



Ausschuss für Bauen und Verkehr

14. Sitzung (öffentlich)

9. März 2006

Düsseldorf - Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 17:00 Uhr

Vorsitz: Wolfgang Röken (SPD)

Protokollerstellung: Uwe Scheidel

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:	Seite
1 Landesentwicklungsgesellschaft	1
Dem Bericht von Minister Oliver Wittke schließt sich eine Aussprache an.	
2 Gebäudesicherheit	2
Dem Bericht des Ministers für Bauen und Wohnen schließt sich eine Aussprache an.	
3 Chancen des Programms Gebäudesanierung für NRW nutzen	4
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 14/1030	
Der Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, Drucksache 14/1030, wird mit Stimmenmehrheit von CDU und FDP gegen das Votum von SPD und Bündnis 90/Die Grünen abgelehnt.	

- 4 Kirchengebäude erhalten statt abreißen!** 6
- Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1108
- Der Ausschuss nimmt einen Bericht durch Minister Oliver Wittke entgegen. Eine kurze Aussprache schließt sich an. - Der Antrag der Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, Drucksache 14/1108, wird ohne Votum an den federführenden Ausschuss zurücküberwiesen.
- 5 Haushaltsstrukturgesetz 2006** 8
- Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 14/1000
- Dem Einführungsbericht des Ministers für Bauen und Verkehr schließt sich eine Einzelberatung an.
- 6 Verzicht auf Rückforderung von Städtebauförderungs- und Landesmitteln** 18
- An den Bericht des Ministers für Bauen und Verkehr schließt sich eine Aussprache an.
- 7 Auswirkungen der Rechtsprechung zum Einzelhandelserlass** 21
- Minister Oliver Wittke erstattet einen Bericht. Wortmeldungen schließen sich nicht an.
- 8 Mit einer attraktiven und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur fit in die WM 2006** 23
- Der Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP, Drucksache 14/704, wird mit den Stimmen von CDU, FDP und SPD gegen das Votum der Grünen-Fraktion angenommen.
- Der Entschließungsantrag der Fraktion der SPD, Drucksache 14/817, wird mit den Stimmen von CDU, FDP und Bündnis 90/Die Grünen gegen das Votum der SPD-Fraktion abgelehnt.

9 Lissabon muss Ziel bleiben 24

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 14/1105

Der Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 14/1105, wird ohne weitere Aussprache in den federführenden Ausschuss überwiesen.

10 Den Wirtschaftstandort Nordrhein-Westfalen durch die Reaktivierung des Eisernen Rheins stärken! 24

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 14/1107

Der Ausschuss erörtert das Thema des Tagesordnungspunktes und verständigt sich einvernehmlich darauf, seine abschließende Befassung erst nach Vorlage des neuen Gutachtens wieder aufzunehmen.

11 Integrierte Gesamtverkehrsplanung dem Landtag vorlegen 26

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1113

Der Ausschuss beschließt, eine Anhörung durchzuführen. Über die Einzelheiten soll im nächsten Sprecherkreis beraten werden. Das Benehmen über die Vorlage 14/308 wird in der nächsten Sitzung hergestellt.

12 Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes 29

Vorlage 14/247

Der Ausschuss stellt ohne weitere Aussprache das Benehmen über die Vorlage 14/427 her.

13 Mitte Deutschland-Verbindung

29

Der Ausschuss nimmt zunächst einen Bericht von Minister Oliver Wittke entgegen. Eine Aussprache schließt sich an. Der Ausschuss verständigt sich darauf, das Thema auch mit dem Vertreter der Bahn AG in de dafür anberaumten Sitzung zu erörtern.

14 Ergebnisse der Untersuchung zu mautbedingten Lkw-Ausweichverkehren

31

Dem Bericht von Minister Oliver Wittke schließt sich eine Aussprache an.

15 Planung des Weiterbaus der A 46 bei Menden

35

Der Ausschuss verständigt sich auf Vorschlag der antragstellenden Grünen-Fraktion darauf, zunächst den schriftlichen Bericht des Ministers für Bauen und Verkehr abzuwarten.

16 Auswärtige Termine

Siehe Seite 35 des Diskussionsteils!

Minister Oliver Wittke weist darauf hin, dass er die Kirchen zu einem Zeitpunkt eingeladen habe, zu dem der Antrag der Grünen-Fraktion noch nicht eingebracht gewesen sei. - Grundsätzlich genutzt werden könnten alle Förderprogramme des Landes. Problematisch könne es wegen des begrenzten Mittelansatzes allerdings bei der Denkmalförderung werden. Es wäre unverantwortbar, dort weitere Mittel herauszulösen, wenngleich er das nicht ausschließe. Sollte der Handlungsbedarf größer werden, könne zu einem späteren Zeitpunkt auch Neues initiiert werden. Zur Höhe der Förderung könne er keine Aussage machen, hänge diese doch von der Art und Größe der Studie ab. Einen Betrag wolle er mit Rücksicht auf die noch zu erstellenden Gutachten nicht nennen.

Auf jeden Fall könne man aus den schon folgegenutzten Projekten lernen. Eine „Generalidee“ werde es trotzdem nicht geben. Auch sei der Abriss von Kirchen mit anschließender Folgenutzung der Fläche eine mögliche Lösung.

5 Haushaltsstrukturgesetz 2006

Gesetzesentwurf der Landesregierung
Drucksache 14/1000

Vorlage 14/259

Stellungnahme 14/65

Zuschriften 14/255 und 14/256

Einzelpläne 14 und 20

Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr erstattet dem Ausschuss folgenden Bericht:

Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Lassen Sie mich damit beginnen, dass ich die Einsparpotenziale auf grundgesetzliche Änderungen in meinem Geschäftsbereich erläutere und vorstelle:

Im Zuständigkeitsbereich des Bau- und Verkehrsministeriums werden im Zusammenhang mit Änderungen des Wohnungsbauförderungsgesetzes, des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen sowie Anpassungen der Kostensatzverordnungen im Personenbeförderungsgesetz und Allgemeinen Eisenbahngesetz Einsparpotenziale realisiert.

Zunächst einmal zur Änderung des Wohnungsbauförderungsgesetzes im Wege der partiellen Überführung des Schuldendienstes auf die Wohnungsbauförderungsanstalt! - Der Bund hat den Ländern in der Vergangenheit seine Finanzhilfen für den sozialen Wohnungsbau überwiegend in Form von Darlehen (Bau- und Aufwendungsdarlehen) zur Verfügung gestellt. Die Verzinsung und Tilgung der Darlehen durch das Land Nordrhein-Westfalen, also der Schuldendienst, erfolgten auf der Grundlage einer zwischen Bund und Ländern abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung. Zur Entlastung des Landeshaushalts soll die Zahlung des Bundesanteils an dem bei der Wohnungsbauförderungsanstalt eingehenden Zinsaufkommen nicht wie bislang aus dem Landeshaushalt, sondern aus dem ver-

wendbaren Jahresergebnis der WfA generiert werden. Das aus dieser partiellen Überführung des Schuldendienstes auf die WfA resultierende Einsparvolumen für den Landeshaushalt beläuft sich im Jahr 2006 einmalig auf 33 Millionen €.

Mit der im Wege des Haushaltsstrukturgesetzes erfolgenden Anpassung des Wohnungsbauförderungsgesetzes wird die erforderliche rechtliche Grundlage für die Überführung der Zinszahlungen vom Landeshaushalt auf das Landeswohnungsbauvermögen geschaffen.

Jetzt zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr sowie die Kostensatzverordnungen im Personenbeförderungsgesetz und im Allgemeinen Eisenbahngesetz! - Die Änderung des ÖPNV-Gesetzes lässt sich gemeinsam mit den Anpassungen der Kostensatzverordnungen Personenbeförderungsgesetz und Allgemeines Eisenbahngesetz als Teil eines Maßnahmenpaketes einordnen, welches in unmittelbarem Sachzusammenhang mit den seit 1. Januar 2006 im Erlasswege umgesetzten Kürzungen der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr durch Anerkennung nur der ausbildungsnotwendigen Tage steht. Dieser Schritt - das will ich gerne noch einmal deutlich unterstreichen - ist mir wahrlich nicht leicht gefallen. Angesichts der dramatischen Haushaltslage mussten wir aber auch in diesem Bereich Kürzungen vornehmen. Gleichwohl beabsichtige ich, die aufgrund der Kürzungen ausgelösten finanziellen Belastungen für die ÖPNV-Unternehmen mittels Flexibilisierung bei der Förderung des ÖPNV abzumildern.

Dazu will ich gerne einige Ausführungen machen: Vor dem Hintergrund der geschilderten Ausgangslage erweitert die Novellierung des ÖPNV-Gesetzes die Spielräume der Empfänger pauschaler ÖPNV-Fahrzeug- und Investitionsförderung hinsichtlich des Mitteleinsatzes. Danach können künftig höhere Anteile der vom Land bereitgestellten Mittel über einen längeren Zeitraum auf pauschalierter Basis an die ÖPNV-Unternehmen weitergeleitet werden. Mit den Kostensatzverordnungen im Personenbeförderungsgesetz und dem Allgemeinen Eisenbahngesetz legt die Landesregierung Sollkostensätze fest, die bei der Erstattungsberechnung von solchen Kostenunterdeckungen anzuwenden sind, die Verkehrsunternehmen beziehungsweise nichtbundeseigenen Eisenbahnunternehmen durch Mindereinnahmen aus den Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs entstehen. Die Höhe der Kostensätze bemisst sich dabei unter anderem anhand der Anzahl der anzuerkennenden Gültigkeitstage der Fahrausweise.

Mit der Novellierung werden die Sollkostensätze für die Jahre 2006 ff. an die neue, lediglich ausbildungsnotwendigen Tage berücksichtigende Förderpraxis angepasst. Die Kürzung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr wird auf diese Weise zugunsten der Unternehmen um 40 % abgemildert.

Schließlich gibt es noch ein Einsparpotenzial durch die Anerkennung nur ausbildungsnotwendiger Tage im Ausbildungsverkehr. Denn das Gesamtpaket der Maßnahmen im Kontext der erfolgten Kürzung von Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr durch die Anerkennung nur der ausbildungsnotwendigen Tage führt erstmalig im Jahre 2007 zu Einsparungen in Höhe von insgesamt 49,4 Millionen €.

Ich will noch einmal unterstreichen, dass diese Einsparung erst im Jahr 2007 erfolgt. Darüber hatten Kollege Horstmann und ich in der letzten Plenarsitzung ja einen kleinen Disput. In den Folgejahren ab 2008 wird der Landeshaushalt jährlich um jeweils 27,4 Millionen € entlastet.

Ich will jetzt etwas zur Haushaltssituation und Haushaltsaufstellung 2006 sagen: Die finanzpolitischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Haushalt 2006 sind Ihnen aufgrund der bereits geführten Diskussion bei der Einbringung des Haushaltsentwurfes im Plenum bestens bekannt. Um erstmals nach vielen Jahren wieder einen verfassungskonformen Haushalt vorlegen zu können, hat die neue Landesregierung beim Aufstellungsverfahren für den Haushalt 2006 neue Wege beschritten: Für jedes Ressort - und damit auch für mein Haus - wurde unter anderem anhand folgender Vorgaben ein Plafond ermittelt:

a) Personalausgaben: Insgesamt musste jedes Haus eine Stelleneinsparung in Höhe von 1,5 % erwirtschaften. Im Bereich des Einzelplanes 14 sind das 540 Stellen in den nächsten fünf Jahren, pro Jahr also 108 Stellen, die umzusetzen sind.

Diese Stellen werden nicht nur im nachgeordneten Bereich erwirtschaftet, sondern selbstverständlich auch im Ministerium selbst.

b) Zu den sächlichen Verwaltungsausgaben: Auf der Basis der Ist-Ausgaben 2004 sind diese sächlichen Verwaltungsausgaben überrollt worden.

c) Förderprogramme! Es gab eine grundsätzliche Kürzung aller Förderprogramme um 20 %.

d) Erwerb beweglicher Sachen! - Dort gab es eine generelle Kürzung der Ansätze des Jahres 2005 um 10 %.

e) Hochbaumaßnahmen! Bei den Hochbaumaßnahmen haben wir uns darauf verständigt, dass die Ausfinanzierung laufender Maßnahmen erfolgt, aber keine neuen Maßnahmen begonnen werden.

f) Straßenbau! Im Straßenbau gab es ursprünglich eine Kürzung der Ansätze um 20 %. Der Straßenbau war also den Förderprogrammen gleichgestellt.

g) EU und GA-Maßnahmen! Hier gab es eine Kürzung des Landesanteils um 20 %.

h) Bei den Verpflichtungsermächtigungen gab es eine Kürzung um 30 %.

i) Zu weiteren Besonderheiten im Einzelplan 14: Gekürzt wurden die Zinsen beim Schuldendienst um 20 %. Außerdem gab es Kürzungen beim Grundstücksfonds. Der Grundstücksfonds ist weder als Förderprogramm noch als Investitionstitel bedient worden; lediglich die unstrittigen zweckgebundenen Einnahmen stehen zur Verfügung.

Damit wurde ein Korridor ermittelt, in dem Einsparvolumina in den einzelnen Haushaltsteilen erbracht werden mussten. Es war dann den Häusern selbst überlassen, wie sie diese Einsparungen tatsächlich realisiert haben. Ich habe gerade schon etwas dazu gesagt, wie wir das bei uns im Haus gemacht haben.

Es gab darüber hinaus noch die Möglichkeit, Schwerpunkte zu setzen. Davon haben wir Gebrauch gemacht, indem wir unter anderem das Landesstraßenbauprogramm aufgestockt haben, also nicht um 20 % gekürzt haben. Im Gegenteil: Wir waren in der Lage, eine rund 5%ige Steigerung vorzunehmen. Wer die Meldungen der letzten Tage gelesen hat - insbesondere die erste Analyse des Landesbetriebes Straßen NRW -, welche Auswirkungen der letzte Winter auf die Landesstraßen hat, wird erkennen, dass diese Aufstockung gerechtfertigt war. Wir werden sämtliche Mehrmittel, die es gibt, im Bereich der Straßensanierung einsetzen, nicht den Straßenneubau. Das können Sie dem Haushaltsplan so auch entnehmen.

Zusätzliche, über den so ermittelten Plafond hinausgehende Mittelbedarfe in bestimmten Politik- und Förderbereichen konnten deshalb - wie ich gerade geschildert habe - nur dann bedient werden, wenn im jeweiligen Geschäftsbereich über die eben genannten Vorgaben hinaus an anderer Stelle größere oder weitere Einsparmaßnahmen erzielt wurden. Nur so war es dann auch in unserem Hause möglich, die durch die geplante Änderung des Wohnungsbauförderungsgesetzes erzielten Einsparungen, also die Zinszahlungen an den Bund durch die WfA, unter anderem beim Landesstraßenbau einzusetzen.

Die Einsparungen werden zu spürbaren Einschnitten führen. So wird es im Jahr 2006 kein eigenständiges landespolitisches Städtebauförderungsprogramm geben. Mit einem Maßnahmenpaket werden wir aber dafür sorgen, dass die Bundeszuschüsse für unsere Städte gesichert werden und in Nordrhein-Westfalen in vollem Umfang zur Anwendung kommen.

Ich habe mich als Bau- und Verkehrsminister bei der Haushaltsaufstellung an die Vorgaben des Finanzministers gehalten. Ich sage es mit einigem Stolz: Ich habe das Einsparvolumen, das der Finanzminister eingefordert hat, zu 100 % erbracht. Gleichwohl ist es mir, so glaube ich, mit dem Entwurf des Bau- und Verkehrshaushalts 2006 gelungen, einen vertretbaren Kompromiss zwischen der notwendigen Haushaltskonsolidierung und einer vernünftigen Investitionspolitik zu realisieren. Das heißt: Wir werden im Bereich der Investitionen kräftige Impulse setzen können.

Ich kann Ihnen berichten, dass insbesondere in der Bauwirtschaft wie auch in der Wirtschaft insgesamt das sehr, sehr positiv aufgenommen worden ist.

Sie wissen, dass es bei den Regionalisierungsmitteln noch Veränderungen geben könnte. Im Haushaltsplanentwurf des Bundes ist vorgesehen, schon im Jahre 2006 eine Kürzung der Regionalisierungsmittel vorzunehmen. Ich habe es von Anfang an gesagt und auch Herrn Tiefensee in einem Gespräch und den beiden Staatssekretären übermittelt, dass wir einer solchen Lösung aus Sicht Nordrhein-Westfalens nicht zustimmen. Dabei bleibe ich. Ich bin froh darüber, dass das einstimmige Meinung aller Landesverkehrsminister ist. Ich gehe insofern nach wie vor davon aus, dass der Ansatz, den wir bei den Regionalisierungsmitteln in unseren Landeshaushalt hineingeschrieben haben, tatsächlich so realisiert werden kann

und es im Jahre 2006 keine Veränderungen geben wird. Über alles Weitere sollten wir nach dem kommenden Sonntag sprechen. Ich hatte Ihnen gerade schon angeboten, dass wir die Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz direkt übermitteln werden.

Ich will noch etwas ansprechen, nämlich den Grundstücksfonds: Der Grundstücksfonds Nordrhein-Westfalen ist im Haushaltsplanentwurf mit 17,5 Millionen € vorgesehen. Das wird nicht ausreichen, um in diesem Jahr die begonnenen Projekte fortzusetzen und insbesondere auch die Kofinanzierung der europäischen Mittel vorzunehmen. Wir stehen immer noch in Gesprächen mit dem Landesfinanzminister. Ich bin guter Dinge, dass es uns gelingen wird, die notwendigen zusätzlichen 30 Millionen € zu bewerkstelligen.

Ich biete ausdrücklich an, dass wir - sobald wir Klarheit mit dem Landesfinanzminister haben; die nächste Runde ist für den kommenden Montag vorgesehen - keine Ausschusssitzung abwarten, sondern die Fraktionen und Gruppen dieses Ausschusses informieren werde, wie wir das hinbekommen haben und die Konstruktion aussieht. Um es klar und deutlich zu sagen: Dort gibt es noch Handlungsbedarf, den wir in den nächsten Tagen abzarbeiten haben werden.

Damit möchte ich es bei meinen grundsätzlichen Bemerkungen an dieser Stelle bewenden lassen. Wir werden im Laufe des Verfahrens noch Gelegenheit haben, haushaltsstellenscharf in dieser Runde fröhliche Diskussionen zu führen. - Vielen Dank!

(Beifall von CDU und FDP)

Oliver Keymis (GRÜNE) bemängelt, dass dem Ausschuss die Ausführungen des Ministers nicht vorab schriftlich zur Verfügung gestellt worden seien. Der schnelle Vortrag eines komplizierten Sachverhalts mache es nahezu unmöglich, Nachfragen zu formulieren.

Zum ÖPNV-Gesetz bitte er um weitere Erläuterungen. - Im Zusammenhang mit dem Landesstraßenbau habe der Minister die Sanierungsfrage angesprochen. Grundsätzlich zu diskutieren sei über den Landesstraßenbau und Landesstraßenerhaltungsmaßnahmen. Solange für den Neubau mehr Geld als für die Sanierung ausgegeben werde, klaffe an der Stelle die Schere immer weiter auseinander.

In der vorangegangenen Legislaturperiode habe die CDU eine Große Anfrage zum Zustand der Straßen in Nordrhein-Westfalen gestellt. In der Antwort habe die Exekutive eine Analyse angekündigt. Die Ergebnisse sollten bis Ende 2005 vorgelegt werden. Falls diese Analyse verfügbar sei, solle sie dem Parlament zur Verfügung gestellt werden.

Soweit es um die Regionalisierungsmittel gehe, erfreue ihn die Klarstellung, dass das Ministerium sich gegen die Kürzung dieser Position stelle. Es komme allerdings darauf an, das nicht nur für das Jahr 2006 zu leisten. Nordrhein-Westfalen müsse vor besagtem Hintergrund in den Folgejahren mit erheblichen Einschnitten rechnen, die auch noch eine Reduzierung des Verkehrsangebotes im ländlichen Raum nach sich zögen.

Wie werde sich der Minister für Nordrhein-Westfalen in der am Sonntag stattfindenden Sonderverkehrsministerkonferenz einbringen? - Sollten die Berliner Kürzungsvorschläge greifen, hätte das für Nordrhein-Westfalen gravierende Auswirkungen. Das, was Nordrhein-Westfalen während der letzten zehn Jahre aufgebaut habe, würde zunichte gemacht.

Bei den Regionalisierungsmitteln dürfe und könne es 2006 keine Kürzungen geben, antwortet **Minister Oliver Wittke**. Das sei nicht administrierbar. Außerdem seien die Leistungen bereits bestellt. - Er sei bereit, mit dem Bund in Gespräche über Einsparungen bei den Regionalisierungsmitteln einzutreten. Diese Einsparungen hätten allerdings mit Augenmaß zu erfolgen. Immerhin setze Nordrhein-Westfalen die Regionalisierungsmittel getreu den Buchstaben des Gesetzes ein und generiere damit hohe Verkehrsleistungen. Andere Länder setzten sie beispielsweise für Museumseisenbahnen, Autobahnen oder Ausbildungsverkehre ein.

Die Kürzungsvorschläge habe im Übrigen der Bundesverkehrsminister gemacht. Zu diskutieren sei darüber, wie groß das Einsparvolumen sei und wie es realisiert werden solle. Er könne sich vorstellen, dass die Revision sogar vorgezogen werde. Die Debatte solle auf die Zeit nach der Sonderverkehrsministerkonferenz verlegt werden.

Das, was an Kompensation im Bereich der 45 a-Mittel möglich sei, werde sein Haus schriftlich formulieren und in der nächsten oder übernächsten Woche zur Verfügung stellen. - Es wäre, so der Minister auf die entsprechende Einlassung des Oliver Keymis, glaubwürdiger gewesen, wären der Bedarf und die Handlungsnotwendigkeiten betreffend die Sanierung von Landesstraßen im Regierungshandeln der vergangenen zehn Jahre deutlich geworden. Die abgewählte Landesregierung habe der neuen Regierung einen Sanierungsstau in Höhe von 300 Millionen € bei den Landesstraßen hinterlassen. Dieser Stau werde nun nach und nach abgetragen.

Dieter Hilser (SPD) stellt fest, dass der Minister mit der Verlagerung des Schuldendienstes bei den Wohnungsbauförderdarlehen an den Bund erstmals in das Wohnungsvermögen des Landes eingreife. - Ausgerechnet im Jahr des Kindes, so der Abgeordnete weiter, und dem vom Ministerpräsidenten ausgerufenen Jahr der Familie kürze das Ministerium bei den Schülerfahrtkosten. Von den Kürzungen werde insbesondere der ländliche Raum getroffen. Diese Schwerpunktsetzung stehe im krassen Widerspruch zu den programmatischen Ankündigungen von Ministerpräsident Dr. Rüttgers.

Das gelte vor allem dann, wenn anderer Stelle Mittel unnötigerweise verausgabt würden. Die frühere Landesregierung habe für Infrastrukturmaßnahmen an Flughäfen nie öffentliche Mittel zur Verfügung gestellt.

(Minister Oliver Wittke: Dortmund! - Bernd Schulte [CDU]: Was haben Sie in Münster/Osnabrück gemacht?)

Im Wahlkampf habe die CDU angekündigt, die Erhaltungsmaßnahmen für den Landesstraßenbau nicht nur um 5 % zu erhöhen, sondern sogar ein Erhaltungsinvestitionsprogramm aufzulegen. Die FDP habe für den Erhalt von Landesstraßen allein sogar 76,8 Millionen € gefordert. Übrig geblieben seien 5 Millionen €.

Die Zuweisungen an die Landesverkehrswacht seien um 388.800 € reduziert worden. Die Landesverkehrswacht habe dringend darum gebeten, die ohnehin stark reduzierten Mittel nicht noch weiter zu reduzieren. Mit den bescheidenen Mitteln würden notwendige Maßnahmen auch im ehrenamtlichen Bereich durchgeführt.

In der Vergangenheit habe seine Fraktion immer betont, dass der Grundstücksfonds nicht gefahren werden könne, indem im Landeshaushalt die Einnahmen mit den Ausgaben gleichgestellt würden. Offensichtlich sei auch Minister Wittke mittlerweile zu dieser Erkenntnis gelangt. In welchen Bereichen werde geprüft, ob „zusätzliches Geld locker gemacht werden könne“. Werde das Haus wieder auf das Landesbauvermögen zurückgreifen? Müssten andere Etatposten im Haushalt erhalten? Gebe es zwischen Minister Wittke und dem Finanzminister Verhandlungen, dass die zusätzlichen Mittel für den Grundstücksfonds nicht andere notwendige Posten im Etat von Minister Wittke belasteten?

Im Zusammenhang mit der IGVP müssten jährlich eigentlich 100 Millionen € eingestellt werden. Dem stehe im Landeshaushalt ein Betrag in Höhe von lediglich 67 Millionen € gegenüber. Schon der jetzige Haushaltsansatz sei damit Makulatur.

Minister Oliver Wittke geht auf die Wortmeldungen ein: Beim „Flughafen Münster/Osnabrück“ handele es sich nicht um eine Ansatzserhöhung im Verkehrshaushalt, sondern betroffen sei der Etat des Umweltministers. Die Erhöhung gehe darauf zurück, dass die Vorgängerregierung durch unangemessene ökologische Folgekosten dafür gesorgt habe, dass der Ausbau erheblich verteuert werde. Diese rein politisch motivierte Verteuerung habe die jetzige Regierung übernommen, weil der Flughafen für Nordrhein-Westfalen insgesamt von hoher strukturpolitischer Bedeutung sei. Um Chancen- und Wettbewerbsgleichheit sicherzustellen, habe das Ministerium dieses Jahr für eine Anfinanzierung gesorgt. Im nächsten Jahr werde ausfinanziert.

Die Landesregierung werde im Jahr 2006 keineswegs auf das Landeswohnungsvermögen zurückgreifen, um den Grundstücksfonds handlungsfähig zu halten. Gespräche mit dem Landesfinanzminister liefen. Über die Ergebnisse werde er das Parlament unterrichten.

Hätte die bisherige Landesregierung nicht eine derart hohe Schuldenlast hinterlassen und über Jahre hinweg nicht verfassungsgemäße Haushalte eingebracht, hätte man sich die jetzt angepeilten Maßnahmen sparen können.

(Beifall von CDU und FDP)

Dieter Hilser (SPD) fragt den Minister angesichts seiner Einlassung, wieso die Landesregierung vor diesem Hintergrund im Wahlkampf mehr versprochen habe, als sie jetzt halte.

(Josef Hovenjürgen [CDU]: Warum haben Sie viel, viel mehr ausgegeben, als da war?)

Minister Oliver Wittke erwidert, die Landesregierung setze genau das um, was sie im Wahlkampf versprochen habe. Erste Akzente gebe es mit einem Mehr an Mitteln für die Landesstraßensanierung.

Heinz Sahnen (CDU) bestätigt die vom Abgeordneten Keymis angedeutete Praxis der vergangenen Jahre, zunächst die Ausführungen des Ministers zum Haushalt in schriftlicher Form zu erhalten. Eine allgemeine Debatte habe nicht stattgefunden. Die Aussprache solle in der nächsten Sitzung auf der Grundlage von Anträgen erfolgen.

Eine allgemeine Aussprache, so **Ausschussvorsitzender Wolfgang Röken**, sei deshalb angebracht, weil der Ausschuss einen Sitzungstermin weniger zum Haushalt habe.

Dr. Axel Horstmann (SPD) möchte wissen, welche Beträge für den Flughafen Münster/Osnabrück neben der Anfinanzierung für die nächsten Jahre vorgesehen sei. - Die 45 a-Mittel wirkten bekanntermaßen sehr selektiv. Die Verkehrsbetriebe in den ländlichen Räumen seien besonders auf diese Mittel angewiesen. Warum unterstütze der Minister die einseitigen Einschnitte im ländlichen Raum? Wieso - Stichwort Schülerfahrtkosten/Gültigkeitstage - trage der Minister eine einseitig zulasten des ländlichen Raums sowie der Mobilität von Menschen im ländlichen Raum ausgerichtete Politik?

Die ökologisch-politisch bedingten Folgekosten der rot-grünen Regierung für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Münster/Osnabrück bezifferten sich auf 11 Millionen €, erinnert **Minister Oliver Wittke**. Die Landesregierung beabsichtige die Übernahme dieser Kosten.

Bei der in Aussicht genommenen Kompensation werde der ländliche Raum deutlich stärker kompensiert. Eine einseitige Bevorzugung irgendwelcher beliebigen Landesteile werde es nicht mehr geben. Der ländliche Raum werde nicht schlechter gestellt als der städtische.

Oliver Keymis (GRÜNE) kommt auf den vom Minister apostrophierten Sanierungsstau in Höhe von 300 Millionen € zurück. Auf der Grundlage welchen Zahlenmaterials könne das Haus die Höhe auf dieses Niveau beziffern? Er bitte um dieses Zahlenmaterial, damit mit Blick auf die Haushaltsberatungen mit den wenigen Mitteln, die zur Verfügung stünden, sinnvoll umgegangen werden könne.

Im Zusammenhang mit dem Flughafen Münster/Osnabrück habe der Minister einen Systemwechsel angekündigt. Sollte die Landesregierung jede Auflage dadurch rechtfertigen wollen, dass Mittel für eine stückweise Reparatur verwandt würden, komme sie in eine Situation, die sie weder haushalterisch noch politisch durchhalten könne. Vor diesem Hintergrund habe sich die alte Koalition immer vehement gegen die in Rede stehenden Mittel im Bereich der Infrastruktur ausgesprochen, solange es um Luftverkehrslandeplätze gegangen sei. Der Ideologievorhalt des Ministers treffe nicht zu.

Minister Oliver Wittke macht darauf aufmerksam, dass die Mehrkosten in Höhe von 11 Millionen € alleine politisch motiviert seien, weil die damalige Landesregierung FFH-Gebiete entsprechend ausgewiesen habe, um die Infrastruktur am Flughafen Münster/Osnabrück kaputt zu machen.

(Beifall von CDU und FDP)

Von „Systemwechsel“ könne deshalb keine Rede sein. Vielmehr gehe es um eine Korrektur. Das bedeute selbstverständlich nicht, dass in Zukunft ökologische Standards der EU oder des Bundes in Nordrhein-Westfalen keine Gültigkeit mehr hätten.

Der Betrag in Höhe von 300 Millionen € sei schon in der letzten Legislaturperiode bekannt gemacht worden. Die Summe werde weiter ansteigen, weil auch die jetzt ergriffenen Maßnahmen dem Substanzverlust nicht kurzfristig Einhalt gebieten könnten.

Immer und immer wieder auf die Vorgängerregierung zu verweisen, moniert **Dieter Hilser (SPD)**, verliere als Argument irgendwann an Zugkraft. Bisher habe die CDU-Fraktion keinen einzigen inhaltlichen Beitrag zum Haushalt geleistet.

(Zuruf von der CDU: Nächste Sitzung!)

Zur Landesverkehrswacht habe sich die CDU-Fraktion allerdings geäußert. Eine Antwort zum Bereich Schülerfahrtkosten bleibe sie schuldig und verlasse sich auf die Landesregierung.

Er bitte darum, so **Oliver Keymis (GRÜNE)**, die von der Exekutive angekündigte Datengrundlage, die bis Ende 2005 vorliegen sollte, zur Verfügung gestellt zu bekommen. Diese Zahlen seien für die weitere Debatte wichtig. - Zum Verhältnis zwischen Straßenerhalt und Straßenneubau habe sich die Grünen-Fraktion in der Vorgängerkoalition immer wieder entsprechend positioniert. Details könnten in der nächsten Sitzung beraten werden.

Den vom Abgeordneten Keymis angeführten „Landesstraßenzustandsbericht“, stellt **Minister Oliver Wittke** klar, habe er zwar nicht selber angekündigt; dennoch lege er Wert auf Kontinuität. Außerdem müsse das Parlament über die notwendigen Maßnahmen informiert sein. Ein solcher Bericht werde dem Ausschuss im April vorgelegt. Über das zugehörige Maßnahmenpaket befinde das Parlament.

Dr. Axel Horstmann (SPD) legt dar, dass es sich bei den im Zusammenhang mit den Schülerfahrtkosten angebotenen Ausgleichsmaßnahmen nicht um eine echte Kompensation handele. Eine Teilkompensation gebe es wohl im Bereich der Fahrzeugförderung. Er bitte um Aufklärung, wie der Minister den lastschwachen öffentlichen Verkehr in den ländlichen Regionen via Fahrzeugförderung gegenüber dem fahrzeugintensiven Verkehr in den Ballungsregionen begünstigen wolle.

Faktum sei, so **Bernd Schulte (CDU)**, dass die Nahverkehrsunternehmen einen Vorausleistungsanspruch auf der Grundlage der Zahlen des laufenden Jahres besäßen. Die Finanzierung des Schülerverkehrs im Jahr 2006 erfolge auf der Grundlage der Zahlen des Jahres 2005. Angesichts eines Paketes aus Regionalisierungsmitteln, 45 a-Mitteln und den Fahrzeuginvestitionsmitteln werde im Hinblick auf die im Jahr 2007 anstehende Revision für das Regionalisierungsgesetz darüber nachzudenken sein, wie man in Zukunft die Leistungen für den Nahverkehr zu pauschalisieren und gemäß Koalitionsvertrag die Barrieren zwischen dem ÖPNV und dem SPNV abzubauen seien.

Die Nahverkehrsträger müssten sich in Zukunft darauf einstellen, dass spätestens ab dem Jahr 2008 eine Finanzierung der verschiedenen Komponenten, die bisher separat finanziert worden seien, über eine Pauschale erfolgen müsse. Der angesprochenen Problematik für die Strukturen des ländlichen Raums sei sich die Koalition bewusst.

Dieter Hilser (SPD) sieht es als völlig logisch an, dass in manchem Verkehrsverbund - zum Beispiel dem in Aachen - die Preise erhöht würden. Schließlich müssten die Verbände und Unternehmen für das nächste Jahr kalkulieren und bilanziell mit Rückstellungen auf das reagieren, was auf sie zukommen könne. Betriebswirtschaftlich würden die Unternehmen bereits im Jahr 2006 reagieren.

Das, was der Verkehrsverbund in Aachen mache, erwidert **Minister Oliver Wittke**, könne er nicht nachvollziehen. Es wäre angebracht, wenn sich Verkehrsverbände auch mit dem Gesichtspunkt der Effizienzsteigerung auseinander setzten. Strukturen und Leistungsfähigkeit müssten erörtert werden, ohne dass gleich an der Preis-Leistungsschraube gedreht werde. Die Verkehrsverbände hätten erhebliche Potenziale noch gar nicht ausgeschöpft. Man solle sie nicht so ohne Weiteres aus der Verantwortung entlassen.

Ausschussvorsitzender Wolfgang Röken merkt bei der Gelegenheit an, bei dem vom Minister angesprochenen Sachverhalt handele es sich um einen Zusammenhang, der Gesprächsstoff für ein abendfüllendes Programm abgäbe.

Nach seinem Kenntnisstand, bemerkt **Reiner Priggen (GRÜNE)**, verrichte der Verkehrsverbund Aachen seine Arbeit mit elf Leuten. Unter Effizienzgesichtspunkten sei dieser Verbund deshalb nicht für eine wie vom Minister angesprochene Maßnahme geeignet. Wäre das Ministerium bereit, für den Ausschuss eine Übersicht über sämtliche Verkehrsverbände zu erstellen? Eine Faktengrundlage sei vonnöten. Über die Kriterien könne diskutiert werden.

Minister Oliver Wittke sagt dies zu. Allerdings müsse Politik gegebenenfalls den Mut aufbringen, entsprechende Konsequenzen zu ziehen. Er werde mit Datenmaterial gerne dazu beitragen, für eine gesicherte Diskussionsgrundlage zu sorgen. Die bisherige Aufstellung erscheine ihm nicht optimal. Er wolle die Landesmittel auf jeden Fall für Fahrleistungen und nicht etwa bloße Koordination um der Koordination willen ausgeben.

Christof Rasche (FDP) kommt auf den Effizienz Gesichtspunkt zurück. Die noch unter der Vorgängerregierung gegründete „Agentur Nahverkehr“ sei vor allem deshalb gegründet worden, damit innerhalb der einzelnen Verbände/Verbünde effizienter gearbeitet werde. Diese Begründung lasse sich auch dem entsprechenden Gesetz entnehmen.

Im Falle von Kürzungen, die den ländlichen Raum betreffen, müsse man im Auge behalten, dass die Umsatzrendite bei den Unternehmen im ländlichen Raum weitaus stärker von den Schülerverkehren betroffen sei als im städtischen Raum. Für eine intelligente Kompensation müsse gesorgt werden.

6 Verzicht auf Rückforderung von Städtebauförderungs- und Landesmitteln

Für die Landesregierung für die Landesregierung erstattet **Minister Wittke** folgenden Bericht:

Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Ich möchte zunächst eine sprachliche Korrektur vornehmen: Zu keinem Zeitpunkt ist auf einen Verzicht der Rückzahlung von Landesmitteln die Rede gewesen. Sondern es geht darum, im Nachhinein Bindungsfristen zu ändern, wenn bestimmte städtebauliche Ziele, die mit einer Maßnahme erreicht werden sollten, in der Vergangenheit nicht erreicht worden sind. Was will ich damit sagen? - Wir haben in den 80er- und 90er-Jahren eine Vielzahl von Städtebauförderungsmaßnahmen im Innenstadtbereich, in den Nebenzentren, aber auch bei der Platzgestaltung und anderswo auf den Weg gebracht. Damit sind ganz bestimmte Ziele verbunden gewesen.

Wenn wir nun - nach 10,15 oder 20 Jahren - feststellen, dass diese Ziele nicht erreicht worden sind, finde ich, dass wir gemeinsam mit den Kommunen und den Verantwortungsträgern vor Ort - beispielsweise mit dem Handel und den Immobilienbesitzern - darüber reden, welchen Korrekturbedarf es gibt. Wenn es einen solchen Korrekturbedarf gibt, darf er nicht daran scheitern, dass eine Entscheidung, die vor zwanzig Jahren getroffen wurde, heute noch Fortbestand hat.

Darum habe ich für einen ganz konkreten Fall, nämlich Essen-Borbeck, auf Initiative des Einzelhandels und der Immobilienbesitzer im dortigen Einzelhandelsbereich erklärt, darauf hinzuwirken, dass die Bindungsfrist, die für den Einsatz der Mittel eigentlich 25 Jahre beträgt, auf 19 Jahre verkürzt wird, damit sofort eine Bindungsfreiheit besteht. Das allerdings unter einer Voraussetzung: Es gibt ein integriertes Handlungskonzept zur Revitalisierung dieses Stadtbereiches. Wir wollen nicht einfach so einmal eben per Federstrich einen alten, gescheiterten Ansatz über Bord werfen, sondern wir wollen vor Ort dazu anregen, neue Ansätze zu er-

