



Ausschuss für Bauen und Verkehr

25. Sitzung (öffentlich)

21. September 2006

Düsseldorf - Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:50 Uhr

Vorsitz: Wolfgang Röken (SPD)

Protokollerstellung: Günter Labes

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

Vor Abhandlung der Tagesordnung

1

1 Haushaltsgesetz 2007

1

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/2300
Vorlage 14/608

Einzelpläne 14 und 20

Der Ausschuss nimmt den Einführungsbericht des Ministers zu den Einzelplänen 14 und 20 für seinen Bereich entgegen und führt eine Aussprache durch.

Die Beratungen zum Personalhaushalt werden einvernehmlich an den Unterausschuss „Personal“ des Haushalts- und Finanzausschusses überwiesen.

2 Landesentwicklungsgesellschaft NRW 17

Der Ausschuss spricht über die Umstände einer möglichen Veräußerung von LEG-Wohnungen.

3 „Rauchwarnmelder-Bonus“ in der Gebäudeversicherung -

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1026
Ausschussprotokoll 14/191

In Verbindung damit:

4 Sicherheit privater Haushalte steigern - freiwillige Initiative durch Überzeugung aller wohnungswirtschaftlichen Akteure fördern

Entschließungsantrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 14/1081

Der Ausschuss kommt überein, sämtliche Anträge zu diesem Sachverhalt in einer der nächsten Sitzungen gemeinsam zu beraten.

(Kein Diskussionsteil)

5 Neues Wohnen im Alter -

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 14/2089

In Verbindung damit:

6 „Jung und Alt“ in den Städten und Gemeinden - Zukunftskonzepte für ein neues Zusammenleben der Generationen in Nordrhein-Westfalen auszeichnen

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 14/2096

Dazu:**7 Zusammenleben der Generationen fördern - Mehrgenerationenkonzepte schaffen!**

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/2103 - Neudruck

Der Ausschuss ist vor Abhandlung der Tagesordnung übereingekommen, diese Punkte heute nicht zu behandeln.

8 Das NRW Ziel-2-Programm 2007 - 2013: EFRE- und ESF-Förderung konsequent und zukunftssichernd ausgestalten 30

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/2108
Vorlage 14/654

Minister Oliver Wittke (MBV) erstattet einen Bericht.

9 Erstes Gesetz zum Bürokratieabbau (Bürokratieabbaugesetz 1) -

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/2242

Der Ausschuss hat zu Beginn der Sitzung diesen Tagesordnungspunkt abgesetzt.

10 Städtebauinvestitionen des Landes NRW 2006 -

Zu diesem Punkt gibt es keine Wortmeldung.

(Kein Diskussionsteil)

11 Regierungspläne zur Zukunft des ÖPNV in NRW 33

Nach dem Bericht des Ministers führt der Ausschuss eine Aussprache durch.

12 SPNV-Finanzierung 2007

-

Vorlage 14/645

Der Ausschuss stellt mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD und Grünen das Einvernehmen über die Vorlage her.

(Kein Diskussionsteil)

13 Mobilität in NRW durch mehr Erdgasfahrzeuge sichern! - Sparsame, umweltschonende und ausgereifte Technologie unterstützen

-

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 14/466

Der Ausschuss kommt überein, diesen Punkt heute nicht zu beraten.

(Kein Diskussionsteil)

14 Eiserner Rhein

39

In Verbindung damit:

15 Betuwe-Linie

Der Minister trägt einen kurzen Bericht vor.

16 Gesetz zur Aufhebung des Tariftreuegesetzes Nordrhein-Westfalen

40

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 14/1859

Der Ausschuss sieht von einem Votum ab, weil der federführende Ausschuss über diesen Gesetzentwurf bereits abschließend abgestimmt hat.

17 Umfassende Luftreinhaltung NRW - die Landesregierung muss sich dieser Herausforderung für Umwelt und Gesundheit stellen

-

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 14/1992

Der Ausschuss verständigt sich darauf, kein Votum abzugeben.

(Kein Diskussionsteil)

18 Entwurf einer 5. Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes -

Vorlage 14/617

Das Benehmen wird einstimmig hergestellt.

(Kein Diskussionsteil)

19 Offensive gegen den Verkehrsstau in NRW -

Vorlage 14/459

Der Minister sagt zu, dem Ausschuss einen Bericht schriftlich zur Verfügung zu stellen. Danach soll entschieden werden, ob dieser Punkt in der nächsten Sitzung behandelt werden soll.

(Kein Diskussionsteil)

20 Umsetzung der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Münster zum Flughafen Düsseldorf -

Der Ausschuss verständigt sich darauf, diesen Punkt in der nächsten Sitzung zu beraten.

(Kein Diskussionsteil)

21 Terminplan 2007 -

Der Ausschuss genehmigt folgenden Terminplan für das Jahr 2007:

18. Januar	2007
01. Februar	2007
15. März	2007
19. April	2007
10. Mai	2007
16. August	2007
13. September	2007
11. Oktober	2007
08. November	2007
29. November	2007

Aus der Diskussion

Vor Abhandlung der Tagesordnung

Vorsitzender Wolfgang Röken schlägt vor, die Tagesordnungspunkte 5 bis 7 abzusetzen, weil der federführende Ausschuss für den 1. Februar 2007 eine Expertenanhörung beschlossen habe. Die Beratungen sollten erst nach dieser Anhörung durchgeführt werden.

Zum Tagesordnungspunkt 9 „Erstes Gesetz zum Bürokratieabbau“ erhalte man den Bericht des Ministers schriftlich, sodass auf die heutige Beratung nach Vorschlag aus der Mitte des Ausschusses verzichtet werden könne.

Der **Ausschuss** ist mit den Vorschlägen zur Behandlung der Tagesordnung einverstanden.

1 Haushaltsgesetz 2007

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/2300
Vorlage 14/608
Einzelpläne 14 und 20

Minister Oliver Wittke führt aus:

Wie bereits der Etat 2006 meines Hauses ist auch der Entwurf des Haushaltes 2007 geprägt von den notwendigen Konsolidierungsbemühungen. Der eingeschlagene Konsolidierungskurs bei den Landesfinanzen muss und wird fortgesetzt werden, um überhaupt wieder größere politische Gestaltungsmöglichkeiten für die Menschen in diesem Lande zu erhalten. Wir müssen weiter konsolidieren, uns auf das Wesentliche konzentrieren und die richtigen Akzente setzen. Auch im nächsten Jahr gibt es nicht mehr Geld zu verteilen.

Grundsätzlich ist die Aufstellung des Landeshaushalts überlagert durch Entscheidungen des Bundes, Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln vorzunehmen, und die Auswirkungen der Föderalismusreform beim GVFG und bei der sozialen Wohnraumförderung. Die bundesrechtlichen Änderungen wurden gleichzeitig beziehungsweise unmittelbar nach dem Beschluss der Landesregierung zum Haushalt 2007 getroffen. Daher konnten sie noch keine Berücksichtigung im Haushaltsentwurf 2007 finden. Die Auswirkungen der bundesrechtlichen Änderungen werden aber im Rahmen einer Ergänzungsvorlage in den Haushaltsentwurf 2007 eingearbeitet.

Und noch ein geschäftsführender Hinweis: Auf den Einzelplan 20 werde ich heute nicht weiter eingehen, weil dort mit dem Übergang der Zweckzuweisungen im Bereich des Städtebaues und Denkmalpflege in den Einzelplan 14 im Haushaltsjahr

2006 keine relevanten Ansätze mehr etatisiert sind, deren Bewirtschaftung in der Verantwortung meines Hauses liegt.

Im Bau- und Verkehrshaushalt steht ein Gesamtetat von 3.056.168.300 € im Entwurf 2007 zur Verfügung. Zum Vergleich: Im Haushaltsplan 2006 waren es noch 3.143.505.400 €. Ich werde mich bei meinem Einführungsbericht auf die wesentlichen Schwerpunkte konzentrieren.

Zum Straßenbau: Die Mittel für den Landesstraßenbau bleiben trotz der angespannten Finanzlage des Landes weiterhin von pauschalen Kürzungen ausgenommen. Mit 133,7 Millionen € werden sie insgesamt auf dem Niveau des Jahres 2006 überrollt. Nicht zuletzt mit Blick auf den hier in den letzten Jahren entstandenen Investitionsstau, insbesondere bei den Erhaltungsinvestitionen, wäre hier eine pauschale Kürzung der Mittel verkehrspolitisch nicht vertretbar. Nur eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur schafft Arbeitsplätze und sichert Mobilität.

Allerdings müssen wir angesichts des überzeichneten Bedarfs die knappen Ressourcen noch effizienter und intelligenter einsetzen. Das bedeutet, dass auch bisherige Prioritäten hinterfragt werden müssen. Es werden nur noch Straßen gebaut werden können, deren Nutzen größer ist als die Kosten. Bei der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans, der dem Parlament jetzt zur Entscheidung vorliegt, haben wir diese Vorgabe bereits strikt berücksichtigt.

Außerdem brauchen wir eine langfristig angelegte effiziente Erhaltungsstrategie, um den fortschreitenden Verfall unseres Landesstraßennetzes einzugrenzen. Dazu soll bis zum Jahresende nach Auswertung der Straßenzustandserfassung ein systematisches Erhaltungsmanagement eingerichtet werden.

Kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten sowie der Radwegebau an bestehenden Landesstraßen werden im bisherigen Rahmen weitergeführt. Allerdings werden im Rahmen der kommunalen Vorfinanzierung nur noch bereits bewilligte Maßnahmen ausfinanziert, um zukünftige Haushalte nicht weiter mit alten Rechnungen zu belasten. Um Ihnen einmal ein Gefühl dafür zu geben, welche Wechsel in der Vergangenheit auf die Zukunft ausgestellt worden sind, will ich eine Zahl nennen: Allein bei der Landeshauptstadt Düsseldorf stehen wir bei den Straßenvorfinanzierungen im GVFG-Bereich mit 80 Millionen € in der Kreide. Das heißt, wir haben in den kommenden Jahren eine Schuld gegenüber der Landeshauptstadt - in anderen Städten ist das zwar nicht in dem Ausmaß so, aber ähnlich - abzutragen, die uns Bewegungsspielräume nimmt. Das wollen wir künftig möglichst verhindern.

Für den kommunalen Straßenbau stehen im kommenden Jahr rund 143,3 Millionen € zur Verfügung, davon allein rund 129,4 Millionen € aus Bundesfinanzhilfen. Das Land verstärkt diese Bundesfinanzhilfen durch originäre Landesmittel - wie bereits im vergangenen Haushaltsplan - in einer Gesamthöhe von 13,9 Millionen €, von denen 7,1 Millionen € für die Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen und für die Förderung des Radverkehrs außerhalb verkehrswichtiger Straßen vorgesehen sind.

Als Konsequenz der Föderalismusreform werden im Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen Regelungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Finanzhilfen des Bundes nach dem GVFG ab dem Jahr 2007 getroffen. Für die Jahre 2007 bis 2013 entstehen für das Land NRW noch keine Nachteile und keine wesentlichen Veränderungen, es sei denn, man komme auf Bundesebene ähnlich wie bei den Regionalisierungsmitteln auf den Coup, auch da noch einmal Abänderungen vorzunehmen. In dieser Zeit steht den Ländern noch jährlich ein Betrag von rund 1,3 Milliarden € aus dem Haushalt des Bundes zu. Der Anteil Nordrhein-Westfalens hieran beträgt insgesamt rund 19,43 %, also 259,5 Millionen €. Davon entfallen die oben benannten rund 129,4 Millionen € auf den kommunalen Straßenbau.

Im Rahmen der für 2013 vorgesehenen Revision wird dann aus Sicht der Länder über die erforderliche Fortsetzung und Höhe ab 2014 zu entscheiden sein.

Die Zuführungen an den Landesbereich Straßenbau zum laufenden Betrieb zur betrieblichen Unterhaltung der Landesstraßen und zu den betrieblichen Investitionen sind im Jahr 2007 mit insgesamt 327,5 Millionen € veranschlagt. Die Zuführungen sinken damit, trotz Umsatzsteuererhöhung und weiterer Kostensteigerungen, im Vergleich zu 2006 um 14,4 Millionen €. Die den Vorgaben der Landesregierung zur Konsolidierung des Haushalts geschuldeten Einsparungen realisiert der Landesbetrieb Straßenbau durch strukturelle Veränderungen, durch noch sparsameres Wirtschaften und durch Umsatzausweitung mit Dritten. So plant der Landesbetrieb Straßenbau eine Reduzierung des Personalaufwands um 5,9 Millionen €, eine Minderung bei den betrieblichen Investitionen um 1,7 Millionen € sowie eine Erhöhung der Abrechnung seiner Leistungen für den Bund um 6,2 Millionen €.

Über die Maßnahmen zur Restrukturierung des Landesbetriebes habe ich Sie ja bereits ausführlich informiert. Sie wissen, dass die Diskussion vor Ort sicherlich noch nicht abgeschlossen ist. Ich will aber an dieser Stelle noch einmal sagen: Wir werden mehr Planungsleistung und Bauvolumen mit weniger finanziellem Aufwand im Overhead umsetzen. Das ist, wie ich finde, intelligentes Sparen. Wir gehen nicht an die Investitionen, wie wohl deutlich geworden ist. Wir gehen aber auch im Straßenbau mit Kürzungen in den Konsum.

Jetzt zum öffentlichen Verkehr, insbesondere zu den Eisenbahnen und den ÖPNV: Besonders die Aufstellung des Förderhaushaltes für den ÖPNV ist von den angesprochenen bundespolitischen Entscheidungen überlagert:

Erstens. Kürzung der Regionalisierungsmittel: Gegen die Stimmen Nordrhein-Westfalens hat der Bundesrat dem Haushaltsbegleitgesetz 2006 des Bundes und damit auch der Änderung des Bundesregionalisierungsgesetzes zugestimmt. Die beschlossenen Kürzungen der Regionalisierungsmittel belasten Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2010 mit 516 Millionen €. Gegenwärtig offen ist die Zusage des Bundesfinanzministers, in Höhe von 500 Millionen € eine Kompensation und ab dem Jahr 2009 eine Dynamisierung der Mittel vorzunehmen. Ich kann Ihnen aber sagen, dass gestern auf einer Veranstaltung in Berlin Herr Staatssekretär Hennekes ausgeführt hat, dass die 500 Millionen € in den Jahren 2008 bis

2010 für die Regionalisierungszwecke festgeschrieben verausgabt werden sollen und dass additiv dazu die versprochene Dynamisierung kommen soll.

Lassen Sie mich an dieser Stelle noch anmerken: Die Landesregierung hat entschieden, das erhöhte Aufkommen aus der Mehrwertsteueranhebung für die notwendige Haushaltskonsolidierung einzusetzen. Hier besteht also kein Spielraum für eine Kompensation wegfallender Bundesmittel. Das wäre im Übrigen auch atypisch, weil völlig klar ist, dass die Kosten der Regionalisierung durch den Bund zu tragen sind. Wo kämen wir auch vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Föderalismuskommission hin, wenn wir jetzt Bundesaufgaben, die auf die Länder übertragen werden, mit Landesmitteln - der zusätzliche Mehrwertsteuerpunkt sind Landesmittel - alimentieren würden. Das wäre ein Systembruch und unverantwortlich. Wir würden damit nämlich der Missachtung des Konnexitätsprinzips Tür und Tor öffnen. Das wollen wir nicht. Darum werden wir diese Einnahmen aus der Erhöhung um einen Mehrwertsteuerpunkt nicht zur Ausfinanzierung von Bundesaufgaben, die künftig in Landesträgerschaft übernommen werden, benutzen, sondern wir werden sie ausschließlich für eine Sonderschuldentilgung des Landes Nordrhein-Westfalen einsetzen.

Einige Bemerkungen zur Föderalismusreform: Vor der Sommerpause hat der Bundesgesetzgeber auch die Föderalismusreform beschlossen. Damit geht einher die Beseitigung verschiedener Mischfinanzierungsregelungen, so die Aufhebung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bis auf einige den Bund betreffende Regelungen. Es bleibt - was wir ausdrücklich begrüßen - das sogenannte Bundesprogramm zur Förderung großer ÖPNV-Infrastrukturprojekte - jedenfalls bis zum Jahr 2019 - erhalten. Im Übrigen bekommen die Länder ab dem Jahr 2007 nach dem bisherigen Schlüssel und auch der Höhe nach Kompensationsmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Die Zweckbindung reicht allerdings nur bis zum Jahr 2013, danach entfallen alle speziellen Zweckbindungen für die weiteren Kompensationsleistungen des Bundes bis zum Jahr 2019.

Da beide bundesrechtlichen Änderungen gleichzeitig beziehungsweise unmittelbar nach dem Beschluss der Landesregierung zum Haushalt 2007 getroffen wurden, konnten sie noch keine Berücksichtigung im Haushaltsentwurf finden. Dies wird im Rahmen einer Ergänzungsvorlage nachgeholt werden müssen.

Unmittelbare finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt 2007 hat allerdings nur die Änderung des Regionalisierungsgesetzes.

Gestatten Sie mir an dieser Stelle ein paar Worte zur Finanzierung des ÖPNV in diesem und im kommenden Jahr und zur Realisierung der Kürzungen: Wir werden uns gleich noch unter einem gesonderten Tagesordnungspunkt ausführlich damit beschäftigen. Die Regionalisierungsmittel werden in beiden Jahren zusammen rund 103 Millionen € geringer ausfallen als nach der alten Rechtslage, rund 16 Millionen € im Jahre 2006 und rund 87 Millionen € im Jahr 2007. Zur kurzfristigen Kompensation dieser Kürzungen erweist es sich als vorteilhaft, dass aufgrund von Rückzahlungen oder nicht abgerufenen Mitteln ein Haushaltsrest bei den Regionalisierungsmitteln in Höhe von rund 47 Millionen € gebildet werden konnte. Davon wurden bekanntlich bereits 20 Millionen € zur Aufstockung der ÖPNV-

Fahrzeugförderung mit dem Ziel der finanziellen Abmilderung der Ausgleichskürzungen im Ausbildungsverkehr eingesetzt. Damit verbleiben 2006 Haushaltsreste von rund 27 Millionen € zur Kompensation der obengenannten Kürzungen, die wir im Einvernehmen mit den Verkehrsverbänden in Nordrhein-Westfalen bewerkstelligen können. Nach Abzug der noch im laufenden Jahr wirksamen Regionalisierungsmittelkürzungen in Höhe von 16 Millionen € schmelzen die Haushaltsreste allerdings bereits auf 11 Millionen € zusammen.

Im Jahr 2007 stellt sich die Situation wie folgt dar: Durch die Kürzungen der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene entfällt die Erhöhung bei der ÖPNV-Fahrzeugförderung gegenüber dem gesetzlichen Mindestbetrag von 105 Millionen €, sodass gut 6 Millionen € gegenüber dem ursprünglichen Ansatz von rund 111 Millionen € frei werden. Darüber hinaus werden wir die ursprünglich vorgesehenen 2,6 Millionen € Regionalisierungsmittel zur Finanzierung der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nicht benötigen. Die Landesmittel werden zur Erfüllung der Ansprüche ausreichen. Beide Veränderungen kompensieren die Mittelkürzung aufgrund der Änderung des Regionalisierungsgesetzes um 9 Millionen € von 87 Millionen € auf 78 Millionen €. Dieser Betrag muss grundsätzlich je zur Hälfte durch Einsparungen bei der Förderung des SPNV-Leistungsangebots und bei der Infrastrukturförderung erwirtschaftet werden.

Das bedeutet für die Infrastrukturförderung Folgendes: Von der Kürzung sind Infrastrukturmaßnahmen sowohl für den SPNV als auch für den kommunalen ÖPNV betroffen. In vielen Fällen wird der Beginn neuer Vorhaben zeitlich hinausgeschoben werden müssen. Wir werden aber die rechtlichen Verpflichtungen erfüllen und die verbindlichen Zusagen zum Beispiel für die Bahnstationsmodernisierungsoffensive in unserem Land einhalten. Ferner ist die Inanspruchnahme der Bundesmittel durch die Bereitstellung der Komplementärfinanzierung sichergestellt.

Unser Ziel ist es im Übrigen, dass der Bund seiner finanziellen Verantwortung für den Ausbau von SPNV-Strecken nachkommt, indem deren Finanzierung vorrangig aus eigenen Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz erfolgt.

Im Bereich des SPNV-Leistungsangebotes wollen wir gemeinsam mit den Aufgabenträgern das Jahr 2007 als ein Jahr des Übergangs ausgestalten. Ihnen liegt der Entwurf des SPNV-Finanzierungsplanes 2007 vor, der zwar den Einsparerefordernissen Rechnung trägt, aber wesentlich von einer Status-quo-Wahrung geprägt ist. Damit soll Zeit gewonnen werden, um die notwendigen strukturellen Änderungen ab dem Jahr 2008 politisch und fachlich ausgewogen vorzubereiten. Die zur Finanzierung dieses Kompromisses erforderlichen Mittel in Höhe von 24 Millionen € sollen aus dem verbleibenden Haushaltsrest von 11 Millionen €, im Jahr 2006 nicht benötigter Regionalisierungsmittel sowie durch Kürzungen im Programm Sicherheit und Service in Höhe von 5 Millionen € finanziert werden. Darüber hinaus werden wir im Bereich des Ausbildungsverkehrs in Höhe von 8 Millionen € bei den Ausgleichsleistungen kürzen müssen.

Alles in allem sind die finanziellen Auswirkungen der Mittelkürzungen auch wegen der im Jahr 2005 gebildeten Haushaltsreste kurzfristig zu verkraften. Langfristig werden wir die ÖPNV-Finanzierung aber auf eine solide und planbare Basis stel-

len müssen. Hierzu wollen wir das ÖPNV-Gesetz des Landes grundlegend novellieren. Wir wollen im kommenden Jahr sowohl eine Finanzreform als auch eine Strukturreform anpacken.

Der originäre Landesanteil an der ÖPNV-Förderung in Höhe von rund 120 Millionen € wird im Haushaltsjahr 2007 hauptsächlich für Ausgleichszahlungen für Schüler, Auszubildende und Studierende aufgewendet - 110,6 Millionen € -, die das Land an Verkehrsunternehmen zahlt.

Die Ausgaben für Luftfahrtangelegenheiten werden im Jahr 2007 mit rund 24,1 Millionen € veranschlagt. Dies entspricht einer Kürzung gegenüber dem Jahr 2006 um rund 3,3 Millionen €. Hintergrund der Ansatzminderung ist im Wesentlichen der wegen fehlender Planungs- und Baureife zögerlicher als erwartet ausfallende Mittelabruf im Rahmen der Umsetzung der EU-Richtlinie JAR-OPS zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes auf den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen unseres Landes.

Von den grundsätzlich elf infrage kommenden Verkehrslandeplätzen haben acht die Anpassung gemäß JAR-OPS geplant. Bis heute konnte der Verkehrslandeplatz Bielefeld-Windelsbleiche die JAR-OPS Anpassung vornehmen. Nach aktueller Planung werden die Verkehrslandeplätze Dinslaken-Schwarze Heide, Stadtlohn-Vreden und Arnsberg in den Jahren 2006 und 2007 nach Abschluss der luftrechtlichen Genehmigungsverfahren die Baumaßnahmen durchführen können. Hierfür haben wir im Haushalt 2007 rund 3,8 Millionen € bereitgestellt. Die Anpassung der Verkehrslandeplätze Bonn/Hangelar, Marl-Loemühle, Aachen/Merzbrück und Porta Westfalica haben unterschiedliche Planungsstände und werden erst in den Folgejahren, wenn überhaupt, Baureife erlangen.

Nun einige Bemerkungen zum Haushalt in den Bereichen Stadterneuerung und Denkmalpflege: Für die Stadterneuerung haben wir im Jahr 2007 rund 116 Millionen € an Landesmitteln veranschlagt. Die notwendige Kofinanzierung der Bundesmittel für die städtebauliche Sanierung und Entwicklung sowie den Stadtumbau West von 33 Millionen € und die notwendige Kofinanzierung der Bundesmittel für das Programm „Soziale Stadt“ von 18 Millionen € ist dabei gewährleistet. Wir werden also anders, als beispielsweise im vergangenen Jahr das Land Niedersachsen, keinen Euro Bundesmittel zurückgeben. Das gilt auch für zusätzliche Mittel, die von Bundesebene im Bereich des Programmes „Soziale Stadt“ zur Verfügung gestellt werden.

Wir werden uns in der Stadtentwicklung und Stadterneuerung neuen Herausforderungen zu stellen haben. Hier gilt es, mehr Kooperation, mehr Integration, mehr Innovation zu erreichen. Dabei müssen wir uns auf die Handlungsräume der Regionen mit interkommunalen Aktivitäten, von Innenstädten mit Leerstandsproblemen sowie der Stadtteile mit sozialen und strukturellen Problemen konzentrieren.

Dass der Grundstücksfonds, der bisher mit dem Haushaltsansatz in der Höhe der zweckgebundenen Einnahmen von 17,5 Millionen € veranschlagt ist, neu ausgerichtet werden muss, ist bekannt und auch bereits Gegenstand zweier Kleiner Anfragen gewesen. Ich beabsichtige, in den Jahren 2007 und 2008 jeweils mit zusätzlich 22 Millionen € den abschließenden Bedarf für die bereits angelaufenen -

und mit EU-Mitteln geförderten - Flächenprojekte des Grundstücksfonds mit Mitteln aus dem Jahresüberschuss der WfA zu bedienen. Hierzu werden die Abstimmungen mit allen beteiligten Ressorts und der WfA derzeit vorgenommen. Ich gehe davon aus, dass diese Lösung dann im Rahmen der Ergänzungsvorlage Eingang in den Haushalt 2007 finden wird. Über den Verfahrensstand werde ich selbstverständlich den Ausschuss noch zeitnah gesondert unterrichten.

Für die kommunale, private und kirchliche Förderung im Bereich der Bau- und Bodendenkmalpflege sind insgesamt 11,3 Millionen € im Jahr 2007 vorgesehen. Dies entspricht im Wesentlichen einer Überrollung des Ansatzes aus dem Jahr 2006. Darüber hinaus sind erstmalig auch die Zuschüsse aus der Lotterie „Spiel 77“ zugunsten der Dombauvereine des Landes von knapp 3 Millionen € in den Einzelplan 14 eingestellt worden.

Zur Wohnungsbauförderung: Mit der Föderalismusreform geht die soziale Wohnraumförderung in die Verantwortung der Länder über. Deshalb gibt es auch ab 2007 keine Bundesfinanzhilfen für diesen Zweck mehr in den Haushaltsplan einzustellen. Zum Ausgleich hierfür stehen den Ländern ab dem Jahr 2007 bis zum Jahr 2019 jährliche Kompensationszahlungen zu. Diese sind bis 2013 zweckgebunden für investive Maßnahmen der Wohnraumförderung zu reservieren.

Die Kompensationszahlungen des Bundes für die Entflechtung der sozialen Wohnraumförderung betragen jährlich insgesamt 518,2 Millionen €, hiervon entfällt auf Nordrhein-Westfalen ein Brutto-Anteil von 97,1 Millionen €. Die Kompensationsmittel dienen sowohl der Abgeltung der vom Bund bis zum 31.12.2006 eingegangenen Finanzierungsverpflichtungen für die soziale Wohnraumförderung als auch der Finanzierung von neuen Wohnraumförderungsmaßnahmen ab dem Jahr 2007. Unter Berücksichtigung des Wegfalls der bisherigen Zahlungen des Bundes erhält das Land damit eine jährliche zusätzliche Kompensation in Höhe von 34,7 Millionen €.

Für das Wohnraumförderungsprogramm 2007 war zunächst ein Volumen rund 890 Millionen € gegenüber 940 Millionen € im Jahr 2006 ohne Berücksichtigung der Ergebnisse der Föderalismusreform veranschlagt worden. Vor diesem positiven Hintergrund und unter Berücksichtigung der von mir dargelegten Teilfinanzierung des Grundstücksfonds aus Überschüssen der WfA halte ich ein Volumen für das Wohnraumförderungsprogramm 2007 in Höhe von rund 900 Millionen € für angemessen, um die Wohnungsbauförderung in unserem Land weiterhin bedarfsgerecht und auf hohem Niveau fortsetzen zu können.

Lassen Sie mich kurz zusammenfassen: Den Kurs der notwendigen Haushaltskonsolidierung weiter einhalten und dennoch das Machbare für die Bau- und Verkehrsinfrastruktur des Landes Nordrhein-Westfalen im Interesse der Bürgerinnen und Bürger auf den Weg zu bringen, das ist mein Ziel mit der Vorlage dieses Haushaltsplanentwurfes für das Jahr 2007. So stellt sich die Situation im kommenden Jahr Haushalt 2007 dar. Das zeigt, dass auch in Zeiten knapper Kassen Politikgestaltung möglich ist.

Ich freue mich auf eine intensive erste Beratung dieses Haushaltsplanentwurfes und wünsche uns für die weiteren Beratungen nicht nur viel Erfolg, sondern insbe-

sondere auch einen erfolgreichen Vollzug dieses Haushaltsplanes. Eines ist wohl deutlich geworden: Wir setzen einen Schwerpunkt auf Investitionen. Wir tragen trotzdem zur Haushaltskonsolidierung bei. Damit schaffen wir zum zweiten Mal nach dem Jahr 2006 diesen schwierigen Spagat.

Dieter Hilser (SPD) äußert die Erwartung, dass der Ausschuss wie üblich diesen Bericht auch schriftlich geliefert bekommt und fährt fort, mit dem beim Sonderberichterstattengespräch vorgelegten Papier habe sich das Kabinett nicht befasst. Somit gebe es zwei Umgangsmöglichkeiten. Entweder werde das Papier als nicht existent angesehen oder es werde akzeptiert, wobei man sich vorbehalte, bei ähnlichen Gelegenheiten auf dieses ungewöhnliche Verfahren zurückzugreifen.

Zum Grundstücksfonds wolle er auf den zeitlichen Ablauf zu sprechen kommen. Mit Datum vom 20. Juni hätten zwei Abgeordnete eine Kleine Anfrage gestellt. Diese enthalte unter anderem die Frage, welcher neuen Finanzierung der Grundstücksfonds für die Zukunft unterliege. Am 11. Juli habe die Landtagspräsidentin mitgeteilt, das Ministerium erbitte weitere Zeit für die Beantwortung der Kleinen Anfrage, die relativ kompliziert sei und umfangreiche Recherchen erforderlich gemacht hätte. Nach zehn Wochen habe die Antwort am 24. August gelautet, es böten sich mehrere Lösungsvarianten an, die zurzeit eingehend geprüft würden. Sobald diese Prüfungen abgeschlossen seien, würde man informiert. - Eine solche Antwort hätte bereits einen Tag nach der Anfrage erteilt werden können. Dafür hätte es keiner Fristverlängerung bedurft. Außerdem wären zwei Abgeordnete nicht in die Lage gekommen, eine weitere Kleine Anfrage zu stellen, die inzwischen dem Ministerium vorliege. So sollte nicht mit Abgeordneten umgegangen werden. Außerdem stelle das ein Armutszeugnis für den Umgang mit parlamentarischen Anfragen dar.

Nach dem Eindruck der SPD-Fraktion bereite der Minister mit der angedachten Finanzierung des Grundstücksfonds zumindest teilweise den Ausstieg aus dem sozialen Wohnungsbau vor. Der Minister plane, aus dem Wohnungsbauförderungsvermögen des Landes 11,2 Millionen € abzuzweigen und mit diesen in die Finanzierung des Grundstücksfonds einzutreten, weil Haushaltsmittel des Landes ausfielen. Das bedeute einen Systemwechsel. Seit den 60er-Jahren würden der Wohnungsbau und das Wohnungsbauvermögen ausschließlich für wohnungsbaupolitische Zwecke verwendet. Nunmehr werde Geld aus dem Wohnungsbauvermögen für zweckfremde Aufgaben verwandt. Seine Fraktion prüfe zurzeit, ob das eine Angelegenheit für den Landesrechnungshof darstelle.

Der Minister ebne mit diesem Vorgehen natürlich den Weg für eine weitere Abschmelzung des Wohnungsbauvermögens, da dieser ganz offensichtlich im Kabinett nicht habe durchsetzen können, dass der Grundstücksfonds als separate Angelegenheit durch Landeshaushaltsmittel zu finanzieren sei und dessen Finanzierung eben nicht über das Wohnungsbauvermögen erfolgen dürfe. Darin erblicke seine Fraktion einen ersten Ansatz für das, was in der Koalitionsvereinbarung stehe, nämlich die Objektförderung auslaufen zu lassen. Die SPD-Fraktion behalte sich vor, dies zu einem Thema der nächsten Sitzung zu machen. Außerdem werde geprüft, inwieweit diese Zweckentfremdung der Wohnungsbauförderungsmitel nicht nur systemungerecht sei, sondern auch den Tatbestand der Rechtswidrigkeit erfülle.

Oliver Keymis (GRÜNE) führt aus, sich in weiten Teilen bezüglich der angesprochenen Themen seinem Vorredner anschließen zu können. Der Minister befinde sich nicht nur auf dem Weg, sich als Totengräber des sozialen Wohnungsbaues, sondern auch, wenn auch ungewollt, des ÖPNV zu betätigen. Diese Tatsache alarmiere die Grünen. Wie mit dem vom Ministerium vorgelegten Papier beim Sonderberichterstattergespräch umgegangen werden solle, wisse er ebenfalls noch nicht so recht.

Als Hauptproblem erachte er im Zusammenhang mit dem ÖPNV die fehlende mittelfristige Finanzplanung, weil man nicht wisse, wie es weitergehe. Die Rückmeldungen aus den Verbänden besagten, wie auch die heutige Ankündigung des VRS bestätige, dass es neben Ausdünnungen auch zu Preiserhöhungen komme. Die Leute beklagten, dass der ÖPNV immer komplizierter und teurer werde. Die Bahn leiste dazu ebenfalls ihren Beitrag über die neue Fahrkartenregelung, wonach Fahrkarten nur noch am Automaten und nicht mehr im Zug gelöst werden könnten. Die auf den ÖPNV angewiesenen Leute fühlten sich eingeschränkt und vernachlässigt, statt diese zu bestärken, ihn noch stärker zu nutzen. Diese Entwicklung kritisierten die Grünen. Verantwortlich dafür sei natürlich im Wesentlichen der Bund mit seinen Entscheidungen bezüglich des ÖPNV.

Zur Zustandserfassung der Landesstraßen habe Abteilungsleiter Maatz im Mai gesagt, bis spätestens zum Ende der Sommerferien liege diese dem Ausschuss vor. Allerdings seien im Entwurf schon die Vorhaben bei den Landesstraßen vorgetragen worden. Er bitte zu erklären, warum die Zustandserfassung noch nicht vorliege. Ohne diese könne nämlich über den entsprechenden Bereich bei den Haushaltsberatungen nicht qualifiziert gesprochen werden. Pauschal wüssten alle um den schlechten Zustand der Landesstraßen. Die Grünen hielten es nach wie vor für wenig sinnvoll, die Schere zwischen Neubau- und Erhaltungsmitteln immer weiter zu öffnen. Durchaus gesehen worden sei, dass mit der Verschiebung von 5 Millionen € in die Erhaltung versucht werde, tendenziell zu Veränderungen zu kommen. Um den bekannten Sanierungsstau aufzulösen, müsse mutig möglichst rigoros auf Landesstraßenneubau verzichtet werden, um die Mittel in die Erhaltung umsteuern zu können. Für neu gebaute Straßen würden übrigens irgendwann auch Erhaltungsmaßnahmen erforderlich.

Er hoffe, dass im Zuge der Haushaltsberatungen Veränderungen erreicht werden könnten. Auf das Thema Flugplätze, von denen der Minister begeistert gesprochen habe, wolle er nicht weiter eingehen. Jeder vernunftbegabte Mensch frage sich aber, wo die Grenze liege, wenn es darum gehe, kleine Flugplätze zu ertüchtigen, obwohl heute schon die Konzeption zum Luftverkehr in NRW als sehr fragwürdig angesehen werde.

Minister Oliver Wittke (MBV) äußert zu dem beim Sonderberichterstattergespräch vorgelegten Papier, das Ministerium habe vor der Frage gestanden, ob man, wohl wissend, was geschehen werde, weil die Zahlen des Bundes mittlerweile vorlägen, den Ausschuss nicht informieren und es insoweit beim Haushaltsplanentwurf belassen sollte, oder ob man als unkonventionelle Servicemaßnahme ein solches Papier vorlege. Es treffe zu, dass sich das Kabinett mit diesem Papier nicht befasst habe. Die Kabinettsfassung werde erst im Zuge der Erstellung der Ergänzungsvorlage zu diesem Haushaltsplanentwurf stattfinden. Das Ministerium habe es aber als angebracht erachtet, den Ausschuss so schnell wie möglich über die tatsächlichen Zahlen zu informieren. Den Ausschussmitgliedern bleibe anheimgestellt, wie sie mit diesem Wissen umgingen.

Er pflichte Herrn Hilser bei, dass die angesprochene Beantwortung der Kleinen Anfragen im Zusammenhang mit dem Grundstücksfonds hochgradig unbefriedigend sei. Die am 24. August gegebene Antwort hätte genauso auch schon am 20. Juli gegeben werden können. Das bedauere er. Aber das beruhe nicht auf böser Absicht. An dem Ablauf werde jedoch erkennbar, wie schwer die Verhandlungen sich gestaltet hätten und wie viele Prüfungen vorgenommen worden seien. Die vom SPD-Sprecher angekündigte Prüfung von Sachverhalten, habe das Ministerium bei der NRW-Bank, der Wfa und im Hause bereits geklärt. Wegen des Umfangs der Prüfung habe das Ministerium auch am 24. August noch keine Antwort geben können. Die Alternative hätte in der Beantragung einer nochmaligen Fristverlängerung bestanden. Auf die nachfolgenden Kleinen Anfragen sei eine Antwort formuliert worden. Diese befinde sich im Ministerium zur Endabstimmung und werde in den nächsten Tagen herausgehen.

Die Aussage, der Ausstieg aus dem sozialen Wohnungsbau sei eingeleitet, erscheine ihm als harter Tobak, weil die Zahlen etwas anderes besagten. Für Zwecke des sozialen Wohnungsbaues stünden nach dem Haushaltsplanentwurf im Jahr 2007 900 Millionen € zur Verfügung. Wie vor dem Hintergrund dieses immensen Betrages die Oppositionsredner von einem Ausstieg aus dem sozialen Wohnungsbau reden könnten, bilde deren Geheimnis.

Im Übrigen treffe auch nicht zu, dass das Landeswohnungsbauvermögen angeknabbert werde. Das Gegenteil sei der Fall. Das Landeswohnungsbauvermögen bleibe nämlich unangetastet. Aber die Erträge daraus würden in Teilen, wie bei den 22 Millionen € für den Grundstücksfonds, anderweitig verwendet. Er halte das für gerechtfertigt, weil es nicht sein könne, dass alle Bereiche Einsparungen erbrächten, aber der soziale Wohnungsbau davon ausgenommen bleibe. Er sei froh darüber, dass man die Projekte des Grundstücksfonds ausfinanziert bekomme. Das erscheine wegen der Bedeutung dieser Flächen und Projekte dringend notwendig.

Widersprechen müsse er der Behauptung von Herrn Keymis, Herr Maatz habe angekündigt, zum Ende der Sommerferien werde der Straßenzustandsbericht vorliegen. Die Aussage habe gelautet, wie es auch protokolliert worden sein solle, dieser Bericht werde nach den Sommerferien vorliegen. Die Zusammenstellung des Straßenzustandsberichts befinde sich in den letzten Zügen und werde also, wie zugesagt, „nach den Sommerferien“ diesem Ausschuss zugeleitet.

Bernd Schulte (CDU) räumt ein, es könne bemängelt werden, dass für die Bereiche Wohnraumförderung und Regionalisierungsmittel Ergänzungsinformationen vorlägen, die vom Kabinett nicht formal abgesegnet worden seien. Wären diese Informationen aber nicht vorgelegt worden, hätte Herr Hilser sicherlich den Vorwurf erhoben, der Haushalt wäre nicht beratungsfähig. Deshalb begrüße er diese Informationen, und es empfehle sich, das in dieser Weise hinzunehmen.

Er halte es für schwierig, die Argumente der beiden Oppositionsredner zu verstehen, wenn man wisse, dass gerade diese beiden in den letzten Monaten der rot-grünen Regierung wesentlich durch die Ausbringung von Verpflichtungsermächtigungen und anderen haushaltsrechtlichen Maßnahmen dazu beigetragen hätten, den Handlungsspielraum der neuen Regierung einzugrenzen. Das gelte insbesondere für den Bereich

der Stadterneuerung. Die Schubladen seien dazu bis zur Kante mit Verpflichtungsermächtigungen vollgestopft worden, sodass jetzt kaum Möglichkeiten bestünden, im Rahmen der geringer werdenden Mittel gestaltend zu wirken. Somit sollte nicht scheinheilig kritisiert werden, dass der Investitionsanteil im Rahmen der Stadterneuerungsmittel des Landes sinke. Dieser Vorwurf sei hier genauso wenig angebracht wie bei den Landesstraßen. Im Rahmen der Konsolidierung leiste die neue Koalition das Mögliche.

Wenn sich der Kollege Hilser, wie das die Haushalts- und Finanzpolitikerin im Verwaltungsrat der Wfa ebenfalls mache, als Gralshüter des sozialen Wohnungsbaues aufspiele, dann sollte dieser sich an die frühere Regierungszeit erinnern, wo er richtigerweise dazu beigetragen habe, den Handlungsspielraum des Wohnungsbauvermögens auf andere Projekte als auf die klassisch zu fördernden Objekte auszudehnen. Das gelte etwa für die Modernisierungsförderung bei Altenwohnheimen. Zwar stelle dies ebenfalls eine Abkehr von der reinen Lehre dar, aber gerade unter dem Gesichtspunkt, das Vermögen intelligent auf die Notwendigkeiten des demografischen Wandels ausrichten zu müssen, sei diese Vorgehensweise richtig gewesen. Gesprochen werde nicht über Maßnahmen, die möglicherweise neu in einen Entwicklungsfonds oder Grundstücksfonds, wie immer dieser in Zukunft aussehen möge, hineinkämen. Bei aller Kritik sollte an die Kontinuität beim Regierungshandeln gedacht werden.

Er erwarte bei den nächsten Sitzungen noch spannende Diskussionsbeiträge. Von der geübten Elementarkritik werde letzten Endes nicht viel übrigbleiben.

Christof Rasche (FDP) hebt hervor, die Haushaltspolitik der neuen Landesregierung verfolge das Ziel, Jahr für Jahr die Kreditaufnahme zu reduzieren. Das werde für das Jahr 2007 wie im Jahr 2006 gelingen. Dieses Ziel werde auch in den nächsten Jahren erreicht. Fest stehe, dass man bei einer solchen Haushaltskonsolidierung auch im Bereich Bauen und Verkehr nicht an Sparmaßnahmen vorbeikomme.

Es sei das gute Recht der SPD-Fraktion, die Rechtsgrundlagen und Rahmenbedingungen zum Grundstücksfonds zu prüfen. Er habe auch kein Problem damit, darüber in der nächsten Sitzung zu diskutieren.

Die Grünen griffen sehr schnell zu Begriffen wie „Totengräber“, wie es Herr Keymis gerade wieder gemacht habe. Das bedeute aber nicht, dass die Grünen solide Politik betrieben. Diesen gehe es vielmehr darum, Schlagzeilen zu produzieren. Mit sachlicher Politik habe das bedauerlicherweise gar nichts zu tun.

Was die Mittelvergabe für den Landesstraßenbau angehe, habe bereits die rot-grüne Landesregierung die Mittel der nächsten Jahre für den Straßenaus- und -neubau vergeben. Die neue Koalition verfüge in diesem Bereich über keinen Spielraum mehr. Jetzt könne aber nicht verlangt werden, dass die schon vergebenen Mittel von der neuen Koalition in die Sanierung gesteckt würden. Wegen der bereits erfolgten Vergabe der Mittel stünden diese nicht mehr für Straßensanierung zur Verfügung.

Es wäre möglich, weitere solche Widersprüchlichkeiten zu nennen. Das könne aber in der nächsten Sitzung und im Plenum geschehen.

Bodo Wißen (SPD) merkt an, die 50-prozentige Kürzung des Ansatzes bei dem 3-S-Programm müsse kritisiert werden. Beim ÖPNV gebe es ein wahres Kürzungsszenarium. Insofern werde die soziale Verpflichtung im Bereich ÖPNV extrem vernachlässigt. Die Kürzung des 3-S-Programms stelle auch vor dem Hintergrund des glücklicherweise nicht erfolgten Anschlages auf Regionalzüge ein Problem dar. Die Sicherheit und der Service blieben auf der Strecke. Frühere Landesregierungen hätten darauf geachtet, dass bestimmte Anforderungen des Landes von den beteiligten Partnern umgesetzt würden. Dieses Ziel werde von diesem Minister nicht mehr verfolgt. Die erreichten Erfolge beim ÖPNV mit der enormen Zunahme der Zahl der ÖPNV-Nutzer, was die Straße entlastet habe, würden aufs Spiel gesetzt. Die Kürzung bei den Schülerbeförderungsmitteln erachte er als „Treppenwitz“.

Was die Regionalisierungsmittel angehe, erinnere er daran, dass auch Ministerpräsident Dr. Jürgen Rüttgers das Berliner Koalitionspapier unterschrieben habe. Die von Minister Wittke gegen diese Kürzung ausgesprochenen großen Worte erschienen insofern nicht glaubwürdig.

Mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel hätte man vielleicht in gewisser Weise noch leben können, aber die Streichung von 49 Millionen € bei den Schülerbeförderungskosten sei nur schwer verkraftbar. Die Koalition beweise damit, dass diese kein Herz für die Kommunen und für das Land habe. Es handle sich jedenfalls um eine politische Entscheidung, und diese belege, dass der ÖPNV sich bei dieser Koalition nicht in guten Händen befinde. Für die Beteiligten wie den Verbänden bestehe zudem keine Klarheit.

Er pflichte dem Kollegen Rasche bei, dass es mehr Ehrlichkeit bedürfe. Aber im Wahlprogramm der FDP stehe, dass für einen Bereich beim Landesstraßenbau 200 Millionen € gefordert würden. Die Koalition sei aber auf dem gleichen Niveau wie die Vorgängerregierung gelandet.

Der gesamte Haushalt sei kommunalfeindlich. Das gelte auch für den Landesstraßenbau, weil bei Investitionen Kürzungen erfolgten. Wieder einmal lasse diese Koalition den ländlichen Raum im Regen stehen.

Begrüßt werde, dass nunmehr nach den erfolgten Kürzungen der Ansatz für die Verkehrssicherheit wieder erhöht worden sei. Das stehe wahrscheinlich in enger Verbindung mit dem seinerzeitigen Änderungsantrag der SPD-Fraktion zum Haushalt 2006.

Oliver Keymis (GRÜNE) meint, der Minister habe wegen der Regionalisierungsmittel demonstriert, was aber letztlich keinen Erfolg gezeitigt habe, weil sich Schwarz-Rot in Berlin entsprechend verständigt hätten. Schon die erste Kürzung treffe das Land hart, aber es stünden weitere Reduzierungen an.

Die Wohnungsbauförderung falle immerhin 40 Millionen € geringer aus als im Jahr 2006. Dabei handle es sich immerhin um Investitionsmittel. Für diesen Ansatz könne sich deshalb der Minister nicht rühmen.

Aus dem Protokoll über die Sitzung am 11. Mai gehe hervor, dass der Abteilungsleiter Maatz dem Ausschuss mitgeteilt habe, das Gutachten zur Zustandserfassung sei wegen Inplausibilitäten vom Ministerium mehrfach zurückgegeben worden. Fakt sei zu-

dem, dass mit dem Datum vom 9. Mai 2006 dem Ministerium erneut ein vorläufiger Endbericht, ein Kurzbericht, vorgelegt worden sei.

Schließlich stehe im Protokoll:

„Wir werden eine entsprechende Aufbereitung vornehmen. Jetzt gehen wir aber mit Hochdruck an diese Aufgabenstellung.“

Abschließend heißt es:

„Ich gehe davon aus, dass wir unmittelbar nach den Sommerferien einen entsprechenden Bericht vorlegen können.“

Offen bleibe danach, welche Sommerferien gemeint gewesen seien. Aber die Grünen seien davon ausgegangen, dass dieser Bericht unmittelbar nach den abgelaufenen Sommerferien in diesem Jahr vorgelegt würde. Dieser Straßenzustandsbericht liege nicht vor, sodass bedauerlicherweise die Haushaltsberatungen ohne die benötigte Arbeitsgrundlage, um sinnvoll darüber sprechen zu können, welche Mittel im Bereich der Landesstraßenerhaltung erforderlich seien, stattfinden müssten. Ihn interessiere, wann der Bericht tatsächlich vorgelegt werde.

Dieter Hilser (SPD) legt dar, bei dem vorgelegten Haushaltsentwurf habe die Landesregierung schlicht vergessen, dass im Zuge der Föderalismusreform das Land mehr Zuständigkeit für den sozialen Wohnungsbau erhalte. Außerdem sei die Kürzung der Regionalisierungsmittel nicht im Haushaltsentwurf berücksichtigt worden. Dass dieses möglich gewesen wäre, werde daran ersichtlich, dass schon zwei Tage später in der ersten internen Stellungnahme seiner Fraktion dieser Kritikpunkt enthalten gewesen sei. Somit hätten problemlos diese beiden Entwicklungen beim Haushaltsentwurf berücksichtigt werden können.

Die vom Kollegen Schulte bemängelte Ausstattung der Verpflichtungsermächtigungen beruhe schlicht darauf, dass viele Anträge über den Grundstücksfonds wegen des großen Volumens gar nicht in ein oder zwei Jahren abgewickelt werden könnten, sondern mithilfe von Verpflichtungsermächtigungen über Jahre gestreckt werden müssten.

Jahr für Jahr habe die FDP gesagt, 67 Millionen € für den Straßenneubau und die Straßenerhaltung seien zu wenig, und sie habe jeweils 100 Millionen € zusätzlich beantragt. Wäre das von der seinerzeitigen Koalition übernommen worden, könnte der Minister seine Abteilung Verkehr schließen, weil keine Manövriermasse mehr existierte.

Was das Wfa-Vermögen angehe, sei der Kollege Schulte nicht völlig im Bilde. Wenn dieser auf den Einwand der SPD-Fraktion, dass das Wohnungsbauvermögen nunmehr auch für den Grundstücksfonds eingesetzt werde, damit reagiere, das habe Rot-Grün durch die Einführung von Modellversuchen für altengerechtes Wohnen auch schon gemacht, müsse darauf aufmerksam gemacht werden, dass darin aber schon der Begriff „Wohnen“ auftauche.

Was den Ausgleich der Regionalisierungsmittelkürzungen angehe, müsste das Land die Mehrwertsteuermehreinnahmen nicht vollständig für die Haushaltskonsolidierung verwenden. Dass andere Reaktionen möglich seien, belegten die Beispiele der Bundesländer Hessen und Bayern.

Minister Oliver Wittke (MBV) nimmt Stellung, die Beispiele Hessen und Bayern zeigten, dass CDU- und CSU-geführte Landesregierungen schon seit Jahren solide gewirtschafteten hätten, was diesen erlaube, nicht alle Mehreinnahmen in die Schuldentilgung stecken zu müssen und einen Anteil für den Regionalverkehr einsetzen zu können. Hätte die alte Koalition in den vergangenen Jahren stärker Maß gehalten, wäre die Situation heute viel einfacher, weil mehr Spielmasse verfügbar wäre, um all das, was etwa die SPD-Fraktion wünsche, auf den Weg bringen zu können.

Vom Kollegen Wißen erführe er gern, wie dieser darauf komme, dass an irgendeiner Stelle beim Straßenbau Kürzungen vorgenommen würden. Vielmehr habe die Landesregierung für Investitionen beim Landesstraßenbau die letztes Jahr aufgestockten 5 Millionen € fortgeschrieben. Somit liege gegenüber dem Jahr 2005 eine Ansatzserhöhung von 5 Millionen € vor. Bei den Zuweisungen an den Landesbetrieb Straßenbau NRW würden aber Kürzungen vorgenommen.

Die Erstellung des Straßenzustandsberichts sei nicht einfach, weil das Ministerium bei diesem bei null anfangen. Die Vorgängerregierung, die die Grünen mitgetragen hätten, habe sich überhaupt nicht um Straßenzustandsberichte gekümmert. In der Vergangenheit habe es keinen einzigen solchen Bericht in Nordrhein-Westfalen gegeben. Das Thema werde jetzt aufgearbeitet, weil die Landesregierung meine, dass es wichtig sei, den Zustand der Straßen in Ordnung zu bringen und zu halten.

Er pflichte dem Kollegen Keymis bei, dass Stück für Stück bei den Landesstraßen umgesteuert werden müsse. Aus diesem Grunde sei schon in diesem Jahr für die Straßeninstandhaltung ein Sonderprogramm über 10 Millionen € aufgelegt worden. Gleichzeitig habe man zu dessen Finanzierung aus der Ausbauplanung des Landes 5 Millionen € herausgenommen. Diese Landesregierung kümmere sich im Gegensatz zu Rot-Grün darum, dass die Straßen des Landes in einen ordentlichen Zustand versetzt würden.

Über die Regionalisierungsmittel werde nun zum wiederholten Male diskutiert. Er hätte sich gefreut, wenn der Bundesverkehrsminister wie die Landesverkehrsminister für die Regionalisierungsmittel gekämpft hätte. Der Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee von der SPD habe keinen Handschlag unternommen, um die vorgenommenen radikalen Kürzungen wenigstens abzumildern. Die Zusage von Finanzminister Steinbrück, dass es ab dem Jahr 2009 wieder eine Dynamisierung bei den Mitteln und als Kompensation 500 Millionen € geben werde, sei ausschließlich dem geschlossenen Widerstand der Landesverkehrsminister und der nordrhein-westfälischen Landesregierung zu verdanken. Zugegebenermaßen habe diese Zusage der Landesregierung nicht gereicht, weil weiterhin Probleme bei den Regionalisierungsmitteln gesehen würden. Aus diesem Grunde habe das Haushaltsbegleitgesetz nicht die Zustimmung des Landes Nordrhein-Westfalen im Bundesrat gefunden.

Die Beschlüsse zu den Regionalisierungsmitteln und bezüglich des Grundstücksfonds hätten noch nicht in den Haushaltsplanentwurf eingearbeitet werden können. Das Haushaltsbegleitgesetz sei nämlich zu dem Zeitpunkt der Beschlussfassung des Kabinetts über den Haushaltsplanentwurf noch nicht rechtskräftig gewesen. Er räume zwar ein, dass die Situation misslich sei, aber vom Verfahrensablauf her habe man das nicht verhindern können. Aus diesem Grunde sei von ihm der unkonventionelle Weg beim Sonderberichterstattingespräch beschritten worden, damit in dieser Sitzung zu den

wesentlichen Haushaltsdaten Transparenz bestehe. Über das zur Verfügung gestellte Papier würden die Auswirkungen der erzielten Kompromisse erkennbar. Daraus könne ihm nun wirklich kein Vorwurf gemacht werden. Netterweise habe der Kollege Hilser per Zuruf zugegeben, dass bei Nichtvorlage dieser Zahlen dieser sich wegen fehlender Transparenz außerstande gesehen hätte, den Haushaltsplan zu beraten.

Christof Rasche (FDP) hält der alten Koalition vor, diese habe über Jahre wissentlich ganz bewusst die Einnahmen zu hoch angesetzt, um bei der Einbringung einen angeblich ausgeglichenen Haushalt vorlegen zu können. Jahr für Jahr habe dann ein Nachtragshaushalt vorgelegt werden müssen, um die erforderlichen Korrekturen vorzunehmen. Das sei keine solide Finanzpolitik gewesen. Die jetzige Koalition verfolge eine andere Zielsetzung. Der Haushalt basiere auf Fakten. Wenn diese Fakten erst zur zweiten Lesung vorlägen, finde eine Anpassung der Ansätze statt. Somit werde heute der richtige Weg beschritten.

Den Legendenbildungen wolle er deutlich widersprechen. Beim Landesstraßenbau sei in den vergangenen Jahren über drei wesentliche Haushaltsansätze gesprochen worden. Das betreffe die Erhaltungsinvestitionen über 53,3 Millionen €, die Investitionen für Neu- und Ausbau mit 67 Millionen € und 10 Millionen € für Maßnahmen mit Kosten von unter 3 Millionen €. Diese investiven Ansätze seien insgesamt um 5 Millionen € höher als noch im Jahre 2005 unter Rot-Grün. Die alte Koalition habe diese Mittel in den Jahren von 1995 bis 2005 entweder reduziert oder auf gleicher Höhe gehalten. Unter Schwarz-Gelb seien diese Ansätze im Haushalt 2006 nach zehn Jahren erstmals wieder angehoben worden. Bei diesen Fakten könne sich die SPD-Fraktion nicht als Partei des Landesstraßenbaues darstellen.

Was die ÖPNV-Kürzungen angehe, müsse gesehen werden, dass die wirklichen Kürzungen mit Blick auf das Jahr 2008 erst noch auf das Land zukämen. Dann werde man erhebliche Probleme bekommen. Es müsse überlegt werden, wie diese bewältigt werden könnten. Tatsache sei jedoch, dass es in Berlin eine Regierung aus CDU und SPD gebe. Auf Bundesebene bildeten zwar CDU und SPD ein Team, aber man bezichtige sich dennoch gegenseitig, Fehler gemacht zu haben. Auf Landesebene sitze die SPD jedoch auf der Oppositionsbank. Tatsache sei, dass in Berlin für die hier angesprochenen Bereiche der Finanzminister und der Verkehrsminister maßgeblich Verantwortung trügen. Beide gehörten der SPD an. Wer versuche, eine Zuordnung vorzunehmen, mache das an Ämtern und Personen fest. Von dieser Verantwortung der SPD-Minister könne auch die Landes-SPD nicht ablenken.

Bodo Wißen (SPD) empfiehlt, man solle einmal in den Haushaltsentwurf sehen. Darin sehe man, dass die Zuweisungen an Gemeinden und Kreise für kommunale Straßenbauinvestitionen von 8,5 Millionen € auf 6,3 Millionen € gekürzt worden seien. Das zeige das Finanzgebaren der neuen Koalition gegenüber den Kommunen. Die Koalition saniere den Landeshaushalt weitgehend auf Kosten der Kommunen. So gehe diese Koalition neben dem Straßenbau auch bei den Krankenhausinvestitionen vor.

Minister Oliver Wittke (MBV) entgegnet, Kollegen der SPD im Regionalrat in Münster behaupteten seit Wochen, es habe ein 100 Millionen € umfassendes Landesstraßenbauprogramm gegeben, das eine Kürzung auf jetzt 64,3 Millionen € erfahren habe. Herr Wißen habe gerade noch einmal vorgetragen, dass es Kürzungen im Bereich der Landesstraßen gebe. Dem müsse er widersprechen, weil für diese die Ansätze gegenüber dem Haushalt 2005 um insgesamt 5 Millionen € höher lägen.

Oliver Keymis (GRÜNE) stellt klar, aus Sicht der Grünen liege das Problem darin, dass sich der Minister wiederholt damit gebrüstet habe, die Mittel für den Landesstraßenbau aufgestockt zu haben. Beim ÖPNV liege aber im investiven Bereich ein Minus von 57 Millionen € vor. Über diese Realität gelte es, in diesem Ausschuss zu diskutieren. Diese Tatsache stürze das Land hinsichtlich der Mobilität in Probleme. Während der Minister sich auf den Straßenbau konzentriere, bevorzugten es die Grünen, wenn für den ÖPNV mehr unternommen würde. Auch wenn die Grünen in der früheren Koalition beim Landesstraßenbau einige Kompromisse hätten akzeptieren müssen, sei es aber im Gegenzug gelungen, die Ansätze für den ÖPNV um 30 % zu steigern. Die neue Koalition lasse es hingegen in ihrer Verantwortung zu, dass diese Entwicklung in den nächsten möglicherweise wieder um zehn Jahr zurückgedreht werde. Davor hätten zahlreiche der auf den ÖPNV angewiesenen Menschen berechtigte Angst. Es wäre gut, wenn dem entgegengewirkt würde. Aber das wolle diese Koalition nicht, weil diese eine Straßenbaupolitik und keine Schienenausbaupolitik betreibe.

Minister Oliver Wittke (MBV) wendet ein, ein Vergleich von Äpfeln mit Birnen sei nicht koscher. Das gelte auch dafür, wenn Bundes- und Landesmittel miteinander in Bezug gesetzt würden und alles in einen Topf geworfen werde. Herr Keymis ziehe sich das heraus, was ihm in die Argumentation passe.

Die heute in dem erwähnten Papier vorgelegten Kürzungen, die das Land im Jahr 2007 verkraften müsse, gingen allein auf Reduzierungen der Regionalisierungsmittel des Bundes zurück. Dagegen habe man zwar gekämpft, aber diesen Kampf habe man nicht gewonnen. Er hätte gern den Bundesverkehrsminister als starken Verbündeten an seiner Seite gesehen, was aber nicht der Fall gewesen sei. Mit diesen Kürzungen müsse das Land jetzt umgehen.

Die Landesregierung werde keine auf das Land übertragene Bundesaufgabe, für deren finanzielle Ausstattung der Bund verantwortlich sei, durch Landesmittel kofinanzieren. Reißt das ein, würden in den nächsten Jahren kontinuierlich die Bundeszuweisungen zurückgeführt. Am Ende werde das Land ganz allein auf der Ausfinanzierung der Regionalverkehre sitzen bleiben. Das könnten die Länder finanziell einfach nicht stemmen. Werde ein solches Tor erst einmal geöffnet, werde es eine solche Verhaltensweise des Bundes nicht nur bei den Regionalisierungsmitteln geben, sondern auch bei den GVFG-Mitteln und bei den Wohnungsbauförderungsmitteln. Diese beiden großen Bereiche würden nämlich im Zuge der Föderalismusreform auf die Ebene des Landes übertragen. Das geschehe aber immer mit der Zusicherung, der Bund stelle sicher, dass die Länder weiter die erforderlichen finanziellen Mitteln erhielten. Der Bund habe gefälligst für die Ausfinanzierung der übernommenen Aufgaben zu sorgen.

Christof Rasche (FDP) bezeichnet die Aussage von Herrn Keymis als falsch, die neue Regierung würde sich ausschließlich für den Straßenbau engagieren. Die neue Koalition verfolge wie vom Grundsatz her die Vorgängerkoalition auch, alle Verkehrsträger zu unterstützen und zu fördern. Wegen der erheblich eingeeengten finanziellen Möglichkeiten müsse sich das Land darauf konzentrieren, wo eine Investition den größten volkswirtschaftlichen Nutzen erbringe. Die Straße stelle nun einem den Verkehrsträger Nr. 1 dar. Die SPD-Fraktion hätte in der früheren Koalition ja auch lieber mehr in den Straßenbau investiert, sei aber an den Grünen gescheitert. Die neue Regierung vernachlässige weder den ÖPNV noch den Luftverkehr, noch die Binnenschifffahrt. Aber das Land könne es sich nicht mehr leisten, die eine oder andere völlig unwirtschaftliche Strecke zu reaktivieren, wie das die Grünen mit verursacht hätten, auf der kaum jemand fahre. Die neue Koalition setze klare Prioritäten und stecke das wenige verfügbare Geld in sinnvolle Projekte.

Dieter Hilser (SPD) weist darauf hin, das Land Hessen gleiche die gekürzten Regionalisierungsmittel zum Teil mit eigenem Geld aus, obwohl die dortige Landesregierung zum zweiten Mal einen verfassungswidrigen Haushalt vorgelegt habe.

Vom Minister bitte er um Antwort auf die Frage, ob es zutrefte, dass der Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen, der der CDU angehöre, als einer von 13 Ministerpräsidenten die Koalitionsvereinbarung unterschrieben habe, in der explizit der Punkt Kürzung der Regionalisierungsmittel aufgeführt worden sei.

Minister Oliver Wittke (MBV) betont, der Ministerpräsident sei sogar Landesvorsitzender der CDU in Nordrhein-Westfalen und stellvertretender Bundesvorsitzender.

Der Ministerpräsident habe seine Unterschrift unter einen Koalitionsvertrag gesetzt, dem Herr Hilser seines Wissens bei einem SPD-Parteitag ebenfalls zugestimmt habe. Außerdem wisse Herr Hilser, dass hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung im Koalitionsvertrag keine Vereinbarung zur Kürzung der Regionalisierungsmittel enthalten gewesen sei.

Auf den Wunsch von **Wolfgang Röken (SPD)**, den Straßenzustandsbericht möglichst schnell dem Ausschuss zukommen zu lassen, äußert **Minister Oliver Wittke (MBV)** die Bitte, diesen Punkt auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen, weil der Bericht bis dahin vorliegen werde.

2 Landesentwicklungsgesellschaft NRW

Minister Oliver Wittke (MBV) berichtet:

Ich kann Ihnen berichten, dass die Erstellung des Gutachtens in den letzten Zügen liegt. Wir gehen davon aus, dass das Gutachten Anfang Oktober vorliegen wird, sodass wir noch im Oktober eine Kabinettsbefassung vornehmen können. Vorausgesetzt, dass diese Kabinettsbefassung dann tatsächlich stattgefunden hat, strebe

