



Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

55. Sitzung (öffentlich)

24. September 2015

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:10 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Uwe Scheidel, Michael Roeßgen

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung	5
1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2016 (Haushaltsgesetz 2016)	7
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 16/9300	
Vorlage 16/3129 Hier: Einzelplan 09	
– Minister Michael Groschek (MBWSV) erstattet seinen Einführungsbericht	7
– Aussprache	10

- 2 Bericht zur Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans und Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans (IFP) 14**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 16/3126
- Aussprache 14
- 3 NRW braucht ein Landesluftverkehrskonzept 16**
- Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/9584
- in Verbindung mit:
- Stillstand in der Luftverkehrspolitik beenden - NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 endlich fortschreiben**
- Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/9599
- Tagesordnungspunkt wurde vertagt 16
- 4 Richtlinien zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs - Unterstützung der Häfen 17**
- Bericht der Landesregierung
- Minister Michael Groschek (MBWSV) berichtet 17
- 5 Vorstellung der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle“ 18**
- Bericht der Landesregierung
- Vorstellung der Kampagne durch Evelin Unger-Azadi (MBWSV) 18
- Aussprache 18
- 6 Gründe und Hintergründe für die Fortschreibung der Priorisierungsliste vom 25.10.2011 22**

	Bericht der Landesregierung Vorlage 16/3225	
	– Aussprache	22
7	Rückforderungen der auf Grundlage von öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen gezahlten Beiträge durch den Landesbetrieb Straßen.NRW	30
	Bericht der Landesregierung Vorlage 16/3226	
	– Der Ausschuss nimmt den Bericht ohne weitere Aussprache zur Kenntnis	30
8	Förderung von Wohnraum für Flüchtlinge	31
	<u>in Verbindung mit:</u>	
	Neue Anforderungen auf dem nordrhein-westfälischen Wohnungsmarkt aufgrund der Flüchtlingssituation	
	Bericht der Landesregierung Vorlage 16/3213	
	– Minister Michael Groschek (MBWSV) berichtet	31
	– StS Michael von der Mühlen (MBWSV) ergänzt die Ausführungen von Minister Groschek (MBWSV)	33
	– Aussprache	35

Aus der Diskussion

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Dieter Hilser: Ich begrüße Sie alle ganz herzlich. Bevor wir in die Tagesordnung eintreten, möchte ich mich - sicher auch in Ihrem Namen - bei einem Mitglied unseres Ausschusses ganz herzlich für die Mitarbeit und Zusammenarbeit in den letzten dreieinhalb Jahren bedanken. Ich möchte die Gelegenheit nutzen, dem Kollegen Reiner Breuer auch im Ausschuss zu seiner Wahl zum Bürgermeister der Stadt Neuss herzlich zu gratulieren.

(Allgemeiner Beifall)

Wir wünschen Dir alle eine glückliche Hand, lieber Reiner, in Deinem neuen Amt. Mit Blick auf Erfolgswünsche fällt die Begeisterung sicherlich in diesem Ausschuss sehr unterschiedlich aus. Aber dass wir Dir alle gemeinsam im Interesse der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Neuss eine glückliche Hand wünschen, ist, glaube ich, selbstverständlich.

Ich weiß nicht, ob Du von Deinem neuen Amtssitz einen freien Blick auf den Landtag hast.

(Reiner Breuer [SPD]: Noch nicht!)

Um zu vermeiden, dass Du Bäume abholzen lässt und damit Du den Landtag in guter visueller Erinnerung behältst, haben wir für Dich ein kleines Geschenk. Das ist - etwas verkleinert - der Landtag von Nordrhein-Westfalen. Lieber Reiner, ich überreiche ihn Dir als Andenken.

(Vorsitzender Dieter Hilser [SPD] überreicht Reiner Breuer [SPD] ein Präsent. - Allgemeiner Beifall)

Minister Michael Groschek (MBWSV): Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Lieber Reiner Breuer! Auch ich möchte mich von Dir verabschieden und mich ganz herzlich für die konstruktive Zusammenarbeit bedanken. Dabei möchte ich hervorheben, dass ein Sprecher, der sein Amt so wahrgenommen hat wie Du, Vorbild für alle übrigen Sprecherinnen und Sprecher sein sollte.

(Allgemeine Heiterkeit)

Als Oberhausener füge ich hinzu: Ich beneide die Neusserinnen und Neusser!

(Erneut allgemeine Heiterkeit)

Das war nur eine Nebenbemerkung in Richtung des Kollegen Hausmann. Ansonsten fand ich, dass wir wirklich toll zusammengearbeitet haben. Regierungstragende Fraktionen stehen meist im Schatten der Ministerien, wenn sie nicht auf Krawall gebürstet sind. Du warst nie auf Krawall gebürstet, sondern immer auf konstruktiv-kritische Zielerreichung. Deshalb finde ich es schade, dass Du gehst. Ich freue mich aber auch, dass Du so überzeugend gewählt worden bist, und bin sicher: Das ist nicht die letzte

Station in Deiner Biografie. Ob diese Biografie 998 Seiten lang wird und dann von Deiner Amtsnachfolgerung im Bundeskanzleramt vorgestellt wird, weiß ich nicht. Ich hoffe aber, ich kann sie anschließend noch gemeinsam mit Dir bei einem anständigen Pils oder - wenn es sein muss - Kölsch feiern. Alt trinke ich nicht. Damit Du kein Alt trinken musst, bekommst Du von mir einen Grappa. Alles Gute! Toi! Toi! Toi!

(Minister Michael Groschek [MBWSV] überreicht dem Abgeordneten Reiner Breuer [SPD] ein Präsent.)

Reiner Breuer (SPD): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herzlichen Dank für die netten Worte, die Sie mir haben zuteilwerden lassen, und die Geschenke. Ich werde sie genießen und die konstruktiven Dialoge und Auseinandersetzungen vermissen, die wir im Ausschuss und im Plenum zu den unterschiedlichsten Fachthemen gehabt haben. Ich danke ausdrücklich für die gute Zusammenarbeit und wünsche Ihnen allen fraktionsübergreifend eine glückliche Hand. Es ist in den letzten Jahren sicherlich schon viel erreicht worden, aber auch noch viel zu tun. Dazu habe ich einen kleinen Beitrag geleistet und wünsche Ihnen jedenfalls alles Gute und Glückauf.

(Allgemeiner Beifall)

Vorsitzender Dieter Hilser: Bevor wir in die Tagesordnung einsteigen, kann ich zunächst einmal verkünden, dass wir den Tagesordnungspunkt 3 „NRW braucht ein Landesluftverkehrskonzept!“, zu dem es einen Antrag der Fraktion der Piraten gibt, und in Verbindung damit den Antrag der Fraktion der FDP „Stillstand in der Luftverkehrspolitik beenden - NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 endlich fortschreiben“ auf Wunsch beider Antragsteller in die voraussichtlich nächste Sitzung schieben können. - Ich darf für das Protokoll feststellen, dass wir einvernehmlich so beschlossen haben.

Gibt es zur Tagesordnung in der so geänderten Fassung weitere Änderungswünsche? - Das ist nicht der Fall. - Damit ist die Tagesordnung so beschlossen.

1 **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2016 (Haushaltsgesetz 2016)**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/9300

Vorlage 16/3129
Hier: Einzelplan 09

Vorsitzender Dieter Hilser: Ich erinnere noch einmal an unsere Vereinbarung im Sprecherkreis, dass heute die Einbringung durch den Minister und Nachfragen der Fraktionen vorgesehen sind. Die grundsätzliche Aussprache findet in der Oktober-Sitzung statt. Die Abstimmung über Anträge findet in der November-Sitzung unmittelbar vor der Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses statt. - Herr Minister, Sie haben das Wort zur Einbringung des Haushalts.

Minister Michael Groschek (MBWSV): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Meine sehr geehrten Damen und Herren Gäste! Gerne bringe ich den Haushaltsentwurf ein. Er hat insgesamt ein Volumen von 3,3 Milliarden €. Das sind 211,4 Millionen € mehr als im Vorjahr.

Ich beginne mit dem Landesstraßenbau, der ein Volumen von 155 Millionen € hat. 105 Millionen € davon sind für Erhaltungsmaßnahmen. Das sind 5 Millionen € mehr als im letzten Entwurf. Die Mittel für Neubaumaßnahmen sollen auf 32 Millionen € begrenzt werden. Für Kleinmaßnahmen sind 7 Millionen € vorgesehen. Zur Stärkung des Radwegenetzes sind es 9,4 Millionen €.

Der kommunale Straßenverkehr und die Nahmobilität sind im Landeshaushaltsentwurf mit 149,2 Millionen € ausgewiesen. Davon dienen Förderung der Nahmobilität 13,3 Millionen €. Besonders freut mich, dass wir eine neue Haushaltsstelle zur Förderung des Radschnellwegebaues und der Planung haben. Dort ist weniger die absolute Höhe als vielmehr die Tatsache der Einrichtung entscheidend. Die mittelfristige Finanzplanung sieht eine kontinuierliche Etatsteigerung an dieser Stelle vor.

Beim Landesbetrieb Straßen haben wir zusätzliche Zuführungen zu erledigen, und zwar einerseits wegen der Oberflächenwasserproblematik, andererseits wegen zusätzlicher, externer Ingenieurleistungen, die wir einkaufen müssen, um mehr Umsatz erzielen zu können. Gleiches gilt für die Beiträge zur DEGES, die uns hoffentlich alsbald praktisch hilft, Umsatz zu generieren. Den öffentlichen Personennahverkehr fördern wir mit 1,57 Milliarden €. Das sind 17,7 Millionen € mehr als im letzten Jahr. Die Differenzierung nach den einzelnen Fördertatbeständen können Sie bitte der schriftlichen Fassung meines Beitrags entnehmen. Das brauche ich hier wohl nicht im Einzelnen vorzutragen. Darauf werden wir in der Diskussion im Oktober sicherlich zurückkommen.

Bei den Regionalisierungsmitteln ist noch immer keine Entwarnung zu geben. Der Bundeshaushaltsentwurf sieht nach wie vor eine Fortschreibung auf dem nicht auskömmlichen Niveau aus dem Jahr 2014 vor. Ich hoffe sehr, dass wir im Rahmen der „Arbeitsgruppe Regionalisierungsmittel“ im Vermittlungsausschuss des Bundesrates zu Fortschritten kommen. Eine erste Sitzung hat bereits stattgefunden. Die Vertreter der Länder und des Bundes haben sich ausgetauscht. Gefreut hat mich, dass die Länderseite nach wie vor geschlossen agiert. Wir haben uns mittlerweile in Unterarbeitsgruppen aufgeteilt und auf den 13. Oktober vertagt.

Die Luftfahrtförderung beträgt nach wie vor 20 Millionen €. Der Kanalausbau wird fortgesetzt. An dieser Stelle folgender Hinweis: Das ist der Bereich, in dem alleine der Bund originär für Planung und Bau zuständig ist. Deshalb gilt erneut mein Appell in Richtung Bund, mehr Planerinnen und Planer einzustellen, damit mehr Pläne realisiert werden können und der Bund nicht wie in der Vergangenheit 200 Millionen € und mehr an sich zurückgeben muss. Wir brauchen dringend eine Investitionsoffensive im Bereich der Bundeswasserstraßen. Alleine für das Ruhrgebiet fordert die Bundeswasserstraßendirektion Duisburg ein Investitionsprogramm in Höhe von 500 Millionen €, nur um im Grunde genommen den Status quo zu ertüchtigen.

Stadtentwicklung und Denkmalpflege! Dieser Bereich hat einen erheblichen Zuwachs erfahren. Wir haben für die Städtebauförderung an Gemeinden 235 Millionen €, für die Innenentwicklung in den Kommunen 28 Millionen €, für Leistungen u. a. an StadtBauKultur und das ILS in Dortmund 8 Millionen € vorgesehen. Für die Stiftung Zollverein und andere sind es 9 Millionen €, für die Förderung der Denkmalpflege ebenfalls 9 Millionen €.

Der Bund hat seine Mittel entsprechend erhöht. Das Land hat seine Mittel überproportional erhöht. Wir werden im Rahmen der Stadtentwicklung jede Menge Akzente setzen können, um für alle Menschen das Recht auf Heimat vor der Haustür ein Stück weiter zu realisieren.

Die Denkmalpflege umfasst insgesamt 88.000 Bau-, Boden- und bewegliche Denkmäler. Wir müssen zusehen, wie wir über eine vernünftige Prioritätensetzung unsere Pflicht erfüllen.

Die Wohnungsbauförderung ist in der jüngsten Vergangenheit wichtiger denn je. Wir haben - das ist nach wie vor einmalig in Deutschland - eine überjährige garantierte fast milliardenhohe soziale Wohnraumförderung. Das gibt es vergleichbar sonst in keinem anderen Bundesland. Das schafft Investitionssicherheit. Ich will darauf hinweisen, dass wir die Mittel für Tilgungsnachlässe verdoppeln. Das zeigt: Das Land Nordrhein-Westfalen setzt ein deutliches Ausrufezeichen und ist sich seiner Verantwortung bewusst. Ich hoffe, die anderen Akteure sind in gleicher Weise im praktischen Handeln verantwortungsbewusst.

Wir haben insgesamt zwei neue Programmakzente mit unterschiedlichen Ansprechpartnern im Bereich des Flüchtlingswohnens gesetzt. Das eine Programm ist originär für Wohnungsgesellschaften eingesetzt und erst im Juni an den Start gegangen. Im Wesentlichen laufen die Verhandlungen noch. Bisher sind noch keine großen Abschlüsse zu bilanzieren.

Das andere Programm hat schon mehr als 6.000 Menschen in konkrete Unterbringung gebracht. Es richtet sich an Kommunen und Bestände, die für ein menschenwürdiges Zuwandererleben hergerichtet werden müssen.

Wohngeld! Es ist mir wichtig, darauf hinzuweisen, dass das Land rund 70 Millionen € im nächsten Landeshaushalt investiert, um insgesamt 81.000 Bürgern unseres Landes zusätzlich ein besseres Wohngeld anbieten zu können. Insgesamt haben schon 217.000 Bürgerinnen und Bürger in unserem Land vom Wohngeld profitiert. Die Wohngeldverbesserung wird an einer weiteren Zahl deutlich: Ein 2-Personen-Haushalt, der im Monat einen Wohngeldanspruch von 112 € hatte, wird künftig einen Anspruch in Höhe von 186 € haben. Das zeigt einen qualitätsvollen Sprung hin zu mehr sozialer Absicherung und Balance. Das führt zu Mehrausgaben in Höhe von 140 Millionen €, die zur Hälfte vom Land zu tragen sind.

Im Baubereich sind wir - leider Gottes, sage ich - kein originärer Bauherr. Im Bauetat finden sich vor allen Dingen Mittel für die Sonderliegenschaften und die Baulastverpflichtungen von 130 kirchlichen Gebäuden. Ich verkürze einmal und subsumiere es: Die Investitionen für diese Sonderliegenschaften sind um 500.000 € auf 6 Millionen € erhöht worden. Fast 800.000 € werden zusätzlich für die Sanierung der Observantenkirche in Münster bereitgestellt.

Darüber hinaus gibt es noch gut 2 Millionen € für die technische Sicherung von Regierungsgebäuden sowie anderen besonders schutz- und sicherungsbedürftigen Einrichtungen.

Im Ausblick gestatte ich mir den Hinweis, dass das, was uns im nächsten Jahr maßgeblich durch den Landeshaushalt befassen wird, nicht prioritär abzudecken ist. Aktuell will ich daran erinnern, dass die Dieselproblematik in unserem Ausschuss einen wichtigen Diskussionspunkt darstellen wird. Dabei geht es weniger um die Frage, was VW und die vermeintlichen Betrugsvorgänge in den USA und Europa speziell angeht, als vielmehr die Frage, wie sich die CO₂- und die NO_x-Minimierung in unseren Städten realisieren lässt, welche Rolle TDI-Motoren künftig spielen sollen oder nicht mehr spielen sollen. Wir werden uns damit befassen müssen, wie wir eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung hinbekommen. Dazu gibt es die sogenannte Bodewig-2-Kommission mit baldigen Ergebnissen sowie die Absicht der Bundesregierung, im November ein Investitionspaket auf den Tisch zu legen, das eine Infrastrukturfinanzierung mit neuen Überlegungen versieht.

Wir werden uns außerdem damit befassen müssen, wie wir mit dem Einwandererwohnen umgehen. Jetzt rächt sich, dass Deutschland kein modernes Einwanderungsrecht hat, sondern die Menschen ungeordnet zu uns strömen und wir nachträglich aus Flüchtlingen Einwanderer machen müssen. Denn das Gros der Menschen wird hierbleiben und als Mitbürgerinnen und Mitbürger unter uns wohnen wollen, statt dauerhaft in einer Flüchtlingsunterkunft zu kampieren. Diese Herausforderung ist riesig. Wir werden sie in einem breiten Bündnis gemeinsam stemmen müssen. Letztendlich haben erste Gespräche gezeigt, dass sowohl Vonovia als auch die neue Deutsche Wohnen, in der ja die LEG aufzugehen scheint, auf jeden Fall bereit sind, in einem recht partnerschaftlichen Verhältnis ihren Beitrag zu leisten, damit Einwandererwohnen in dem notwendigen Umfang schnellstmöglich realisiert werden kann.

Ich freue mich auf die Diskussion mit Ihnen im Oktober. - So weit mein Einführungsbericht!

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vorsitzender Dieter Hilser: Herzlichen Dank, Herr Minister. - Ich eröffne die Aussprache. Herr Vossemer, bitte!

Klaus Vossemer (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Schönen Dank, Herr Minister Groschek, für Ihre Einführung in den Einzelplan. Im Wesentlichen hat sich im Vergleich zum letzten Jahr nicht viel an dieser Stelle verändert. Für heute habe ich noch die eine oder andere Nachfrage:

Wirklich verschwiegen wurde ja, dass der Neubau beim Landesstraßenbau um 5 Millionen € reduziert worden ist. Das zu sagen, gehört sicherlich zur Wahrheit dazu. Damit ist über Jahrzehnte hinweg ein historischer Tiefststand erreicht worden. Das wird uns - auf diese Debatte freue ich mich - sicher im Oktober beschäftigen.

Sie haben den Radwegebau besonders hervorgehoben. Der findet sich im Einzelplan 09 an unterschiedlichsten Stellen unter verschiedensten Haushaltstiteln wieder. Die eine oder andere vertiefende Erläuterung wäre notwendig. Dafür wäre ich Ihnen dankbar. Das betrifft auch den Radschnellwegebau mit einem Ansatz in Höhe von 0,5 Millionen €. Das ist ein Merkposten. Dort könnte man auch „1 €“ hineinschreiben. Viel mehr wird man dort im Jahre 2016 nicht machen können. Mich interessiert insofern, wie Ihre mittelfristige Finanzplanung in diesem Bereich für die Folgejahre aussieht, was wir dort zu erwarten haben. Der Radwegebau hat - anders als der Landesstraßenneubau - einen kleinen Aufwuchs erfahren. Ich bitte Sie um entsprechende Erläuterungen mit Ausblick auf die folgenden Jahre.

Oliver Bayer (PIRATEN): Die Debatte führen wir erst beim nächsten Mal. Dann werden wir auch sagen, dass sich gar nicht viel geändert hat, und wenn, dann leider in Richtung hin zum Schlechten. Was passiert denn, wenn sich durch die vom Bund durchgeleiteten Mittel Veränderungen ergeben? Werden wir einen Nachtragshaushalt bekommen? Oder erwarten Sie einen Nachtragshaushalt, dass bei den Regionalisierungsmitteln etwas passiert, das sich dann noch auf den Haushalt auswirkt? Oder wird beim Breitbandausbau noch etwas in Ihrem Haushalt geändert?

Bernhard Schemmer (CDU): Herr Minister, wenn ich mir auf Seite 58 des Haushaltsentwurfs die „Förderung des Wohnungsbaus“ und die dazu gehörende Beschreibung der Dinge im Erläuterungsband auf den Seiten 32 bis 34 anschau, geht daraus hervor, dass die Wohnraumförderung, die 1997 zu 100 % der NRW.BANK zur Verfügung gestellt wurde, vorgesehen ist, um daraus zinsverbilligte Förderung zu betreiben, aber nicht Tilgungsnachlässe zu gewähren. Eigentlich wäre der Begriff „Zuschüsse“ etwas korrekter.

Sie sind dazu übergegangen, die 97 Millionen € komplett in der Möglichkeit von Tilgungsnachlässen unterzubringen. Eigentlich hätte ich dann erwartet, dass dieser Schritt mit einer gewissen Begründung versehen wird. Es gibt dazu - wie eben gesagt - mehrseitige Erläuterungen. Die wichtigste Frage, die ich gerade angesprochen habe, wird dort allerdings nicht behandelt. Vielleicht können Sie das mündlich nachholen.

Minister Michael Groschek (MBWSV): Der Haushaltsentwurf ist ja seriös. Deshalb dokumentiert er nur belastbare Zahlen. Das, was eine Erwartungshaltung an Bundeszahlungen in den genannten Bereichen der Regionalisierung oder die Digitalisierung angeht, ist aus meiner Sicht in unserem Ressortbereich noch nicht belastbar. Das werden wir nachtragen, sobald es spruchreif ist. Ich kann Ihnen dazu noch keinen Zeithorizont nennen, weil beispielsweise in der Frage der Regionalisierungsmittel auf Bundeseite alles mit allem verknüpft wird, je nachdem, wie viel der Bund den Ländern aus seiner Sicht auf anderen Feldern zugesteht oder freiwillig bereit ist, den Ländern aufseiten der Regionalisierungsmittel zuzugestehen, obwohl das laut Verfassung nichts miteinander zu tun hat. Darüber können wir später diskutieren.

Herr Vossemer, was die Mittel für den Neubau angeht, sind wir gut beraten, die absolute Priorisierung auf den Erhalt zu setzen, weil wir mit den endlich erreichten 100 Millionen € - ich spreche vorbehaltlich der Fraktionsberatungen von mindestens 105 Millionen €, die gegebenenfalls zu positiveren Einschätzungen kommen können - längst nicht das Maß darstellen, das wir brauchen, wenn wir uns die letzten Prüfberichte ansehen. Wir müssen jedenfalls schneller ein höheres Maß an Erhaltungsmitteln akquirieren, als das in der Vergangenheit gelungen ist. Ich glaube, dass die Aufteilung angesichts der finanziellen Spielräume, die wir haben, deshalb angemessen ist.

Die besagten 97 Millionen € sind komplett als Tilgungsnachlässe eingestellt worden, weil wir glauben, dass das jetzt die richtige Zeichensetzung ist. Mit diesem Bargeldansatz wird im Grunde genommen ein Brückenbau über die tiefsten Stellen des Zinstales betrieben. Die Vorzeichen, dass sich an der Zinssituation etwas ändert, sehe ich nicht. Offensichtlich haben wir uns über einen mittelfristigen Zeitraum darauf einzurichten, dass die Sparguthaben letztendlich als Refinanzierungsquelle für diverse andere Finanzierungen abgeschöpft werden. Diese Diskussion haben wir nicht in diesem Ausschuss zu führen, wer wo entscheidet, wer welche Refinanzierung zur Bankenkrise und anderes zu leisten hat. Das müsste an anderer Stelle diskutiert werden.

Bernhard Schemmer (CDU): Ich hätte eigentlich gerne noch eine Information, was die BaFin dazu sagt. Soviel ich weiß, ist die NRW.BANK doch eine Bank. Es gibt Finanzmittel, die reingehen, und es gibt Finanzmittel, die rausgehen. Angesichts dessen stellt sich die Frage: Wenn bestimmte Dinge zu Tilgungen führen, wird gleichzeitig - wenn ich auch noch die zurückgezahlten Tilgungsleistungen ...

Minister Michael Groschek (MBWSV): Die BaFin wird keine Einspruchsbegründung finden und sehen. In der NRW.BANK haben wir gerade im Bereich der Wohnraumförderung dadurch ein ungeheures Liquiditätsmaß, dass Kredite vorzeitig zurückgezahlt werden. Das heißt: Die Wohnraumförderung als Finanzierungskreislauf innerhalb der NRW.BANK ist von ungeheurer Stärke und Kraft strotzend, dass sie andere Förderfelder mit beackern kann. So möchte ich das einmal formulieren.

Wir haben ja inzwischen eine integrierte Förderbank. Ansonsten könnten wir das deutlicher dokumentieren, als uns das jetzt anheimfällt. Wir sind - um es einmal so zu formulieren - „solidarisch integriert“.

Bernhard Schemmer (CDU): Habe ich Sie also richtig verstanden: Das Geld wird a) mobilisiert, um Zuschüsse zu zahlen und b) um anderen Aufgaben der NRW.BANK nachzukommen, und wir können das ganz gut vertragen, weil wir eigentlich keinen sozialen Wohnraum brauchen. Dann sind wir ja auch weit unterhalb der 800 Millionen €.

Minister Michael Groschek (MBWSV): Herr Schemmer, noch einmal: Wir haben letztendlich die maßlose Vergeudung öffentlichen Geldes gestoppt, die über Jahre in nicht bedarfsgerechte Förderung geflossen ist, weil man Eigentumsförderung vergeudet hat, wo sie nicht hätte vergeudet werden müssen. Mit dieser Förderung sind zum Teil strukturpolitisch kontraproduktive Entwicklungen gefördert worden, die jetzt zu einer dramatischen Vermögensentwertung führen und viele Menschen in Angst versetzen, wenn sie an ihren Lebensabend und die Auskömmlichkeit ihrer Immobilienenerträge denken. Das haben wir gestoppt. Dabei bleibt es auch.

Wir haben deshalb gesagt, wir müssen insbesondere den Mietwohnungsbau fördern und die Eigentumsförderung auf die Bereiche konzentrieren, wo eine integrierte Quartiersentwicklung der Kommunen die Sinnhaftigkeit dieser breit gefächerten öffentlichen Eigentumsförderung dokumentiert. Die 97 Millionen € fließen vollständig in den sozialen Wohnungsbau. Die 97 Millionen € als Tilgungsnachlass werden nicht in anderen integrierten Förderbereichen der NRW.BANK aufgewandt, sondern bleiben originär dem Vermögenszweck der sozialen Wohnraumförderung verbunden, nämlich vor allem soziale Mietwohnungen zu schaffen.

Klaus Vossemer (CDU): Ich hatte beim Titel 777 61, dem Radschnellwegebau, noch nach der mittelfristigen Finanzplanung gefragt.

Minister Michael Groschek (MBWSV): Herr Vossemer, wir liefern Ihnen die Zahlen zum Radwegeschnellbau schriftlich nach. Die Haushaltsstelle, die Sie genannt haben, war die für den originären Radwegbau. Deshalb ist falsch geblättert worden. Wir liefern schriftlich nach. Damit wären dann auch keine Irritationen im Protokoll zu vermerken.

Klaus Vossemer (CDU): Das können wir gerne so machen. Ich beziehe mich auf Ihren Erläuterungsband. Alles klar! - Vielen Dank!

Vorsitzender Dieter Hilser: Damit ist die Frage. Die Antwort kommt. - Nun habe ich keine Fragen mehr aus dem Ausschuss vorliegen. Damit schließe ich die Beratung zum Tagesordnungspunkt 1 und rufe den nächsten Tagesordnungspunkt auf:

2 Bericht zur Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans und Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans (IFP)

Bericht der Landesregierung
Vorlage 16/3126

Vorsitzender Dieter Hilser: Ich frage zunächst den Minister! - Keine ergänzende Wortmeldung? Gibt es Wortmeldungen aus dem Ausschuss? - Herr Bayer.

Oliver Bayer (PIRATEN): Es lohnt sich durchaus, aus landespolitischer Sicht einmal näher hinzuschauen. Wir hatten beim letzten Mal eine ganz kurze Debatte, in der danach gefragt wurde, wie es mit Tunnel und Brücke aussieht. Der Rat hat sich letztes Jahr nicht für den von der CDU vorgeschlagenen Tunnel entschieden, sondern das Brückenbauwerk. Klar ist: Wir diskutieren nicht über die komplette Realisierung, die in unserer Vorlage dargestellt ist, sondern über den ersten Bauabschnitt. Dieser erste Bauabschnitt würde - wenn alles so klappt - natürlich auch mit GVFG-Mitteln realisiert. Auf die Stadt Düsseldorf käme ein Eigenanteil in Höhe von 14 Millionen € zu.

Es ist interessant, das an der Stelle einmal mit anderen Projekten zu vergleichen: In Oberhausen hatten wir beispielsweise eine Wirtschaftlichkeit, die mit 2,04 angegeben war, also um 50 % besser als die U 81. Oberhausen hätte noch nicht einmal einen entsprechend hohen Eigenanteil von 10 % zahlen müssen, sondern das CentRO Oberhausen wäre bei der Finanzierung dabei gewesen. Ähnlich wirtschaftliche Projekte hatten wir auch in Bielefeld und Aachen.

Interessant ist, dass wir dort überall die GVFG-Mittel nicht nach Nordrhein-Westfalen holen konnten. In Düsseldorf zumindest scheint man sich einig und möchte das auch nicht in irgendeiner Weise aus irgendeiner Richtung absägen. Im Vergleich könnte man sagen: Warum von 100 möglichen Projekten ausgerechnet die U 81? - Am Ende ist es einfach so gekommen. Entschieden wird im Land ja nicht danach, welches das sinnvollste Projekt von 100 ist, sondern es wird gefragt: Ist dieses eine Projekt sinnvoll? - Ich würde sagen: Ja! - Denn der Flughafen ist ein Innenstadtlughafen. Leute, die zum Flughafen wollen, wollen nicht unbedingt nur zum Flughafen. Es gibt eine Menge drumherum. Wir haben drei Rheinbahnäste, die durch die U 81 verbunden werden könnten. Wir haben auch eine Menge Pendler, die natürlich auch schon um 3 Uhr nachts teilweise zum Flughafen wollen. Darauf müsste man im Betrieb Rücksicht nehmen.

Es ist keine alleinige Messebahn. Zumindest sollte es im Endausbau keine alleinige Messebahn sein, sondern auch für Pendler und auch für andere Anwohner wichtig sein. Am Flughafen gibt es ja nun einmal sehr viele Anwohner. Sie ist vor allem wichtig, um den Flughafenbahnhof entsprechend anzubinden, der derzeit als Fernbahnhof am Flughafen doch sehr schlecht an den ÖPNV angebunden ist. Vor allem nach Ratingen sollte es irgendwann möglich sein. Leider sieht es nicht so aus, als könnte man sofort den Bauabschnitt in Richtung Ratingen bauen. Es wäre allerdings ein sehr großer Benefit, wenn die U 81 vom Flughafenbahnhof aus nach Ratingen fort-

geführt würde. Das wäre ein richtig schönes Ziel. Die ordentliche Anbindung an den Bahnhof ist überflüssig. Man kann das mit Bussen schon wesentlich besser lösen als heute.

Das vom Westen von Neuss bis Ratingen als Perspektive zu denken, ist meiner Meinung nach obligatorisch. Es ist viel darüber gestritten worden. Ein „Daumen hoch“ für diese Vorlage. - Danke schön!

Reiner Breuer (SPD): Dann können wir fraktionsübergreifend den Daumen hoch halten. Auch die SPD-Fraktion unterstützt die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplans sowie die Aufnahme dieses Projekts in die Infrastrukturfinanzierungsplanung des Landes. Es handelt sich um ein sehr großes Projekt, das auch mit der Finanzierung des Bundes kalkuliert ist, ein Projekt, das den Flughafen Düsseldorf International an den öffentlichen Personennahverkehr deutlich besser anschließt, als das bisher der Fall ist. Deswegen sind wir sehr dafür, diese Planungen voranzubringen und den Bau weiter voranzutreiben, zumal darüber hinausgehende Potenziale erkennbar sind, die bis nach Neuss reichen. Das freut mich natürlich ganz besonders. Deswegen werden wir dieser Vorlage zustimmen.

Rolf Beu (GRÜNE): Herr Bayer, es ist natürlich trefflich, darüber zu streiten, ob es unter Umständen Projekte in Aachen, Bielefeld und sonst wo im Land gegeben hätte, die volkswirtschaftlich, betrieblich oder stadtgeografisch unter Umständen hätten sinnvoller sein können als dieses Projekt. Das ist vergossene Milch. Wir müssen feststellen, dass bestimmte Projekte letztendlich aus mehr oder weniger nicht verständlichen Gründen der Bevölkerung abgelehnt wurden und nicht durchsetzungsfähig sind.

Hier jedenfalls handelt es sich um ein Großprojekt, das ohne Zweifel eine Sinnhaftigkeit darstellt. Deshalb sollten wir im Prinzip heute zustimmen. Es ist aber natürlich tatsächlich eklatant, dass Infrastrukturprojekte im ÖPNV- und im SPNV-Bereich immer Themen sind, die man in der öffentlichen Vermittlung darlegen muss und gegenüber der Bevölkerung klarstellt: Ihr habt davon selbst etwas und seid am Ende die Nutznießer der Projekte! - Das ist zumindest in Oberhausen, Bielefeld und Aachen nicht gelungen. Deshalb fällt das fast automatisch auf Düsseldorf zu. Wir sind guter Hoffnung, dass es in Zukunft in anderen Landesteilen und Städten weitere größere Projekte im SPNV-Bereich gibt, die im Prinzip genauso realisiert werden.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. - Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Damit schließe ich den Tagesordnungspunkt 2.

3 NRW braucht ein Landesluftverkehrskonzept

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/9584

In Verbindung mit:

**Stillstand in der Luftverkehrspolitik beenden - NRW-
Luftverkehrskonzeption 2010 endlich fortschreiben**

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/9599

Vorsitzender Dieter Hilser: Diesen Tagesordnungspunkt haben wir schon zu Beginn der Sitzung vertagt.

4 Richtlinien zur Förderung von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs - Unterstützung der Häfen

Bericht der Landesregierung

Vorsitzender Dieter Hilser: Ich frage zunächst den Minister, ob er noch ergänzend berichten möchte.

Minister Michael Groschek (MBWSV): Im Grunde genommen sind diese Richtlinien lediglich regionale Wirtschaftsförderungsrichtlinien, die originär nichts mit Häfen- und KV-Anlagenförderung zu tun haben, weil die unter Subventionstatbeständen gar nicht zulässig wäre. Deshalb finde ich es müßig, darüber zu berichten.

Nicht müßig ist aus meiner Sicht allerdings, dass wir uns mit den Bundeswasserstraßen und deren Zustand eingehender befassen. Über die Schiene haben wir im Ausschuss häufig geredet. Über die Straße reden wir bei jeder sich bietenden Gelegenheit. Deshalb möchte ich Sie zu einer Bereisung der Bundeswasserstraßen einladen - jedenfalls eines Teilausschnittes unserer Bundeswasserstraßen -, um zu verdeutlichen, warum die Bundeswasserstraßendirektion Duisburg beispielsweise davon überzeugt ist, dass wir alleine im Bereich des Ruhrgebiets 500 Millionen € zur Erhaltung investieren müssten. Das wäre die Einladung anstelle eines Berichts, die weiterführend wäre, um eine Diskussion im Ausschuss vorzubereiten.

5 Vorstellung der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle“

Bericht der Landesregierung

Vorsitzender Dieter Hilser: Diese Kampagne wird Frau Evelin Unger-Azadi, Referentin für Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit sowie Koordinatorin für das Zukunftsnetz Mobilität NRW im MBWSF, vorstellen.

Evelin Unger-Azadi (Referentin für Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit sowie Koordinatorin für das Zukunftsnetz Mobilität NRW im MBWSV) stellt die Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle“ im Rahmen einer Power-Point-Präsentation vor, die diesem Tagesordnungspunkt als **Anlage 1** beigelegt ist. - Weiterführende Informationen erhält der Ausschuss über den Flyer „Mehr Freiraum für Kinder“ des MBWSV, der diesem Tagesordnungspunkt als **Anlage 2** beigelegt ist.

(Allgemeiner Beifall)

Vorsitzender Dieter Hilser: Frau Unger-Azadi, herzlichen Dank für die Vorstellung dieser sicher wichtigen Kampagne. Der Ausschuss hat sich die Zeit genommen, sich heute dieses Themas anzunehmen. - Ich sehe Wortmeldungen von Herrn Bayer und Herrn Klocke.

Oliver Bayer (PIRATEN): Frau Unger-Azadi, Sie haben schöne Beispiele dafür gebracht, was man sowohl temporär machen kann, als auch dazu, wo Probleme liegen. Das gilt zum Beispiel dafür, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen müssen, weil der Verkehr für die Kinder zu gefährlich ist. Das ist eigentlich - um es schlimmer zu machen - „eine Art Spirale ins Abseits“. Auch im stehenden Verkehr müssen sich die Kinder viel mit dem Autoverkehr beschäftigen. Was sehen kleine Kinder zum Beispiel in städtischen Anwohnerstraßen, wenn sie nicht über Autos hinwegsehen können? - Autos, sonst nichts! Der Weg zum Kinderspielplatz ist damit nur mit Autos versehen.

Wie kommt man von der Erkenntnis, einen kindgerechten Lebensraum schaffen zu müssen, weil der sehr wichtig ist, dahin, sich mit dem Thema ernsthaft zu beschäftigen, damit am Ende etwas dabei herauskommt und tatsächlich konsequent in die Richtung gegangen wird, dass Fußgänger und Kinder Vorrang haben? Momentan haben Autos überall Vorrang. Das sieht man beispielsweise in Essen. Dort stand es sogar drauf. Die Ampelschaltungen in Essen zeigen nicht wirklich, dass man als Fußgänger einen Vorrang hätte. Man möchte halt Verkehr fließen lassen.

Was kommt als großer Plan? Das ist eine Frage in Richtung der Landesregierung insgesamt. Was kommt als großer Plan anstelle der temporären Sachen? Temporäre Sachen sind zunächst einmal schön und etwas für das Image einer Stadt. Als Eltern könnte man darauf hinweisen, dass das gefährlich ist. Kinder sollen doch gar nicht lernen, dass man auf die Straße gehen und dort malen kann. Bloß nicht machen! Sonst machen die das nachher auch noch im laufenden Verkehr.

Die Konsequenzen sind wichtig. Es geht um Beispiele, die zeigen, wie man es machen könnte. Wenn daraus allerdings nicht erwächst, dass man tatsächlich etwas am Verkehr ändern muss, wäre das sehr schade.

Arndt Klocke (GRÜNE): Ich habe zwei konkrete Nachfragen: Inwieweit sind die inhaltlich sicherlich sehr sinnvollen Aktionen mit der Verkehrswacht koordiniert, abgestimmt, ausgetauscht? Ich stelle einfach Überschneidungen inhaltlicher Art fest.

Wir haben ja vonseiten des Landes die Beratungsstellen zum Mobilitätsmanagement in den jeweiligen Regionen eingerichtet. Gibt es gleiche Geschäftsstellen? Gibt es ähnliche Finanzierungskonzepte?

Minister Michael Groschek (MBWSV): Das Leitbild der Landesregierung ist die menschengerechte Stadt und das Überwinden der autogerechten Stadt als Relikt der Vergangenheit, einer mobilitätspolitischen Sackgasse. Die Mobilität, die wir fördern, ist eine differenzierte, die räumlich wahrnimmt, wo Mobilitätsbedürfnisse Vorrang haben müssen. Es geht um den Bereich, den wir als Heimat vor der Haustür charakterisieren, im Bereich des Stadtteils, des Stadtviertels, des Quartiers. Dort wollen wir in einer bürgerschaftlich und politisch breit getragenen Initiative endlich Platz schaffen für Kinder, Roller, Rollatoren, für die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Wir halten es nämlich für unverantwortlich, dass in diesen Quartieren gerast wird oder wertvoller öffentlicher Raum nur als Abstellfläche für nicht genutzte Kraftfahrzeuge missbraucht wird. Das ist das Leitbild der Quartiersentwicklung.

Deshalb müssen im Quartier kommunal angepasste Geschwindigkeiten für Automobile umgesetzt werden. Das Land wird kein Landesampelschaltphasengesetz entwerfen. Wir bauen im Rahmen der Subsidiarität auf den gesunden fachlichen Menschenverstand der Kommunen bei der Umsetzung der angemessenen Mobilitätsbedürfnisse. Selbstverständlich wird die Landesverkehrswacht mit ihren kommunalen Verkehrswachten und -wächtern zum Netz einer sicheren Mobilität beitragen. Die Verkehrswachten leisten mit ihrer gesamten Angebotsbreite einen unverzichtbaren und überwiegend ehrenamtlichen Beitrag dazu, dass Mobilität auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mit einem kalkulierbaren Risiko verbunden wird. Bei den Durch- und Übergangsstraßen brauchen wir eben eine angemessene Mobilität, wo es einen Vorrang gibt für die Kraftfahrzeugnutzung, nicht aber andere Nutzungen. Wir müssen also jeweils nach Funktionen von Straßenraum differenzieren und entsprechende Angebote umsetzen.

Wir werden das natürlich durch städtebauliche Perspektiven ergänzen. Die Städtebauförderung läuft ja vereinfacht formuliert unter der Überschrift: Heimat vor der

Haustür! - Dabei werden Mobilitätsaspekte aufgegriffen, um temporäre Kreidezeichnungen durch dauerhafte bauliche Umgestaltungsmaßnahmen zu unterstützen. Das soll möglich, erfahrbar, erlebbar gemacht werden. Das geht Hand in Hand. Kinderwünsche sind faszinierend und sehr spontan in bunter Kreide erfahrbar und erfassbar. Sie gehen auf spezifische örtliche Umbauplanungen ein.

Im Rahmen der weiteren Mobilitätsplanung finden wir wichtig, dass wir trotz der angespannten Haushaltsslage des Landes die Kommunen nicht alleine lassen. Wir wünschen uns einen Kompetenzausbau in den Kommunen, um verkehrsträgerübergreifende Mobilität planen und letztendlich auch in eigener kommunaler Verantwortung umsetzen zu können. Das ist die logische Fortsetzung des Einführens von Radwegebeauftragten und systematischem Radwegbau. Das muss jetzt eine neue Epoche der menschengerechten Mobilität werden, die in den Städten und Gemeinden umgesetzt wird, sodass der Unterbau und das Fundament für eine verkehrsträgerübergreifende, landesweite, nationale wie europäische Mobilitätsplanung vorhanden sind. Das an diesem Punkt auszuführen, würde heute ein wenig zu weit führen.

Evelin Unger-Azadi: Ich möchte auf die Frage von Herrn Klocke eingehen. Genau zu dem Zweck, den Sie gerade genannt haben, haben wir das Zukunftsnetz Mobilität eingerichtet. Die Koordinierungsstellen für das Mobilitätsmanagement sind dort aufgegangen. Es handelt sich dabei um die vier Stellen, die ich eben im Rahmen meiner Präsentation vorgestellt habe.

Arndt Klocke (GRÜNE): Inwieweit koordinieren Sie Ihre Arbeit und tauschen sich fachlich mit der Verkehrswacht aus?

Evelin Unger-Azadi: Die Landesverkehrswacht ist auch im Arbeitskreis zur Verkehrssicherheit vertreten und von daher Mitinitiatorin dieser Kampagne. Auch im Zukunftsnetz Mobilität sind wir miteinander in einem regen Austausch.

Oliver Bayer (PIRATEN): Ich halte fest, dass es schön gewesen wäre, genau dort weiterzumachen, wo es konkret werden sollte und man erfährt, wie den Kommunen geholfen wird, Lebensraum nicht nur für Kinder, sondern für Menschen insgesamt zu schaffen. Diese Antwort habe ich leider noch nicht. Das betrifft insgesamt auch die nächste Haushaltsdebatte.

Minister Michael Groschek (MBWSV): Gerade der Einstieg in den Power-Point-Vortrag hat deutlich gemacht, dass mangelndes Geld nicht immer die Ausrede für intellektuelle Bequemlichkeit bei der Mobilitätsplanung und der Umsetzung menschengerechter Mobilität sein kann. Deshalb haben wir bereits einen ersten Lehrgang in den jeweiligen Trainingscentern geschult. Die Absolventen sind ausgezeichnet worden. Die ausgezeichneten Absolventinnen und Absolventen haben den Auftrag erhalten, in den sie entsendenden Kommunen dafür zu sorgen, dass menschengerechte Mobilität Chefsache wird. Das ist weniger eine Frage des Landeshaushalts, sondern eine Frage der ernsthaften kommunalpolitischen Auseinandersetzung darüber, wie

Straßenraum zu gestalten ist und welche Förderanträge dann an das Land zu richten sind. Ich darf Ihnen versichern, dass die Landesregierung alles an Mobilitätskonzepten priorisieren wird, was der Maßstäblichkeit von Kindern und älteren Menschen gerecht wird, aber nicht der PS-Stärke der zugelassenen Automobile entspricht.

Vorsitzender Dieter Hilser: Bevor ich den Punkt abschließe, darf ich mich noch einmal ganz herzlich bei der Referentin bedanken und darauf hinweisen, dass ihr Vortrag digital zur Verfügung gestellt wird.

2 Anlagen

6 Gründe und Hintergründe für die Fortschreibung der Priorisierungsliste vom 25.10.2011

Bericht der Landesregierung
Vorlage 16/3225

Vorsitzender Dieter Hilser: Der Bericht der Landesregierung liegt mit Vorlage 16/3225 vor. Herr Minister, wünschen Sie ergänzend das Wort?

(Minister Michael Groschek [MBWSV]: Der Bericht spricht eigentlich für sich!)

- Der Bericht spricht für sich! - Gibt es Wortmeldungen?

Klaus Vossemer (CDU): Die einen sagen so, die anderen so, Herr Minister! Sicherlich spricht einiges in der Tat für sich. Im Jahr 2011 ist uns von Ihrem Vorgänger im Landtag eine Prioritätenliste präsentiert worden, ohne dass es vorher eine politische Beratung geschweige denn eine Erklärung gegeben hat. Diese Erklärung gab es im Sommer dieses Jahres in der Sommerpause. Das war eine Art Déjà-vu, nachdem eine weitere Liste nachgelegt worden ist, die neue Priorisierungen beinhaltet. Nach der Analyse sind es 21 seinerzeit schraffierte Maßnahmen, die jetzt wohl als Projekte auf Grün gestellt worden sind. Das mag man zunächst einmal grundsätzlich begrüßen, wobei die Begründung mit dürren Worten nicht immer ganz schlüssig ist.

Ich möchte einfach einmal drei Beispiele nennen. Wir werden sicherlich auch noch im Detail in die Analyse gehen:

Die B 237, innere Ortsumgehung Wipperfürth, ist eine Maßnahme, die in der Tat erst am 17. Juli dieses Jahres auf Grün gestellt wurde. Sie befindet sich aber ausweislich der Beschreibung schon im Bau, ist also eine Anpassung des Plans an die Wirklichkeit. Glückwunsch dafür!

Die B 477, Ortsumgehung Butzheim/Frixheim, und die B 77, Ortsumgehung Rommerskirchen, sind Maßnahmen, zu denen aktuelle Realisierungswünsche der Region vorliegen. - Wenn man danach ginge, müsste man direkt alle Straßen und Projekte auf Grün stellen. Denn gerade für Ortsumgehungen gibt es vonseiten der Bürger schon seit Jahren Anträge allerorten.

Die B 239, Lage/Bad Salzuflen! Dort steht: Vorbehaltlich des Abstandes zu den Baggerseen. - Diese Begründung ist auch putzig. Baggerseen wandern doch nicht. Entweder geht das Projekt oder es geht nicht. Der Abstand müsste an dieser Stelle relativ schnell zu ermitteln sein. Also auch hier ist die Begründung eher keine, um die Priorisierung von heute auf morgen zu ändern.

Kurzum: Über die Frage des vollziehbaren Baurechts haben wir uns schon in der letzten Sitzung an der einen oder anderen Stelle unterhalten. Auch dabei erschließt sich uns nicht ganz, warum man denn nicht alle Maßnahmen, wo vollziehbares Baurecht für Bundesfernstraßenprojekte vorliegt, beim Bundesverkehrsminister angemeldet hat.

Was die 15 Landesstraßenbauprojekte anbetrifft, die auf Grün gestellt sind, haben wir eben bei der Einführung in den Haushalt gehört, dass der Landesstraßenneubau im Haushalt mit mageren 32 Millionen € dotiert ist und es in absehbarer Zeit kaum zu einer tatsächlichen Realisierung dieser Straßenbauprojekte kommen wird.

Wir werden die Liste und die Beantwortung zum Anlass nehmen, an der einen oder anderen Stelle erneut nachzufragen. Für den Moment danke ich vonseiten der CDU-Fraktion erst einmal für diesen Bericht.

Oliver Bayer (PIRATEN): Ich habe eine Detailnachfrage zur Antwort bezüglich der Umwandlung der B 224 zur A 52. Es wird von einem Runden Tisch berichtet und einem 34-Punkte-Papier, die als Grundlage für die entsprechende Entscheidung dienen. Es gibt natürlich viele Fragen, von denen ich nur ein paar anreißen möchte:

Der Bürgerentscheid hat damals - auch wenn man das interpretieren kann, wie man möchte - eigentlich zur Aussage gehabt, dass man eigentlich gar keine Autobahn haben möchte. Nun ist es aber natürlich so, dass der Entscheid eine andere Frage gestellt hat. Klar ist auch, dass eine A 52-Gesamtlösung - einschließlich Essen - nicht möglich ist.

Inwieweit spielte bei der Entscheidung eine Rolle, die B 224 so umzugestalten, dass Pendler vielleicht besser auf Fahrräder und E-Bikes umsteigen können? Das zumindest als Alternative für Pendler! Die Strecke ist zwar eine Transitstrecke, aber doch eine Pendlerstrecke und keine Fernautobahn. Wie ist es mit der Möglichkeit, auf Bus- und Bahnangebote umsteigen zu können?

Wie ist es mit dem dort anzusiedelnden Gewerbegebiet, das mit IKEA, Ostermann, Toom in Planung ist? Wenn die Autobahn kommt, wird das entsprechend unattraktiv.

Wie ist es - je nachdem, welche Lösung gewählt wird - am Ende mit Fahrguttransporten? Immerhin befinden sich in der Nähe viele Chemieunternehmen.

Vielleicht können Sie dazu Ihre Überlegungen noch etwas ausführen.

Christof Rasche (FDP): Kurzer Blick zurück: Ich kann mich an eine Plenardebatte von vor einigen Monaten erinnern, wo der Minister ausdrücklich den früheren Parlamentarischen Staatssekretär im Verkehrsministerium, Horst Becker, lobte. Ich kann mich noch erinnern: Damals habe ich mit „Ich habe Angst, wenn der Minister so etwas tut!“ reagiert.

Einige Monate später hat er gehandelt und zahlreiche Planungsstopps aufgehoben, die damals unter der Ägide von Horst Becker gefasst worden sind. Jetzt werden auf jeden Fall mehr Maßnahmen als zuvor geplant. Das ist gut so. Wir würden uns wünschen, Sie hätten es bei allen Maßnahmen aufgehoben. Das ist leider nicht der Fall. Das ist vielleicht ein Kompromiss. Aber mein Lob dafür wollte ich auf jeden Fall loswerden.

Ich habe eine konkrete Nachfrage zur L 457 Freckenhorst. Es gibt zwei Bauabschnitte, einmal Nord und einmal Süd. Aus unserer Sicht machen die gemeinsam Sinn, während ein Abschnitt für sich alleine genommen wenig Sinn macht. Auch in dem Zusammenhang gibt es, lieber Kollege Klocke, bei einer bestimmten Fraktion Widerstand vor Ort. Vielleicht kann uns der Minister erklären, warum man den einen Abschnitt plant, den anderen nicht.

Minister Michael Groschek (MBWSV): Jeder weiß, dass Freckenhorst Nord von der weiteren Bundesverkehrswegeplanung abhängig ist. Über Freckenhorst Nord werden wir dann entscheiden, wenn uns die Bundesverkehrswegeplanung vorliegt.

Was die A 52 angeht, möchte ich nicht wieder die ganze Geschichte erklären. Dort gab es einen der Gordischen Knoten, die gelöst werden mussten. Diesen Gordischen Knoten haben wir gelöst: Wir werden den Teilabschnitt, der einen eigenen Verkehrswert hat, nämlich den zwischen der A 2 und der A 42, so oder so zur Autobahn ausbauen, weil das ein Mehrwert für die Menschen ist, die an dieser Strecke wohnen. Die bekommen neue Schilder. Das ist aber nicht so wichtig. Mit dem Ausbau zur Autobahn ist vor allen Dingen aktiver Lärmschutz durch das Errichten von Lärmschutzwänden und das großzügige Aufbringen von OPA verbunden. Das ist für die Anlieger wichtig. Deshalb werden wir den Teilabschnitt auf jeden Fall ausbauen, es sei denn, der Bund verbietet uns das. Davon gehe ich zunächst einmal nicht aus.

Die weitere Entwicklung der A 52 ist von unterschiedlichen Faktoren abhängig. Unter anderem spielt der viel zitierte Bürgerentscheid eine Rolle. Ich habe mich auf mehreren Veranstaltungen - unter anderem auch in Gladbeck selber - Fragen gestellt, auch dem Bürgerforum, das gänzlich andere Ausbauvorstellungen hat. Wir haben in unseren 34-Punkte-Katalog das aufgenommen, was wir für mobilitätsgerecht halten. Das reicht von der Ertüchtigung der Schiene über den Ausbau des Radwegewesens in der Region bis hin zur Nahmobilität für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie die Ertüchtigung anderer Straßen. Komplexer als mit unseren 34 Punkten kann man das Problem kaum bearbeiten. Deshalb bin ich gespannt, was die Auswertung der sogenannten neuen Broschüre des Gladbecker Forums angeht. Wir sind dabei, diese Broschüre auszuwerten und mit unserem 34-Punkte-Katalog abzugleichen. Ich kann mir vorstellen, dass wir mit der Stadt Essen zum gegebenen Zeitpunkt über die Straßen- und Stadtraumgestaltung - auch auf innerstädtischem Gebiet in Essen - reden. Das hat dann wiederum weniger mit Autobahnbau zu tun. Es sei denn, der Bund würde sagen: Es gibt ein Sonderprogramm „Tunnelbau“. Dann würden wir uns doch überlegen, größere Abschnitte der A 52, die wir jetzt für erledigt erklärt haben, zu reaktivieren, wenn Hunderte von Millionen Euro durch den Bund für Tunnelbaumaßnahmen innerstädtisch verfügbar würden. Nichts ist unmöglich, aber ich glaube noch nicht daran!

Deshalb ist das Übertagegeschehen wichtiger für den möglichen Ausbau zwischen der A 52 (Stadtgrenze Gladbeck) und dem Dreieck A 2/A 52. Wir müssen zunächst abwarten, was der Bundesverkehrswegeplan vorsieht.

Ich habe gesagt: Wir werden möglicherweise einer Bitte der Stadt Gladbeck entsprechen, wenn sie gesagt hat, der Bürgerentscheid sei obsolet geworden, weil er sich

zum einen nur um die Frage rankte, ob sich die Stadt Gladbeck mit 2 Millionen € an einem Deckel über einer Tunnellage beteiligt, und zum anderen eine fast größtmögliche Koalition im Ruhrparlament fast gleichzeitig staatliche Planungsbehörde geworden ist, nämlich beim RVR von Grün-Schwarz-Rot, die mich ausdrücklich aufgefordert hat, eine konstruktive Lösung für diesen Teilabschnitt der A 52 zu bauen. Einer solchen Initiative von Grün-Schwarz-Rot aus der Region kann sich ein Landesverkehrsminister kaum entziehen. Deshalb bin ich wohl oder übel gezwungen, auch für diesen Teilabschnitt der A 52 eine vernünftige, sozial- und umweltverträgliche Lösung zu suchen. Ich bin optimistisch, dass mir das mit meinem Fast-Freund Alexander Dobrindt gelingt und das im Bundesverkehrswegeplan dann im Kapitel Straße dokumentiert sein wird.

Oliver Bayer (PIRATEN): Vielen Dank, Herr Minister, für Ihre Ausführungen. Sie haben Herrn Dobrindt Ihren Fast-Freund genannt. Ich frage mich, ob Sie an der Stelle zumindest den Gladbecker Bürgermeister stärken, wenn Vergleiche mit Oberhausen angestellt werden und man diesen Vergleich heranzieht, um überall Tunnelbauten zu begründen. - Danke schön!

Christof Rasche (FDP): Der Minister hat mehrfach den Bundesverkehrswegeplan angesprochen. Dem schließt sich das Bedarfsplangesetz an. Von welchem Zeithorizont gehen Sie aus?

Minister Michael Groschek (MBWSV): Es gab unterschiedliche Hinweise. Mein großes Ziel ist es, dass wir es zumindest schaffen, durch eine parallele Betrachtung des Bundesverkehrswegeplans bei Schiene und Straße eine Priorisierung möglichst gemeinsam und konsensual für Nordrhein-Westfalen hinzubekommen. Ob das gelingt, werden wir im fachlichen Dialog sehen. Ansonsten, befürchte ich, werden wir auch als Land ein sehr enges Zeitfenster haben:

Vorgesehen ist eine Bürgerbeteiligung von sechs bis acht Wochen über das Netz und die Auslegung an den Standorten Münster und Düsseldorf.

(Bernhard Schemmer [CDU]: Das sollte man wissen!)

- Natürlich! Münster ist im Zweifel auch per Flugzeug zu erreichen.

Wir gehen davon aus, dass das Zeitfenster für die öffentliche Beteiligung dem Zeitfenster entspricht, das wir haben. Der Wert der landespolitischen Meinungsbildung wurde ja dadurch relativiert, dass Dritte bei der Projektmeldung gleichberechtigt zugelassen wurden. Ich weiß nicht, nach welchen Kriterien der Bund letztendlich die Hinweise der jeweiligen Länder sortieren wird und ob alle Länder nach gleichen Kriterien beurteilt werden. Das werden wir erleben. Wir jedenfalls werden uns darum bemühen, nach Vorlage des Entwurfs nicht nur Sie, sondern auch die Regionalräte so schnell wie möglich zu informieren, weil die Vorschlagsvielfalt durch die Regionalräte präsentiert wurde. Dann würden wir unsererseits aus den Reaktionen der Regionalräte einen ableitbaren Priorisierungsvorschlag machen, den wir uns zu Eigen machen würden und prüfen müssten, ob wir daraus ein gemeinsam getragenes Pa-

ket machen können, das Straße und Schiene umfasst. Das wäre zumindest mein Anliegen, weil es die Umsetzungschancen erhöhen würde, wenn das NRW-Paket breit getragen würde.

Nach dem, was wir hören, ist damit zu rechnen, dass das entweder noch vor Jahresende oder zu Beginn des nächsten Jahres stattfindet. Ich kann mich allerdings nicht festlegen, weil es aus Bundessicht unterschiedliche Hinweise gibt.

Jochen Ott (SPD): Ich habe in Ergänzung dessen, was Christof Rasche gesagt hat, an den Minister nur eine Bitte: Wenn mit diesem neuen Verfahren alle Projekte priorisiert sind und einen Faktor haben und wir die Situation haben, dass in allen Regionalräten - egal, wo im Land - viele Projekte aufgeschrieben worden sind, wird es am Ende darauf ankommen - wenn wir wollen, dass in NRW bestimmte Sachen, die für uns wichtig sind, durchgezogen werden -, den vom Minister angebotenen Weg der gemeinsamen Priorisierung hinzubekommen. Ich weiß, wie schwer das bei meinen eigenen Leuten in den Regionalräten ist, weil die bisher nicht bereit waren, intern so zu priorisieren, sondern weil man sich am Ende eben nicht verständigt hat. Es gibt - gar keine Frage - unterschiedliche Interessen. Um wie viel schwerer ist es dann noch, zwischen den verschiedenen Fraktionen etwas hinzubekommen. Das ist aber die einzige Chance, die wir angesichts des Zustands der Infrastruktur haben, so etwas hinzubekommen.

Deshalb würde ich das gerne noch einmal aufgreifen und den Weg, den der Minister vorgeschlagen hat, versuchen, gemeinsam hinzubekommen, egal, ob es im Dezember, Februar oder im März passiert. Da dann die Bundestagswahl ansteht, wird es für uns alle noch anspruchsvoller.

Ich glaube aber, dass es sich lohnen würde, weil - egal, wer die Bundestagswahl gewinnt - Folgendes passieren würde: Wenn wir nicht ein ordnungsgemäßes, strukturiertes und systematisches Vorgehen haben, werden wir - um es einmal so auszudrücken - bestimmte „Elendssituationen“ vor uns herschieben. Das kann niemandem nutzen, egal, wie zukünftige Wahlen ausgehen.

Bernhard Schemmer (CDU): Ich warne davor, so vorzugehen, wie Herr Ott das vorgeschlagen hat, nämlich politisch zu priorisieren. Das kann ich - ich sage es ganz offen - im Moment nicht erkennen und hoffe deshalb, dass wir eine geordnete, nachvollziehbare Nutzen-Kosten-Berechnung zu jedem der von wem auch immer angezeigten Verkehrsprojekte erhalten. Denn nur die Nutzen-Kosten-Frage ist - ich lasse die letzten 5 % drum herum einmal weg - der ganz wesentliche Parameter, um zu einem Ergebnis zu kommen.

Ich sage es einmal aus unserer Sicht, ohne dass wir es im Arbeitskreis präzise besprochen hätten: Die politischen Bewertungen, wo welche Straße besonders wichtig ist, weil dort wer wohnt, ist weniger unser Parameter. Das machen wir - dazu komme ich gleich noch - im Wohnungsbau. Da werden ja die Dinge danach priorisiert, wer wo wohnt, und unterschiedliche Vorgehensweisen gewählt. Nochmals: Wir sind ausdrücklich bereit, daran mitzuwirken, wenn das Verfahren geordnet ist.

Jetzt komme ich gleich auf die Bremsen zu sprechen, die ich sehe: Minister Dobrindt hat dem Landesverkehrsminister für Oktober/November dieses Jahres die Listen „versprochen“ - so nenne ich das einmal. Ich bin mir nicht ganz sicher, ob der unter den neuen Rahmenbedingungen so pünktlich ist, wie er das angekündigt hat. Gleichzeitig hat er festgelegt, in welchen Landeshauptstädten und darüber hinaus in welchen sonstigen wichtigen Orten - Dortmund wurde dabei nicht genannt - die Pläne auszulegen sind.

Den Wunsch des Bundesverkehrsministers wiederum, über ein Beteiligungsverfahren der Regionalräte - das hört man zumindest so - bis Ende Januar eine Antwort zu bekommen, halte ich für illusorisch. Das halte ich deshalb nicht für machbar, weil es nicht sein kann, dass Folgendes passiert: Irgendwann, Ende November, kommen die Listen und werden als Ganzes in Ihrem Hause bearbeitet. Dann wird das in die Regionalräte und dort in die Ausschüsse gegeben. Danach wird es in den Regionalrat selber gegeben. Das Ganze wird wieder zurückgegeben und hier durch den Ausschuss geschickt und dann wiederum zurück an den Bund. Ich bin ein großer Freund von Schnelligkeit, aber Schnelligkeit verlangt trotzdem ein Mindestmaß an Gründlichkeit. Insofern: Warten wir das einmal ab!

Von unserer Seite sage ich konstruktive Zusammenarbeit zu, erwarte die aber auch in einem besseren Maße, als das bisher beim Streichen von Straßen insbesondere in der Vergangenheit unter Ihrem Vorgänger, aber auch mit dem, was Sie uns vorgelegt haben, gewesen ist. Es gibt durchaus Verbesserungspotenzial. Ich sage es noch einmal: Sie können mit einer äußerst konstruktiven Zusammenarbeit mit der CDU immer dann rechnen, wenn eine adäquate Transparenz in der Sache vonseiten des Ministers vorgelebt wird.

Arndt Klocke (GRÜNE): Ich möchte Herrn Schemmer ergänzen. Das, was er zum Kosten-Nutzen-Faktor gesagt hat, ist natürlich richtig, wobei bei der Bewertung auch die UVP noch eine Rolle spielt. Aber in der Frage des Kosten-Nutzen-Faktors wäre schon genau hinzuschauen, aus welchen Parametern er sich zusammensetzt. Das ist auch eine interessante Frage.

(Bernhard Schemmer [CDU]: Einverstanden! Das bestreite ich gar nicht!)

- Okay, dann sind wir uns einig!

Es ist gut zu hören - das würde ich auch teilen -, dass Gründlichkeit vor Schnelligkeit geht. Es standen sechs Wochen in Aussicht. Das ist ins Rutschen geraten. Es gab die klare Information, dass das eigentlich Ende September kommen sollte, aber spätestens Ende Oktober die Rückmeldungen aus den Regionalräten und den Ländern hätten kommen sollen. Das alles ist wieder nach hinten geschoben worden. Es muss machbar sein, dass Mitsprache und partizipative Teilhabe gewährleistet sind. Wenn die CDU hier das unterstützt, ist es umso besser, dass Herr Groschek das an seinen Freund Herrn Dobrindt weitergeben kann.

Minister Michael Groschek (MBWSV): Ich fände es wirklich gut, wenn wir zu einer solchen Verständigung kämen. Wir werden - vorhersehbar - bei einer oder zwei Baumaßnahmen untereinander noch erheblichen Diskussionsbedarf haben. Sei es drum!

Ich fände es wichtig, dass wir eine möglichst breite landespolitische Basis fänden, um Prioritäten festzulegen. Nur dann haben wir im Ringen mit anderen Bundesländern eine Chance, unsere eigenen Prioritäten umzusetzen. Wir sind personell zwar sehr stark im Verkehrsausschuss; das heißt aber nicht, dass die verkehrspolitische Prioritätensetzung haushaltswirksam wird. Das ist für die nächste Wahlperiode des Deutschen Bundestags der nächste Kampfauftrag, dass wir uns von der Verkehrsausschusspräsenz zur Haushaltsausschusspräsenz im Deutschen Bundestag weiterentwickeln. Deshalb ist ein breites Bündnis wichtig, um die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.

Bei der Schiene gibt es - noch deutlicher als bei der Straße - ein großes Finanzierungsdefizit unserem Land gegenüber. Ich glaube, mit vereinten Kräften können wir das ein Stück weit abbauen. Das jedenfalls wäre mein Ziel. Wenn es uns gelingt, den von Ihnen skizzierten sehr rationalen Maßstab heranzuziehen, wäre schon viel gewonnen.

Ich will nicht das Fass aufmachen, warum wir gerade 99 Maßnahmen mit anderen Kriterien auf Bundesebene durchwinken. Das ist ein Fall für sich. Wir sollten uns zumindest darauf verständigen, an diesem Maßstab orientiert eine gemeinsame Liste zu verabschieden. Das wäre mein Wunsch.

Die Beteiligung der Regionalräte ist etwas, das man, glaube ich, nicht im üblichen Gremienverfahren hinbekommt. Wir müssen - das werden wir auch vorbereiten - mit den Regionalräten darüber reden, ob es möglich ist, quasi als Delegation auf einzelne Mitglieder der jeweiligen Regionalräte - Fraktions- oder Verkehrssprecher, das müssten Sie entscheiden - einzuwirken und eine Zusammenkunft hinzubekommen, auf der man sich wechselseitig austauscht und den regionalen Blick mitnimmt, bevor wir zu einer abschließenden Meinungsbildung unter uns kommen.

Bernhard Schemmer (CDU): Habe ich es richtig verstanden, dass wir bei den einzelnen Maßnahmen neben dem Kosten-Nutzen-Faktor auch noch einen etwas intensiveren Inhalt erhalten, wie es in der Vergangenheit zu der Prioritätenliste - ich nenne das „Streichliste“ - gekommen ist? Es gab ja keine Infos vonseiten des Ministeriums. Die Erwartungshaltung kann null sein, dass wir uns daran beteiligen.

Ich habe es richtig verstanden, dass Sie das vom Grundsatz her ändern wollen, um uns mit im Boot zu haben?

Minister Michael Groschek (MBWSV): Ich habe Sie so verstanden, dass Sie gesagt haben: Es gibt einen rationalen Maßstab. Diese Rationalität heißt übersetzt: Kosten-Nutzen-Verhältnis! Herrn Klocke haben Sie zugestanden, dass das an den Parametern diskutiert werden muss, was Kosten und Nutzen jeweils bedeuten. - Sei's drum!

Um diesen Prozess zu unterfüttern, werden wir argumentativ und mit Daten jegliche Hilfestellung leisten, die uns möglich ist. Dem Ministerium und der Landesregierung liegt daran, einen möglichst breiten landespolitischen Konsens herzustellen, weil wir davon überzeugt sind, dass das die Erreichbarkeit und Umsetzung der Maßnahmen auf Bundesebene nur erleichtern kann.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank! - Ich habe keine weiteren Wortmeldungen mehr. Damit verlassen wir diesen Punkt für heute.

7 Rückforderungen der auf Grundlage von öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen gezahlten Beiträge durch den Landesbetrieb Straßen.NRW

Bericht der Landesregierung
Vorlage 16/3226

Vorsitzender Dieter Hilser: Auch zu diesem Tagesordnungspunkt liegt mit Vorlage 16/3226 ein schriftlicher Bericht vor. Ich gehe davon aus, dass an dieser Stelle das Wort nicht ergänzend gewünscht wird. Oder doch? - Gibt es aus dem Ausschuss Fragen oder Wortmeldungen? - Damit nehmen wir den Bericht zur Kenntnis.

8 Förderung von Wohnraum für Flüchtlinge

In Verbindung mit:

Neue Anforderungen auf dem nordrhein-westfälischen Wohnungsmarkt aufgrund der Flüchtlingssituation

Bericht der Landesregierung
Vorlage 16/3213

Vorsitzender Dieter Hilser: Ein Bericht liegt schriftlich vor. Ergänzend hat jetzt der Herr Minister das Wort.

Minister Michael Groschek (MBWSV): Wir gehen davon aus, dass es nicht um die Notwendigkeit der Unterbringung von Flüchtlingen alleine geht. Das ist eine Erstaufnahme- und Unterbringungsnotwendigkeit. Es geht vor allen Dingen darum, mindestens 50 % dieser sogenannten Flüchtlinge als Einwanderer dauerhaft in unserer Mitte zu integrieren, also aus Einwanderern Mitbürgerinnen und Mitbürger sowie Mitbewohnerinnen und Mitbewohner zu machen. Die beiden Programme, die Ihnen inzwischen bekannt sind - zum einen das Programm, das an die Kommunen gerichtet ist, und zum anderen das Programm, das an die Wohnungsbauunternehmen gerichtet ist - sind ein erster konkreter Schritt, praktische Hilfe bei der Mobilisierung zusätzlichen Wohnraums zu leisten. Wir haben parallel dazu durch drei Erlasse - beginnend im November letzten Jahres - klargestellt, dass die Erleichterung zur Errichtung von Erstaufnahmekapazitäten jegliche Unterstützung verdient. Mit diesem ersten Erlass haben wir verdeutlicht, dass im Rahmen von größtmöglichen Duldungen rechtliche Hemmnisse quasi gegenstandslos werden.

Der zweite Erlass befasst sich mit den sogenannten Leichtbauunterbringungsmöglichkeiten, die im Volksmund auch „Zeltstädte“ genannt werden. Der dritte Erlass ist so etwas wie ein Erklärerlass, der zusammenfasst, welche Handlungs- und Gestaltungsspielräume das geltende Recht den Kommunen heute schon einräumt. Dort wird erneut verdeutlicht, dass an der Stellplatzverordnung nicht eine einzige Unterbringungsmöglichkeit scheitern muss, weil die Stellplatzverordnung erhebliche Gestaltungsspielräume in ihrer Anwendung für Kommunen bietet.

Wir haben einen Unternehmens- und Verbandsdialog begonnen. Neben den klassischen Verbänden im Rahmen des Bündnisses für Wohnen haben wir auch mit den Großen dieser Wohnungswelt gesprochen, und zwar erstens mit Vonovia. Mit Vonovia hatten wir ein sehr ausführliches Gespräch auch unter dem Gesichtspunkt, wie wir ein Leerstandsmanagement und einen aktualisierten Stand der verfügbaren und mobilisierbaren Leerstände bekommen können. Das ist auf einem sehr guten Weg.

Der zweite Aspekt betrifft die in Gründung befindliche neue Deutsche Wohnen, die Alt-LEG. Auch von dort gibt es die Bereitschaft, partnerschaftlich mit dem Land zusammenzuwirken, um Unterbringungs- und Wohnmöglichkeiten zu verbessern. Dort wurde darüber geredet, welche zusätzlichen Maßnahmen auch infrastruktureller Art mobilisiert werden müssen, um Bestandswohnen dauerhaft integrativ wirken zu lassen.

Wir haben in Richtung Bund unterschiedliche Anregungen gegeben, von denen wir hoffen, dass sie heute auch auf dem sogenannten Flüchtlingsgipfel ihren Niederschlag finden. Das gilt planungsrechtlich durch Hinweise auf eine liberalere Haltung beim Bauen im Außenbereich und mündet in der finanziellen Forderung nach einer Verdoppelung der Mittel für den sozialen Wohnungsbau, die wir selbstverständlich eins zu eins zu diesem Zweck durchleiten würden.

Wir - insbesondere Staatssekretär von der Mühlen - haben darüber hinaus im direkten Gespräch und den direkten Diskussionen mit den Verantwortlichen der Kommunalverwaltung, also den Stadtbauräten, darüber gesprochen, was denn realiter bei der Umsetzung von Erstunterkünften und der Problematik unserer Verordnungen, Erlasse oder Gesetze als Problem benannt und erkannt wurde.

Dabei ist Folgendes herausgekommen: 395 Städte und Gemeinden haben wir angeschrieben. 219 haben geantwortet. Von den 219 gemeindlichen Rückäußerungen wurden insgesamt 22 vermeintliche Problemfälle genannt. Das ist doch schon eine Relativität an Problematik, die von den Verantwortlichen in den Kommunen mit unserem Rechtsrahmen in Verbindung gebracht wird. Das Gros dieser Problematisierung betraf den Brandschutz. Dabei gibt es natürlich Grenzen der Flexibilität. Gerade beim Flüchtlingswohnen müssen wir uns davor hüten, Brandschutzanforderungen zu minimieren. Stellen Sie sich Situationen wie seinerzeit in Rostock vor, wo mit Molotowcocktails agiert wurde oder sich dumme Jungen zu Mordanschlägen verstiegen haben. - Niemand von uns könnte es verantworten, wenn uns Fahrlässigkeit im Zusammenhang mit Brandschutz unterstellt werden könnte.

Standesicherheit ist die zweite Mindestvoraussetzung. Das gilt auch für mobile Einrichtungen. Wir können keine Unterbringungsmöglichkeiten genehmigen, deren Standesicherheit infrage zu stellen ist.

Was die Problembereiche ansonsten angeht, wurden alle sofort ausgeräumt. Auch diese 22 wurden weitestgehend gelöst. Dazu wird Herr Staatssekretär gleich noch ergänzende Hinweise geben.

Wir haben uns schließlich darauf verständigt, ein ganz bestimmtes Prinzip aufrechtzuerhalten: Wir werden unter anderem am 23. Oktober eine große Veranstaltung bei der EBZ in Bochum haben, wo wir dem Prinzip des schnellen Bauens statt des schlichten Bauens einen Weg bahnen wollen. Wir wollen verhindern, dass so etwas wie eine Ghettoisierung in Schlichtwohnungen und Baracken im Rahmen des Einwandererwohnens passiert, ohne dass wir das wirklich nachhaltig als soziale Wohnraumförderung begreifen. Wir müssen uns davor hüten, leichtfertig normale Wohnstandards zu opfern, sondern vielmehr darauf achten, dass wir alles tun, um schnell zu bauen, aber auch alles vermeiden, um erneute diskriminierende und diskreditie-

rende Adressen in unserem Land zu schaffen. Das hilft niemandem, auch nicht der Integration. Das ist am Anfang vermeintlich billiger, kostet den Steuerzahler aber viel mehr, weil wir dann nachholende Sozialarbeit intensivieren müssten, die wir uns zu Beginn eines solchen Prozesses gerne ersparen würden.

Darüber hinaus gibt es viele Vereinfachungen, die denkbar und umsetzbar sind. Wir sind im guten Gespräch mit dem VDW und müssen abwarten, was bundesrechtlich im Rahmen des Flüchtlingsgipfels ermöglicht wird. Planungsrechtlich ist uns ein größtmögliches Maß an Freiheit in den nächsten Jahren angekündigt worden, um Erstunterbringungsunterkünfte zu errichten. - Ich darf jetzt den Herrn Staatssekretär bitten, meine Ausführungen zu ergänzen. Anschließend können wir über die mündlichen Berichte und die schriftlich vorliegenden Berichte diskutieren.

StS Michael von der Mühlen (MBWSV): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Am Anfang stand die Frage im Vordergrund, welche Probleme bei der Umnutzung von eigentlich nicht für den Zweck der Erstunterkunft gedachten, meistens gewerblichen Objekte auftreten. Das ist mit den Kommunen und den kommunalen Spitzenverbänden weitgehend besprochen worden.

Eine Reihe von Fragen ist gestellt worden: Wie gehen wir mit dem baulichen Brandschutz um? Können wir das durch Organisationskonzepte ersetzen? - Dabei geht es praktisch um eine Bewachung. Wie gehen wir mit Containern um, die keinen baulichen Brandschutz haben? Wie organisieren wir in solchen Fällen Sicherheit? Wie gehen wir mit der Errichtung von Zelten bzw. Leichtbauten um? Wie machen wir es bei Traglufthallen? Können wir die auf ordnungsrechtlicher Grundlage errichten? Oder bedarf es dazu einer Baugenehmigung? Welche energetischen Anforderungen müssen berücksichtigt werden? Müssen wir - wenn wir ein Bürogebäude umnutzen und für drei oder vier Jahre als Flüchtlingsunterkunft einrichten - Anforderungen der ENEV berücksichtigen? - Alle diese Fragen haben wir im Dialog geklärt und zusammenfassend in den Klarstellungserlass, der vorgestern veröffentlicht worden ist, aufgenommen. Damit ist sehr weitgehend Klarheit entstanden.

Nichtsdestoweniger haben wir im Ministerium eine kleine Arbeitsgruppe eingerichtet, die im Rückraum zur Verfügung steht, um Fragen, die bei den Kommunen möglicherweise noch auftreten, zu beraten und zu klären.

Der zweite Punkt, den Herr Minister gerade auch angesprochen hat, bezieht sich weitgehend auf die Frage, wie es mit der planungsrechtlichen Seite bei der Genehmigung solcher Erstaufnahmeeinrichtungen aussieht. - Die planungsrechtliche Seite liegt natürlich beim Bund. Da das Baugesetzbuch noch nicht geändert worden ist, ist eine Reihe von planungsrechtlichen Fragestellungen aufgetreten, die meiner Einschätzung nach sehr kurzfristig geklärt werden. Der Bund beabsichtigt nämlich, zumindest für diese Einrichtungen der Erstaufnahme sehr weitgehende Befreiungstatbestände für praktisch sämtliche Gebietstypen einzuführen. Vor diesem Hintergrund gehe ich davon aus, dass sowohl die notwendigen Landeseinrichtungen als auch die kommunalen Einrichtungen in Zukunft planungsrechtlich keinen Behinderungen mehr unterliegen werden. In diesen Abstimmungsprozess sind wir natürlich eingebunden gewesen.

Wie gehen wir mit der Tatsache um, dass in den nächsten Jahren in erheblichem Umfang zusätzliche Wohnungen erforderlich werden. Minister Groschek hat darauf hingewiesen, dass wir in Nordrhein-Westfalen im letzten Jahr 45.000 Wohnungen gebaut haben. Geht man davon aus, dass sich der rechnerische Bedarf verdoppeln wird, und unterstellt, dass die Hälfte der Zuwandernden bzw. zu uns flüchtenden Menschen dauerhaft hierbleiben wird, werden wir den Bedarf tatsächlich nur dann bewältigen können, wenn wir andere Herstellungs- und Produktionsmethoden einsetzen. Wir werden aber auch vor der Notwendigkeit stehen, die Bestände noch besser zur Verfügung zu stellen. Dazu gibt es im Haus eine kleine Arbeitsgruppe mit der Wohnungswirtschaft sowie Vertretern der Kommunen. Diese Gruppe denkt darüber nach, wie wir eine Optimierung der Prozesse hinbekommen. Es geht um eine Beschleunigung der Information und Belegung all dessen, was im Moment bei den Kommunen vor Ort läuft. Ich bin optimistisch, dass wir das hinbekommen. Für Wohnungsbaugesellschaften und Kommunen, die bereit sind, daran mitzuwirken, ist das anschlussfähig.

Wir werden darüber hinaus die Frage zu beantworten haben, wie wir Grundstücke vor Ort mobilisieren können. Wir denken verschärft mit den Kommunen und der Wohnungswirtschaft über die Beantwortung der Frage nach, mit welchen Instrumenten das gelingen kann. Völlig klar ist: Die Verfügbarkeit von Grundstücken wird ein Engpassfaktor werden. Das betrifft vor allem die schnelle Verfügbarkeit von Grundstücken. Ich erinnere bei der Gelegenheit daran, dass es im Baugesetzbuch durchaus Instrumente gibt, die in den letzten Jahren nicht unbedingt intensiv angewandt worden sind. Möglicherweise können sie in Zukunft wieder eine größere Bedeutung erlangen.

Auf dem Tag der Wohnungswirtschaft, der vorgestern stattgefunden hat, bestand beim VDW-Verbandstag in Essen überhaupt kein Zweifel, sondern großes Einverständnis, dass die Wohnungswirtschaft - dazu hat der GdW ein entsprechendes Papier veröffentlicht - unter allen Umständen vermeiden möchte, dass es zu Ghettos kommt. Das heißt: Unsere Politik, die im Rahmen der Stadterneuerung und Städtebauförderung tragend ist und das Thema „Wohnungsbau“ begleiten soll bzw. sich mit diesem Thema verbindet und verzahnt, muss darauf ausgerichtet sein, dass wir eine Vielzahl preisgünstiger Wohnungen neu schaffen, nicht aber als Flüchtlingsghettos, sondern als Bestandteil eines neuen und bezahlbaren Wohnungsbaus an angemessenen und vernünftigen Standorten, die auch in Zukunft die Integration dieser Menschen ermöglichen/erleichtern.

Wir sind gut beraten, wenn wir das unterstützen. Das ist eine Forderung, die von den Kommunen immer wieder erhoben wird. Geschehen soll das durch entsprechende Begleitprozesse, die wir mit Personal für Quartiersmanagement unterstützen und fördern. Dort gibt es bei den Städten selber einen ganz starken Engpass, diese Prozesse in den Städten und in der Zusammenarbeit mit den vielen Ehrenamtlichen in der Koordination zu organisieren und zu bewältigen. Das stellt sich im Moment immer mehr als Engpassfaktor bei der Umsetzung der Programme heraus.

Mit anderen Worten: Wir diskutieren im Moment auf vielen verschiedenen Ebenen und versuchen, Lösungsmechanismen zu entwickeln. Die beiden Förderprogramme

sind ein sehr guter Anfang. Wir sind als Bundesland auf Bundesebene im Moment durchaus vorbildlich unterwegs. Es geht aber trotzdem im konkreten und kontinuierlichen Dialog mit den Kommunen und den kommunalen Spitzenverbänden weiter.

Wilhelm Hausmann (CDU): Herr Staatssekretär, ich greife vorweg einen Punkt auf, den Sie gerade beschrieben haben. Es geht um die Umnutzung einer jetzigen Büroimmobilie für einen kurzfristigen Zeitraum von vier Jahren. Muss ich die Fragen, die die ENEV stellt, immer im optimalen Bereich beantworten? - Genau darum ging unser Antrag zum Thema „Dämmwahn bremsen“. Das heißt: Wenn ich kurzfristig eine solche Nutzung habe, stellt sich die Frage, ob ich diese Anforderungen alle erfüllen muss. Oder ist das für diese bestimmte Nutzung nicht irrelevant oder zumindest - vorsichtig ausgedrückt - minderrelevant, damit ich nicht von vornherein jemanden vergrätze?

Wir haben noch nicht einmal das Protokoll unserer Anhörung bekommen. Ich könnte mir vorstellen, dass wir das, was wir mit dem Antrag beabsichtigen haben, hier im Hause sehr schnell verabschieden und auf den Weg bringen. Ich kann mir sogar vorstellen, dass das, was wir mit unserem Antrag beabsichtigen haben, noch weit hinter dem zurückbleibt, was momentan auf Bundesebene verabredet wird oder sogar verabredet werden muss. Ich spreche durchaus von einem Moratorium für die jetzige ENEV-Verschärfung. Brauchen wir die wirklich angesichts der - Sie haben es gerade beschrieben - Aufgaben? Es würden nur 50 % des Wohnungsbaus hergestellt, den wir eigentlich benötigen. Das macht ungefähr die Maßstäblichkeit deutlich.

Wir haben darüber hinaus vom Verband der Wohnungswirtschaft eine sehr eingehende Studie bekommen, wie sich der Wohnungsbau in den letzten Jahren verteuert hat. Ich sage es voraus: Momentan wird nur sehr teurer Wohnungsbau gebaut. Der Wohnungsbau für die Flüchtlinge und Leute, die kein hohes Einkommen haben, wird auf diesem Wege nicht so schnell in die Gänge zu bekommen sein. Das heißt: Wir müssen darüber nachdenken, wo Kostensteigerungen im Wohnungsbau vorhanden sind und wie wir diesen Kostensteigerungen der letzten Jahre etwas entgegensetzen können. Dann kommen wir zu den entsprechenden Zahlen und brauchen nicht Sorge darüber zu tragen, dass es zu einer Schlichtbauweise kommt, wie sie der Minister erwähnt hat. Ich kenne das aus dem Bauprozess: Das ist die Antwort der Bauherren darauf, dass in den sämtlichen Verwaltungsgängen vorher, in den bürokratischen Auflagen und den langen Planungsprozessen schon so viel Geld für alle möglichen Gutachten, rechtliche Stellungnahmen usw. verbraten worden ist, dass man das nachher beim Bauen einsparen muss. Das ist die Riesencrux an unserem Baugeschichte: Am Ende müssen wir an der Qualität der Häuser und Wohnungen für die Nutzer das einsparen, was vorher durch Bürokratie und andere rechtlich überbordende Bestimmungen verbraten und verbrannt worden ist.

Im Endeffekt ist das ein Riesenergebnis, weil das mit dem Bauen an sich und der grundsätzlichen Absicht, die sowohl der Bauherr als auch der Nutzer des Gebäudes haben, eigentlich wenig zu tun hat. Das war nur ein kleiner Seitenausflug, mit dem ich noch einmal die Erinnerung an unseren Antrag aufrechterhalten wollte.

Grundsätzlich zu dem Punkt, den Sie heute vorgetragen haben und der auf der Tagesordnung steht: Dabei ging es um die Förderung von Wohnraum für Flüchtlinge. Wir hatten in der Obleuterunde schon gesagt, dass das ein Aspekt ist und wir den Blick weiter fassen müssen. Wir müssen den Blick darauf richten, wie die derzeitige Unterbringung aussieht. Viele haben es heute schon angesprochen: Welche bau- oder ordnungsrechtlichen Momente gibt es? Wir stehen ein/zwei Monate vor dem Wintereinbruch. Das heißt; Egal, ob ich Zelte oder was auch immer genehmige: Wenn wir einen richtig kalten Winter bekommen, habe ich bei Zelten oder Leichtbau-einrichtungen, die zur Erstaufnahme dienen, ganz andere Probleme. Dann kann ich nicht über genehmigungsrechtliche Fragen spekulieren, sondern spekuliere darüber, dass in diesen nicht witterungsoptimierten Behausungen kein vernünftiges Wohnen bzw. keine vernünftige Unterbringung möglich sein wird. Dieser Aspekt ist aus unserer Sicht noch völlig außen vor.

Es gibt einen zweiten großen Punkt, den diese Geschichte hat: Es wird durchaus zu erwarten sein, dass ein großer Teil derjenigen, die jetzt als Flüchtlinge hierherkommen, dauerhaft in unserem Land bleiben wird. Damit ändert sich etwas, das bis vor ein paar Monaten von allen demografischen Prophezeiungen noch als Allerheiligstes gepriesen wurde: Es ging darum, dass wir immer weniger werden! - Wir, dabei nehme ich mich gar nicht aus, reden davon, dass wir immer weniger werden, und fragen, was wir machen sollen. Das ist jetzt eigentlich ad acta zu legen. Die Zeitungen haben gestern und heute Kurven veröffentlicht. Wer darauf einen Blick wirft, stellt fest: Wenn nur ein kleiner Teil - wahrscheinlich bleibt die Hälfte hier - hierbliebe, würde dieses „Wir werden weniger!“ nicht stattfinden, sondern die Bevölkerungszahl in Deutschland und damit auch in Nordrhein-Westfalen wird steigen.

Dem stehen in unserem Land durchaus Bereiche gegenüber, die in den letzten Jahren übermäßig an Bevölkerung verloren haben. Ich will nicht unbedingt einzelne Städte herauspicken. Es gibt aber Städte - zum Beispiel im Harz -, die heute noch nicht einmal mehr die Hälfte der Einwohner haben, die sie in den 90er-Jahren hatten. Das heißt: Wir verfügen landesweit - da keine großen Abrissprogramme stattgefunden haben - durchaus über Wohnraum, der brachgefallen ist und sich in vorhandenen Strukturen befindet, die aufgrund weniger Einwohner nur sehr kostenträchtig erhalten werden können, weil weniger kommunale Beitragszahler als vorher da sind. Wir haben Randbereiche in unseren früher durch die Montanindustrie besonders geförderten Wirtschaftsgebieten. Ich denke an das Ruhrgebiet, Aachen, aber auch andere Ecken. Dort wird Wohnraum nicht mehr in der Form intensiv genutzt, ist aber durchaus noch vorhanden. Ich sage es etwas provokant: In den Wohnraum hat in den letzten 20 Jahren kein Menschen mehr Geld investiert.

Das heißt: Für ein Ministerium, das sich mit Wohnraum und Städtebau beschäftigt, müsste auch die Frage ganz weit vorne stehen: Durch welche Maßnahmen bekommen wir es hin, dass wir bereits vorhandenen Wohnraum relativ schnell reaktivieren - zum Beispiel durch Förderprogramme der NRW.BANK? - Es wurde eben erwähnt: Es sind umfangreiche Mittel und Liquidität vorhanden. Es geht um einfache Förderprogramme, die zum Beispiel beim Neueinbau von Bädern oder energetisch einfachen Maßnahmen den Wohnraum, in den seit zehn oder 20 Jahren kein Mensch mehr investiert hat, wieder relativ schnell an den Markt bringen. Dort liegt ein kurzfristig weitreichenderes Ziel als in jeder anderen Maßnahme, über die wir uns hier natürlich sinnvollerweise unterhalten.

Aber die Frage, wie wir den Wohnraum kurzfristig aktivieren, sollte im Mittelpunkt stehen. Dabei geht es auch um die Frage: Wo haben wir in unserem Land vom Wohnraum, von der Infrastruktur, Kindergärten, Schulen und öffentlichen Gebäuden her Lebensräume, die wir sinnvollerweise mit den Leuten teilen, die aus anderen Ecken der Welt zu uns kommen. Es geht um ein Prinzip der christlichen Nächstenliebe: Wir sitzen in einem sehr reichen Land mit optimaler Infrastruktur, die wir an den Stellen, wo wir sie gar nicht mehr benötigen, mit anderen teilen können, ganz zu schweigen davon, dass wir sie sowieso mit anderen teilen. Denn der Standard, den wir gepflegt haben und der sich in unserer Bürokratie ausdrückt, ist vielleicht auch ein Stückchen Luxus. Das merken wir in der Diskussion, weil wir die eine oder andere Frage durchaus neu stellen können, ob das wirklich gebraucht wird.

Jetzt komme ich zu den behördlichen Vorschriften. Es ist ja schon erwähnt worden, dass Sicherheitsaspekte im Brandschutz oder in der Statik überhaupt nicht zur Disposition stehen. Wenn ich mir zum Beispiel angucke, dass wir in vielen Bereichen, wo wir relativ schnell Neubau machen könnten, durchaus komfortmäßige Anforderungen haben, von denen man nicht so einfach herunterkommt – das betrifft ein bisschen die Baunutzungsverordnung des Bundes – dann erwarte ich schon einiges, was in den Bebauungsplänen realisiert werden muss, was wir da als Kommunen auch reingeschrieben haben wie das Thema „Dachbegrünung“, „Stellplätze“ usw. Wenn ich jetzt erst einmal Flüchtlinge und deren Familien unterbringen will, kann ich auch solche Sachen durchaus mal stunden und kann sagen: Das muss jetzt nicht sofort realisiert werden, da müssen wir einen Weg finden, wie das vielleicht in einigen Jahren nachgeholt werden kann, damit dort nicht zusätzlich Kapital gebunden wird.

Der eine oder andere weiß ja, was ich beruflich mache. Mir ist durchaus bewusst, dass in diesen Bereichen manchmal bis zu 20 % des Kapitals in einer Neubaumaßnahme steckt und dadurch natürlich auch Liquidität für andere jetzt schon genehmigte Vorhaben erst einmal fehlt, die ansonsten sehr schnell an den Markt gebracht werden können.

Auf den Punkt Vorschrift könnte man auch noch weiter eingehen, er ist für mich erst einmal abgehakt.

Aber ein anderer Punkt sollte auch noch eine Rolle spielen; das ist die Produktionsfähigkeit unserer Bauindustrie. Wir haben ja zwei verschiedene Zweige in der Bauindustrie: Der eine ist der industriell geprägte Sektor. Dem haben in der Vergangenheit auch viele große Namen angehört, die in den 60er-/70er-Jahren riesengroße Woh-

nungsbauprogramme gefahren haben. Das gibt es heute alles nicht mehr; die verdienen ihr Geld zum großen Teil im Ausland.

Der andere ist der sehr handwerklich mittelständisch geprägte Bereich der Bauproduktion, der im Moment durchaus die größte Flexibilität haben kann, weil dort mit wenigen Kräften sehr schnell und gut Wohnungsbau betrieben werden kann. Aber auch diese Firmen brauchen eine Entlastung von behördlichen Vorschriften und brauchen durchaus ein Augenmaß dafür, wie sie jetzt nicht in eine – so sage ich einmal – kurzfristige Flut von Schnellneubauten gehetzt werden, sondern über Jahre hinweg zum einen sanieren, das heißt, im Bestand schnell Wohnraum, der brachgefallen ist, mobilisieren können, zum anderen aber auch ein solides Programm haben über mehrere Jahre, in denen wir dann vernünftigen Wohnraum schaffen können, in dem Familien dauerhaft leben können.

Das geht sozusagen zum letzten Punkt über, den wir gar nicht vergessen dürfen. Dort, wo wir mit den Wohnungsbauunternehmen, mit den Verbänden, mit der Industrie sprechen, sollten wir immer das Thema „Wohnraum schaffen“ nicht alleine auf Flüchtlinge konzentrieren, denn damit schaffen wir natürlich auch bei denen, die sich hier vielleicht sozial zu kurz gekommen fühlen und tatsächlich zu kurz gekommen sind, ein Gefühl der Selektion und der Zurückstellung. Wir müssen deutlich machen, dass dieser Wohnraum, der dort geschaffen wird und hinter dem das Land steht, für alle Bevölkerungsgruppen da ist und nicht nur explizit für Flüchtlinge. Ein Name wie Flüchtlingsbau, -wohnungsprogramm und solche Sachen dürfen nirgendwo auf einem Schild stehen, denn damit spielen wir politisch Leuten die Karten in die Hand, die bis jetzt nichts Konkretes und Sinnvolles zu der ganzen Diskussion haben beitragen können.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank, Herr Hausmann. – Ich glaube, mit Blick auf die Aktualität und der Bedeutung dieses Themas ist es angebracht, etwas länger über dieses Thema zu sprechen. Ich habe jetzt Frau Dr. Beisheim auf der Liste.

Dr. Birgit Beisheim (GRÜNE): Herr Kollege, Sie hatten ja vorhin gesagt, wir sollten noch einmal über Ihren alten Antrag „Dämmwahn bremsen“ gucken. Ich kann mich nicht daran erinnern, dass Sie damals schon in so weiser Voraussicht unterwegs waren und auf die heutige Situation abgezielt haben. Von daher finde ich das sehr weit hergeholt.

(Wilhelm Hausmann [CDU]: Das wussten wir auch nicht. Da haben Sie recht!)

Ich begrüße es ausdrücklich – zumindest habe ich Sie so verstanden –, dass Sie die Forderung des Ministers und auch die Linie des Ministers vertreten, dass schnell gebaut werden soll, aber nicht schlicht. Wir sollten wirklich nicht die Fehler der Vergangenheit beim Bau wiederholen, die wir überall anschauen können; und zum Teil müssen in den Kommunen Gebäude mittlerweile für viel Geld wieder abgerissen werden. Deshalb ist es genau richtig, dass die dezentrale Unterbringung – auch in kleineren Wohneinheiten – favorisiert wird. Um noch einmal darauf zurückzukom-

men: Sie haben gesagt, wir müssen die Menschen sozusagen dorthin verteilen, wo Freiräume sind. Das ist sicherlich ein Teil der Lösung, aber im Endeffekt hilft es auch nicht grundsätzlich, weil sich die Menschen dorthin bewegen werden, wo sie letzten Endes auch Arbeit bekommen, wo die Wertschöpfung am Ende der Strecke stattfindet. Das muss natürlich auch berücksichtigt werden bei der Schaffung neuen Wohnraums.

Ich habe noch eine Bitte an Sie, dass Sie nicht nur klagen, sondern Sie können auch direkt anpacken, indem Sie von der CDU in Richtung der Großen Koalition in Berlin einfordern, dass sie letzten Endes Investitionsanreize schaffen muss. Wir brauchen dringend die Aufstockung im Bereich des sozialen Wohnungsbaus und letzten Endes die Anschiebung auch für die privaten Investoren. Das bekommen wir natürlich nur hin, indem wir auch die Abschreibungsmöglichkeiten verbessern. Das wären zwei Punkte, die ich gerne mit Ihnen auch nach vorne bringen würde und die uns dann hier wirklich sehr gut weiterhelfen würden.

Ich habe jetzt noch eine Frage. Sie hatten ja vorhin gesagt, dass es sozusagen wenige Einwände gab bezogen auf die jetzige Wohnraumförderrichtlinie, dass sie sehr gut angenommen worden ist. Wie sieht das denn bei zukünftigen Möglichkeiten bzw. bei den zukünftigen Aufgaben mit der Bestückung vor Ort mit Planungsfachleuten in den Kommunen aus. Wir haben ja – wenn ich mich noch einmal an die Haushaltssituation der Kommunen zurückerinnere, auch aus meiner eigenen Tätigkeit dort – durchaus das eine oder andere Mal dort auch den Rotstift angesetzt. Letzten Endes muss man sagen: Es ist anscheinend genug Geld im System, und ich bin wirklich sehr froh über das, was Sie auf den Weg gebracht haben. Andererseits haben Sie vielleicht auch einen Überblick darüber oder haben gehört, dass unter Umständen manche Dinge nicht so schnell vorangebracht werden können, weil vor Ort Planungskompetenz fehlen könnte. Das wäre zumindest etwas, was wir dann mit in die Kommunen nehmen können, um dann vor Ort genau darauf zu sensibilisieren, um letzten Endes die Schnelligkeit, derer es sicherlich jetzt auch bedarf, dann mitbefördern zu können.

Oliver Bayer (PIRATEN): Ich könnte auch sehr viele Anträge aus 2012 aufzählen, die hier passen würden, aber ich möchte jetzt einmal auf den Bericht eingehen. Ich wurde etwas hellhörig bei dem Satz: Überwachung statt Brandschutz. – Ich will da jetzt gar nicht vorschnell urteilen, aber da bräuchte ich auf jeden Fall einmal mehr Infos. Wenn Brandschutz nicht die Aussage war, wenn Brandschutz nicht 100 % passt: Kann man das mit Überwachung kompensieren? Da bräuchte ich einmal mehr Infos. Wenn das jetzt nicht direkt mündlich erfolgen kann, dann auch gerne im Nachhinein. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das auch ökonomisch oder von der Effizienz her besser ist.

Dass Sie beim Brandschutz und bei der Standsicherheit keine Kompromisse machen wollen, ist natürlich gut. Wir brauchen allerdings insgesamt Mindestvoraussetzungen für das Wohnen auch in der jetzigen Situation, womit ich natürlich nicht die Stellplatzverordnung meine, sondern das, was man zum Wohnen braucht. Zeltstädte und Gewerbegebiete oder auch dass Flüchtlingsunterkünfte ausnahmsweise in Gebieten

ohne Wohninfrastruktur errichtet werden, dürfen auf keinen Fall eine bequeme Alternative sein oder ein Dauerzustand werden. Es muss auf jeden Fall darauf geachtet werden, dass die nicht genommen werden, obwohl es einfacher ist. Es ist ja leider nicht nur ein Phänomen bei der Erstunterbringung zum Beispiel in Zeltstädten.

Sozial gemischte Quartiere sind das erste Ziel. Für diese Aussage und dass Sie das als oberstes Ziel haben, bedanke ich mich sehr. Klar ist uns auch, Neubau von gefördertem Wohnraum ist bereits ohne Flüchtlinge eine große Aufgabe und ist auch insgesamt noch nicht genügend angegangen.

Sie haben ein paar Maßnahmen genannt, die für mehr Wohnraum schaffen stehen, um das jetzt gewuppt zu bekommen. Produktionsmethoden, Optimierung, Mobilisierung von Grundstücken vor Ort ist sehr wichtig. Herr Hausmann hat auch auf die Thematik „demografischer Wandel“ hingewiesen. Natürlich gibt es einen demografischen Wandel, der aber wohl nicht so eingetreten ist, wie sich die Politik das vorgestellt hat und wie ihre Grundannahmen gewesen sind. Ich verweise für alle, die es interessiert, noch einmal auf die Enquetekommission III „Tragfähigkeit der Haushalte“, die genau diese Grundannahme gemacht hat und nachher festgestellt hat – sogar bereits vor der jetzigen aktuellen Situation –, dass diese Grundannahme womöglich gar nicht so stimmt.

Dennoch haben wir eine sehr heterogene Entwicklung in Nordrhein-Westfalen, auch auf dem Wohnungsmarkt. Wir haben Bereiche, wo wir sehr viel Leerstand haben. Das hat Herr Hausmann eben auch dargestellt. Daraus ergibt sich jetzt einmal eine ganz konkrete Frage, die sich einfach aufdrängt. Es ist wichtig, die Flüchtlinge relativ gemischt unterzubringen, und natürlich haben wir nachher auch Wanderungsbewegungen. Aber Leerstand als Ressource oder Leerstand als Chance: Wie sieht das die Landesregierung? Wie sicher stehen im Proporz gerechte Verteilung gegenüber der ungleichen Verteilung des Leerstandes? Ist die Perspektive, die Flüchtlinge nicht relativ gleich zur Bevölkerung zu verteilen, sondern dahin vermehrt zu verteilen, wo der Leerstand, wo die Ressource ist? Wie sieht da der aktuelle Stand aus?

Eine zweite Frage, die ich in der Notsituation sehr wichtig finde: Werden Sie denn den Kommunen Rückendeckung geben, wenn Sie von der Beschlagnahmungsmöglichkeit im Sinne des § 14 des Ordnungsbehördengesetzes NRW Gebrauch machen müssen? Das sind meine zusätzlichen Fragen zu der Sache.

Reiner Breuer (SPD): Es sind schon so viele Dinge gesagt worden. Ich möchte noch einmal den Dank an das Ministerium richten, dass Sie hier so umfassend dargestellt und berichtet haben, auch ergänzend berichtet haben. Das Hauptproblem, vor dem die Kommunen zurzeit ja stehen, ist die Erstunterbringung – das Problem stellt sich sozusagen dauernd. Und Bund, Land und Kommunen sind jetzt einigermaßen klar darüber, dass sie sehr flexibel aufgrund von bauplanungsrechtlichen Änderungen, bei ordnungsrechtlichen Dingen auch das machen können, was sie zwingend zu tun haben, nämlich die Menschen, die zu uns kommen, adäquat und angemessen auch unterzubringen.

Die große Herausforderung, die sich darüber hinaus stellt, ist auch schon skizziert worden, die Menschen hier auch heimisch werden zu lassen, dass man sie dort unterbringt, wo es auch städtebaulich sinnvoll ist und wo es auch sinnvoll ist, neue Wohnungen zu schaffen. Dann wird es auch kommunalpolitisch richtig knifflig. Und die Frage ist: Haben wir die richtigen Instrumente, die das Land dafür zur Verfügung stellt?

Wenn man dann den Blick auf den Bestand richtet – das ist, glaube ich, auch richtig –, hat man zumindest auch eine Optimierung der Wohnraumförderbestimmungen geschaffen, die das gerade ermöglichen. Herr Hausmann, das ist ja Bestandteil dieser Richtlinien, die jetzt im Juni geändert wurden und die, wie ich höre, jedenfalls auch gut angenommen werden können und hinsichtlich derer zumindest die Nachfrage sehr hoch ist. Ich kenne das aus meiner Heimatstadt ebenso, dass intensiv geprüft wird: Wie kann man im Bestand – also keinen Schlichtbau machen – dafür Sorge tragen, dass man sozial bezahlbaren Wohnraum schafft, auch gerade da, wo jetzt Leerstand ist oder wo der Bestand es erlaubt?

Darüber hinaus muss man als Kommune einen wesentlichen Punkt aufweisen können: nämlich Fläche, die bekanntermaßen sowohl für den „normalen“ sozialen Mietwohnungsbau als auch „speziell“ für Flüchtlinge bzw. die Menschen, die zusätzlich zu uns kommen, knapp ist. Da sind wir dringend gefordert – das ist jedenfalls meine Intention –, lokale Bündnisse zu schmieden, auch mit der Wohnungswirtschaft vor Ort, die sich neben den Städten auch dieser Aufgabe stellen und die Herausforderungen annehmen muss.

Ich möchte nur kurz auf Ihren Einwand zur EnEV eingehen, Herr Hausmann. Man sollte die aktuelle Flüchtlingssituation nicht dazu benutzen, Standards unisono zu senken. Ich denke aber, dass meine Fraktion und auch die Fraktion der Grünen gut beraten sind, sich Ihren Antrag noch einmal sorgfältig anzusehen. Ich glaube, dass der Antrag nicht der schlechteste ist. Und das Ministerium sollte schon sehr schnell darlegen, ob auf Bundesebene eine einheitliche Regelung kommt oder nicht. Wenn sie nicht kommt, sollte man seine Handlungsoption hier vor Ort auch tatsächlich ziehen und sehen, dass man Flexibilität gewinnt, was die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung angeht. Die stellt sich beim normalen Wohnungsbau genauso wie bei dem Wohnungsbau, den wir zusätzlich dringend benötigen.

Insofern sollte man in der Frage EnEV wirklich versuchen zusammenzukommen. Aber es ist nur ein ganz kleiner Baustein im Gesamtgefüge, bei dem ich sage, da sollte man Ihnen vielleicht auch einmal entgegenkommen.

Ansonsten bin ich der Auffassung, dass wir jedenfalls seitens der Landesregierung gut vorbereitete Maßnahmen vorgeschlagen bekommen haben, die wir zur Kenntnis nehmen, und ich die Landesregierung auffordern kann, weiter daran intensiv zu arbeiten.

Bernhard Schemmer (CDU): Ich denke, dass der Gedanke, die Frage der Flüchtlinge nicht isoliert, sondern das Wohnraumproblem als Ganzes zu sehen ist, sicherlich richtig ist. Wir stellen an bestimmten Stellen fest – die Antworten darauf mögen sehr

unterschiedlich sein –: Wohnraum muss bezahlbar bleiben. Und Knapper Wohnraum – ich nehme einmal die Stadt, in der wir jetzt gerade sind –, führt dazu, dass, wenn überhaupt noch Neubau stattfindet – lassen wir einmal den Teil weg, der aufgrund bestimmter Grundstücksdinge noch mit öffentlich gebautem, gefördertem Wohnungsbau gemacht wird –, der herkömmliche Wohnungsbau zu Mietpreisen – von mir aus auch: zu Eigentumswohnungspreisen – stattfindet, die sich der Normalbürger mit einem normalen Einkommen nicht leisten kann. Das eine Situation, die eigentlich inakzeptabel ist.

Deswegen müssen wir die Dinge auf die Flüchtlinge bezogen schon als Ganzes sehen. Dann ärgern mich mit allen Abwägungen ein paar Dinge – im Übrigen auch ein Satz des Ministers eben, womit er meinte, wieder den alten Generalsekretär machen zu müssen. Sie haben eine wunderschöne Liste über die Leerstandsquoten beigelegt.

Ich sage Ihnen Folgendes: Sie brauchen auch ein bisschen Leerstand, um einen Markt zu haben. Ich beziffere ihn einmal: Wenn ich eine Wohnung pro 100 Einwohner leer stehen habe, dann habe ich, glaube ich, einen ganz ordentlichen Markt. Wenn ich weniger leer stehen habe, fängt es an, kritisch zu werden. Und wenn ich mehr leer stehen habe als eine Wohnung pro 100 Einwohner, dann stellt sich genau die Frage, die auch diskutiert worden ist: Können wir nicht leer stehende Wohnungen nehmen, um Menschen darin unterzubringen?

Ich komme noch einmal darauf zurück: Gucken Sie sich einmal Ihre Wohnraumförderung an! Wie bescheiden die aussieht bei den schätzungsweise 50 Kommunen mit einem Leerstand, der kleiner ist als eine Wohnung pro 100 Einwohner. Wie jämmerlich gehen wir da mit Wohnungsbau um. Es wird dann immer von den „leeren Dörfern“ gesprochen. Der Minister erzählt dann: Die leeren Dörfer sind natürlich hinter Höxter, sind in Plettenberg, sind in Altena. Aber sie sind nicht überall auf dieser Welt. Sie sind zum Beispiel auch nicht in den kleinen Nachbarorten, die unmittelbar an Düsseldorf angrenzen – weder im Westen noch im Osten. Dass die Stadt im Norden etwas andere Probleme hat, lasse ich jetzt einmal außen vor.

Kurzum: Wir brauchen eine vernünftige Regelung bei den Fördermitteln. Wenn 90 % der Fördermittel in die Kommunen geht, die eigentlich eher einen etwas höheren Leerstand haben, fange ich darüber an nachzudenken.

Nächstes Thema: EnEV. Ich mache einmal der rot-grünen Koalition relativ leicht. Eine bedenklich schwierige EnEV – ich sage es einmal so – beim Bund ist unter schwarz-gelber Zeit noch ein bisschen getoppt worden. Und wenn wir die letzte schwarz-gelbe Schippe davon herunternehmen, haben Sie uns – zumindest mich – an Ihrer Seite. Insofern ist das, was in Sachen „Dämmwahn“ vorgetragen worden ist, richtig.

Wenn wir im Rahmen der Wohnraumförderung – ich habe das schon in anderen Zusammenhängen genannt – in diesem Jahr nicht mehr 30.000 oder 32.000, sondern 45.000 Wohnungen in Nordrhein-Westfalen bauen, dann sind das bezogen auf die 8,9 Millionen gerade einmal 0,5 %.

Das heißt, bei gleicher Geschwindigkeit – wir unterstellen schon, dass alle Häuser 200 Jahre alt werden – und wenn alle Häuser 200 Jahre alt werden, bedeutet das mit diesem Neubau gerade den Erhalt der vorhandenen Substanz. 45.000 Wohnungen als Neubau hören sich ja ganz nett an, aber einige verschwinden auch wieder. Das ist ja keine Nettozahl, das ist ja eine Bruttozahl.

Hinsichtlich der Frage der öffentlich geförderten Wohnungen hatten wir bis etwa 2000 jährlich rund 20.000 geförderte Wohnungen. Wir hatten dann bis 2010 – ich vereinfache ein bisschen – um die 15.000 geförderte Wohnungen pro Jahr. Wir sind jetzt, glaube ich, bei jämmerlichen, nicht einmal mehr 4.000 Wohnungen pro Jahr. Das heißt, wir müssen dort andere Ansätze bei der Förderung finden.

Es ist aber nicht nur die Förderung. Das Wesentliche, was aus meiner Sicht der Dinge vergessen worden ist, ist eine Antwort auf die Frage: Wie beleben wir den Markt? Theoretisch auch durch die Bereitstellung von Grundstücken. Ob das aber alles so schnell geht, weiß ich nicht. Aber ein Instrument würde sofort innerhalb eines Jahres zu einer Menge mehr Wohnungsbau führen, und das wäre nämlich die Wiedereinführung einer degressiven Abschreibung für den Wohnungsbau, damit die Mittelständler auch wieder Mietwohnungen für ihre eigene Altersversorgung bauen.

Das mag dem einen oder anderen ja schwer heruntergehen. Mir geht es eher schwer herunter, wenn sich im Moment die ganz großen Wohnungsvermieter wieder zusammenschließen, um noch eine Nummer größer zu werden. Das mag vielleicht mit dem Freund-/Feindbild zusammenhängen und insofern etwas differenzierter zu sehen sein – mir geht es auch nicht um Feinde –, aber wenn ich einen ausgeglichenen Mietmarkt haben will, muss ich die privaten Investoren bei Laune halten. Und diese Dinge fehlen mir da im Antrag.

Arndt Klocke (GRÜNE): Über das hinaus, was Frau Beisheim eben schon ausgeführt hat, hätte ich noch die Nachfrage an den Minister – es sei denn er hätte am Anfang seines Berichts gesagt, als ich noch nicht im Saal war –, was er sich von dem Flüchtlingsgipfel in Berlin erhofft oder ob es schon Informationen gibt, weil in dem Bereich ja auch wichtige Weichenstellungen möglich wären, jedenfalls was die finanziellen Zuwendungen angeht. Dann würde ich vorschlagen, dass wir als Ausschuss das ganze Thema nach ausführlicher Beratung heute regelmäßig auf Wiedervorlage nehmen, weil ich mir ziemlich sicher bin, dass da auch nachjustiert wird und dass wir das im Auge behalten müssen, weil es ein laufender Prozess ist.

Bei Herrn Schemmer würde ich gern in Abrede stellen, dass 90 % der Städte eine Förderung erhalten, die dies nicht nötig haben. Das haben Sie eben in den Raum gestellt. Wie Sie auf diese Zahl kommen, ist mir aufgrund der Zahlen und der vorliegenden Rückmeldungen aus den Städten schleierhaft.

Bernhard Schemmer (CDU): Vielleicht hilft ja einfach nur der Versuch, richtig zu zitieren. Ich habe gesagt, dass 90 % der Fördermittel in solche Kommunen gehen, wo der Leerstand größer ist als ein Leerstand pro 100 Einwohner. Das habe ich gesagt und nichts anderes. Das will ich doch einmal eben richtig stellen, damit nicht irgendetwas behauptet wird, was sachlich falsch ist.

Vorsitzender Dieter Hilser: Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich habe den Eindruck, dass in vielen Punkten der Debatte eine breite Einigkeit bestanden hat. Mein Vorschlag wäre, auch aufgreifend, was der Kollege Klocke gesagt hat, dass wir uns dieses Thema laufend in den Ausschusssitzungen der nächsten Zeit vornehmen. Ich würde mich freuen, wenn in einer sachlichen Atmosphäre weiter diskutiert werden könnte. Angesichts der Bedeutung des Themas würde ich vorschlagen, zum Schluss noch einmal Herrn Staatssekretär zu Wort kommen zu lassen, und dann sollten wir für heute diesen Punkt vielleicht verlassen. – Herr Staatssekretär.

StS Michael von der Mühlen (MBWSV): Lassen Sie mich zunächst noch einmal kurz zu den Anmerkungen kommen, die sich mit der Umwandlung bzw. der Ertüchtigung von Einrichtungen für die Erstaufnahme befassen. Bitte schauen Sie sich einfach den Erlass, den wir herausgegeben haben, an. Sie werden sehen, dass wir keinerlei Abstriche an der Sicherheit in Sachen Brandschutz zulassen. Aber wir geben Hinweise darauf, wie bei der Umnutzung beispielsweise geringere Anforderungen an Bauteile ergänzt werden können durch einen zweiten baulichen Rettungsweg bzw. welche Anforderungen wir an Überwachungskonzepten haben. Damit wird das erläutert, glaube ich.

Der zweite Punkt ist, um noch einmal auf Herrn Breuer einzugehen: Gerade der Aktivierung von vernachlässigtem Wohnungsbau, in den in den letzten 20 oder 30 Jahren nicht mehr investiert worden ist, dient natürlich die Richtlinie „RL FlÜ“, weil mit einem vergleichsweise geringen Aufwand genau diese Instandsetzung und Einfachmodernisierung – nennen wir es einmal so – möglich ist. Diese ist erforderlich ist, um diesen vernachlässigten Wohnungsbau dem Markt wieder zur Verfügung zu stellen.

Darüber hinaus zu der Frage, die von Frau Dr. Beisheim gestellt wurde und die wichtig ist: Die Kommunen sind nach unserer Wahrnehmung im Moment tatsächlich in der Situation, wo es ihnen sehr schwer fällt, nicht nur die notwendigen Planungsleistungen, sondern letztlich auch Organisationsleistungen zu erbringen, um die vielfältigen Investitionen sowohl aus dem Bereich der Anforderungen für Flüchtlingswohnungen als auch aus den ganz normalen Städtebauprojekten, als auch aus den Anforderungen der Umsetzung des kommunalen Investitionsförderungsgesetzes vorzunehmen. Ich glaube, dass sie da auch eine deutliche Unterstützung brauchen. Wir haben auch eine entsprechende Initiative in Richtung Bund vorgenommen, sich zu überlegen, wie man dort Personalkosten in diesem Bereich auch im Zusammenhang mit dem Städtebauförderungsprogramm verbessern kann. Wir denken verschärft darüber nach, im nächsten Jahr selber – so weit es uns der Landtag dann ermöglicht – hier zu einer Ausweitung unserer Unterstützung zu kommen. Wir weisen noch einmal darauf hin, dass wir auch Landesgesellschaften haben, die hier unterstützend tätig werden können. Auch da sind wir aktiv.

Lassen Sie mich noch eines zu der Frage sagen: Wie geht man mit dem Problem der unterschiedlichen Entwicklungen in verschiedenen Teilräumen unseres Landes um? – Wir sagen, dass ist ein Leerstand von 3 % im Bereich des Wohnungsmarktes eigentlich normal ist, weil sich immer ein bestimmter Teil von Wohnungen im Umschlag befindet. Menschen ziehen um, die Wohnungen müssen neu vermietet werden und

ein bestimmter Teil muss auch ständig modernisiert werden. Sie haben ja auch gerade gesagt, 1 % wäre normalerweise sozusagen der Abgang.

(Zuruf von Bernhard Schemmer [CDU])

– In der Wohnungswirtschaft gilt der Faktor 2 fast als Vollvermietung, 3 durchaus noch als akzeptabel oder vernünftig.

Wir versuchen gerade, mit der Wohnungswirtschaft sozusagen einen Korridor zu schaffen, mit dem ein bestimmter Teil dieses freien Wohnungsraums sozusagen systematisch auch den Kommunen zur Verfügung gestellt wird. Das sind die Gespräche, die da zurzeit laufen, worüber Herr Minister und ich eben kurz berichtet hatten.

Ich glaube aber, dass es hoch rational ist, nicht nur unter dem Gesichtspunkt von Flüchtlingswohnungsbau, sondern überhaupt zum Ausgleich von Wohnungsmärkten, dass die Bemühungen um interkommunale Kooperation in diesem Zusammenhang verstärkt werden. Interkommunale Kooperation heißt eben, dass sich die großen Kernstädte mit ihrem Umland zusammensetzen, so wie es beispielsweise Bonn schon seit Jahren macht. Bonn bekommt mit dem Rhein-Sieg-Kreis ein Globalbudget zur Verfügung gestellt und die Stadt Bonn setzt sich mit den Nachbarkommunen, mit den kleineren Kommunen im Kreis, zusammen und überlegt, wie die entsprechenden Wohnungsbaukontingente sinnvoll so verteilt werden können, dass auch in den kleineren Kommunen eine angemessene Infrastrukturausstattung erfolgt und dass die attraktiv und sinnvoll wird für Menschen; denn die müssen dort auch hingehen. Denen die Mittel anzubieten, reicht nicht. Dieser Wohnstandort muss für Menschen einfach attraktiv sein.

Diese Attraktion schaffen Sie nicht durch eine Bereitstellung von Wohnraum, sondern dazu gehört eben auch, eine interessante Stadt mit allen Wohnfolgeeinrichtungen anzubieten. Deshalb ist es nicht nur ein Thema der Wohnungsversorgung, sondern es ist auch ein Thema der Stadtentwicklung. Ich glaube, solche Modelle wie in Bonn und im Umland sind vorbildlich. Auch darüber führen wir gerade ganz intensive Gespräche mit den Städten, wie man interkommunale Kooperation auch in diesem Zusammenhang deutlich verbessern kann.

Zur Kostenstruktur vielleicht als Letztes. Der Bund bzw. Herr Halstenberg hat ja für die Wohnungswirtschaft eine Studie darüber vorgelegt, welches die wesentlichen Kostentreiber im Wohnungsbau sind. Die wesentlichen Kostentreiber im Wohnungsbau sind nachgewiesenermaßen die Erhöhungen in der Kostengruppe 400: Das ist die TGA, die Technische Gebäudeausrüstung. Da verschiebt sich in den letzten Jahren ziemlich stark der Wohnanteil bei den Kosten vom Rohbaugewerk in die Technische Gebäudeausrüstung. Das hängt natürlich relativ stark zusammen mit der Tatsache, dass Sie bestimmte Anforderungen auch an die energetische Ertüchtigung der Gebäude praktisch nur noch schaffen können mit einer hoch anspruchsvollen Technischen Gebäudeausrüstung und nicht mehr nur mit reinen Dämmmaßnahmen oder baulichen Maßnahmen.

(Zuruf von Wilhelm Hausmann [CDU])

Auf Bundesebene wird in dieser Kommission für kostensparendes Bauen das durchaus diskutiert. Das sollte man sich noch einmal genau anschauen; denn unter dem Strich ist lautet die entscheidende Frage: Wie viel CO₂ produzieren wir da? Und das, was rechnerisch sozusagen durch eine künstliche Belüftung des Wohnraums beispielsweise – ich sage jetzt einmal meine ganz persönliche Meinung, die aber von einer ganzen Reihe von Kollegen geteilt wird – erzeugt wird, ist rein rechnerisch nicht unbedingt ein Beleg dafür, dass die Menschen sich nachher in ihrem Nutzerverhalten auch daran halten. Deshalb wird schon darüber nachgedacht, ob man nicht einmal auch andere Zugänge überlegen sollte. Das sollten wir vielleicht noch einmal diskutieren.

Das sind jetzt, glaube ich, die wichtigsten Punkte gewesen.

Minister Michael Groschek (MBWSV): Ich will das, was die zentrale Lüftung angeht, nur als Beispiel noch einmal aufgreifen. Ich glaube, wenn in einer breiten Öffentlichkeit diskutiert wird, dass das Ideal des künftigen Wohnens ist, die Fenster nicht mehr öffnen zu können, dann, glaube ich, wird die Diskussion automatisch vom Kopf auf die Füße fallen, weil die Leute irgendwann sagen: So, jetzt reicht es!

Um des Erreichens der klimapolitischen Ziele willen, die ja alle auf diesen Gipfeln in diesem Farbenspektrum – ob das nun Frau Merkel oder diverse Umweltminister sind –, versprechen, wird da getönt und gescheppert, und dann kriegen andere die Aufgabe, unten im Tal die Kärnerarbeit zu leisten. Wenn das das Wohnungsideal wird, werden die Leute sagen: Ihr habt sie nicht mehr alle! Dann wohnt doch selbst einmal so, wie ihr uns vorschreiben wollt, künftig wohnen zu müssen!

Deshalb, glaube ich, brauchen wir andere Lösungskonzepte. Man darf sich da nicht auf technische Holzwege begeben, die nicht akzeptabel sind – für die breite Mehrheit jedenfalls nicht. Deshalb haben wir immer gesagt, wir müssen auch einen Quartierszugang finden, wo wir ganz andere CO₂-Bilanzen kriegen, die ehrlich sind, die nicht auf die Einzelimmobilie, sondern auf einen größeren Bestand gerichtet sind. Diese Flexibilität brauchen wir dringend. Ansonsten führt sich das System selbst ad absurdum.

Das könnten wir jetzt auch auf den Verkehr übertragen. Es ist ja vorstellbar, was nach diesem sogenannten Diesel-Skandal jetzt auf uns zukommen wird. Auch da müssen wir aufpassen, dass wir Konzepte als Zielvorgabe definieren, die noch irgendetwas zu tun haben mit Otto-Normalverbraucher. Sonst laufen wir auch da vor die Pumpe und werden letztendlich scheitern, weil die Leute es nicht mitmachen, weil sie überfordert werden und sich auch überfordert fühlen.

Das geht am besten, wenn wir möglichst nah beisammenbleiben, solange es geht. Irgendwann kommt der Zeitpunkt, da hauen wir sowie wie die Blechbüchsen-Armee aufeinander ein, aber diesen Zeitpunkt sollten wir möglichst weit vor uns herschieben.

Vorsitzender Dieter Hilser: Das mit dem Diesel war nur ein Beispiel, da lasse ich jetzt keine Wortmeldung mehr zu. – Dann gibt es keine Wortmeldungen mehr. Wir

verlassen den Punkt. – Herzlichen Dank an dieser Stelle für die sehr sachlichen Diskussionen.

9 Verschiedenes

Keine Anmerkungen.

Nächste Sitzung: 29. Oktober 2015.

gez. Dieter Hilser
Vorsitzender

2 Anlagen

30.10.2015/ 04.11.2015

170



Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



ZUKUNFTSNETZ
MOBILITÄT
NRW

Landeskampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“

24. September 2015

Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

Evelin Unger-Azadi/MBWSV NRW

Träger:

Inhaltsübersicht

- Initiator, Ziele, Zielgruppen und Hintergründe der Kampagne
- Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Kampagnenstart am 03. September 2014 – Eindrücke und Resonanz
- Die Wort-/Bildsprache der Kampagne
- Kampagnen-Medien
- Aktivitäten in 2015 und 2016
- Was Kommunen tun können!

Initiator

– Arbeitskreis Verkehrssicherheit beim Ministerium für Stadtentwicklung, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

ADAC Nordrhein e.V., ADFC NRW Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte in NRW e.V., Deutscher Kinderschutzbund e.V., Deutsches Kinderhilfswerk e.V., Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, Hochschule Niederrhein – FB Wirtschaftsingenieurwesen, Landesverkehrswacht NRW e.V., Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport NRW, Ministerium für Inneres und Kommunales NRW, Ministerium für Schule und Weiterbildung NRW, Städte- und Gemeindebund NRW, TÜV Rheinland Group, Unfallkasse NRW, Verkehrsclub Deutschland LV NRW e.V., Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS), Vorschulparlamente NRW, **Zukunftsnetz Mobilität NRW**

Die Ziele in Bildern



Die Ziele in Worten

- Rahmenbedingungen für sicheres und eigenständiges Unterwegssein und freies Spiel verbessern
- Kinderinteressen und Nutzungsansprüche von Kindern im Straßenraum sichtbar machen
- Bewegungskompetenzen von Kindern als Voraussetzung für sichere Teilnahme am Verkehr fördern
- Fokus: Straßen- und Verkehrsraum
 - verkehrsberuhigte Bereiche
 - Vernetzung von Spielorten
 - Schulwege etc.
- Zentrale Akteure → Kommunen in NRW

Zielgruppen

- Oberbürgermeister, Bürgermeister und Landräte aber auch die Politiker (Rat, Ausschüsse, Fraktionen)
- Mitarbeitende aus der Verwaltung (Dezernenten, Fachbereichsleiter, Planer und Baulastträger)
- sowie die Nutzer (Bürgerinnen und Bürger, Eltern, Kinder, Jugendliche)

Hintergründe

- Eigenständiges Unterwegssein und freies Spiel im Straßenraum ist vielen Kindern heute fremd
- z.B.: Umfrage der ZEIT (No. 34/2015) (1002 Mütter und Väter von Kindern zwischen 5 – 15 Jahren)
- nur 31% der Befragten lassen ihre Kindern ohne Einschränkung draußen spielen; 40% nur in direkter Nachbarschaft, 16% nur auf dem eigenen Grundstück, 12% generell nicht unbeaufsichtigt
- 3 häufigsten Begründungen bei „nein, generell nicht“:
- Angst, dass Kind könnte von Fremden angesprochen werden
 - Angst vor den Gefahren des Straßenverkehrs
 - Kind noch zu klein

Hintergründe

- Weitere Ursachen:
 - autogerechte Straßenraumgestaltung, fehlende autofreie oder verkehrsarme Wegeverbindungen
 - veränderte familiäre Zeitbudgets → Elterntaxis
 - Medienkonsum bestimmt den Alltag vieler Kinder stark
 - Selbst in eigens für den Aufenthalt und das Spiel vorgesehenen Bereichen (verkehrsberuhigte Bereiche/Z. 325) häufig Regelverstöße
- Ursachen:
- Regelkenntnis oder Intoleranz, aber auch unzureichende Kontrolle und Ahndung

Folgen

- z. B. : nur eine Minderheit der Kinder ist heute ausreichend körperlich aktiv (Manz et al., 2014, S. 845).
 - Die Straße als Raum für Spiel und Sport steht einem großen Teil der Kinder nicht zur Verfügung und
 - Kinder gehen deutlich weniger allein zu Fuß zur Schule als früher (Limbourg, 2008, S. 13 ff).
- Aber - Engagement lohnt sich:
- Gute Wohnumfeldbedingungen für Kinder spielen bei der Standortentscheidung von Familien eine große Rolle (ILS, 2008, S.6).
 - Verkehrsberuhigte Wohngebiete werden von einer großen Mehrheit befürwortet (BMU 2013, S. 33 f.).
 - Bei einem kinderfreundlichen Verkehrsumfeld erhöht sich die Draußen-Spielzeit deutlich (Blinkert et al. zitiert nach Limbourg, 2008, S. 17).

Träger, Partner, Unterstützer



Kampagnenstart am 03. September 2014 – Eindrücke



Logo und Claim

Frei

Mehr Raum für Kinder

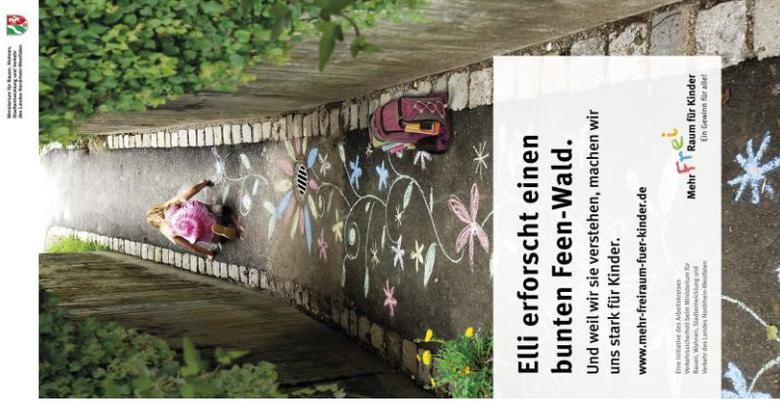
Ein Gewinn für alle!



Positive Botschaft:

- Es macht Spaß etwas zu ändern, weil alle davon profitieren.
- In kindgerechte Straßenraumgestaltung und sichere Infrastruktur zu investieren, lohnt sich.
- Oft lässt sich schon mit kleinem Aufwand viel erreichen.
- Kreide zentrales Element: Symbol für Kinderspiel und Medium für das Aufzeigen von Veränderungsmöglichkeiten
- Agenturen: tippingpoints und neues handeln

Bildmotive drücken kindliche Fantasien und Wünsche aus



Die Medien im Überblick

- Kampagnenflyer
- Broschüre
- Handreichung „Spielstraßen auf Zeit“
- Internetportal
- Roll-Ups
- Logo-Banner
- Banner für Straßenaktionen
- Straßen-Memory
- Give aways (Bälle, Kreide)

Broschüre



Inhaltsverzeichnis

04 **Einleitung**

05 Vorwort

06 Hintergrund und Ziele der Kampagne

10 **Kapitel 1: Städte und Gemeinden für Kinder**

12 Aachen setzt auf Kinderfreundlichkeit

13 Dortmund's Kinder checken ihre Wege

14 Die beispielbare Stadt Griesheim

16 Perspektivwechsel für eine beispielbare Stadt
Prof. Bernhard Meyer im Interview

18 Freiburg: Verkehr bereithalten – Spielräume nutzen

20 Spielplätze, gemeinsam planen für eine kinderfreundliche Stadt

22 Bremen/Heaven liefert zeitnahe Resultate

24 Drei Fragen an Thomas Reimick, Stadt Bremen/Heaven

26 Wurselen und Steinfurt:
Zwei Beispiele zur Spielplatzplanung in NRW

28 **Kapitel 2: Raum für und mit Kindern zurückerobern**

30 Verkehrsbereitete Bereiche aufwerten

31 Draußen spielen will gelernt sein

32 Der Kinderspielstreifen in Sindorf

33 Hochhäuser als Mehrzweckzonen
Nora – Kampagne gegen Folienparker

34 Sei kein (Park-)Seel / Dank und Denkzettel

35 Blauer Bogen / Gebirg Tafel

36 **Kapitel 3: Selbstständigkeit fördern**

38 Selbstständig und sicher unterwegs
↳ Verkehrsuhmer

39 ↳ Walking Bus

40 ↳ Schul- und Radweg-bereitete
↳ Aktionstage „Ruf zur Schule“

41 **Literatur, Links, Adressen**

43 Quellen und Hintergrundliteratur im Überblick

42 Der Arbeitskreis Verkehrssicherheit stellt sich vor

Handreichung „Spielstraßen auf Zeit“



Internetportal

Mehr **Frei** Raum für Kinder
Ein Gewinn für alle!
Home
Die Kampagne
Gute Beispiele
Service
News
Kontakt



Lucy

durchquert wilde Flüsse.

Und weil wir sie verstehen und möchten, dass Lucy ihre Fantasie auch auf ihren täglichen Wegen leben kann, machen wir uns stark für Kinder.

Die Kampagne
"Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!"

News

Aktuelle Meldungen rund um die Themen „Selbständige Kindermobilität“ und „Freies Spiel“ finden Sie hier. [mehr...](#)

Gute Ideen

In der Broschüre „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ finden sich viele gute Beispiele aus der Praxis. [mehr...](#)

Die Kampagne

Sie möchten sich mit Ihrer Kommune an der Kampagne beteiligen? Hier gehts zum Antragsformular. [mehr...](#)

Wer wir sind

Die Kampagne wird durchgeführt vom Arbeitskreis Verkehrssicherheit des Landes NRW. [mehr...](#)

Home
Die Kampagne
Gute Ideen
News
Kontakt

Praxis

... und soziale Fähigkeiten zu erlernen zum Fuß gehen zu ...-Programm. [Mehr](#)

... erprobaren Stadt“ entwickelt, ... dass sie Fantasie und ... Informationen erhalten Sie hier. [Mehr](#)

... einfache Lösung gefunden, um ... Mit blauer Farbe markieren ... zungen und Querungseilen, ... ist. [Mehr Informationen](#)

... ersten Schritt zu machen. In ... Gewinn für alle!“ sind viele ... anmengengeteilt, mit denen ... über gesorgt haben.

... der. Ein Gewinn für alle - Ideen ... liche Straßen und Wege“ steht



Logo-Banner



**Mehr
Raum für Kinder**

Ein Gewinn für alle!

Platzhalter für das
Logo Ihrer Kommune

Eine Initiative des Arbeitskreises Verkehrssicherheit beim
Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Straßenbanner



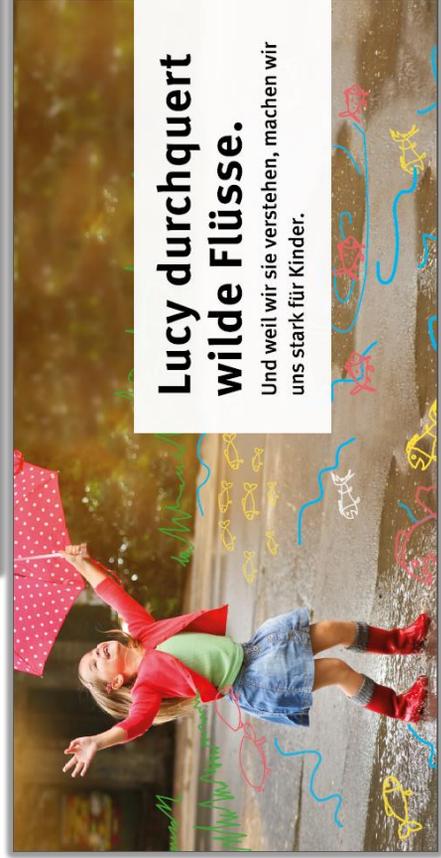
„Heute spiel ich hier. Und die Autos fahren da ’rum.“
Und weil wir sie verstehen, machen wir uns stark für Kinder.

Mehr Frei Raum für Kinder
Ein Gewinn für alle!

www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de

Ein Initiative des Arbeitskreises Verkehrsverbände beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Platzhalter Partnerlogo



Lucy durchquert wilde Flüsse.
Und weil wir sie verstehen, machen wir uns stark für Kinder.

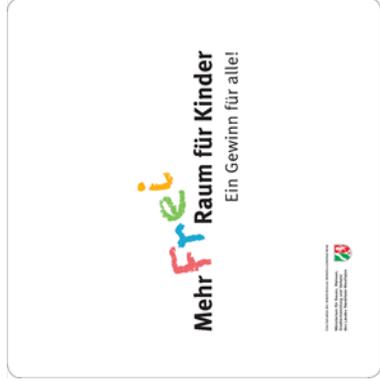
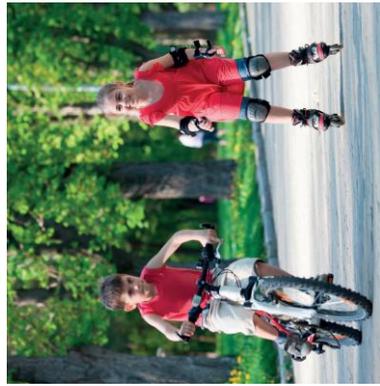
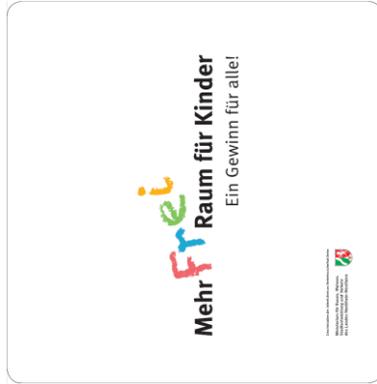
Mehr Frei Raum für Kinder
Ein Gewinn für alle!

www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de

Ein Initiative des Arbeitskreises Verkehrsverbände beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Platzhalter Partnerlogo

Straßen-Memory



Weitere Angebote für Kommunen

- Fachtagungen (in 2014/2015)
- Bereitstellung aller Medien als druckfertige PDFs im Internet zur Nutzung in der eigenen Kommune
- Fortlaufende Aktualisierung der Internetseite mit guten Beispielen
- **Individuelle Förderung einzelner Kommunen** (Schwerpunkt in 2015/2016):
 - Hilfestellung im Erarbeitungsprozess eines Konzeptes durch Beauftragung und Finanzierung externer Beratung (Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung kommunaler Workshops)
 - Begleitung einer kommunalen Arbeitsgruppe
 - Vorstellung der Kampagne in politischen oder bürgerschaftlichen Gremien
- Interkommunaler Austausch in regionalen Fachgruppen

Individuelle Förderung in 2015

Aufruf über Koordinierungsstellen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW an alle NRW-Kommunen

In 2015 insgesamt 12 Kommunen, die individuelle Förderung erhalten:

- Alfter
- Bergisch Gladbach
- Bielefeld
- Bonn
- Bottrop
- Duisburg
- Essen
- Euskirchen
- Oberhausen
- Rommerskirchen
- Soest
- Velen

Was Kommunen tun können!

- sich der Kampagne anschließen und eigene Aktionen starten!
- alle Medien nutzen
- Spielstraßen auf Zeit möglich machen
- **Bewerben um individuelle Förderung in 2016** (Aufruf folgt) und vor Ort Workshop initiieren als Basis für die Entwicklung einer kommunalen Strategie
- eigene Aktivitäten auf Internetplattform veröffentlichen
- Am interkommunalen Austausch teilnehmen

Kontakt

im MBWSV NRW:
Ulrich Malburg und Evelin Unger-Azadi
Tel.: 0211 / 3843-3246 bzw. -3254

In den Koordinierungsstellen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW:

Koordinierungsstelle Rhein-Ruhr	Koordinierungsstelle Rheinland	Koordinierungsstelle Westfalen	Koordinierungsstelle Ostwestfalen-Lippe
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) Doris Bäumer (Kampagnensteuerung) Augustastr. 1 45879 Gelsenkirchen Tel.: 0209 / 1584-347 E-Mail: baeumer@vrr.de	Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) Mareike Jansen (Kampagnensteuerung) Glockengasse 37-39 50667 Köln Tel.: 0221 / 20 80 8 - 737 mareike.jansen@vrsinfo.de	Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) Mathis Perkert Krögerweg 11 48155 Münster Telefon: 0251 6270-109 mathis.perkert@wvg-online.de	Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) Anke Land Bahnhofstraße 27a 33102 Paderborn Tel.: +49 5251 - 1233-48 land@nph.de



Kinder brauchen Freiraum

Für die kindliche Entwicklung ist freie Bewegung in einem sicheren Umfeld eine wichtige Voraussetzung. Nicht nur motorische Fähigkeiten, auch Sozialverhalten, Selbstbewusstsein, räumliche Vorstellungskraft, Forschergeist oder Kreativität entwickeln sich besser, wenn Kinder ihr Wohnumfeld ihrem Alter entsprechend und im Zusammenspiel mit anderen erkunden können.

Es ist Aufgabe Ihrer Kommune, Kindern einen sicheren Freiraum für diese Entwicklung zur Verfügung zu stellen. Aufgabe der Eltern ist es, Kinder – wo immer dies möglich ist – ihre eigenen Wege gehen zu lassen.

Die Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ zeigt, wie Sie in Ihrer Kommune mehr Bewegungsräume für Kinder schaffen und wie Eltern ihre Kinder Schritt für Schritt zur selbstbewusstesten Erobung ihres Umfelds ermutigen können.



Mehr Frei Raum für Kinder Ein Gewinn für alle!

Kontakt

Die Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ ist eine Initiative des Arbeitskreises Verkehrssicherheit beim Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Ulrich Malburg

Tel.: 0211 / 3843-3246

E-Mail: ulrich.malburg@mbwsv.nrw.de

Die Mitglieder des Arbeitskreises Verkehrssicherheit sind:

ADAC Nordrhein e. V., ADFC NRW, Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte in NRW e. V., Deutscher Kinderschutzbund e. V., Deutsches Kinderhilfswerk e. V., Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, Hochschule Niederrhein – Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen, Landesverkehrsamt NRW e. V., Ministerium für Familie, Kinder, Jugend, Kultur und Sport NRW, Ministerium für Inneres und Kommunales NRW, Ministerium für Schule und Weiterbildung NRW, Netzwerk Verkehrssicheres NRW, Städte- und Gemeindebund NRW, TÜV Rheinland Group, Unfallkasse NRW, Verkehrsclub Deutschland LV NRW e. V., Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS), Vorschulparlament Essen

**Die Kampagne wird koordiniert vom
Netzwerk Verkehrssicheres NRW**

Ansprechpartnerinnen:

Doris Bäumer

Tel.: 0251 / 219-31 98

E-Mail: netzwerk-verkehrssicherheit@brms.nrw.de

Anngret Neumann

Tel.: 0221 / 20 808-730

E-Mail: annegret.neumann@vrsinfo.de

Mehr Informationen zur Kampagne:
www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de



Mehr Freiraum für Kinder

**Eine Kommune, die sich für Kinder stark-
macht, ist lebenswert und zukunftsfähig.**

Eine Initiative des Arbeitskreises
Verkehrssicherheit beim Ministerium für
Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

**Mehr Frei
Raum für Kinder**
Ein Gewinn für alle!

Kommunen brauchen Kinder

Wenn Bürgerinnen und Bürger zu Eltern werden, sehen sie ihr Wohnumfeld plötzlich mit anderen Augen. Faktoren wie sichere Wege, Grünflächen, Spielmöglichkeiten oder die Entfernung zum Kindergarten und zur Schule prägen die Entscheidung für den Familienwohnoort. Eine Kommune, die das bieten kann, ist für Familien attraktiv und hat einen wichtigen Standortvorteil, wenn es darum geht, Bewohner zu halten und Neubürger zu gewinnen.

Ein weiteres Plus: Wenn eine Kommune kinderfreundlich in den Fokus aller Planungsaktivitäten stellt, steigen Lebens- und Wohnqualität für alle Bürgerinnen und Bürger. Senioren schätzen sichere Wege ebenso wie Kinder und Eltern. Begegnungsräume stärken den sozialen Zusammenhalt und die Nachbarschaftshilfe. Und weniger Autos schaffen mehr Lebensraum für alle.



Aber Kinderfreundlichkeit ist kein Selbstläufer. Sie erfordert ein klares Engagement der Entscheidungsträger: mutige Beschlüsse und konstante Achtsamkeit, damit gewonnene Freiräume für Kinder auch erhalten bleiben. Aber die Mühe lohnt sich – für eine zukunftsfähige Kommune, mit gesunden und selbstbewussten Kindern, mit hoher Lebensqualität und mit Bürgerinnen und Bürgern, die sich für ihr Wohnumfeld starkmachen.

Mehr Freiraum für Kinder: die Kampagne

Ein breiter Gehweg, ein ruhiger Straßenabschnitt, eine Wiese, ein Innenhof oder ein Garagenvorplatz: Sobald eine freie Fläche zur Verfügung steht, nehmen Kinder sie in Besitz und machen sie zum Spielraum. Fernsehen, Computer oder Playstation verlieren ihren Reiz, wenn draußen etwas los ist, Bälle fliegen oder die Straßenkreide ausgepackt wird.

Kinder brauchen diese Freiräume, um sich entwickeln zu können – physisch, psychisch und sozial.

Viele Kommunen in Nordrhein-Westfalen haben bereits angefangen, sichere Spiel- und Bewegungsräume für ihre Kinder zu schaffen und zurückzuerobern. Der Arbeitskreis Verkehrssicherheit des Landes NRW unterstützt und verstärkt dieses Engagement nun mit der Kampagne „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“

Ziel der Kampagne ist es, die Bedeutung des Themas hervorzuheben und Kommunen darin zu unterstützen, Kinderintressen bei allen Planungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Dafür möchte der Arbeitskreis gute Initiativen bekannter machen und einfache Maßnahmen vorstellen, die schnell mehr Freiräume für Kinder schaffen.

Broschüre

Die Broschüre „Mehr Freiraum für Kinder. Ein Gewinn für alle!“ stellt übersichtlich bereits umgesetzte Maßnahmen dar und gibt Argumentationshilfen für Entscheiderinnen und Entscheider in der Kommune.

Broschüre bestellen:

www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de

Ein Gewinn für alle!

Wo sich Kinder wohl und sicher fühlen, steigt die Lebensqualität für alle Anwohnerinnen und Anwohner. Sichere Verkehrsverhältnisse, viel Raum für Begegnung, eine abwechslungsreiche Straßengestaltung, Sitzmöglichkeiten, weniger Autos – wo es Kommunen gelingt, diese Voraussetzungen zu schaffen, fühlen sich Bürgerinnen und Bürger wohl. Ältere Menschen können länger in ihrer gewohnten Umgebung leben. Die Integration unterschiedlicher Kulturen und Generationen kann einfacher gelingen.



Die Vorteile für Ihre Kommune

→ starke, zufriedene Kinder:

Kinder sind die Zukunft jeder Kommune. Je bewusster sie ihre Umgebung erkunden und erleben, umso besser können sie sich entwickeln und umso stärker identifizieren sie sich als Erwachsene mit ihrer Kommune.

→ mehr Lebensqualität für alle:

Wo Raum für Begegnung entsteht, entwickelt sich nachbarschaftliches Engagement. Bürgerinnen und Bürger übernehmen Verantwortung füreinander und für ihr Wohnumfeld. Das verbessert die Lebensqualität und stärkt kommunale Ressourcen.

→ ein attraktiver, konkurrenzfähiger Standort:

Familienfreundlichkeit, Sicherheit und Lebensqualität sind für viele Menschen wichtige Faktoren bei der Wahl ihres Wohnorts. Ein Engagement für Kinderräume schafft ein positives Image für die Kommune und macht sie interessant für Firmen und Neubürger.

→ eine zukunftsfähige

Kommune:

In Zeiten des demografischen Wandels ist es unerlässlich, den Nachwuchs für die Kommune zu sichern. Ein sicheres, kinderfreundliches Umfeld verhindert die

Abwanderung junger Menschen, zieht Familien als Neubürger an und kann die Entscheidung für die Gründung einer Familien mit beeinflussen.



Einfach mitmachen

Einfache Maßnahmen schaffen schnell und sichtbar Verbesserungen für die Kinder in Ihrer Kommune und für alle Bürgerinnen und Bürger. Ein Gesamtkonzept schafft Planungssicherheit und stärkt das Image Ihrer Kommune als kinderfreundlicher Wohn- und Lebensort.

Machen Sie Ihre Kommune zu einem starken Standort für Familien und zu einem wichtigen Baustein für ein kinderfreundlicheres NRW.

Mehr Informationen: www.mehr-freiraum-fuer-kinder.de

