

Landtag



Plenarprotoko II

Nordrhein-Westfalen

13/14
8

13. Wahlperiode

17.03.2005

148. Sitzung

Düsseldorf, Donnerstag, 17. März 2005

Mitteilungen des Präsidenten.....14297

1 Aktuelle Stunde

Thema: **Die Vorentscheidung für Essen
als Kulturhauptstadt Europas im Jahr 2010
setzt klare Zeichen für den erfolgreichen
Strukturwandel im Ruhrgebiet**

Antrag der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemäß §
99 Abs. 2 der Geschäftsordnung
.....14297

Werner Jostmeier (CDU) 14317
Edgar Moron (SPD) 14319
Brigitte Capune-Kitka (FDP) 14319
Brigitte Speth (SPD) 14320

Ergebnis.....
14321

3 Den Strukturwandel mit Frauen gestalten -Berufliche Chancen für Frauen sind Chancen für NRW

Antrag der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 13/6709.....
14321

Manfred Böcker (SPD)14297 Oliver
Keymis (GRÜNE).....14298 Regina van
Dinther (CDU)14300 Brigitte Capune-
Kitka (FDP).....14301 Minister Dr. Michael
Vesper14302
14307 Franz-Josef Britz (CDU)14304

Michael Groschek (SPD).....14305 Dr. T.
Rommelspacher (GRÜNE).....14306 **2 Gesetz zur
Änderung des Schulordnungs**

gesetzes (SchOG) und des Schulverwal- tungsgesetzes (SchVG)

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU Drucksache
13/4564

zweite Lesung.....14308

Dorothee Danner (SPD)14308
Thomas Kufen (CDU).....14310 Marianne
Thomann-Stahl (FDP)14312 Sylvia Löhrmann
(GRÜNE)14313 Ministerin Ute Schäfer
.....14315

Ministerin Bärbel Höhn14338

Ergebnis.....14340

11 Jobmaschine Luftverkehr erhalten

Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 13/6707.....14381

Marianne Thomann-Stahl (FDP)14381
Manfred Hemmer (SPD).....14382
Heinz Hardt (CDU)14383
Oliver Keymis (GRÜNE).....14384
Minister Dr. Axel Horstmann14386

Ergebnis.....14387

Gerda Kieninger (SPD)..... 14321
Marianne Hürten (GRÜNE) 14322
Regina van Dinther (CDU)..... 14323
Brigitte Capune-Kitka (FDP) 14325
Ministerin Birgit Fischer 14326

Ergebnis.....
14327

4

Straßenverkehr, Umwelt und Gesundheit - Wege zu umweltfreundlicheren Fahrzeugen und alternativen Kraftstoffen in Nordrhein-Westfalen

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 13/6711.....
14327

Gerhard Wirth (SPD) 14327
Johannes Remmel (GRÜNE) 14329
Hans Peter Lindlar (CDU)..... 14331
14339
Christof Rasche (FDP) 14333
Minister Dr. Axel Horstmann..... 14334
Günter Langen (CDU) 14336
Holger Ellerbrock (FDP) 14337

Entschuldigt waren für den 17.03.2005:

Ministerpräsident Peer Steinbrück

(ab 15:00 Uhr) Minister Wolfgang Gerhards Minister Wolfram Kuschke Minister Harald Schartau
(bis 11:00 Uhr und ab 16:00 Uhr) Minister Dr. Michael Vesper (ab 13:15 Uhr)

Axel Dirx (SPD)

Hardy Fuß (SPD)

Brigitta Heemann (SPD)

Annelie Kever-Henseler (SPD)

Hildegard Nießen (SPD)

(bis 13:00 Uhr) Helga Schwarz-Schumann (SPD) (ab 15:00 Uhr)

Peter Biesenbach (CDU)

Dr. Michael Brinkmeier (CDU)

Elke Rühl (CDU)

(ab 14:00 Uhr) Bernhard Schemmer (CDU)

(ab 14:00 Uhr) Hubert Schulte (CDU) Bernhard Tenhumberg (CDU) Bärbel Wischermann
(CDU)

Horst Engel (FDP)

Jamal Karsli (fraktionslos)

Beginn: 10:03 Uhr

Präsident Ulrich Schmidt: Meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie alle sehr herzlich.

(...)

11 Jobmaschine Luftverkehr erhalten

Antrag

der Fraktion der FDP

Drucksache 13/6707

Ich eröffne die Beratung und erteile für die antragstellende FDP-Fraktion Frau Kollegin Thomann-Stahl das Wort.

Marianne Thomann-Stahl (FDP): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Luftverkehr ist für Nordrhein-Westfalen ein wichtiger Standortfaktor und eine Wachstumsbranche mit gewaltigen Nachfragesteigerungen.

Im letzten Jahr sind von den fünf größten Flughäfen des Landes 13,6 Millionen Passagiere gestartet; 6,4 % mehr als im Vorjahr. Der Luftverkehr ist zugleich die Basis für die Teilnahme des Landes an der Weltwirtschaft. Der Auslandsverkehr von den drei größten Flughäfen ist 2004 um 10,6 %, am Flughafen Köln/Bonn gar um 14,5 % gestiegen. Was bei über einer Million Arbeitslosen im Land besonders wichtig ist: Der Luftverkehr ist eine Jobmaschine, die uns helfen kann, die Beschäftigungsmisere in Nordrhein-Westfalen zu lindern.

Dies alles ist bei drei Fraktionen in diesem Haus völlig unstrittig. Die Grünen dagegen haben dem Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen den Krieg erklärt und wollen zigtausend Arbeitsplätze an den Flughäfen und in deren Umfeld vernichten.

(Rüdiger Sagel [GRÜNE]: Das ist Unsinn, was Sie da erzählen!)

- Die Startbahnverlängerung, Herr Kollege Sagel, am Flughafen Münster/Osnabrück, für die das Landesverkehrsministerium Ende des vergangenen Jahres den Planfeststellungsbeschluss erlassen hat, wird von den Grünen sogar auf dem Klageweg bekämpft.

(Rüdiger Sagel [GRÜNE]: So ein Schwachsinn!)

Wie auch bei der Erweiterung der Urananreicherungsanlage in Gronau scheint es zu den normalen Umgangsformen Ihrer Koalition zu gehören, als Regierungspartei gegen die eigene Landesregierung zu klagen.

Dieser Husarenritt gegen den Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen wird jetzt fortgesetzt, indem an allen Flughäfen des Landes Nachtflugverbote durchgesetzt werden sollen.

(Rüdiger Sagel [GRÜNE]: Das ist Unsinn, was Sie da erzählen!)

Für die betreffenden Verkehrsflughäfen würde dies bedeuten, dass schätzungsweise 10.000 Arbeitsplätze, die direkt oder indirekt am Nachtflug hängen, verloren gingen.

Die FDP hat großes Interesse daran, dass den berechtigten Lärmschutzforderungen der Anwohner Rechnung getragen wird. Wir wollen den passiven Schallschutz verbessern, technische Weiterentwicklungen der Flugzeuge und Navigationsgeräte fördern und dafür sorgen, dass die von der Bundesregierung verschleppte Novellierung des Fluglärmggesetzes endlich vorankommt. Das Ansinnen der Grünen hingegen, den Nachtflug komplett zu verbieten und zudem sämtliche Ausbaumaßnahmen zu verhindern, ist beschäftigungspolitisch fatal und verkehrspolitisch völliger Nonsens.

(Rüdiger Sagel [GRÜNE]: Wie viele Euro haben Sie denn für Münster im Haushalt zur Verfügung gestellt? - Keinen einzigen!)

-Herr Sagel, Sie hatten doch eben Gelegenheit, Stellung dazu zu nehmen, wie die wirtschaftliche Lage hier im Lande ist. Da haben Sie außer getretenem Quark nichts von sich gegeben. Nun hören Sie doch auf mit Ihrer Dazwischenruferei. Die macht doch Ihre vorige Rede nicht besser und auch nicht vergessen. Also, was soll das denn, Herr Kollege? Seien Sie friedlich, gehen Sie nach Münster und machen Sie den ersten Spatenstich für die Verlängerung der Start- und Landebahn. Das wäre einmal eine vernünftige Tat, anstatt hier herumzukrähen; wenn ich das einmal so sagen darf, Herr Präsident.

Also, dieser Versuch, sämtliche Ausbaumaßnahmen zu verhindern und das Nachtflugverbot an allen Flughäfen durchzusetzen - das haben sich die Kollegen von den Grünen auf die Fahnen geschrieben -, ist - ich wiederhole es -

(Rüdiger Sagel [GRÜNE]: Wohnen Sie in einer Einflugschneise?)

beschäftigungspolitisch fatal und verkehrspolitisch Unsinn. Denn das würde nur zu einer Verlagerung des Luftverkehrs nach Hannover oder Amsterdam und zu nichts anderem führen.

Da ich weiß, meine Damen und Herren von der SPD, dass diese Ansichten und Einsichten auch von Ihnen geteilt werden, steht - so denke ich - einer mehrheitlichen Beschlussfassung zu unserem Antrag nichts entgegen. - Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei FDP und CDU)

Vizepräsident Jan Söffing: Vielen Dank Frau Thomann-Stahl. - Für die SPD-Fraktion hat jetzt der Kollege Hemmer das Wort.

^{*)}
Manfred Hemmer (SPD): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Frau Thomann-Stahl, auf das, was Sie hier vorgetragen haben, möchte ich gar nicht eingehen. Sagen Sie mir doch einmal, wo die Sozialdemokraten beschlossen hätten,

(Marianne Thomann-Stahl [FDP]: Die Grünen haben es beschlossen!)

in diesem Land das Nachtflugverbot für alle Flughäfen einzuführen. - Das, was Sie hier erzählt haben, ist schlicht und einfach unwahr.

(Beifall bei der SPD)

Wenn Sie kein anderes Thema haben und solche Anträge im Landtag einbringen, wie Sie das hier gemacht haben, dann ist das nichts anderes als Wahlkampfgetöse.

(Beifall bei der SPD)

Wenn Sie wirklich nichts anderes haben als solche Schauanträge zu stellen - na ja, dann weiß ich, wo das

endet. Dann werden nicht Sie, sondern wir werden das Land auch nach dem 22. Mai 2005 regieren. Und das ist vernünftig. Und Sie werden sehen: Die Wählerinnen und Wähler wollen, dass wir weiter die Verantwortung in diesem Land übernehmen.

(Beifall bei der SPD)

Meine sehr geehrten Damen und Herren, in der Verkehrspolitik ist kein anderer Verkehrsträger so umstritten wie der Luftverkehr.

(Große Unruhe - Glocke)

-Nun hören Sie sich doch erst einmal an, was ich zu sagen habe, Herr Kollege Hardt. Ich kann ja verstehen, dass Sie nach 35 oder 40 Jahren in der Opposition gerne mal regieren wollen, aber den Zahn lassen Sie sich besser ziehen, denn das wird mit Sicherheit nicht passieren.

Noch einmal: In der Verkehrspolitik ist kein anderer Verkehrsträger so umstritten wie der Luftverkehr. Das liegt daran, dass die Luftfahrt trotz ihrer Bodenlosigkeit immer da, wo sie Bodenhaftung bekommt, enorme Wirkungen entfaltet - positive Wirkungen als Standortvorteil für die Wirtschaft, als Reise- oder Abflugsziel, als Güterumschlagplatz und Verteilzentrum, aber vor allen Dingen auch als Arbeitsplatz für die Menschen in diesem Lande. Und das ist gut so und wird auch so bleiben. Belastende Wirkungen insbesondere für Menschen und Umwelt im Umkreis von Flughäfen entstehen allerdings durch die Lärmbelastungen.

Meine Damen und Herren, es ist grundsätzlich falsch, nur auf einen Aspekt des Luftverkehrs hinzuweisen, wie es die FDP in dem vorliegenden Antrag tut. In der Verkehrspolitik sind wir da eigentlich schon viel weiter und verfolgen integrierte Ansätze, die alle Aspekte berücksichtigen und Abwägungen vornehmen. Frau Kollegin Thomann-Stahl, dass müssen Sie wissen. Sie gehören dem Landtag ja schon etwas länger an. Es gab zwar einmal eine Phase, in der Sie nicht dabei waren, aber Sie müssten dieses wissen. Deshalb sage ich noch einmal: Wahlkampfgetöse und nichts anderes!

Ohne Zweifel ist der Luftverkehr ein für unser Land enorm wichtiger Wirtschaftsfaktor. NRW als Exportland ist auf gute kontinentale und interkontinentale Anbindungen angewiesen und muss eine entsprechende Luftverkehrsinfrastruktur behalten. Flugzeuge sind als Verkehrsmittel unverzichtbare Bestandteile der modernen Hochtechnologie in einer global vernetzten Welt.

Dabei wächst die Nachfrage der Bevölkerung und der Wirtschaft nach nationalen, europäischen und internationalen Flugverbindungen ständig. Diese Erkenntnisse sind nicht neu, sondern vielmehr bereits in die nordrhein-westfälische Luftverkehrskonzeption eingeflossen. Als klares Signal für die Menschen und die Wirtschaft in unserem Lande haben alle im Landtag vertretenen Parteien dem Luftverkehrskonzept zugestimmt.

Ich bin sehr froh und dankbar, dass auch Bündnis 90/Die Grünen dieser Luftverkehrskonzeption zugestimmt haben; und es wird in Zukunft auch so bleiben, Herr Kollege Keymis; da bin ich mir sicher.

(Beifall bei der FDP)

- Warten sie doch erst einmal ab, Herr Linssen. Nicht das, was irgendwo geschrieben wird, ist entscheidend, sondern das, was hier im Parlament beschlossen wird.

Ich füge hinzu: Leider wird das hier gesprochene Wort vor Ort nicht in die Tat umgesetzt. Unser Fraktionsvorsitzender, Herr Moron, hat in der letzten Woche an vielen Beispielen aufgezeigt, wie sich die einzelnen Vertreter insbesondere der CDU-Fraktion verhalten: Hier stimmen Sie der Konzeption zu, draußen im Lande reden Sie jedoch völlig anders.

Das ist verlogen, das ist nicht in Ordnung, das macht man nicht! Man spricht mit einer Zunge - hier und draußen im Lande.

Ich wiederhole: Die nordrhein-westfälische SPD steht klar und deutlich zum Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen.

(Beifall bei der SPD)

Wir befürworten den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, wenn eine entsprechende Nachfrage absehbar ist. Ich stelle fest: Die nordrhein-westfälische Luftverkehrsinfrastruktur ist in den vergangenen zehn Jahren in rot-grüner Regierungszeit nachfragegerecht gewachsen, auch wenn Sie das nicht begreifen wollen. Da, wo es objektive Schwierigkeiten gibt, wie z. B. bei Ausbau und Verlängerung der Start- und Landebahn in

Düsseldorf, ist das nicht Schuld der rot-grünen Landesregierung.

Vizepräsident Jan Söffing: Ich darf Sie bitten, zum Ende zu kommen, Herr Kollege.

Manfred Hemmer⁹ (SPD): Ich bin sofort fertig, Herr Präsident. - Schuld daran, dass die Situation so ist wie sie ist, tragen die Verhältnisse vor Ort. Ich darf noch einen Satz hinzufügen: Ich bin mir sicher, dass wir uns alle, egal, welcher politischen Herkunft, in Zukunft im Flieger von, nach oder über Nordrhein-Westfalen wiedersehen. - Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Jan Söffing: Vielen Dank, Herr Hemmer. - Für die CDU-Fraktion hat jetzt Herr Kollege Hardt das Wort.

Heinz Hardt (CDU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Luftfahrt im Allgemeinen bleibt immer ein interessanter Wachstumsmarkt. In den nächsten 20 Jahren dürfte die durchschnittliche Zuwachsrate jährlich bei ungefähr 4 % liegen - so das Ergebnis eines Gutachtens der Deutschen Bank vom 10. März letzten Jahres sowie die langfristigen Perspektiven des Flugzeugherstellers Airbus.

Hauptgründe für den erwarteten Anstieg sind die sich abzeichnenden konjunkturellen Erholungen in der Weltwirtschaft, insbesondere im asiatischen Markt, sowie das erweiterte Angebot vor allem durch die Low-Cost-Carrier.

Die Mobilität mit dem Flugzeug nimmt auch in Deutschland wieder zu - ob bei Geschäftsreisenden oder Urlaubern. Der Einbruch nach dem

11. September 2001 scheint in Europa überwunden. Beim Geschäftsreiseverkehr überwiegen mit Blick auf die Abwicklung beruflicher Termine natürlich die Schnelligkeit des Flugzeugs sowie der Ticketpreis gegenüber Bahn und Auto.

Beim Urlaubsreiseverkehr sind es die Ziele, die meistens über Pauschalreisen gebucht werden.

Dazwischen operieren die Low-Cost-Carrier. Ob Lufthansa oder die vielen anderen Fluggesellschaften: Eines haben diese erkannt, nämlich dass der Kunde vom Startflughafen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen will und nach Möglichkeit die zeitraubenden Umsteigeflughäfen, vor allem den in Frankfurt, meiden möchte.

Es gibt nun zwei Zielkonflikte. Die Alliance-Fluggesellschaften wollen ihre Flugzeuge über die Drehkreuze wie Frankfurt oder München optimal über die Zubringerflieger aus den einzelnen Regionen auslasten, während die übrigen Flughäfen, vor allem die in Nordrhein-Westfalen, für die wirtschaftliche Entwicklung ihrer Region die Punkt-zu-Punkt-Verbindungen aufbauen müssen. Hier muss auch die Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen unterstützend helfen.

Bei wieder steigenden Fluggastzahlen werden dafür vor allem morgens und abends weitere Slots benötigt, um all die vorgenannten Verkehre abwickeln zu können. Dies ist das Gebot der Stunde. Genau das macht den Standort NRW attraktiv und schafft weitere Jobs bei den Flughäfen und in den Regionen.

Weitere Flughäfen rund um die Uhr zu öffnen wird in Nordrhein-Westfalen hauptsächlich aus Kostengründen dem Segment der Pauschalreisen und der Low-Cost-Carrier dienlich sein. Der zurzeit in Nordrhein-Westfalen angebotene Luftverkehr darf nicht mit vordergründigen Argumenten verunsichert werden, weil dadurch sowohl die Wirtschaft als auch der Bestand der Arbeitsplätze und die Schaffung neuer Arbeitsplätze negativ beeinflusst würden.

Gleichzeitig ist ein schwieriger Abgrenzungsprozess mit den Anrainern zu führen. Die Flughäfen müssen auch für einen wirksamen Lärmschutz die notwendigen Mittel erwirtschaften und diese vor Ort einsetzen. In diesem Zusammenhang möchte ich fordern, dass die Landesregierung endlich über den Bundesrat initiativ wird, d. h., die Novellierung des Lärmschutzgesetzes aus dem Jahre 1971 im Interesse der Betroffenen bald einleitet. Dies ist auch ein Gebot der Fairness gegenüber den Anrainern der Flughäfen.

Während in Nordrhein-Westfalen über die drei internationalen und weitere Regionalflughäfen ca. 27 Millionen Passagiere im Jahre 2004 abgewickelt wurden, sind es im Vergleichsland Bayern rd. 30 Millionen, die über München und Nürnberg abgewickelt werden.

Diese Entwicklung der steigenden Fluggastzahlen kommt natürlich nur über die Drehkreuzfunktion der Lufthansa in München zustande und sichert dort Arbeitsplätze. Diese Entwicklung durch die Lufthansa haben wir in Nordrhein-Westfalen nicht. So etwas wurde bisher auch niemals in Erwägung gezogen. Deshalb müssen wir hier in Nordrhein-Westfalen Alternativen entwickeln - zumindest für weitere Non-Stop-Verbindungen in die europäischen Zentren. Dazu benötigen wir aus Sicherheitsgründen auch die Verlängerung der Start- und Landebahnen in Düsseldorf und Münster/Osnabrück.

(Rüdiger Sagel [GRÜNE]: Das brauchen wir nicht!)

- Herr Sagel, wenn Sie sich damit beschäftigen, würden Sie mir Recht geben;

(Rüdiger Sagel [GRÜNE]: Ich kenne mich da besser aus als Sie!)

denn je früher Sie starten, desto eher sind Sie auch über den Menschen und mindern die Lärm-belästigung. Dies ist leider Gottes nicht mit Ideologie zu beantworten.

Wir in Nordrhein-Westfalen müssen wettbewerbsfähiger werden - auch mithilfe der Lufthansa. Das schafft natürlich neue Arbeitsplätze.

Meine Damen und Herren, zum Schluss: Wir stimmen dem FDP-Antrag zu, weil auch wir keine Veränderung im Nachtflugverbot an unseren NRW-Flughäfen wollen. Dabei ist der bedarfsgerechte Ausbau der Flughäfen geboten, sofern die Betreiber Anträge dazu stellen. Diese sind dann zu prüfen und zu bescheiden. Manches wird diskutiert, obwohl oftmals ein Betreiber gar keinen Antrag dazu gestellt hat. Deshalb müssen wir an vielen Stellen die Positionen versachlichen.

Ich glaube allerdings, dass wir uns in Nordrhein-Westfalen der Luftverkehrspolitik als zukünftiger Entwicklung in der Verkehrspolitik nicht entziehen können. Wir müssen sie entsprechend begleiten, damit wir als Wirtschaftsregion nicht abgehängt werden. - Vielen Dank.

(Beifall bei CDU und FDP)

Vizepräsident Jan Söffing: Vielen Dank, Herr Hardt. - Für Bündnis 90/Die Grünen hat jetzt Herr Kollege Keymnis das Wort.

Oliver Keymis (GRÜNE): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine Ausführungen über den vorliegenden Antrag muss ich wieder mit einem Zitat beginnen:

"Vision 6 - Fluglärm ade

Zur Begrenzung des Fluglärms setzen wir uns seit Jahren für die Einhaltung des Angerland-Vergleichs von 1965 ein. Dieser Vergleich wurde zwischen der Flughafengesellschaft und den Umlandgemeinden geschlossen, um die Grenzen für den Ausbau des Airports und der Nutzungskapazitäten festzusetzen.

Der neuerliche Antrag der Flughafengesellschaft auf Erhöhung der Kapazitäten zeigt wieder einmal deutlich die Ignoranz dieses Unternehmens gegenüber den lärmgeschädigten Bewohnern des Umlandes. Alle betroffenen Bürger aus jedem Meerbuscher Stadtteil und den Nachbarstädten müssen gemeinsam daran arbeiten, das Ziel 'Reduzierung der Fluglärmbelastung' zu erreichen."

Oder noch ein Zitat:

"Erhalt einer lebenswerten Umwelt! Kein Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach wegen des Lärms, der Abgase und des Kollisionsrisikos über dem Stadtgebiet!"

Jetzt stellt sich natürlich jeder die Frage: Warum langweilt uns der Kollege Keymis hier mit irgendwelchen alten Forderungen aus grünen Wahlprogrammen?

(Heinz Hardt [CDU]: Ja!)

- Danke, Herr Hardt; genau so. - Meine sehr verehrten Damen und Herren, diese Zitate stammen aber mitnichten von den Grünen, obwohl wir das im Prinzip alles so übernehmen könnten. Das alles - von der Ignoranz des Düsseldorfer Flughafens zu sprechen und lärmgeplagte Bürgerinnen und Bürger in den Vordergrund zu stellen - ist also nicht auf unserem Mist gewachsen - da wächst es sowieso -, sondern dem Programm der FDP in Meerbusch und dem Programm der FDP in Korschenbroich entnommen.

(Lachen von Frank Sichau [SPD])

.- Das belustigt nicht nur, sondern macht einen natürlich auch unendlich traurig; denn hier kennt die

Doppelzüngigkeit überhaupt keine Grenzen mehr. Das ist das Bittere an dem Spiel. Sie machen den Bürgern zu Hause vor, dass Sie für Fluglärmbegrenzungen und sogar ganz konkret für Kapazitätsbegrenzungen sind. Dafür machen Sie vor Ort Wahlkampf. Wir haben übrigens auch Beispiele aus der schwarzen Fraktion dazu. Wenn es dann zum Schwur kommt, springen Sie aber ganz anders. Oder umgekehrt: Sie sagen Ihren Kommunalos schon, wo es langgeht - und zwar mit diesem Antrag, den Sie gestellt haben.

Totschlagargument "Jobmaschine": 250.000 Menschen, die allein um den Düsseldorfer Flughafen herum unter Lärm leiden, sollen das schlucken, damit sie ihre Widerstände endlich aufgeben.

Oder der Vorschlag von Herrn Rüttgers, 50.000 Arbeitsplätze im Bereich Luftverkehr in den nächsten Jahren mal eben so zu schaffen. Wenn das so leicht wäre! Wenn die CDU endlich schalten und walten kann, wie sie gerne möchte, werden wir das möglicherweise ja irgendwann eines Tages erleben müssen. Ich glaube nicht daran - wie ich auch nicht daran glaube, dass Sie das zu entscheiden haben.

Meine Damen und Herren von der gelben und auch von der schwarzen Fraktion, Sie wissen also, dass Sie mit diesen Schaufensteranträgen eigentlich nur Schaden bei Bürgerinnen und Bürgern verursachen. Sie wissen, dass genau daraus Parteiverdrossenheit resultiert. Nach meiner Ansicht gaukeln Sie den Wählerinnen und Wählern etwas vor, von dem Sie wissen, dass Sie das, was Sie da aufschreiben, selbst nicht glauben können. Sie sprechen von ideologisierte Politik. Dieser Antrag ist ein Paradebeispiel dafür, was Ideologie in der Politik heißt!

(Beifall bei GRÜNEN und SPD)

Außerdem glaube ich, dass es falsch ist, wenn Sie einerseits das Subventionsgrab Steinkohle mal eben zuschaukeln wollen - da kommt es plötzlich auf 30.000 Arbeitsplätze nicht an -, andererseits aber die Subventionsruine eines ungebremst ausgebauten Luftverkehrs aufbauen wollen.

(Beifall von Johannes Remmel [GRÜNE])

Das Beispiel Dortmund: 80 Millionen € werden in Dortmund von den Strom- und Wasserkunden der Dortmunder Stadtwerke in den Flughafen überführt. Jeder Fluggast am Dortmunder Flughafen wird mit 18 € pro Sitzplatz im Flugzeug subventioniert.

(Zuruf von Dr. Stefan Romberg [FDP])

- Sie sollten das noch einmal nachrechnen, bevor Sie dazwischenrufen. - Die Perversität dieses Systems wird deutlich angesichts eines Flugpreises beispielsweise von Dortmund nach Nizza in Höhe von rund 21 €.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Der Geschäftsführer des viertgrößten Reiseveranstalters Alltours hat vor wenigen Tagen auf der Internationalen Tourismusbörse gesagt, dass Flüge viel zu billig seien und dies umweltpolitisch verantwortungslos und kaufmännisch unseriös sei. Ich zitiere:

"Die Politik verdient Unterstützung, wenn sie diesem Wahnsinn ein Ende bereiten will."

Darüber hinaus fordert Herr Verhuven die Politik auf, Mindestpreise für Flugtickets vorzuschreiben und endlich die Kerosinsteuer zu erhöhen. - Dazu haben Sie in Ihrem Antrag natürlich nichts zu sagen, weil Sie ideologische Anträge stellen und keine sachlich begründeten.

In den letzten Wochen wird mir, offen gesagt, angst und bange über die Unterstützung, die wir bei Luftverkehrsgesellschaften und Reiseveranstaltern genießen. Im November 2004 hat die "Westdeutsche Zeitung" einen sogenannten Airli-ne-Gipfel mit den Luftverkehrsgesellschaften Lufthansa, LTU und Air Berlin durchgeführt. Die Vertreter haben wörtlich gesagt:

"Ein Beispiel für die missglückte Luftverkehrspolitik im Lande ist die dezentrale Luftverkehrskonzeption. Es gibt zu viele Kleinflughäfen, die sich gegenseitig kannibalisieren."

Das ist keine Kritik der grünen Regierungsfraktion, sondern die Kritik von Experten aus dem Luftverkehrsmarkt.

Ich zitiere die Lufthansa - Politik-Rundbrief unter dem Titel "Billigflieger" -:

"Der Bürger zahlt doppelt. ... Viele dezentrale Flughäfen sind teure Prestigeobjekte."

Ich komme also zu folgendem Schluss: Diese Kritik stammt nicht von uns, sondern von Experten. Wir werden uns damit auseinander zu setzen haben. Wir werden dafür Sorge tragen müssen, dass es auf Gesundheit und Lärmschutz ankommt, wenn wir uns mit Luftverkehr in Nord-rhein-Westfalen befassen. Die Bürgerinnen und Bürger haben auf beides einen Anspruch: auf die Mobilität, vor allem aber auch auf Gesundheit und auf den Schutz vor Lärm.

Dafür setzen wir Grüne uns nicht nur hier im Landtag ein, Frau Thomann-Stahl; wir tun das auch im Lande draußen und handeln nicht wie Ihre Parteifreunde, die draußen irgendetwas erzählen und hier ganz andere Forderungen zu irgendwelchen Schauanträgen erheben. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei GRÜNEN und SPD)

Vizepräsident Jan Söffing: Vielen Dank, Herr Keymis. - Für die Landesregierung spricht jetzt Herr Minister Dr. Horstmann.

Dr. Axel Horstmann, Minister für Verkehr, Energie und Landesplanung: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen ist auf einem guten Weg. Das ist eine Feststellung, die mich am Anfang des Jahres 2005 durchaus froh stimmt, weil wir in den vergangenen Jahren oft genug Anlass hatten, uns große Sorgen um die weitere Entwicklung des Luftverkehrs zu machen. Die Katastrophe, die in New York der internationalen Luftfahrt zugestoßen ist, hat ihre Spuren bis nach Nord-rhein-Westfalen hinterlassen. Das wissen Sie alle.

Die Entwicklung des Luftverkehrs und auch der Passagierzahlen hat wieder an die Entwicklung Anschluss gefunden, die wir vor September 2001 gehabt haben. Deshalb dürfen wir auch davon ausgehen, dass das, was unsere Luftverkehrskonzeption vorsieht, nämlich ein jährliches Wachstum von 4 bis 5 % beim Luftverkehr, auch tatsächlich Platz greifen wird. Ich sehe uns also auf einem guten Weg bei der Verwirklichung der Luftverkehrskonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen.

Selbstverständlich haben dabei viele Themen eine Rolle gespielt, die durchaus Gegenstand streitiger Diskussionen gewesen sind. Ich erinnere mich sehr gut daran, wie spöttisch manche Politiker über die Entwicklung bei den Billig-Airlines gesprochen haben. Doch nun stellen wir mit großem Interesse fest, dass es beispielsweise ein Flughafen wie Köln/Bonn geschafft hat, sehr großartige wirtschaftliche Zahlen vorzulegen und der Stadt Köln sowie der gesamten rheinischen Region schnelle Verbindungen in alle europäischen Metropolen zu verschaffen.

Übrigens will ich die kommunale Unterstützung für die Luftverkehrsinfrastruktur auch nicht kritisieren, weil es, sehr geehrter Herr Kollege Keymis - das möchte ich auch sagen -, in Nordrhein-Westfalen überhaupt keinen Flughafen gibt, der nicht durch irgendeine Kommune gestützt wird. Alle Flughäfen in Nordrhein-Westfalen haben kommunale Eigner, die sich in ganz unterschiedlicher Art und Weise auch für die Flughafeninfrastruktur engagieren. Ich sage es auch an die Adresse derjenigen, die in der Branche ringsherum mit dem Finger aufeinander zeigen: Das macht alles keinen Sinn. Ich glaube, das ist in einem Bereich, in dem es auch um Infrastrukturpolitik geht, gut und angemessen.

Herr Kollege Hardt, dass wir uns dieser Entwicklung nicht entziehen können und wollen, ist mir ehrlich gesagt ein bisschen wenig. Wir wollen diese Entwicklung fördern. Wir werden uns daran gewöhnen müssen, dass zur Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen auch mehr Nachfrage nach Luftverkehr gehören wird. Meines Erachtens wird nichts diesen Trend brechen, jedenfalls nichts, was man sich als verantwortlicher Politiker wünscht.

Ob die Erwartungen der CDU, die von 50.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen im Bereich des Luftverkehrs in den nächsten zehn Jahren in Nordrhein-Westfalen spricht, realistisch sind, lasse ich einmal dahingestellt. 50.000 Arbeitsplätze ist ungefähr die derzeitige Zahl an Arbeitsplätzen im nord-rhein-westfälischen Luftverkehr. Es müsste also schon eine Verdoppelung der Passagierzahlen geben, wollte man diese zusätzlichen 50.000 Arbeitsplätze realisieren.

Dazu müssten aber einige hier im Haus ihre eigene Position noch überdenken: Herr Weisbrich beispielsweise im Falle von Mönchengladbach, und Herr Hardt müsste rings um Düsseldorf bei seinen CDU-Parteifreunden im Kreis Mettmann und anderswo noch ordentlich die Werbetrommeln rühren, damit tatsächlich mehr Flugbewegungen zustande kommen könnten.

(Heinz Hardt [CDU]: Das mache ich doch!)

nagementsystemen und mit Auditierung weitermachen und in ihren eigenen Bereichen Fortschritte erzielen. Diese Aufforderung kann ich jedoch nicht ohne ein "Aber" stehen lassen.

(Unruhe bei den Grünen)

-Ich möchte die grüne Fraktion im Moment nicht durch meine Ausführungen stören; ich rede leiser.

Ich glaube, es ist ein Anliegen aller hier im Hause: Wenn in Unternehmen Auditierung und Managementsysteme existieren und durchgeführt werden, darf das neben den traditionellen Umweltsteueringstrumenten, neben Umweltprüfungen und der Umweltberichterstattung, keine zusätzliche Aktivität sein und zusätzliche Kosten verursachen, sondern muss zu einer Entlastung führen.

In diesem Sinne verstehe ich unseren Antrag auch als Aufforderung an die Landesregierung, insbesondere an das Umweltministerium, die Unternehmen, die sich auditieren lassen, von anderen Umweltuntersuchungen, einer Umweltberichterstattung und von Umweltprüfungen zu entlasten. Denn sie sind freiwillig in Vorleistung getreten.

Daher könnte es gut sein, dass wir diesen Beschluss einstimmig fassen und ein Signal sowohl in die Landesverwaltung als auch in die nordrheinwestfälische Wirtschaft entsenden.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Vizepräsident Jan Söffing: Vielen Dank, Herr Kasperek. - Für Bündnis 90/Die Grünen hat jetzt der Kollege Rimmel das Wort.

Johannes Rimmel (GRÜNE): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Auch zu dieser späten Stunde erachte ich das Thema des Antrags der Koalitionsfraktionen für sehr wichtig. Dass eine Zertifizierung nach EMAS oder nach ISO 14001 ein wichtiger Beitrag dazu ist, um ein Unternehmen auch in der inneren Struktur nach vorne zu bringen, ist nicht auf den ersten Blick erkennbar, wird aber deutlich, wenn man sich näher damit beschäftigt und auch mit Unternehmen im Lande spricht.

Es ist nämlich nicht nur die Frage, ob dadurch Gewinne erzielt werden können, dass ich Energie und Material einspare, also umwelteffizienter werde und so auch die Unternehmensbilanz verbessern kann. Oft gehen damit Prozesse einher, durch die eine Qualifizierung innerhalb der Unternehmen stattfindet.

Wenn Sie mit Unternehmern und Unternehmerinnen sprechen, ist die Botschaft: Wenn ich ein Qualitätsmanagement im Betrieb implementiere und danach über die Erfahrungen berichte, qualifiziere ich damit auch meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, komme zu neuen Strukturen, entwickle neue Prozesse und bringe das Unternehmen insgesamt voran.

Warum, meine Damen und Herren, soll das nicht auf für die öffentliche Verwaltung gelten, wenn es für Unternehmen gilt? Der Gedanke, der der Weiterentwicklung der EU-Richtlinie zugrunde gelegen hat, war, die EMAS-Richtlinie auch für die öffentliche Verwaltung zu öffnen. Dies wird im Bereich der Landesverwaltung beim BLB und beim Umweltministerium in Kürze umgesetzt sein. Das Wissenschaftsministerium, die Staatskanzlei und das MSWKS haben angekündigt, in diesem Jahr eine Zertifizierung anzugehen, weil auch die Grundlagen im Haushalt vorhanden sind.

Insofern könnte von dem Antrag, die gesamte Landesverwaltung zu zertifizieren und noch einmal zu bestätigen, den Landtag mit einzuschließen, nicht nur ein Signal an die Unternehmen ausgehen, sich diesen Managementsystemen noch stärker zu öffnen, als sie das bisher schon tun. Auch die örtlichen öffentlichen Verwaltungen sollten das, was das Land bundesweit vorbildlich bereits gemacht hat, aufgreifen und umsetzen.

Ich glaube, dass es viele Potenziale nicht nur für die Umwelt, sondern auch für die Qualifizierung und die Weiterentwicklung in der Belegschaft gibt. Deshalb muss man das zusammen sehen. In diesem Sinne hoffe ich, dass wir zu einem einstimmigen Votum heute im Landtag kommen. - Vielen Dank.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vizepräsident Jan Söffing: Vielen Dank, Herr Rimmel. - Für die CDU-Fraktion hat jetzt Herr Kollege Lindlar das Wort.

Hans Peter Lindlar (CDU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Wünsche von

Herrn Kasperek und Herrn Remmel werden nicht in Erfüllung gehen, denn die CDU-Fraktion wird diesem Antrag nicht zustimmen.

Warum? - Er ist, um es vorweg zu sagen, reine Augenwischerei, weil Sie nachweislich über annähernd zehn Jahre hinweg das Umweltmanagement und die Zertifizierung nach EMAS in diesem Land eher bekämpft, statt gefördert haben. Deshalb ist es schon ein starkes Stück, dass Sie fünf Minuten vor Toresschluss mit einem derartigen Antrag auftreten und suggerieren wollen, Sie seien die großen Verfechter von Umweltmanagement und Zertifizierung.

Dabei spricht Ihr Antrag im Grunde genommen Ihre Versäumnisse selber aus: Sie haben am Anfang deutlich gesagt, dass 1993 die Umweltaudit-Verordnung damals auf EG-Ebene beschlossen worden ist und 1995 in Kraft trat. Hier im Lande ist nichts passiert. Sie schreiben, dass sich das Bundesministerium für Umwelt im Dezember 2003 dazu bekannt hat. Aber es ist nichts passiert.

Vizepräsident Jan Söffing: Gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Remmel, Herr Lindlar?

Hans Peter Lindlar (CDU): Keine Zwischenfragen.

(Lachen bei der SPD)

Sie haben im Jahr 2000 im Koalitionsvertrag festgehalten, diese Zertifizierung zu fördern. Was ist passiert? - Drei Minuten vor Toresschluss, im März dieses Jahres, kommen Sie mit einem Antrag, der das Ganze fördern soll.

Sie haben in der gesamten Zeit konsequent - ich habe den Eindruck, dass das insbesondere aus der Richtung der Grünen kam - jeden Fortschritt auf diesem Gebiet verhindert.

Wir haben 1997 erstmals im Landtag einen Antrag vorgelegt, dass auf der Grundlage von Zertifizierungen im Wege des Umweltpakts ein gemeinsamer Umweltschutz von Unternehmen und Politik vorangetrieben werden sollte. Wir haben das immer wieder beantragt.

1998 hatte der damalige Ministerpräsident Clement im Konzept für seine Regierungserklärung den Satz: Wir wollen einen Umweltpakt für NRW. - Er hat das im Jahr 2000 mit dem Zusatz "Agenda 21" für das Land NRW unterstrichen, und zwar genau mit dem Tenor, dass man gemeinsam mit Politik und Wirtschaft auf der Basis von Zertifizierungen vorankommen wolle. Im Protokoll heißt es wörtlich: "Frau Kollegin Höhn und ich werden in Kürze die entsprechenden Kreise einladen, um darin voranzukommen." - Weder in Kürze noch in Länge ist etwas passiert.

Was passiert ist, Herr Kollege Remmel, kann ich Ihnen sagen: Zum Beispiel hatte die Firma Schering in Bergkamen mit der Bezirksregierung in Arnsberg auf der Grundlage eines von ihr vorgelegten Umweltmanagementsystems eine Vereinbarung getroffen, dass sie im Gegenzug von Berichtspflichten und bürokratischen Auflagen befreit würde. Dieser Antrag ist von der Bezirksregierung an das MUNLV befürwortend herangetragen worden. Das Ergebnis war, dass ein nichts sagender Brief eines Mitarbeiters des MUNLV als Antwort kam, man sei bei diesen Überlegungen noch nicht so weit, darüber werde noch diskutiert.

(Johannes Remmel [GRÜNE]: Wie viel hat Schering denn investiert?)

Das ist die Wahrheit, wie Sie mit Umweltmanagementsystemen in der Vergangenheit umgegangen sind. Wie unehrlich das ist, was Sie hier vortragen, sehen Sie ja. Sie wollen eine Reihe von Vorteilen, die das Umweltmanagementsystem zweifellos bietet - angefangen von Ressourceneinsparungen bis hin zu besseren Abläufen -, für die Landesverwaltung und den öffentlichen Bereich nutzen, gönnen sie aber nicht der freien Wirtschaft, die mit diesen Systemen,

(Johannes Remmel [GRÜNE]: Wir fördern das mit Förderprogrammen!)

wenn sie von Ihnen in entsprechendem Umfang gefördert worden wären, längst vorangekommen wären.

Beispiel Umweltpakt Bayern:

(Dr. Bernhard Kasperek [SPD]: Geh doch rüber!)

1995 erstmals aufgestellt, auf der Grundlage: Umweltmanagement bei den Betrieben und Gegenleistungen des Staates. Das ist ein Erfolgsmodell erster Klasse, dem Sie nur mit Tränen hin-

terhersehen können.

Was Sie - das sage ich zum Abschluss - auf diesem Gebiet geleistet haben, Herr Kollege Rimmel, können Sie im Landesentwicklungsbericht nachlesen. Darin steht auf Seite 64 unter "Öko-Audit" als einzige Maßnahme in fünf Jahren:

"Die Landesregierung hat als Vorbild für öffentliche Verwaltungen begonnen, ein Öko-Audit durchzuführen mit dem Ziel, die gesamte Landesverwaltung bis 2008 nach EMAS zertifizieren zu lassen."

Eine Wunscherklärung, eine Absichtserklärung! Das ist die Bilanz von fünf Jahren, einer Zeit, in der Sie hier mitregiert haben.

(Johannes Rimmel [GRÜNE]: Wir sind besser als alle anderen!)
In diesem Antrag geben Sie Optionen bis 2007.

Vizepräsident Jan Söffing: Ich darf bitten, zum Ende zu kommen, Herr Kollege.

Hans Peter Lindlar (CDU): Seien Sie so fair: Ziehen Sie den Antrag zurück! Lassen Sie am 22. Mai den Wähler entscheiden! Wenn Sie es wirklich wollen und die Mehrheit vom Wähler erhalten sollten, dann bringen Sie ihn wieder ein. Aber heute einen solchen Antrag einzubringen, ist Augenwischerei, ist Verdummbeutlung der Leute.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Jan Söffing: Vielen Dank, Herr Lindlar. - Für die FDP hat jetzt Herr Kollege Becker das Wort.

Felix Becker (FDP): Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Lieber Herr Dr. Kasperek, Sie haben eingangs das Richtige gesagt, nämlich dass der Antrag eigentlich überflüssig ist. Da kann man nur zustimmen.

Im Grunde, meine Damen und Herren, hat Rot-Grün in diesem Antrag auf drei DIN-A4-Seiten fein säuberlich und brav wie in der Grundschule alles aufgelistet, was man in Gesetzestexten und sonst wo, wenn man Insider ist, nachlesen kann. Das ist eigentlich unter der Rubrik "Lächerlichkeit" abzuheften.

Sie haben aber auch - und das ist viel wichtiger - eine Bankrotterklärung für Rot-Grün abgegeben, indem Sie nämlich eingestehen, dass Sie aus Ihrem eigenen Koalitionsvertrag, der immerhin im Jahr 2000 abgeschlossen worden ist, überhaupt keine Rückschlüsse gezogen haben.

(Beifall bei FDP und CDU)

Sie haben nichts gemacht, überhaupt nichts.

(Johannes Rimmel [GRÜNE]: Ist ja gar nicht wahr!)

Jetzt, Herr Rimmel, stellen Sie sich hier hin und regen sich auch noch künstlich auf über etwas, was Sie überhaupt nicht gemacht haben. Bleiben Sie doch ruhig! Sie haben doch nichts gemacht.

(Johannes Rimmel [GRÜNE] meldet sich zu einer Zwischenfrage.)

- Ich lasse keine Zwischenfrage zu. Ich mache das genauso wie Herr Lindlar.

(Heiterkeit bei der FDP) Meine Damen und Herren, warum funktioniert es nicht? - Das, was Herr Kollege Lindlar gesagt hat, trifft ja zu. Sie haben den Unternehmen gar keine Erleichterungen verschafft, Herr Rimmel. Eine ganz schüchterne Erlasslage der Ministerin Höhn gab es einmal, die übrigens bei diesem Thema, das eigentlich in ihr Ressort fällt, nicht hier ist. Sie haben nur eine einzige schüchterne Erleichterung auf den Weg bekommen.

Im Eingangstext steht auch, warum Sie das nicht gemacht haben: Sie wissen nämlich gar nicht, was EMAS ist. Sie schreiben in Ihrem Antrag, EMAS sei eine Ergänzung des staatlichen ordnungsbehördlichen Systems im Umweltbereich. - Das ist völlig falsch, Herr Rimmel. EMAS ist keine Ergänzung, sondern es ist eine Ersetzung. Das wollen Sie aber nicht, weil Sie dann nämlich Ihre Planstellen in der öffentlichen Umweltverwaltung verlieren.

(Beifall bei der CDU)

Das ist doch der Grund. Das wollen wir hier einmal ganz deutlich festhalten.

Seit dem Jahr 2000 haben Sie nichts geregelt, nichts auf die Reihe bekommen. Seit dem Jahr 2002 basteln Sie in der Landesregierung an organisatorischen Voraussetzungen für EMAS herum. Seit zwei Jahren wird also herumgebastelt, und es wurde immer noch nichts auf den Weg gebracht. Herr Remmel stellt sich hier hin und regt sich zu Recht auf, weil Sie die organisatorischen Voraussetzungen für EMAS in Ihrem eigenen Saftladen nicht hinbekommen haben.

(Beifall bei FDP und CDU)

Meine Damen und Herren, in Ihrem Beschlussvorschlag gehen Sie auf drei Aspekte ein. Sie stellen fest, Sie fordern auf und Sie beschließen.

Sie stellen fest, dass die Landesregierung seit dem Jahr 2000 im Umweltmanagementsystem nichts erreicht hat. Da könnten wir zustimmen.

(Beifall bei FDP und CDU)

Sie haben dann festgestellt, dass Sie durch die Durchführung des Umweltmanagementsystems Kosten einsparen wollen. Das steht im Gesetz. Das wissen wir. Das ist eigentlich eine Selbstverständlichkeit, ungefähr so selbstverständlich wie die Tatsache, dass der Herr Ministerpräsident der Herr Ministerpräsident ist. Das stimmt einfach.

Dann haben Sie noch geschrieben, dass EMAS natürliche Ressourcen schonen soll. In der Tat, Herr Remmel: Das ist so. Das steht darin. Das ist Sinn von EMAS.

Dann fordern Sie die Landesregierung auf, nun zügig - also seit vier Jahren zügig -

(Johannes Remmel [GRÜNE]: Wir haben doch was getan!)

EMAS zu schaffen und das bis zum Jahr 2010 abzuschließen. Also wirklich!

(Johannes Remmel [GRÜNE]: Der größte Bereich der Landesverwaltung will das jetzt abschließen!)

Ich bin eigentlich geplättet, Herr Remmel.

Zum Schluss beschließen Sie dann noch, dass auch der Landtag ein solches System einführen soll. Ich kann nur hoffen, Herr Remmel, dass der Landtag das etwas schneller macht als Sie. - Danke schön.

(Beifall bei FDP und CDU)

Vizepräsident Jan Söffing: Vielen Dank, Herr Becker. - Für die Landesregierung spricht jetzt Herr Minister Dieckmann.

Jochen Dieckmann, Finanzminister: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist nach wie vor so: Die Landesregierung verfolgt das Ziel, als erstes Land die komplette Landesverwaltung nach EMAS zertifizieren zu lassen. Daher unterstützt und teilt die Landesregierung Zielsetzung und Erwartung des Antrags.

Die Landesregierung hat - davon war die Rede -im April 2002 erklärt, dies zunächst in einer Pilotphase anzugehen. Inzwischen läuft die Einführung von Umweltmanagement in den Bereichen des Bau- und Liegenschaftsbetriebes mit seinen zwölf Niederlassungen, außerdem im Umweltministerium. Die Untersuchungen beim BLB werden in Kürze abgeschlossen sein. Auch das MUNLV erwartet einen positiven Abschluss im Laufe dieses Jahres.

Die Landesregierung ist deshalb übereingekommen, nach dieser ersten Phase umgehend weitere Ressorts in der zweiten Jahreshälfte 2005 folgen zu lassen. Das sind das Bauministerium, das Wissenschaftsministerium und die Staatskanzlei.

Wir wollen, wie Sie dies von uns erwarten, im Jahre 2007 einen Zwischenbericht vorlegen, in dem dann über Verfahren und Erfahrungen in insgesamt fünf komplexen Verwaltungsbereichen berichtet werden kann. Das begleiten wir auch durch die notwendigen Haushaltsentscheidungen. Wir haben im Doppelhaushalt 2004/2005 bereits jeweils 300.000 € für diesen Zweck zur Verfügung gestellt. Ich kann mich nicht erinnern, dass die Fraktionen von CDU und FDP weitere Ausgaben beantragt hätten.

(Beifall von Johannes Remmel [GRÜNE])

Wir gehen davon aus, dass wir 2006/2007 einen gleich hohen Bedarf haben werden, und in den Folgejahren bis 2010 dürfte dann ein jährlicher Ansatz von 250.000 € erforderlich sein.

Die Landesregierung beabsichtigt, auf der Grundlage der Erfahrungen eine entsprechende Etatisierung vorzunehmen und sie der mittelfristigen Finanzplanung zugrunde zu legen. Sie werden verstehen, dass der Finanzminister auch an dieser Stelle einen Haushaltsvorbehalt machen muss.

Die Landesregierung ist deshalb in dieser Sache zukunftsgerichtet und nicht rückwärtsgerichtet wie Herr Lindlar und Herr Becker; sie meinen, dies ausschließlich tun zu können. - Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Vizepräsident Jan Söffing: Vielen Dank, Herr Minister. - Für die Landesregierung hat jetzt noch einmal Frau Ministerin Höhn das Wort.

Bärbel Höhn, Ministerin für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz: Herr Lindlar und Herr Becker, Sie hatten moniert, dass ich nicht da bin. Sie sehen, dass es im Wesentlichen um die Landesministerien ging und in diesem Falle der Finanzminister die Federführung hat. Aber ich sage gerne noch etwas zu EMAS in der Wirtschaft.

Herr Lindlar, Sie wissen, dass wir in Nordrhein-Westfalen sehr viele international agierende Unternehmen haben, und Sie wissen, dass sich diese international agierenden Unternehmen im Wesentlichen nach ISO 14001 zertifizieren lassen und nicht nach EMAS.

Das ist auch in Ordnung. Von daher ist es so, dass wir diesen internationalen Ansatz mit berücksichtigen sollten, wenn wir über die Zahlen reden. In der Summe sind wir in Nordrhein-Westfalen sehr gut aufgestellt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Meine Damen und Herren, ich will Sie nicht weiter mit diesem Thema beschäftigen.

Vizepräsident Jan Söffing: Gestatten Sie zwei Zwischenfragen, eine von Herrn Becker und eine von Herrn Lindlar?

(Unruhe)

Bärbel Höhn, Ministerin für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz: Nein. Ich war eigentlich schon fertig und wollte mich setzen. - Meine Damen und Herren, schönen Abend!

(Beifall bei SPD und GRÜNEN)

Vizepräsident Jan Söffing: Vielen Dank, Frau Ministerin. - Wir haben keine Wortmeldungen mehr vorliegen. Wir können deshalb die Beratungen schließen und zur Abstimmung kommen.

Die Antragsteller haben direkte Abstimmung beantragt. Wir stimmen deshalb jetzt über den Inhalt des **Antrages Drucksache 13/6708** ab. Wer stimmt dem zu? - Wer stimmt dagegen? - Wer enthält sich? - Damit ist der Antrag mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen von CDU und FDP **angenommen**.

Meine Damen und Herren, wir sind damit am Ende unserer heutigen Sitzung.

Die **nächste Sitzung** findet statt am Mittwoch,
20. April 2005, 10 Uhr.

Ich wünsche Ihnen noch einen angenehmen Abend und eine erholsame Osterpause. Die Sitzung ist geschlossen.

Schluss: 17:27 Uhr

*) Von der Rednerin bzw. dem Redner nicht überprüft (§ 105 GeschO)

Dieser Vermerk gilt für alle in diesem Plenarprotokoll so gekennzeichneten Rednerinnen und Redner.

Anlage 1 zu Punkt 5 der Tagesordnung (Fragestunde)

Schriftliche Beantwortung der Mündlichen Anfrage 174

Die **Mündliche Anfrage 174** der Abgeordneten Anke Brunn (SPD) lautet:

Schaffung eines Überflutungsgebietes im Kölner Norden "Retentionsraum Worringer Bruch"

Im Hochwasserschutzkonzept des Landes von 1996 ist als langfristig zu realisierende Maßnahme die Schaffung eines Retentionsraumes im Kölner Norden vorgesehen. Bisher ist man im Kölner Norden davon ausgegangen, dass zunächst eine kleine Lösung zwischen Rhein und B 9 realisiert werden sollte. Erst nach Klärung offener Fragen sollte eine "große Lösung" unter Einbeziehung des Naturschutzgebietes Worringer Bruch in Angriff genommen werden. Vor allem sollten die Belastungen des Grundwassers, die Auswirkungen eines erhöhten Grundwasserspiegels auf die umliegenden Siedlungen, die mögliche Überflutung von Kellern, die ökologischen Auswirkungen und die Einhaltung der FFH-Richtlinien überprüft werden. Nun soll in Köln sofort die "große Lösung" in Angriff genommen werden, was zu erheblicher Besorgnis der Kommunalpolitiker im Stadtbezirk und zu einer starken Verunsicherung der Bevölkerung im Kölner Norden führt.

Welche nächsten Schritte sind im Bereich des Worringer Bruchs vorgesehen?

Die Ministerin für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Bärbel Höhn

antwortet:

Nach den beiden Rheinhochwassern von 1993 und 1995, die am Rhein in Nordrhein-Westfalen Schäden von etwa 200 Millionen € verursacht haben, ist es in der Hochwasserschutzpolitik zu einer grundlegenden Umorientierung gekommen. Die bis dahin fast ausschließlich verfolgte "Politik der hohen Deiche" wurde durch eine neue Politik des nachhaltigen Hochwasserschutzes mit einem Bündel von Maßnahmen ersetzt und 1996 im "Konzept für einen nachhaltigen Hochwasserschutz in NRW" festgelegt.

Wichtigstes Ziel eines nachhaltigen Hochwasserschutzes am Rhein ist es, das Abflussprofil des Rheins wieder zu vergrößern und die anthropogenen Abflussverschärfungen zurückzuführen. Dies geschieht durch die Rückverlegung von Deichen und die Schaffung von Rückhalteräumen. Mit diesen Vorhaben soll am Rhein insgesamt ein Rückhaltevolumen von 170 Millionen Kubikmetern geschaffen und die Wellenscheitel um mehr als 10 cm am Pegel Lobith gesenkt werden.

Das ist der Beitrag von NRW zum Hochwasserschutz am Rhein. Nur wenn wir unseren Beitrag leisten, können wir auch den Beitrag der oberliegenden Bundesländer einfordern, die durch ihre Maßnahmen vor allen Dingen uns, die Unterlieger Köln und Bonn, schützen. Ein Hochwasserschutz ist nur erfolgreich, wenn alle ihren solidarischen Beitrag leisten.

Zu den elf Standorten gehört auch der Bereich Worringer Bruch auf Kölner Stadtgebiet.

Das MUNLV hat 1996 eine Vorstudie beauftragt, in der für den Rückhalteraum Worringer Bruch Lösungsvarianten erarbeitet, die Wirkungen im Hinblick auf die Scheitelabsenkungen im Rhein und auf die Grundwasserstände berechnet und mögliche Konflikte aufgezeigt wurden. In der Vorstudie wurden fünf Varianten untersucht.

Aus Sicht des Hochwasserschutzes hat sich eine große, gesteuerte Variante als die beste Lösung herausgestellt. Mit einem Stauvolumen von rund 16 Millionen Kubikmetern kann eine Scheitelabsenkung von etwa 15 cm bewirkt werden. Dabei wirkt sich die Wasserspiegelabsenkung nicht nur stromab, sondern in geringerem Maße auch stromauf bis in den Bereich der Kölner Altstadt aus.

Da die Kölner Altstadt aus städtebaulichen Gründen nur gegen einen 100jährigen Hochwasserabfluss geschützt werden kann, soll der Rückhalteraum Worringer Bruch so gesteuert werden, dass in den Fällen, in denen das 100jährige Hochwasser überschritten wird, die Chance gewahrt bleibt, durch Einstau des Rückhalteraaumes Worringer Bruch die Kölner Altstadt vor Überflutung zu schützen.

Damit brauchen wir den Rückhalteraum Worringer Bruch statistisch seltener als einmal in 100 Jahren, um

die Bevölkerung in NRW zu schützen. Die derzeitige landwirtschaftliche Nutzung kann beibehalten werden, auch wenn aus ökologischen Gründen ab und zu eine Flutung gemacht werden muss, die dann allerdings nur einen kleinen Teil der Gesamtfläche beansprucht.

Das Land hat von Anfang an deutlich gemacht, dass letztlich nur ein großer Rückhalteraum im Worringer Bruch Sinn macht. Deshalb sind die seit dem 01.01.2004 zuständigen Stadtentwässerungsbetriebe Köln (StEB) gebeten worden, die Planfeststellung für den gesamten Rückhalteraum zu beantragen. Den StEB wurde allerdings ermöglicht, die Umsetzung gegebenenfalls in zwei Schritten durchzuführen.

Als nächste Schritte im Bereich des Worringer Bruchs sind vorgesehen:

Die StEB erarbeiten zurzeit einen Planfeststellungsantrag, der unter Zusammenfassung der sogenannten kleinen und großen Lösung einen großen gesteuerten Rückhalteraum im Worringer Bruch vorsieht. Bei dem Planfeststellungsverfahren handelt es sich um ein Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung, in dem auch die Umweltverträglichkeit geprüft wird. Alle Betroffenen können in dem Verfahren ihre Fragen und Bedenken einbringen, die eingehend geprüft und sicherlich im laufenden Verfahren zu Veränderungen und Verbesserungen des vorliegenden Konzeptes führen werden.

Im Verfahren muss die Planung der StEB offengelegt werden. Über die Einwendungen wird die zuständige Bezirksregierung Köln nach Erörterung und Abwägung zu entscheiden haben.

Anlage 2 zu Punkt 6 der Tagesordnung (Abgeordnetengesetz des Landes Nordrhein-Westfalen - AbgG NRW)

Erklärung gemäß § 56 Abs. 2 GeschO des Abgeordneten Johannes Remmel (GRÜNE):

Die konstruktive interfraktionelle Debatte um die Reform der Abgeordnetenentschädigung hat mit der Einsetzung der Kommission zu Fragen des Abgeordnetenrechts (Diätenkommission) am 23.03.01 begonnen und findet jetzt seinen Abschluss mit der Abstimmung über die weit reichende Reform der Versorgung der Abgeordneten. Wir setzen damit in Nordrhein-Westfalen ein zukunftsfähiges, den gesellschaftspolitischen Anforderungen entsprechendes System für die Vergütung von Landtagsmitgliedern um.

In den letzten Monaten ist zu der Fragestellung der Neuordnung der Abgeordnetenentschädigung die Debatte um die Transparenz und Veröffentlichung von Nebeneinkünften hinzugekommen. Neben Übereinstimmungen mit den anderen im Landtag vertretenen Fraktionen gibt es eine wesentliche Differenz in der Fragestellung der grundsätzlichen Veröffentlichung von Nebeneinkünften der Abgeordneten, die in den Gesetzentwürfen 13/6525 und 13/6526 zum Ausdruck kommt. Die Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht sich für die generelle Veröffentlichung der Nebentätigkeiten von Abgeordneten aus.

Ich stimme dem Gesetzentwurf zur Änderung des Abgeordnetengesetzes im Hinblick auf die Bedeutung der Sache zwar insgesamt zu, erkläre aber, auch im Namen meiner Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, dass ich mich von der vorgelegten Regelung des § 16 Abgeordnetengesetz in Bezug auf die Veröffentlichung inhaltlich distanzieren. Insofern verweise ich auf den Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 13/6526. Dieser sieht eine Fassung des Abgeordnetengesetzes vor, die eine generelle Veröffentlichungspflicht der Nebeneinkünfte der Abgeordneten durch den Präsidenten des Landtages regelt.