

Ich lasse abstimmen. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Antrags Drucksache 16/1268 an den Innenausschuss** – federführend –, an den **Sportausschuss**, an den **Rechtsausschuss** und an den **Ausschuss für Familie, Kinder und Jugend**. Die abschließende Beratung und Abstimmung soll im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer möchte dieser Überweisungsempfehlung zustimmen? – Ist jemand dagegen? – Das ist nicht der Fall. Damit ist die Überweisungsempfehlung angenommen.

Wir treten ein in den Tagesordnungspunkt

12 Realisierung des „Eisernen Rheins“ weiter vorantreiben – Entwicklung Nordrhein-Westfalens darf nicht blockiert werden

Antrag
der Fraktion der SPD,
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,
der Fraktion der FDP und
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/1262

Entschließungsantrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/1334

Ich eröffne die Beratung. Für die SPD-Fraktion darf ich zunächst Herrn Kollegen Breuer das Wort erteilen.

Reiner Breuer (SPD): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich würde mich sehr freuen, wenn wir heute fraktions- und parteiübergreifend ein Signal nach Berlin senden könnten, das deutlich macht, dass wir in Nordrhein-Westfalen es nicht hinnehmen, dass wesentliche Infrastrukturmaßnahmen blockiert werden – von wem auch immer.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN –
Vereinzelt Beifall von den PIRATEN)

Wir setzen uns darüber hinaus interfraktionell dafür ein, dass es keinen Stillstand bei herausragenden verkehrspolitischen und damit auch wirtschaftspolitischen Infrastrukturprojekten gibt, wie der Eiserne Rhein es ist.

Sicherlich ist auch die Volkspartei CDU in der Verantwortung, sich hier für das Land Nordrhein-Westfalen zu erklären. Denn Sie wissen wie wir genau, dass die Ströme der Waren und Güter, die wir über die belgischen und niederländischen Seehäfen importieren, aber auch exportieren, erheblich zunehmen werden.

Dafür müssen wir in Nordrhein-Westfalen als Logistikdrehscheibe Deutschlands gerüstet sein. Als industrielles Kernland in Deutschland brauchen wir eine bedarfsgerechte und eine leistungsfähige Inf-

rastruktur. Tun wir nichts zur Steuerung der Güterverkehre, werden wir an Rhein und Ruhr von LKWs überrollt werden.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN –
Vereinzelt Beifall von der FDP und den
PIRATEN)

Die Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und unsere Umwelt wären erheblichen Verkehrsbelastungen ausgesetzt, und unsere Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen wäre weder an Wertschöpfungsketten noch an neu geschaffenen Logistikprozessen beteiligt. Deshalb, meine Damen und Herren, ist es enorm wichtig, dass wir den Eisernen Rhein als Schienengüterverkehrsstrecke realisieren.

Aber auch die Betuwe-Linie muss realisiert werden, wengleich die endgültige Finanzierung hierfür noch aussteht.

Vor der Realisierung des Eisernen Rheins drückt man sich im Bund aber seit vielen Jahren so gut man kann. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer von der CSU will den Eisernen Rhein nicht – er sagt es nur nicht.

(Beifall von Britta Altenkamp [SPD])

Ihr Verkehrsminister – von Ihnen respektvoll „Ramses“ genannt – macht es ganz perfide: Er beharrt unbeirrt darauf, dass die historische Trasse gebaut wird – wohlwissend, dass diese Trasse aus ökonomischen und ökologischen Gründen nie und nimmer realisiert wird. Das wissen Sie auch, meine Damen und Herren.

Damit untergräbt Ihr „Ramses“, Herr Schemmer, die Haltung und die Interessen des Landes Nordrhein-Westfalen und die Beschlüsse von 2007, die ihren Ursprung bei Ihnen haben und die wir parteiübergreifend gefasst haben: mit der A-52-Trasse als realistischer Trasse.

Ihr Minister blendet damit zugleich neue Erkenntnisse über die Wirtschaftlichkeit der historischen Trasse aus. Sie wissen doch aus einem Gutachten, das unser Minister Groschek in Auftrag gegeben hat, dass die Kosten bei 455 Millionen € allein auf deutscher Seite liegen würden, wenn man die historische Trasse realisieren wollte. Sie haben auf Bundesebene gemeinsam mit der Deutschen Bahn immer 150 Millionen € angenommen. Das ist und bleibt falsch.

(Beifall von der SPD und Arndt Klocke [GRÜNE])

Die historische Trasse kostet Sie demnach gut 21,2 Millionen € pro Kilometer. Die Trasse, die wir favorisieren – eigentlich gemeinsam favorisieren sollten –, wird „nur“ 16,6 Millionen € pro Kilometer kosten.

Herr Minister Groschek hat deshalb zu Recht seinen Amtskollegen in Berlin angeschrieben und die Bitte an ihn herangetragen, doch noch mal zu überdenken, ob er wirklich an dieser alten Trasse festhalten will und ob er sich nicht zumindest der neuen

Trasse annähern und in Belgien und den Niederlanden Fürsprache halten will. Doch Herr Ramsauer will den Eisernen Rhein offenbar weiter rosten lassen, damit er ihn irgendwann kostengünstig auf seinem verkehrspolitischen Schrottplatz abladen kann.

(Beifall von der SPD und Arndt Klocke [GRÜNE])

Das wollen wir nicht, meine Damen und Herren. Herr Ramsauer hat in seinem Antwortschreiben leider keinerlei Bereitschaft erkennen lassen, die Interessenlage des Landes Nordrhein-Westfalen nur ansatzweise in den Blick zu nehmen, und verschaut sich hinter der vermeintlichen Auffassung der Länder Belgien und Niederlande.

Wie falsch das ist, beweisen die Gespräche, die unsere Ministerpräsidentin und Herr Groschek dankenswerterweise geführt haben. Ich möchte Ihnen noch einmal herzlich dafür danken, dass Sie das gemacht haben – auch mit einem guten Ergebnis.

(Beifall von Jochen Ott [SPD] – Lachen von Lutz Lienenkämper [CDU])

Es wurde nämlich Gesprächsbereitschaft signalisiert.

(Lutz Lienenkämper [CDU]: Sie haben doch keine Ahnung!)

– Warum hat denn Ihr Herr Ramsauer diese Gespräche nicht geführt?

Wir bitten um Unterstützung unseres Antrags.

Ihren Antrag können wir nur zum Teil unterstützen. Wir bitten daher um getrennte Abstimmung, Herr Präsident. Zum ersten Teil: Natürlich können wir den Beschluss von 2007 erneut bekräftigen. Wir finden es auch gut, dass hier der Lärmschutz hervorgehoben wird; denn dann kann eigentlich nur die A-52-Trasse herauskommen. Der zweite Teil Ihres Beschlussvorschlags ist Polemik. Den tragen wir nicht mit. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD – Vereinzelt Beifall von den GRÜNEN und den PIRATEN)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Breuer. Das war Ihre erste Plenarrede im Landtag Nordrhein-Westfalen. Dazu darf ich Ihnen im Namen des Hohen Hauses herzlich gratulieren.

(Allgemeiner Beifall)

Als nächstem Redner erteile ich das Wort Herrn Kollegen Klocke von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Bitte.

Arndt Klocke (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Alle Güterverkehrsprognosen sagen für die nächsten 15 bis 20 Jahre deutliche Zuwächse voraus. Egal ob 15 %,

25 % oder noch mehr: Die Prognosen sind eindeutig, dass da einiges auf uns zurollt.

Die Seehäfen in Antwerpen und Rotterdam werden entsprechend ausgebaut. Wir haben in der letzten Legislaturperiode eine Fahrt mit dem Verkehrsausschuss gemacht und uns die großen Ausbaumaßnahmen an der Maasvlakte in Rotterdam angeguckt.

Die Niederländer haben daraus mit dem Ausbau der Betuwe-Linie und dem dritten Gleis Konsequenzen gezogen. Nur auf deutscher Seite – in Nordrhein-Westfalen – ist dieses dritte Gleis, das notwendig wäre, noch nicht realisiert worden.

Was blüht uns, wenn wir die Infrastrukturprojekte Eiserner Rhein und Betuwe-Linie nicht realisieren? Dann droht uns, dass die Güter bis kurz vor die Grenze gefahren und dort umgeladen werden. Wir haben uns die Hubs, also die Umladestationen, die dort entstehen, angeschaut. Dort wird von der Bahn auf LKWs umgeladen, und die Güter kommen alle mit LKWs zu uns ins Land. Das bedeutet mehr Stau, mehr Feinstaub, mehr Belastungen auf den Straßen und den sowieso schon überlasteten Autobahnen. Das ist auch für die Anwohnerinnen und Anwohner eine deutliche Zunahme der bereits vorhandenen Belastungen.

Deswegen ist für uns klar, dass wir Projekte wie den Eisernen Rhein und auch das dritte Gleis Betuwe realisieren müssen. Es ist hier in diesem Bereich leider nichts Entscheidendes vorangekommen. Das muss man kritisch gegenüber der Vorgängerregierung sagen, auch ein Stück selbstkritisch gegenüber der Vorvorgängerregierung.

Aber in der jetzigen Situation muss man die Notwendigkeit erkennen. Das ist bei Minister Ramsauer aber nicht der Fall. Der Brief, den er geschrieben hat als Reaktion auf das Schreiben von Groschek, ist ja in keiner Weise hilfreich. Er bezieht sich darin auf die niederländische Position. Und die ist davon geprägt, dass man keine Konkurrenz zum Rotterdamer Hafen haben möchte. Die sprechen sich gegen den Eisernen Rhein aus, indem sie die historische Trasse, die letztlich – das hat der Kollege Breuer eben gesagt – eine Nullvariante ist, nicht vorantreiben.

Wenn diese Variante hier also weiterhin priorisiert wird, wenn weiter geprüft und totgeprüft wird, dann wird sich in den nächsten fünf oder zehn Jahren gar nichts bewegen. Deswegen ist ein Engagement zugunsten anderer Trassenvarianten, über die man hier ja schon 2011 und sogar schon 2007 diskutiert hat und die man damals auch fraktionsübergreifend in einer Parlamentsinitiative beschlossen hat, genau das Richtige.

Wir brauchen Drive in diesem Projekt. Wir müssen Fahrt aufnehmen, damit der Eiserne Rhein in Nordrhein-Westfalen realisiert wird. Dazu gehört eine Prüfung der Trassenvariante entlang der A 52 – un-

ter den verschiedenen Aspekten, die wir hier auch schon diskutiert haben: verschiedene Ortsumfahrungen, intensiver Ausbau von Lärmschutz, eine intensive Bürgerbeteiligung. Aber das Projekt A 52 muss vorangetrieben werden.

Das ist auch der Inhalt des Antrags, den wir heute hier mit drei Fraktionen vorgelegt haben – verbunden mit einer nochmaligen Bitte in Richtung der Kollegen der CDU, die ja einen eigenen Antrag vorgelegt haben, der letztlich nicht viel mehr aussagt als das, was wir sowieso schon fordern, und in manchen Bereichen sehr komische Forderungen enthält. Die Einladung geht also noch mal an die Kollegen der CDU zu einem übergreifenden Antrag. Stimmen Sie doch einfach unserem Antrag zu, dem Antrag von SPD, Grünen, FDP und Piraten, damit wir hier aus dem Plenarsaal ein starkes Signal nach Berlin setzen, dass wir dieses Projekt in Nordrhein-Westfalen realisiert haben wollen.

(Beifall von den GRÜNEN, der SPD und den PIRATEN)

Denn eines ist doch klar, wenn man sich die Finanzierungszusammenhänge anguckt: Es gehen nur knapp 2 % der Gelder für den Infrastrukturausbau im Bahnbereich nach Nordrhein-Westfalen. Ein Bundesland, das 20 % Fläche und Einwohner hat, bekommt nur 2 % der Gelder. Das kann so nicht weitergehen.

Da ist unsere Bitte wirklich: Machen Sie Druck beim Bund, bei Ihren eigenen Leuten. Das muss doch eigentlich übergreifend Konsens sein. Ich wundere mich, dass der frühere Verkehrsminister hier mit dem Kopf schüttelt. Wir müssen doch übergreifend der Meinung sein: Wir brauchen für wichtige Projekte – es gibt nicht viele, aber es gibt ein paar zentrale Projekte und dazu gehört der Eiserne Rhein – einen klaren Kurs in Berlin, dass wir hier Unterstützung brauchen und dass wir hier vorankommen wollen.

(Beifall von den GRÜNEN, der SPD und den PIRATEN)

Deswegen noch einmal Dank an die Ministerpräsidentin und Dank an den Verkehrsminister für den Besuch in Belgien und auch für die Signale, die dort erreicht werden konnten.

Wir wollen auch mit diesem Beschluss heute ein klares Signal setzen. Der nächste Schritt wäre, in der Realisierung voranzukommen.

Für uns Grüne ist noch einmal wichtig, zu betonen: wenn, dann mit starker Bürgerbeteiligung, mit deutlichem Beachten von Lärmschutz und starker Einbeziehung der Öffentlichkeit. Dann wollen wir das Projekt Eiserner Rhein in Nordrhein-Westfalen auch realisieren. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN, der SPD und den PIRATEN)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Klocke. – Für die FDP-Fraktion erteile ich nun Herrn Kollegen Rasche das Wort.

Christof Rasche (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es geht um den Industriestandort Nordrhein-Westfalen, um Arbeitsplätze in Nordrhein-Westfalen. Viele Güterverkehrsstrecken auf der Schiene und auf der Straße haben in Nordrhein-Westfalen schon jetzt ihre Kapazitätsgrenze erreicht. Manche Prognosen sprechen davon, dass sich der Güterverkehr insgesamt in Nordrhein-Westfalen um 84 % steigert. Auf den Hauptachsen werden das über 100 % sein.

Wenn wir unsere Aufgabe nicht lösen, die Infrastruktur bedarfsgerecht auszubauen, machen wir einen Riesenfehler, der sich langfristig negativ auf den Industriestandort Nordrhein-Westfalen, auf Wohlstand und auf Arbeitsplätze auswirkt, meine Damen und Herren.

(Beifall von der FDP, der SPD und der CDU)

Aus diesem Grund gab es in diesem Hohen Hause 2007 und 2011 fraktionsübergreifende Initiativen, die aus der Mitte dieses Hohen Hauses entstanden sind, nicht im Regierungsapparat, hier in der Mitte dieser Beratungen. Das war gut so. Die bezogen sich auf den Eisernen Rhein als eine Strecke neben der Betuwe. Beide sind maßgeblich für die Entwicklung in diesem Bereich von Nordrhein-Westfalen.

Ein relativ neues Gutachten – ich glaube, Herr Voigtsberger hat es in Auftrag gegeben und nicht mehr Herr Groschek – zur finanziellen Berechnung der historischen Trasse, in dem dargelegt wurde, dass dort nicht Kosten in Höhe von 150 Millionen € verursacht werden, sondern in Höhe von mindestens 450 Millionen €, belegt nochmals deutlich, dass es sich aus verschiedenen Gründen wirklich lohnt, sich für die A-52-Trasse einzusetzen. Gerade für Nordrhein-Westfalen, aber insbesondere für das Rheinland ist das besonders wichtig, Herr Körfges.

Seit Jahren, meine Damen und Herren, scheitert Nordrhein-Westfalen beim Kampf um die Mittel für Infrastrukturausbauten in Nordrhein-Westfalen. Es scheitert in diesem Wettbewerb um finanzielle Mittel gegen die Küstenländer und insbesondere gegen Bayern und Baden-Württemberg. Es gibt unterschiedliche Gründe für dieses Scheitern. Gegner gibt es überall in Europa, in den Küstenländern, in Bayern – die kämpfen für sich –, im Bund, aber auch hier in Nordrhein-Westfalen, wenn irgendwelche Player die eigenen Interessen vertreten und keine Landesinteressen.

Kollege Breuer von der SPD hat hingewiesen auf den Kollegen Ramsauer. Da mag ja etwas dran sein, Herr Breuer. Aber das zieht doch zu kurz. Seit 1998 hat die SPD im Bund elf Jahre lang den Verkehrsminister gestellt. Herr Müntefering und Herr Bodewig kamen sogar aus Nordrhein-Westfalen.

(Zuruf von Ministerpräsidentin Hannelore Kraft)

Wenn Sie ehrlich sind: Was hat sich denn zu dem Zeitpunkt bei der Betuwe-Linie getan, wo schon seit Jahren ein Staatsvertrag mit den Niederlanden bestand? Nichts, liebe Frau Ministerpräsidentin, nichts!

(Zuruf von Ministerpräsidentin Hannelore Kraft)

Die Ehrlichkeit gehört dazu. Sonst kommen wir gemeinsam nicht weiter.

(Beifall von der FDP – Zuruf von Ministerpräsidentin Hannelore Kraft)

Beim Eisernen Rhein hat sich auch nichts getan. Insofern müssten doch irgendwann sowohl die Opposition als auch die Koalition und die Regierung erkennen, dass dieses Geschrei und dieses Gegeneinander in Nordrhein-Westfalen gar nichts bringt und dass wir erst eine Chance haben in diesem Wettbewerb um Infrastrukturmittel des Bundes, wenn wir eine gemeinsame Linie haben. Wenn wir die nicht haben, schaffen wir das nicht.

Da liegt zum großen Teil der Ball auch im Spielfeld des Verkehrsministers. Der sollte als Minister natürlich die Größe haben, auch einmal auf die CDU – auf einen Vorgänger als Verkehrsminister, zum Beispiel auf Herrn Lienenkämper – zuzugehen und zu überlegen: Wie kommen wir denn da jetzt gemeinsam weiter? Wie kommen wir da aus einer Sackgasse wieder heraus, die seit zehn, 20 oder 30 Jahren besteht? Welche Strategie können wir gemeinsam entwickeln? – Ich weiß nicht, Herr Groschek, ob es zu solchen Gesprächen schon gekommen ist, aber ich halte Sie für zwingend notwendig, damit wir am Ende gemeinsam weiterkommen.

(Beifall von der FDP)

Ich habe mit dem Hinweis auf Initiativen begonnen, die hier im Hohen Hause entstanden sind. Insofern macht mich im Hinblick auf diesen großen Schulterschluss, den wir in der Politik, aber auch weit darüber hinaus brauchen, eine Formulierung in diesem Antrag ein bisschen optimistisch. Da ist nämlich von einer fraktionsübergreifenden Arbeitsgruppe zum Thema „Eiserner Rhein“ die Rede. Vielleicht sind wir da einmal in der Lage, ganz sachlich, zielorientiert und pragmatisch eine Lösung anzustreben, hinter der alle Fraktionen stehen, ohne dass man sich schon auf dem Weg dahin verbeißt und sich gegeneinander wendet. Nur so hat Nordrhein-Westfalen eine Chance. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der FDP und den PIRATEN)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Für die Piratenfraktion hat nun Herr Kollege Fricke das Wort.

Stefan Fricke (PIRATEN): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist schon fast alles gesagt worden. Eigentlich besteht unter allen hier im Land

Konsens. Auch die Gespräche im Ausschuss haben ergeben, dass der Eisernen Rhein kommen muss und dass die Trasse entlang der A 52 favorisiert wird.

Ich möchte der CDU sagen: Selbstverständlich wird auch der Lärmschutz berücksichtigt. Das schreibt ja schon das Bundesrecht vor.

Herr Bundesminister Ramsauer will den Eisernen Rhein nicht. Dass er die historische Trasse bevorzugt, belegt das nur. Wir haben das Gefühl, dass er das Land am langen Finanzarm verhungern lassen will und sich hinter falschen Berechnungen versteckt.

Ein Wort noch zu Herrn Minister Groschek. Ich hatte nach Ihrer kleinen Regierungserklärung im Ausschuss den Eindruck, dass Sie nicht richtig mit Nachdruck hinter dem Projekt stehen. Möglicherweise wollen Sie aus Wahlkampfgründen jetzt erst einmal nicht wirklich tätig sein, um dann der Bundesregierung die Schuld in die Schuhe schieben zu können. Wir hoffen aber jetzt, dass nach diesem interfraktionellen Antrag vielleicht etwas mehr Dampf dahinterkommt.

Daher unterstützen wir diesen Antrag. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN, den GRÜNEN und der CDU)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Abgeordneter. – Für die CDU-Fraktion erteile ich nun Herrn Kollegen Vossemer das Wort.

Klaus Vossemer (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Antrag der bunten Liste

(Demonstrativer Beifall von den GRÜNEN)

fordert im Wesentlichen, dass die Bundesregierung die Probleme der Landesregierung lösen soll. Das kann sie machen, muss sie aber nicht. Neu ist lediglich, dass eine fraktionsübergreifende Arbeitsgruppe des Landtags den Eisernen Rhein voranbringen soll. Wir sind der Auffassung, dass es einer solchen Arbeitsgruppe nicht bedarf. Vielmehr ist es die Aufgabe der Landesregierung, eine Einigung von Belgien, den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen zu organisieren.

(Jochen Ott [SPD]: Wer ist denn jetzt Außenminister?)

Lassen Sie mich kurz einen Blick in die nähere Vergangenheit werfen. Ich stelle fest, dass in den vergangenen knapp zwei Jahren, in denen die Minderheitsregierung für die Realisierung des Eisernen Rheins verantwortlich zeichnete, von eben dieser Landesregierung nichts getan wurde – und das, obwohl der seinerzeit zuständige Minister Voigtsberger seinen Wohnsitz in Belgien hat und vor die-

sem Hintergrund eigentlich ein besonderes Interesse an Fortschritten beim Eisernen Rhein hätte haben müssen.

Das war aber – wie bei fast allen Themen – auch bei dem wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojekt Eiserner Rhein offensichtlich nicht der Fall. – Fazit: Stillstand auf der ganzen Linie, seit Rot-Grün regiert.

(Jochen Ott [SPD]: Nicht zu fassen, Herr Vossemer! Das glauben Sie doch selber nicht! Dass Sie sich nicht schämen!)

– Jetzt, Herr Kollege Ott, machen zwei Mitglieder der Landesregierung einen Abstecher nach Belgien, und sofort werden die Jubelschälmeien ausgepackt. Dabei wurde außer Effekthascherei in der Sache nichts erreicht.

(Beifall von der CDU)

Festzustellen ist, dass die Ergebnisse der Reise von Ministerpräsidentin Kraft und Herrn Minister Groschek nach Belgien nicht sehr ergiebig waren. Konkrete Zusagen oder gar Absichtserklärungen gab es nicht. Es wurde lediglich eine gewisse Gesprächsbereitschaft signalisiert. Laut „Westdeutsche Zeitung“ vom 31.10.2012 erklärte Frau Ministerpräsidentin Kraft – ich zitiere mit Erlaubnis des Präsidenten – zum Ergebnis des Besuchs:

„Di Rupo hat Gespräche zugesichert, wenn wir uns mit der Bundesregierung auf diese Trasse einigen.“

Der damit vermittelte Eindruck, der Weg für die Realisierung der Strecke entlang der Autobahn 52 sei nun frei, ist falsch. Anstatt immer mit dem Finger auf den Bund zu zeigen, sollte die Landesregierung erst einmal selbst eine einheitliche Lösung der drei betroffenen Länder erarbeiten. Erst dann ist es Zeit, den Bund zur Realisierung einzubeziehen.

(Jochen Ott [SPD]: Herr Vossemer, wir haben es verstanden!)

Meine Damen und Herren, für die CDU gilt weiterhin der Beschluss aus dem Jahr 2007. Hier muss die Landesregierung jetzt liefern. Wichtig für den Fortschritt des Projektes wäre aus unserer Sicht auch, wenn sich der zuständige Minister für die Umsetzung des Landtagsbeschlusses vom 7. Dezember 2007 einsetzen würde. Der Beschluss von damals, der von CDU, SPD, Grünen und FDP gefasst wurde – der auch die Lärmschutzproblematik entlang der Trasse aufgreift –, ist nach wie vor richtig und muss von der Landesregierung umgesetzt werden. Daher stellen wir auch den vorliegenden Entschließungsantrag, der diese Position noch einmal deutlich macht.

Es ist doch nicht in Ordnung, dass derzeit bilaterale Gespräche zwischen Belgien und den Niederlanden über die Umsetzung des Vorhabens laufen und Nordrhein-Westfalen nicht dabei ist. Es ist derzeit

nicht klar, wie der Verhandlungsstand aussieht. Uneinigkeit herrscht nach wie vor über die Kostenverteilung. Diesen Sachstand hat Herr Minister Groschek selbst in einem Bericht an den Landtag dargestellt.

(Zuruf von der SPD: Der heißt Ramsauer!)

Der unterschwellig bis offenkundig geäußerte Vorwurf an Herrn Bundesverkehrsminister Ramsauer, er lehne die Trasse an der A 52 ab, ist falsch.

(Zurufe von der SPD)

Der Bundesverkehrsminister hat in einem Schreiben an Minister Groschek vom 20. September 2012 deutlich klargestellt, dass im Rahmen der zu erstellenden Verkehrsprognose 2030 für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans auch unterschiedliche Varianten zum Eisernen Rhein einbezogen werden können. Dann werden auch die Investitionskosten neu geprüft. Voraussetzung für die Umsetzung dieses international bedeutsamen Verkehrsprojektes ist allerdings die Vorlage einer bilateralen Einigung zwischen Belgien und den Niederlanden.

An dieser Stelle muss auch Nordrhein-Westfalen seinen Beitrag leisten. Die Landesregierung muss zunächst gemeinsam mit Belgien und den Niederlanden eine Lösung für die Realisierung des Eisernen Rheins erarbeiten. Hier ist die Landesregierung in der Pflicht zu liefern. Meine Damen und Herren, tun Sie es endlich!

(Beifall von der CDU)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Abgeordneter. – Für die Landesregierung erteile ich nun Herrn Minister Groschek das Wort. Bitte schön.

Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich glaube, wir waren und sind in Wirklichkeit viel weiter und uns eint auch mehr, als es gerade in dem Wortbeitrag verdeutlicht wurde. Ich habe den Verdacht, dass Textbausteine zu diesem Entschließungsantrag am Rande von Koalitionsgesprächen in Berlin und nicht in Düsseldorf geschrieben wurden;

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

denn ansonsten mag ich nicht nachzuvollziehen, wie Sie uns ernsthaft nicht nur einen freistaatlichen Charakter, sondern einen nationalstaatlichen Charakter in Nordrhein-Westfalen zubilligen.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Das kann doch überhaupt nicht funktionieren.

Wenn wir das einmal wieder von Ramses-Ebenen auf unsere Arbeitsebene herunterziehen, dann

müssen wir doch feststellen, dass Herr Dr. Ramsauer behauptet hat, er sei da ja frei, aber leider seien die beiden Nationalstaaten Niederlande und Belgien festgefügt, und deshalb könne er nicht anders. Interessant ist nur, dass er nun selbst andere Positionen uns gegenüber wiederholt vertreten hat, aber mir die belgische Seite, der belgische Botschafter in Deutschland, unter anderem ein Schriftstück an die Hand gegeben hat, in dem festgehalten ist, dass der deutsche Bundesverkehrsminister im Herbst letzten Jahres eindeutig die historische Trasse gegenüber den Niederlanden und Belgien auch als seine Trasse favorisiert hat.

(Jochen Ott [SPD]: Hört, hört!)

Ein Jahr später mir gegenüber Offenheit zu signalisieren, aber eigene Lähmung durch belgisches und niederländisches Verhalten darzustellen, ist gelinde gesagt unfair und politisch auch nicht korrekt, meine sehr geehrten Damen und Herren.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Dann kommen wir zu den Gesprächen in Belgien. Ja, ich bin der Ministerpräsidentin sehr dankbar, dass sie in ihrer klaren Diktion auch mit dem Premierminister unseres Nachbarlandes sprechen konnte und am Ende dieses Gespräches der Premierminister wortwörtlich uns gegenüber gesagt hat:

Ja, wir haben einen gesicherten Rechtsstatus wegen der Vertragsbindung an die historische Trasse. Und die historischen Rechte hat der Nationalstaat Belgien auch vom Staatsgerichtshof der Niederlande wieder zugestanden bekommen. Deshalb wollen wir nicht selbst initiativ werden, weil wir unseren Rechtsstatus nicht gefährden wollen. Aber wenn das Bundesland Nordrhein-Westfalen und die Bundesrepublik Deutschland, die ja der Verhandlungspartner wäre, an uns herantreten und sagen würden, man würde gerne gemeinsam, NRW und Deutschland, über eine andere Trasse sprechen, dann werde ich mich dafür einsetzen, dass diese Gespräche möglich sind, weil wir an einem Fertigstellen interessiert sind und nicht an einem Trassenmodell in der Theorie hängen.

Das war die klare Aussage. – Jetzt zeigt sich, dass Sie aufpassen müssen, finde ich jedenfalls, dass Sie nicht jemandem ein Alibi verschaffen, der im Grunde nur Deckung sucht für seine Untätigkeit, die Interessen auch unseres Bundeslandes vernünftig zu vertreten. Das finde ich bedenklich.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abgeordneten Dr. Berger?

Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr: Am Schluss der Redezeit. Dann können wir das breiter auffächern.

Ich glaube, dass wir zwischen dem, was wir gemeinsam wollen, unterscheiden müssen. Es war ja Ihr originärer Vorschlag, der CDU-Vorschlag, die A 52 seinerzeit zu thematisieren. Dem haben wir uns angeschlossen mit breiter Mehrheit. Und dann haben wir gesagt: Lassen Sie uns versuchen, das umzusetzen. Dann wurde das immer wieder durch falsche Gutachterzahlen desavouiert. 150 Millionen €! Das war doch der billige Jakob, weil da nicht gerechnet worden war, dass es eingeleigt ist,

(Beifall von der SPD)

weil da nicht gerechnet war, dass es nicht elektrifiziert ist, weil da nicht gerechnet war, wie viel Umwelt- und Sozialkosten diese Loks rund um die Uhr in den Vorgärten der Anwohner produzieren.

Dann war doch die Alternative, die A-52-Trasse möglich zu machen. Dann dürfen wir eben nicht so tun, als sei es an Belgien und den Niederlanden, dass es jetzt auf ewig verhindert wird, sondern wir müssen uns an die eigene bundespolitische Nase fassen und sagen: Wir wollen, dass Deutschland die andere Trasse gegenüber den Nachbarn diskutierfähig und möglich macht. Das muss unsere Perspektive sein.

(Beifall von der SPD)

Dann muss endlich eine Finanzierungskonzeption her, die deutlich macht, dass wir in den 1,94 %, mit denen wir als Investitionsbeteiligung am Bundeskuchen abgespeist wurden, in den Jahren des jetzigen Investitionsrahmenplans eine Zumutung sind, die der Landtag doch gemeinsam zurückweisen muss.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Deshalb brauchen wir so schnell wie möglich mindestens Klarheit für die drei großen Verkehrsprojekte, den Rhein-Ruhr-Express als Personenexpress, den Eisernen Rhein als Antwerpen-Anbindung und die Betuwelijn als Rotterdam-Anbindung, weil klar ist, dass neben den deutschen Seehäfen diese beiden Seehäfen für Nordrhein-Westfalen von herausragender industrie- und standortpolitischer Bedeutung sind. Deshalb müssen wir da zum Zuge kommen.

Herr Rasche hat doch recht: Es nutzt doch nichts, sich hier wieder aufzusplitteln und so zu tun, als spielten wir Wahlkampfarena. Das werden wir noch häufig genug tun.

Ich lade Sie ganz ernsthaft und ausdrücklich ein: Machen Sie mit, wie Sie doch bislang auch mitgemacht haben! Kommen Sie doch zurück in das Bündnis derjenigen, die Nordrhein-Westfalens Logistikinteressen gegenüber jedermann vertreten wollen, ob nun in Berlin oder Brüssel. Wir müssen zum Zuge kommen, damit der Zug rollt. In diesem Sinne: Glück auf!

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Minister Groschek. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Wir kommen damit zum Schluss der Beratung und zur Abstimmung.

Zunächst stimmen wir über den Inhalt des **Antrags Drucksache 16/1262** ab. Die antragstellenden Fraktionen der SPD, von Bündnis 90/Die Grünen, der FDP und der Piraten haben direkte Abstimmung beantragt. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Inhalt des Antrags. Ich darf fragen, wer diesem Antrag zustimmen möchte. – Gibt es Gegenstimmen? – Gibt es Enthaltungen?

(Beifall von den PIRATEN)

Damit ist der Antrag mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP und Piratenfraktion gegen die Stimmen der CDU bei einer Enthaltung aus den Reihen der CDU-Fraktion **angenommen**.

Wir kommen zweitens zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Fraktion der CDU **Drucksache 16/1334**. Bevor wir zur Abstimmung kommen, darf ich darauf hinweisen, dass Herr Kollege Breuer für die SPD-Fraktion in seinem Redebeitrag eine getrennte Abstimmung über die beiden Abschnitte I und II beantragt hat. Eine solche getrennte Abstimmung muss stattfinden, wenn die Antragstellerin bzw. der Antragsteller das verlangt. Das ist in diesem Fall erkennbar nicht der Fall, denn der Antrag kommt ja von der CDU-Fraktion. Deshalb darf ich zunächst einmal fragen, ob bei der CDU-Fraktion Bedenken gegen eine getrennte Abstimmung bestehen. – Das ist nicht der Fall. Dann können wir so verfahren.

Dann darf ich zunächst den ersten Absatz des Beschlusstexts zur Abstimmung stellen. Ihnen, meine Damen und Herren liegt der Antrag vor: „Der Landtag stellt fest, dass der Beschluss vom 7. Dezember ...“ bis: „als verbindlich für die Planung.“ – Diesen Absatz I stelle ich zur Abstimmung. Ich darf fragen, wer diesem Absatz I zustimmen möchte. Ich bitte um Ihr Handzeichen. – Wer ist dagegen? –

(Zurufe – Unruhe)

Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Dann stelle ich fest, dass der **Absatz I** mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP, mehrheitlich der CDU und der Piratenfraktion bei zwei Gegenstimmen aus den Reihen der CDU-Fraktion **angenommen** worden ist.

Ich komme zur Abstimmung über den **Absatz II**. Ich darf auch hier um Ihr Votum bitten und fragen, wer diesem Absatz zustimmen möchte. Den bitte ich um sein Handzeichen. – Wer ist gegen diesen Absatz II?

(Beifall von den PIRATEN – Zurufe von der SPD: Ooh!)

Wer enthält sich? – Dann darf ich feststellen, dass dieser Absatz mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Piraten und zwei Stimmen aus der CDU gegen die Stimmen von CDU und FDP **abgelehnt** worden ist.

Wir kommen damit zur abschließenden Beschlussfassung über den Gesamtantrag. Auch diese Abstimmung ist nach § 41 unserer Geschäftsordnung zwingend vorgeschrieben. Ich darf Sie um Ihr Votum bitten: Wer dem **Entschließungsantrag Drucksache 16/1334** der Fraktion der CDU zustimmen möchte, den bitte ich um sein Handzeichen. – Wer ist gegen diesen Entschließungsantrag? – Dann darf ich feststellen, dass der Entschließungsantrag insgesamt mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, der Piratenfraktion und zwei Stimmen aus der CDU-Fraktion gegen die Stimmen von CDU-Fraktion und FDP-Fraktion **abgelehnt** worden ist.

Wir verlassen diesen Tagesordnungspunkt 12.

Meine Kolleginnen und Kollegen, ich darf feststellen, wir haben jetzt 22:50 Uhr. Immerhin haben wir es geschafft, die ersten zwölf von 28 Tagesordnungspunkten bereits abzuhandeln.

(Beifall)

Es wäre allerdings möglich, dass wir den zweiten Teil des Abends etwas zügiger gestalten, wenn Sie damit einverstanden sind. Sie werden sehen, ich werde Ihnen gleich entsprechende Vorschläge unterbreiten.

Wir steigen sofort ein in den Tagesordnungspunkt

13 Gesetz zur Änderung des Rettungsgesetzes

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/1049

erste Lesung

Die Landesregierung hat sich bereit erklärt, ihre **Einbringung** zu diesem Gesetzentwurf zu **Protokoll** zu geben. (*Siehe Anlage 1*) Sind Sie damit einverstanden?

(Beifall von der SPD)

– Ich interpretiere das als einvernehmliche Zustimmung. Eine weitere Beratung ist nicht vorgesehen.

Wir kommen somit unmittelbar zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** des **Gesetzentwurfs Drucksache 16/1049** an den **Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales**? Wer ist für diese Überweisungsempfehlung? – Ist jemand dagegen? – Das ist nicht der Fall. Enthaltungen sehe ich auch nicht. Damit ist die Überweisungsempfehlung einstimmig angenommen.

Wir treten ein in den Tagesordnungspunkt