

mit gezielten Falschinformationen und aufgetauschten Schreckensszenarien um sich wirft.

Wir bitten daher, diesen Punkt auf die Tagesordnung zu nehmen. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Marsching. – Es hat sich Herr Kollege Herter aus der SPD-Fraktion gemeldet.

Marc Herter (SPD): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Marsching, Effekthascherei: Das ist das am ehesten dazu passende Wort.

(Robert Stein [PIRATEN]: Ja, das hat Herr Jäger gesagt: Effekthascherei!)

– Ja, genau, Herr Stein, Sie auch. – Effekthascherei ist das Wort, das dazu passt. Sie haben das auch dadurch deutlich gemacht, dass Sie gerade nicht zur Tagesordnung und zur Geschäftsordnung gesprochen haben, sondern meinten, Ihren dünnen Antrag hier auch noch inhaltlich darlegen zu müssen.

„Achtung“ ist übrigens ein gutes Stichwort: Achtung gegenüber unseren gemeinsamen Vereinbarungen zur Geschäftsordnung.

Der gesamte Vorgang war vor zwei Wochen im Bundesrat. Dazwischen liegt die Antragsfrist. Wäre Ihnen diese Angelegenheit so wichtig gewesen, Herr Marsching, hätte nichts dagegen gesprochen, einen ordentlichen Antrag in den Landtag einzubringen

(Torsten Sommer [PIRATEN]: Wir hätten eine Aktuelle Stunde beantragt! Die haben Sie aber abgelehnt!)

und das hier entsprechend zum Thema zu machen.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Aber nein, so wichtig war das nicht.

Dann haben Sie noch eine Frist verpasst. An einer Stelle hätten Sie nämlich noch einen Eilantrag einbringen können. Das haben Sie wiederum verpennt.

(Zurufe von Torsten Sommer [PIRATEN] und Robert Stein [PIRATEN])

Jetzt wollen Sie das Parlament dazu nötigen, diese Versäumnisse, die allein in der Piratenfraktion liegen, ...

Präsidentin Carina Gödecke: Ich bitte auch ...

Marc Herter (SPD): ... wieder geradezurücken. Das machen wir nicht mit.

(Michele Marsching [PIRATEN]: Die Meldung ist von Montag! Das ist Ihnen klar, oder?)

Deshalb bitte ich das Hohe Haus, diesen Geschäftsordnungsantrag abzulehnen. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Herter. – Gibt es weitere Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall.

Dann können wir jetzt über den **Antrag** der Piraten, einen **zusätzlichen Punkt** auf die Tagesordnung zu setzen, abstimmen. Wer für diesen Antrag ist, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Piraten. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD, Bündnis 90/Die Grünen, große Teile der CDU und FDP. Wer Enthält sich? – Niemand. Dann ist der Antrag der Piraten mit dem festgestellten Abstimmungsergebnis **abgelehnt**. Damit bleibt es bei der Ihnen vorliegenden Tagesordnung, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Bevor wir in die Tagesordnung eintreten können, habe ich aufgrund der Ereignisse in der letzten Plenarsitzung wieder eine **nichtförmliche Rüge** auszusprechen. Sie richtet sich an und gegen den Abgeordneten **Stefan Zimkeit** aus der SPD-Fraktion.

(Zurufe)

– Darf ich, bevor Sie darauf reagieren, vielleicht erst sagen, worum es geht?

Im Nachgang zu der letzten, der 30. Plenarsitzung am 30. April 2013 muss ich jetzt noch eine nichtförmliche Rüge aussprechen. Wie gesagt, sie betrifft Herrn Kollegen Stefan Zimkeit aus der Fraktion der SPD. Herr Zimkeit hat sich in der Plenarsitzung mit einem Zwischenruf während der Rede des Herrn Abgeordneten Oliver Wittke, CDU-Fraktion, zu dem einzigen Tagesordnungspunkt „Neue Entwicklungen beim Opel-Standort Bochum – Unterrichtung durch die Landesregierung“ unparlamentarisch verhalten. Die in der Sitzung verwendete Formulierung werde ich nicht öffentlich wiederholen – so wie ich das auch in Zukunft nicht tun werde. Der angesprochene Kollege weiß jetzt auch, was gemeint ist. Herr Kollege Zimkeit, ich ermahne Sie, derartige Ausdrücke zukünftig zu unterlassen. Andernfalls müssen Sie im Wiederholungsfall mit einer förmlichen Rüge rechnen.

Jetzt steigen wir in heutige **Tagesordnung** ein.

Ich rufe auf den Tagesordnungspunkt

1 Kein allgemeines Tempolimit auf deutschen Autobahnen

Aktuelle Stunde
auf Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/2932

Die Fraktion der FDP hat mit Schreiben vom 13. Mai 2013 gemäß § 90 Abs. 2 der Geschäftsordnung zu der genannten aktuellen Frage der Landespolitik eine Aussprache beantragt.

Ich eröffne die Aussprache und erteile als erstem Redner vonseiten der antragstellenden FDP-Fraktion Herrn Kollegen Rasche das Wort.

Christof Rasche (FDP): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Das Thema der heutigen Aktuellen Stunde hat zwei Dimensionen.

Zum einen geht es um die verkehrspolitische Frage eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen: Sind 120 km/h ein geeignetes Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder ein wirksamer Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz?

Zum anderen fragen sich die Bürgerinnen und Bürger in Nordrhein-Westfalen nach dem Chaos in der SPD in der vergangenen Woche:

(Jochen Ott [SPD]: Das ist doch lächerlich!)

Wer steuert denn die SPD, lieber Herr Ott? Und in welche Richtung wird die SPD gesteuert? Oder sitzen vielleicht sogar die Grünen in der Verkehrspolitik am Steuer der SPD? Auch in Nordrhein-Westfalen hatte man manchmal diesen Eindruck.

(Beifall von der FDP)

Meine Damen und Herren, auf sensiblen, unfallgefährdeten Autobahnabschnitten besteht bereits heute ein Tempolimit. Knapp die Hälfte des deutschen Autobahnnetzes ist dauerhaft oder temporär geschwindigkeitsbeschränkt. Insbesondere haben sich dynamische/elektronische Verkehrssicherheits- und Leitsysteme bewährt, die auf Witterung und erhöhten Verkehr reagieren. Ein starres Tempolimit ist dagegen nicht geeignet, die Verkehrssicherheit in Deutschland, in Nordrhein-Westfalen zu erhöhen.

Die Autobahnen sind die mit Abstand sichersten Straßen in Deutschland. Die deutschen Autobahnen sind die mit Abstand sichersten in der Welt. Nur 2 % der Unfälle mit Personenschaden in Deutschland haben ihre Ursache in einer unangepassten Geschwindigkeit auf Autobahnen. Nur 2%! Die meisten Unfälle ereignen sich auf Autobahnen bei Fahrgeschwindigkeiten unterhalb von 120 km/h.

Ein Zusammenhang zwischen allgemeinem Tempolimit und dem Sicherheitsniveau auf Autobahnen lässt sich auch im internationalen Vergleich nicht feststellen.

(Beifall von der FDP)

Zahlreiche Länder mit Geschwindigkeitsbeschränkungen schneiden schlechter ab als Deutschland, zum Beispiel Belgien, Dänemark, Österreich und die USA. Ich könnte noch weitere Länder aufzählen.

Im Bundesland Hessen wurde im Jahre 2010 nach einer Überprüfung der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den dortigen Autobahnen auf der Hälfte der untersuchten Abschnitte das Tempolimit aufgehoben. Danach hat sich die Unfallstatistik sogar verbessert. Der Verkehrssicherheit ist am besten gedient, wenn wir nur dort Vorschriften machen, wo es notwendig ist, und Schilder nur dort aufstellen, wo der Autofahrer und die Autofahrerin sie akzeptieren.

Aber auch unter Umwelt- und Klimaschutzgesichtspunkten lässt sich ein allgemeines Tempolimit nicht begründen, meine Damen und Herren. Dies hat sogar der frühere Umweltminister Sigmar Gabriel erkannt. Er hat die Wirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, um den Klimaschutz voranzubringen, für sehr, sehr begrenzt gehalten.

Der beste Beitrag zum Klimaschutz ist die Vermeidung von Staus, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall von der FDP)

Deshalb müssen wir den Verkehrsfluss durch dynamische Verkehrsleitsysteme und den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verbessern. Aber hier – das ist uns allen bekannt – stehen bedauerlicherweise die Grünen auf der Bremse.

Fazit zu diesem ersten Bereich: Es gibt keine sachliche Argumentation für die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf deutschen Autobahnen.

Zweiter Punkt, meine Damen und Herren: Kommen wir zum Chaos in der SPD. In der vergangenen Woche hat die SPD eine Debatte über die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen losgetreten.

(Jochen Ott [SPD]: Das ist doch Quatsch!)

Auslöser war nicht irgendein Hinterbänkler, Herr Kollege Ott, sondern immerhin der Bundesvorsitzende Sigmar Gabriel. Er sagte in einem Interview mit der „Rheinischen Post“: „Tempo 120 auf der Autobahn halte ich für sinnvoll.“

Wer daraufhin meinte – wir haben das als FDP zunächst auch vermutet –, die SPD habe einen abgestimmten Vorstoß unternommen, sah sich allerdings getäuscht. Kanzlerkandidat Peer Steinbrück erklärte: Ich bin gegen ein Tempolimit von 120, weil ich eine Reaktivierung einer solchen Debatte nicht für sinnvoll halte. – Was ist denn das für eine Aussage? Ist er gegen dieses Tempolimit oder nur gegen eine Debatte zum Tempolimit vor der Bundestagswahl?

(Zuruf von Jochen Ott [SPD])

Das scheint doch – das erkennt jeder Bürger in Nordrhein-Westfalen – rein taktisch motiviert.

(Beifall von der FDP)

SPD-Fraktionschef Frank-Walter Steinmeier sagte:
„Tempolimits sind kein Selbstzweck. Auf Autobahnen sehe ich ... keine Notwendigkeit für ein generelles Tempolimit.“ Da hat er ganz einfach recht.

NRW-Verkehrsminister Groschek sagte:

„Wir müssen erst einmal unsere Brücken und Straßen reparieren, damit sie überhaupt befahrbar sind. Über Tempolimits denke ich nach,“

(Beifall von der SPD)

„wenn wir den Investitionsstau hinter uns gelassen haben.“

Lieber Herr Minister Groschek, Klarheit sieht anders aus.

(Beifall von der FDP – Jochen Ott [SPD]: Lächerlich!)

Welche Haltung vertritt die SPD denn nun zum Tempolimit auf Autobahnen? Will man das Thema nur aus dem Bundestagswahlkampf heraushalten? Heute kein Tempolimit, aber vielleicht später? Welche Bedeutung hat denn der Parteitagbeschluss aus dem Jahre 2007, der selbst von SPD-Verkehrsministern auf Bundesebene anschließend nicht umgesetzt wurde? Damals hatte sich der Parteitag sehr knapp für Tempo 130 ausgesprochen.

Meine Damen und Herren, dieser Streit – wir erleben ihn ja auch in vielen anderen Politikfeldern – zeigt vor allem die Orientierungslosigkeit der Sozialdemokraten in Deutschland.

Besteht diese Orientierungslosigkeit auch bei der SPD in Nordrhein-Westfalen? Oder sind die Sozialdemokraten in Nordrhein-Westfalen bereit – Herr Ott steht ja gleich hier am Mikrofon –, den Bürgerinnen und Bürgern klar zu sagen, wofür sie stehen? Also fragen wir doch hier und heute: Wie ist die Position der NRW-SPD zum Tempolimit auf Autobahnen? Stehen Sie da näher beim Parteivorsitzenden oder stehen Sie da näher beim Spitzenkandidaten?

(Beifall von der FDP)

Zudem ist natürlich interessant: Wie steht denn die rot-grüne Landesregierung in Gänze zur Einführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen? Auch das interessiert dieses Hohe Haus.

Eine sachliche Argumentation für die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf deutschen Autobahnen gibt es nicht.

Herr Minister Groschek, Nordrhein-Westfalen kann von seinem Verkehrsminister in einer solchen Frage eine klare Position erwarten. Nutzen Sie diese Gelegenheit und sprechen Sie sich hier und heute klipp und klar gegen Tempo 120 und ein allgemeines Tempolimit auf deutschen Autobahnen aus! – Herzlichen Dank.

(Beifall von der FDP)

Präsidentin Carina Gödecke: Danke schön, Herr Kollege Rasche. – Für die SPD-Fraktion spricht Herr Kollege Ott.

(Christian Lindner [FDP]: Der hat jetzt etwas zu erklären!)

Jochen Ott (SPD): Ach, Herr Lindner.

(Christian Lindner [FDP]: Ach, Herr Ott!)

– Erklären müssen Sie, Herr Lindner.

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! So eine Art von billigem Wahlkampf, wie er hier stattfindet, ist wirklich unerträglich.

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

Für die FDP scheint es keine gravierenderen Probleme im Land Nordrhein-Westfalen zu geben. Das Interessante ist ja, dass der Zustand der deutschen Straßen an vielen Stellen schnelles Fahren gar nicht zulässt. Das wissen Sie auch.

Aber zu den Fakten!

Erstens. Meine sehr verehrten Damen und Herren, Hannelore Kraft hat die Position der nordrhein-westfälischen SPD am 28. März 2012 in der „WAZ“ eindeutig dargestellt. Die klare Position ist, dass es kein generelles Tempolimit gibt.

Zweitens. Die Landesregierung hat auf Vorschlag des Regierungspräsidenten Bollermann einen Modellversuch im östlichen Ruhrgebiet gestartet. Dieser Modellversuch im östlichen Ruhrgebiet soll klären und wissenschaftlich fundiert untersuchen, welche Auswirkungen das Ganze hat, ob die Lärmbelastigung zurückgeht, ob die Verkehrssicherheit erhöht wird, vor allen Dingen ob der Verkehrsfluss verbessert wird und welcher Beitrag zur Luftreinhaltung dadurch erreicht werden kann. Das Ziel ist, auch hier eine fundierte Grundlage zu erarbeiten.

Herr Rasche, Sie wissen natürlich ganz genau, dass es an vielen Stellen in Nordrhein-Westfalen Bereiche gibt, wo ein Tempolimit von großer Bedeutung ist. Nehmen wir zum Beispiel die von Ihnen fünf Jahre verhinderte Verlängerung von „Tempo 100“ am Heumar Dreieck. Die Bürgerinnen und Bürger, die Anwohner dort haben bei Schwarz-Gelb vergeblich dafür geworben, das Tempolimit um nur zwei Kilometer zu verlängern, damit die Beschleunigungsphase – wenn die Autobahn schon mitten durch den Stadtteil geht – etwas hinausgeschoben wird. Das wäre eine sinnvolle Einführung des Tempolimits gewesen. Es gibt viele solcher Beispiele in Nordrhein-Westfalen, wo etwas zum Wohle der Menschen getan werden könnte.

Darüber hinaus gibt es viele Beispiele in Nordrhein-Westfalen, wo Starenkästen von schwarz-gelben Stadtregierungen abgebaut worden sind – mit gravierenden Folgen: Die Unfallzahlen sind massiv nach oben gegangen, und kurze Zeit später wurden genau diese Starenkästen wieder eingerichtet, so zum Beispiel auf der Zoobrücke in Köln.

Wir haben im Bergischen Land und im Sauerland an vielen Stellen – darüber wurde örtlich entschieden – Tempolimits von 50 und 70 km/h, weil die Menschen vor Ort sagen: Wir brauchen hier Verkehrssicherheit, und wir wollen hier vernünftig leben können.

Wir haben für über 230 Millionen € auf der A1 einen Tunnel gebaut, in dem nach der Fertigstellung desselben nur 80 km/h gefahren werden kann, weil mit Blick auf das Blenden durch Licht ein schnelleres Fahren die Unfallgefahr erhöht.

Lange Rede, kurzer Sinn: Es gibt an vielen Stellen im Land Nordrhein-Westfalen, in der Bundesrepublik sehr sinnvolle Tempolimits: aus Gründen des Lärmschutzes, der Luftreinheit, der Sicherheit und des Verkehrsflusses insgesamt.

Diese Landesregierung untersucht das wissenschaftlich. Deshalb sage ich hier für die SPD in Nordrhein-Westfalen ganz klar: Wir wollen einen differenzierten Umgang mit diesem Thema. Wir wollen eine dynamische Verkehrssteuerung. Das, was die FDP versucht, hier aufzuzeigen, ist grober Unsinn.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Jetzt zum Interview! Was Sie hier versuchen, ist schon dreist. Die Frage im Interview der „Rheinischen Post“ lautete:

„Die Grünen fordern in ihrem Wahlprogramm auch Tempo 120 auf der Autobahn und Tempo 80 auf der Landstraße. Was halten Sie davon?“

Ich zitiere mit Erlaubnis der Präsidentin die Antwort Gabriels:

„Der Rest der Welt macht es ja längst so. Tempo 120 auf der Autobahn halte ich für sinnvoll, weil alle Unfallstatistiken zeigen, dass damit die Zahl der schweren Unfälle und Todesfälle sinkt. Die Grünen allerdings wollen diese Geschwindigkeitsbegrenzungen, um den Klimaschutz voranzubringen.“

Weiter sagt er:

„Ich bin kein Anhänger der Theorie, dass in der Politik alles Gute von oben kommt. Länder und Kommunen wissen besser, auf welchen ihrer Straßen wie schnell gefahren werden soll.“

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Aus diesen Äußerungen abzuleiten, dass er konkret „Tempo 120“ fordert, ist absurd, meine sehr verehrten Damen und Herren!

Ich sage Ihnen: Das steht auch nicht im Wahlprogramm.

Noch ein Weiteres sage ich Ihnen: Der freie Journalist Zudeick hat am Sonntag im Presseclub – das sage ich an die Journalisten – eines festgestellt: Was hier stattgefunden hat, ist ein journalistischer Egotrip. – Ich werde den Verdacht nicht los, dass hier versucht worden ist, mit billiger Überschriftenhascherei die SPD vorzuführen. Das ist nicht in Ordnung, das ist kein Qualitätsjournalismus, meine sehr verehrten Damen und Herren.

Last, but not least zu Ihnen, lieber Herr Rasche, auch wenn Sie das immer sympathisch darstellen: Haben Sie Angst, dass bei der Wahlbevölkerung ankommt, dass Sie in Wirklichkeit Steuerhinterziehung für ein Kavaliersdelikt halten? Haben Sie Angst, dass Ihre Klientelpolitik für Reiche, für die Oberschicht langsam deutlich wird, dass Ihr kalter und herzloser Liberalismus jetzt endlich bei den Menschen angekommen ist?

(Christian Lindner [FDP]: Billige Wahlkampfpolemik! – Weitere Zurufe von der FDP)

Können Sie verantworten, dass Sie weiter Steuer geschenke machen, während Sie gleichzeitig den Zustand unserer Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen bejammern? Sie bejammern das immer und sagen: Der Staat muss investieren. – Gleichzeitig sorgen Sie für einen armen Staat, indem Sie dem Staat die Finanzmittel entziehen, meine sehr verehrten Damen und Herren.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Oh ja, ich kann Ihre Angst sehr gut nachvollziehen. Ich kann aber nicht nachvollziehen, dass Sie uns die Zeit stehlen, indem Sie von all diesen Themen mit solchen Aktuellen Stunden in diesem Hause ablenken, meine sehr verehrten Damen und Herren.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Deshalb sage ich Ihnen: Was Sie hier veranstaltet haben, das ist einfach vulgärer Freiheitspopulismus. Auf solche Debatten können wir hier getrost verzichten. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Ott. – Für die CDU-Fraktion spricht Herr Kollege Schemmer.

Bernhard Schemmer (CDU): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das war gerade ein Beitrag zum Thema „Klamauk“. Ich hätte dann eigentlich doch empfohlen, den Punkt der Piraten vorzuziehen. Das wäre – das sage ich einmal so – garantiert nicht schlimmer als das geworden, was Sie, Herr Ott, gerade vorgetragen haben.

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

Auch das sage ich Ihnen: In der sachlichen Behandlung wick Herr Rasche positiv von dem ab, was wir gerade gehört haben.

(Jochen Ott [SPD]: Überraschend!)

Ich erinnere an das Jahr 1973 – Ölkrise –, als der damalige Bundesverkehrsminister Lauritz Lauritzen erstmalig ein vorübergehendes Tempolimit von 100 km/h auf Autobahnen durchsetzte. Die SPD war dabei geteilter Meinung: Die einen waren für eine Höchstgeschwindigkeit, die anderen waren dagegen.

Deshalb gibt es ja auch diese „sonnenklare“ Position im SPD-Bundestagswahlprogramm: Sie sagen nichts dazu! – So kann jetzt jeder bei der SPD sagen, was er will.

(Jochen Ott [SPD]: Sie sollten mal zuhören!)

– Deshalb kann man auch so herumeiern, Herr Ott, wie Sie es eben gemacht haben.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Ich komme noch einmal auf den November 2007 zurück, als es hier im Landtag einen Antrag der Grünen gab, in dem sie sich klar für ein Tempolimit aussprachen. Dann gab es einen Antrag von CDU und FDP: „Intelligente Verkehrsleitsysteme ... Kein Tempolimit ...“. Und was sagte die SPD unter ihrer damaligen Fraktionsvorsitzenden Frau Kraft im November 2007? – Sie sagte: Wir wissen noch nicht, was wir wollen, aber das dann auf jeden Fall.

(Jochen Ott [SPD]: Was ist das denn für ein Zitat? Können wir das nachprüfen?)

Der SPD fiel unter Frau Kraft seinerzeit nichts Besseres ein, als von der damaligen Landesregierung unter anderem Stellungnahmen zu einigen Sachverhalten zu fordern. So hätte sie gerne die Zahl der Autobahnkilometer in NRW ohne allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung gewusst, die Zahl der schwerwiegenden Unfälle auf diesen Strecken, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten, die Zahl der ausländischen Pkw-Fahrer und die Zahl der Unfälle, deren Ursache möglicherweise in einem Zusammenhang mit einer fehlenden Geschwindigkeitsbegrenzung stand. Gleichzeitig – auch im November 2007 – beschloss die SPD auf ihrem Bundesparteitag jedoch das Tempolimit.

Ich nenne noch einmal die damals schon vorliegenden Fakten, nach denen gefragt wurde, obwohl sie schon bekannt waren: Rund 32 % der Kraftfahrzeugkilometer werden auf den Autobahnen gefahren, dort zählt man aber nur 12,6 % der Verkehrstoten, 7,5 % der Verunglückten und bei Unfällen mit Personenschäden gar nur 6,2 % – die Zahlen sind also weit unterdurchschnittlich. Das ist nun einmal so.

Unsere Autobahnen haben teilweise marode Brücken, und dort gibt es viel zu viele Baustellen, an denen oft niemand arbeitet, die aber trotzdem eingerichtet bleiben. Dennoch haben wir hier in Deutschland die sichersten Autobahnen. Im internationalen Vergleich liegen wir mit unseren Autobahnen an vorderer Stelle, sowohl in Europa als auch weltweit.

Was ist eigentlich wichtig in der Verkehrspolitik? – Wir wollen eine Verkehrspolitik, die für mehr Sicherheit sorgt. Das hat es zwischenzeitlich gegeben; ich erinnere an ABS oder die Gurtpflicht. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ist in den letzten 40 Jahren um 80 % gesunken. Es gilt, die Gefahren im Verkehr insbesondere für ältere Menschen und für Kinder zu reduzieren.

Was sagt die Unfallstatistik in Europa? – Neben wenigen kleineren nordeuropäischen Ländern, die in der Statistik vor uns liegen, nehmen wir einen absoluten Spitzenplatz ein, und zwar vor Belgien, Frankreich, Italien und Österreich, also vor all den Ländern mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Autobahnen. Noch einmal: Bei uns gibt es weniger Unfälle und weniger Verkehrstote.

Die schlichte Gleichung „Tempolimit gleich Verkehrssicherheit“ gilt so also nicht. Auf rund 40 % der Autobahnen gibt es aus den verschiedensten Gründen stationäre oder temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen. 60 % der getöteten Unfallopfer sind auf den tempolimitierten Landesstraßen zu verzeichnen. Dieses Netz gilt es zu verbessern: durch Ortsumgehungen, durch Kreisverkehre in Kreuzungspunkten mit Unfallhäufigkeit, durch bessere Fahrbahnbelege im Zuge der Instandsetzung. Aber hier mauert die Regierung Kraft.

(Beifall von der CDU)

Derzeit zählen wir die geringsten Neu- und Umbauten der letzten 50 Jahre – die Instandsetzung liegt gerade auf dem Niveau von 2009, noch unter Schwarz-Gelb.

Was sagt die Ministerpräsidentin und stellvertretende Bundesvorsitzende zum Thema „Tempolimit“? – Nichts. Als sich der grüne Koalitionspartner im März 2012 für ein Tempolimit auf Autobahnen aussprach, sagte Frau Kraft: Mit mir gibt es kein geregelt Tempolimit. Wir glauben das nicht so ganz, denn angesichts der grünen Bevormundung – siehe Ladenschlussgesetz, Tariftreuegesetz, Dichtheitsprüfung, Rauchverbot – zeigt sich, dass es auch anders geht.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Wie lange können wir noch davon ausgehen, dass es das generelle Tempolimit nicht geben wird? Ich komme noch einmal auf die Beschlusslage der SPD im Jahr 2007 zurück. Da hat die SPD auf ihrem Bundesparteitag das Tempolimit beschlossen.

(Jochen Ott [SPD]: Welches denn, Herr Schemmer?)

Im Bundestagswahlkampf sagt sie nichts dazu, weder pro noch contra. Kaum ist der Kanzlerkandidat mal eine Woche pannenfrei, legt der SPD-Parteivorsitzende mit dem Thema „Tempolimit“ los, und die stellvertretende SPD-Bundesvorsitzende und Ministerpräsidentin des größten Bundeslandes sagt nichts dazu.

Bei zwei oder drei – über die Zahl können wir noch reden – Alphasieren in Berlin und einem nörgelnden Koalitionspartner hier vor Ort fehlt der Ministerpräsidentin schlicht die Beinfreiheit. – Schönen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Schemmer. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Kollege Klocke.

Arndt Klocke (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe FDP-Fraktion, man muss beim Blick auf Ihren Antrag klar sagen: Thema verfehlt! Warum sollte sich der Landtag in einer Aktuellen Stunde mit parteistategischen Diskussionen der SPD auf Bundesebene beschäftigen?

Die Frage nach dem Tempolimit ist eine bundespolitische Frage; das ist eine Angelegenheit der Straßenverkehrsordnung. Dass sich der Landtag von Nordrhein-Westfalen sich heute zur Prime Time, zur besten Debattenzeit mit diesem Thema beschäftigen muss, ist eine reine Wahlkampffrage.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD – Zurufe von der CDU)

Es geht darum, hier ein Thema aufzuziehen und Stimmung zu machen. Das ist nichts mehr als Wahlkampf; denn das Thema an sich gibt überhaupt nichts her.

Wenn ich den FDP-Antrag durchlese, erkenne ich den Versuch, wieder einmal am Freitag in die „heute-show“ zu kommen. Ich zitiere: Die deutschen Autobahnen sind die sichersten Straßen Deutschlands, und die deutschen Autobahnen sind auch die sichersten Autobahnen auf der ganzen Welt. – Tusch! Das klingt wie eine Karnevalsrede.

Es erinnert mich außerdem – wir wollen jetzt wieder sachlich werden – an Aussagen der FDP zum Thema „Kernkraft“ vor Fukushima, in denen es hieß: Die deutschen Kernkraftwerke sind die sichersten der Welt.

(Zuruf von der FDP: Sind sie ja!)

Was steckt denn hinter dieser Aussage? Schauen Sie sich, lieber Herr Lindner und lieber Herr Rasche, die Zahlen einmal ganz konkret an; ich zitiere jetzt aus dem Statistischen Jahrbuch: Knapp 50 % der

schweren Unfälle auf deutschen Straßen passieren auf den Autobahnen. Davon sind 42 % sogenannte Geschwindigkeitsunfälle. 70 % der tödlichen Unfälle ereignen sich auf Autobahnabschnitten, die keine Geschwindigkeitsbegrenzung haben.

(Zuruf von den GRÜNEN: Aha!)

Das sind doch eindeutige Zahlen, die belegen, dass auf Strecken – auch auf Autobahnen –, wo es eine begrenzte Geschwindigkeit gibt, die Zahl der Unfälle – insbesondere die schweren Unfälle – ganz klar zurückgeht.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

15 % der deutschen Verkehrstopfer sterben auf deutschen Autobahnen. Um einmal Zahlen aus dem Jahr 2012 zu nennen: Auf deutschen Autobahnen hatten wir 441 Getötete auf Streckenabschnitten ohne Tempolimit. Von diesen Getöteten sind 220 deswegen ums Leben gekommen, weil sie mit nicht angepasster Geschwindigkeit auf einem Streckenabschnitt ohne Tempolimit gefahren sind. Zu sagen, die deutschen Straßen sind die sichersten der Welt und wir brauchen keine Temporeduzierung, weil sie sowieso nichts bewirken würde, ist faktisch einfach falsch. Die Zahlen – keine grünen Zahlen, sondern Zahlen des ADAC und Zahlen aus dem Statistischen Jahrbuch – sagen eindeutig etwas anderes.

(Beifall von den GRÜNEN)

In Nordrhein-Westfalen ist der Streckenabschnitt auf der A2 zwischen Gütersloh und Porta Westfalica ohne Tempolimit und ohne Lkw-Überholverbot. Hier fallen die meisten Unfälle in Nordrhein-Westfalen an, vor allen Dingen mit schweren Verletzungen und mit Todesfolge.

Zweiter Punkt des Antrags: Der ökologische Nutzen eines Tempolimits ist gering. Ich würde auch nicht sagen, der ökologische Nutzen ist das Hauptargument für ein Tempolimit. Die Hauptargumente für ein Tempolimit sind die Verkehrssicherheit, die Lärmreduzierung und der Verkehrsfluss.

(Beifall von den GRÜNEN)

Aber, wenn wir ein Tempolimit hätten, würden – Quellen: Statistisches Bundesamt und Umweltbundesamt – 10 % der Gesamtemissionen im Verkehrsbereich wegfallen. Wenn man sich die CO₂-Absenkung in Deutschland – Privathaushalte, Industrie – seit 1990 ansieht, gibt es einen Bereich, der überhaupt keine CO₂-Absenkung gebracht hat: der gesamte Verkehrsbereich. Im Verkehrsbereich sind die Emissionen in den letzten 20 Jahren konstant gewesen. Wenn wir die Klimaschutzziele erreichen wollen, die wir international vereinbart haben, muss der Verkehr einen Anteil bringen, und ein Tempolimit wäre ein Beitrag, wenn auch, zugegeben, kein großer Beitrag.

(Beifall von den GRÜNEN)

Kommen wir zum eigentlichen Thema. Das eigentliche Thema ist die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und ihre dringend notwendige Sanierung. Wenn wir das in den nächsten Jahren nicht angehen, fahren wir nicht 180, nicht 120, sondern vielleicht 30 und auf manchen Streckenabschnitten überhaupt nicht. An dieser Stelle, liebe FDP und liebe CDU, verweigern Sie jegliche Aussage.

(Christof Rasche [FDP]: Sie doch auch!)

Wir haben das im Ausschuss diskutiert. Es gab die Daehre-Kommission. Wir hatten den ehemaligen CDU-Verkehrsminister aus Sachsen-Anhalt im Ausschuss, der klar vorgetragen hat: Uns fehlen im Jahr 7,2 Milliarden €, um unsere Verkehrsinfrastruktur in Deutschland aufrechtzuerhalten. – Danach wurde bei der Debatte im Ausschuss klar, weder CDU noch FDP haben irgendeine konkrete Vorstellung, wie wir die zusätzlichen Milliarden finanzieren wollen. Die Lkw-Maut wollen wir nicht, die schadet der Wirtschaft. Die Pkw-Maut wollen wir nicht, die können wir dem Bürger nicht zumuten. Die City-Maut wollen wir nicht, die können wir dem Einzelhandel nicht zumuten. Grundsätzliche Steuererhöhungen wollen wir nicht, grüne Steuererhöhungsorgien lehnen wir auch ab.

Sie bereiten eine echte Wahllüge vor. Denn Sie müssen den Leuten nach der Bundestagswahl sagen – wenn das passieren sollte, was wir alle nicht hoffen, dass Sie weiterregieren –, wie Sie diese Sanierungen finanzieren wollen. Dazu haben CDU und FDP überhaupt keine Vorstellung.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Das ist die eigentliche verkehrspolitische Debatte, die ansteht – da hat Minister Groschek eindeutig recht – und zu der Sie grundsätzlich jegliche Aussage verweigern.

(Christian Lindner [FDP]: Wir sind klarer als Sie!)

– Nein, wir sind da sehr klar. Wir haben all das im Programm. Lieber Herr Lindner, Sie haben doch das Programm gelesen und kritisieren es ständig.

(Zurufe von Christian Lindner [FDP] und Christof Rasche [FDP])

– Ich nehme die Zurufe gerne entgegen. Es scheint, ich habe einen wunden Punkt getroffen; das freut mich.

SPD und Grüne haben im Koalitionsvertrag sowohl 2010 als auch 2012 in dieser Frage eine sehr klare Festlegung getroffen. Wir machen auf Landesebene all das, was möglich ist. In Nordrhein-Westfalen sind 30 % der Streckenabschnitte auf Autobahnen temporeduziert. Es gibt eine Studie im Regierungsbezirk Arnsberg, die wir bezüglich der Fragen Sicherheit, Verkehrsfluss, Lärm und Abgasemissionen auswerten werden. Danach werden wir weitere Entscheidungen treffen.

Das Land Nordrhein-Westfalen kann kein grundsätzliches Tempolimit verordnen. Das ist auch nicht das Ziel dieser Landesregierung. Von daher ist die Debatte heute auch an diesem Punkt eindeutig verfehlt. Liebe FDP und liebe CDU, Sie machen heute Wahlkampfklamauk; das möchte ich Ihnen noch einmal ganz klar sagen.

Am Ende meiner Rede möchte ich gerne den ehemaligen Parlamentarischen Geschäftsführer der CDU zitieren, den ehemaligen Kollegen Heinz Hardt, der heute Vorsitzender der Verkehrswacht in Nordrhein-Westfalen ist und bei dem wir vor einigen Wochen noch zum Parlamentarischen Abend eingeladen waren. Herr Hardt sagt ganz klar: Ein Tempolimit von 130 oder 120 auf deutschen Autobahnen wäre eine deutliche Verbesserung für die Verkehrssicherheit, für den Verkehrsfluss und für den Lärm-schutz.

Der Aussage des Kollegen Hardt kann ich mich nur ausdrücklich anschließen. Schade, dass er heute nicht mehr dem Parlament angehört. Wenn das der Fall wäre, würde er vielleicht seiner Fraktion an der Stelle die Leviten lesen. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Ministerin Sylvia Löhrmann: Guter Mann!)

– Guter Mann, Herr Hardt, genau – ein schlechter Antrag der FDP, völlig überflüssig.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Klocke. – Für die Piratenfraktion spricht Herr Kollege Bayer.

Oliver Bayer (PIRATEN): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Autofahrer im Saal, am Stream, bei Tempo 200 auf der Autobahn, die Sie vielleicht gerade zuschauen!

(Zuruf von Minister Johannes Remmel)

Egal, ob diese Aktuelle Stunde heute passt und ob Sigmar Gabriel sie als sinnvoll bezeichnet hätte, sie gibt uns Gelegenheit für folgende effekthascherische Warnhinweise: Achtung, ohne Tempolimit können Terroristen hier herumfahren wie in Afghanistan, Kommunisten wie in Nordkorea und Piraten wie in Somalia, also in Ländern, in denen es halt auch kein generelles Tempolimit gibt.

(Beifall von den PIRATEN)

Doch Achtung, wenn wir das Tempolimit einführen, können Terroristen viel leichter auf vorbeifahrende Pkw schießen oder zielen.

(Heiterkeit von den PIRATEN)

Ich hoffe, diese Schreckensszenarien haben Sie jeweils überzeugt. Das war mein polemischer Beitrag zur Aufregerdebatte Tempolimit.

Ich will natürlich auch die Gelegenheit nutzen, um die Position der nordrhein-westfälischen Piraten zu erläutern. Wir und unsere Wähler sehen in einem gedrosselten Internet eine größere Gefahr und Einschränkung der Freiheit als in einer gedrosselten Autobahnfahrt.

(Beifall von den PIRATEN)

Tempo 200 fahren zu können, ist ein tolles Feature und macht vielen Spaß. Jedoch handelt es sich nicht unbedingt um eine notwendige Zusatzfunktion, ähnlich wie eine Handycamera mit 12 Megapixeln, die auch Spaß macht. Aber warum den Spaß verbieten? – Unsere Position: Wir lehnen ein generelles Tempolimit auf Autobahnen ab. Wir halten flexible Tempolimits, eine flexible Verkehrssteuerung und deren Ausbau für weitaus sinnvoller.

Man fragt sich vielleicht: Passt das zu unserem Programm, zu der Verkehrswende, die ich sonst hier propagiere: mehr Rad, mehr Bus, mehr Bahn, Güter auf die Schiene, Mobilität für alle? – Ja, denn Freiheit und Teilhabe, die zentralen Elemente unseres Programms, bedingen einander. Wir möchten die Menschen nicht einengen, gängeln und dann überwachen, nicht verbieten, sondern Anreize schaffen, Alternativen anbieten, die die Auswahl erweitern oder die Freiheit zur Wahl des Verkehrsmittels vielleicht gar erst ermöglichen. Wir möchten, dass jeder Mensch an der Gesellschaft teilhaben kann. Mobilität ist eine gesellschaftliche Notwendigkeit.

(Beifall von den PIRATEN)

Das ist unsere Prioritätensetzung. Es gibt keine gesellschaftliche Notwendigkeit für Tempo 180, kein Grundrecht auf schnelles Fahren. Doch wer dies gerne auf eigene Kosten und auf freier Strecke tun möchte – freie Wahl.

Was ist mit Umwelt- und Klimaschutz? – Hier brächten höhere Spritpreise weit mehr als Tempo 120. Höhere Spritpreise würden automatisch für umweltgerechte Geschwindigkeiten und eine Verlagerung auf alternative Verkehrsmittel sorgen.

(Jochen Ott [SPD]: Zulasten der Ärmeren!)

Schnell fahren ist bereits jetzt ein teures Hobby. Richtig. Viele Hobbys sind teuer, und nicht jeder kann sie sich leisten. Wir sollten das Hobby erhalten, aber die Kosten gerecht abrechnen.

Wenn es darum ginge, die Umweltbelastungen zu reduzieren, müssten wir unser Augenmerk sowieso mehr auf den Lkw-Verkehr richten, der vom Tempo 120 überhaupt nicht betroffen wäre. Der Lkw-Verkehr ist auch Hauptakteur bei den entstehenden Kosten für die Verkehrsinfrastruktur. Wir fordern die Verkehrswende auch, um langfristig die Kosten der

Verkehrsinfrastruktur zu reduzieren. Ein generelles Tempolimit ist kaum geeignet, die Kosten für Instandhaltung und Ausbau zu verringern, eher schon die Reduzierung von Verkehrsspitzen im Berufsverkehr in den Ballungsräumen.

Natürlich muss nicht jedes Autobahnstück für höchste Geschwindigkeiten ausgelegt sein. Das wäre im Endeffekt langfristig schon teuer. So ist es ja auch bereits heute: Wo die Straßen zu schlecht sind oder Brückenpfeiler zu dicht stehen, gibt es örtliche Tempolimits.

Wie ist es mit der Bedeutung für die Volkswirtschaft? Das wird auch oft angeführt. Der unbedeutender werdende Absatzmarkt Deutschland mag ein Sonderfall sein. Es wird immer mehr Weltautos geben, die trotz ansonsten guter Ausstattung das Feature „Schnell fahren“ gar nicht bieten, weil es in anderen Teilen der Welt überhaupt nicht gebraucht wird. Das ist ein weiteres Argument dafür, dass wir in Zukunft im Durchschnitt langsamer fahren werden, aber kein Argument in der Tempolimit-Debatte. Denn während es hier verboten ist, querfeldein zu fahren, werden in Deutschland immer mehr SUVs verkauft. Und Porsche verkauft ganz gut in Ländern, in denen man damit höchstens 120 fährt.

Das große Argument für ein generelles Tempolimit – das will ich natürlich nicht verschweigen – ist die Verkehrssicherheit. Dem kann man sich nicht verschließen. Die Piraten diskutieren dies seit Jahren sehr breit und ausgiebig. Wir haben die Unfallstatistiken hier gehört und auch im Antrag dazu etwas gelesen. Wir haben sie unterschiedlich interpretiert. Ja, Verkehrstote und Verletzte sind auch dann relevant, wenn wir sie nur auf einige wenige herunterrechnen. Es ist einfach, davon auszugehen, dass ein generelles Tempolimit gegen Verkehrstote wirkt. Das ist auch richtig.

Doch wir wissen, dass die katastrophalen Unfälle auf Autobahnen geschehen, weil der Geschwindigkeitsunterschied zu groß ist und die Geschwindigkeit nicht der Situation – Regen, Nacht, dichter Verkehr – angepasst wird. Auch hier hilft das allgemeine Tempolimit nicht. Flexible Tempolimits, unterstützt durch immer mehr fahrzeuggesteuerte Maßnahmen, hätten den gleichen Effekt wie ein generelles Tempolimit. Weniger Holzhammer, mehr Schraubendreher!

Wenn es darum ginge, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, dann wären Maßnahmen zur Reduzierung von Gefahrenstellen und Verkehrsregelungen im Bereich von Baustellen weitaus sinnvoller. Noch wichtiger wäre die Reduzierung des Verkehrs in den Innenstädten und auf Landstraßen sowie ein angeglichenes generelles Tempolimit auf einspurigen Landstraßen. Dies wurde ja auch schon erwähnt: Wenn auf engen Landstraßen Lkw 60 und Pkw 100 fahren dürfen, kommt es unter anderem zu gefährlichen Überholmanövern. Tempo 80 auf Landstraßen für alle – für Lkw und Pkw – würde

weitaus mehr Unfälle vermeiden und viele Leben retten.

In diesem Sinne: Lassen Sie uns davon abkommen, die Menschen permanent zu kontrollieren, auszuspionieren und mit Verboten und Restriktionen zu gängeln. Und lassen Sie uns dazu übergehen, ihnen in konstruktiver Weitsicht ein Angebot zu unterbreiten, welches ihnen ermöglicht, in freier Entscheidung auf Autos und Staus zu verzichten. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Bayer. – Für die Landesregierung hat jetzt Herr Minister Groschek das Wort.

Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr: Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Lieber Herr Rasche, vielleicht vorweg eine Bemerkung: Wer wie die Bundes-SPD steuert, ist nicht Gegenstand verkehrspolitischer Überlegungen in Nordrhein-Westfalen.

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

Da sehen wir eine andere Prioritätensetzung. Wir glauben auch, Herr Rasche, dass das allgemeine Tempolimit auf Autobahnen weder in die Zuständigkeit fällt noch Zielsetzung der Landesregierung ist. Unsere Top-Themen sind andere. Über die möchten wir gerne mit Ihnen konstruktiv streiten, weil da das Land und der Bund dringend neue Antworten geben müssen.

Erstens. Die Frage ist: Wie bekommen wir den Reparaturstau in Nordrhein-Westfalen wie in Gesamt-Westdeutschland endlich abgearbeitet?

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

Die Frage ist: Wie bekommen wir endlich einen Perspektivwechsel weg von dem Denken in Sparten, was uns in den letzten 20 Jahren gelähmt hat, hin zu einem integrierten Verkehrskonzept, um Mobilität 2.0 zu organisieren?

(Beifall von der SPD)

Da fehlen uns die konkreten Finanzierungsinstrumente. Die Diskussion sollten wir gemeinsam führen.

Da gibt es ja ganz interessante Hinweise auch von Ihnen, jedenfalls was die CDU/CSU angeht. Herr Laschet verkündet hier: Wir brauchen keine zusätzlichen Mauteinnahmen; alles Quatsch; Geld ist genug vorhanden. – Herr Ramsauer hat jetzt wiederholt, dass die CSU darauf drängen wird, die gemeinsame Regierungsprogrammperspektive mit einer Pkw-Maut zu versehen.

Die FDP ist da ambivalent in ihrer Ablehnung. Da wäre vielleicht eine Klärung durch Sie hilfreich, wie denn ein Finanzierungsgerüst solide aufgestellt werden kann.

Der Landtag Nordrhein-Westfalen hat sich jedenfalls dankenswerterweise hier glasklar positioniert. Ich finde, das ist ein vernünftiges Finanzierungsgerüst, auf dem wir aufbauen können.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Zweitens. Sie haben zu Recht darauf hingewiesen, dass die eigentlichen Probleme im Bereich von Autobahnen eher im Staubereich liegen. Ja, wir handeln, um den Stau ganz praktisch und konkret Stück für Stück abzubauen. Wir haben eine integrierte Verkehrszentrale eingerichtet, die wir im Rahmen des finanziell Möglichen Zug um Zug weiter ausbauen wollen, um den Verkehr fließender zu gestalten, ihn zu steuern und zu lenken, und zwar so, dass Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen optimal genutzt wird.

(Beifall von der SPD)

Wir haben uns darauf verständigt, Engpassbeseitigung prioritär anstelle von Neubau zu setzen. Wir haben uns darauf verständigt, den Erhalt vor den Neubau zu setzen.

Herr Kollege Schemmer, ich finde, Sie sollten sich doch eingestehen, dass Sie mit Ihrer immer wiederkehrenden Positionierung „Wir brauchen mehr Neubau und Neubau und Neubau“ auch in der Union inzwischen völlig isoliert sind. Herr Ramsauer diktiert uns praktisch für den neuen Bundesverkehrswegeplan, Erhalt habe absoluten Vorrang vor Neubau, und Sie ignorieren sogar Ramsauer. Ich weiß nicht, wo Sie Verbündete für Ihre alte Politik in Richtung Neubau sehen, lieber Kollege Schemmer.

(Beifall von der SPD)

Drittens. Die Bundeskanzlerin und der Kanzleramtsminister haben bald eine große Gelegenheit, ein verkehrspolitisches Zeichen zu setzen, was für Nordrhein-Westfalen und Deutschland wichtig wäre. Die Bundeskanzlerin kommt im Laufe des Monats Mai zu Herrn Pofalla in den Wahlkreis, veranstaltet deutsch-niederländische Konsultationen, wird wahrscheinlich eine Finanzierungsvereinbarung zur Betuwe-Line – hoffe ich jedenfalls – anbieten. Das ist dann die Perspektive für Container. Wir brauchen jedoch nicht nur eine Perspektive für Container, wir brauchen auch eine für Pendlerinnen und Pendler.

(Beifall von der SPD)

Deshalb müsste die Kanzlerin auch Ja zur Finanzierung des Rhein-Ruhr-Express sagen. Der RRX muss kommen, und die Kanzlerin und Sie sollten sich heute dazu klar positionieren. Warum? – Weil das Stau vermeiden würde. Der Regionalexpress würde dazu führen, dass 30.000 Pkw von der Auto-

bahn kommen und wir damit weniger Stau und mehr Sicherheit auf unseren Autobahnen hätten.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Viertens. Ein Drittel der Autobahnen in Nordrhein-Westfalen sind sowieso schon temporeduziert und das situativ und variabel. Der Hinweis auf zusätzliche Gefahrenpunkte würde von uns sofort aufgenommen. Wir sind willens und dazu in der Lage, darauf sofort mit angemessenen Verkehrsüberwachungsinstrumenten oder auch mit verkehrslenkenden und temporeduzierenden Maßnahmen zu reagieren, wenn sich herausstellen sollte, dass jetzt noch tempofreie Streckenabschnitte besonders unfallgefährdend sind. Da gibt es Regelungsmechanismen, zu denen wir uns ausdrücklich bekennen. Ein allgemeines Tempolimit gehört nicht zu unserem landespolitischen Repertoire.

(Beifall von der SPD, den GRÜNEN und Christof Rasche [FDP])

Fünftens: Lärm. Ich glaube, bei jeder verkehrspolitischen Diskussion müssen wir über Lärmschutz reden, und zwar mit einer angemessenen Ernsthaftigkeit, weil die Menschen da eine glasklare Erwartungshaltung haben. Deshalb finde ich richtig, dass wir uns darauf verständigt haben, in einem zweieinhalbjährigen wissenschaftlich qualifizierten begleiteten Untersuchungsprozess festzustellen, welche realen nachweisbaren Auswirkungen Geschwindigkeiten und Geschwindigkeitsspitzen auf die Lärmbelastung von Menschen haben. Rasen darf nicht das Recht zu krankmachendem Lärm implizieren. Hier muss das Menschenrecht vorgehen.

Deshalb sagen wir: Wir werden initiativ werden, wenn im Frühjahr 2015 die Situation so sein sollte, dass wissenschaftlich fundiert nachgewiesen ist, dass Lärmschutz über Geschwindigkeitsreduzierung im Ballungsraum geboten ist. Wir jedenfalls versprechen den Menschen, sie da zu schützen, wo reale Chancen zum Lärmschutz bestehen. Das wird eine große nordrhein-westfälische Perspektive sein, die sowohl vom Umweltministerium als auch vom Verkehrsministerium mit Maßnahmenpaketen schon jetzt abgearbeitet wird. Wir wollen, dass die Menschen auch nahe der Autobahn ebenso wie nahe an den Schienenstrecken möglichst ruhig schlafen können. Es muss dort Nachtruhe herrschen, wo es wirtschaftlich verantwortbar und verkehrspolitisch geboten ist.

Dazu steht die Landesregierung, und sie ist auch jederzeit zu einem sehr ernsthaften Dialog mit allen Vertretern des Landtags bereit, wenn es darum geht, konkrete Verkehrspolitik konstruktiv miteinander zu erörtern und nicht bundespolitischen Klimbim zu thematisieren. – Vielen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Minister. – Für die CDU-Fraktion spricht Herr Kollege Moritz.

Arne Moritz (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Herr Minister, das war jetzt wieder das typische Sowohl-als-auch-als-auch-nicht, auf der einen Seite die Aussage, aus Ihrer Sicht wäre es nicht nötig, auf der anderen Seite wieder viele Erläuterungen, warum es eigentlich doch nötig wäre.

Insofern fangen wir einmal da an, wofür Sie zuständig sind. Wenn es den Lärm betrifft, wissen Sie auch, dass der allermeiste Lärm beim Stop-and-go-Verkehr in der Stadt entsteht. Es ist rot-grüne ideologische Politik, dass der Verkehr beruhigt werden soll, führt aber gleichzeitig zu erhöhtem Lärmaufkommen. Da sollten Sie eher aktiv werden und Ihre ideologische Verkehrspolitik überwinden.

(Beifall von der CDU)

Sie haben wie Herr Ott dargestellt, wie Sie das Tempolimit in Nordrhein-Westfalen umsetzen möchten, nämlich über den schlechten Straßenzustand. Herr Ott hat gesagt, wir könnten sowieso nicht schneller fahren, weil die Straßen schlecht sind. Sie haben darauf hingewiesen, dass Sie das momentan zur Priorität machen möchten.

Interessanter wäre zu wissen: Was passiert, wenn die Straßen im besseren Zustand sind? Kommen dann anschließend die Schilder hin, oder bleiben Sie bei dem, was Sie zwischendurch gesagt haben, dass Sie das Tempolimit ablehnen?

Herr Ott, was Ihre Rede betrifft: Sie haben mit Genehmigung der Präsidentin zitiert. Ich fände ich es fairnesshalber gut, wenn Sie das Zitat so wiedergeben würden, wie Herr Gabriel es gesagt hat, und nicht den entscheidenden Satz weglassen würden.

(Christof Rasche [FDP]: So ist das!)

Herr Gabriel hat gesagt:

„Tempo 120 auf der Autobahn halte ich für sinnvoll, weil alle Unfallstatistiken zeigen, dass damit die Zahl der schweren Unfälle und der Todesfälle sinkt.“

Seine Aussage zum Tempo auf Autobahnen heißt also: Ich halte es für sinnvoll.

(Zuruf von Christian Lindner [FDP])

Dann haben Sie den entscheidenden Satz weglassen und direkt gesagt, Sie seien kein Anhänger der Theorie, dass in der Politik alles Gute von oben komme. Den entscheidenden Satz haben Sie weglassen, nämlich worauf sich das bezog.

Herr Gabriel hat nämlich in seiner Rede gesagt:

„Die Frage, ob Tempo 80 auf der Landstraße sinnvoll ist, überlasse ich gerne den Ländern. Ich

bin kein Anhänger der Theorie, dass in der Politik ...“

(Christian Lindner [FDP]: Aha! So wird hier gearbeitet! – Jochen Ott [SPD]: Guter Versuch!)

Es hätte die Diskussion hier vereinfacht, Ihren Bundesvorsitzenden korrekt wiederzugeben.

Was Herrn Klocke betrifft, so haben wir zur Kenntnis genommen, wo kein Tempolimit herrscht. Ich würde es für sinnvoll erachten, sich angesichts dessen die Strecke einmal anzuschauen. Denn auf der A2 in dem von Ihnen angegebenen Bereich herrscht durchaus ein Tempolimit. Dort befindet sich der berühmte Bielefelder Berg. Ich gebe Ihnen einen Tipp mit: Dort ist eine Blitzeranlage. Man sollte deshalb entsprechend langsam fahren,

(Jochen Ott [SPD]: Wie war das mit Wittke?)

nicht dass es Ihnen so wie einem Ihrer Kollegen geht, der vor einigen Tagen vor uns geblitzt worden ist.

Bei Gütersloh gibt es Straßenschäden und deshalb ein Tempolimit.

Ab Herford ist Tempo 120 vorgeschrieben.

Ihre Aussage, die Autobahn wäre deshalb so gefährlich, weil kein Tempolimit herrschen würde, lässt sich nicht halten. Ganz im Gegenteil: Auf der Strecke gibt es Tempolimit!

Als Letztes zu den Planungskosten selber! Natürlich ist es bekannt, dass Nordrhein-Westfalen nur 10 % der Straßenplanungen fertiggestellt hat, wie sie in Bayern schon vorliegen. Das führt zu der bekannten Konsequenz: Wenn zusätzliche Gelder aus irgendwelchen Paketen zur Verfügung stehen, fließen die nach Bayern, weil die Planungen dort abgeschlossen sind. Und Sie fließen wegen der unfertigen Planungen eben nicht nach Nordrhein-Westfalen, obwohl wir diese Gelder viel eher brauchen würden.

Als Letztes wurde festgestellt, dass die gefährlichsten Straßen in Nordrhein-Westfalen die Landstraßen sind. Insofern empfände ich es als sinnvolle Aufgabe, dort die Sicherheit entsprechend zu erhöhen und zusätzliche Gelder zu investieren. Schauen wir aber in die Statistik, müssen wir feststellen: In den Jahren 2011 und 2012 hat die Landesregierung in die ach so gefährlichen Landstraßen insgesamt 23 Millionen € weniger investiert. – Hier mehr zu tun, das wäre Ihre Aufgabe, und daran sollten Sie sich messen lassen.

(Beifall von der CDU – Vereinzelt Beifall von der FDP)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Moritz. – Die nächste Wortmeldung gibt es bei Herrn Kollegen Dr. Stamp von der FDP-Fraktion.

Dr. Joachim Stamp (FDP): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Ott, Sie haben hier mächtig vom Leder gezogen und uns alles Mögliche an Schlagworten, was Ihnen eingefallen ist, entgegengeschleudert. Ich finde, dass das der Auseinandersetzung in diesem Parlament ein Stück weit unwürdig ist. Bisher habe ich Sie in Gesprächen eigentlich als Kollegen kennengelernt, der so etwas nicht nötig hat. Ich weiß nicht, ob Ihr Auftritt hier wirklich gelungen war.

(Jochen Ott [SPD]: Unwürdig ist Ihr Antrag!)

– Herr Ott, Sie bezeichnen unseren Antrag zum Tempolimit als billige Wahlkampfpolemik. – Damit zeigen Sie nicht nur mit einem einzelnen Finger, sondern mit dem ganzen Arm auf Ihren Parteivorsitzenden. Sie glauben doch nicht im Ernst, dass er das Interview mit der „Rheinischen Post“ nicht autorisiert hat. Was soll dann diese Medienschelte? – Der Kollege hat es gerade zitiert. Ich glaube, dass das so eindeutig ist, dass wir darüber nicht weiter diskutieren müssen.

Völlig klar ist: Ihr Parteivorsitzender wollte einen Ballon steigen lassen. Jetzt stellt er fest, dass dieser Ballon zunehmend ein medialer Rohrkrepierer ist.

Herr Minister Groschek, Herr Klocke, Sie haben angesprochen, das Thema „Tempolimit“ sei kein Landesthema. – Im Landtagswahlprogramm der Grünen heißt es hingegen klipp und klar, dass sich die Grünen für Tempo 120 generell in Nordrhein-Westfalen aussprechen. So steht es mehr oder weniger wörtlich im Landtagswahlprogramm der Grünen.

Wir hier im Hause, aber auch die Bürgerinnen und Bürger in Nordrhein-Westfalen und vor allem die Unternehmen aus der Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen haben einen Anspruch auf eine klare Aussage, wie der zuständige Minister zu diesen Dingen und dieser Diskussion steht. Deswegen ist das jetzt keine Wahlkampfpolemik, sondern eine Auseinandersetzung, die wir hier und heute führen müssen.

(Beifall von der FDP – Jochen Ott [SPD]: Das ist albern!)

Ich erwarte dazu von Minister Groschek eine eindeutige Aussage.

(Jochen Ott [SPD]: Noch klarer?)

Herr Minister, als Sie noch Generalsekretär der SPD waren, haben Sie sich stets sehr klar geäußert und waren immer sehr schnell dabei, wenn es um klare Bekenntnisse und klare Rücktrittsforderungen an Gott und die Welt ging, solange niemand aus der SPD betroffen war.

(Jochen Ott [SPD]: Den lieben Gott hat er noch nicht zum Rücktritt aufgefordert!)

Genauso können wir heute ein klares Bekenntnis von Ihnen erwarten, und zwar unter anderem zu

Tempo 120. Außerdem hat Herr Gabriel sich zu Tempo 80 auf Landstraßen eingelassen und betont, ob ein solches Tempolimit sinnvoll ist, überlasse er gerne den Ländern, sprich: Nach den Worten von Herrn Gabriel handelt es sich dabei allemal um ein Landesthema.

(Vorsitz: Vizepräsident Eckhard Uhlenberg)

Auch in diesem Zusammenhang haben die Logistikbranche sowie die vielen kleinen und mittleren Unternehmen, die auf die Landstraße und einen vernünftigen Verkehrsfluss dort angewiesen sind, einen Anspruch, klipp und klar zu hören, wie sich der Verkehrsminister zu dieser Aussage stellt. Dazu möchte ich von Ihnen – dazu haben Sie gleich noch die Gelegenheit – eine eindeutige Aussage haben. Herr Minister, halten Sie den grünen Spießern ein rotes Stoppschild entgegen!

(Jochen Ott [SPD]: Sonntagsreden ohne Inhalt!)

An der Stelle haben Sie unsere Solidarität. Erklären Sie sich hier und heute von dieser Stelle aus! Darauf haben das Haus und erst recht die Bürgerinnen und Bürger in Nordrhein-Westfalen einen Anspruch. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Kollege Dr. Stamp. – Für die Fraktion der Piraten spricht der Herr Kollege Fricke.

(Jochen Ott [SPD]: Sie haben ja so eine tolle Rede gehalten! Ich bin beeindruckt!)

Herr Kollege Fricke.

(Lebhafter Wortwechsel zwischen Jochen Ott [SPD] und Christian Lindner [FDP])

– Verehrte Kollegen, jeder hat hier die Möglichkeit, zu sprechen und im Plenum ans Pult zu gehen. Nun spricht für die Fraktion der Piraten Herr Kollege Fricke. Bitte schön, Herr Abgeordneter.

Stefan Fricke (PIRATEN): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Bürger! Verehrte Wahlkämpfer der FDP!

(Beifall von Jochen Ott [SPD])

Wenn man den von den verehrten FDP-Kollegen vorgelegten Antrag im Stile des Kommödchens kommentieren würde, könnte man den ihm anscheinend zugrunde liegenden Spruch „Freie Fahrt für freie Bürger!“ ummünzen in „Freie Wahl für freie Bürger!“ Dabei würde die FDP allerdings derzeit in die politische Bedeutungslosigkeit zurückfallen.

(Beifall von den PIRATEN – Christian Lindner [FDP]: Das sagen ausgerechnet die Piraten: 2 %!)

– Da dies hier aber kein Kabarett ist, werde ich versuchen, meinen Redebeitrag ein wenig ernster zu gestalten. Das ist hier leider nicht so ganz einfach; denn die Frage, warum wir im Landesparlament Zeit und Steuergelder damit verschwenden müssen, um über Themen zu parlieren, die absolut eindeutig nicht hierher gehören, sondern nach Berlin, lässt sich eben nur mit dem Mittel der Satire erträglich behandeln.

Aber Achtung: Im Hinblick auf die Bundestagswahl – die 5 % schaffen wir gewiss, liebe Kollegen – kann es nicht schaden, schon einmal mit den entsprechenden Themen zu üben. Von daher begrüße ich es ausdrücklich, wenn die SPD unseren Spuren folgt, in ihren Reihen endlich den Fraktionszwang aufhebt und den einzelnen Parteimitgliedern – egal wie hochrangig oder weniger hochrangig – das Recht auf freie Meinungsäußerung oder gerne auch das Recht auf Doppelzügigkeit zugesteht. Ob unsere geschätzten sozialdemokratischen Kollegen jedoch jemals unsere Streitkultur erreichen werden, wage ich zu bezweifeln.

Dagegen ist mit Freude festzustellen, dass bei unseren Freunden von der grünen Fraktion eine formidable Weiterentwicklung besteht. Wenngleich Sie Ihre Manie des Nanny States immer noch nicht so richtig abgelegt haben, scheinen Sie den Realitäten des Lebens doch so langsam etwas näherzukommen. Wie hätten Sie sonst so enthusiastisch Gabriels Vorschlag zustimmen können? Angesichts dessen, dass Sie jahrzehntelang Tempo 100 als das Maß aller Dinge sahen, ist eine begeisterte Zustimmung zu Tempo 120 fast schon wie eine Wunderheilung zu bewerten.

(Beifall von den PIRATEN)

Eine derartige Diskussion, wie Sie durch den Antrag der FDP angezettelt wird, ist in und für Nordrhein-Westfalen irrelevant und sinnlos. Wo in unserem Bundesland gibt es auf Autobahnen auch nur Teilbereiche, die aufgrund der Verkehrsdichte oder des maroden Bauzustands nicht schon de facto, wenn auch nicht de jure, einem unausgesprochenen Tempolimit unterliegen? Kann mir einmal einer der geschätzten Kollegen der FDP sagen, wo man an einem beliebigen Wochentag und zu normaler Uhrzeit 200 oder mehr Stundenkilometer als angepasste Geschwindigkeit fahren kann?

Den Aspekt „Vorteile des Schienenausbaus“ hat mein Fraktionskollege Oliver Bayer bereits beleuchtet. Ich möchte nur noch ergänzen, dass der Ausbau der Schiene auch dazu beitragen kann, die Straßen zu entlasten.

Insgesamt kann ich nur sagen, dass wir Piraten hier ebenso wie bei allen anderen Themen auf ein Konzept des mündigen und verantwortungsbewussten Bürgers setzen.

(Beifall von den PIRATEN)

Aber das scheint eine Vorstellung zu sein, die nicht in das Weltbild der rot-grünen Bürgererziehungsfanatiker passt. – Vielen Dank und ein frohes Pfingstfest.

(Beifall von den PIRATEN)

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Kollege. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Kollege Klocke.

Arndt Klocke (GRÜNE): Ich habe mich noch einmal zu Wort gemeldet und möchte vier Punkte ansprechen. Zunächst möchte ich auf Herrn Stamp von der FDP eingehen, der uns eben Wirtschaftsfeindlichkeit vorgeworfen hat.

Wie absurd dieser Vorwurf ist, zeigt sich darin, dass wir wirklich in allen anderen europäischen Nachbarländern und in allen G-20-Industriestaaten ein Tempolimit auf Fernstraßen haben.

(Zuruf von der FDP)

Denen geht es natürlich allen schlechter. Nur Deutschland geht es gut und die deutschen Autobahnen sind die sichersten: Ich schlage Sie wirklich für die „heute-show“ vor. Da oder in einer Karnevalsitzung hat ein solches Statement seinen Platz. Es hat aber keine Berechtigung mehr, wenn man sich Statistiken und internationale Vergleiche anschaut.

(Beifall von den GRÜNEN)

Das Niveau der Debatte ist leider ausgesprochen niedrig.

(Jochen Ott [SPD]: Deutsche Autobahnfalle!)

Herr Stamp, der zweite Punkt. – Rücksichtsvolles und besonnenes Fahren, bei dem man andere Verkehrsteilnehmer im Blick hat, ist das Gegenteil von Spießigkeit. Das war jetzt ein Wahlkampfspruch aus der aktuellen FDP-Wahllotterie. Ich finde, besonnenes Fahren auf deutschen Straßen ist vernünftig.

An die FDP mit Internetanschluss, an die Piraten gerichtet möchte ich auf den Spruch von Herrn Bayer eingehen. – Ich schätze es durchaus, dass wir gewisse Verbote im deutschen Straßenverkehr haben. Ich schätze es als Fußgänger oder Radfahrer, wenn die Ampel für die Pkw rot ist und ich hinübergehen kann, ohne dass sich jemand überlegt: Irgendwie fühle ich mich gerade so, als ob ich fahren und mich nicht von irgendwem gängeln lassen möchte. Ich fahre einfach über die Ampel, weil ich es eilig habe. – Die Straßenverkehrsordnung beinhaltet ganz klare Regularien. Ein Tempolimit auf Autobahnen könnte auch eines sein. Das würde weder dem Industriestandort bzw. Wirtschaftsstandort schaden noch sonst wem.

Als dritten Punkt möchte ich auf Herrn Moritz eingehen. Ganz kurz: Sie haben recht. – In meinem

Skript steht, dass es sich um den Abschnitt von Bielefeld bis Porta Westfalica handelt. Er ist nämlich dreispurig. Dort gibt es kein Lkw-Überholverbot. Es gibt auch kein Tempolimit.

Was Sie eben mit dem Bielefelder Berg angesprochen haben, stimmt, auch wenn es keine Ecke ist, an der ich häufig vorbeifahre. Das ist ein Punkt an Sie, das muss ich ehrlich zugeben. Da haben Sie recht.

Es geht aber um den anderen Abschnitt.

In der Übersicht der Unfallschwerpunkte, die von den Regierungspräsidien im letzten Jahr herausgegeben wurde, ist der Teilabschnitt zwischen Bielefeld und Porta der unfallreichste. Zu meinem Bedauern hat das Detmolder Regierungspräsidium darauf reagiert und gesagt, in einem Versuch bis 2015 noch einmal beobachten zu wollen, ob es Maßnahmen in diesem Bereich geben muss, um die Unfallhäufigkeit zu reduzieren.

Ich finde, man hätte bei dieser Strecke gleich das Tempo reduzieren und ein glasklares Lkw-Überholverbot einführen können. Dann würde die Unfallzahl deutlich abgesenkt.

(Zustimmung von Hans Christian Markert [GRÜNE])

Als Letztes komme ich noch einmal auf das zu sprechen, was Herr Stamp gesagt hat, und zwar diesmal betreffend unser Wahlprogramm und seinen Inhalt. Ich hoffe, es ist nicht zu viel der Ehre, wenn ich so häufig auf ihn eingehe. – Für das Handeln der Landesregierung ist ausschließlich der Koalitionsvertrag relevant. Wir haben in unserem Wahlprogramm NRW auch Aussagen zur Bürgerversicherung, zu innenpolitischen Themen usw. Dort ist überall der Bundesgesetzgeber gefragt.

Tempo 120 hatten wir schon im allerersten Wahlprogramm der Grünen, glaube ich. Das ist nun wirklich kein Aufregethema. Das haben wir ständig vertreten; das ist nichts Neues. Aber im Koalitionsvertrag gibt es eine ganz klare Festlegung auf den Feldversuch des Regierungspräsidiums Arnsberg, der bis 2015 läuft und dann ausgewertet wird. Und es gibt ganz klare Aussagen zur Lärmreduzierung. Das hat der Minister eben angesprochen.

Schön, dass Sie auch aus grünen Wahlprogrammen zitieren. Es war der Versuch, heute eine kleine Wahlkampfveranstaltung durchzuführen. Sie ist pressemäßig aber wohl nicht ganz so gut besucht worden. Das tut mir allerdings für Sie nicht wirklich leid.

Tempo 120 wäre ein Angebot für mehr Verkehrssicherheit auf deutschen Autobahnen.

(Zuruf von Christian Lindner [FDP])

Das verstehen auch immer mehr Bürgerinnen und Bürger. Es gab im Europaparlament eine fraktionsübergreifende Initiative zum Thema Tempo 30 in

Innenstädten. Sie wurde auch von den Liberalen und den Christdemokraten im Europaparlament mitgetragen. Ich glaube, bei diesem Thema wird es ähnlich wie bei anderen Themen, etwa bei der Kernkraft, sein: Irgendwann werden wir dieses Tempolimit haben, weil es vernünftig ist, weil es alle anderen europäischen Länder auch haben und weil es ein deutlicher Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit in diesem Lande wäre. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN – Christian Lindner [FDP]: Herr Kollege, Sie haben auch das Ergebnis der Evaluation von Regierungspräsident Bollermann genannt! Wie glaubwürdig ist das dann für das Projekt? Entlarvend!)

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Kollege Klocke. – Für die CDU-Fraktion spricht Herr Kollege Schemmer.

Bernhard Schemmer^{*)} (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es gibt ständig neue Forderungen von Minister Groschek in den Bereichen Bauen, Wohnen, Verkehr und Stadterneuerung an Minister Ramsauer, nur um von den eigenen Problemen und Fehlern abzulenken.

(Beifall von der CDU)

Ich hatte von Ihnen zumindest eine klare Positionierung erwartet. Der grüne Koalitionspartner hat ja gesagt, wie er dazu steht. Ich erwarte von einer Landesregierung, von der Ministerpräsidentin, mindestens aber vom Verkehrsminister, dass einmal klar gesagt wird, wie man sich zum Thema „Tempolimit“ positioniert. Da wird von Ihnen, Herr Groschek, hier alles Mögliche erzählt. Da findet dann Grimms Märchenstunde statt. Der Flugverkehr hat noch gefehlt. Den hätten Sie in Ihre Rede eben noch einbauen sollen. Dann wäre es fast komplett gewesen. Also: Thema verfehlt – mangelhaft!

Beschäftigen wir uns doch einmal mit dem Besucher der Straßenschäden und der Brücken, nämlich mit Herrn Steinbrück. Ich erinnere daran – das werden selbst die meisten Sozialdemokraten hier nicht wissen –, dass er hier einmal ab 1995 Verkehrsminister gewesen ist, dann war er Finanzminister und schließlich Ministerpräsident. Von 2005 bis 2009 war er Finanzminister in der Großen Koalition. Er ist mir nie dadurch aufgefallen, dass er sich je in seinem Leben sonderlich um die Weiterentwicklung von Verkehrsinfrastruktur gekümmert hätte oder dass er den Reparaturstau, den es auf diesem Gebiet gibt, abgearbeitet hätte. Ich denke, gerade wenn er die Schlaglöcher und maroden Brücken besucht, will er PR zulasten seiner eigenen Fehler der Vergangenheit machen. Ich weiß es nicht.

Und dann kommt Herr Gabriel mit dem Tempolimit.

Jetzt muss Nordrhein-Westfalen als großes Land doch einmal erklären, was es will.

Zu Ihrer ständigen Forderung nach einer Maut, wofür auch immer: Bei 55 Milliarden € an Steuereinnahmen aus dem Kraftfahrzeugverkehrsbereich müssten doch mindestens 30 % für die Infrastruktur übrig bleiben, ohne den Bürger neu zu belasten. Ich denke, dass müsste möglich sein.

Dann werden zu den Lärm- und Geschwindigkeitsbegrenzungen wieder Untersuchungen angeführt. – Wir haben aber keine Erkenntnisprobleme, sondern Umsetzungsprobleme: Ihr Haus ist schlicht nicht fähig, die Umsetzung zu leisten.

Dann wird auch noch einmal der Lärmschutz angeführt. – Jeder weiß, dass 90 % des Lärms auf Autobahnen von Lkw und deren Fahrgeschwindigkeit in die Welt gebracht wird. Nur 10 % stammen von den Pkws. Da von einer Geschwindigkeitsbegrenzung eine Verbesserung zu erwarten, ist so falsch, wie man es sich nur vorstellen kann.

Beim CO₂-Ausstoß stammen 13 % von Pkws. Bei einem Tempolimit würde sich der Wert um 2 % verbessern. 2 % von 13 % sind nicht ganz 3 Promille. 3 % weniger bei Investitionen ist zwar wenig, aber was ich in dem einen oder anderen Wortbeitrag hierzu gehört habe, könnten 3 Promille am Steuer oder hier am Rednerpult wohl auch ziemlich viel sein. – Schönen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Kollege Schemmer. – Für die SPD-Fraktion hat jetzt der Kollege Breuer das Wort.

Reiner Breuer (SPD): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es wird Zeit, dass diese Debatte beendet wird. Es ist eine verkehrspolitische Geisterfahrt, die Sie hier veranstalten, meine Damen und Herren von CDU und FDP.

(Beifall von der SPD)

Sie wollen nämlich – das ist ja offenkundig geworden – von Ihren eigenen Versäumnissen ablenken, die Sie auf Bundesebene zu vertreten haben. Sie führen doch die Menschen in Nordrhein-Westfalen in den Stau. Das muss man doch einmal deutlich sagen. Sie hindern die Menschen an der Mobilität, weil Sie nicht in der Lage sind, auf Bundesebene endlich eine saubere Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur hinzubekommen.

(Beifall von der SPD)

Ich frage Sie: Wo bleiben denn die Gelder zum Erhalt und zum Ausbau unserer Straßen? Wann kommt denn die Betuwe-Linie? Wann kommt denn der Eiserne Rhein? Wann kommt denn der RRX?

Herr Schemmer, geben Sie doch endlich einmal darauf Antworten! Das ist Ihre Aufgabe!

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Sie sollten auch einmal Ihr Verhältnis zur Maut mit Ihrem „Herrn Ramses“ klären. Sie haben gerade wieder ein eindrucksvolles Beispiel dafür gegeben, dass das nicht geklärt ist, wenn Sie schon wieder auf die Steuereinnahmen hinweisen.

Wir haben uns hier im Landtag klar und deutlich positioniert. Ich glaube, wir sind auch insgesamt gut aufgestellt, was die Frage der Verkehrsfinanzierung angeht. Das sind die eigentlichen Probleme, die wir hier in Nordrhein-Westfalen angehen. Das, was Sie hier veranstalten, sind doch Spökes. Das ist doch alles wirklich nicht seriös.

Sie wissen doch auch, dass man an den Komplex „Einrichtung von Tempolimits“ sehr viel differenzierter herangehen muss. Sie wissen um die Argumente aus der Wissenschaft und Forschung, dass natürlich Tempolimits dazu beitragen können, schwere Verkehrsunfälle zu vermeiden, dass sie dazu beitragen können, dass es weniger Verkehrstote auf unseren Straßen gibt. Sie wissen auch um die Fakten, dass natürlich die Umwelt entlastet werden kann, dass vermieden werden kann, dass die Bürgerinnen und Bürger durch Lärmspitzen belastet werden. Das alles wissen Sie.

Wir wissen das auch. Deswegen gehen wir differenziert an die Aufgaben heran. Aus diesem Grunde haben wir im Koalitionsvertrag in Nordrhein-Westfalen – darüber reden wir – vereinbart, einen Modellversuch durchzuführen. Der ist angelaufen. Wir werden ihn auswerten und werden dann gegebenenfalls die erforderlichen Schlussfolgerungen daraus ziehen.

Meine Damen und Herren, Sie haben heute wieder einmal rhetorisch Vollgas gegeben, und erwartungsgemäß haben Sie die populistische Höchstgeschwindigkeit weit überschritten. Ich hoffe, dass Sie sehr bald die Fahrerlaubnis entzogen bekommen. – Herzlichen Dank, meine Damen und Herren.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Kollege Breuer. – Verehrte Kolleginnen und Kollegen, mir liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Wir sind damit am Schluss der Beratung, und ich **schließe die Aktuelle Stunde.**

Ich rufe auf:

2 Anerkennungsgesetz Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/1188

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/2975

Änderungsantrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/2978

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses
für Arbeit, Gesundheit und Soziales
Drucksache 16/2903

Entschließungsantrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/2902

zweite Lesung

Ich eröffne die Beratung und erteile für die SPD-Fraktion Frau Kollegin Jansen das Wort.

Daniela Jansen (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen Abgeordnete! Liebe Zuhörerinnen und Zuhörer! Mit dem hier vorliegenden Gesetzentwurf für ein Anerkennungsgesetz verfolgen wir zwei maßgebliche Ziele: zum einen ein klares, einheitliches und faires Verfahren zu definieren, das zu einer schnellen und systematischen Berufsankennung führt, und zum anderen den Fachkräftemangel zu beseitigen.

Nachdem durch das Bundesgesetz im letzten Jahr Handwerksberufe und IHK-Berufe geregelt wurden, war es an der Zeit, auch für die landesrechtlich geregelten Berufe ein transparentes Verfahren zu entwickeln.

Durch das Anerkennungsgesetz werden 165 Berufe erfasst, darunter Ingenieurinnen sowie Erzieherinnen und weitere Berufe aus dem Gesundheitswesen. Insbesondere in diesen Branchen klagen die Berufsverbände eigentlich über einen eklatanten Fachkräftemangel. Umso verwunderlicher war es, dass ausgerechnet Interessenvertretungen wie die Ingenieur- oder die Ärztekammer um Ausbezug und auch um Sonderregelungen für ihre Berufsstände gebeten haben.

Lassen Sie mich das ganz klar sagen: Das Gesetz regelt den Rechtsanspruch auf ein anerkanntes Verfahren, nicht aber die Inhalte und das Niveau. Standards wie die Gleichwertigkeit der Abschlüsse bleiben unangetastet. Lassen Sie sich da also nicht vor den Karren spannen! Im Übrigen findet sich die Klarstellung im Gesetzentwurf – für die, die es nachlesen möchten: Art. 2 § 2 Abs. 6.

Mit Erlaubnis des Präsidenten zitiere ich aus der Anhörung zum Anerkennungsgesetz Herrn Balaban vom Landesintegrationsrat:

„Wir machen nun einen Weg frei, der für Deutschland sehr gut ist. Wenn die Abschlüsse