

Vizepräsident Oliver Keymis: Frau Kollegin!

Eva-Maria Voigt-Küppers (SPD): Ich finde, das Parlament sollte nicht die Arroganz haben, was uns die Fachleute vor Ort sagen, auszuschlagen und nicht hinzuhören.

(Beifall von der SPD)

Dieser Vorwurf, dass Politik nicht hinhört, ist uns oft genug gemacht worden, und wir sollen allmählich daraus lernen.

Vizepräsident Oliver Keymis: Frau Kollegin, Sie kommen zum Schluss. Die Redezeit ist so gut wie zu Ende.

Eva-Maria Voigt-Küppers (SPD): Schade; ich habe noch eine Menge zu sagen.

Vizepräsident Oliver Keymis: Das gilt hier für manchen, aber es nützt nichts. Bitte schön.

Eva-Maria Voigt-Küppers (SPD): Eine letzte Bemerkung möchte ich noch zu Solingen machen. Wir haben seit März immer wieder gesagt: Wir brauchen einen klaren Rechtsrahmen.

Die Diskussion in diesem Parlament zeigt mir: Der Rechtsrahmen ist nicht klar. Solingen hatte einen Inzidenzwert von 250. Die Schulleiter haben für ihre Schulen beschlossen,

(Bodo Löttgen [CDU]: Nicht die Schulleiter!
Das waren gar nicht alle!)

sie möchten andere Modelle der Unterrichtung haben. Was jetzt das Ausschlussinstrument ist, ist flächendeckend.

Darf der einzelne Schulleiter das nicht entscheiden, wenn er Gefahr läuft, dass er dann in ein flächendeckendes Modell kommt? – Diese Frage möchten Sie mir bitte beantworten.

Wie gesagt: Ich bleibe gerne mit Ihnen allen im Gespräch, und wir sind auch gerne bereit, Ratschläge entgegenzunehmen. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit, und Glück auf.

(Beifall von der SPD – Zuruf von Josef Hovenjürgen [CDU])

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Frau Voigt-Küppers. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Damit sind wir am Schluss der Aussprache.

Wir kommen nun noch zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 17/11978. Wer möchte dieser Entschließung zustimmen? – SPD und Grüne. Wer stimmt dagegen? – CDU, FDP und die AfD stimmen dagegen. Gibt es Enthaltungen? –

Die sehen wir nicht. Damit ist der **Entschließungsantrag Drucksache 17/11978** mit den Stimmen von CDU, FDP und AfD gegen die Stimmen von SPD und Grünen **abgelehnt**.

Ich rufe auf:

2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2021 (Haushaltsgesetz 2021)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/11100
Drucksache 17/11800 – Ergänzung
Drucksache 17/11850 – 2. Ergänzung

Beschlussempfehlungen
des Haushalts- und Finanzausschusses
Drucksache 17/11900
Drucksache 17/11901
Drucksache 17/11902
Drucksache 17/11903
Drucksache 17/11904
Drucksache 17/11905
Drucksache 17/11906
Drucksache 17/11907
Drucksache 17/11908
Drucksache 17/11909
Drucksache 17/11910
Drucksache 17/11911
Drucksache 17/11912
Drucksache 17/11913
Drucksache 17/11914
Drucksache 17/11916
Drucksache 17/11920

zweite Lesung

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/11933

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/11934

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/11935

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/11936

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/11937

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/11938

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD

Drucksache 17/11939

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/11940

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/11941

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/11942

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/11943

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/11957

In Verbindung mit:

Finanzplanung 2020 bis 2024 des Landes Nordrhein-Westfalen

Drucksache 17/11101

Beschlussempfehlung
des Haushalts- und Finanzausschusses
Drucksache 17/11917

Die Änderungsanträge der Fraktionen werde ich bei den Einzelplänen nennen und zur Abstimmung aufrufen.

Weitere Hinweise zum Ablauf der Beratung: Wir setzen unsere gestern begonnene Haushaltsberatung heute fort. Das im Ältestenrat vereinbarte Beratungsverfahren mit der Reihenfolge der zu behandelnden Einzelpläne und den vorgeschlagenen Redezeiten können Sie der aktualisierten Tagesordnung entnehmen.

Nach Beendigung der Aussprache über einen Einzelplan erfolgt die Abstimmung über diesen Einzelplan. Liegen Änderungsanträge zu einem Einzelplan vor, wird zunächst über diese abgestimmt. Auch über den Einzelplan 20 sowie die dazugehörigen Änderungsanträge und das Haushaltsgesetz selbst stimmen wir heute am Ende ab.

Ich rufe nun auf:

**Einzelplan 09
Ministerium für Verkehr**

Die Aussprache ist eröffnet. Erwartungsvoll guckt der Verkehrsminister schon auf das Pult, wer jetzt kommen wird. Für die SPD-Fraktion hat nun Herr Kollege Löcker das Wort.

Carsten Löcker* (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Den Status quo zu stärken, ist noch kein Fortschritt; das will ich gerne vorher feststellen.

Der Blick auf den Entwurf des Einzelplans 09 des Landeshaushalts zeigt, dass die Landesregierung viel mehr Geld zur Verfügung hat, um damit Verkehrspolitik für unser Land zu gestalten. Dass wir in dieser Situation sind, ist im Grunde auch etwas Gutes. Allerdings ist aus unserer Sicht kaum erkennbar, dass bei all der Lobhudelei über viel mehr Geld auch die richtigen Schwerpunkte gesetzt worden sind.

Unumstritten ist: Nordrhein-Westfalen braucht eine umfassende Verkehrswende. Wir müssen es schaffen, den Erfordernissen für eine Mobilität der Zukunft bei den Bürgerinnen und Bürgern und in der Wirtschaft gerecht zu werden.

Doch dazu reicht ein „Von allem für alle mehr“ aus unserer Sicht nicht aus. Es müssen eben auch die richtigen Schwerpunkte gesetzt werden, damit neben den Sonntagsreden, die wir gerne halten, am Ende auch konkrete Maßnahmen umgesetzt werden können.

Wer also beim Modal Split von der Entlastung der Straße und der Bekämpfung von Staus spricht, muss am Ende des Tages auch sagen, wie es gehen soll, oder es muss klar sein, dass es eine deutliche Stärkung der Verkehrssysteme Schiene, Binnenwasserstraßen, aber eben auch des Radverkehrs geben muss.

Genau unter diesen Maßgaben sind die im Einzelplan 09 vorgelegten Entwürfe aus unserer Sicht unzureichend. Es reicht eben nicht aus, den Status quo einfach fortschreiben zu wollen.

Deshalb müssen die Anstrengungen beim ÖPNV, der Binnenschifffahrt und dem Radverkehr aus unserer Sicht viel mehr in den Fokus kommen und gestärkt werden.

Die SPD hat daher nicht umsonst deutliche Erhöhungen der Baransätze in den entsprechenden Bereichen gefordert: Radwege an Landesstraßen, Baumaßnahmen an Kanälen sowie Förderung der Eisenbahn und ein kostenloses Kinder- und Jugendticket bis 14 Jahre. Es geht um soziale Mobilität für alle und nicht nur für die, die es sich leisten können; Daseinsvorsorge ist in dem Zusammenhang unser Stichwort.

Eine umfassende Verkehrswende besteht nämlich aus vielen Elementen. Ein Element wird häufig vergessen: die Zeit. Jede umfassende Verkehrswende braucht, wenn sie erfolgreich sein will, ein ausreichendes Innovationstempo. Sonst bleibt es am Ende dabei, den entsprechenden Entwicklungen hinterherzuhecheln. Das sehen wir gerade in der Autoindustrie. Das ist der Mangel, den dieser Haushaltsentwurf ausstrahlt.

Die einzelnen Veränderungen sind einzeln betrachtet nicht falsch – das will ich ausdrücklich sagen –, aber in der Summe mangelt es an der notwendigen Ausrichtungen und Entschlossenheit. Aus unserer Sicht ist das unzureichend.

Mangelnde Ausfinanzierung im ÖPNV und SPNV: Auch der ÖPNV braucht ein robustes Netz; das will ich hier deutlich sagen. Mehr Engagement des Landes mit originärem Landesgeld ist aus unserer Sicht Pflicht.

So sehen wir das auch im Schienenbereich, in der Schieneninfrastruktur: Der Stau auf der Schiene ist größer als der Stau auf der Straße. Der wird oft nicht so wahrgenommen, aber das ist der Fall.

Darüber diskutieren wir jeden Tag, so wie auch die Trassenkonflikte, die sich jetzt in der Form zeigen, auch nur mit finanziellem Engagement des Landes überhaupt gelöst werden können.

Binnenschifffahrt ist hier immer ein Thema. Auch da sagen wir: Wir brauchen mehr Geld des Landes, denn eine Optimierung im Mangel ist unzureichend.

Über den Radverkehr, über die Radschnellwege und das Schnecken tempo, das wir in den letzten Monaten erleben, gäbe es viel zu sagen. Auch hier ist deutlich mehr Engagement nötig. Sonst lassen wir die Zeit verstreichen, in der wir die Chance haben, für mehr Geschwindigkeit zu sorgen, weil die Akzeptanz da ist.

Solange Initiativen zur Reaktivierung von Bahnstrecken als Wahlkreis anträge abgetan werden und Schleusen anträge für den Hafen Dortmund als regionale Initiativen abqualifiziert werden, ist auch klar, dass zumindest bei der Regierungskoalition kein entsprechendes Umdenken eingetreten ist. Das bedauern wir sehr; wir wollen das noch einmal sehr deutlich sagen.

Letzter Punkt: So wichtig der Investitionshochlauf beim Bundesautobahnbau und beim Straßenbau auch ist, löst er doch nicht die Herausforderung für einen Mobilitätswandel. Ganz nebenbei bemerkt wird der Investitionshochlauf beim Bundesfernstraßenbau unter Umständen im nächsten Jahr ein abruptes Ende finden. Hoffentlich nicht – füge ich hinzu.

Vor diesem Hintergrund und weil die Haushaltsanträge meiner Fraktion in Summe abgelehnt worden sind, können wir dem Haushaltsentwurf des Einzelplans 09 in der Form nicht zustimmen. – Glück auf.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Löcker. – Jetzt hat Herr Vossemer für die CDU das Wort.

Klaus Vossemer (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Blutkreislauf ist eine wesentliche Lebensfunktion. Genauso verhält es sich mit dem Verkehr in einer modernen Gesellschaft: Verkehr übernimmt und erfüllt ähnliche Funktionen wie der Blutkreislauf für den Körper, hat das Institut der Deutschen Wirtschaft in einer Studie analysiert.

In Krisenzeiten ist ein gut erschlossenes Verkehrsnetz, welches Produzenten und Verbraucher, Krankenhäuser, Patienten und Ärzte, Arbeitnehmer und Arbeitgeber sowie Helfer und Hilfsbedürftige weiterhin gut miteinander verbindet, unabdingbar.

Uns allen hat die Coronapandemie noch einmal deutlich gezeigt, dass jeder Verkehrsträger eine wesentliche Funktion im gesamten System erfüllt und damit als systemrelevant einzuordnen ist:

Lkw haben sichergestellt, dass die Regale in unseren Supermärkten auch während des Lockdowns voll waren und Masken dorthin transportiert wurden, wo sie gebraucht werden.

Unsere Flugzeuge haben deutsche Staatsbürger aus dem Ausland zurück in die Heimat geflogen und dafür gesorgt, dass Masken importiert werden konnten.

Die NRW-Landesregierung hat dankenswerterweise dem Krankenhauspersonal Pkw zur Verfügung gestellt, wo diese gebraucht wurden, um sicherzustellen, dass jeder an seinen Arbeitsplatz gelangt.

Aus verkehrspolitischer Sicht hat die Coronapandemie den ideologiefreien Ansatz der NRW-Koalition unterstrichen und die Bedeutung aller Verkehrsträger herausgestellt. Die CDU-Fraktion begrüßt daher ausdrücklich den ausgeglichenen Ansatz des Einzelplanteilwurfs.

Dabei ist unter anderem der Radverkehr zu nennen. Eine Umfrage der Technischen Universität in Dresden hat ergeben, dass sich das Verkehrsverhalten durch die Coronakrise zunächst kurzfristig so verändert hat, dass für 98 % der Befragten mindestens ein üblicher Weg am Tag weggefallen ist. Einkäufe werden nun nicht mehr auf dem Rückweg von der Arbeit, sondern aus dem Homeoffice heraus mit dem Fahrrad erledigt, was zu einem deutlichen Anstieg des Radverkehrs führt.

Der vorliegende Einzelplan wird dem nicht nur in der aktuellen Phase gerecht, sondern er schafft auch die Voraussetzungen dafür, dass der Umstieg auf das Rad künftig attraktiv ist und in Zukunft sogar noch attraktiver wird.

Auf der einen Seite wird bei Straßen.NRW der Radwegebau mit personellen Schwerpunkten neu akzentuiert, auf der anderen Seite stehen für den Neubau von Radschnellwegen, für kommunale Programme zur Förderung der Nahmobilität oder für den

Radwegebau an Landesstraßen umfassende Mittel zur Verfügung.

Flankiert wird der Beitrag des Rades zum klimafreundlichen Verkehr auch durch den ÖPNV. In Nordrhein-Westfalen, dem Pendlerland Nummer eins, sind 2 Milliarden Euro genau richtig platziert und in der Schwerpunktsetzung klug gestaffelt.

Die Ausrichtung des ÖPNV in diesem Einzelplan heißt nicht einfach nur „bauen“, sondern es geht auch um die intelligente Vernetzung, das barrierefreie, moderne und zeitgemäße Ticketing sowie durchschaubare Kundeninformationen. Egal, ob in der Freizeit oder im Pendlerleben: Das Angebot muss so gut werden, dass noch mehr Menschen umsteigen.

Seit 2017 arbeitet die NRW-Koalition endlich wieder am Erhalt und an der Erneuerung bzw. dem Ausbau der Substanz des Verkehrswegenetzes. Die Bereitstellung von Rekordsummen im kommenden Jahr für den Erhalt und die Modernisierung der Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen verdeutlicht einmal mehr, wie lange das Problem verkannt und nicht angegangen wurde.

Mit einem Aufwuchs der Mittel für Erhalt und Neubau setzen wir unsere Schwerpunkte auf Mobilität und Flexibilität, die wir so auch in Zukunft garantieren.

Flexibilität spielt auch bei der Mobilität der Zukunft eine große Rolle. Mit dem vorliegenden Einzelplanentwurf werden Zukunftstechnologien Schritt für Schritt an die Praxis herangeführt.

Bei der Elektromobilität haben wir in den vergangenen Jahren schon viele wesentliche Schritte gemacht. Der Einzelplanentwurf sichert den eingeschlagenen Weg auch im kommenden Jahr.

Auch für neue Formen und Teilaspekte der Mobilität muss sich das Land weiter offen zeigen. Wenn nicht in Nordrhein-Westfalen, wo denn sonst? Stichworte sind hier, um nur einige zu nennen: Flugtaxi, autonome Binnenschifffahrt, On-Demand-Angebote und City-Hubs.

Lassen Sie mich abschließend sagen: Der vorliegende Haushalt schafft ein Gleichgewicht unter den Verkehrsträgern, aber auch einen Ausgleich der Altlasten, der anstehenden Herausforderungen und der zukunftsweisenden Technologien.

Ein gesunder Ausgleich hält nicht nur den Kreislauf in Schwung. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit, und bleiben Sie mobil. Vielen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Vossemer. – Jetzt spricht für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Herr Kollege Klocke.

Arndt Klocke (GRÜNE): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich mache jetzt nicht den gleichen Fehler, den ich gestern bei zwei Reden gemacht habe, dass ich nämlich die Maske ab-, aber die Brille nicht aufsetze. Im Laufe der Rede, die ich zwar eigentlich gerne frei halte, schaut man dann doch noch einmal auf das Manuskript. Gestern ist es mir zweimal passiert, dass ich nicht mehr lesen konnte, was vor mir lag.

Der Verkehrsetat ist ein wichtiger Etat. Verkehrspolitik ist in den Mittelpunkt der politischen Debatte gerückt. Wir haben in den Auseinandersetzungen im Kommunalwahlkampf erlebt: Die Bürgerinnen und Bürger wollen zunehmend die Mobilitätswende.

In der Debatte ist gerade eben vom FDP-Fraktionsvorsitzenden Rasche der frühere Verkehrsminister Groschek erwähnt worden, der einmal von der Durchgrünung der Gesellschaft gesprochen hat.

Ich würde auch sagen, dass der damalige Verkehrsminister ein weitsichtiger und auch philosophischer Mann war, denn er hat damals auch gesagt, dass wir ein Jahrzehnt der Baustellen vor uns haben und dass wir uns auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten auf Stau einstellen müssen, weil wir unsere Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen entsprechend sanieren müssen. Da lag der damalige Verkehrsminister richtig.

Im Landtagswahlkampf haben uns CDU und FDP glauben machen wollen, dass alles flexibler und schneller wird und alles fließt, sobald sie an der Regierung sind. Dreieinhalb Jahre später muss man feststellen: Es ist leider nicht so. Wir hätten uns gefreut, wenn es so wäre, aber es war ja auch nicht zu erwarten, denn wir haben einen großen Batzen an Sanierung der Infrastruktur vor uns.

Herr Kollege Vossemer, es ist nicht so, wie Sie es eben in Ihrer Rede dargestellt haben, dass alles erst 2017 an den Start gegangen sei. Ich erinnere mich aus den sieben Jahren der rot-grünen Regierungszeit – damals hatte ich auch schon die Ehre, verkehrspolitischer Sprecher zu sein – daran, dass wir es angepackt und den Etat für Sanierungsmaßnahmen an Landesstraßen von 50 Millionen Euro auf immerhin 130 Millionen Euro erhöht haben. Trotz Sparhaushalten und der Notwendigkeit, die schwarze Null einzuhalten, haben wir damals die Etatansätze für die Straßensanierung deutlich erhöht.

Im heutigen Etat – das ist auch sehr zu begrüßen; das habe ich im Ausschuss schon immer gesagt, und dem stimmen wir auch hier zu – ist eine Summe von über 200 Millionen Euro vorgesehen, die in den dazu vorliegenden Gutachten auch gefordert wurde. Dieser Ansatz ist eindeutig richtig und findet auch von uns Grünen Unterstützung.

Kollege Vossemer, ich habe es aber schon so oft gesagt und hatte gehofft, dass Sie es irgendwann in

Ihre Rhetorik übernehmen: Ich hatte die Hoffnung, dass Sie uns nicht in jeder Rede erzählen, dass das alles erst 2017 angegangen worden sei.

(Carsten Löcker [SPD]: Doch!)

Manches der Verkehrspolitik der jetzigen Landesregierung fußt auf vernünftigen, klugen und weitreichenden Entscheidungen der Vorgängerregierung; das muss man doch mal ganz klar feststellen.

(Beifall von den GRÜNEN)

Das gilt auch für die Radverkehrsförderung. Natürlich freut mich das als Mensch, der schon als kleines Kind zum Fahrrad gekommen ist, weil mein Onkel den lokalen Fahrradladen besaß, ich später in Münster studiert und dort die örtliche Radstation – damals gegen den Willen der CDU – durchgesetzt habe.

Heute kann sich der CDU-Oberbürgermeister von Münster vor Freude über den Radverkehr kaum retten und hat mittlerweile die vierte Radstation eröffnet. Vor 25 Jahren sah das noch anders aus; da brauchte es noch die Grünen als Vorreiter.

Es ist auch durchaus zu begrüßen – das sage ich auch im Ausschuss immer –, dass wir einen hohen Ansatz im Bereich der Radverkehrsförderung haben. Wir wünschen uns aber, dass das im Haushalt eingestellte Geld auch verbaut wird und wir Radwegeprojekte in den Kommunen und auch Radschnellwegeprojekte in Nordrhein-Westfalen realisiert bekommen. Da hakt es leider.

Viele von Ihnen sind sicherlich bei Facebook; ich auch. Dort hatte ich in der letzten Woche eine Erinnerung „Was Sie heute vor sechs Jahren gemacht haben“.

Vor sechs Jahren waren wir im damaligen Wirtschaftsministerium in dem schönen Raum, von wo aus man einen tollen Blick auf den Rhein hat. Dort wurden in einer großen Präsentation die fünf Radschnellwegeprojekte für das Land und der Radschnellweg Ruhr vorgestellt. Jede Region bekam einen Radschnellweg.

Jetzt, sechs Jahre später, müssen wir feststellen: Real gebaut ist leider noch gar nichts. Daran ist nicht der Verkehrsminister Schuld, sondern regionale und lokale Problematiken. Das liegt daran, dass die Planungsbehörden vor Ort nicht gut genug ausgestattet und dass die Gelder entsprechend noch nicht zur Verfügung gestellt worden sind, um zu bauen.

Es gibt zwar Projektstudien, aber wenn wir die Mobilitätswende in den nächsten Jahren real umsetzen wollen, darf das nicht nur auf dem Papier, in Sonntagsreden oder in Haushaltsdebatten geschehen.

Auch vom CDU-Kollegen ist richtigerweise angesprochen worden, dass immer mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen wollen. Das ist nicht ideologisch verordnet worden, sondern als reale Mobilitäts-

alternative in den Städten – insbesondere in der Coronakrise – zu spüren.

Wenn wir wollen, dass es eine bessere Verkehrsinfrastruktur gibt und die Leute sagen „Ich fahre Fahrrad, weil es schnell, gesund und sicher ist“, brauchen wir gebaute Radwege in den Regionen und den Städten. Dann müssen wir bei der Realisierung und Umsetzung von Projekten einfach schneller werden.

(Beifall von den GRÜNEN)

Dafür sage ich unsere Unterstützung zu, auch wenn wir Grüne häufig skeptisch sind, wenn es um Einschränkungen von Planungsverfahren, die Offenlegung etc. angeht, weil alles nach Recht und Gesetz erfolgen muss.

Für die Realisierung von nachhaltigen Straßenverkehrsprojekten und Radwegeprojekten, die wirklich verkehrlich sinnvoll sind und in Richtung Klimaschutz und Mobilitätswende gehen, braucht man ein beschleunigtes Planungsverfahren. Dafür hat auch die Landesregierung unsere Unterstützung.

(Das Ende der Redezeit wird signalisiert.)

– Entschuldigung; ich bin sofort fertig.

Die Haushaltsanträge haben wir im Ausschuss diskutiert. Sie sind von den Regierungsfractionen leider allesamt abgelehnt worden. Es sind gute Anträge für Radverkehrsförderung, für Sanierung von Straßen. Wenn Sie zugestimmt hätten, würden wir heute auch zustimmen. Da Sie es leider abgelehnt haben, müssen wir an dieser Stelle Ihren Etat ablehnen, auch wenn es durchaus eine Reihe von Projekten gibt, die sinnvoll sind. – Danke für die Aufmerksamkeit und Entschuldigung für die Überziehung.

(Beifall von den GRÜNEN)

Vizepräsident Oliver Keymis: Genehmigt. Danke schön, Herr Klocke. – Herr Reuter hat das Wort für die FDP-Fraktion.

Ulrich Reuter (FDP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Klocke, vielen Dank für Ihre Bereitschaft, die Beschleunigung, die wir vornehmen wollen, zu unterstützen. Wir werden Sie beim Wort nehmen und einmal schauen, was in den nächsten Wochen, Monaten und Jahren davon gemeinsam umzusetzen ist.

Herr Löcker, ich war schon etwas verwundert oder habe im Ausschuss nicht richtig aufgepasst, aber die ganzen Anträge, die Sie hier vorgetragen haben, sind mir zumindest nicht untergekommen.

(Carsten Löcker [SPD]: Was?)

Insofern weiß ich nicht, was Sie alles beantragt haben oder wo Sie es beantragt haben. Mir sind nur zwei Anträge in Erinnerung geblieben. Vielleicht kön-

nen wir das einmal bilateral klären, was ich verpasst habe.

(Arndt Klocke [GRÜNE]: Wir hatten elf!)

Mit über 3 Milliarden Euro gelingt es uns, den Haushalt für den Verkehrsbereich wieder einmal zu steigern – trotz der Coronakrise und ihrer dramatischen Folgen.

Der Haushaltsentwurf verstetigt die Arbeit der Landesregierung; alle Verkehrsträger werden jeweils in ihren Stärken gefördert. Damit setzen wir uns für die Wahlfreiheit der Bürgerinnen und Bürger dieses Landes bei der Auswahl des jeweiligen Verkehrsmittels ein. Dieses Ziel erreichen wir nur, indem wir aktiv das Thema „Infrastruktur“ für die einzelnen Verkehrsträger angehen. Der Kern unserer Politik besteht darin, einen Kapazitäts-, Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf systematisch zu erreichen. So bauen wir mehr Infrastruktur in allen Bereichen.

Für die Straße lösen wir mit 205 Millionen Euro in die Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen unserer Wahlversprechen ein. Diese Investitionen sind auch bitter nötig, da die Infrastruktur über Jahrzehnte auf Verschleiß gefahren wurde.

Wir geben aber auch Volldampf in Sachen Radverkehr und leisten, was Rot-Grün nicht geleistet hat. Mit 54 Millionen Euro für den Radverkehr investieren wir eine Rekordsumme und ca. 20 Millionen Euro mehr. Mit zehn zusätzlichen Planern in 2020 rein für die Radinfrastruktur haben wir eine hervorragende Grundlage gelegt, auch hier zu einem Planungshochlauf zu kommen. Damit diesem auch ein Genehmigungshochlauf folgt, kommen in diesen Haushalt fünf zusätzliche Stellen bei den Bezirksregierungen als Genehmigungsbehörden hinzu.

Das erfolgreiche Modell des Straßenbaus wird somit auch für den Radwegebau adaptiert. Insofern, denke ich, können Sie sicherlich auch zumindest in diesem Punkt mit unserem Haushalt einverstanden sein, Herr Klocke.

Die Koalition verdeutlicht damit, dass sie die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ ernst nimmt und dass sie die einzige Regierungskonstellation ist, die tatsächlich alle Verkehrsträger gleichermaßen fördert und die Wahlmittelfreiheit der Bürger als oberste Richtschnur ihrer Politik setzt. Das ist der große Unterschied insbesondere zu den Grünen, die zwar laut nach noch mehr schreien, aber in dem Moment, als sie am Zuge waren, es nicht hinbekommen haben. Sie fordern, wir machen. Sie wollen eine einseitige Fahrradvorrang-Politik. Wir machen eine Verkehrspolitik für alle Nutzerinnen und Nutzer – für sie und für das Volk.

Wir kümmern uns selbstverständlich auch um den ÖPNV. Dieser ist einer der Schwerpunkte unserer Verkehrspolitik. In diesen Verkehrsträger geht der größte Anteil des Verkehrshaushalts: 2 Milliarden

Euro. Daneben wird die bereits gestartete ÖPNV-Offensive fortgesetzt. So investieren wir 1 Milliarde Euro in den kommenden Jahren in ein System-Upgrade; 180 Millionen Euro fließen in das Projekt „Robustes Netz NRW“ der DB; ganze 120 Millionen Euro stellen wir für On-Demand-Verkehre und noch einmal 100 Millionen Euro für Schnellbusse zur Verfügung. Das nutzt insbesondere dem ländlichen Raum. Hinzu kommt noch die Reaktivierung von Schienenstrecken wie der WLE, der TWE und der Hertener Bahn.

NRW ist mit dieser Regierung auf dem Weg zum Bahnland Nummer eins. Da wir auch Pendlersland Nummer eins sind, ist das eine folgerichtige Politik.

(Beifall von der FDP)

In diesem Zusammenhang möchte ich noch einmal auf die Förderung der NE-Bahnen aufmerksam machen. Deren Förderung hatten Sie, verehrte Abgeordnetenkollegen von den Grünen und der SPD, in Ihrer Regierungszeit ganz eingestellt. Wir investieren weitere 7,5 Millionen Euro.

Wir investieren aber nicht nur Infrastruktur, sondern auch in Innovation und Zukunftsthemen. Auch dabei stellen wir Rekordsummen bereit: 20,5 Millionen Euro werden für autonome Projekte im Bereich Bus, Straße, Zug und Schiene verausgabt. Digitalisierung im ÖPNV wird mit 22,8 Millionen Euro gefördert.

Mit diesem Haushalt packen wir die Mobilitätsprobleme an der richtigen Stelle an und bringen unser Land voran. Der Haushalt ist gleichermaßen ausgewogen und zukunftsweisend. Ich bitte Sie deshalb um breite Zustimmung für dieses Gesetz. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Reuter. – Jetzt spricht für die AfD-Fraktion Herr Vogel.

Nic Peter Vogel^{*)} (AfD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Leider verzeichnen wir jedes Jahr aufs Neue die traurigen Rekorde, dass wir in Nordrhein-Westfalen die Region mit der höchsten Verkehrs- und Lkw-Dichte in der ganzen Europäischen Union sind. Gerade Letzteres wird sich in den nächsten Jahren sicherlich nicht ändern. Dementsprechend sollte unsere Prämisse sein, mehr Tonnen vom Lkw auf Schiff und Schiene zu bringen.

Jedes Jahr hoffe ich, dass ich mich mit meinem Pessimismus irre, wenn ich den Landstraßen-Zustandsbericht sehe. Ich moniere seit vielen Jahren, dass im Augenblick selbst die 200 Millionen Euro nicht reichen werden, um alles wieder zu ertüchtigen. Wir haben in Nordrhein-Westfalen eine Verkehrsinfrastruktur, die viele Jahrzehnte vernachlässigt wurde. Wir

haben einen jährlichen Schaden von 5 Milliarden Euro round about.

Bei den Schifffahrtswegen haben wir über den Dortmunder Hafen geredet. Aber es betrifft doch generell die Kanalnetze: Wenn eine der großen Schleusen ausfällt, kommt auch nichts mehr in den Dortmunder Hafen, dann kommt nichts mehr in den Bereich von Hamm oder in den Industriepark Marl.

Dementsprechend müssen wir mit unseren bescheidenen Ressourcen – die wir noch nicht einmal finanziell haben, aber was das Personal angeht: Planer und Ingenieure – dahin gehen, wo es am meisten wehtut, wenn es knallt. Die Infrastruktur ist teilweise 100 Jahre alt. Bei den Pollern, an denen die Leute die Schiffe händisch festmachen müssen, sind es teilweise sogar 110 Jahre.

Eine übergroße Sorge haben wir bei den rund 10.000 Brücken hier in Nordrhein-Westfalen. 50 bis 60 % entsprechen nicht mehr den modernen Traglastanforderungen. Sie können nicht mehr saniert werden, sondern müssen abgerissen, neu gebaut werden. Richtig weh tut es, wenn eine unserer sehr großen Brücken ausfällt. Wir sehen das bei der Leverkusener Brücke. Wir mussten ja den billigsten Stahl aus China importieren.

(Hendrik Wüst, Minister für Verkehr: Wenn der mal billig gewesen wäre! Der war nur schlecht!)

Meine Oma hat immer gesagt: „Spare niemals am falschen Ende!“ Jetzt haben wir den Salat: wahrscheinlich drei bis fünf Jahre Verzögerung, täglicher Verlust von 2,6 Millionen, zusätzlich ökologischer Schaden.

Der Schienengüterverkehr wäre ein eigenes Thema. Ich würde mir da sehr viel mehr wünschen, vor allen Dingen im Bereich der Digitalisierung. Da sehe ich noch nicht so den politischen Willen; da kann man sicherlich noch ein bisschen dran arbeiten.

Beim Thema „ÖPNV“ ist es eine Tatsache, dass wir in den Metropolen nicht mehr allzu viel rausholen können. Im ländlichen Bereich sieht es anders aus, aber da rechnet es sich nicht. Das ist unser Dilemma. Die Leute wollen allerdings, wenn sie mit Bus und Bahn fahren, nicht nur Komfort und Sicherheit, sondern vor allem Pünktlichkeit. Da haben wir auch jedes Jahr dasselbe Spiel.

Zum Flugverkehr würde ich eigentlich gerne mehr erzählen. Die Fluggesellschaften und die Flughäfen sagen aber bereits, dass es ein Problem sein wird, innerhalb der nächsten zwei Jahre wieder auf das Vor-COVID-Niveau wie zu kommen.

(Hendrik Wüst, Minister für Verkehr: Mach' doch mal einen Vorschlag! – Carsten Löcker [SPD]: Ein Vorschlag wäre nicht schlecht!)

Deshalb spare ich mir das jetzt und drücke die Daumen, dass das alles irgendwann einmal wieder in geordnete Bahnen geht.

Jetzt kommen wir zu dem Lieblingsthema hier, den Radwegen. Ich kann immer wieder betonen: Als begeisterter Radfahrer bin ich 30 Jahre lang in Düsseldorf mit dem Rad zur Arbeit gefahren. Man sollte man vor allen Dingen dort ansetzen, die Radwege in den Kommunen, in den Städten sicherer zu machen und dort Hilfestellungen zu geben.

Die großen Projekte – vier Meter breite Radwege plus 2,50 Meter Fußgängerwege quer durch den ländlichen Raum – hören sich schön an. Damit kann man politische Geländegewinne verzeichnen. Dennoch ist das so gesehen Luxus, wenn wir uns sagen, wir müssen an unsere Schleusen und an unsere Brücken rangehen, sonst haben wir nämlich richtig große Schäden bei der Sache.

Ich komme zu einer Bewertung. Macht die neue Landesregierung es besser als die alte? – Klar, ohne Frage. Macht sie es ordentlich? – Da bleiben wir fair. Kann sie es noch besser machen? – Garantiert. Wir haben nämlich nicht nur eine Coronakrise, sondern bereits seit vielen Jahren und Jahrzehnten auch eine Verkehrsinfrastrukturkrise. Gerade hier sollten wir wirklich drangehen und die Sachen ertüchtigen und uns vorne auf die Liste schreiben: dort, wo es knallt, wo es am meisten wehtut. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Vogel. – Jetzt hat für die Landesregierung der Minister Herr Wüst das Wort.

Hendrik Wüst, Minister für Verkehr: Herzlichen Dank, Herr Präsident! Herzlichen Dank den Saaldienern für das Desinfizieren des Rednerpults! Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen von uns Menschen. Wie so oft merken wir gerade dann, wenn etwas fehlt, wie wichtig es einem ist. Mobilität ist die Grundlage für Lebensqualität – ganz individuell und emotional.

(Zuruf von Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE])

Natürlich ist es auch eine Voraussetzung für Wohlstand und soziale Sicherheit, in einem hoch vernetzten Wirtschaftsstandort gut mobil zu sein.

Zu guter Mobilität gehören eine leistungsfähige Infrastruktur, gute öffentliche Verkehre und innovative Mobilitätsangebote, und zwar bei allen Verkehrsträgern. Die Mobilität in Nordrhein-Westfalen muss besser, sicherer und sauberer werden. Sie muss digital vernetzt, automatisiert und so gefördert werden, damit jeder Verkehrsträger seine Stärken voll ausspie-

len kann. Wir investieren deshalb weiterhin kräftig in die Infrastrukturen aller Verkehrsträger, in bessere Angebote im ÖPNV und in die Mobilität der Zukunft.

Es wurde bereits viel über das Fahrrad gesprochen; das ist auch richtig. Das Fahrrad hat Hochkonjunktur. Durch die Elektrifizierung des Fahrrads kann es mehr als Freizeit sein. Es ist deswegen, lieber Herr Vogel, nicht nice to have, und für einen nicht gebauten Fahrradweg bekomme ich leider bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung keine fertiggemachte Schleuse.

(Carsten Löcker [SPD]: Schade eigentlich!)

Die Dinge hängen miteinander nicht zusammen. Insofern schadet es überhaupt nicht, Radwege zu bauen. Es ist sogar nötig, weil wir durch die Elektrifizierung bessere Chancen haben, dass das Fahrrad eben auch Antworten zumindest auf lokale oder regionale Pendlerverkehre geben kann.

Als Münsterländer bin ich seit meiner Kindheit Fahrradfahrer, und ich weiß, dass das im Sommer schöner als im Winter ist. Da liegen aber Potenziale. Diese Potenziale möchte ich nutzen, und in unserer Infrastruktur gibt es wirklich noch viel Luft nach oben. Deswegen ist das auch der Einzelposten, bei dem wir am meisten Geld draufpacken bzw. Ihnen als Parlament, als Haushaltsgesetzgeber demütig vorschlagen, mehr Geld draufzupacken. Mit 15 Millionen Euro on top sind das am Ende sogar 20 Millionen Euro mehr, als es sie bei Rot-Grün früher gegeben hat.

Wichtig ist – darüber führen wir die Fachdiskussionen –, dass wir hier das tun, was wir auch bei den Straßen sehr dringlich getan haben: Kapazitätshochlauf, Planungshochlauf, Genehmigungshochlauf und Bauhochlauf. Es nützt nichts – Kollege Klocke hat das eben richtig gesagt –, Projekte in den Raum zu stellen, sie zu beschreiben und den Menschen den Mund wässrig zu machen, aber dann die Voraussetzungen nicht zu schaffen.

Diese Projekte sind jetzt meine Aufgabe, und wir müssen dieses Brot-und-Butter-Geschäft machen. Erst müssen die Planer her, damit die Genehmigungen kommen können, um bauen zu können. Deswegen haben wir zehn zusätzliche Planer eingestellt. Unterstützung gibt es auch bei den Bezirksregierungen, damit das Fördergeschäft bei den kommunalen Radwegen noch einmal angekurbelt wird, denn sonst fließt das Geld am Ende nicht ab.

Meine Prämisse ist: Lieber einmal zwei Millionen Euro zurückgeben – auch wenn es mir wehtut, dem Finanzminister Geld zurückzugeben –, als dass irgendein Projekt, das fertig ist, am Ende am Geld scheitert. Es darf aber natürlich auch nicht zu viel Geld sein, das wir nicht verausgaben können; denn dann hätten wir das falsch priorisiert. – Das zum Thema „Fahrrad“.

Güter auf die Schiene: Wir setzen das Thema „NE-Bahn-Förderung“ fort – sieben Millionen Euro –; damit haben wir schon Zigtausende Lkw von der Straße geholt.

Wir investieren Rekordsummen in einen besseren ÖPNV, in die Betriebskosten und in die Digitalisierung. Im Jahr 2021 wird unsere ÖPNV-Offensive erstmals richtig große Zahlen auf die Schiene – auf die leichte Schiene, auf die Straßenbahn und die U-Bahn – bringen. Für die Modernisierung werden im nächsten Jahr 340 Millionen Euro abfließen.

Wir werden erste Projekte aus dem Programm „Robustes Netz NRW“ sehen, um die Pendlerzüge stabiler zu machen. Wir werden auch eine Vielzahl neuer Schnellbusverbindungen sehen. Im Rheinland war man schneller und hat dieses Jahr schon etwas geschafft. Im nächsten Jahr werden wir dann mit unserer Förderung auch im Ruhrgebiet und in Westfalen etwas schaffen.

Sehr schön ist auch etwas Neues, denn es ist bei einer Haushaltseinbringung auch wichtig, nicht nur zu sagen, was man alles weiter macht und wo man ein bisschen mehr macht. Neu sind 7,5 Millionen Euro für einen Planungsvorrat im Bereich Schiene, um mit von uns finanzierten Planungen mehr Geld vom Bund abrufen zu können, damit die Bahn in Nordrhein-Westfalen besser wird. Ich bin der festen Überzeugung, dass Deutschland wieder ein Bahnland werden muss, und das gilt in besonderer Weise für Nordrhein-Westfalen.

(Beifall von Matthias Kerkhoff [CDU] und Ulrich Reuter [FDP])

Das erfolgreiche Azubiticket ist natürlich auch jeden Applaus wert, denn es funktioniert gut. 15.000 junge Menschen sind damit landesweit besser mobil, und vermutlich werden es nach Corona noch mehr.

Wir nutzen außerdem die Chance der Digitalisierung für eine bessere Mobilität. Der Etat wird mehr als verdoppelt; wir gehen von 9 Millionen Euro jetzt hoch auf 20,5 Millionen Euro. Damit werden On-Demand-Verkehre in Nordrhein-Westfalen, Brain-Train, das autonome Binnenschiff und Ähnliches unterstützt, um die Mobilität zu verbessern.

Wir bringen unsere Straßen in Ordnung: 205 Millionen Euro sind vorgesehen, um auch die Kostensteigerungen abzufangen, und wir unterstützen auch die Kommunen. Und ja, Kollege Klocke, wir haben einen Dissens, denn wir investieren Geld in Ortsumgehungen. Es wäre schön, wenn die Grünen dort nicht nur das Geld streichen wollten, sondern den Menschen, die seit vielen Jahrzehnten auf die Ortsumgehung warten, sagen würden, welche Ortsumgehung dann gestrichen wird. Alle Projekte, die wir im Landesstraßenbauprogramm haben, sind voll im Geld, sie sind voll im Bau. Als Konsequenz Ihres Haushalts müssten Sie also Baustellen stoppen und Ausschrei-

bungen. zurücknehmen. Deswegen war das abzulehnen.

Den Verkehr aus dem Ortskern herauszunehmen heißt vielfach, Lebensqualität in die Ortschaft hineinzubringen. Deswegen bin ich davon überzeugt, dass wir hier und da noch ein paar Ortsumgehungen bauen müssen. – Vielen herzlichen Dank fürs Zuhören. Ich werbe um Zustimmung zu diesem Etat.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Minister Wüst. – Zum Einzelplan 09 liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Vereinbarungsgemäß stimmen wir zwischen 12:30 und 14:00 Uhr nicht über Einzelpläne ab. Diese Abstimmungen werden nach 14:00 Uhr nachgeholt. Ich schließe deshalb die Beratung zum Einzelplan 09.

Ich rufe auf:

Einzelplan 02 Ministerpräsident

Ich darf auf die Beschlussempfehlung und den Bericht des Haushalts- und Finanzausschusses Drucksache 17/11902 sowie auf die Änderungsanträge der Fraktion der SPD Drucksachen 17/11933 bis 17/11935 hinweisen. Wir haben vereinbart, in vier Abschnitten zu beraten, und starten mit

a) Staatskanzlei

Die Aussprache ist eröffnet. Für die SPD-Fraktion hat das Wort Frau Kollegin Müller-Witt.

Elisabeth Müller-Witt (SPD): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der vorliegende Einzelplan 02, der Einzelplan für den Geschäftsbereich des Ministerpräsidenten, weist einen deutlichen Ausgabenzuwachs in Höhe von 27,5 Millionen Euro auf. Der Hauptausschuss ist beim Einzelplan 02 neben dem Haushalt für die Staatskanzlei auch für den Bereich der Antisemitismusbeauftragten sowie für die Mittel für das bürgerschaftliche Engagement, die Kirchen, die Religionsgemeinschaften und die Weltanschauungsvereinigungen zuständig.

Allein der Aufwuchs beim Ministerpräsidenten beträgt 11,5 % bei einem Anteil am Einzelplan von 26,2 %. Begründet werden die Mehrausgaben mit der Geschäftsführung und Durchführung der MPK, aber auch mit steigenden Ausgaben für die Informationsvermittlung und Öffentlichkeitsarbeit.

Unser besonderes Augenmerk gilt zunächst dem erneuten Aufwuchs der Ausgaben für Presse-, Informations- und Öffentlichkeitsarbeit um knapp 36 %.

Von besonderem Interesse sind die Ausgaben für das Kommunikationsmanagement. Hier gönnt sich die Staatskanzlei erneut einen Zuwachs von 13 %.

Die Debatte im Hauptausschuss hat gezeigt, dass der Aufwuchs mit der derzeitigen besonderen Lage begründet wird. Da stellt sich aber die Frage, welchen Anteil an der Öffentlichkeitsarbeit die Fachministerien, also das Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales, aber auch das Familienministerium, das Schulministerium oder das Wirtschaftsministerium, in Zeiten der Pandemie übernehmen, was auch in deren Einzelplänen wiederum etatisiert wird, und was aus dem Etat der Staatskanzlei tatsächlich auf die pandemische Lage zurückzuführen ist.

Es ist auffällig, dass der Ministerpräsident und damit die Staatskanzlei anscheinend von Jahr zu Jahr ein wachsendes Kommunikationsbedürfnis hat. Es wird wahrscheinlich umso größer, je näher die nächste Wahl rückt. Daher kann es nicht verwundern, dass wir angesichts der anstehenden beiden Wahlen in den kommenden Monaten mit Akribie die Verwendung der Mittel verfolgen werden.

Den auffälligsten Aufwuchs kann man aber im Bereich „Ehrenamt zivilgesellschaftliches Engagement“ in der Titelgruppe 67 feststellen,

(Josef Hovenjürgen [CDU]: Na, das ist doch toll!)

nämlich um ganze 250 %. Begründet wird dieser mit der Engagementstrategie, die allerdings bis zum heutigen Tag nicht vorliegt. Wir haben in den zurückliegenden Monaten mit großem Interesse den Einsatz von Frau Staatssekretärin Milz zur Stärkung des ehrenamtlichen Engagements begleitet. Allerdings kann es nicht sein, dass nun, ohne dass dem Parlament die lang angekündigte Strategie vorliegt, derart detailliert Haushaltsmittel für selbige veranschlagt werden. Hier wird der zweite vor dem ersten Schritt getan.

Abschließend noch kurz zur wertvollen Arbeit der Antisemitismusbeauftragten, eine Funktion, die durch Frau Leutheusser-Schnarrenberger zwar ehrenamtlich ausgeübt wird; gleichwohl sind sowohl ein zahlenmäßig ausreichendes Team zur Bewältigung der stetig wachsenden Aufgaben wie auch genügend Sachmittel zwingend erforderlich. Nicht zuletzt die jüngsten antisemitischen Vorfälle und Anschläge zeigen, dass die Schaffung der Stelle der Antisemitismusbeauftragten mehr als überfällig war.

Es ist aber notwendig, dass alle staatlichen Gewalten und Ebenen für antisemitische Anzeichen und Vorfälle sensibilisiert werden. Dazu bedarf es zum einen ausreichender Mittel, aber zum anderen auch der verpflichtenden Curricula in Aus- und Fortbildung. Und hier ist noch sehr viel zu tun.

Ich komme zum Schluss. Den Einzelplan 02 im Zuständigkeitsbereich des Hauptausschusses lehnen

Wir kommen zur Abstimmung über den Einzelplan 02. Zuvor stimmen wir aber über drei Änderungsanträge ab, die ich jetzt aufrufe.

Der erste Änderungsantrag, über den wir abstimmen, kommt von der Fraktion der SPD, Drucksache 17/11933. Wer möchte diesem Änderungsantrag zustimmen? – Das sind SPD, Bündnis 90/Die Grünen und die AfD-Fraktion. Wer stimmt dagegen? – CDU und FDP. Gibt es Stimmenthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Dann ist der **Änderungsantrag Drucksache 17/11933** mit dem soeben festgestellten Abstimmungsergebnis **abgelehnt**.

Ich rufe den zweiten Änderungsantrag – ebenfalls von der Fraktion der SPD gestellt – Drucksache 17/11934 auf. Wer stimmt diesem Änderungsantrag zu? – SPD, Bündnis 90/Die Grünen. Wer stimmt dagegen? – CDU und FDP. Stimmenthaltungen sind demzufolge bei der AfD-Fraktion. Damit ist auch dieser **Änderungsantrag Drucksache 17/11934** mit dem festgestellten Abstimmungsergebnis **abgelehnt**.

Ich rufe den dritten Änderungsantrag der Fraktion der SPD Drucksache 17/11935 auf. Wer stimmt diesem Änderungsantrag zu? – SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Wer stimmt dagegen? – CDU, FDP und die AfD-Fraktion. Gibt es Stimmenthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Dann ist auch dieser **Änderungsantrag Drucksache 17/11935** mit dem festgestellten Abstimmungsergebnis **abgelehnt**.

Damit kommen wir jetzt zur Abstimmung über den Einzelplan 02, den Haushalt des Ministerpräsidenten. Der Haushalts- und Finanzausschuss empfiehlt in Drucksache 17/11902, den Einzelplan 02 unverändert anzunehmen. Wir kommen damit zur Abstimmung über den Einzelplan selbst. Wer dem Einzelplan seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die CDU-Fraktion und die FDP-Fraktion. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD, Bündnis 90/Die Grünen und die AfD-Fraktion. Gibt es Stimmenthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Dann ist der **Einzelplan 02 in zweiter Lesung** mit dem soeben festgestellten Abstimmungsergebnis **angenommen**.

Ich komme noch einmal auf den Einzelplan 09 – Ministerium für Verkehr – zurück, über den wir vor der abstimmungsfreien Mittagszeit debattiert haben, über den wir aber nicht mehr abstimmen konnten. Die Hinweise kennen Sie. Sie erinnern sich auch an die Debatte, sodass ich sofort zur Abstimmung über den Einzelplan 09 übergehen kann.

Auch hier empfiehlt der Haushalts- und Finanzausschuss in Drucksache 17/11909, den Einzelplan 09 unverändert anzunehmen. Deshalb stimmen wir auch hier über den Einzelplan und nicht über die Beschlussempfehlung ab. Wer dem Einzelplan 09 zustimmen möchte, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. Das sind CDU und FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Die

Enthaltungen sind demzufolge bei der AfD-Fraktion. Mit diesem festgestellten Abstimmungsergebnis ist der **Einzelplan 09 in zweiter Lesung angenommen**.

Wir fahren in der Tagesordnung fort mit:

Einzelplan 14 Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie

Auch hier liegt uns eine Beschlussempfehlung und ein Bericht des Haushalts- und Finanzausschusses vor. Dieser Bericht trägt die Drucksachennummer 17/11914. Wir debattieren in drei Teilbereichen nämlich Wirtschaft, Energie und Landesplanung sowie Innovation und Digitalisierung.

Ich rufe den ersten Bereich auf:

a) Wirtschaft

Für die SPD-Fraktion hat Herr Kollege Sundermann das Wort.

Frank Sundermann (SPD): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die Vorlage eines Haushalts, hier des Einzelplans 14, Wirtschaft, Energie und Landesplanung, zeigt auch immer eine Strategie der Landesregierung auf, nämlich die Art und Weise, wie sie dieses Politikfeld gestalten will. Sie hinterlegt das mit Summen.

Ich würde gerne mit Ihnen mal ein wenig schauen, was bisher mit diesen grundsätzlichen strategischen Ausrichtungen erreicht wurde.

Überdeckt wird dieses natürlich alles wie viele andere Politikfelder durch die Problematiken, die wir durch Corona haben. Deswegen möchte ich mit Ihnen überlegen, wie wir als nordrhein-westfälische Wirtschaft in das Jahr 2020 gegangen sind. Wenn man dann einen Blick auf die Industrie dieses Landes wirft, die ein Schwerpunkt der Wirtschaft hier in Nordrhein-Westfalen ist, müssen wir feststellen, dass wir mit einem Minus von 1,9 % im Vergleich zu 2018 in dieses Jahr gegangen sind.

Lassen Sie uns einmal aus der Sicht der Wirtschaft die Situation in Nordrhein-Westfalen zur Jahreswende 2019/2020 genauer betrachten. Dazu empfehle ich die Konjunkturumfrage von METALL NRW zum Jahreswechsel, in der sehr deutlich wird, dass diese in vielen wirtschaftspolitischen Feldern negativ beurteilt wird. Ich kann feststellen, dass wir durchaus ein Stück weit als kranker Mann in dieses Krisenjahr gegangen sind.

Meine Damen und Herren, lassen Sie mich nun auf einen für uns alle in den vergangenen 18 Monaten

