



AUSGABE 12 · 36. JAHRGANG · 14. WAHLPERIODE · 9.11.2005

Finanzlage

S. 4 – 5

In der Plenardebatte über den zweiten Nachtragshaushalt nutzen Koalition und Opposition die Gelegenheit zu wechselseitigen Attacken.



Angebot

S. 6

Wer bisher bei der Lehrstellersuche schlechte Karten hatte, weil er die Anforderungen nicht erfüllte, bekommt jetzt die Chance zu einem Einstieg ins Berufsleben: NRW hat im November das Werkstattjahr eingeführt.

Ruhrgebiet

S. 7

Wenn die EU ihre Strukturförderung umstellt, sollen die Mittel weiter vorrangig ins Revier fließen, fordert die SPD. Die Koalition ist da zurückhaltender: Sie will, dass auch anderen benachteiligten Gebieten geholfen wird.

Richtlinie

S. 14

Allmählich wird es ernst mit der Chemikalienverordnung der EU. Grundsätzliche Zustimmung im Umweltausschuss, aber Änderungswünsche im Detail, die die Belange der chemischen Industrie im Land berücksichtigen.

Die zentrale Lage macht NRW zum Durchgangsland des Verkehrs. Darin liegen Chancen, aber auch Probleme. Was die einen als Beitrag zu Wachstum und Beschäftigung sehen, lässt andere über die steigende Zahl von Lastwagen in den Städten klagen. Die galoppierenden Benzinpreise bringen Pendler zum Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr – dort erleben sie oft volle Züge, Unpünktlichkeit und im Stau feststeckende Busse. In den Süden fliegt man gern mit der Billigfluglinie, aber den Lärm startender und landender Jets möchte man nicht vor der Haustür haben. Nicht nur Umweltschützer suchen nach Alternativen. Erdgasautos, Mautausweichverkehr – darüber hat der Landtag debattiert. Was die verkehrspolitischen Sprecher meinen, sagen sie im Interview des Schwerpunkts dieses Heftes (Seiten 9 bis 13).

Foto: Schälte

Erinnerungen

Ende Oktober beging die Vereinigung der ehemaligen Mitglieder des Landtags Nordrhein-Westfalen in einer Festveranstaltung zusammen mit zahlreichen Gästen ihr 25-jähriges Jubiläum. Vor einem Vierteljahrhundert wurde die Idee in die Tat umgesetzt, auch nach der aktiven Arbeit als Volksvertreter die Gemeinsamkeit zu pflegen und die Verbindung zur Politik nicht abreißen zu lassen. Ort der Begrüßung durch Landtagspräsidentin Regina van Dinter war der Plenarsaal des neuen Landtags. Viele der früheren Abgeordneten erinnern sich besser an den Plenarsaal im alten Landtag des Ständehauses, wo jetzt die zeitgenössische Kunst residiert. Dass sie das tut, ohne auf die politische Vergangenheit dieses Nachkriegsparlaments hinzuweisen, wurde beklagt. Man hofft auf Änderung (Seite 17).



**Schiene, Straße, Luftverkehr –
Chancen und Probleme der Mobilität**

Inhalt

Inhalt/Editorial	2
Düsseldorf und Berlin	3
<i>Bundespolitik lässt CDU und SPD im Land aufeinander zugehen</i>	
Abrechnung oder Neubeginn	4 – 5
<i>Engagierte Debatte über den zweiten Nachtragshaushalt für 2005</i>	
Hilfe bei der dritten Säule	6
<i>Werkstattjahr als neues Konzept für benachteiligte Jugendliche</i>	
Künftig mehr Wettbewerb	7
<i>EU und Land richten ihre regionale Förderpolitik neu aus</i>	
Familienzentren – NRW betritt Neuland	8
<i>Betreuung, Bildung und Beratung an einem Ort für Kinder und Eltern</i>	
Alternative zu Benzin und Diesel	9
<i>Erdgasfahrzeuge: Sparsam, umweltschonend, aber noch selten</i>	
Gezielt gegen Ausweichverkehr vorgehen	10
<i>Grüner Antrag wird von allen anderen Fraktionen abgelehnt</i>	
Das Land möchte mobil bleiben	11
Klares Nein zur Pkw-Maut	12 – 13
<i>Interviews mit den verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen</i>	
Neues Chemierecht im Endspurt	14
<i>Ausschuss debattiert über die Verordnung „REACH“</i>	
Überschuss erwartet	15
<i>Bankvorstände im Ausschuss: Die Politik macht die Vorgaben</i>	
Aktuelles aus den Ausschüssen	16
Engagiert für demokratische Werte	17
<i>Vereinigung ehemaliger Abgeordneter feierte im Landtag</i>	
Aus den Fraktionen	18
Porträt der Woche: Hannelore Kraft (SPD)	19
<i>FCL: Ein Sieg als Geschenk</i>	
Impressum	19
Geburtstage und Personalien	20

Vorfahrt für Infrastruktur

Mobilität ist eines der Schlagwörter Nr. 1. Vom Arbeitnehmer wird erwartet, dass er überall auf der Welt arbeitet. Während man früher oft nur ein Rad brauchte, um zur Arbeit zu kommen, summieren sich heute die Wege zum Arbeitsplatz schon mal auf 100 Kilometer pro Strecke. Wie hinkommen, fragen sich die Betroffenen? Mit dem eigenen Auto. Klar, geht schnell. Aber: Kostet immer mehr Geld durch hohe Benzinkosten – und Nerven wegen der vielen Staus.

Besonders montags stockt der Verkehr. Und wer die Schleichwege zum Arbeitsplatz nicht kennt, braucht Geduld und Zeit. Die Straßen im Land sind voll. Zwei bis drei Autos pro Familie sind längst keine Seltenheit mehr und es werden mehr. Anfang 2005 waren fast 11,5 Millionen Kraftfahrzeuge im bevölkerungsreichsten Bundesland registriert. Auch die Straßenkilometer sind gewaltig. Über 2.000 Autobahnkilometer, mehr als 5.000 Bundesstraßenkilometer und dazu noch mal mehr als 12.500 Landstraßen- und fast 10.000 Kreisstraßenkilometer führen durch NRW.

VERKEHR

Die Alternative zur Straße ist die Schiene. Pendler kennen die Vorzüge, aber auch die Nachteile. Flugs ist man morgens im Büro, wenn man die Bahn nutzt, übervolle Züge in Kauf nimmt und für Verspätungen mit ausreichendem Lesematerial versorgt ist. Den geduldigsten Nahverkehrsnutzer platzt aber schon mal der Kragen, wenn der Heimweg zur Warteschleife wird. Die Bahn verspricht, alles wird besser. Geld zurück bei großen Verspätungen.

Noch ein Vorteil: Alle, die ab Frankfurt Airport mit dem Flieger starten, kennen die Vorzüge des schnellen ICE, der für die Strecke Köln – Frankfurt nur einen Teil der Autofahrzeit braucht. Gerade in Sachen Flugverkehr hat sich in den letzten Jahren in NRW viel getan. Billigflieger wachsen wie Pilze aus dem Boden und bieten dem mobilen Bürger zu günstigen Preisen den Duft der großen weiten Welt.

Doch kann sich NRW dies alles weiter leisten? Die Infrastruktur der Straßen muss schneller wieder fit gemacht werden. Diskutiert werden privatwirtschaftliche Beteiligungen. Im Busverkehr des ländlichen Raums haben sich private Unternehmen längst einen guten Ruf erfahen. Und in der Luft belebt die Konkurrenz das Geschäft. Doch noch fließt das Geld aus den Mehrwert-, Öko-, Mineral- und Kfz-Steuern nur zu einem Bruchteil zurück in die Verkehrsinfrastrukturen. Das, fordern Politiker, muss jetzt auf den Prüfstand. **SH**

Düsseldorf und Berlin

Bundespolitik lässt CDU und SPD im Land aufeinander zugehen

Muss Ministerpräsident Rüttgers die Politik der Landesregierung neu ausrichten, wollten die Grünen wissen. CDU und FDP stellten in der Aktuellen Stunde des Landtags Ende Oktober die Forderung dagegen, „Nordrhein-Westfalen erwartet Rückenwind für die Erneuerung des Landes“. Lebhaftige Debatte.



Gespräch auf der Hinterbank: Amtsinhaber Rüttgers (l.) und Amtsvorgänger Steinbrück (r.) haben, wie man sieht, einen guten Draht zueinander.

Foto: Schälte

Sylvia Löhrmann, GRÜNE-Fraktionsvorsitzende, fragte gut vier Monate nach der Regierungsübernahme: „Was ist da noch übrig von dieser Koalition der Kuschteltiere?“ Über das bundespolitische Agieren des Ministerpräsidenten Rüttgers könne man nur noch den Kopf schütteln: Erst werde NRW am Kabinetttisch in Berlin übergeben, dann schreibe Rüttgers einen Bittbrief an die Verhandlungskommission – somit auch an die SPD – und unterstreiche auf diese Weise seine bundespolitische Machtlosigkeit. Löhrmann: „Damit haben wir de facto auch hier in NRW eine große Koalition.“ Sie fuhr ironisch in Richtung FDP fort: „Ihnen, Herr Pinkwart und Herr Wolf, wünschen wir weiterhin viel Vergnügen als fünftes Rad am Wagen.“ An den Ministerpräsidenten gewandt: „Herr Rüttgers, ich fordere Sie auf, Klarheit zu schaffen. Ordnen Sie Ihre Geschäfte und ziehen Sie die Konsequenzen aus dem Ergebnis der Bundestagswahl.“

Peter Biesenbach (CDU) nannte den Antrag der Grünen niveaulos. „Er ist inhaltlich falsch und unverschämt“, urteilte er. Wenn die SPD den Rüttgers-Brief als „Stück aus dem Tollhaus“ qualifiziere, dann habe sie ihre Position noch nicht verstanden: „Denn wenn Sie in Berlin wirklich mitarbeiten wollen, dann ist es erforderlich, auch hier bei den Initiativen, die gestartet werden, mitzumachen.“ Etwa beim nationalen Energieprogramm, bei der stärkeren Unterstützung der Forschung im Land, bei Lückenschlüssen im Straßenbau, bei der Verlängerung der Bezugsdauer von Arbeitslosengeld II und bei der Aufhebung des Reformstaus

in den sozialen Sicherungssystemen. Biesenbach gab die Devise aus: „Hier mögen wir miteinander streiten; aber in Berlin, wo es um die Interessen dieses Landes geht, da packen wir gemeinsam an.“

Hannelore Kraft, SPD-Fraktionsvorsitzende, blickte mit Skepsis auf den Rüttgers-Brief: Darin würden im Wesentlichen Positionen aus dem NRW-Koalitionsvertrag abgeschrieben – man halte es aber nicht für die Aufgabe der SPD, „Ihre schwarz-gelben Vereinbarungen in Berlin umzusetzen“. Trotzdem: „Wenn es um die Zukunft unseres Landes geht, hat die Landesregierung unsere Unterstützung.“ Dabei gelte der Grundsatz, zuerst das Land, dann die Partei. Aber das Land dürfe man nicht mit Schwarz-Gelb verwechseln, das Wohl des Landes und der politische Erfolg einer Landesregierung könnten „sehr wohl unterschiedliche Dinge sein“. Sie unterstütze ausdrücklich den Satz aus Rüttgers Positionspapier „Nordrhein-Westfalen braucht Zukunft, damit Deutschland Zukunft hat“. Kraft: „Darum wollen wir kämpfen. Wir wollen, dass Nordrhein-Westfalen eine Chance für die Zukunft gewinnt. Wir werden das gemeinsam tun, wo immer das nötig und möglich ist.“ Im Übrigen werde man Alternativen zur Politik der Landesregierung formulieren, „das ist unsere Aufgabe als Opposition“.

Dr. Gerhard Papke, FDP-Fraktionsvorsitzender, erinnerte die Grünen daran, dass sie in NRW, in anderen Bundesländern und auch im Bund „aus dem Geschäft“ seien. Der SPD werde man

es nicht erlauben, sich der Verantwortung zu verweigern. Die Vorschläge des Ministerpräsidenten würden einfach vom Tisch gewischt, obwohl der Brief eine Menge von Anliegen enthalte, für die sich die Sozialdemokraten in den letzten Jahren mit allem Nachdruck eingesetzt hätten. Für die FDP gingen die Reformanstrengungen noch weit darüber hinaus. Aber man werde ja sehen, was bei den Verhandlungen zur großen Koalition in Berlin herauskomme. Der Abgeordnete hatte Zweifel, ob es der SPD, bei der Steinkohle etwa, gelinge, aus den „Schützengräben der Vergangenheit“ herauszukommen.

Ministerpräsident Jürgen Rüttgers (CDU) sagte, er sehe es als seine Aufgabe an, seinen Einfluss in Berlin geltend zu machen, „damit die Interessen von Nordrhein-Westfalen bei diesen Koalitionsverhandlungen berücksichtigt werden“. Diese Auffassung habe er denen, die an diesen Verhandlungen teilnehmen, mitgeteilt. Als Beispiele für solche gemeinsamen Interessen – und für erste Ergebnisse – nannte der Ministerpräsident Föderalismusreform, Hartz-IV-Veränderungen, Europapolitik, Energieprogramm und Steinkohle, Forschung und Verkehr. Rüttgers: „Es gibt also gemeinsame nordrhein-westfälische Interessen. Sie werden mir gestatten festzustellen, dass ich zur Kenntnis genommen habe, wie die in einem Reflex am Anfang sehr harschen, ablehnenden Oppositionsstellungen heute hier relativiert worden sind und man wenigstens zum Teil bereit ist, gemeinsam im Interesse Nordrhein-Westfalens zu agieren. Ich begrüße das ausdrücklich.“

Abrechnung oder Neubeginn

Engagierte Debatte über den zweiten Nachtragshaushalt für 2005

Einen Vorgeschmack auf die anstehenden Beratungen zum Haushalt des Landes für das kommende Jahr lieferte die Debatte des Landtags über den Gesetzentwurf zum zweiten Nachtragshaushalt 2005 (vorgelegt von der Landesregierung, Drs. 14/300). In erster Lesung wurde der Entwurf einstimmig an den federführenden Haushalts- und Finanzausschuss überwiesen. Neben viel Trennendem wurde in der Plenardiskussion deutlich, dass sich die Opposition der gemeinsamen Aufgabe, die finanzielle Handlungsfähigkeit des Landes wiederherzustellen, nicht von vornherein entziehen will.

Finanzminister Dr. Helmut Linssen (CDU) machte bei der Einbringung des Gesetzentwurfs klar: „Wir verhandeln ab heute die Abschlussbilanz von Rot-Grün.“ Angesichts nicht realisierter Einnahmen und realistischerweise zu erwartenden Ausgaben müssten rund 2,2 Milliarden Euro neue Schulden aufgenommen werden. „Diese Neuverschuldung ist nichts anderes als das nun offen gelegte Erbe von Rot-Grün“, stellte er fest und erklärte, es sei jedenfalls ehrlicher, das Defizit des Haushalts 2005 durch eine erhöhte Kreditaufnahme auszugleichen, „als durch Zahlenakrobatik die Einhaltung der Kreditobergrenzen der Verfassung nur vorzutäuschen“. Rot-Grün habe in der Vergangenheit mit unrealistischen Annahmen und falsch kalkulierten Zahlen die Haushalte schöngerechnet „und zuletzt immer wackliger zusammengesimmert“. Dieses „katastrophale Erbe“ beende Schwarz-Gelb jetzt „offen, klar und transparent“ durch eine neue Finanzpolitik unter dem Leitbild des „vorsichtigen Kaufmanns“. So werde eine eindeutige und schnörkellose Darstellung der Haushaltssituation geliefert. Um einen Schlussstrich unter die Haushaltspolitik der Vergangenheit ziehen zu können, bitte er „um die politische Rückendeckung für die notwendigen Maßnahmen“.

Hannelore Kraft, SPD-Fraktionsvorsitzende, vermisste im Gesetzentwurf den Willen zum Sparen, im Gegenteil: „Sie treiben den Schuldenstand des Landes im zweiten Nachtragshaushalt ohne sachliche und ohne rechtlich haltbare Notwendigkeit auf einen Rekordstand.“ Unter dem „Vorwand einer Schlussbilanz für Rot-Grün“ werde ein Polster für die kommenden Jahre – die Abgeordnete verwendete den Ausdruck „Sparstrumpf“ – angelegt. Das sei weder „klar, noch offen, sondern völlig intransparent“. Wenn man diesen Entwurf als Bewährungsprobe einer Regierung ansehe, die in ihrem zentralen Wahlversprechen Schulden abzubauen angekündigt habe, dann habe diese Regierung diese Probe nicht bestanden. Nach Ansicht der SPD könnten sowohl die Mehrausgaben als auch die Mindereinnahmen im Haushalt durch das hohe Steueraufkommen und die verbleibenden Einsparpotenziale gedeckt werden – „dafür müssen Sie keine neuen Schulden machen“. Rot-Grün habe in den letzten Jahren bereits den Weg der Haushaltssanierung beschritten. „Wir haben uns dieser Aufgabe gestellt.“ Kraft fügte dann wörtlich hinzu: „Wir wissen auch, dass wir jetzt gemeinsam gefordert sind – Regierung und Opposition.“

Helmut Stahl, CDU-Fraktionsvorsitzender, rechnete mit der Finanzpolitik der Vorgängerregierung ab. Sie habe mehr Schulden aufgenommen, als gebraucht wurden, um den Haushalt auszugleichen und damit den Sparstrumpf angelegt, den sie heute der neuen Regierung vorwerfe. Stahl: „Wenn das ansatzweise in einem privaten Unternehmen geschehen würde, würde man sicher von Bilanzbetrug sprechen, wenn nicht gar von krimineller Energie.“ Insgesamt seien der neuen Regierung 111 Milliarden Euro Schulden hinterlassen worden, zweimal mehr als ein Landeshaushalt. Der Fraktionsvorsitzende: „Wenn ich dieses Geld in zwei Zentimeter dicken Päckchen à 10.000 Euro aufeinander stapeln würde, wäre das Ganze 264-mal so hoch wie der Kahle Asten. Diese Schulden belasten den Landeshaushalt mit etwa fünf Milliarden Euro Zinsen pro Jahr.“ Da der neuen Landesregierung vorzuwerfen, sie sei angesichts der Schuldenpolitik von Rot-Grün nicht in der Lage, den Haushalt auszugleichen, sei „schändlich“. Wenn dann noch kritisiert werde, dass keine Sparanstrengung zu erkennen sei – wie solle man im Oktober bei einem Haushalt, der in zwei Monaten ende, noch großartige Sparoperationen vornehmen? Über den jetzigen Landesfinanzminister sagte er: „Wir hatten soeben eine fulminante Rede des neuen Finanzministers. Das war die Rede nicht nur eines vorsichtigen, sondern auch eines ehrbaren Kaufmanns. Dagegen ist das, was Sie über Jahre vorgelegt haben, glatte Rosstäuscherei.“



Finanzminister Dr. Helmut Linssen (CDU)



Hannelore Kraft (SPD)



Helmut Stahl (CDU)

Rüdiger Sagel (GRÜNE) blieb im geografischen Bild: „Der Kahle Asten ist der höchste Berg in Nordrhein-Westfalen. Den höchsten Schuldenberg in Nordrhein-Westfalen häuft jetzt die neue schwarz-gelbe Landesregierung an. Nichts von Konsolidierung und Sparmaßnahmen zu erkennen, ein Kahler Asten der Schulden – das ist Ihre erste Bilanz!“ Bisher sei der Haushalt der alten Regierung verfassungsgemäß gewesen, jetzt aber übersteige die Neuverschuldung die Summe der zulässigen Rate um 1,4 Milliarden und sei somit verfassungswidrig, betonte Sagel. Somit sei der Gesetzentwurf keine Schlussbilanz von Rot-Grün, sondern ein erstes Zeugnis von Schwarz-Gelb. Was die Koalition hier mache, „ist ein Verstecken hinter angeblichen Versäumnissen und ein Tricksen mit dem Haushalt“. Das habe mit Haushaltsklarheit und -wahrheit nichts zu tun. „So geht es nicht. Wir warten auf Ihre tatsächlichen Konsolidierungsvorschläge“, gab er der Koalition mit.

Dr. Gerhard Papke, FDP-Fraktionsvorsitzender, war ganz anderer Meinung: „Die Einbringungsrede zum Nachtragshaushalt, die wir von Finanzminister Linssen gehört haben, war die mit Abstand ehrlichste Haushaltsrede eines Finanzministers, die dieses Parlament in den letzten Jahren gehört hat.“ Der Fraktionsvorsitzende weiter: „Dieser Nachtragshaushalt markiert das Ende von 39 Jahren sozialdemokratischer und von zehn Jahren rot-grüner Misswirtschaft in der Haushalts- und Finanzpolitik.“ Die hätten es in den letzten zwölf Jahren geschafft, den Schuldenstand des Landes zu verdoppeln. Der Haushalt sei aus dem Ruder gelaufen – was die Personalkosten und die Zinslasten angehe. Die seien gestiegen, die Investitionsquote habe sich mehr als halbiert. Angesichts der Tatsache, dass das Land „definitiv“ an die Grenzen seiner finanziellen Leistungskraft gelangt sei, hätten der SPD-Fraktionsvorsitzenden in der Debatte „etwas mehr Bescheidenheit und Einsichtsfähigkeit sehr gut zu Gesicht gestanden“. Stattdessen sei man Zeuge einer „bizarren Realitätsverdrängung“ geworden. Dass die alte Koalition

jetzt die fehlende Verfassungsmäßigkeit der Haushaltspolitik der neuen Landesregierung beklage, sei „ein Stück aus dem Tollhaus“. Papke weiter: Mit diesem Haushalt sei endlich Schluss mit der hemmungslosen Verschuldungspolitik der letzten Jahre und Jahrzehnte.

Gisela Walsken (SPD) warf der neuen Landesregierung vor, ihre Arbeit gleich mit einem verfassungswidrigen Haushalt zu beginnen („2,2 Milliarden Euro neue Schulen ohne rot zu werden.“) und keine Sparanstrengungen erkennen zu lassen. Rot-Grün stehe zu seiner Verantwortung, habe aber – „im Gegensatz zu Ihnen“ und bis auf das eine Mal, als das Verfassungsgericht die Rücklage moniert habe – stets verfassungsgemäße Haushalte vorgelegt: „Sie hingegen beginnen Ihre Amtszeit damit, die Grundsätze von Haushaltswahrheit und Haushaltsklarheit eklatant zu missachten.“ Auch die angekündigten Stelleneinsparungen werde Schwarz-Gelb nicht hinbekommen.

Volkmar Klein (CDU) fand wie andere Sprecher der Koalition, die Zeit des systematischen Schönrechnens der Vergangenheit und der Schattenhaushalte müsse zu Ende sein. Mit diesem zweiten Nachtragshaushalt hole die Koalition das ans Tageslicht zurück, „was in der Vergangenheit davor versteckt oder falsch eingeschätzt worden ist“. Die alte Regierung habe schon auf die dramatische Haushaltslage hingewiesen, aber nichts dagegen getan und sei darum abgewählt worden. Dem „Tageslicht“ müsse die Sanierung folgen. Damit werde mit dem Landeshaushalt 2006 begonnen. Denn sonst würden die sozial Schwachen getroffen; die seien davon abhängig, „dass wir auch in Zukunft noch einen handlungsfähigen Staat haben, der seine Aufgaben erfüllen kann“.

Sylvia Löhrmann, GRÜNE-Fraktionsvorsitzende, hielt den Regierungsfractionen vor, sie betrieben „Selbstsuggestion“. Man hoffe,

dass der Schwung, den man verbal an den Tag lege, auch helfen wird, die Probleme zu lösen: „Sie predigen noch. Sie haben noch keinen einzigen konkreten Vorschlag gemacht, wie Sie denn diese Problemlage angehen wollen.“ So interessiere sie, wie man den 1,5-prozentigen Personalabbau pro Jahr hinbekommen wolle, ohne dabei an die Stellen für Lehrer, bei Polizei und Hochschulen heranzugehen. Löhrmann verwies darauf, dass die Diskussion über den zweiten Nachtragshaushalt so etwas wie eine kleine Haushaltsdebatte sei. Die Sisyphusarbeit komme noch. Dafür sei aber bisher an keiner Stelle das erforderliche Gesamtkonzept zu erkennen.

Angela Freimuth (FDP) warf der vergangenen Koalition vor, sie habe nicht gespart, sondern immer wieder über „wegbrechende Einnahmen“ geklagt. Darüber habe man versäumt, in Maßnahmen für Wirtschaftswachstum und Innovationen zu investieren. So konnten keine Arbeitsplätze geschaffen werden. Sie sei dem neuen Finanzminister dafür dankbar, dass jetzt damit Schluss sei und dass die Einnahmeerwartungen nach Art des vorsichtigen Kaufmanns in Zukunft eher zu niedrig als zu hoch angesetzt werden. „Jeder freut sich dann, wenn es hinterher mehr Einnahmen gibt, weil wir wieder Menschen in Beschäftigung haben, weil wir wieder eine prosperierende Wirtschaft haben und wir tatsächlich wieder Geld in den Schuldenabbau stecken können.“



Muss für den zweiten Nachtragshaushalt frisches Geld in die Hand nehmen: Der Landesfinanzminister benötigt für seine „Abschlussbilanz von Rot-Grün“ Mittel vom Kreditmarkt.
Fotos: Schälte



Rüdiger Sagel (GRÜNE)



Dr. Gerhard Papke (FDP)

Hilfe bei der dritten Säule

Werkstattjahr als neues Konzept für benachteiligte Jugendliche

Die Landesregierung hat den Landtag über die Einführung eines Werkstattjahres zum 1. November des Jahres unterrichtet. Damit soll theorieschwachen, eher praktisch veranlagten Jugendlichen, die es im Bildungssystem bisher schwer hatten, ein neues Angebot zu einer beruflichen Qualifizierung gemacht werden. Arbeitsminister Karl-Josef Laumann (CDU) bezifferte im Landtag die Zahl der jungen Menschen mit besonders schwierigen beruflichen Perspektiven auf etwa 23.000.

Arbeitsminister Karl-Josef Laumann (CDU) teilte mit, ab November könnten sich die berufsschulpflichtigen Jugendlichen ohne Ausbildungsverhältnis für die Teilnahme am Werkstattjahr entscheiden. „Wir gehen davon aus, dass mindestens 10.000 Jugendliche dieses freiwillige Angebot annehmen werden“, sagte der Minister und bezifferte die Gesamtkosten für den ersten Durchgang auf rund 28 Millionen Euro. Auch wenn es mehr werden sollten – „alle Jugendlichen, die teilnehmen wollen, werden auch einen Platz im Werkstattjahr erhalten“. Wichtigstes Ziel sei es, dass die jungen Menschen anerkannte Qualifizierungsbausteine erhalten könnten. Nach Abschluss des Werkstattjahres wird eine Bescheinigung über die erlernten Grundfertigkeiten ausgestellt, „dieser Nachweis kann im weiteren Verlauf der individuellen Fort- und Weiterbildung angerechnet werden“. Laumann: „Jetzt kommt es darauf an, dass sich die Beteiligten am Ort aufeinander zu bewegen, denn im Werkstattjahr müssen drei Institutionen kooperativ zusammenarbeiten: die Berufskollegs, die Bildungsträger und die Betriebe.“ Für den Aufbau dieser dritten Säule in der Berufsausbildung, neben der akademischen und der dualen, gebe es hohes Interesse.

Rainer Schmeltzer (SPD) bot ausdrücklich Mitarbeit an, weil für seine Fraktion die Sache im Grundsatz gut sei. Das bedeute aber keinen Freifahrtschein für eine dritte Säule, „deren Zielsetzung, Konzeption und Inhalt bisher noch nicht erläutert werden konnten“. Ein Persilschein sei auch nicht nötig, „denn Konzepte, die den Jugendlichen in diesem Land auf dem

Ausbildungs- und Arbeitsmarkt helfen und ihnen entsprechende Perspektiven aufzeigen, wird niemand blockieren“. Schmeltzer wollte von der Landesregierung wissen, ob für die vorgesehenen zwei Tage pro Woche, die in den Berufskollegs verbracht werden sollen, auch genügend Personal vorhanden oder ob gegebenenfalls die Mittel für zusätzliche Stellen eingeplant seien. Er regte zudem an, wenn schon die Anfangskoordination und die Finanzierung beim Ministerium liegen, Steuerung und Federführung auch weiterhin durch das Ministerium und nicht wie vorgesehen durch Dritte erfolgen zu lassen.

Rudolf Henke (CDU) urteilte: „Der heutige Tag ist ein guter Tag mit guten Nachrichten für Jugendliche, denen der Erfolg nicht in den Schoß fällt. Darüber dürfen wir uns alle parteiübergreifend freuen.“ Das seien vor allem die jungen Menschen, denen es bisher nicht gelungen sei, einen Ausbildungsplatz zu finden. Die CDU sei den Ausbildungsmarktpartnern in NRW dankbar für das Engagement. Aus der Misere komme man am ehesten heraus, wenn für den Mittelstand eine kluge Steuerpolitik, Bürokratieabbau und hohe Flexibilität geschaffen würden, fügte er hinzu. Auch die Gewerkschaften sollten sich in der Frage der Höhe der Ausbildungsvergütung bewegen. Die Unternehmen sollten – auch aus gesellschaftlicher Verantwortung – mehr Plätze bereitstellen.

Barbara Steffens (GRÜNE) wandte ein: „Wir brauchen passgenaue und spezifische Angebote, aber keine Notlösungen.“ Sie bezweifle, dass

mit dem Werkstattjahr wirklich alle jungen Menschen erreicht werden können, an die es sich richtet. So werde Geld in die Breite gestreut, das für sehr viel differenziertere Angebote, auch auf hohem Niveau und mit guter Übergangschance in den ersten Arbeitsmarkt, sinnvoller ausgegeben würde. „Wir lehnen eine Schmalspurausbildung ohne eine existenzsichernde Perspektive für Jugendliche definitiv ab.“ Abgesehen von organisatorischen Problemen sehe sie das Werkstattjahr nicht „als das Gelbe vom Ei“ an. Aber: „Als ein Baustein für einen sehr geringen Teil können wir gern darüber reden.“

Dr. Stefan Romberg (FDP) entgegnete: „Bei einem Schuldenstand von 110 Milliarden Euro muss man schon überlegen, wie man das Geld einsetzt.“ Es habe in der Vergangenheit sehr gute und teure Projekte gegeben für eine kleine Anzahl von Menschen. Da müsse man fragen, was ist besser: „ein Angebot für die breite Masse und nicht nur für einen ganz kleinen Teil?“ Es gehe heute um Jugendliche, die „nie eine hoch qualifizierte Ausbildung schaffen werden“. Sie hätten die Lust an der Schule verloren, keine Lehrstelle und seien meist auch ohne eine Perspektive für sich. Romberg: „Es ist unsere Aufgabe, gerade für diese Problemgruppe Perspektiven zu erarbeiten und sie in die Gesellschaft zu integrieren.“ Das Werkstattjahr sei in ersten Stimmen von Opposition und Gewerkschaften positiv gewertet worden und „als äußerst gelungene Leistung der neuen Landesregierung“ anzusehen.



Antrittsbesuch im Landtag – der Gesandte der Botschaft des Staates Israel, Ilan Mor (l.) ist von Präsidentin Regina van Dinter im Landtag Nordrhein-Westfalen willkommen geheißen worden. Im gemeinsamen Gespräch mit Landtagsvizepräsident Edgar Moron (r.) ging es um die Weiterentwicklung der deutsch-israelischen Beziehungen und den Ausbau des Jugendaustauschs zwischen Nordrhein-Westfalen und Israel.

Foto: Schälte

Künftig mehr Wettbewerb

EU und Land richten ihre regionale Förderpolitik neu aus

Mit einer ganzen Reihe von Forderungen hat sich die SPD-Fraktion an die Landesregierung gewandt: „Strukturförderpolitik für NRW 2007 bis 2013 – Den Strukturwandel weiter erfolgreich gestalten“, ist der Antrag (Drs. 14/467) überschrieben, den der Landtag kontrovers beraten und danach zur abschließenden Abstimmung an den Hauptausschuss überwiesen hat.



Europaminister Michael Breuer (CDU)

Marc Jan Eumann (SPD) machte die Landesregierung auf ihre Verantwortung aufmerksam, dass der Schwerpunkt der europäischen Strukturfördermittel wie bisher auch künftig im Ruhrgebiet liegen müsse. Wenn derzeit in Europa im Rahmen der finanziellen Gesamtplanung von 2007 bis 2013 die Strukturpolitik neu ausgerichtet, die Forschungspolitik weiterentwickelt, der Binnenmarkt gestärkt und entscheidende Fortschritte in der Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik angestrebt werden, dann „kommt es jetzt darauf an, dass NRW als Kernland der EU seine Interessen selbstbewusst und wirkungsvoll in Brüssel vertritt und sich optimal auf die Chancen und Herausforderungen aus Brüssel einrichtet“. Sein Appell an die Wirtschaftsministerin: „Frau Thoben, mischen Sie sich jetzt ein. Jetzt werden die Weichen gestellt. Sie dürfen nicht warten, bis die konkreten Vorgaben aus Brüssel vorliegen.“

Ilka Keller (CDU) wunderte sich über den Wunsch der SPD, die künftige regionale EU-Strukturpolitik zu diskutieren – „warum eigentlich?“ Weiter: „Ich kann Sie beruhigen: Wir kennen die Bedeutung und wissen, worum es geht, nämlich um die Schaffung von Arbeitsplätzen für die Zukunft.“ Das Ruhrgebiet sei weiterhin ein regionaler Schwerpunkt in der Förderung, betonte sie und begrüßte für ihre Fraktion ausdrücklich, „dass die Landesregierung im Hinblick auf die neue Förderperiode beabsichtigt, die zur Verfügung stehenden Fördermittel in ihrer Struktur regional und thematisch stärker zu streuen“. Die Mittel müssten landesweit „im Wettbewerb um die besten Ideen und Konzepte eingesetzt werden“. Da müssten auch benachteiligte ländliche Regionen eine stärkere Berücksichtigung finden.

Sylvia Löhrmann, GRÜNE-Fraktionsvorsitzende, betonte die gemeinsamen Interessen, da sollte man sich nicht zu sehr parteipolitisch differenzieren. Die vorhandenen Differenzen sollten in möglichst großen Konsens verwandelt werden, damit NRW in Brüssel erfolgreich verhandeln könne. Sie betonte, der Strukturwandel in NRW, vor allem im Ruhrgebiet, sei zwar schon sehr weit vorangetrieben, „aber bei weitem noch nicht abgeschlossen“. Sie nannte hier als Beispiel die Emscher-Lippe-Region, wo der Wandel von einer Montanregion zu einem Standort von Chemie und Energiewirtschaft, neuer Technologien und Dienstleistungen noch mitten im Gang sei. Dennoch halte ihre Fraktion die Fokussierung ausschließlich auf das Ruhrgebiet, wie die SPD das wolle, für verfehlt, „denn letztlich müssen sich alle nordrhein-westfälischen Regionen den Herausforderungen einer globalisierten Welt stellen können“.

wegkommen vom alten Bild des Ruhrgebiets, das die gesamte Region dauerhaft am Tropf des Staates darstelle. Man wolle einen Mentalitätswechsel in der Wirtschafts- und Strukturpolitik: Weg vom „Subventionssozialismus“ und hin zu einer Entfesselung der Wirtschaft durch Befreiung von Abgaben, Bürokratie und mehr Marktwirtschaft.

Europaminister Michael Breuer (CDU) erläuterte, die EU wolle nunmehr „den horizontalen, das heißt landesweiten, Einsatz von Fördermitteln zulassen“. Darauf habe man sich einzustellen. Schwerpunkt seien insbesondere Forschung, Innovation und Entwicklung. Das unterstütze die Landesregierung und sei entschlossen, dabei im Wettbewerb die besten Ideen und Projekte zu fördern. Zweiter Schwerpunkt werde der Mittelstand sein. Die Landesregierung wolle als dritten Schwerpunkt die spezifischen Probleme der großen Städte (und hier vor allem im Ruhrgebiet) angehen. Aber, so der Minister, es



Marc Jan Eumann (SPD)

Ilka Keller (CDU) Sylvia Löhrmann (GRÜNE)

Dietmar Brookes (FDP)

Fotos: Schätke

Dietmar Brookes (FDP) fand, der Strukturwandel im Ruhrgebiet sei bisher keine Erfolgsgeschichte, die Bilanz sei sogar „verheerend“ – und da solle die bisherige Strukturförderung fortgesetzt werden? Brookes: „Mit Verlaub, das meinen Sie doch nicht im Ernst!“ Dem Patienten sollten weiterhin „dieselben fruchtlosen Mittel verabreicht werden, obwohl er immer schlimmer darbt?“ Das glaubten nur „politische Tagträumer“. Die Koalition wolle

gebe in der EU noch keine Einigung über die Finanzen. Er erwarte Fortschritte in dieser Frage, beendete der Minister seine Rede. Man könne in Brüssel erfolgreich sein, wenn man sich in wichtigen Fragen nicht unter den Parteien auseinander dividieren lasse. Und die Regionen im Land nicht gegeneinander ausspiele, fügte er hinzu.

Familienzentren – NRW betritt Neuland

Betreuung, Bildung und Beratung an einem Ort für Kinder und Eltern

Mit ihrem gemeinsamen Antrag auf Einrichtung von Familienzentren (Drs. 14/471 neu) betreten CDU und FDP Neuland bei der Kinderbetreuung. Im Gegensatz zu den bisherigen Kindertagesstätten soll sich das Angebot der Familienzentren auch an die Eltern richten. In ihnen sollen Eltern und Kinder Betreuung, Bildung und Beratung an einem Ort erhalten. Geplant ist die Zusammenarbeit mit Kommunen und Kirchen sowie Familienhilfe und Selbsthilfeorganisationen. Bei der Plenardebatte über das Konzept der Koalition sah die Opposition noch eine Menge offener Fragen. SPD und Grüne sprachen sich gegen entsprechende Pilotprojekte ab 2006 aus. Auch reichten die eingeplanten Finanzmittel von 2,5 Millionen Euro bei weitem nicht aus.

Marie-Theres Kastner (CDU)

Christian Lindner (FDP)

Britta Altenkamp (SPD)

Andrea Asch (GRÜNE)

Familienminister Armin Laschet (CDU)

Fotos: Schälte

Marie-Theres Kastner (CDU) betonte, man wolle mit der Einrichtung von Familienzentren keine neuen Hilfs- und Beratungsstrukturen aufbauen. Vielmehr sollen die bereits vorhandenen Angebote sinnvoll miteinander vernetzt und dadurch zugänglicher gemacht werden. „Familienzentren sollen Orte werden, an denen Eltern bei der Bildung und Erziehung ihrer Kinder bei Bedarf die notwendige Unterstützung und fachlich kompetente Hilfe erhalten können.“ Die Kinderbetreuung bleibe jedoch weiterhin „primärer Auftrag“. Die Kindertagesstätte biete sich besonders gut als Ort an. „Durch den ständigen Kontakt mit den Erzieherinnen und anderen Eltern entsteht in der Regel ein Vertrauensverhältnis, welches an anderer Stelle erst mühsam aufgebaut werden müsste.“

Christian Lindner (FDP) stellte fest, dass vor allem berufstätige Eltern „verschiedentlich mit ihrem Erziehungsrecht überfordert“ seien. Diese Zustandsbeschreibung sei „nicht spezifisch nordrhein-westfälisch“. In Großbritannien gebe es bereits seit über zehn Jahren so genannte ‘Early Excellence Centres’, die Bildung, Betreuung und andere familienunterstützende Leistungen aus einer Hand anbieten. Deshalb wolle man auch hier in NRW in einem ersten Schritt ein Familienzentrum in jedem Jugendamtsbezirk einrichten. Es bestehe Handlungsbedarf, da unter der Vorgängerregierung die Förder- und Arbeitsbedingungen der Kindertagesstätten immer weiter verschlechtert worden seien. „Insbesondere Kinder mit Zuwanderungsgeschichte sind in NRW viel zu lange vernachlässigt worden.“

Britta Altenkamp (SPD) kritisierte, die Koalitionsfraktionen führten mit dem Thema Familienzentren einen neuen Begriff, aber keinen „wirklich neuen Ansatz“ ein. Es bestehe die Gefahr, die Kindertagesstätten zu überfordern. „Kitas sind Orte für Kinder. Kinder stehen in den Kitas im Mittelpunkt.“ Die gesamte Palette der Erwachsenenberatung – Schuldnerbera-

tung, Ehe-, Familienberatung, Lebensberatung, Suchtberatung – um die Kita herum zu gruppieren, „würden wir für den falschen Ansatz halten“. Zudem vermisse sie konkrete Vorschläge, wie die einzelnen Zentren in den Kommunen aussehen sollen. „Sie können davon ausgehen, dass wir den Prozess ausgesprochen konstruktiv begleiten und mit Ihnen nicht nur über Details, sondern auch über die Inhalte, die dahinter stehen, ausführlich diskutieren.“

Andrea Asch (GRÜNE) machte deutlich, auch ihrer Fraktion gehe es um die Weiterentwicklung und Qualifizierung der Kindertagesstätten zu einem integrierten Angebot. In der Frage, wie man dieses Ziel erreichen könne, gebe es hingegen „erheblichen Dissens“. Asch: „Das, was die Koalition hier als Antrag vorgelegt hat, ist schlicht zu kurz gesprungen und völlig substanzlos.“ Der Antrag enthalte so wenig Konkretes, dass damit „der absoluten Beliebigkeit Tür und Tor geöffnet“ werde. Sie forderte einen intensiven Dialog mit den Kommunen sowie die Festlegung von Mindeststandards für die Familienzentren. „Alles andere wäre Etikettenschwindel.“ Zudem seien die bereitgestellten Mittel in Höhe von 2,5 Millionen Euro eine „wahnwitzige und unglaubliche Größenordnung“.

Familienminister Armin Laschet (CDU) wies die Vorwürfe seiner Vorrednerinnen zurück. „Sie sollten in diesen Zeiten nicht alle Programme und Ideen, die man auf den Weg bringt, daran messen, wie viele Millionen Euro damit verbunden sind.“ Man habe zudem bewusst darauf verzichtet, den Kommunen im Detail vorzuschreiben, wie ein Familienzentrum auszusehen hat. „Wir stellen Modelle vor, wie das funktionieren kann, und werden in diesem Prozess gemeinsam mit den Trägern exakt ein Modell entwickeln, das im Jahre 2007 in ein neues Gesetz über Tageseinrichtungen für Kinder münden wird.“ Auch die Sorge, die Familienzentren könnten mit Beratungsangeboten überfrachtet werden, wies er als unbegründet zurück.

Unser Bild zeigt die Betankung eines mit Erdgas betriebenen Fahrzeugs der Stadtwerke Solingen.

Foto: Schälte

Alternative zu Benzin und Diesel

Erdgasfahrzeuge: Sparsam, umweltschonend, aber noch selten

In Anbetracht steigender Kraftstoffpreise und begrenzter Erdölreserven fordert die SPD-Fraktion die Landesregierung in einem Antrag (Drs. 14/466) dazu auf, gemeinsam mit der Automobilindustrie, den Energieversorgern, den Mineralölkonzernen und Tankstellenbetreibern Erdgasfahrzeuge als ökonomische und ökologische Alternative zu herkömmlichen Fahrzeugantrieben stärker in das Bewusstsein der Bevölkerung zu rufen. Überflüssig, urteilte die Koalition: Mit der landesweiten Informationskampagne „Rhein-Ruhr gibt Gas“ komme die Landesregierung der Forderung der SPD längst nach.

Bodo Wißen (SPD) betonte: „Der Erdgasbetrieb ist vielfältig einsetzbar, in erheblichem Umfang Kosten sparend, umweltschonend und als ausgereifte Technologie direkt verfügbar.“ Insofern mache es Sinn, über einen verstärkten Einsatz von Erdgasfahrzeugen nachzudenken und dafür zu werben. Er forderte in dieser Frage einen engeren Dialog zwischen Wissenschaft, Politik und Industrie, damit sich Versäumnisse wie bei der Einführung der Dieselpartikelfilter hierzulande nicht wiederholten. Die Landesregierung forderte er dazu auf, beim Thema Erdgasfahrzeuge mit gutem Beispiel voran zu gehen, den Erdgasantrieb bei der landeseigenen Fahrzeugflotte zeitnah zu erproben und den Landtag über entsprechende Erfahrungen zu unterrichten. Dadurch wäre eine Einsparung in „mehrstelliger Millionenhöhe“ möglich, so Wißen.

Oskar Burkert (CDU) konkretisierte nochmals die Vorzüge des Erdgasantriebs: Anhand der momentanen Kraftstoffpreise lasse sich ausrechnen, dass ein Erdgasfahrzeug mit einer 20-Euro-Tankfüllung im Schnitt 520 Kilometer weit fahren kann, während ein Dieselfahrzeug nur 350 Kilometer, ein Benzinfahrzeug sogar nur 240 Kilometer weit kommt. Zudem liege der Schadstoffausstoß beim erdgasbetriebenen Fahrzeug um bis zu 80 Prozent unter dem von Diesel- und Benzinfahrzeugen. Dies sei jedoch nichts Neues. Automobilindustrie, Energieversorger und Tankstellenbetreiber hätten die Erdgastechnologie

längst als Zukunftstechnologie wahrgenommen. Auch bei den Kfz-Nutzern wachse die Akzeptanz gegenüber Erdgasautos. „Hier muss sich nicht die Politik oder die Landesregierung einmischen und vermeintlich bessere Vorschläge machen.“

Reiner Priggen (GRÜNE) regte an, den SPD-Antrag um eine Forderung zu erweitern: Die Landesregierung müsse sich beim Bund dafür einsetzen, dass zuallererst das Erdgasangebot an den Autobahntankstellen ausgebaut wird. „Die Akzeptanz wird deutlich steigen, wenn ich nicht in jeder Stadt Umwege machen muss, um eine Tankmöglichkeit zu finden.“ Namens seiner Fraktion plädierte auch er dafür, den Dialog mit der Automobilindustrie und den Energieversorgern zu suchen. Dies könne im Rahmen einer Anhörung unter Beteiligung des Wirtschafts-, Umwelt- und Verkehrsausschusses erfolgen. Überrascht zeigte er sich angesichts der Haltung von Schwarz-Gelb: „In Ihrem Koalitionsvertrag steht, dass Sie sich als neue Koalition für schadstoffärmere und kraftstoffsparende Fahrzeuge einsetzen wollen. Warum sagen Sie dann aber immer wieder: Politik soll sich nicht einmischen.“

Christof Rasche (FDP) bedauerte, dass sich die SPD in ihrem Antrag nur auf eine Technologie – den Erdgasbetrieb – beschränkt. „Diese Verengung ist problematisch, weil auch Erdgas eine international begrenzte Ressource ist, die Quel-

len in aktuellen und potenziellen Spannungsbereichen liegen und zudem der Ausstoß an Treibhausgasen auch bei diesem Kraftstoff immer noch sehr hoch ist.“ Vor diesem Hintergrund müssten auch andere Technologien in den Blickwinkel rücken. Derzeit hänge der Verkehr in Deutschland noch zu 97 Prozent vom Öl ab. Insbesondere Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie lieferten viel versprechende Ansätze, um Alternativen für die Verwendung von Öl zu finden. Unter Klimaschutzgesichtspunkten biete sich bei diesen Technologien sogar die Chance auf Einführung eines Null-Emissions-Autos.

Umweltminister Eckhard Uhlenberg (CDU) erinnerte daran, dass bereits 2002 unter der alten Landesregierung die Informationsinitiative „Rhein-Ruhr gibt Gas“ mit dem Ziel gegründet worden ist, eine stärkere Verwendung von Erdgas im Verkehr zu erreichen. In dieser Initiative seien alle „relevanten Marktpartner“ aus der Automobil-, Erdgas-, und Mineralölwirtschaft sowie die Verbände einschließlich des ADAC und der Energieagentur NRW eingebunden. Die Arbeit der Initiative sei überaus erfolgreich und werde auch von der neuen Landesregierung fortgesetzt. „Inhaltlich war der Antrag der SPD-Fraktion also eigentlich nicht notwendig, denn die beschriebenen und geforderten Maßnahmen werden durch ‘Rhein-Ruhr gibt Gas’ bereits durchgeführt.“



Lkw per Verkehrsschild stoppen? – Über wirksame Maßnahmen gegen zu viele Mautausweicher wird nach verlässlichen Daten noch zu reden sein.

Fotos: Schälte

Gezielt gegen Ausweichverkehr vorgehen

Grüner Antrag wird von allen anderen Fraktionen abgelehnt

Unter anderem mit Straßensperrungen wollen die Grünen den nach ihrer Meinung in NRW wachsenden Lkw-Ausweichverkehr stoppen. Der entsprechende Antrag (Drs. 14/465) wurde Ende Oktober im Plenum beraten und von den Abgeordneten einstimmig zur abschließenden Entscheidung in den Ausschuss für Bauen und Verkehr überwiesen.

Horst Becker (GRÜNE) forderte Nordrhein-Westfalen auf, dem Beispiel anderer Länder wie Rheinland-Pfalz und Hessen zu folgen. Beide Bundesländer haben bereits Straßen wegen des Mautausweichverkehrs gesperrt. In NRW, rechnete der Sprecher vor, wiesen nach Einführung der von den Grünen befürworteten Autobahnmaut (die Sätze sollten allerdings angehoben werden) einzelne Straßen bereits jetzt mehr als 25, in Einzelfällen bis zu 65 Prozent zusätzlichen Verkehr durch Mautausweicher auf. In den Nachbarländern hätten die Straßensperrungen den Mautausweichverkehr reduziert. Seine Fraktion erwarte vom NRW-Verkehrsminister, „dass er diesen Weg auch geht“ und im Bundesrat einer Verschärfung der Straßenverkehrsordnung zustimmt. Außerdem sollten die Zwischenstände der Verkehrszählungen veröffentlicht werden.

Hannelore Brüning (CDU) verlangte verlässliche Zahlen über den Ausweichverkehr und sprach sich für eine „umfassende und auf Dauer angelegte Lösung“ aus. Es gehe dabei entweder um die angestrebte Sperrung oder um eine Lösung über Verkehrszeichen, die setze ebenfalls eine Änderung der Straßenverkehrsordnung voraus. Sie warnte vor der Einführung einer allgemeinen Mautpflicht auf Bundes- und Landesstraßen, denn das würde zu schweren Standortnachteilen gegenüber Regionen ohne Mautpflicht auf solchen Straßen führen. Durch gesetzliche und technische Voraussetzungen sollte dafür gesorgt werden, „dass regionale Schwerlastverkehre, insbesondere Werksverkehre, von einer solchen Mautpflicht ausgenommen werden“. Brüning: „Ziel muss es sein, dass die Mautpflicht zielgenau nur ausweichende Fernverkehre trifft.“

Bodo Wißen (SPD) machte darauf aufmerksam, dass bereits jetzt Instrumente der Feinsteuerung bei der Maut vorhanden seien, „um der Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Autobahn in das nachgelagerte Straßennetz entgegen zu wirken. Diese Maßnahmen gilt es nun sensibel und zielorientiert anzuwenden“. Mit Feinsteuerung meine er nicht die „Holz-

hammermethode“, die dem Grünen-Antrag zu entnehmen sei. Er zeuge „von mangelndem wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Sachverstand“. Bei Verkehrszählungen reichten prozentuale Daten nicht aus, wandte Wißen ein, es müssten die absoluten Zahlen erhoben werden. Ergebnis der Feinsteuerung müsse sein, dass bei einer Mauterhebung die wirtschaftlichen Vorteile der Autobahnnutzung überwiegen.

Christof Rasche (FDP) unterstrich das Ziel seiner Fraktion, „die Transitverkehre wieder dorthin zu bekommen, wo sie hingehören, nämlich auf die Bundesfernstraßen und auf die Autobahnen“. Dafür benötige man belastbare Daten und Zahlen und müsse die Folgewirkungen beachten. „Ein Schnellschuss ohne belastbare Daten und ohne Beachtung der Folgewirkung ist der falsche Weg“, schrieb er den Grünen ins Stammbuch. Außerdem sähen die Zahlen heute anders aus als im ersten Halbjahr 2005. Viele Lkw-Fahrer hätten inzwischen gemerkt, dass das Ausweichen teurer ist und sind wieder zu-

rückgekehrt. Bei einer Sperrung, wie sie die Grünen wollten, müsste Ausweichverkehr auf das nachgeordnete Straßennetz vermieden werden.

Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) plädierte dafür, die Maßnahmen sehr sorgfältig abzuwägen: „Vorschnelles Handeln ist völlig fehl am Platze.“ Zur Ermittlung des Ausweichverkehrs gebe es Zählungen, deren Daten im Netz stünden. Sie erfassten auch Lkw, die nicht der Mautpflicht unterliegen. Darum müsse eine Umrechnung erfolgen, die derzeit von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt werde. Die bundesweiten Untersuchungen seien in Kürze abgeschlossen, anschließend würden die Ergebnisse für NRW ausgewertet. Dann werde über Maßnahmen zu entscheiden sein – in Abstimmung mit dem Bund und allen anderen Ländern. Schon jetzt zeichne sich ab, dass der mautverdrängte Verkehr in allen anderen Bundesländern deutlich höher sei als in NRW. Der Antrag der Grünen laufe in allen Punkten ins Leere.

Langjähriges Engagement im sozial-karitativen Bereich – Ursula Monheim (CDU) ist für ihr vielschichtiges und weit reichendes Wirken im Düsseldorf Landesparlament und in ihrer Heimatstadt Leverkusen mit dem Verdienstkreuz am Bande ausgezeichnet worden. Bei der Verleihung würdigte Landtagspräsidentin Regina van Dinther den selbstlosen Einsatz der Abgeordneten für die katholische Kirche, für die Caritas und für Menschen mit Behinderungen sowie junge Frauen in Schwangerschaftskonflikten.



Das Land möchte mobil bleiben

Nordrhein-Westfalen ist mobil und möchte es bleiben – täglich bewegen sich Millionen Menschen mit den verschiedenen Verkehrsmitteln. Der Gütertransport innerhalb des Landes und durch das Land nimmt stetig zu. Die Verkehrsinfrastruktur des Landes ist oft zum Zerreißen gespannt. Optimierung und Vernetzung sind angesagt. Ob vieles noch neu gebaut werden kann, ist die Frage. Ausbau scheint aussichtsreicher. Aber bei der Mobilität geht es angesichts der Umwelt auch um Verlagerung und Vermeidung. Das ist und bleibt eine Sisypusarbeit, die den Landtag immer wieder beschäftigt.

Autoverkehr

Jeder Zweite in NRW fährt ein Auto. Zählt man Motorräder, LKW und alle anderen Fahrzeuge zusammen, steht rund zwei Dritteln der rund 18 Millionen Nordrhein-Westfalen ein eigener motorisierter Untersatz zur Verfügung. Tendenz steigend. Schon im Jahr 2000 besaß über die Hälfte aller Haushalte ein Auto, über ein Viertel sogar zwei oder mehr. Über 70 Prozent der Pendler fahren mit dem Auto zur Arbeit, nur 13 Prozent nutzten öffentliche Verkehrsmittel.

Fast 30.000 Kilometer Straße durchziehen außerhalb von Ortschaften NRW: 2.175 km



Autobahn, 5.053 km Bundesstraßen, 12.672 km Landesstraßen und 9.807 km Kreisstraßen. Die Länge der Autobahnen stieg hauptsächlich zwischen den Jahren 1970 und 1990 an.

Dabei fuhren auf nordrhein-westfälischen Autobahnen im Jahr 2000 gut 58 Millionen Kraftfahrzeuge am Tag; 2004 waren bereits fast 59 Millionen täglich unterwegs.

Vor allem die Autobahnen rund um Köln entwickeln sich dabei zu einem wahren Knotenpunkt: So fuhren 2004 zum Beispiel 169.880 Kraftfahrzeuge pro Tag über die dreispurige A3. Der am stärksten befahrene zweispurige Abschnitt lag mit 112.370 Kraftfahrzeugen am Tag auf der A57.

Straßen kosten Geld. Dem Land NRW stehen in diesem Jahr für den Straßen- und Brückenbau 616 Millionen Euro zur Verfügung. Darin enthalten sind Landes- und Bundesmittel (Stand: Entwurf zum Doppelhaushalt 2004/2005).

Flugverkehr

In NRW gibt es drei große Verkehrsflughäfen: Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster-Osnabrück. Dazu gibt es mehrere Regionalflughäfen zum Beispiel in Dortmund, Paderborn-Lippstadt, Mönchengladbach oder Weeze. Von allen Airports fliegen zahlreiche Fluggesellschaften ab, darunter auch so genannte Low-Cost-Carrier.

Die meisten Flieger starten und landen in Düsseldorf. 2004 gab es dort 200.584 Flugbewegungen; 97.125 waren es im ersten Halbjahr 2005. Der Regionalflughafen Paderborn/Lippstadt vermeldete für das Jahr 2000 die Rekordzahl von 65.836 Starts und Landungen, doch für



2005 fällt diese Zahl mit 24.744 Flugbewegungen im ersten Halbjahr deutlich geringer aus.

Fast 25 Millionen Fluggäste kamen 2004 in die drei großen nordrhein-westfälischen Flughäfen: Düsseldorf liegt mit 15,25 Millionen Passagieren im Jahr 2004 hinter Frankfurt und München auf Platz drei der bundesweiten Passagierzahlen; der Flughafen Köln/Bonn belegt den siebten, Münster-Osnabrück den 14. Platz. Direkt auf Platz 15 folgt der Flugplatz Dortmund mit 1,2 Millionen Passagieren. 797.900 Menschen strömten 2004 zum Airport Weeze.

Ein Blick auf die Mitarbeiter: Der Flughafen Köln/Bonn hatte im Juni 2005 mit fast 12.000 Beschäftigten neun Prozent mehr als im Jahr 2003. Bei vielen Flughäfen stagniert die Zahl jedoch.

Für die Luftfahrt stehen in NRW im Jahr 2005 25 Millionen Euro Landes- und Bundesmittel zur Verfügung (Stand: Entwurf zum Doppelhaushalt 2004/2005).

ÖPNV

Wer in NRW mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, sitzt entweder in einem Nahverkehrszug der Deutschen Bahn AG oder hat sein Ticket bei einem der neun Verkehrsverbünde gekauft. Der größte von ihnen ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, der sich von Mönchengladbach bis Dortmund erstreckt. Außerdem gibt es noch die Verkehrsverbünde Niederrhein, Münsterland, Paderborn/Höxter, Ruhr-Lippe, Rhein-Sieg und Westfalen-Süd, Ostwestfalen-Lippe und Aachen.

Die Züge und Busse des VRR legten zum Beispiel in den letzten Jahren konstant über



280 Millionen Kilometer im Jahr zurück. Die Zahl der Fahrgäste stieg dabei von 1016 Millionen im Jahr 2003 auf 1057 Millionen 2004.

Insgesamt fuhren im Jahr 2000 1.851 Millionen Menschen mit Bussen und Bahnen durchs Land, den Eisenbahnverkehr der Deutschen Bahn nicht mitgezählt. Bis 2004 stieg diese Zahl auf 2.380 Millionen.

Die Deutsche Bahn beförderte 2004 in NRW 273,5 Millionen Fahrgästen. Dazu verfügte sie 2004 über 4.680 km Schiene, über 150 km weniger als 2001. Dabei stieg die Anzahl der Mitarbeiter in NRW um fast 1000 auf über 33.000 Personen an.

Für die Förderung der Eisenbahnen und des Öffentlichen Personennahverkehrs konnte das Land NRW für 2005 1,51 Milliarden Euro einplanen (Stand: Entwurf zum Doppelhaushalt 2004/2005). Darin sind 1,1 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel des Bundes enthalten.

WL

Klares Nein zur Pkw-Maut

Interviews mit den verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen

Im Vergleich zu anderen Bundesländern nimmt NRW eine Sonderstellung ein: Es ist Transitland Nr. 1. Nicht zuletzt durch die im vergangenen Jahr vollzogene Erweiterung der Europäischen Union um zehn neue Mitgliedsländer steht NRW vor großen verkehrlichen Herausforderungen. Verkehrsprognosen sprechen beispielsweise von einer Verdoppelung des Lkw-Verkehrs auf den nordrhein-westfälischen Autobahnen bis 2015; und das vor dem Hintergrund, dass der Verkehr heute bereits vielerorts an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Über mögliche Auswege aus dem drohenden Verkehrsinfarkt sprach „Landtag intern“ mit Heinz Sahnen (CDU), Bodo Wißen (SPD), Oliver Keymis (GRÜNE) und Christof Rasche (FDP).

Immer mehr Verkehr auf den Straßen. Was bringt eine mögliche Autobahnprivatisierung für NRW?

Sahnen: Eine Privatisierung von Autobahnen würde für den Autobahnnutzer eine weitere Kostenbelastung bedeuten. Wir alle haben über unsere Mineralölsteuer die Autobahnen bereits einmal finanziert. Ein privater Investor würde natürlich versuchen, seine Ausgaben über eine Autobahnmaut wieder zu erwirtschaften. Die Autofahrer würden die Autobahn also ein zweites Mal bezahlen und das kann nicht Sinn der Sache sein. Um dem vermehrten Verkehrsaufkommen begegnen zu können, müssen noch einige Lücken im Autobahnnetz geschlossen sowie Erweiterungen vorgenommen werden. Grundlage all dieser Maßnahmen



Heinz Sahnen (CDU)

muss allerdings das bestehende Autobahnnetz sein. Möglichkeiten für den Bau neuer Autobahnstrecken sehe ich nicht. Darüber hinaus muss das Land natürlich auch für attraktive alternative Verkehrsangebote sorgen.

Wißen: Eine Privatisierung der Autobahnen ist aus meiner Sicht der falsche Weg, auch wenn Finanzpolitiker darin die Möglichkeit sehen, einmalig viel Geld in die leeren Kassen zu spülen. Als Verkehrspolitiker sage ich jedoch: Wir müssen dazu kommen, dass der Verkehr den Verkehr finanziert. Das bedeutet, dass nicht etwa das Kfz-Steuerertrag oder das Aufkommen aus der Lkw-Maut dazu 'missbraucht' werden, allgemeine Haushaltsdefizite

auszugleichen oder für andere Zwecke verwendet zu werden. Wir müssen dafür Sorge tragen, dass die aus dem Verkehr erzielten Mittel auch zielgerichtet für die Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Daher kann ich auch der Lösung der Koalitionsfraktionen – insbesondere der FDP – „Privat vor Staat“ in diesem Punkt nicht folgen. Es ist sehr wichtig, dass der Staat bei der Verkehrspolitik Herr des Verfahrens ist und bleibt.

Keymis: Die Autobahnen sind bereits durch Steuermittel finanziert. Jetzt kann man nicht über eine Pkw-Maut die Bevölkerung erneut zur Kasse bitten.

Die verbrauchsabhängige Besteuerung ist aus meiner Sicht gerechter: Ausschlaggebend sind Motorgröße und Verbrauch, was sich in der Kfz-, Mineralöl- und Ökosteuern niederschlägt. Die Höhe der Kosten kann jeder Autofahrer durch sein Verhalten beeinflussen. Bei einer Pkw-Maut hingegen würden die Menschen



Bodo Wißen (SPD)

pauschal belastet, sobald sie eine Autobahn befahren. Damit würden wir sowohl eine soziale wie auch ökologische Schieflage erzeugen. Anders sieht das bei der Lkw-Maut aus: Im Vergleich zum Pkw hat ein Lkw einen zehntausend Mal höheren Anteil am Verschleiß der Fahrbahndecken. Es war längst fällig, die immensen Instandhaltungskosten über die Maut aufzufangen und vor allem die Anreize für mehr Gütertransport auf der Schiene zu erhöhen.

Rasche: Ich halte eine Privatisierung der Autobahnen für eine denkbar schlechte Lösung, mit der die Pkw-Fahrer doppelt zur Kasse gebeten würden. Wir haben eine sehr hohe Belastung der Autobahnen in NRW.

Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass die Güterverkehre auf der Straße bis 2015 bis zu 100 Prozent und die Personenverkehre bis zu 40 Prozent steigen werden. Aus diesem Grund

müssen wir Lückenschlüsse auf den Autobahnen 1, 30, 33, 46 und 445 sowie den Ausbau von Ortsumgehungen, unter anderem der B55 in Erwitte, dringend vorantreiben. Funktionierende Verkehrsverbindungen sind ein wichtiger Standortfaktor. Zur Frage der Finanzierung: Allein über den Straßenverkehr bringen Mehrwert-, Öko-, Mineralöl- und Kfz-Steuern dem Staat zusammen weit über 50 Milliarden Euro ein. Davon fließen aber weniger als zehn Prozent wieder in die Verkehrsinfrastrukturen. Wir haben also kein Einnahmeproblem, sondern müssen neue Prioritäten bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung setzen.

Für drei Euro nach Berlin! Immer mehr Menschen nutzen den Flieger. Was bedeutet dies für das Luftverkehrskonzept des Landes?

Sahnen: Solange die Kapazitätsgrenzen der NRW-Flughäfen nicht überschritten werden und die Verkehrssicherheit gewahrt bleibt, ist gegen eine Angebotsausweitung der so genannten 'Billigfluggesellschaften' nichts einzuwenden, zumal die Bürgerinnen und Bürger ja davon profitieren. Es gibt eine Studie der Industrie-

und Handelskammer Köln, die besagt, dass durch das wachsende Angebot an preisgünstigen Flugverbindungen die Geschäftsbeziehungen zwischen in NRW ansässigen Firmen und Firmen im In- und Ausland ausgeweitet und intensiviert worden seien. Das dezentrale NRW-Flugverkehrskonzept ist also sicherlich ein wichtiger Beitrag, um aktive Wirtschaftsförderung zu betreiben.

Wißen: Die rot-grüne Landesregierung hat bereits in der vergangenen Legislatur mit dem „Luftverkehrskonzept 2010“ eine dezentrale Lösung vorgelegt. Dieses Konzept hat für uns nach wie vor Gültigkeit. Nach meinen Informationen will auch die neue Landesregierung daran festhalten. Wir haben in NRW eine dezentrale Siedlungs- und Standortstruktur wie in keinem anderen Bundesland. Und das derzeitige Flugverkehrskonzept trägt dieser Struktur Rechnung. Konkret bedeutet das, dass selbstverständlich auch die kleinen NRW-Flughäfen wichtige verkehrspolitische Funktionen erfüllen. In Anbetracht der zunehmenden Flugbewegungen werden wir künftig sogar noch stärker auf sie angewiesen sein, da auch die internationalen Flughäfen wie Düsseldorf oder Köln/Bonn an Kapazitätsgrenzen stoßen werden.

Keymis: Das „NRW-Luftverkehrskonzept 2010“ sieht eine dezentrale Struktur der Flughäfen vor. Diese ist jedoch im Begriff, sich teilweise selbst zu 'kannibalisieren'. Bei den Ticketpreisen der Billigflieger wird die Grenze dessen, was ökonomisch und nicht zuletzt ökologisch noch vertretbar ist, oft überschritten.

Ermöglicht werden diese Dumpingpreise dadurch, dass beispielsweise die Stadtwerke Dortmund ihren Flughafen jährlich mit 30 Millionen Euro subventionieren; Mittel, die dort über die



Oliver Keymis (GRÜNE)

Strom- und Gaspreise wieder erwirtschaftet werden müssen. Das kann nicht der Weg sein! Wir müssen in NRW künftig auf ein konzentriertes Luftverkehrskonzept mit ökonomisch vertretbaren Flughäfen setzen. Dabei muss aber immer der Schutz der Flughafenanlieger vor noch mehr Lärm und Dreck berücksichtigt werden.

Rasche: Durch diese Low-Cost-Carrier haben sich die Flugverbindungen wesentlich ausgeweitet. Davon profitiert auch unser Land. Im Gegensatz zu einer zentralen Struktur wie in Bayern besteht in NRW eine dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur. Wir haben in NRW mit Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück drei internationale Flughäfen, mit Dortmund, Weeze und Paderborn/Lippstadt drei regionale Flughäfen und darüber hinaus eine ganze Reihe von Schwerpunktländepunkten. Bei Ausbaumaßnahmen und Kapazitätsausweitungen brauchen wir deshalb für jeden einzelnen Standort eine vernünftige Abwägung zwischen dem, was aus verkehrspolitischer Sicht notwendig ist und dem, was den Anwohnern zumutbar ist.

Busse und Bahnen werden teurer. Wie schafft es NRW, das der ÖPNV für die Menschen im Land attraktiv bleibt?

Sahnen: In der Tat muss man einige Gegebenheiten auf den Prüfstand stellen. Beispielsweise stellt der Bund den Ländern Regionalisierungsmittel für den ÖPNV zur Verfügung. In NRW haben wir jedoch die Besonderheit, dass diese Mittel an den schienengebundenen Personennahverkehr gebunden sind. Diese Zweckbindung soll im Jahre 2007 aufgehoben werden. Dies würde ermöglichen, dass diese Gelder beispielsweise auch für die Ausweitung des Busnetzes verwendet werden können. Zudem muss die Organisationsstruktur des ÖPNV transparenter und verwaltungsfreundlicher gestaltet werden. Derzeit haben wir in NRW neun Verkehrsverbände, eine Agentur für Nahverkehr und 54 Aufgabenträger. Durch eine

Verschlingung der Struktur ließen sich erhebliche Einsparungen realisieren.



Christof Rasche (FDP)

Fotos: Schälte

Wißen: Meines Erachtens ist der ÖPNV besser als sein Ruf. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sind Busse und Bahnen zuverlässig und in Relation zu den gestiegenen Kosten beim Individualverkehr hält sich die Kostensteigerung bei den Fahrpreisen noch in Grenzen. Zweifellos ist die Attraktivität des ÖPNV aber noch verbesserungswürdig. Das hat die alte Landesregierung bereits erkannt und gehandelt, indem sie klare Qualitätsstandards durchgesetzt hat, wie zum Beispiel das 3-S-Konzept „Sicherheit, Sauberkeit und Service“. Ansätze für eine Qualitäts- und Attraktivitätssteigerung beim ÖPNV sind also durchaus da.

Keymis: Der ÖPNV hat seit 1995 sehr an Attraktivität gewonnen. Wir haben auf der Schiene einen Angebotszuwachs von über 30 Prozent! Heute werden in NRW mit meist modernen Zügen rund 100 Millionen Zugkilometer in einem dichten Zeittakt gefahren. Zudem haben wir insgesamt ein gut vernetztes Bussystem. Manches muss noch besser werden: Service, Pünktlichkeit und Sauberkeit. In Zukunft brauchen wir auf der Schiene mehr Wettbewerb. Wie erfolgreich solche Konzepte sein können, zeigt das Beispiel „Regio Bahn“ von Kaarst nach Mettmann.

Rasche: Wir müssen den ÖPNV sowohl auf der Straße wie auf der Schiene weiter fördern. Dies muss jedoch zielorientiert erfolgen. Die Diskussion über die Reaktivierung von Schienenstrecken ist aus meiner Sicht nicht mehr aktuell, da die Kosten-Nutzen-Rechnung nicht aufgeht. Wir müssen uns also vorrangig darauf konzentrieren, das vorhandene Angebot zu optimieren. Das heißt, wir brauchen einen verlässlicheren Fahrplan sowie einen Ausbau von Knotenpunkten. Darüber hinaus brauchen wir mehr Transparenz bei der Mittelverteilung sowie schlankere Strukturen.

Die Interviews führten Stephanie Hajdamowicz und Axel Bäumer.

Neues Chemierecht im Endspurt

Ausschuss debattiert über die Verordnung „REACH“

Die neue Chemikalienverordnung auf europäischer Ebene ist schon seit 1998 in der Planung. Nun befinden sich die Beratungen in der Endphase. Noch im November wird die Abstimmung im Europäischen Parlament erwartet. Auch für NRW, einem wichtigen Standort chemischer Industrie in Europa, ist diese Neuregelung von Bedeutung.

Das Kürzel REACH steht übersetzt für Registrierung, Bewertung und Zulassung chemischer Stoffe, wie beispielsweise Glutamat oder Dioxin. Ziel der neuen Verordnung ist, einen einheitlichen Ordnungsrahmen für neue und alte chemische Stoffe innerhalb Europas zu schaffen. Noch gibt es über 40 Richtlinien. Die Registrierung von Chemikalien ist Schwerpunkt des geplanten Systems. Mit Ausnahme von Zwischenprodukten, die nicht auf den Markt gelangen, sind alle Chemikalien registrierungspflichtig und werden erfasst. So sollen beispielsweise Daten bezüglich der Eigenschaften von Stoffen und deren Anwendung gesammelt werden. Auch Informationen zum sicheren Umgang mit den Substanzen gehören dazu. Innerhalb von elf Jahren sollen alle Daten gesammelt sein.

Der Ausschuss für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landtags NRW, Vorsitz Marie-Luise Fasse (CDU), beschäftigte sich zuletzt Ende Oktober in einer Sondersitzung mit der REACH-Verordnung. Nicht zuletzt, weil rund 129.000 Menschen in NRW in der Chemie-Branche beschäftigt sind. Grundsätzlich herrschte Einigkeit im Ausschuss: Als positive Chance wurde das Reformprojekt bezeichnet. Allerdings müsse an einigen Punkten nachgebessert werden.

So lautete auch der Tenor des Berichts der Landesregierung von Staatssekretär Dr. Jens Baganz aus dem Wirtschaftsministerium: „REACH vereinheitlicht das Chemikalienrecht, es soll Kosten senken; für Importeure sollen die gleichen Regeln gelten.“ Man müsse verhindern, dass die Produk-

tionsorte aufgrund eines teuren Registrierungsverfahrens in das außereuropäische Ausland verlagert würden.

Ein gemeinsamer Antrag der Fraktionen von SPD, CDU und FDP bildete im Jahr 2003 die Grundlage für ein Planspiel der Landesregierung, in dem die Praxistauglichkeit der Verordnung überprüft wurde. Dabei bestätigten sich die Befürchtungen, so Ausschuss-Mitglied Karl Kress (CDU). Auch die Uneinigkeit der Ausschüsse, die sich in Brüssel mit dem Thema befassen und die daraus resultierenden verschiedenen Konzepte der REACH-Verordnung, tragen ihren Teil zur Unsicherheit bei. Wolfram Kuschke (SPD) verwies zudem auf den Zeitdruck, der von der britischen Ratspräsidentschaft ausgeübt würde: „Der Zeitdruck muss raus genommen werden, er geht zu Lasten des Projekts.“

DOPPELPRÜFUNG

Holger Ellerbrock (FDP) wies darauf hin, dass im Zuge der neuen Regelungen eine Doppelprüfung möglichst vermieden werden soll: „Ist eine Chemikalie in einem europäischen Land bereits umfassend geprüft worden, sollte REACH nicht greifen.“ Die Daten zu übernehmen wäre in einem solchen Fall sinnvoll. Noch stellt der vorliegende Kommissionsvorschlag ein Hindernis für kleine und mittlere Betriebe dar, da die komplexe Registrierung die Firmen überfordern würde. Und Johannes Rimmel (GRÜNE) hoffte, dass durch die neue Gesetzgebung zukünftig Skandale mit krankheitserregenden

Inhaltsstoffen in Gebrauchsgütern ausgeschlossen seien.

Der Ausschuss holte auch die Meinung von Experten ein. Genau wie sich die Mehrheit der Ausschussmitglieder über die Notwendigkeit von Nachbesserungen einig waren, sind es auch Dr. Andreas Diez vom „Verband der Chemischen Industrie“ (VCI), Waldemar Bahr von der „Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie und Energie“ (IG BCE) sowie Andreas Ahrens vom „Institut Politik und Ökonomie“ in Hamburg. Besonders der bisherige Plan, vor allem die Menge der produzierten Chemikalien pro Betrieb und Jahr zur Grundlage von Bewertungen zu machen und nicht das Risikopotential der Stoffe, wurde von den Experten einheitlich kritisiert.

Eine Resolution des Ausschusses, die nochmals eine praktikable, praxisnahe Umsetzung der EU-Chemikalienpolitik einfordert, die weder Wettbewerb noch Innovationsanstrengungen beeinträchtigt und die Gesundheit und Umwelt wirksam schützt, wurde zunächst nicht verabschiedet. Zwar besteht weitgehend Konsens, aber dennoch sollte zunächst auf Basis der Ausführungen der Experten der Forderungskatalog präzisiert werden. „Ein breiter Konsens ist hier wichtiger, als ein weiterer schneller Beschluss“, sagte Umweltminister Eckhard Uhlenberg (CDU).

Alle Fraktionen wollen nun versuchen, einen gemeinsamen Antrag zu formulieren, der noch im November-Plenum beschlossen werden soll.

stg



Als Experten zur Sondersitzung des Umweltausschusses geladen (v.l.): Dr. Andreas Diez, Waldemar Bahr und Andreas Ahrens.

Foto: Schälte

NRW.BANK

Überschuss erwartet

Bankvorstände im Ausschuss: Die Politik macht die Vorgaben

Sie ist die größte Landesförderbank Deutschlands. Mit einer Bilanzsumme von rund 116 Milliarden Euro sogar europaweit auf Platz 3: Geht es in Nordrhein-Westfalen um das Thema Wirtschaftsförderung, kommt man um die landeseigene NRW.BANK nicht herum. Und so diskutierte der Haushalts- und Finanzausschuss (Vorsitz Anke Brunn, SPD) zu Beginn der neuen Legislaturperiode mit dem Vorstandsvorsitzenden Dr. Bernd Lütjhe und dessen designierten Nachfolger, Vorstand Dr. Ulrich Schröder. Es ging dabei um Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der nächsten Jahre.

Politik und Geld – über Rolle und Aufgaben der Landesförderbank ging es im Haushalts- und Finanzausschuss. Unser Bild zeigt v.r. die Ausschussvorsitzende Anke Brunn sowie von der NRW.BANK Dr. Ulrich Schröder und Dr. Bernd Lütjhe.

Foto: Schälte



Die Landesförderung ausweiten, aber die Mittel selbst erwirtschaften“, formulierte Schröder angesichts leerer Landeskassen die „große Herausforderung der nächsten Jahre“. Dabei versteht sich die Förderbank als Werkzeug der Landespolitik. „Für uns gilt das Primat der Politik“, so Vorstandschef Lütjhe. Er nahm bei seinem vermutlich letzten Arbeitsbesuch im Landtag aber auch die Abgeordneten in die Pflicht, ihren Teil beizutragen. Beispielsweise dafür zu sorgen, dass mehr Fördermittel der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) über die NRW.BANK geleitet werden. Die Landesbank selbst, so Schröder und Lütjhe, kann in diesem Kontext 2005 erstmals „einen ansehnlichen Jahresüberschuss vorweisen“.

Neben den vier Geschäftsfeldern Existenzgründungs- und Mittelstandsförderung, Infrastruktur- und Kommunalfinanzierung, soziale Wohnraumförderung sowie der Individualförderung habe man seit dem letzten Bericht 2004 auch das Projekt Übernahme von Förderprogrammen des Landes vorangetrieben. 24 der derzeit 90 Landesprogramme sind dafür ausgewählt, sechs von ihnen werden bereits nicht mehr über Ministerien sondern über die Bank abgewickelt, für 15 gibt es konkrete Angebote, drei werden noch geprüft.

„Übernimmt die Bank gleichzeitig auch Know-how und Manpower der Landesregierung?“, wollte Gisela Walsken (SPD) wissen. „Begrenzt“, verwies Dr. Ulrich Schröder auf das „zu schnelle personelle Wachstum“ der Bank in ihrer Gründungsphase. Derzeit arbeiten an den beiden Standorten Düsseldorf und Münster etwa 1.000 Menschen.

Von einer schnellen Ausweitung über die 24 Landesprogramme hinaus riet der designierte Vorstandschef ab. Rüdiger Sagel (GRÜNE) hatte hier ebenso nachgefragt wie zu der Tatsache, dass die NRW.BANK nunmehr rechtlich als Handelsbuch-Institut am Markt agiere. „Ein ganz normaler Vorgang“, so Dr. Bernd Lütjhe. Sicher erziele die Bank ihre Gewinne nicht aus den Förderprogrammen, sondern aus günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten für Anlagen dank staatlicher Garantien. „Derzeit in sehr bescheidenem Rahmen“, ergänzte Schröder mit Blick auf potenzielle Risiken. Da diese unter anderem auch durch die Konsortialkredite verstärkt auf die Bank zukommen, reagiere man derzeit mit dem Aufbau einer entsprechenden Abteilung für „echte Kreditanalyse“.

HYPOTHEK

„Wir müssen die Gründerfinanzierung stärken. Geben Sie sich da besondere Mühe“, unterstützte Christian Weisbrich (CDU) die Anstrengungen im Konsortial-Kreditgeschäft. Nicht so einig waren sich Banker und Politiker mit Blick auf die zwei Milliarden schwere Hypothek, die die NRW.BANK seit ihrer Gründung aus der Übernahme der Wohnungsförderungsanstalt (WfA) mit sich herum trägt. Hier appellierten die Banker an den Eigentümer Land, sich doch an den jährlichen Kosten von 100 Millionen Euro zu beteiligen. Dazu, so Finanzminister Dr. Helmut Linssen (CDU) auf Nachfrage, gebe es „nichts Konkretes“. Auch nicht betreffend des Wunsches, Doppel-

strukturen bei NRW.BANK und WfA abzuschaffen.

Gemeinsame Überlegungen werden Bank und Land wohl auch im Kontext der Kreditfinanzierung von Studiengebühren anstellen müssen: „Die politischen Vorgaben müssen Sie machen“, spielte Schröder den Ball an den Landtag zurück. Seine Bank bereite derzeit lediglich die technische Seite – von der Software über Dokumentation und finanztechnischer Abwicklung bis zum Inkasso – vor. Im gleichen Kontext seien auch Familienförderprogramme zu sehen.

Insgesamt, so erfuhren die Abgeordneten, gehe es der Bank 2005 um eine Produktoffensive. „Wir wollen unser Produktangebot erweitern, den Vertrieb über Banken und Sparkassen verbreitern sowie zu einer Risikoteilung mit den Hausbanken kommen“, fasste Schröder zusammen. **voK**

Aktuelles Stichwort

NRW.BANK

- Anstalt öffentlichen Rechts mit Sitz in Düsseldorf und Münster
- Eigentümer: Land NRW (64,7 Prozent) sowie die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe (je 17,6 Prozent)
- Stammkapital 533 Millionen Euro
- Bilanzsumme per 30. Juni 2005: 117 Milliarden Euro
- Mitarbeiter: 983 und 31 Ausbildungsplätze

+++Aktuelles+++ aus den Ausschüssen

Feinstaub stellt ein ernst zu nehmendes Risiko für die menschliche Gesundheit dar. Dies bestätigen zahlreiche nationale und internationale umweltepidemiologische Studien. Über den aktuellen Stand einer bereits seit 2001 betriebenen und bundesweit einmaligen Langzeit-Feinstaubstudie in NRW informierte jetzt Umweltminister Eckhard Uhlenberg (CDU) den **Ausschuss für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** (Vorsitz Marie-Luise Fasse, CDU). Die bisherigen Auswertungen der Untersuchung zeigten, dass bei erhöhter Feinstaubkonzentration die Sterblichkeit insgesamt um zirka neun Prozent und die Herz-Lungen-bezogene Sterblichkeit um circa zehn Prozent ansteigen.

Aufgrund der vergleichsweise kleinen Stichprobe aus der gesamten Studienpopulation seien die Ergebnisse der Studie noch als Trend zu betrachten. Dieser erste Trend stehe jedoch in Übereinstimmung zu den Ergebnissen bisheriger internationaler Feinstaub-Studien.

+++

Das Förderprogramm der nordrhein-westfälischen Landesregierung „Komm In-NRW – Innovation in der kommunalen Integrationsarbeit“ beschäftigte jetzt den **Ausschuss für Generation, Familie und Integration** (Vorsitz Andrea Milz, CDU). Ziel der Förderung ist es, die Angebote, Strukturen und Prozesse zur Aufnahme von Neuzugewanderten und zur Integration von hier lebenden Migrantinnen und Migranten in den Kommunen und durch Kommunen zu verbessern, nachhaltig effizienter und effektiver zu gestalten. Integrationsminister Armin Laschet (CDU) erklärte, dass wegen der derzeitigen Haushaltssperre Anträge auf Fördermittel keine Aussicht auf Bewilligung hätten. Die Landesregierung habe jedoch im Nachtragshaushalt eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von rund 3 Millionen Euro aufgenommen, Dadurch könnten nach Beschlussfassung durch den Landtag weiterhin Mittel zur Verfügung gestellt werden. Weiter erklärte er, dass im laufenden Jahr nur gut die Hälfte der Anträge bewilligt werden konnten, da die Kommunen die Bewilligungsvoraussetzungen vielfach nicht erfüllt hätten.

Die Landesregierung hält an ihrem Ziel fest, die nordrhein-westfälische Reiterstaffel pünktlich zum Beginn der Fußballweltmeisterschaft 2006 mit 40 Pferden bereitstellen zu können. Dies berichtete ein Sprecher aus dem Innenministerium in der jüngsten Sitzung des **Innenausschusses** (Vorsitz Winfried Schittges, CDU). Die Fraktion der Grünen hatte dieses Thema im Rahmen einer Aktuellen Viertelstunde auf die Tagesordnung gehoben. Hintergrund war ein Bericht des WDR-Fernsehens, wonach die Einsatzfähigkeit der Reiterstaffel bis zum Juni 2006 in Frage gestellt wurde, da die verbleibende Zeit für eine adäquate und qualifizierte



Illustration: h2m

Ausbildung von Polizeipferden womöglich nicht ausreiche. Hier versuchte der Vertreter aus dem Ministerium Entwarnung zu geben: Die Ausbildungsdauer könne dadurch erheblich verkürzt werden, dass das Land auf angerittene und charakterlich geeignete Pferde mit einem Lebensalter von mindestens vier bis zwölf Jahren zurückgreifen wolle. Früher habe das Land junge, ungerittene Pferde angekauft, was eine Ausbildungsdauer von bis zu zwei Jahren erkläre.

+++

Enttäuschte Gesichter im **Ausschuss für Bauen und Verkehr** (Vorsitz Wolfgang Röken, SPD): Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger verfolgten gespannt die jüngste Sitzung. Grund hierfür war ein von den Grünen beantragter Sachstandsbericht des Verkehrsministeriums zu

dem Antrag des Flughafens Düsseldorf auf Änderung der Betriebsgenehmigung sowie zu dem Antrag der Stadt Mönchengladbach auf Verlängerung der Start- und Landebahn am Flughafen Mönchengladbach. Zum Leidwesen der Zuhörer, die mehr als drei Stunden auf die Behandlung dieses Punkts warten mussten, fasste sich Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) kurz. Im Fall Flughafen Düsseldorf könne er zum jetzigen Zeitpunkt keine näheren Angaben machen, da es sich um ein laufendes Genehmigungsverfahren handle. Die Antragsbearbeitung durch die Genehmigungsbehörde sei noch nicht abgeschlossen. Immerhin seien von Bürgerseite rund 22.000 Einsprüche eingegangen. Eine Entscheidung sei in Kürze zu erwarten; eine Genehmigung des Antrags schließe er nicht aus.

Zur Frage der Start- und Landebahnerweiterung des Flughafens, die bereits durch den Regionalrat Düsseldorf abgelehnt worden ist, positionierte er sich recht deutlich: Das Luftverkehrskonzept NRW 2010 sehe einen Ausbau des Flughafens Mönchengladbach nicht vor. Die Landesregierung halte an dem Konzept fest. „Dem ist nichts weiter hinzuzufügen!“

+++

Regierungssprecher Thomas Kemper (CDU) hat in der Sitzung des **Hauptausschusses** (Vorsitz Werner Jostmeier, CDU) Darstellungen zurückgewiesen, wonach Ministerpräsident Jürgen Rüttgers (CDU) eine Millionen schwere Imagekampagne für sich und sein Kabinett plane. Kemper erklärte auf Anfrage der SPD-Fraktion, es gebe „keinen Etat des Ministerpräsidenten“ für eine Imagekampagne. Die Landesregierung habe allerdings im Nachtragshaushalt etwa eine Million Euro für das im Herbst 2006 anstehende 60-jährige Jubiläum des Landes NRW ausgewiesen. Dabei seien die Planungen der rot-grünen Vorgängerregierung weitgehend übernommen worden.



Engagiert für demokratische Werte

Vereinigung ehemaliger Abgeordneter feierte im Landtag

„Sie haben alle an ganz herausragender Stelle mit dazu beigetragen, dass die parlamentarische Demokratie in bewegter Zeit gefestigt werden konnte. Im Hinblick auf Ihre frühere Tätigkeit können wir gewiss eines lernen: Freiheitliche Gesinnung, demokratische Verantwortung und die Bereitschaft, sich ständig neu Kenntnisse anzueignen, bilden den Kern jener Haltung, die das parlamentarische Geschehen lebendig erhält.“

Für die ökumenische Fürbitte erhoben sich im Plenarsaal die Teilnehmer am Ende der Feier zum 25-jährigen Bestehen der Vereinigung der ehemaligen Landtagsabgeordneten von ihren Plätzen.

Fotos: Schälte

Mit diesen lobenden Worten hieß Landtagspräsidentin Regina van Dinther eine Versammlung willkommen, deren Teilnehmer ungeachtet aller politischen Unterschiede, die es je gegeben haben mag, eine besondere Eigenschaft verband: Sie waren einst Landtagsabgeordnete und sind jetzt Mitglieder der Vereinigung ehemaliger Landtagsabgeordneter.

Vor einem Vierteljahrhundert ist sie gegründet worden. Am 28. Oktober beging sie im Plenarsaal, an alter Wirkungsstätte (wenn auch viele von ihnen den alten Plenarsaal im Düsseldorfer Ständehaus in frischerer Erinnerung haben) ihr 25-jähriges Jubiläum. Ein Grund zum Feiern. Den Rahmen der musikalischen Begleitung lieferten junge Studierende der Landesmusikakademie NRW. Prälat Dr. Karl-Heinz Vogt und Kirchenrat Rolf Krebs entließen die Festgäste nach einer ökumenischen Fürbitte in den Empfang, zu dem die Landtagspräsidentin in die Wandelhalle bat.

Zuvor hatte für den aus Krankheitsgründen verhinderten Altbundespräsidenten Johannes Rau die Präsidentin des 11. Landtags, Ingeborg

Friebe, in ihrem Vortrag auf 25 Jahre Landesgeschichte zurückgeblickt und an die Atmosphäre der vielen Sitzungen im alten Landtag erinnert. Bis heute finde sich kein Hinweis am Gebäude der „K 21“, wie jetzt das zur Kunstsammlung umgebaute alte Ständehaus genannt wird, der an die Geschichte des Hauses und seine frühere Funktion erinnerte, klagte sie und sagte unter Applaus: „Wir sind stolz auf das Ständehaus und seine Geschichte.“

Mit Blick auf die Verhandlungen zur großen Koalition und zu den Aufgaben, die die kommende Bundesregierung zu bewältigen haben wird, warnte sie vor „Fundamentalopposition“, die man sich nicht leisten könne. Friebe blickte ins Rund und fuhr fort: „Hier müssen alle aufeinander zugehen. Bei den Ehemaligen geht das doch auch!“ Sie plädierte für die Werte der europäischen Verfassung und rief die Ehemaligen dazu auf, ihre politischen Erfahrungen einzusetzen und in ihrem Engagement für Demokratie, Gleichheit, Rechtsstaatlichkeit und Wahrung der Menschenrechte nicht nachzulassen.

Satzungsziele

Die Vereinigung der ehemaligen Mitglieder des Landtags Nordrhein-Westfalen ist am 28. Mai 1980 im Plenarsaal des alten Landtags gegründet worden. 49 Abgeordnete nahmen an der Gründungsversammlung teil und wählten mit überwältigender Mehrheit den früheren NRW-Landwirtschaftsminister Gustav Niermann zu ihrem ersten Vorsitzenden.

Satzungsgemäße Aufgaben der Vereinigung sind

- die Gemeinsamkeit unter den ehemaligen Mitgliedern des Landtags zu pflegen,
- die Verbindung zwischen ihren Mitgliedern und den Abgeordneten sowie ihrer Fraktionen zu fördern,
- mit der Erfahrung ihrer Mitglieder der bundesstaatlichen Ordnung und der parlamentarischen Demokratie in Nordrhein-Westfalen und in der Bundesrepublik Deutschland nach dem Grundgesetz und der Landesverfassung zu dienen.

Wie der amtierende Präsident, der ehemalige Justizminister Dr. Rolf Krumsiek, bekannt gab, gehören der Vereinigung derzeit 333 Kolleginnen und Kollegen aller Fraktionen an, darunter auch 15 Witwen verstorbener Landtagsabgeordneter.

Die beiden ältesten Mitglieder seien mit 90 Jahren die Staatsminister Dr. Fritz Holthoff und Franz Berding.



Zogen Bilanz und blickten nach vorn: Die frühere Landtagspräsidentin Ingeborg Friebe (r.) und der ehemalige Justizminister Dr. Rolf Krumsiek (l.).

CDU

Äußere Zeichen, die weltanschauliche Fragen verkörpern, haben in Schulen nichts zu suchen

Einstimmig hat die CDU-Landtagsfraktion den Gesetzentwurf zum so genannten „Kopftuchverbot“ für Lehrerinnen verabschiedet. CDU-Fraktionschef Helmut Stahl: „Wir wollen keine religiösen Motive verletzen. Aber äußere Zeichen wie das Kopftuch, die weltanschauliche Fragen verkörpern, haben in unseren Schulen nichts zu suchen. Verbotsground für das Kopftuch ist nicht die Religiosität, sondern die Gefährdung anderer Verfassungsgüter – wie etwa Gleichberechtigung, persönliche Freiheit oder Menschenwürde. Mit klaren Formulierungen, was geht und was nicht geht, sorgen wir jetzt für Rechtssicherheit.“

Die zentrale Aussage in dem Gesetzentwurf lautet: „Lehrerinnen und Lehrer dürfen in der Schule keine politischen, religiösen, weltanschaulichen oder ähnliche äußere Bekundungen abgeben, die geeignet sind, die Neutralität des Landes gegenüber Schülerinnen und Schülern sowie Eltern oder den politischen, religiösen oder weltanschaulichen Schulfrieden zu gefährden oder zu stören. Insbesondere ist ein äußeres Verhalten unzulässig, welches bei Schülerinnen und Schülern oder den Eltern den Eindruck hervorrufen kann, dass eine Lehrerin oder ein Lehrer gegen die Menschenwürde, die Gleichberechtigung nach Artikel 3 des Grundgesetzes, die Freiheitsgrundrechte oder die freiheitlich-demokratische Grundordnung auftritt.“



GRÜNE

Grüne: Oppositionsarbeit offensiv und verantwortlich ausgestalten!

Ende Oktober kam die Grüne Landtagsfraktion zu einer externen Fraktionsklausur zusammen. Am Wanderweg Rothaarsteig in Hilchenbach sollten Strategie und Schwerpunkte für die verantwortungsvolle Oppositionsarbeit festgelegt werden.

Zur fachlichen Einstimmung hatte die Fraktion den renommierten Politikwissenschaftler Prof. Dr. Dr. Karl-Rudolf Korte von der Universität Duisburg-Essen zu Gast, der über die neue Situation der Grünen nach Landtags- und Bundestagswahl aus wissenschaftlicher Sicht referierte. Er stellte unter anderem fest, dass die Grüne Stammwählerschaft wächst, dabei aber zunehmend heterogen wird.

In der Diskussion war sich die Fraktion einig, zukünftig an den zentralen Zukunftsfragen zu arbeiten: Die Gestaltung des demografischen Wandels, der Wissensgesellschaft und der Auswirkungen der Globalisierung. Aus dem roten Faden der Nachhaltigkeit leiten sich die Grünen Grundkoordinaten ab: Sozialer Zusammenhalt, ökologische Erneuerung und wirtschaftliche Dynamik. Auf der Grundlage des Grünen Modernisierungsanspruches, der auf einem breit angelegten Wertefundament basiert, werden wir Grüne als Fraktion neue Visionen für NRW entwickeln.



Im Dialog gegen den Strich: Die Fraktionsvorsitzende Sylvia Löhrmann und Prof. Dr. Dr. Karl-Rudolf Korte

SPD

Frank Sichau: Schwarz-Gelb will Rechtsschutz der Bürger beschneiden

Als einen Anschlag auf den Rechtsschutz der Bürgerinnen und Bürger in Sozialgerichtsverfahren hat der rechtspolitische Sprecher der SPD-Landtagsfraktion, Frank Sichau, das Vorhaben von CDU und FDP im Düsseldorfer Landtag bezeichnet, Klägern in Sozialgerichtsverfahren einen Gutachter ihres Vertrauens künftig zu verweigern. Will jemand beispielsweise eine Unfallrente vor dem Sozialgericht erstreiten, kann er nach geltender Rechtslage einen Gutachter seines Vertrauens gegen Übernahme der Kosten benennen. Nordrhein-Westfalen hat unter Vorsitz der neuen CDU-Justizministerin Müller-Piepenkötter der Beratung eines Antrags von Hamburg in der Justizministerkonferenz zugestimmt, der dieses Klägerrecht zukünftig nicht mehr vorsieht. Die SPD-Landtagsfraktion lehnt diesen Vorstoß in Übereinstimmung mit dem Sozialverband Deutschland entschieden ab. „Für die Betroffenen geht es in Sozialgerichtsverfahren um existentielle Fragen wie beispielsweise eine Berufsunfallrente. Wenn ihnen das Recht genommen wird, einen eigenen Gutachter in das Verfahren einzuführen, besteht die Gefahr, dass berechnete Ansprüche in Zukunft vor dem Sozialgericht scheitern werden“, erläuterte Sichau. Es widerspreche rechtsstaatlichen Grundsätzen, die Beweismöglichkeiten der Kläger einzuschränken. Gleichwohl hätten es CDU und FDP im Rechtsausschuss des Landtags abgelehnt, das Vorhaben der Justizministerin im Bundesrat zu stoppen. Sichau: „Die schwarz-gelbe Landesregierung tritt das Recht des kleinen Mannes mit Füßen. Effektiver Rechtsschutz muss Vorrang vor rigoroser Prozessökonomie haben.“

FDP

IHK-Verkehrsexperten zu Gast bei der FDP-Fraktion

Die Verkehrsexperten der 16 Industrie- und Handelskammern in NRW und Vertreter der FDP-Landtagsfraktion sind Ende Oktober zu einem ausgiebigen Meinungsaustausch zusammengekommen. Unter der Leitung von Werner Kühlkamp, der innerhalb der nordrhein-westfälischen IHK die Federführung für den Bereich Verkehr innehat, und Christof Rasche, stellvertretender Vorsitzender und verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion, wurde über die Herausforderungen für die NRW-Verkehrspolitik diskutiert. Im Mittelpunkt des Gesprächs, an dem auch der Hauptgeschäftsführer der IHK-Vereinigung NRW, Hans Georg Crone-Erdmann, und der Vorsitzende der FDP-Landtagsfraktion, Gerhard Papke, teilnahmen, standen der Erhalt und der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Einigkeit bestand darin, dass verkehrs- und umweltpolitische Ziele nicht länger gegeneinander ausgespielt werden dürfen. „Eine ideologische Blockade notwendiger Ausbaumaßnahmen wird es unter der neuen Landesregierung nicht geben“, betonte Rasche. Kühlkamp wies auf die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort NRW hin: „Verkehrsinfrastrukturen sind Zukunftsinvestitionen für unser Land und müssen daher auf eine verlässliche Finanzierungsgrundlage gestellt werden.“ Der Dialog soll in regelmäßigen Abständen fortgesetzt und vertieft werden. Dazu wurde vereinbart, auch bei der Umsetzung konkreter Verkehrsprojekte zusammenzuarbeiten.





Porträt der Woche: Hannelore Kraft (SPD)

Ihre Karriere in der Politik verlief mit geradezu atemberaubendem Tempo. Erst 1994, vor elf Jahren, ist Hannelore Kraft in die SPD eingetreten. Ein Jahr später war sie bereits im SPD-Vorstand ihrer Heimatstadt Mülheim, im Jahr 2000 kandidierte sie erfolgreich für den Landtag. 2001 berief sie der damalige Ministerpräsident Wolfgang Clement zur Ministerin für Bundes- und Europaangelegenheiten, ein Jahr später machte sie Clement-Nachfolger Peer Steinbrück zur Wissenschafts- und Forschungsministerin des Landes. Seit Anfang Juni ist die 45-jährige Diplom-Volkswirtin und Mutter eines zwölfjährigen Sohnes Oppositionsführerin und Vorsitzende der SPD-Landtagsfraktion und viele trauen ihr zu, dass sie in fünf Jahren von ihrer Partei als Kandidatin für das Amt des Ministerpräsidenten in den Wahlkampf geschickt wird.

CHANGENGLEICHHEIT

In die Politik gegangen ist die resolute Blonde mit dem unüberhörbaren Ruhrgebietsakzent, weil sie sich über eine Reihe von Kleinigkeiten in der Mülheimer Kommunalpolitik geärgert hatte. Konkreter Anlass war die Niederlage der Mülheimer SPD bei den Kommunalwahlen 1994. Denn SPD-nah war Hannelore Kraft schon immer. Sie ist in einem Arbeiterhaushalt aufgewachsen. Ohne die

Unterstützung durch das Bundesausbildungsförderungsgesetz (BAföG) hätte sie niemals studieren können. Deshalb ist für sie auch heute Chancengleichheit für alle, unabhängig von Herkunft und Portemonnaie der Eltern, eines der wichtigsten Themen in der Politik, deshalb kämpft sie nach wie vor leidenschaftlich gegen Studiengebühren.

Ausschlaggebend für ihre rasche Karriere als Politikerin waren neben einer gehörigen Portion Glück und Zufällen auch eine Reihe von Qualifikationen, die in den meisten Parteien nicht allzu häufig anzutreffen sind. Hannelore Kraft versteht etwas von Wirtschaft, sie kennt sich aus in Europa, sie war gewohnt im Team zu arbeiten und hatte auch keine Scheu, vor vielen Menschen zu sprechen. In ihrem ersten Einsatz als Wahlkämpferin spürte sie, dass ihr die Gespräche an den Info-Ständen und den Haustüren Spaß machen. „Ich finde Menschen spannend, ich kann zuhören.“ Nach der Niederlage der SPD am 22. Mai ist ihr der Abschied von der Macht nicht schwer gefallen. Ein paar Tage lang durfte sie sogar hoffen, sich wieder mehr um die Familie kümmern zu können. Doch dann fiel in ihrer Abwesenheit die Entscheidung, eine junge, unverbrauchte Politikerin solle die Führung der Landtagsfraktion übernehmen. Ganz unvorbereitet traf sie der Wunsch der Landes-SPD allerdings nicht, denn intern war ihr Name schon häufiger gefallen.

An ihre Rolle als Oppositionsführerin in Düsseldorf geht sie mit der ihr eigenen pragmatischen Grundeinstellung. Vorschläge der neuen Mehrheit, die sie für richtig hält, werden unterstützt, anderes wird abgelehnt und politisch bekämpft. Für Fundamentalopposition ist sie nicht zu haben, schon aus dem Grund, weil CDU und FDP in vielen Punkten die Politik der alten rot-grünen Mehrheit fortsetzen.

Das heißt aber nicht, dass sie der neuen Regierung eine Art Schonfrist einräumt. In ihren ersten Auftritten als Speerspitze der Opposition präsentierte sich Hannelore Kraft so bissig und kratzbürstig, wie sie bislang kaum einer erlebt hatte.

Über die immer wieder aufflackernden Gerüchte, sie solle 2010 als Spitzenkandidatin der SPD antreten und als erste Frau das größte Bundesland regieren, macht sie sich keine großen Gedanken, dazu ist sie viel zu pragmatisch. „Jetzt will ich vernünftige Oppositionsarbeit machen und alles Weitere werden wir sehen.“ „Schau'n mer mal“, hätte Franz Beckenbauer dazu gesagt.

Autor:
Peter Jansen



FCL: Ein Sieg als Geschenk

Etliche der ins Hanse-Stadion von Medebach mitgereisten Fans sahen schwarz für ihren FC Landtag, denn das Team des Gegners WDR war deutlich jünger. Den Jungspunden des WDR technisch überlegen, ließ der FCL aber einige gute Möglichkeiten ungenutzt, bevor er nach feiner Einzelleistung von Norbert Stiens mit 1:0 in Führung ging.

Die Parlamentsmannschaft zeigte eine sehr solide Leistung. Oliver Wittke, Jan Söffing, Werner Lohn und Werner Jostmeier spielten modernen Systemfußball. Im Angriff beschäftigten der unverwundlich trickreiche Günter Langen, der quirlige Willi Nowack und der schnelle Burgenländer Werner Mayer die WDR-Abwehrreihe. Und als Hubert Kleff zu einem unwiderstehlichen Solo ansetzte, konnte er nur durch ein rüdes Foul am Erfolg gehindert werden. Der fällige Elfer ging daneben.

In der zweiten Halbzeit machte der WDR Druck und kam nach zehn Minuten zum Ausgleich. Das Spiel wogte nun hin und her und schien auf ein Unentschieden hinauszulaufen. Dann aber schlug es doch noch einmal ein – und zwar mit Naturgewalt. Einen aus der WDR-Abwehr scharf herausgeschlagenen Ball nahm Hans Zinnkann im Mittelfeld auf, legte sich die Kugel selbst vor und zog aus beinahe 40 Metern ab: Sie rauschte nur so ins WDR-Tornetz.

2:1 – der Sieg des FCL ging in Ordnung und war ein Geschenk für die beiden Geburtstagskinder, Präsident und Spielführer Günter Langen und Spielertrainer Wolfgang Euteneuer. In der anschließenden 3. Halbzeit steigerte der FCL seine Form noch und feierte die beiden Jubilarer, die von dem Parlamentarischen Staatssekretär Manfred Palmen mit launigen Worten im Namen der Mannschaft gewürdigt wurden. 🐾

LANDTAG INTERN

Herausgeberin: Die Präsidentin des Landtags Nordrhein-Westfalen, Regina van Dinther, Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, 40002 Düsseldorf

Redaktion: Stephanie Hajdamowicz (Chefredakteurin), Jürgen Knepper (Chef vom Dienst), Fotoredaktion: Bernd Schälte, Volontär: Axel Bäumer
Telefon (02 11) 884-23 03, 884-23 04, 884-23 09 und 884-25 45, Fax 884-30 70, pressestelle@landtag.nrw.de

Redaktionsbeirat: Peter Biesenbach MdL (CDU), Parlamentarischer Geschäftsführer; Carina Gödecke MdL (SPD), Parlamentarische Geschäftsführerin; Johannes Remmel MdL (GRÜNE), Parlamentarischer Geschäftsführer; Ralf Witzel MdL (FDP), Parlamentarischer Geschäftsführer; Achim Hermes (CDU), Pressesprecher; Thomas Breustedt (SPD), Pressesprecher; Rudolf Schumacher (GRÜNE), Pressesprecher; Wibke Op den Akker (FDP), Pressesprecherin.

Nachdruck mit Quellenangabe erbeten

Satz/Gestaltung/Layout:

h, m Kommunikations-Agentur, Duisburg · www.h2-m.de

Herstellung und Versand: VVA Vereinigte Verlagsanstalten GmbH, Höherweg 278, 40231 Düsseldorf

Internet-Adresse: www.landtag.nrw.de

LANDTAG INTERN wird auf umweltschonend hergestelltem, chlorfrei gebleichten Papier gedruckt.

Geburtstagsliste

Vom 15. bis 28. November 2005

15.11. Gerhard Lorth (CDU)	61
17.11. Monika Brunert-Jetter (CDU)	50
24.11. Karl-Heinz Haseloh (SPD)	59
28.11. Martin Börschel (SPD)	33

Rolf Seel, CDU-Landtagsabgeordneter und Vorsitzender des Ausschusses für Haushaltskontrolle, ist einstimmig in seinen Ämtern als Vizepräsident und Schatzmeister der Partnerschaft der Parlamente e.V. bestätigt worden. Die Vereinigung versteht sich als Netzwerk für die Vertiefung des transatlantischen Dialogs mit amerikanischen und kanadischen Parlamentariern.

Bernd Krückel (CDU), stellvertretender Vorsitzender des Haushalts- und Finanzausschusses, hat mit anderen Vertretern des Landtagsausschusses eine Delegation von Finanzexperten aus Brasilien zu einem Informationsgespräch im Landtag empfangen. Dabei ging es für die Gäste aus Übersee um das deutsche Steuer- und Sozialversicherungssystem. Brasilien plant eine Neuordnung seiner Finanzpolitik.

Bärbel Höhn (GRÜNE), bis zur Landtagswahl Umweltministerin in NRW, hat vor ihrem Weggang in die Bundespolitik im Düsseldorfer Parlament ihre letzte Rede gehalten. Die Oberhausener Abgeordnete verabschiedete sich mit dem Appell, in der Politik stärker die Gemeinsamkeiten herauszustellen und an einem Strick zu ziehen. Die 15 Jahre im Landtag, bekannte sie, hätten ihr Spaß gemacht. Höhn: „Alles Gute für dieses Land.“

Ulrich Schmidt (SPD), früherer Präsident des Landtags Nordrhein-Westfalen, ist für das Engagement für die Belange der jüdischen Gemeinschaft und für die besonderen Akzente in der deutsch-jüdischen parlamentarischen Arbeit während seiner Amtszeit mit der Josef-Neuberger-Medaille ausgezeichnet worden.

Paul Mikat (CDU), von 1962 bis 1966 nordrhein-westfälischer Kultusminister und anschließend Mitglied des Landtags bis 1969, ist von Papst Benedikt XVI. für sein Lebenswerk mit dem höchsten päpstlichen Orden, dem Großkreuz des Gregoriusordens, ausgezeichnet worden. Mikat (80) ist Präsident der Görres-Gesellschaft und hat mehrere nordrhein-westfälische Landesregierungen wissenschaftlich beraten. Sein Name ist mit der Gründung neuer Universitäten im Land eng verbunden.

Raum für Aufkleber (Postvertrieb)



Unentbehrlicher Ratgeber ...

ist inzwischen das Handbuch des Landtags geworden. Soeben ist der Band für die 14. Wahlperiode erschienen. Auf über 250 Seiten enthält das Nachschlagewerk biografische Daten zu den Landtagsabgeordneten und Mitgliedern der Landesregierung, Fakten zu den Fraktionen und Ausschüssen. Die Leserinnen und Leser des Handbuchs sollen nicht nur wissen, „wie parlamentarische Entscheidungen zustande kommen, sondern auch, wer diese trifft und wen sie in den Wahlkreisen als Ansprechpartner haben“, erläutert Landtagspräsidentin Regina van Dinter in ihrem Vorwort. Das neue Handbuch kann kostenlos über das Referat für Öffentlichkeitsarbeit bezogen werden: www.landtag.nrw.de oder Postfach 10 11 43, 40002 Düsseldorf. Unser Bild zeigt das erste Handbuch, das genau vor 30 Jahren zum ersten Mal erschienen ist und die jetzt herausgekommene Ausgabe.

Foto: Schälte