



Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

26. Sitzung (öffentlich)

23. Januar 2014

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 17:05 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Stefan Ernst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

1. Meldungen der Landesregierung für die Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan

6

Vorlage 16/1199

Vorlage 16/1402

Vorlage 16/1462

Vorlage 16/1463

2. **Keine Benachteiligung Nordrhein-Westfalens bei der Bundesverkehrswegeplanung – Seeverkehrsprognose 2030 der Bundesregierung muss dringend überprüft werden** **10**

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/4442

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD,
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,
der Fraktion der FDP und
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/4844

Der **Änderungsantrag Drucksache 16/4844** wird mit den Stimmen von SPD, GRÜNEN, FDP und PIRATEN bei Enthaltung der CDU **angenommen**.

Der **Antrag Drucksache 16/4442** in seiner geänderten Form wird mit den Stimmen von SPD, GRÜNEN, FDP und PIRATEN bei Enthaltung der CDU **angenommen**.

3. **Management der Autobahnbaustellen in Nordrhein-Westfalen** **12**

Bericht der Landesregierung
Vorlage 16/1566

4. **Radschnellwege – Ergebnisse des Ideenwettbewerbs** **15**

Vorlage 16/1387 und
Vorlage 16/1456

5. **Verfall der Infrastruktur und Rückbau des ÖPNV stoppen: Finanzmittel sichern und vorziehen, Kommunen beistehen** **17**

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/4587

Der Ausschuss kommt überein, am 18. März 2014, 13:30 Uhr, eine Anhörung durchzuführen.

- 6. Abschaltung Radroutenplaner NRW und diverser anderer Internetauftritte durch das MBWSV** **18**
Bericht der Landesregierung
Vorlage 16/1564
- 7. Anforderungen der Landesregierung an ein nationales Luftverkehrskonzept** **19**
Bericht der Landesregierung
- 8. Präsentation des Programms der Landesinitiative StadtBauKultur** **23**
- 9. Wohnraumförderung 2014** **31**
in Verbindung mit
- 11. Welche Konsequenzen will die Landesregierung aus dem desolaten Mittelabfluss der sozialen Wohnraumförderung 2013 für das Jahr 2014 ziehen?**
Bericht der Landesregierung
Vorlage 16/1565
- 10. Nordrhein-Westfalen braucht eine zielgruppen- und marktgerechte Wohnraumförderung** **36**
Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/4551

Der Ausschuss kommt überein, am 17. Februar 2014, 13:30 Uhr, eine Anhörung durchzuführen.
- 12. Stärkung der gemeinwohlorientierten und solidarischen Wirtschaft** **37**
Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/3228

Der Ausschuss kommt überein, kein Votum abzugeben.

13. Verschiedenes**38**

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen der Fraktionen der SPD sowie Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU sowie der PIRATEN bei Enthaltung der FDP-Fraktion, die Anhörung wie beabsichtigt in einem Ausschusssaal ohne Videostreaming durchzuführen.

* * *

7. Anforderungen der Landesregierung an ein nationales Luftverkehrskonzept

Bericht der Landesregierung

Minister Michael Groschek (MBWSV) berichtet wie folgt:

Die Posch-Kommission hat kein nationales Luftverkehrskonzept entworfen, sondern es handelt sich um den Versuch, zwischen unterschiedlichen Beteiligten einen Spannungsbogen abzubauen, der zwischen Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrs- und Logistikwirtschaft auf der einen Seite und den Gesundheits- und Umweltbelangen auf der anderen Seite besteht. Vertreter von Bund und Ländern sowie der Wirtschaft unter Beteiligung des Umweltbundesamts und der Konferenz der Umweltminister der Länder haben zusammengewirkt. Im Rahmen dieser Beratungen ist man auf unterschiedliche Aspekte eingegangen. Es wurde nicht dezidiert flughafenscharf etwa Stellung zu Betriebszeitenanforderungen genommen. Es wurde allgemein darauf hingewiesen, welche Interessen der Exportnation Deutschland ausgleichenden Ausdruck in einem Luftverkehrskonzept finden müssen.

Aus meiner Sicht war die Mahnung besonders wichtig – das wurde auch durch die neue Koalition in Berlin aufgegriffen –, dass im Rahmen einer globalisierten Weltwirtschaft sicherlich bei der Frage der Luftverkehrsgestaltung kein Föderalismus herrschen kann, denn dabei gibt es eine deutliche Mitverantwortung des Bundes. Danach haben sich Bundesverkehrsminister nie gedrängt, weil viele unverständlicherweise den Dialog über Flughafenperspektiven sicherlich nicht so konstruktiv-kritisch suchen wollten, wie es aus meiner Sicht angemessen gewesen wäre.

Im neuen Koalitionsvertrag steht der Hinweis, dass es diese nationale Mitverantwortung gibt und dass der Bundesverkehrsminister gemeinsam mit den Ländern ein nationales Luftverkehrskonzept erarbeiten und vorstellen soll. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit dem Kollegen Dobrindt, denn ich finde die Kooperation längst überfällig. Es gibt zu viele rein regionale und zu wenige nationale Aspekte zur Flughafenperspektive in Deutschland, sonst wären manche irritierenden Entwicklungen der letzten Zeit in München oder anderswo schwer zu erklären.

Mehr nationale Mitverantwortung kann den Luftverkehrsstandort Deutschland nur stärken, aber auch zu einer ausgewogenen Belastung von Menschen beitragen. Es kann nicht sein, dass einzelne Regionen, die eine besondere Verantwortungsbereitschaft signalisieren, die letzten sind, die schließlich die Hunde beißen. Hierbei muss es einen stärkeren nationalen Interessenausgleich geben, damit deutlich wird, dass man Regionen wie etwa Köln/Bonn nicht exklusiv belastet.

Deshalb bleibt es für die Landesregierung – ich nehme das vorweg – dabei, dass sie selbstverständlich mit Blick auf den Luftverkehrsstandort Köln/Bonn beim neuen Bundesverkehrsminister nachsuchen wird, die Betriebsgenehmigung für nächtliche Passagierflüge aufzuheben und eine Nachtflugbeschränkung für Passagierflüge am Standort Köln/Bonn auszusprechen. Vom Ergebnis dieser Aufforderung werde ich Ihnen berichten, sobald ich über eine Antwort verfüge.

Ansonsten wissen Sie, dass es für Köln/Bonn bis 2030 eine Betriebsgenehmigung für Frachtflüge gibt und wir einen erheblichen Beitrag zum Funktionieren des Logistikstandorts Deutschland leisten. Deshalb haben wir ein besonderes Recht darauf, an einem nationalen Interessenausgleich aktiv beteiligt zu werden. In der Posch-Kommission sind unterschiedliche Aspekte abgewogen worden, zum Beispiel unter dem Gesichtspunkt der Partizipation. Dabei wurde ausdrücklich festgehalten, dass ein Beteiligungsprozess möglichst früh stattfinden soll, damit man nicht späte automatische Blockadereaktionen gegen diese Infrastrukturmaßnahmen hat. Deshalb wird unter anderem ein Einwirken der Bürgerinnen und Bürger bei der Ausgestaltung der Flugrouten und der entsprechenden Lärmschleppen angeregt.

Viele Anregungen wurden zwischen Umwelt, Wirtschaft und Verkehr dadurch zusammengefasst. Ich hoffe, der Bundesverkehrsminister nimmt das als Aufforderung möglichst bald aktiv auf, um bei den Bundesländern, die sehr vorschnell Betriebsbeschränkungen für ihre Großflughäfen ausgesprochen haben, die wir alle mitbezahlt haben, zu einem Überdenken zu kommen. Denn es kann nicht sein, dass einseitig Lasten auf Köln/Bonn abgeladen werden. Hierbei ist mehr nationale Solidarität erforderlich und überfällig. Die Menschen haben ein Recht auf Gesundheits- und Umweltvorsorge auch in unserem Land. Deshalb bin ich optimistisch, dass der neue Bundesverkehrsminister eine gerechtere Lastenverteilung gegenüber den Bundesländern durchsetzen wird, die sich dabei aus meiner Sicht bislang unsolidarisch verhalten.

Christof Rasche (FDP) meint, nach Meinung der Insider unterschieden sich die Minister Dobrindt und Ramsauer bei der Zusammenarbeit mit den Ländern so gut wie gar nicht: möglichst viel für Bayern und möglichst wenig für alle anderen.

Er erinnert an eine Aussage von Minister Groschek, es müsse auch in Nordrhein-Westfalen grundsätzlich rund um die Uhr die Möglichkeit geben, Fracht- und Interkontinentalflüge durchzuführen. Diese Haltung begrüßt Christof Rasche ausdrücklich und bittet den Minister um Konkretisierung.

Arndt Klocke (GRÜNE) betont, es handle sich um kein offizielles Regierungspapier, sondern um das Werk eines Lobbyverbandes. Seine Fraktion würde sich bei einem möglichen nationalen Luftverkehrskonzept der Bundesregierung den Einschluss der Frage nach der Bundessteuerung beispielsweise der Regionalflughäfen wünschen. In Nordrhein-Westfalen arbeiteten eine Reihe mittlerer Flughäfen defizitär. Hinzu komme der Flughafen Kassel-Calden sowie die Planungen in den Niederlanden. Eigentlich benötige man eine EU-weite Abstimmung, um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden.

Der Berliner Koalitionsvertrag enthalte umfangreiche Aussagen zu Verkehrs- und Schienenlärm, bleibe jedoch sehr vage beim Luftverkehrslärm. Klar werde lediglich, dass die Bundesregierung Nachflugverbote nicht als geeignetes Mittel betrachte, um Lärmschutz in der Nähe von Flughäfen umzusetzen. Darin unterscheide sich der Ko-

alitionsvertrag aus Berlin deutlich von demjenigen in Düsseldorf. Dies gelte gerade für den Flughafen Köln/Bonn

Klaus Vossemer (CDU) erinnert daran, dass das Luftverkehrskonzept des Landes im Jahr 2010 ausgelaufen ist. Seine Fraktion halte es für wichtiger, zunächst einmal die nordrhein-westfälischen Interessen herauszustellen, um anschließend im Diskurs mit dem Bund und den anderen Bundesländern gut aufgestellt zu sein. Beispielhaft nennt er das Luftverkehrskonzept der norddeutschen Länder.

Im Zusammenhang mit der derzeitigen Situation des Nachtflugbetriebs am Flughafen Köln/Bonn liege die Position der CDU-Fraktion nicht weit von den Aussagen des Ministers entfernt. Im Zuge der Überarbeitung des nordrhein-westfälischen Luftverkehrskonzepts müssten in der Tat auch die nordrhein-westfälischen Regionalflughäfen eine große Rolle spielen.

Er nimmt Bezug auf das Expertengespräch im Ministerium vor den letzten Sommerferien, in dem es unter anderem um den Schutz der Bevölkerung vor Lärm gegangen sei, und möchte wissen, ob das Ministerium eine Fortsetzung plane.

Die nachhaltige Lärminderung sei ihm ein großes Anliegen, so **Minister Michael Groschek (MBWSV)**. Der Staatssekretär leite die Projektgruppe für Lärmbekämpfung und Lärmminimierung des Ministeriums. Abteilungsleiterin Paulsmeyer betreue den Bereich Schiene und weise darauf hin, dass man am 30.04.2014 den Tag des Lärms begehe. Dazu plane das Ministerium eine Veranstaltung zur Lärmvermeidung und zur Lärmreduzierung. Der Staatssekretär werde in einer der nächsten Ausschusssitzungen darüber berichten, damit man gemeinsam darüber nachdenken könne, was man sich noch vornehmen wolle. Er hebt die konsequente Lärmbekämpfung im Bereich Schiene hervor, den der Berliner Koalitionsvertrag vorsehe und der in diesem Zusammenhang sogar ausdrücklich ordnungsrechtliche Sanktionen erwähne. Das betreffe nicht nur das Rheintal. Die Halbierung der Lärmbelastung im Güterschienenverkehr halte er deshalb für ein ernsthaftes Anliegen der Bundesregierung. Den Etat der Straßenlärmbekämpfung wolle man mindestens verdoppeln.

Der Minister spricht sich dafür aus, laute Start- und Landevorgänge merklich zu pönalisieren. Man dürfe jedoch Nachtflugbeschränkungen nicht pauschal als Lärmbekämpfungsmaßnahme einsetzen. Für Deutschland und Europa insgesamt wäre es seiner Meinung nach nicht förderlich, nach 22 Uhr keine Flüge mehr zuzulassen. Die Bedeutung der Infrastruktur für Wachstum und Wohlstand sei nicht zu unterschätzen. Das reiche letztlich bis hin zur Sozialpolitik, da man diese Politik nachhaltig finanzieren müsse. Es gehe deshalb um die Stabilisierung der vorhandenen Steuereinnahmen, weshalb er auch den Mindestlohn für sinnvoll halte.

Er weist darauf hin, dass die Golfstaaten mit staatlicher Förderung ihre Fluginfrastruktur ausbauten. Darüber hinaus kauften diese Länder europäische Flugverkehrslinien auf. Daneben baue die Türkei massiv ihre Luftverkehrskapazitäten aus. Die Luftverkehrssteuer betrachte er in diesem Zusammenhang kritisch, gehe allerdings nicht davon aus, dass diesbezüglich eine Änderung zu erwarten sei. Er befürchte, dass der Luftverkehr in Deutschland im internationalen Vergleich abfalle. Bei der Be-

trachtung der Entwicklungen in München, Berlin oder Hamburg vermisste er den sachlich-fachlichen Zugang.

Er wünsche sich daher vom neuen Bundesverkehrsminister Unterstützung im Rahmen eines nationalen Luftverkehrskonzepts. Denn die Situation in Frankfurt bedeute beispielsweise zusätzlichen Lärm in Köln/Bonn, weil der Großraum Frankfurt natürlich nach wie vor auf die Akquise von Luftverkehrswirtschaftseffekten angewiesen bleibe. Sofern sich der Flughafen Haan als geeignet erweise, müsse man ihn massiv ausbauen. Dass der Frachtflugverkehr bis zum Jahr 2030 in Köln/Bonn abgesichert sei, empfinde er als beachtlichen nationalen Beitrag.

Zum Flughafen Düsseldorf dürfe er keine Stellung nehmen, weil das Ministerium die fachlich zuständige Behörde sei und es noch keinen formalen Antrag gebe, mit dem er im Verlauf des Sommers rechne. Über das Ergebnis der Prüfung werde man sowohl den Ausschuss als auch den Flughafen unterrichten. Dabei setze der Angerlandvergleich jedoch sehr enge juristische Grenzen, die man nicht umgehen könne.

Bei Münster handele es sich aufgrund seiner Kategorisierung um einen internationalen Flughafen. Die Entwicklungen der Regionalflughäfen Dortmund, Paderborn und Weeze könne das Ministerium kaum beeinflussen, da man weder auf den Ausbau in Eindhoven noch auf Kassel-Calden noch auf die reale Auslastung durch Ryanair einwirken könne. Im Ergebnis handele es sich um ein Diktat oligarchischer Carrier, die anscheinend Dumpingkonditionen durchsetzten, die nicht immer zum Vorteil der Steuerzahler gereichten.

Bevor der Bundesverkehrsminister seiner Verantwortung gerecht werde, erstelle die Landesregierung kein Landesflughafenkonzept, da die originäre Zuständigkeit politisch beim Bund liege. Er begrüßt die Mitverantwortung des Bundes ausdrücklich.

Christof Rasche (FDP) bekundet dem Minister seinen Respekt für seine Äußerungen. Es werde deutlich, dass sich die persönliche Meinung des Ministers von den Aussagen des Koalitionsvertrages unterscheide.

Minister Michael Groschek (MBWSV) unterstreicht, er begrüße die Aussagen des Berliner Koalitionsvertrages zur nationalen Luftverkehrsverantwortung. Der Landeskoalitionsvertrag enthalte jenseits von Köln/Bonn und Düsseldorf keine Aussagen. Er habe sich also nicht vom Koalitionsvertrag lösen wollen, sondern weise darauf hin, dass seine Äußerungen teilweise nicht von den Koalitionsverträgen erfasst würden.