

Standards geschaffen. Digitalisierung bedeutet nun mal auch Zentralisierung und Standardisierung. Das fehlt. Das wurde in den letzten fünf Jahren versäumt, und das müssen wir jetzt schleunigst aufholen.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Diesem Prozess werden wir uns widmen. Wir werden uns auch endlich einer IT-Architektur, einer IT-Steuerung für das Land Nordrhein-Westfalen widmen. Das fehlt und ist nicht auf den Weg gebracht worden.

Bei aller Verschiedenartigkeit der Herausforderungen in den Landesressorts und in den nachgeordneten Behörden muss man auch sagen: Je heterogener die IT-Verfahren sind, umso anfälliger sind sie aus Informationssicherheitsgesichtspunkten heraus.

Deswegen ist der zweite große Schwerpunkt dieser Landesregierung die Stärkung der IT-Informationssicherheit. Dies soll nicht nur auf der Ebene des Landes geschehen, sondern auch die 430 Städte und Gemeinden sowie Kreise und Landschaftsverbände, die Städteregion Aachen, der Regionalverband Ruhr sollen dabei mitgenommen werden, um den BSI-Grundschutz endlich auf den Weg zu bringen. Denn in der aktuellen Zeit stehen wir vor entsprechenden Herausforderungen.

Dann kommt die Digitalisierung der Verwaltungsleistungen hinzu. Dazu gehört es auch, dass wir gucken müssen, was wo gut läuft und was wo gar nicht läuft. Deswegen bin ich immer sehr für das Folgende – nehmen Sie es als Ausdruck nachhaltiger Wirtschaftspolitik einer Christdemokratin –: Es reicht nicht, ein Schaufenster zu bestücken, Sie müssen den Laden vollmachen. Das ist der Ansatz von CDU und Grünen, wenn es um die Digitalisierung geht. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Berivan Aymaz: Vielen Dank. – Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir sind am Schluss der Aussprache zu Teil c) Digitalisierung.

Wir kommen somit zu den Abstimmungen. Der Haushalts- und Finanzausschuss empfiehlt in Drucksache 18/1908, den Einzelplan 08 unverändert anzunehmen. Es liegen Änderungsanträge vor, über die wir nun einzeln abstimmen.

Wir stimmen ab über den **Änderungsantrag Drucksache 18/2054** von der Fraktion der FDP. Ich frage: Wer stimmt dem Änderungsantrag zu? – Das sind die Fraktionen der SPD und der FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind die Fraktionen der CDU, Bündnis 90/Die Grünen, der AfD und der fraktionslose Abgeordnete Dr. Blex. Wer enthält sich? – Ich sehe keine Enthaltungen. Damit ist der Änderungsantrag **abgelehnt**.

Wir kommen zur Abstimmung über den **Änderungsantrag Drucksache 18/2055**, ebenfalls von der

FDP. Ich frage: Wer stimmt dem Änderungsantrag zu? – Das ist die Fraktion der FDP. Wer stimmt gegen den Änderungsantrag? – Das sind die Fraktionen der CDU, der SPD, Bündnis 90/Die Grünen. Wer enthält sich? – Das sind die Fraktion der AfD und der fraktionslose Abgeordnete Dr. Blex. Damit ist der Änderungsantrag **abgelehnt**.

Wir kommen zur Abstimmung über den letzten Änderungsantrag in dem Titel, und zwar zum **Änderungsantrag Drucksache 18/2056**, ebenfalls von der FDP. Wer stimmt dem Änderungsantrag zu? – Das sind die Fraktionen der FDP, der AfD und der fraktionslose Abgeordnete Dr. Blex. Wer stimmt dagegen? – Das sind die Fraktionen der CDU, der SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Gibt es Enthaltungen? – Ich sehe keine. Somit ist auch dieser Änderungsantrag **abgelehnt**.

Wir kommen damit zur Abstimmung über den Einzelplan 08 selbst, nicht über die Beschlussempfehlung. Ich frage: Wer stimmt dem Einzelplan zu? – Das sind die Fraktionen der CDU und Bündnis 90/Die Grünen. Wer stimmt dagegen? – Das sind die Fraktionen der SPD, FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete Dr. Blex. Wer enthält sich? – Ich sehe keine Enthaltungen. Damit ist der **Einzelplan 08 in zweiter Lesung angenommen**.

Wir kommen jetzt – drittens – zur Abstimmung über den Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 18/1100 und 18/1402 – Ergänzung. Der Haushalts- und Finanzausschuss empfiehlt in Drucksache 18/1909, den Gesetzentwurf Drucksache 18/1100 und 18/1402 – Ergänzung – unverändert anzunehmen. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Gesetzentwurf Drucksache 18/1100 und 18/1402 selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Ich frage: Wer stimmt dem Gesetzentwurf zu? – Das sind die Fraktionen der CDU und von Bündnis 90/Die Grünen. Wer stimmt dagegen? – Das sind die Fraktionen der SPD und der FDP, der AfD und der fraktionslose Abgeordnete Dr. Blex. Wer enthält sich? – Ich sehe keine Enthaltungen. Damit ist der **Gesetzentwurf Drucksache 18/1100 und 18/1402 in zweiter Lesung angenommen**.

(Vereinzelt Beifall von der CDU)

Ich rufe auf:

Einzelplan 10 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

a) Umwelt und Naturschutz

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die Fraktion der SPD der Kollegin Frau Blask das Wort.

Inge Blask (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen! Über das chaotische Haushaltsverfahren der schwarz-grünen Landesregierung haben wir in den vergangenen Stunden schon des Öfteren diskutiert. Im Einzelplan 10 ist das nicht anders. Auch da ist von gutem Handwerk wenig zu sehen.

So bucht das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr im Haushaltsplan 2023 fälschlicherweise zusätzlich rund 7,7 Millionen Euro auf die Biologischen Stationen. Klar, dass dies mit Erscheinen des Haushaltsplanentwurfs von den rund 40 Biostationen in Nordrhein-Westfalen sehr begrüßt wurde. Doch daraus wird scheinbar nichts. Leider haben die Mitglieder des Umweltausschusses bis heute keine Information erhalten, wie die Gelder eingesetzt werden und ob die Biostationen wenigstens in Teilen Unterstützung erwarten können.

Große Unklarheit herrscht auch über die Pläne im allgemeinen Naturschutzhaushalt. Von einer Verdoppelung sind Sie meilenweit entfernt. Das wird in den kommenden Jahren ohne fremde Mittel auch so bleiben. Dabei waren mit der Wahl der Grünen so viele Hoffnungen verbunden.

(Dr. Dennis Maelzer [SPD]: Bei mir nicht!)

Die Ziele der Volksinitiative Artenvielfalt sollten endlich in die Realität umgesetzt werden. Ein Sofortprogramm dazu fehlt im Haushalt.

Völlige Unklarheit besteht auch rund um den zweiten Nationalpark. Der Findungsprozess darf indes zumindest 2023 nichts kosten. Mittel dafür sind im Haushalt nicht eingestellt.

Das Gleiche gilt für die Umwelt-Schecks, die Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von CDU und Grünen, vor einigen Wochen noch schnellstmöglich verabschiedet haben wollten. Angeblich hatte das keine Zeit mehr, um in Ruhe im Ausschuss beraten zu werden. Wir haben trotz einiger Bedenken in dem Glauben, dass dies dann im Jahr 2023 endlich kommen wird, zugestimmt. Im Haushalt finden wir aber auch dazu bislang gar nichts. Wir haben die Umwelt-Schecks jedenfalls nicht vergessen und machen den Vorschlag, mit 500 Schecks bereits 2023 zu beginnen.

Zudem stellen wir einige weitere Haushaltsanträge, die längst überfällig sind. Wir alle waren uns einig, dass wir im Flächenrecycling besser werden müssen. Die Industriebrachen müssen schneller wieder in den Zustand versetzt werden, dass dort gebaut werden kann. Nur so sparen wir an anderer Stelle Flächen. Insbesondere im urbanen Raum haben wir genügend belastete Flächen, die sich herrichten lassen.

Als erfahrene Gesellschaft steht dem Land der Verband für Flächenrecycling und Altlastensanierung zur Seite, der seit Jahren auf eine Budgeterhöhung

hofft. Die braucht er dringend, weshalb wir eine Erhöhung um 3 Millionen Euro auf insgesamt 10 Millionen Euro vorschlagen.

Ein weiterer zentraler Aspekt: Mithilfe eines Landesprogramms zum Erhalt der biologischen Vielfalt wollen wir endlich die Forderungen der Volksinitiative Artenvielfalt Nordrhein-Westfalen sowie die Biodiversitätsstrategie des Landes NRW umsetzen. Dafür beantragen wir, 7 Millionen Euro in den Haushalt einzustellen.

Für den nötigen Ausbau des Pegelmessstellennetzes nach der Flutkatastrophe, der auch schon von der schwarz-gelben Landesregierung angekündigt wurde, braucht es Geld. Die SPD-Fraktion fordert deshalb, dies durch eine erneute und konkrete finanzielle Zuweisung von 5 Millionen Euro im Haushalt abzusichern.

Kleingärten in Nordrhein-Westfalen haben eine hohe Bedeutung für Stadtklima, Ökologie und das soziale Gefüge in den Kommunen – nicht erst seit der Pandemie. Die SPD-Fraktion fordert, Finanzmittel langfristig zu erhöhen und zu flexibilisieren. In diesem Jahr fordern wir eine Erhöhung der Mittel um 200.000 Euro für ein entsprechendes Förderprogramm.

(Beifall von der SPD)

Gemeinsam mit unseren Kommunen, den kommunalen Abfall- und Stadtreinigungsbetrieben und der Verbraucherzentrale wollen wir ein landesweites Programm zur Sauberhaltung der Städte und zur Müllvermeidung auflegen. Dazu beantragen wir die Einstellung von zusätzlichen 100.000 Euro.

Lassen Sie mich zum Schluss noch deutlich machen, dass Sie, sehr geehrter Herr Krischer, als neuer Minister sicher nichts dafür können, dass nach fünf stattlichen Haushaltsjahren nun an vielen Stellen gespart werden muss. Die Bedeutung von Umwelt- und Naturschutz bleibt jedoch hoch.

Deshalb ist es gut, dass in Berlin zurzeit ein nationales Aktionsprogramm zum Artenschutz entwickelt wird, das Nordrhein-Westfalen jährlich bis zu 200 Millionen Euro in den Einzelplan 10 spülen könnte. Erliegen Sie da bitte nicht der Versuchung, diese Einnahmen als die Ihrer Regierung zu verbuchen. Das gilt insbesondere auch mit Blick auf die CDU, die das Programm im Bundestag mit allen Mitteln bekämpft hat.

Lassen Sie uns die kommenden Wochen produktiv nutzen, um unsere nordrhein-westfälischen Vorstellungen von einem effektiven Programm gemeinsam zu diskutieren und aufzuschreiben. Wir wünschen uns direkte Einbeziehung, um gemeinsam für NRW voranzuschreiten.

Dem vorliegenden Einzelplan können wir heute aber nicht zustimmen. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Frau Kollegin Blask. – Für die CDU-Fraktion spricht jetzt der Kollege Dr. Nolten.

Dr. Ralf Nolten (CDU): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wer den Anspruch hat, eine Zukunftscoalition zu sein, der muss sich mit den drängendsten Fragen der Zeit beschäftigen. Die drängendsten umweltpolitischen Herausforderungen in unserem Land sind der Klimawandel und die zurückgehende Biodiversität.

Mit unserem Koalitionsvertrag haben wir ein ambitioniertes Arbeitsprogramm beschlossen. Der Haushalt 2023 stellt einen Einstieg in seine Umsetzung dar. Um etwas mehr Tiefe abzubilden, haben der Kollege Volkhard Wille und ich Schwerpunktsetzungen in unseren Reden zum Teilbereich „Umwelt“ im Einzelplan 10 vorgenommen; ich werde verstärkt einen Blick auf die Wasserwirtschaft werfen.

Die Flutkatastrophe hat unsere Baustellen schonungslos offengelegt. Der Zehn-Punkte-Arbeitsplan „Hochwasserschutz in Zeiten des Klimawandels“ der damaligen Umweltministerin Ulla Heinen-Esser hat sie benannt: Verbesserung der Hochwasserinformation und -vorhersage, landesweit einheitlicher Hochwasserinformationsdienst, Aktualisierung der Abflussstatistik, Förderung von Schutzkonzepten vor Ort, Anpassung der Überschwemmungsgebietsausweisungen, Weiterentwicklung des Talsperrenmanagements und stärkere Resilienz und Selbsthilfefähigkeit bei Bürgern und Kommunen.

So finden sich für den Hochwasserschutz 1,5 Millionen Euro mehr für Untersuchungen und Planungen, 2,6 Millionen Euro mehr für Vorarbeiten und vor allen Dingen 76,6 Millionen Euro direkt für Hochwasserschutzmaßnahmen. Die Zuweisungen an Kommunen und Zweckverbände steigen nochmals um 15 Millionen Euro. Fazit: 50 % mehr Mittel für den Hochwasserschutz im Vergleich zu 2021.

Auch die Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie dient vielfach über den Rück- und Umbau der Wehre, über Laufverlängerungen und über die Aufweitung der Auen dem Hochwasserschutz.

64 der 79 Millionen Euro Einnahmen aus dem Wasserentnahmeentgelt geben wir für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie aus. Die Verstetigung des Mittelansatzes ist erforderlich, liegt doch der Finanzbedarf ihrer Umsetzung landesweit bei etwa 3,9 Milliarden Euro.

Trotz verstärkter Bemühungen in diesen Bereichen bleibt es im Abwasserbereich bei der Aufwendung von über 45 Millionen Euro für Zuschüsse beim Neubau oder für die Ertüchtigung von Abwasserbehandlungsanlagen, Regenrückhaltebecken, Hauptsammeln und Klärschlammbehandlungsanlagen.

Spurenstoffelimination, Phosphatrückgewinnung, Redundanzkapazitäten – sie bleiben als Anforderungen bestehen, auch wenn neue Anforderungen kommen. Neben den Starkregenereignissen sind das auch längere Trockenperioden.

Zum regulären Ansatz von 1 Million Euro gibt es in der Titelgruppe 64 „Zukunftsfragen der Wasserwirtschaft“ mehr Geld für Konzepte zu Verbundleitungen, zur besseren Bewirtschaftung von Wasserressourcen und für einen effizienteren Einsatz in den verschiedenen Sektoren.

Der Klimawandel hat auch Konsequenzen für die Bewirtschaftungsstrategien von Landwirten. Um in einem offenen System bedarfsgerecht zu düngen, sind die Mittel zur Stärkung der Trinkwasserkooperation ebenso erforderlich wie eine stärkere einzelbetriebliche Betrachtung der Düngebilanzen.

Die dazu erforderlichen Messstellen nach der AVV zur Düngeverordnung sollen bis Ende 2024 errichtet oder ertüchtigt sein. Hier hat das Haus die Finanzierung der gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen aus bereiten Mitteln und deren Übertragung auf das LANUV zugesichert.

All dies braucht für die dahinter stehenden Genehmigungsverfahren auch Personal bei den Oberen und der Obersten Wasserbehörde sowie dem LANUV. Da hilft die pauschale Kritik von Herrn Kutschaty an Stellenmehrungen im Landeshaushalt wenig. 31 neue Stellen für hydrologische Messnetze, Hochwasservorhersage und den Hochwasserinformationsdienst – wir stehen dazu. Und Sie, liebe SPD?

Deswegen ist auch die Verstetigung der Fachkräftinitiative „Wasserwirtschaft“ so wichtig. Insgesamt müssen wir zu höheren Abschlusszahlen im Dualen System und an den Instituten für Siedlungswasserwirtschaft kommen, sonst haben wir bei den Projekten der Trinkwasserbereitstellung, der Gewässerunterhaltung, des Hochwasserschutzes und der Abwasserreinigung hinten heraus Engpässe im Genehmigungsverfahren und in der Umsetzung.

Bei einem Basishaushalt sind logischerweise noch nicht alle Projekte abgebildet. Gleichwohl ist dieser Umwelthaushalt inhaltlich und von der finanziellen Ausstattung her ein deutlicher Schritt nach vorne.

(Beifall von der CDU und Dr. Volkhard Wille
[GRÜNE])

Wir müssen mehr tun zur Krisenbewältigung. Wir wollen und wir werden mehr tun. Der Haushalt 2023 eröffnet die Perspektive dazu. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Herzlichen Dank, Herr Kollege Dr. Nolten. – Für die FDP-Fraktion spricht jetzt der Kollege Brockes.

Dietmar Brockes* (FDP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Im Fachausschuss war eine ernsthafte Befassung mit diesem Haushalt praktisch nicht möglich. Dies hat unter anderem auch der Minister, Herr Krischer, eingestanden.

Denn in der Beantwortung unserer Fragen zum Haushalt hat er darauf hingewiesen, dass wegen der kurzen Zeitspanne ein Teil der Antworten nicht vollumfänglich vorbereitet werden konnte. So steht es in seinen Ausführungen. Also, meine Damen und Herren, ist eine seriöse Beratung laut Ihren eigenen Aussagen nicht möglich gewesen.

Für uns Freie Demokraten steht bei den Beratungen fest: Die Priorisierung der Ausgaben muss den aktuellen Herausforderungen entsprechen. Dies kann man aber bei diesem Haushalt nun wirklich in Zweifel ziehen.

Wenn man sich den Einzelplan 10 anschaut, dann stellt man fest, dass 7,7 Millionen Euro mehr für Biologische Stationen etatisiert wurden. Dies hat Frau Blask eben auch schon ausgeführt. Auf Nachfrage wurde dann klar, dass die Mittel gar nicht für die Biologischen Stationen bestimmt sind. Die Mittel werden in der Titelgruppe nur geparkt, weil das Umweltministerium selbst noch gar nicht weiß, wofür sie gedacht sind. So viel, meine Damen und Herren, zur Wahrheit und Klarheit bei der Haushaltsaufstellung.

(Beifall von Yvonne Gebauer [FDP] – Vereinzelt Beifall von der SPD)

Eine differenzierte Aufteilung der Mittel ist erst für den Haushalt 2024 angedacht. Es fließt gar kein Geld in die konkreten Maßnahmen. Meine Damen und Herren, das ist unseriös und zeugt von keiner guten Finanzpolitik.

(Beifall von der FDP)

Es ist erschreckend, dass gerade ein grüngeführtes Ministerium gar nicht weiß, für welche Maßnahmen es die Mittel verwenden möchte. Auch der NABU NRW attestiert der Landesregierung erschreckende Planlosigkeit bei der Behandlung der Biodiversitätskrise.

Wie viel Geld die Biologischen Stationen letztendlich bekommen, das konnte der Minister im Ausschuss auch nicht beantworten. Dass die Biologischen Stationen eine mehrjährige gesicherte Finanzierungszusage und Planungssicherheit erhalten, hat die FDP bereits in Regierungsverantwortung gefordert und auch beschlossen. Da die Landesregierung jetzt hier aber nicht erklären kann, wie die Mittel verwendet werden sollen, braucht sie diese anscheinend nicht oder aber für etwas anderes.

Meine Damen und Herren, auch bei den Naturparks sieht es nicht besser aus. Auch diese gehen leer aus. Bei dem Petersberger Naturpark-Gespräch hat Minister Krischer nochmals die Wichtigkeit der Natur-

parke hervorgehoben. Zu sehen ist davon im Einzelplan nichts.

Meine Damen und Herren, die Naturparke brauchen eine solide Finanzierung, damit ihre wertvolle Arbeit fortgesetzt werden kann. Daher benötigen die zwölf Naturparke jährlich jeweils 100.000 Euro zur Finanzierung der Basiskosten wie Personal und Betrieb der Geschäftsstellen und Naturparkzentren.

Meine Damen und Herren, Herr Präsident, im Einzelplan 10 fehlen wichtige Lösungsansätze für die aktuellen Herausforderungen. Für Schaufensterwahlversprechen wie die Umwelt-Schecks ist aber scheinbar genug Geld da. Deshalb können wir diesen Einzelplan nur ablehnen. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP und Alexander Vogt [SPD])

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Herzlichen Dank, Herr Kollege Brockes. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht jetzt Herr Kollege Dr. Wille.

Dr. Volkhard Wille (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Während wir hier heute den Entwurf des Landeshaushaltes 2023 beraten, beginnt zeitgleich im kanadischen Montreal die 15. Vertragsstaatenkonferenz zur UN-Biodiversitätskonvention. Was dort auf völkerrechtlicher Ebene zum Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen verhandelt wird, muss hier vor Ort umgesetzt werden.

Die Koalition aus CDU und Grünen ist mit der Gleichzeitigkeit gleich mehrerer Krisen konfrontiert. Die Klimakrise und die Biodiversitätskrise können wir nur gemeinsam lösen. Im Einzelplan 10 finden sich die relevanten Ausgaben von Nordrhein-Westfalen für die verschiedenen Aktivitäten, Maßnahmen und Förderprogramme in den Bereichen Umwelt und Naturschutz. Kollege Ralf Nolten ist eben schon auf die vielfältigen Aktivitäten im Themenfeld „Wasser“ eingegangen.

Mit dem Haushalt 2023 machen wir einen ersten Schritt zur Verdoppelung des Naturschutzetats in dieser Wahlperiode. Wir wollen damit unter anderem die Biologischen Stationen noch besser in die Lage versetzen, die Schutzgebiete in NRW zu betreuen und die Maßnahmenkonzepte in den europäisch bedeutenden Natura-2000-Gebieten umzusetzen.

Weitere wichtige Naturschutzmaßnahmen werden folgen. Da kann ich alle Zweifler beruhigen. Wir sind ja auch noch mitten in den Haushaltsberatungen. Neben einer Aufstockung der Mittel geht es dabei auch um die Absicherung der Mehrjährigkeit ihrer Arbeit, um Kontinuität zu gewährleisten. Darüber gesprochen worden ist schon mehrfach, aber konkret beschlossen worden ist es eben noch nicht, Herr Kollege Brockes. Das machen wir jetzt erstmals im

Haushalt mit der Bereitstellung von Verpflichtungsermächtigungen.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Die Beantragung von weiteren Fördermitteln durch die Biologischen Stationen zum Beispiel aus dem in der Aufstellung befindlichen Bundesprogramm „Natürlicher Klimaschutz“ sowie des LIFE-Programms der Europäischen Union für Umwelt- und Klimamaßnahmen kann dabei zu einer sehr schönen Hebelwirkung führen und die Wirksamkeit eingesetzter Landesmittel erhöhen. Den Prozess zur Ausweisung eines zweiten, für den Artenschutz so wichtigen Nationalparks in unserem Bundesland werden wir 2023 starten. Dafür werden auch Mittel bereitstehen.

Im Bereich der Bildung für Nachhaltigkeit gehen wir den Weg zur Vervollständigung des landesweiten Netzwerkes von Umweltbildungseinrichtungen weiter und sorgen dafür, dass insbesondere für Schülerinnen und Schüler, Kinder und Jugendliche ein flächendeckendes Angebot entsteht. Auch im Bereich der Umweltwirtschaft sowie der Umsetzung der NRW-Nachhaltigkeitsstrategie werden die in den letzten Jahren begonnenen Initiativen fortgeführt – und das, obwohl dort in Teilen auch Mittel zum Beispiel der Europäischen Union wegfallen.

Nicht zuletzt verstärkt die schwarz-grüne Koalition das Personal in der Umweltverwaltung, um den Vollzug der verschiedenen Umweltgesetze zu verbessern, Projekte und Maßnahmen zügig umzusetzen und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen.

Die neue Schwerpunktstaatsanwaltschaft „Umweltkriminalität“ gehört zwar nicht zum Einzelplan 10, ergänzt und flankiert aber die Natur- und Umweltschutzpolitik in unserem Bundesland.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Das alles ist angesichts des Ausmaßes der Biodiversitätskrise noch nicht genug, aber ein erster Schritt in wichtigen Zeiten. – Vielen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Herzlichen Dank, Herr Kollege Dr. Wille. – Für die AfD-Fraktion spricht jetzt der Abgeordnete Schalley.

Zacharias Schalley (AfD): Herr Präsident! Werte Damen und Herren! Der Koalitionspoker trägt manchmal seltsame Blüten. Das ehemalige Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz wird aufgeteilt: CDU übernimmt Landwirtschaft, die Grünen übernehmen die Umwelt. Wer hier das bessere Blatt auf der Hand hatte, ist dabei nachrangig, denn die CDU wird in jeder Koalitionsverhandlung, um im Bild des Pokerspiels zu bleiben, calen – Hauptsache, sie kommt am Ende an den Pott.

Man hat sich scheinbar nur ausgebeten, doch wenigstens den Anschein zu erwecken, dass man bei der CDU noch die Bauern und den ländlichen Raum bedient. Dafür kriegen die Grünen alles, was sie wollen. Und tatsächlich ist diese Aufteilung vor dem Hintergrund der stets aufs Neue praktizierten Klientelpolitik nur logisch: Die CDU kann die Bauern ruhig halten und im Zweifel auf den bösen grünen Umweltminister zeigen. Die Grünen wiederum haben die Ressourcen und die Macht, die Agenda ihrer Vorfeldorganisationen in die Ministerien zu tragen. Was dabei auf der Strecke bleibt: der eigentliche Sinn der nun getrennten Ministerien.

Die Natur hier bei uns in Nordrhein-Westfalen ist Kulturlandschaft. Es gibt keine unberührte Natur. Vielmehr ist die Landschaft über Jahrtausende von Menschen und insbesondere der Landwirtschaft geprägt. Die Artenvielfalt resultiert direkt aus der mannigfaltigen Nutzung in der Landwirtschaft, die sich an die natürlichen Gegebenheiten angepasst und vielfältige Lebensräume geschaffen hat.

Deren Bewohner brauchen keine von menschlichen Einflüssen freie Natur, wie sie der grüne Umweltminister anstrebt. Dazu ein paar Beispiele: Der Wiedehopf als Vogel des Jahres 2022 kommt bei uns vor allem in extensiv genutzten Obst- und Weinkulturen, in Gegenden mit Weidetierhaltung sowie auf Ruderalflächen vor. Auch der vom Aussterben bedrohte Feldhamster ist in Mitteleuropa auf bewirtschaftete Flächen und deren Randzonen beschränkt, wohin er als typischer Kulturfolger im Zuge der landwirtschaftlichen Erschließung vordrang.

Beide Tiere sind prominente Beispiele dafür, dass heute vom Aussterben bedrohte Arten direkt auf die menschliche Nutzung in Form von Landwirtschaft angewiesen sind. Wenn man diese Tierarten retten will, so muss man nicht einen zweiten Nationalpark ausweisen, sondern unsere Natur als Kulturlandschaft erhalten. Dazu brauchen wir die Bauern und eine landwirtschaftliche Nutzung.

Doch geht es den Grünen überhaupt noch um den Schutz der heimatischen Natur? Überall in NRW wird die Natur im Namen des Klimaschutzes zerstört, und der Treiber dieser Entwicklung ist die Partei, die einstmals groß wurde, indem sie den Naturschutz zu ihrem Kernthema machte. Nun könnte man dies ironisch oder heuchlerisch finden, doch tatsächlich ist es denklogisch nur konsequent, denn den Grünen ging es nie um den tatsächlichen Schutz der Natur.

Die Natur der Grünen ist nicht ökologisch, sondern sie ist technisch. Das verheißt für die organisch gewachsenen Lebensräume nichts Gutes. Die Grünen wollen nämlich keinen tatsächlichen Wandel hin zu Nachhaltigkeit und Naturschutz, sondern sie wollen vor allen Dingen eines: Weitermachen wie bisher, nur mit Elektroautos anstatt mit Benzinern.

(Zuruf von Norwich Rüße [GRÜNE])

Ausgestorbene Arten und zerstörte Ökosysteme leben auch nicht wieder auf, wenn die Ziele des Pariser Klimaabkommens erfüllt werden. Wenn der für diese Politik mittlerweile sinnbildliche Rotmilan durch die Rotorblätter einer Windkraftanlage erschlagen wird, dann bezeichnen das die Grünen in einem Erlass als negative Auswirkungen auf windenergiesensible Tierarten. Was für ein bürokratischer Euphemismus!

Ein einmal gefälltter Baum ist gefällt und bleibt das auch. Es braucht Jahrhunderte, bis an dieser Stelle ein neuer wachsen kann, sofern nicht zwischenzeitlich eine Ladesäule für ein E-Auto dort gebaut wurde.

Noch weniger liegt den Grünen an der Natur und ihrer Bedeutung als Heimat. Die Abholzung des Regenwaldes in Brasilien beklagen sie ebenso tränenreich wie heuchlerisch, wenn sie doch hier in Deutschland genau das Gleiche tun, indem sie im Namen der Energiewende Wälder roden und Kalamitätsflächen mit Windkraftanlagenpflastern, anstatt sie aufzuforsten.

Die Natur ist die sichtbare Ausgestaltung unserer Heimat, und aus der Natur sind unsere Kultur und unsere Identität als Deutsche entsprungen. Was man bei den Grünen aber von Vaterlandsliebe hält, das hat Robert Harbeck unmissverständlich klargestellt.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Wir stehen hingegen für einen echten Naturschutz als Heimatschutz und gegen die Pervertierung von Umweltpolitik, die im grün geführten Ministerium praktiziert wird. Der Mensch ist kein Störfaktor in der Natur, sondern er ist ein Teil davon. Wer seine Heimat nicht liebt, der kann auch die Natur nicht lieben.

(Norwich Rüße [GRÜNE]: Oh Gott, oh Gott!)

Unsere heimatliche Natur ist nicht nur ein Warenlager von nachwachsenden Rohstoffen oder ein Standort für Industrieanlagen, sondern sie ist unsere Heimat, unsere Geschichte und unsere Kultur. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Danke, Herr Abgeordneter Schalley. – Für die Landesregierung spricht jetzt Minister Krischer.

Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Ich bin dem Kollegen Dr. Wille ausgesprochen dankbar, dass er darauf hingewiesen hat: Heute sind viele Krisen erwähnt worden. In Montreal wird im Moment über eine diskutiert, und das ist die globale Aussterbekatastrophe. Es ist wichtig, dass sich auf der Ebene damit auseinandergesetzt wird, dass sich die Menschheitsgemeinschaft diesem wesentlichen Thema widmet. Das geht

nämlich an Nordrhein-Westfalen nicht vorüber. 45 % der Arten, die in unserem Bundesland leben, stehen auf den Roten Listen. Das muss uns zum Handeln, zum Agieren zwingen. Das ist absolut notwendig.

Wir geben in diesem Haushalt die Antwort darauf, dass die Mittel für den Naturschutz in einem Ausmaß steigen, wie das seit vielen Jahren trotz der extrem schwierigen Bedingungen nicht mehr der Fall war. Herr Brockes, ich kann es Ihnen leider nicht ersparen: Die FDP hat vielleicht davon geredet, dass man die Biologischen Stationen absichern wollte, tun werden wir es. Wir werden sie absichern.

(Zuruf von der FDP)

Wenn wir Ihnen die konkrete Summe dafür im Ausschuss noch nicht nennen können, dann liegt das einzig und allein daran, dass es eine Förderrichtlinie gibt, die mit den Kommunen und Kreisen abgestimmt werden muss, weil diese kofinanzieren und wir da am Ende Gespräche führen müssen, wie das ausgestaltet werden kann. Das wissen Sie genau.

(Dietmar Brockes [FDP]: Das ist sehr unsehr! – Gegenruf von Dr. Ralf Nolten [CDU]: Nein, so ist das!)

– Das wissen Sie sehr genau, Herr Brockes. Sie sollten sich deshalb ehrlich mit der Sache auseinandersetzen. Das ist, glaube ich, Ihr Problem.

(Beifall von der CDU)

Wir werden die Biologischen Stationen als eine Maßnahme im Naturschutzbereich stärken, worum uns viele andere Bundesländer beneiden. Sie zeigen, weil wir in den letzten Jahren viele Arten gesehen haben, dass Naturschutz erfolgreich sein kann. Es sind Arten wie der Schwarzstorch, der Seeadler oder der Biber, die in unser Land zurückgekommen sind und hier jetzt wieder leben. Das ist auch das Ergebnis von aktiver Naturschutzarbeit, und, meine Damen und Herren, die werden wir stützen.

Für die Landesregierung ist im Übrigen nicht nur der Naturschutzminister oder der Umweltminister für das Thema verantwortlich, denn der Justizminister macht mit den Schwerpunktstaatsanwaltschaften „Umweltkriminalität“ deutlich, dass das eine Aufgabe der gesamten Landesregierung ist. Dass wir uns um dieses Thema als gesamte Landesregierung kümmern, ist auch notwendig, meine Damen und Herren.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Der Kollege Nolten hat sehr ausführlich dargestellt, was unser weiterer großer Schwerpunkt ist, weil wir uns mit den Folgen der Klimakrise auseinandersetzen müssen. Dazu gehört neben dem Thema „Hochwasser“, in das wir im Moment unglaublich viel Geld hineinstecken, das zu tun, was notwendig ist, um uns vor den immer schlimmeren Starkregenereignissen und vor den Hochwassern zu schützen. Dabei ist der

Ausbau der Pegel, über den wir gerade reden, nur ein Teil der Maßnahmen.

Da muss noch sehr viel mehr kommen; das ist völlig klar. Dafür haben wir aber die finanzielle Ausstattung in diesem Haushalt trotz der schwierigen Rahmenbedingungen geschaffen. Wir haben aber nicht nur das Geld bereitgestellt, sondern auch das Personal, und das ist dringend notwendig, um das Land vor absehbaren Hochwasserkatastrophen zu schützen.

Es geht aber nicht nur um Hochwasser, sondern es geht auch um Hitzewellen, wie wir das in diesem Sommer wieder erlebt haben. Dazu gehört, dass wir die Kommunen fördern, Hitzeaktionspläne zu erstellen und die Menschen zu schützen. Das, meine Damen und Herren, ist eine konsistente und konsequente Klimaanpassungspolitik, die diese Landesregierung betreibt.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Zum Schluss möchte ich darauf hinweisen, dass uns auch noch ein dritter Punkt wichtig ist, den wir im Haushalt abbilden, und das ist die Bildung für nachhaltige Entwicklung. Es ist notwendig, insbesondere junge Menschen zu empowern, sie auf die Herausforderungen, auf die Themen der UNO-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung aufmerksam zu machen. Dafür stärken und bauen wir das Netzwerk aus, das wir in Nordrhein-Westfalen haben; denn das ist ein ganz entscheidender Baustein in der Kombination aus Umwelt und Bildung.

Das – das möchte ich abschließend betonen – drückt auch dieser Haushalt aus, genauso wie der Nachtrag 2022. Wir haben über 200 zusätzliche Stellen vor allen Dingen in den Geschäftsbereichen geschaffen, die die Umweltverwaltung stärken. Damit drehen wir den Trend der letzten Jahre um, damit endlich Menschen da sind, die Umweltpolitik auch tatsächlich umsetzen und vollziehen. Das ist auch im Sinne der Wirtschaft, die dann kompetente Ansprechpartnerinnen im LANUV und in den Bezirksregierungen vorfindet.

Das ist eine Politik, die die Transformation in diesem Land vorantreibt, und insofern ist das am Ende eine konsequente Umwelt- und Klimapolitik. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Minister Krischer.

Weitere Wortmeldungen liegen mir zu diesem Punkt a) Umwelt und Naturschutz im Rahmen der Einzelplan-10-Beratung nicht vor. Somit sind wir an dieser Stelle am Schluss der Aussprache.

Ich rufe auf:

b) Verkehr

Ich erteile als Erstes dem Kollegen Dudas von der SPD-Fraktion das Wort.

Gordan Dudas (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Schön, dass sich die Gelegenheit doch noch ergeben hat. Liebe Kolleginnen und Kollegen der demokratischen Fraktionen! Wenn die großen Ankündigungen der neuen schwarz-grünen Landesregierung im Koalitionsvertrag auf den ersten Blick ambitioniert erscheinen, dann lässt uns der zweite Blick eher sprachlos zurück. Gleiches gilt nun für den vorgelegten Einzelplan 10 und damit den Verkehrshaushalt.

Ein Beispiel? Gerne. Sie wollen den ÖPNV bis 2030 um mindestens 60 % erhöhen. Das Ziel würde ich niemals kritisieren. Aber dafür haben Sie gerade mal sieben Jahre Zeit. Das ist mit Streckenreaktivierungen allein nicht zu machen, ebenso wenig mit den bisherigen Schritten, was den Neu- und den Ausbau von erforderlicher Verkehrsinfrastruktur angeht.

Natürlich wird hier mit den 2,3 Milliarden Euro gepotzt, die jährlich zur Förderung öffentlicher Verkehrsangebote in Nordrhein-Westfalen ausgegeben werden. Es fehlt allerdings der Hinweis, dass über 90 % davon aus Bundesmitteln bestehen und alle doch wissen, dass es weiterhin große Probleme bei der Ausfinanzierung des ÖPNV gibt.

Die Eigeninitiative dieser Landesregierung ist somit recht überschaubar, zumal man auch bei der Frage des 49-Euro-Tickets erst spät ein vorsichtiges Bekenntnis abgegeben hat, die Mittel sich aber bis heute nicht im Haushalt wiederfinden.

Was Sie aber weiterhin ausblenden, ist die Frage eines Landestickets NRW für 1 Euro pro Tag. Denn für viele Menschen sind 49 Euro verdammt viel Geld. Und die meisten Menschen bewegen sich ja vornehmlich in ihrer eigenen Region; sie brauchen also nicht unbedingt ein bundesweit gültiges Ticket.

Herr Minister, unbestreitbar ist doch, dass wir in Nordrhein-Westfalen eine umfassende Verkehrswende brauchen. Dabei bilden ÖPNV und SPNV einen zentralen Baustein. Entsprechend fehlt in diesem Haushalt gerade vor diesem Hintergrund der gewaltigen Ambitionen der tatsächlich große Wurf. Es fehlt das handfeste Fundament mit Investitionen in die notwendigen Maßnahmen für eine gelingende Verkehrswende.

Meine Damen, meine Herren, die Ankündigung, dass der Radverkehr bei Ihnen einen hohen Stellenwert bekommt, lässt ebenso die grüne Handschrift erkennen. Hier haben Sie die Mittel auf 33 Millionen Euro aufgestockt, was im Sinne der Verkehrswende natürlich richtig ist. Gleichzeitig aber werden die Mittel für den Straßenbau im gleichen Umfang auf 69 Millionen Euro reduziert. Dass hier nun eine Umverteilung

zulasten des dringend erforderlichen Straßenbaus stattfindet, ist schon ein starkes Stück.

(Beifall von der SPD)

Das Straßenbaumoratorium wird in der Wirtschaft bereits massiv kritisiert. Und womit? Mit Recht. Daher vertreten wir als SPD die Meinung, dass der Ansatz für den Landesstraßenbau nicht um 3 Millionen Euro gesenkt, sondern erkennbar auf mindestens 90 Millionen Euro erhöht werden muss.

Und da wir schon dabei sind: Dass die Mittel für Erhaltungsmaßnahmen für Landesstraßen auf dem Niveau des Vorjahres mit rund 213 Millionen Euro eingefroren sind – im Übrigen nach zwölf Jahren stetiger und notwendiger Steigerungen unter SPD- und CDU-Führung im Verkehrsministerium –, spricht heutzutage ebenfalls Bände. Grün rasiert nun, und Schwarz steht starr wie das Kaninchen vor der Schlange und schaut zu.

Auch dass im Stellenplan bei Straßen.NRW für 2023 insgesamt 43 Stellen insgesamt weniger ausgewiesen werden als noch in diesem Jahr, obwohl der Landesbetrieb jetzt schon auf Kante genäht ist, zeigt sein Übriges.

Aus Sicht der SPD ist der Einzelplan 10 für den Verkehrsbereich eine Enttäuschung. Denn man muss jetzt schon festhalten: Die Aussagen dieser Landesregierung zur zukünftigen Verkehrspolitik sind nicht mehr als Lippenbekenntnisse. Mit diesem Einzelplan ist die Glaubwürdigkeit von CDU und Bündnis 90/Die Grünen, was zukunftsweisende Verkehrspolitik angeht, schon zu Beginn der Regierungszeit verloren gegangen.

(Beifall von der SPD – Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Sie wissen nur nicht, warum, oder?)

Wir finden falsche Kompromisse, statt mit geeigneten Kräften die Zukunft zu gestalten, und wir finden mehr Stillstand als Aufbruch.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und – ach ja! – Verkehr trägt diesen Namen mehr als zu Recht.

Fazit: Hier hat sich bedauerlicherweise grüne Verkehrspolitik „Radweg, Radweg, Radweg“ gegen pragmatische Verkehrspolitik der CDU durchgesetzt. Der verspätete Start in die Regierungsarbeit wird somit sehr deutlich versammelt, und es drohen fünf weitere verlorene Jahre für unser Land Nordrhein-Westfalen.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Guten Abend!)

– Ja, Herr Mostofizadeh, das war es.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Ihr müsst jetzt klatschen! Er ist fertig! – Heiterkeit – Beifall von der SPD)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Die Verlängerung der Redezeit bezog sich lediglich noch auf einen tiefen Schluck.

(Gordan Dudas [SPD]: So viel gibt es ja auch nicht zu berichten bei dem Haushalt!)

Herzlichen Dank, Herr Kollege Dudas. – Für die CDU-Fraktion spricht jetzt der Abgeordnete Vosseem.

Klaus Vosseem (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir alle befinden uns in stürmischen Zeiten, aber lieber Herr Kollege Dudas, ein leichter Hauch von Larmoyanz ist noch lange kein frischer Wind.

(Beifall von der CDU – Vereinzelt Beifall von den GRÜNEN)

Ein altes Seefahrersprichwort besagt: Nicht der Wind, sondern das Segel bestimmt die Richtung. – Die Zukunftscoalition hat in diesen schwierigen Zeiten das Steuer fest in der Hand und das Ziel fest im Blick. Dieser Verkehrsetat knüpft nicht nur an die Zahlen der vergangenen Jahre an, sondern er geht weiter. Nordrhein-Westfalen soll ein Leuchtturm nachhaltiger und moderner Mobilität bleiben.

Unser Ziel ist es, dass ÖPNV-Angebot bis 2030 um mindestens 60 % zu erhöhen. Wollen wir die Attraktivität der Bahn erhöhen, bedarf es Investitionen in die Infrastruktur. Wir brauchen aber auch eine höhere Taktung der S-Bahnen, und die Zahl der Direktverbindungen muss deutlich angehoben werden.

Die Zukunftscoalition investiert gemeinsam mit dem Bund in Neu- und Ausbaumaßnahmen. Dabei prüfen wir, wo Streckenreaktivierungen sinnvoll erscheinen, und sorgen zugleich für sichere sowie barrierefreie Bahnhöfe in ganz Nordrhein-Westfalen.

Auch kleinere Kommunen brauchen eine verlässliche Anbindung an Bus und Bahn. Wo Bahnanbindungen nicht realisierbar erscheinen, werden wir in Schnellbusliniennetze mit Anbindungen an das Schienennetz investieren und diese flächendeckend aufbauen.

Wir brauchen aber auch eine verbesserte bzw. erweiterte Vernetzung von ÖPNV, Fahrrad, Carsharing und anderen Angeboten. Dafür hat die Landesregierung aktuell die Richtlinie zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements überarbeitet und die Förderung deutlich erweitert. Wir werden als Einstieg für eine landesweite Mobilitäts-garantie unter anderem die Kommunen beim Ausbau des Bus-, Bürgerbus- und On-Demand-Angebots unterstützen.

Kleine und ländliche Kommunen werden wir künftig in die Lage versetzen, zuverlässige Sharingsysteme sowohl für das Auto als auch für das Fahrrad aufzubauen. Deshalb werden wir mindestens 1.000

zusätzliche Mobilstationen fördern. Wir werden die Infrastruktur des Radwegenetzes durch 1.000 km neue Radwege in den nächsten fünf Jahren in Nordrhein-Westfalen deutlich erweitern.

Es wird für die Kommunen zugeschnittene Förderprogramme geben. Dazu werden wir zusätzliches Personal für die Planung von Radwegen bei Straßen.NRW bereitstellen. Für den Radwegebau an Landesstraßen hat die NRW-Landesregierung 3 Millionen Euro mehr bereitgestellt als im vergangenen Jahr.

Nordrhein-Westfalen braucht als Industrie- und Wirtschaftsstandort eine belastbare und flexible Logistikinfrastruktur. Dafür werden wir auch zukünftig weiterhin mehr Güterverkehr auf Schiene und Wasserstraße verlagern. Die Zukunftscoalition unterstützt den Strukturwandel im Rheinischen Revier und macht die Region zum Mobilitätsrevier der Zukunft, wo innovative und nachhaltige Mobilitätslösungen entwickelt und umgesetzt werden.

Das Straßennetz, aber auch unsere Brückenbauwerke müssen erhalten, zukunftsfest und klimaresilient werden. Diese Ertüchtigung der bestehenden Straßen hat auch weiterhin eine noch höhere Priorität als der Neubau von Straßen. Das ist aber schon seit Jahren so, verehrter Herr Kollege Dudas, und wahrlich nicht neu. Es ist auch notwendig.

Nordrhein-Westfalen soll künftig auch die Keimzelle eines innovativen Luftverkehrs werden. Bei der Neukonzeptionierung unserer Luftverkehrsförderung wollen wir regionale Flughafenstandorte in Nordrhein-Westfalen einbinden, um gezielt die Erforschung und Entwicklung innovativer Luftfahrttechnologien zu unterstützen. Unser Ziel ist die Errichtung eines E-Flugnetzes.

Wir haben aber auch die Nahmobilität im Fokus und geben daher eine halbe Million Euro zusätzlich für Nahmobilitätslösungen aus. Die Förderung von Eisenbahnen und öffentlichem Nahverkehr weist in der Summe ein Plus von rund 160 Millionen Euro auf. Der Anteil der Regionalisierungsmittel liegt um rund 71 Millionen Euro über dem aktuellen Niveau.

Mit dem Haushaltsansatz 2023 setzen wir auch auf Innovation. Im vergangenen Jahr sind 650.000 Fahrten über den elektronischen Tarif eazy.nrw gelaufen. Potenziale von Digitalisierung, on demand und tariflicher Entgrenzung werden gehoben und realisiert: faire Tarifprodukte nach Luftlinie, intelligente Verkehrslenkung, Echtzeitinformationen und Vertaktung, wunschgemäß bis zur letzten Meile.

Die Landesagentur NRW.Mobidrom kreiert eine neue Form der Vernetzung und bietet einen Service aus einer Hand sowie Leichtigkeit im Verkehr. Dieses Verkehrsprojekt fördert die Landesregierung zukünftig mit 3 Millionen Euro, aufwachsend auf 5 Millionen Euro.

Das Deutschlandticket ist ein konkretes Projekt, um den Umstieg auf Bus und Bahn attraktiver zu machen und damit der Mobilitätswende zu dienen. Dies ist eine Entlastung in der Krise. Nordrhein-Westfalen gewährleistet die Kofinanzierung im Jahr 2023 mit 280 Millionen Euro im Landeshaushalt.

Krise und Strukturwandel stellen nicht nur viele Herausforderungen dar, sondern sie bieten auch eine Chance für unser Land. Die Zukunftscoalition weiß, wohin sie segeln möchte, und setzt mit dem vorliegenden Etat ihre Segel richtig. – Ich danke herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Kollege Voussem. – Für die FDP-Fraktion spricht jetzt der Kollege Rasche.

Christof Rasche^{*)} (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Gerade im Verkehrsbereich wird der Politikwechsel, den CDU und Grüne gewollt haben, so deutlich wie in kaum einem anderen Bereich – und damit auch der Unterschied zwischen Minister Krischer und seinem Vorgänger Hendrik Wüst.

(Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Vorgängerin war Ina Brandes!)

Ich will die Unterschiede an sechs Punkten festmachen.

Erstens. Seinerzeit hatten wir ein Ministerium als Solitär, weil die Koalition der Überzeugung war, dass es im Verkehrsbereich so viel Nachholbedarf und so viele Baustellen gibt, dass wir dies benötigen, um es überhaupt abarbeiten zu können. Nach wie vor gibt es viel Arbeit, wenn nicht sogar mehr. Dennoch hat man diesen Solitär aufgelöst und den Verkehr dem Umweltbereich untergeordnet. Diese Politik ist derjenigen der alten Koalition genau entgegengesetzt.

(Beifall von der FDP)

Zweitens. Früher gab es eine Politik für alle Verkehrsträger vom Luftverkehr über die Binnenschifffahrt bis hin zu Schiene, Straße und ÖPNV. Heute ist es eine Politik vorwiegend für das Fahrrad und ein bisschen für den ÖPNV. Alles andere wird reduziert.

(Beifall von Gordan Dudas [SPD])

Ich will Ihnen das Ziel der FDP deutlich machen. Wir wollen Verkehr umweltfreundlich, sicher und verlässlich gestalten. Dabei ist der Verkehrsträger völlig nachrangig. Umweltfreundlichkeit, Sicherheit und Verlässlichkeit sind das Ziel. Das wollen die Menschen. Als Beispiel: Verlässlich, sicher und umweltfreundlich von Herne nach Lippstadt zu kommen, ist heute nicht möglich. Die Zukunft wird es zeigen.

(Beifall von der FDP)

Der dritte Unterschied liegt in einer Politik für das ganze Land. Die Verkehrspolitik dieser Koalition konzentriert sich auf die städtischen, großen Regionen und vernachlässigt den ländlichen Raum.

Die On-Demand-Verkehre wurden vorhin schon genannt. In den vergangenen fünf Jahren wurden durch das Wirtschafts- und Digitalisierungsministerium über den Bereich „Digitalisierung“ On-Demand-Verkehre als Verkehrsversuch gefördert. Nach jahrelangen Erfahrungen hat man gesagt: Das ist top. – Auch die CDU sagt das in den Landkreisen vor Ort. Jetzt will man diesen On-Demand-Verkehr auf Dauer aussetzen. Dazu kann man natürlich nicht das Wirtschaftsministerium fragen, sondern hat beim Verkehrsministerium nachgefragt, ob die Förderung denn jetzt auf Dauer kommt. Das ist nicht der Fall. Die On-Demand-Verkehre, die sich wirklich erfolgreich gestaltet haben, werden im ländlichen Bereich eingestellt.

(Zuruf)

– Da fragt man sich, was das Ministerium den Landkreisen und Kommunen für Antworten gibt, wenn diese etwas Gutes fortsetzen wollen. Wenn Sie es nicht wissen, kann ich Ihnen die Unterlagen besorgen, Herr Minister.

Vierter Punkt: Die Mittel für NE-Bahnen, also für die Schiene, sind von der Koalition von CDU und Grünen deutlich um fast 50 % reduziert worden. Wir wollen diesen Bereich „Schiene und NE-Bahnen“ weiterfördern.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Super Anträge habt ihr dazu gestellt!)

Die FDP-Fraktion hat sowohl zu den Themen „ländlicher Bereich“ und „On-Demand-Verkehre“ einen Antrag gestellt – wenn man das möchte, kann man dem zustimmen –, als auch zum Bereich „NE Bahnen“.

Fünfter Punkt. Die alte Regierung hat die Mittel für Landesstraßen, insbesondere für die Sanierung, genau wie die Mittel für Fahrradwege kontinuierlich erhöht. Die aktuelle Regierung hat selbst die Mittel für die Sanierung von Landesstraßen trotz einer Kostenexplosion reduziert. Auch dazu liegt ein Antrag der FDP-Fraktion vor.

Sechster Punkt. Der Güterverkehr hatte bei der alten Regierung unter dem damaligen Verkehrsminister insgesamt für alle Verkehrsträger eine hohe Priorität. In Großstädten, im Innenstadtbereich spielt das Lastenfahrrad sicherlich eine gute Rolle. Das finde ich gut und richtig, es löst aber die Güterverkehrsprobleme im ganzen Land nicht, insbesondere nicht im ländlichen Bereich.

Die Verkehrspolitik hat sich also total verändert.

Kurz zu zwei aktuellen Themen. Wir haben das Deutschlandticket im Verkehrsausschuss behandelt. Die Verbände, der VRR sowie die anderen auch, und

die kommunalen Spitzenverbände verlangen Sicherheit. Wir haben in einem Antrag die geforderte Leerstelle noch ein Stück weit beziffert, weil es nicht anders geht. Wir wollen denen Sicherheit geben, damit das Ticket auch kommt. Der wahre Grund dafür, dass angekündigt wird, dass das Ticket erst zum 1. April und nicht zum 1. Januar kommt, ist der, dass keine Sicherheit für die Verbände und die kommunale Familie besteht. Das muss sich ändern.

(Zuruf von Carsten Löcker [SPD] – Gordan Dudas [SPD]: Jeder Monat spart Geld!)

Letzter Punkt: Lüdenscheid. Wir brauchen schnell eine neue Brücke. Das ist klar. Frau Sauerwein-Braksiek hat am Mittwoch deutlich gemacht, dass jetzt alles dafür getan wird. Aber wir wollen nun auch den überregionalen Lkw-Verkehr umleiten. Minister Kriischer hat vor Ort gesagt, das Verkehrsministerium und Straßen.NRW arbeiteten seit Monaten daran. Vorgestellt wurde nichts. Die Verkehre laufen immer noch. Der Ministerpräsident war dann fünf Tage später, nämlich am vergangenen Montag, vor Ort. Die Erwartungen der Bevölkerung waren hoch, und man glaubte, der Ministerpräsidenten stelle jetzt Lösungen dafür vor, wie der überregionale Verkehr umgeleitet werden kann. Nichts passierte. Ich habe noch die Worte des Verkehrsministers in Erinnerung, der in Lüdenscheid im Kreishaus sagte, die Verlagerung des überregionalen Lkw-Verkehrs in Lüdenscheid sei der falsche Weg, wir müssten den Lkw Verkehr reduzieren.

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Herr Kollege, die Redezeit.

Christof Rasche (FDP): Das gehe aber so schnell nicht, und deshalb bräuchten wir eine andere Lösung.

Wenn ein Schiff sein Ziel nicht erreicht – das ist ein weiteres Zitat, Herr Kollege Vossemer –, dann muss man den Kurs ändern. Das sollten Sie tun. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP – Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Clever gemacht, Herr Kollege!)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Herzlichen Dank, Herr Kollege Rasche. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht jetzt der Abgeordnete Metz.

Martin Metz (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen der demokratischen Fraktionen! Es ist klar, dass die Mobilität von Menschen und Gütern für unseren Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen elementar ist. Es geht um das Wie. Seit Jahrzehnten erleben wir Staus, kaputte

Brücken, Lärm, Schadstoffe und Treibhausgasemissionen. Das zeigt: Wir müssen die Mobilität anders organisieren, nämlich leistungsfähiger und nachhaltiger. Die schwarz-grüne Koalition bringt Bewegung in die Verkehrspolitik. Wir bauen auf guten Ansätzen auf, verstärken und ergänzen sie.

Ein wichtiges Instrument – dazu haben wir jetzt auch schon etwas gehört – ist das Thema „Straßenbaupolitik“. Wir verfolgen eine rationale Straßenbaupolitik. Es werden zunächst keine neuen Maßnahmen ins Landesstraßenbauprogramm aufgenommen, damit schon begonnene Maßnahmen ausfinanziert und baulich abgewickelt werden können. Das Programm unnütz aufzublähen, wie es unter anderem auch beantragt ist, würde am Ende keines der Projekte beschleunigen, sondern eher verzögern.

(Beifall von den GRÜNEN)

Deshalb machen wir als Koalition eben eine rationale und effiziente Infrastrukturpolitik. Wir gehen auch noch weiter. Der Landesstraßenbedarfsplan stammt aus 2006. Der ist uralt und keine vernünftige Grundlage mehr. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, diese Straßenbedarfsplanung vom Prinzip „Wunschzettel“ hin zu einem nachhaltig funktionierenden Konzept zu entwickeln, das in aktuelle verkehrliche Konzepte sowie Klima- und Umweltschutzziele eingebettet ist. Das wird dann auch eine gute Grundlage für die zukünftigen Haushaltspläne sein.

Was das Thema „Erhalt“ angeht, schreiben wir den Rekordansatz des Vorjahres fort. Das spiegelt auch den aktuellen Erhaltungsbedarf gemäß der Unterlagen, die uns vorliegen, wider. Da muss man auch mal ehrlich sein und ganz klar sagen: Wir erleben jetzt ungefähr das zehnjährige Jubiläum der Sperrung der Leverkusener Rheinbrücke auf der A1. In diesen zehn Jahren hat erst Rot-Grün, dann Schwarz-Gelb – wir führen das weiter – den Ansatz von ungefähr 80 Millionen auf jetzt 213 Millionen erhöht. Das ist ein Riesenansatz, der ganz klar zeigt, dass der Erhalt unserer Straßen bei uns weiterhin allerhöchste Priorität hat.

Eine Anmerkung noch zum Thema „Straßen“, Herr Rasche. Das Thema „Lkw-Fahrverbote“ bzw. „Umleitungen“ in Lüdenscheid haben wir intensiv diskutiert. So wie ich es verstehe – das hören wir an vielen Stellen –, ist das Problem nicht, dass die Behörden nicht wollen, sondern dass die bundesrechtlichen Regelungen über eine total antiquierte Straßenverkehrsordnung es uns extrem schwer machen, eine vernünftige Verkehrssteuerung zu betreiben. Von daher kann man das auch gerne zum Bundesverkehrsminister Wissing mitnehmen.

(Gordan Dudas [SPD]: Ah, das könnt ihr!)

Im Ampelkoalitionsvertrag ist ja eine Novellierung der Straßenverkehrsordnung vereinbart, die genau das aufgreifen soll. Von daher wäre es gut, wenn dort

auch die entsprechenden Impulse kämen und es von Ihnen an der Stelle vorgetragen würde.

(Beifall von den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall von der CDU)

Wir als schwarz-grüne Koalition stärken die Nahmobilität. Vor einem Jahr wurde mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz eine gute Grundlage gelegt. Das wurde evaluiert. Schon jetzt steht eine lange To-do-Liste: Aktionsplan umsetzen, landesweite regionale Konzepte für Radverkehr entwickeln und dann eben auch bauen. Es gibt viel zu tun. Zum Beispiel wollen wir bei den Radschnellwegen aus dem Stadium der Pläne und der kleinen Teilstücke raus und hin zu einer wirklich physisch erlebbaren nachhaltigen Mobilität in Nordrhein-Westfalen, und das wird uns auch gelingen.

Insgesamt haben wir das Ziel, 1.000 km neue Radwege zu schaffen. Es wird noch im Detail zu diskutieren sein, wie das ein Jahr alte FaNaG tatsächlich in den Haushalt implementiert wird. Es gibt einen Aufbruch für das Fahrrad, und das ist gut.

„Disruptiv“ ist ein Wort, das immer genannt wird – das erleben wir im öffentlichen Nahverkehr –, eine rasante Entwicklung. Wir haben derzeit einige gewichtige Probleme im ÖPNV: Fachkräftemangel und gestiegene Energiepreise. Wir arbeiten an Lösungen für diese Herausforderungen und parallel am Ausbau der Leistung.

Wirklich großartig ist das Deutschlandticket, das kommen wird: ein Chancenticket für nachhaltige Mobilität. Mich wunderte eben schon die Aussage, dass nichts im Haushalt stehen würde. Der Landesanteil von 280 Millionen Euro steht im Haushalt; die werden hineingesteckt. Das sollte man durchaus zur Kenntnis nehmen. Wir sagen ganz deutlich: Da hat sich auch unser Verkehrsminister erheblich engagiert mit Forderungen nach einem 49-Euro-Ticket, als andere noch von Gratismobilität gesprochen und jede Nachfolge abgelehnt haben.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Das Ticket wird eine verkehrs-, wirtschafts- und sozialpolitische Entlastungsmaßnahme gerade in Zeiten galoppierender Inflation sein. Es fördert zielgenau klima- und umweltfreundliches Verhalten. Es wäre gut, wenn wir jetzt alle an einem Strang ziehen und dafür sorgen würden, dass das Ticket umgesetzt wird. Die Grundlagen schaffen wir mit diesem Haushalt.

Alles in allem ist dieser Haushalt ein guter Schritt in Richtung nachhaltiger sozialer Mobilität. Wir stimmen natürlich dem Einzelplan zu und verbinden das mit dem Dank an den Umwelt- und Verkehrsminister und seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihren Einsatz miteinander, aber auch gerade während der laufenden ...

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Die Redezeit.

Martin Metz (GRÜNE): ... Haushaltsberatungen. – Ihnen danke ich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Ich danke Ihnen, Herr Kollege Metz. – Für die AfD-Fraktion spricht jetzt der Abgeordnete Esser.

Klaus Esser (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Hochverehrte Bürger! Das Verkehrsnetz ist für unser Land wie der Blutkreislauf für einen Menschen: Ähnlich dem Blut, das durch den Körper fließt, bewegen sich die Menschen im Rahmen der Mobilität zum Beispiel morgens zur Arbeit und abends wieder nach Hause zurück.

So, wie Lkw, Züge und Schiffe Güter transportieren, befördert das Blut Sauerstoff und Nährstoffe. Natürlich ist es für den Körper besser, wenn auch noch am kleinen Zeh die feinsten Äderchen, die Kapillare, gut durchblutet sind, aber wenn eben die Hauptschlagadern verstopfen, kommt es zu einem Infarkt. Das Ruhrgebiet ist das industrielle Herz Deutschlands. Wenn die Straßen zum Beispiel hier weiter verstopfen, kommt es zum Verkehrsinfarkt.

Laut Bundesverkehrsministerium wurden 2019 74 % aller Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt, nur 8 % über die Schiene und gerade einmal 3 % über den Radverkehr. Wie sieht es beim Güterverkehr aus? Laut Statistischem Bundesamt waren es 2021 per Binnenschifffahrt knapp 200 Millionen Tonnen, 360 Millionen Tonnen über die Schiene und auf der Straße sage und schreibe 3.100 Millionen Tonnen und damit 79 % des gesamten Güterverkehrs per Lkw.

Wie man es auch dreht und wendet, es ist die normative Kraft des Faktischen: Die Hauptschlagader unseres Verkehrskreislaufs ist und bleibt die Straße. Die Straßen in NRW sind jedoch an der einen Stelle mehr und an der anderen Stelle weniger marode und teilweise nicht mehr sicher befahrbar. Kapazitätsengpässe und Zeitverluste durch Stau und Umleitungen sind an der Tagesordnung ebenso wie gestörte Lieferketten. Vier von fünf Unternehmen sehen sich laut dem Institut der deutschen Wirtschaft durch Infrastrukturmängel in ihrer Geschäftstätigkeit beeinträchtigt.

Die Süddeutsche Zeitung schreibt, dass unsere Landstraßen in NRW oft in einem so mangelhaften Zustand sind, dass sie viele Zusammenstöße mitverursachen und die Unfallfolgen zusätzlich verschlimmern. 60 % aller Verkehrstoten in Deutschland sterben auf Landstraßen.

Zurück nach NRW: Von 219 im letzten Jahr untersuchten Brücken müssen 107 komplett neu gebaut werden, also fast jede zweite Brücke. Der Landesbetrieb Straßen.NRW verantwortet insgesamt über 6.000 Brücken. Letztes Jahr wurden aber gerade einmal zwölf neu gebaut. Wenn in diesem Tempo weiter gewerkelt wird, brauchen wir mehrere Hundert Jahre. Zudem fehlen je nach Schätzung zwischen 4.000 und 6.000 Lkw-Stellplätze. Auch hier sollten wir landesseitig das Budget unbedingt aufstocken.

Ihr Haushaltsentwurf sieht vor, mehr als 45 Millionen Euro in Radwege zu investieren; das entspricht über 20 % des für Landstraßen eingeplanten Budgets. Radwege sind gut und sinnvoll, aber die Investitionen Ihres Haushalts stehen hier in einem Missverhältnis, denn mit dem Fahrrad transportiert die Industrie nun mal keine Güter. Die Instandsetzung von Straßen und Brücken muss sichergestellt sein; das ist sie jedoch mit Ihrem Haushalt bei Weitem nicht.

Straßen und Radwege, Brücken und Tunnel liegen in der Verantwortung des Landesbetriebs Straßen.NRW. Durch diverse Engpassfaktoren haben wir leider kein Sowohl-als-auch, sondern ein Entweder-oder. Vor diesem Hintergrund sehen wir die Priorität bei den Straßen und Brücken.

Wir fordern getreu Ihrem Motto „Erhalt statt Neubau“, das Budget für den Erhalt und die Instandsetzung der Landstraßen um ca. 40 Millionen Euro, also um rund 20 %, auf insgesamt 250 Millionen Euro zu erhöhen. Gleichzeitig soll das Budget für Radwege nur geringfügig gekürzt werden. So könnten wir sicherstellen, dass die begrenzten Kapazitäten vorrangig verwendet werden, um bereits vorhandene Infrastruktur priorisiert zu erhalten.

Neben einigen Umschichtungen im Haushaltsplan machen wir weitere Vorschläge für Einsparungen, die sich auf insgesamt 10 Millionen Euro summieren; auch darauf möchte ich hinweisen. Auch im Kleinen gilt es, Haushaltsdisziplin zu wahren und sparsam mit Steuergeldern umzugehen – für manchen in diesem Parlament leider ein Fremdwort.

In unserem Verkehrssystem sind die Straßen die Hauptschlagadern; mit ihnen fällt NRWs Mobilität und Logistik. Gegen Radwege ist nichts einzuwenden; sie sind aber in ihrer Bedeutung eben nur Kapillare. Unsere Infrastruktur bröckelt vor sich hin; wir müssen unsere knappen Ressourcen konzentriert einsetzen, um bestehende Infrastruktur zu erhalten, getreu Ihrem Motto „Erhalt von Neubau“. Den Spruch hören wir oft genug; die Zahlen des Haushalts sprechen leider eine ganz andere Sprache: Hier sollen Radwege klar priorisiert werden.

Die AfD fordert, den Verkehrsweg mit Priorität zu erhalten, der mit Abstand die meisten Personen und Güter transportiert: Das sind unsere Straßen. Dazu haben wir realpolitische Vorschläge eingereicht. Wir laden Sie ein, ihnen zu folgen. Den Einzelplan 10

lehnen wir aufgrund der falschen Schwerpunktsetzung ab. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Danke sehr, Herr Abgeordneter Esser. – Für die Landesregierung spricht Herr Minister Krischer.

Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Wir stehen in der Verkehrspolitik vor der Herausforderung, dass dieser Sektor seine Klimaschutzziele erfüllen muss. Das ist eine besondere Herausforderung, weil es da in den letzten Jahren teilweise sogar in die falsche Richtung gegangen ist und nichts eingespart worden ist. Wir müssen am Ende auch dafür sorgen – das ist die zweite große Herausforderung –, dass das System im öffentlichen Verkehr verlässlicher wird und dass das Angebot adäquat ausgebaut wird. Der dritte große Schwerpunkt ist der Erhalt unserer Infrastruktur. In manchen Bereichen – vor allen Dingen beim Stichwort „Radverkehr“ – werden wir auch massiv ausbauen.

Dieser Haushalt bildet im Einzelplan 10, den wir hier vorlegen, diese Prioritäten alle ab – um das ganz klar und in aller Deutlichkeit zu sagen.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Die Kolleginnen und Kollegen haben ausführlich darüber gesprochen – der Kollege Voussem, der Kollege Metz. Ich will gar nicht im Detail auf die ganzen einzelnen Punkte eingehen, sondern nur exemplarisch einige Stellen nennen, an denen wir das machen.

Wir haben ein Problem bei der Verlässlichkeit unserer Verkehrsträger bzw. Verkehrsunternehmen im öffentlichen Verkehr. Der Hauptgrund ist, dass Personal fehlt. Was tut diese Landesregierung? Wir haben mit „Fokus Bahn NRW“ eine Ausbildungsoffensive für Triebwagenführer gestartet. Da sind schon 300 Menschen qualifiziert worden, die heute unsere Züge fahren. Wir werden dies weiter ausbauen, um die Verlässlichkeit zu erhöhen. Das ist eine ganz entscheidende Maßnahme für eine Verkehrswende und ein verlässliches öffentliches Verkehrsangebot in Nordrhein-Westfalen.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Wir werden dafür sorgen, dass das Deutschlandticket auch tatsächlich kommt. Herr Rasche, ich habe ja gestaunt, dass Sie sich jetzt hier für das Deutschlandticket feiern. Ich habe das in den letzten Monaten aus Ihrer Partei ganz anders erlebt. Da hat man irgendwann die Kurve gekriegt, nachdem man gemerkt hat: Die Menschen wollen dieses Ticket haben.

Wir in Nordrhein-Westfalen sichern das finanziell ab. Ich würde mir das vom Bundesverkehrsminister wünschen, der Ihrer Partei angehört

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

und sich wieder nicht bewegt. Er lässt sich für das Deutschlandticket feiern, aber tut finanziell nichts dafür. Das ist nicht in Ordnung.

Dann bin ich beim Erhalt unserer Infrastruktur, insbesondere beim Thema „Straßen“. Das ist ein riesiges Thema in Nordrhein-Westfalen. Hier holt uns die Politik ein. FDP und SPD haben in der Vergangenheit eine Wünsch-dir-was-Politik gemacht und davon geträumt, was man alles ausbauen kann. Jetzt haben wir die Probleme, weil die Infrastruktur in den letzten Jahren und Jahrzehnten nicht in der notwendigen Art und Weise gepflegt worden ist. Da braucht es eine klare Priorität.

Dass man diese Priorität hat, sehe ich beispielsweise bei dem Thema „Schifffahrt und Wasserinfrastruktur“ überhaupt nicht. Da kürzt der Bund für Nordrhein-Westfalen die Hälfte der Mittel. Das zerstört unsere Schleusen. Es zerstört diese für unsere Wirtschaft und Industrie wichtige Infrastruktur. Das kann nicht sein. Da setzen wir in Nordrhein-Westfalen andere Akzente.

Natürlich kann man noch mehr machen, und natürlich muss man noch mehr machen. Aber wir gehen da am Ende nach vorne.

(Beifall von den GRÜNEN)

Herr Rasche, etwas hat mir in Ihrem Vortrag vorhin die Sprache verschlagen. Dass wir bisher keine Straßensperrungen rund um Lüdenscheid machen konnten, um die Menschen zu entlasten, ist an den Regeln gescheitert, die Ihr Bundesverkehrsminister aufstellt.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

Wir sind jetzt endlich so weit und haben ihn davon überzeugt, dass das nun gehen kann.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

Es ist die Politik der Landesregierung, dass wir die Menschen entlasten. Wenn der Neubau schon fünf Jahre dauert, wofür Sie in Berlin die Verantwortung tragen, sorgen wir dafür, dass die Menschen vor Ort diese Lkws nicht ertragen müssen und wir jetzt endlich schnell zu Umleitungen kommen. Das ist die Politik dieser Landesregierung. Da würden wir uns über Ihre Unterstützung in Berlin sehr freuen. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Herr Minister. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Daher schließe ich die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Haushalts- und Finanzausschuss empfiehlt in Drucksache 18/1910, den Einzelplan 10 unverändert anzunehmen. Doch bevor wir darüber entscheiden können, beschäftigen wir uns zunächst noch mit acht Änderungsanträgen.

Wir stimmen zunächst über den Änderungsantrag der AfD Drucksache 18/2008 ab. Wer möchte hier zustimmen? – Das ist die AfD. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP. Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/2008 abgelehnt**.

Dann stimmen wir über den Änderungsantrag der FDP Drucksache 18/2057 ab. Wer möchte hier zustimmen? – Das sind SPD, FDP und AfD. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU und Bündnis 90/Die Grünen. Enthaltungen? – Gibt es nicht. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/2057 abgelehnt**.

Wir stimmen nun über den Änderungsantrag der FDP Drucksache 18/2058 ab. Wer möchte hier zustimmen? – Das sind die FDP und die AfD. Wer stimmt dagegen? – Das sind die CDU und Bündnis 90/Die Grünen. Wer enthält sich? – Das ist die SPD. Dementsprechend ist der **Antrag Drucksache 18/2058 abgelehnt**.

Wir stimmen jetzt über den Änderungsantrag der FDP Drucksache 18/2059 ab. Wer möchte hier zustimmen? – Das sind die FDP und die AfD. Wer stimmt dagegen? – Das sind die CDU, die SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/2059 abgelehnt**.

Wir stimmen über den Änderungsantrag der FDP Drucksache 18/2060 ab. Wer möchte hier zustimmen? – Das sind die FDP und die SPD. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, Bündnis 90/Die Grünen und AfD. Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/2060 abgelehnt**.

Wir stimmen dann über den Änderungsantrag der FDP Drucksache 18/2061 – Neudruck – ab. Wer stimmt hier zu? – Das sind SPD und FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, Bündnis 90/Die Grünen und AfD. Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/2061 – Neudruck – abgelehnt**.

Ich lasse über den Änderungsantrag der FDP Drucksache 18/2062 abstimmen. Wer möchte hier zustimmen? – Das sind SPD, FDP und AfD. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU und Bündnis 90/Die Grünen. Enthaltungen? – Gibt es nicht. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/2062 abgelehnt**.

Wir stimmen über den Änderungsantrag der FDP Drucksache 18/2063 ab. Wer möchte hier zustimmen? – Das sind SPD und FDP. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU und Bündnis 90/Die Grünen. Wer enthält sich? – Das war gerade eine Doppel-

abstimmung. Ich muss die Abstimmung noch einmal wiederholen.

(Jochen Ott [SPD]: Die erste Reihe hat nicht abgestimmt!)

– Die erste Reihe hat nicht abgestimmt. – Wir wiederholen das noch einmal, damit wir es sauber und perfekt für das Protokoll haben.

Ich rufe den Änderungsantrag der FDP Drucksache 18/2063 auf. Wer stimmt hier zu? – Das ist die FDP alleine. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU und Bündnis 90/Die Grünen. Wer enthält sich? – Das sind SPD und AfD. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/2063 gleichwohl abgelehnt**.

Wir stimmen nun über den Einzelplan 10 insgesamt ab. Somit kommen wir zur Abstimmung über den Einzelplan 10 selbst und nicht über die Beschlussempfehlung. Wer stimmt dem Einzelplan 10 zu? – Das sind CDU und Bündnis 90/Die Grünen. Wer stimmt dagegen? – Das sind SPD, FDP und AfD. Enthaltungen? – Gibt es nicht. Damit ist der **Einzelplan 10 in zweiter Lesung angenommen**.

(Beifall von der CDU)

Ich rufe auf:

Einzelplan 03 Ministerium des Innern

Ich weise auf die Beschlussempfehlung und den Bericht des Haushalts- und Finanzausschusses Drucksache 18/1903 sowie die in der aktuellen Tagesordnung zu diesem Einzelplan aufgeführten Änderungsanträge hin.

Ich eröffne die Aussprache und rufe an dieser Stelle für die SPD-Fraktion den Abgeordneten Falszewski auf.

Benedikt Falszewski^{*)} (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Einzelplan 03 des Haushalts 2023 hat zwar in mancher Hinsicht Steigerungen und mehr Mittel insbesondere für die Polizei zu verzeichnen. Dieser Mittelaufwuchs insbesondere für die Polizei

(Unruhe – Glocke)

und die Einrichtung einer neuen Zentralen Landesstelle für den Katastrophenschutz ist durchaus positiv zu bewerten. Dennoch hat der vorliegende Haushaltsplan nach wie vor gravierende Defizite. Wir haben in diesem Zusammenhang bereits auf die Stellungnahmen der Gewerkschaften im Rahmen der Anhörung des Unterausschusses Personal des HFA hingewiesen.

Es ist zwar richtig, 3.000 neue Einstellungsermächtigungen für Kommissaranwärterinnen und -anwärter