr bestehen, dass Eigennutz über Gemeininteresse steht.

Das ist etwas, was man im weiteren Verfahren deutlich prüfen sollte, wie diese beiden Partialinteressen zu sehen sind, einerseits von der Stadt Mönchengladbach und andererseits von einem Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen.“

Herr Schulte, nehmen Sie das zur Kenntnis. Das ist ein Anhörungsprotokoll, aus dem ich zitiere. Anderes tue ich nicht. Alles Weitere müssten Sie irgendwann einmal versuchen zu widerlegen. So steht der Vorwurf im Raum, so wie er hier formuliert wurde, und zwar nicht von mir, sondern von Leuten, die wir zur Anhörung eingeladen hatten.

Ein letzter Satz: Der Plan, den Sie uns vorlegen, ist ein Popanz, um es klar zu sagen, weil er auf der einen Seite bedeutet, dass Sie uns vorbläsen, wie viele Straßen Sie zu bauen gedenken – Ihre

systematische Analyse ist falsch, Herr Rasche –, zum Zweiten aber haben Sie kein Geld dafür, die Straßen, die immer weniger befahrbar sind, in Ordnung zu halten.

Ich bleibe dabei: Stecken Sie mehr in den Erhalt, weniger in den Neubau! Dann sind wir auf dem richtigen Weg. – Danke schön.

(Beifall von den GRÜNEN)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Keymis. – Für die Landesregierung hat jetzt Minister Wittke um das Wort gebeten. Ich mache darauf aufmerksam, dass die Landesregierung ihre Redezeit ausgeschöpft hat. Die jetzige Redezeit wird auf die anderen Fraktionen entsprechend umgelegt. Bitte schön, Herr Minister.

Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr: Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich hatte gehofft, dass wir diese Debatte in Ruhe und ohne Eiferung der Opposition führen könnten. Denn mir fehlte die Vorstellungskraft, dass diejenigen, die über Jahrzehnte hinweg Nordrhein-Westfalen regiert haben und jahrelang nichts im Straßenbau und in der Instandhaltung getan haben, heute eine große Lippe riskieren.

(Beifall von CDU und FDP)

Die Vorstellungskraft fehlt mir in der Tat. Ich bin eines Besseren belehrt worden. Darum möchte ich Ihnen gerne einige Zahlen vortragen, Herr Haseloh und Herr Keymis.

Wir haben in diesem und im kommenden Jahr vorgesehen, so viel Geld für das Landesstraßenausbauprogramm zur Verfügung zu stellen, wie es in den letzten zehn Jahren nicht mehr der Fall gewesen ist. Damit lösen wir einen Stau im Neubaubereich in Nordrhein-Westfalen auf. Aus ideologischen Gründen wurden in der Vergangenheit Straßenbauvorhaben verhindert. Da ging es nicht nur um Geld, sondern es ging um Ideologie. Ich weiß – und Sie, Herr Haseloh, wissen es noch besser –, wovon wir hier reden. Denn Sie hatten einen Koalitionspartner, dessen erklärtes Ziel es war, notwendige Lückenschlüsse, notwendige Ortsumgehungen und andere Dinge nicht zu bauen.

Darum ist es schon vermessen, sich hierhin zu stellen und so zu tun, als sei das alles noch viel zu wenig und als müsse man noch viel mehr machen, als könne man da aus dem Vollen schöpfen. Sie tragen die Verantwortung dafür, dass in den vergangenen Jahrzehnten kein ordentlicher

Straßenbau in Nordrhein-Westfalen stattgefunden hat.

(Beifall von CDU und FDP)

Zweitens. Wir geben in diesem und im nächsten Jahr so viel an Erhaltungsinvestitionen bei Landesstraße aus, wie es in den vergangenen 25 Jahren nur zweimal der Fall gewesen ist. Nur in den Jahren 2001 und 2003 wurde mehr für die Landesstraßenunterhaltung ausgegeben, als wir das in den Jahren 2006 und 2007 tun.

Herr Keymis, Herr Haseloh, es ist eine Unverschämtheit, hier so zu tun, als sei das alles noch viel zu wenig und als müsse noch viel mehr getan werden. Sie haben in der Vergangenheit verhindert, dass die Straßen in Schuss gebracht wurden. Sie tragen die Verantwortung dafür, dass wir bei unseren Straßen in Nordrhein-Westfalen von der Substanz leben.

(Beifall von der CDU)

Wenn wir heute einen Investitionsstau bei den bestehenden Landesstraßen in Höhe von 350 Millionen € haben, dann sind es Ihre Schlaglöcher, die sich auf den Landesstraßen Nordrhein-Westfalens befinden. Wir sind die Reparaturkolonne, die sich jetzt auf den Weg macht, um die Versäumnisse der letzten Jahre und Jahrzehnte abzubauen. Bitte werfen Sie uns nicht vor, dass das alles nicht schnell genug geht und dass das alles noch nicht genug ist. Sie hatten jahrzehntelang Zeit, haben diese Zeit nicht genutzt.

(Hubertus Kramer [SPD]: Reine Abgeordnetenbeschimpfung!)

Jetzt rufen Sie nach dem Motto: Haltet den Dieb! Haltet den Dieb! – Das musste hier noch einmal gesagt werden. – Herzlichen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Minister. – Die Landesregierung hat ein wenig überzogen. Wenn sich die anderen Fraktionen noch kurz äußern wollen, dann können sie das. – Herr Schulte, Sie haben sich als Erster gemeldet.

Bernd Schulte (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Kollege Keymis hat sich die Behauptung zu Eigen gemacht, die ein Bürger aus Mönchengladbach im Rahmen eines Anhörungsverfahrens vorgetragen hat. Da er sie sich in diesem Hause zu Eigen gemacht hat, bleibe ich bei meiner Aufforderung an ihn, entweder für diese von ihm vertretene Behauptung den Beweis anzutreten oder sich mit dem Ausdruck des Be-

dauerns in Form einer Entschuldigung von dieser Aussage zu distanzieren.

(Beifall von der CDU)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Schulte. – Jetzt habe ich von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zwei Wortmeldungen. Wen darf ich aufrufen?

(Sylvia Löhrmann [GRÜNE]: Herr Keymis wollte eine Zwischenfrage stellen!)

– Herr Remmel, bitte schön.

Johannes Remmel* (GRÜNE): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Wittke, Sie haben Sachlichkeit in der Debatte angemahnt, insbesondere mit Blick auf das Thema Straßenerhalt.

Wir haben, Herr Keymis, heute zum wiederholten Male deutlich gemacht, dass wir uns in unserer Regierungszeit – das ist von unserer Seite wirklich der letzte Satz zu diesem Thema – in dieser Frage nicht haben durchsetzen können, jawohl. Aber das macht doch den Inhalt nicht „falscher“.

(Beifall von den GRÜNEN)

Ihnen liegen doch auch die Zahlen und Untersuchungen vor, die besagen, dass wir, auch wenn wir das, was wir heute in den Straßenerhalt und -unterhalt reinstecken, verdoppelten, noch nicht einmal die Substanz von heute erhalten könnten. Das sind die Fakten. Dazu muss ein Verkehrsminister auch Stellung nehmen. Sie können sich nicht mit Ausflüchten in die Vergangenheit retten; sie müssen zu diesen Zahlen und diesen Fakten Stellung nehmen.

(Beifall von den GRÜNEN)

Das heißt: Wir leben aktuell von der Substanz, und die Substanz verfällt. Das können wir jedem Bürger und jeder Bürgerin draußen erklären. Da wird auch nicht zuerst über einen Anbau nachgedacht, wenn es durchs Dach regnet, meine Damen und Herren,

(Beifall von den GRÜNEN)

sondern da wird das Dach abgedichtet und dann an den Anbau gedacht. Und das ist die politische Forderung, die wir hier und heute stellen. Deshalb ist das, was wir als Landesstraßenbedarfsplan heute diskutieren, eine politische Schimäre. Es geht um etwas ganz anderes, nämlich die vorhandene Substanz für die Wirtschaft, für die Men-

schen, für den Verkehr, für die Umwelt, zu erhalten. Das ist die erste Aufgabe. – Vielen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank. – Für die FDP-Fraktion hat sich noch Herr Rasche gemeldet. Bitte schön.

Christof Rasche^{*)} (FDP): Herr Rimmel, ich finde es gut, dass Sie offen und ehrlich zugeben, dass Sie sich in dieser Frage in der alten Koalition nicht haben durchsetzen können. Das ist völlig in Ordnung. Nur muss man insgesamt bei der Wahrheit bleiben.

Sie haben mit dazu beigetragen, dass die Mittel für die Neubaumaßnahmen in den nächsten Jahren vergeben sind. Das ist Ergebnis der Politik der alten Koalition. Obwohl Sie das ganz genau wissen, machen Sie gleichzeitig eine riesengroße Pressekonferenz, kündigen ein Sonderprogramm, eine Milliarde für Erhaltungsmaßnahmen, an – wohl wissend, dass die Finanzierung dadurch, dass Sie die Mittel schon für die nächsten Jahre für Neubaumaßnahmen verausgabt haben, nicht möglich ist.

(Zuruf von Johannes Rimmel [GRÜNE])

Sie haben sie verausgabt. Sie können die Brücken nicht einfach in der Landschaft stehen lassen.

Deswegen, Herr Rimmel: Wenn Sie hier von Wahrheit reden, erzählen Sie bitte die gesamte Wahrheit und nicht nur einen kleinen Teilaspekt. Das sind dann nämlich Halbwahrheiten; und das ist leider typisch grüne Politik. – Danke schön.

(Beifall von FDP und CDU)

Vizepräsident Edgar Moron: Für die SPD-Fraktion hat Herr Hilser das Wort.

Dieter Hilser^{*)} (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! In aller Kürze zwei Anmerkungen.

Herr Minister Wittke, ich sage Ihnen das zum wiederholten Mal: Es ist unerträglich, in welcher Art und Weise Sie mit dem Parlament umgehen. Ich fordere Sie wirklich auf, sich in Zukunft in Ihrer Wortwahl zu zügeln.

(Beifall von der SPD)

Mein zweiter Punkt: Sie haben so getan, als wäre zehn Jahre lang im Straßenbau in Nordrhein-Westfalen nichts passiert und als hätte erst die Regierung wechseln müssen, damit die Straßen

in einen Zustand gebracht werden, der einigermaßen akzeptabel ist.

Heute lag in den Fächern aller Landtagsabgeordneten der Straßenbaubericht NRW 2004; ein Bericht also, der die Zeit vor der Regierungsübernahme durch Sie betrachtet. Dieser Bericht enthält ein Vorwort des jetzigen Ministers Oliver Wittke, der genau 2004 in Gelsenkirchen als Oberbürgermeister abgewählt worden ist, in dem er die Bauleistungen im Straßenbereich in Nordrhein-Westfalen ausdrücklich lobt. Das karikiert all das, was Sie hier in den letzten Minuten gesagt haben, meine Damen und Herren.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

Vizepräsident Edgar Moron: Meine Damen und Herren, jetzt haben wir uns ausgetauscht. Es gibt keine weiteren Wortmeldungen mehr. Es steht im Übrigen auch keine weitere Redezeit mehr zur Verfügung. Damit schließe ich die Beratung.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** des **Gesetzentwurfs Drucksache 14/1998** an den **Ausschuss für Bauen und Verkehr** – federführend – sowie an den **Ausschuss für Kommunalpolitik und Verwaltungsstruktur** mitberatend. Wer dieser Überweisungsempfehlung zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Ist jemand dagegen? – Enthaltungen? – Dann ist das einstimmig so beschlossen.

Meine Damen und Herren, ich rufe auf:

6 Umfassende Luftreinhaltung NRW – die Landesregierung muss sich dieser Herausforderung für Umwelt und Gesundheit stellen

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1992

Ich eröffne die Beratung und erteile für die antragstellende Fraktion Herrn Abgeordneten Rimmel das Wort.

Johannes Rimmel^{*)} (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Luft macht krank – zumindest die Luft, die Stickoxide, Benzole und Partikel enthält. Das wird von berufener Seite bestätigt: Die Weltgesundheitsorganisation, die EU-Kommission oder das National Research Council stellen die Wirkung beispielsweise von Partikeln auf die menschliche Gesundheit als eines der gegenwärtig vorrangigen umweltthygienischen Schwerpunktthemen heraus.