



Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

9. Sitzung (öffentlich)

10. Januar 2013

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:05 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Thilo Rörtgen

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung	5
1 Dringliche Frage	6
Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung nach der Entscheidung der Stadt Köln, mit der Mühlheimer Brücke eine weitere Rheinquerung für Lastwagen ab einem Gewicht von mehr 30 t zu sperren?	
– Beantwortung durch Minister Michael Groschek (MBWSV).	6
– Aussprache	7
2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2013 (Haushaltsgesetz 2013)	8
Gesetzentwurf der Landesregierung	

Drucksache 16/1400 Vorlage 16/409	
– Einführungsbericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zum Einzelplan 09	
– Einführung durch Minister Michael Groschek (MBWSV).	8
– Verständnisfragen	13
3 Mittelbewilligung für das Wohnraumförderprogramm 2012	17
Vorlage 16/448	
– Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr	
– Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV).	17
– Aussprache	17
4 Eckwerte der Wohnraumförderung 2013	23
Vorlage 16/495	
– Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr	
– Aussprache	23
5 Studentischer Wohnraum in Nordrhein-Westfalen	28
Vorlage 16/447	
– Beratung	28
6 Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung	29
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 16/1624	

Der **Ausschuss** beschließt die Durchführung einer Anhörung.

- 7 Landesstraßenbauprogramm 2013 30**
Vorlage 16/496
– Herstellung des Benehmens gemäß Vereinbarung der Fraktionen
– Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV). 30
– Aussprache 30
Der **Ausschuss** stellt einstimmig das Benehmen her.
- 8 Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen 34**
Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/127
Ausschussprotokoll 16/78
– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen
Der **Ausschuss** beschließt, den Gesetzentwurf ohne Votum
an den federführenden Umweltausschuss abzugeben.
- 9 Ermittlung der Grundlagendaten zur transparenten Darlegung von
Finanzierungsstrukturen im öffentlichen Nahverkehr im Vergleich
zum individualmotorisierten Verkehr in NRW 36**
Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/1258 (Neudruck)
– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen
Der **Ausschuss** beschließt die Durchführung einer Anhö-
rung.
- 10 Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen ausbauen – Fernverkehr verbes-
sern 37**
Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/1474
– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Der **Ausschuss** beschließt die Durchführung einer Anhörung.

11	Jährlich verausgabte Mittel im Bundesfernstraßenbau von 1999 bis 2011	38
	Vorlage 16/404	
	– Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr	
	– Beratung	38
12	Verschiedenes	39

* * *

2 **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2013 (Haushaltsgesetz 2013)**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/1400
Vorlage 16/409

- Einführungsbericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zum Einzelplan 09

Minister Michael Groschek (MBWSV) trägt vor:

Vorab eine Bemerkung: Eine Reihe von Abgeordneten war offensichtlich durch die Berichterstattung in einigen Printmedien vom heutigen Tag irritiert und fragte nach, ob neben den haushaltsdefinierten Kürzungen weitere Kürzungen erfolgten. Nein, natürlich nicht! Die Berichterstattung bezieht sich im Grunde auf eine bereits berichtete Haushaltseinbringung aus dem Spätherbst letzten Jahres. Es handelt sich also bei der aktuellen Berichterstattung im Grunde um eine reaktivierende Berichterstattung von Tatbeständen, die bereits im letzten Herbst Gegenstand der Diskussionen auch im Landtag waren.

Dies zeigt, dass weder im Landtag noch außerhalb des Landtags die Botschaft verinnerlicht ist, die mit dem Erreichen der Schuldenbremse unweigerlich verbunden ist. Wer nicht in gleicher Weise eine Einnahmeverbesserung mit beschließt und realisieren kann, beschließt mit dem Erreichen der Schuldenbremse entweder eine Privatisierung bislang öffentlich wahrgenommener Aufgaben oder einen Aufgabenverzicht. Denn anders lässt sich das Erreichen der Schuldenbremse unter Verzicht auf zusätzliche Einnahmen kaum darstellen. Deshalb wird ja auch in unserem Etat eine Kürzung vorgenommen, quasi als Solidarbeitrag zum Erreichen der Schuldenbremse und zur Zinsentlastung nachfolgender Generationen. Das wird von Teilen der Opposition ja als viel zu zögerlich charakterisiert. Deshalb bin ich auf die in der nächsten Ausschusssitzung stattfindende Diskussion gespannt, wie Sparbeiträge noch zügiger und umfassender erbracht werden können gerade im Verkehrs-, Wohn- und Städtebaubereich. Da schulden Sie eigentlich gemessen an Ihren Ankündigungen noch konkretisierende Hinweise.

Ich darf darauf verweisen, dass nach meiner vollen Überzeugung künftig die Marschroute sein muss und deshalb auch sein wird: Kein „Weiter so!“ und „Mehr!“ bei den Ausgaben, sondern ein „Anders“, weil weniger. Darüber zu streiten, lohnt sich allemal, weil es eine herausgehobene politische Aufgabe ist, unterschiedliche Gestaltungsentwürfe gerade in haushaltsschwierigen Jahren miteinander auszutauschen, um unter den gegebenen Ressourcen ein Optimum zu erreichen.

Bezogen auf den vorgelegten Haushaltsentwurf will ich wiederholen, was ich bei der Einbringung auch im Landtag gesagt habe. Von den Einsparungen in einem Volumen von 152 Millionen € im Landeshaushalt tragen wir in unserem Ressort 43,8 Millionen € bei. Das ist ein sehr stolzer und ehrgeiziger Solidarbeitrag, der

deutlich macht, dass die Prioritätensetzung der Landesregierung, kein Kind zurückzulassen, Bildung und Kommunen, durchaus ernst und nachhaltig gemeint ist.

Die Ministerpräsidentin hat bei ihrer Neujahrsansprache darauf hingewiesen, dass neben diesen drei angestammten politischen Prioritäten, die auch im Koalitionsvertrag abgebildet sind, natürlich der Erhalt der Infrastruktur eine zunehmend wichtigere Bedeutung bekommt angesichts der realen Verfallerscheinungen unserer Infrastruktureinrichtungen, zum Beispiel die der öffentlichen Straßen, Verkehrsbrücken des Bundes, des Landes und auch der Kommunen.

Im Wesentlichen werden die Kürzungen bei Städtebau und Denkmalförderung sowie beim Landesstraßenneubau erbracht.

Des Weiteren stellen wir die Förderung der nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen von der Zuschuss- auf eine Darlehensförderung um. Es gilt das Prinzip: Erhalt geht vor Neubau. Das wird ja jetzt auch konsequent vom Bund verfolgt. Ich finde, das ist eine grundsätzlich richtige Weichenstellung.

Im Bereich Städtebauförderung werden wir noch stärker als in der Vergangenheit finanzielle Ressourcen ressortübergreifend bündeln müssen, Quartiersentwicklung sich zielgenauer und nachhaltiger entfalten lassen müssen. Da gibt es innerhalb dieses Jahres gute Diskussionen. Die Bundesregierung wird dem Landtag entsprechende konzeptionelle Vorschläge zu einer Stärkung der Quartiersentwicklung, orientiert an den Interessen der Menschen in den Quartieren, unterbreiten.

Der zweite Bereich, den ich ansprechen will, ist der Straßenbau und der Landesbetrieb Straßen.NRW. Der Landesstraßenbau hat im investiven Bereich ein Volumen von rund 141 Millionen €. Das ist ein deutlich abgesenktes Budget. Das sind mehr als 20 Millionen € weniger als 2012, wo wir noch 162 Millionen € zur Verfügung hatten. Gemäß dem Prinzip „Erhalt geht vor Neubau“ werden wir bei der Schwerpunktsetzung natürlich den Substanzerhalt in den Vordergrund stellen und bei Neubaumaßnahmen Abstriche machen, allerdings nur in einem solchen Umfang, dass real begonnene Baustellen fertiggestellt werden. Es werden also keine Straßenbau ruinen in Nordrhein-Westfalen zu besichtigen sein.

Der Ansatz für die Substanzerhaltung in Höhe von 80,555 Millionen € liegt leicht über dem Vorjahresansatz von 80,45 Millionen €. Das ermöglicht die Fortführung unserer Bemühungen, der weiteren Verschlechterung des Landesstraßennetzes entgegenzuwirken. Gleichzeitig läuft die Erprobung einer Zustandsverbesserung des Netzes mit privater Unterstützung weiter. Da gibt es einen existierenden Vertrag mit einer Laufzeit von 16 Jahren, Kosten von insgesamt 25 Millionen €, die in 2013 mit rund anderthalb Millionen Euro zu Buche schlagen werden.

Die Mittel für den Neu- und Ausbau größerer Vorhaben im Landesstraßennetz haben wir deutlich abgesenkt. Sie betragen nunmehr 44 Millionen €. Das entspricht einer Einsparung von 9 Millionen €.

Für kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen sind 7 Millionen € vorgesehen. Das ist mehr als eine Halbierung. Dies wird besonders bei den Regionalräten schmerzlich aufschlagen. Angesichts der realen Notwendigkeit, die Mittel für Erhaltungsmaß-

nahmen nicht zu kürzen, habe ich allerdings keine andere Möglichkeit gesehen, die Sparziele zu erreichen, als Ihnen diesen Vorschlag zu unterbreiten.

Wir werden die Weiterentwicklung des Radwegenetzes an bestehenden Landesstraßen mit 8 Millionen € fördern. Das ist eine Reduzierung des Vorjahresansatzes um 4 Millionen €. Neben den konventionellen Radwegeprojekten sollen damit auch die bisher sehr erfolgreichen Modelle Bürgerradwege und Radwege auf stillgelegten Bahntrassen gestärkt werden.

Im Bereich kommunaler Straßenbau, Nahmobilität sieht der Haushaltsentwurf 2013 ein Volumen von 146 Millionen € vor. Wie schon 2012 entfallen davon Bundeszuweisungen nach dem Entflechtungsgesetz – wir werden ja in der nächsten Ausschusssitzung intensiv darüber diskutieren, was die Verlässlichkeit und Nachhaltigkeit dieser Bundesförderung aus dem Entflechtungsgesetz angeht – in Höhe von 129 Millionen €. Das Land steuert selbst knapp 6 Millionen € bei.

Die Förderung des Aktionsplans „Nahmobilität“ steht weiter im Fokus der Landesregierung. Allein im kommunalen Bereich stehen hierfür rund 11 Millionen € zur Verfügung. Damit werden sowohl kommunale Rad- und Fußwege als auch die herausragende Arbeit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen gefördert. Schwerpunkte in diesem Jahr werden der Planungswettbewerb „Radschnellwege“, bei dem fünf förderungswürdige Konzepte gesucht werden, und die Verleihung des Deutschen Fahrradpreises im Rahmen des Nationalen Radverkehrskongresses am 13. Mai 2013 in Münster sein. Damit wird auch die heimliche Radfahrerhauptstadt der Republik geehrt.

Zum Landesbetrieb Straßenbau NRW:

Der Landesbetrieb verfolgt seit langem einen konsequenten Sparkurs. Der Landesbetrieb bringt übrigens seit vielen Jahren die sogenannte Laumann-Quote an Personaleinsparungen real bei. Entsprechend den Vorgaben des Fraktionsvorsitzenden der CDU wird die Personaleinsparungsquote beim Landesbetrieb durchgehalten. Inwieweit das wirklich auf Dauer auskömmlich ist, werden wir gemeinsam zu diskutieren haben, weil wir ja jetzt einen Personalabbau beim Landesbetrieb, zum Beispiel im Bereich der Planerinnen und Planer, kompensieren müssen und kompensiert haben mit sogenannten UA III-Mitteln. Das sind Mittel für die Vergabe von Aufträgen an private Ingenieurbüros, damit die Planungsleistungen, die notwendig sind, um den Substanzerhalt unserer Infrastruktur zu gewährleisten, erbracht werden können. Ob das wirklich nach dem Prinzip „Privat vor Staat“ rational eine wirtschaftlich günstigere Variante ist, wage ich zu bezweifeln. Aber Zweifel sind keine guten Argumente. Deshalb sollten wir das in Ruhe miteinander diskutieren, welche längerfristigen Perspektiven wir uns vorstellen und wie viel Privat und wie viel Staat wir an welcher Stelle wollen. Ich jedenfalls freue mich auf diese überfällige Diskussion bei der Personalkostenkonsolidierung.

Trotzdem müssen wir in 2013 die Zuführung zum laufenden Betrieb und zur betrieblichen Unterhaltung von Landesstraßen um 11 Millionen € auf 348 Millionen € erhöhen, weil wir ansonsten bei den Straßenbauprojekten nicht zügig genug vo-

ranschreiten. Das hat eben die positive Ursache, dass wir die Mittel für Auftragsvergaben gesteigert haben.

Die Leistungen tragen auch dazu bei, dass sich der Straßenzustand nicht weiter verschlechtert und dass die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel zur Erhaltung und zum Bau von Bundesfernstraßen in unserem Land nutzbar gemacht werden können. Hierzu zählen auch Brückensanierungen an Autobahnen – Stichwort: A1 –. Weitere Aufwandsteigerungen unter anderem bei den Einleitungsgebühren für Oberflächenwasser bewirken, dass der Landesbetrieb Straßenbau gegenüber 2012 für 2013 einen um 2,5 Millionen € erhöhten Fehlbetrag erwartet. Wir haben eine befremdlich anmutende Rechtspraxis, dass sich die Kommunen bei Straßen, die im kommunalen Straßenraum sind, aber als Landesstraßen von uns unterhalten werden, gebührenmäßig bedienen und dass wir fürchten müssen, dass im schlimmsten Fall bis zu 40 Millionen € Oberflächenwasserabwassergebühren des Landesbetriebs an die Kommunen gegeben werden müssen, weil sich Landesstraßen, die sich auf kommunalem Terrain befinden, weiter als Landesstraßen definieren und nicht als Kommunalstraßen. Das ist natürlich eine etwas befremdliche Finanzierungssystematik, aber die entspricht unserem Rechtsalltag. Von daher will ich das nur nebenbei bemerken, dass hier möglicherweise zusätzliche Ausgaben kommen, die aber keinen nachhaltigen Erhalt- oder Neubauwert mit sich bringen würden.

Öffentlicher Personennahverkehr:

Mit rund 1,5 Milliarden € Gesamtvolumen erhöhen wir die Mittelausstattung für die Förderung des ÖPNV um rund 15 Millionen € gegenüber dem Niveau des Jahres 2012. 909 Millionen € werden als SPNV-Pauschale weitergereicht, 110 Millionen € als ÖPNV-Pauschale. 322 Millionen € sind für die pauschalierte Investitionsförderung von Maßnahmen im besonderen Landesinteresse, 130 Millionen € für den Ausbildungsverkehr. Weitere Landesmittel in Höhe von 30 Millionen € dienen der sozialen Nachhaltigkeit durch Einführung des Sozialtickets. 10,5 Millionen € sind für Qualitätsmaßnahmen insbesondere im ländlichen Raum bereitgestellt. Als ein Stichwort sind hier die Bürgerbusvorhaben zu nennen.

Die Förderung der Infrastruktur nichtbundeseigener öffentlicher Eisenbahnen wird – wie gesagt – vom Zuschuss- auf eine Darlehensförderung umgestaltet. Die Revision unseres ÖPNV-Gesetzes ist in die Ansätze entsprechend eingearbeitet.

Luftfahrtförderung:

Die Ausgaben für Angelegenheiten der Luftfahrt werden mit rund 21 Millionen € veranschlagt und sind damit im Wesentlichen auf der Höhe des Ansatzes 2012.

Schifffahrt:

Der Kanalausbau wird weiter fortgesetzt. In 2013 werden wir knapp 2 Millionen € für den Ausbau der Weststrecke des Mittellandkanals sowie 5 Millionen € für den Ausbau des rheinisch-westfälischen Kanalnetzes zur Verfügung stellen, also insgesamt knapp 7 Millionen €.

Stadtentwicklung, Denkmalpflege:

Hier will ich jetzt nicht auf die Perspektiven der Sozialen Stadt und der Quartiersentwicklung eingehen, sondern darauf verweisen, dass es dabei bleibt, dass wir auch im ländlichen Raum städtische Knotenpunkte als Voraussetzung für die Vernetzung öffentlicher und privater Infrastruktur sehen und deshalb profiliert fördern werden. Wir können aber nicht überall und alles fördern und werden deshalb regionale Prioritätensetzung gezielt unterstützen. Der Etat für Stadtentwicklung und Denkmalpflege in 2013 beläuft sich auf 251 Millionen €. Davon übernimmt das Land 163 Millionen €. Der Bund beteiligt sich mit 88 Millionen €. Die Reduzierung um 37 Millionen € resultiert einerseits mit 22 Millionen € aus dem Beitrag der Stadtentwicklung und Denkmalpflege und ansonsten aus dem Auslaufen des Sonderprogramms für den Investitionspakt von Bund, Land und Kommunen, also des Konjunkturpakets. Das Auslaufen dieses Konjunkturpakets macht eben 15 Millionen € weniger Ausgaben aus.

Wohnungsbauförderung:

Für die soziale Wohnraumförderung steht in 2013 ein Programmvolumen von insgesamt 800 Millionen € zur Verfügung plus der Reserven, die aus 2012 mobilisierbar wären, wenn sich die Nachfrage entsprechend darstellt. Aber dazu wird es gesonderte Vorschläge geben. Wir wollen insbesondere in 2013 nachfragegerecht breitgefächert das Wohnungsangebot im Mietwohnungsbau in sozial stabilen Quartieren fördern. Der Mietwohnungsbau hat deshalb einen Schwerpunkt mit 450 Millionen €. Die Förderung von quartiersbezogenen Maßnahmen sowie die Förderung studentischen Wohnraums beläuft sich auf insgesamt 120 Millionen €. Und Förderangebote im Rahmen von Bestandsinvestitionen haben ein Volumen von 150 Millionen €.

Die Eigentumsförderung ist nicht mehr in jeder Region des Landes sinnvoll und notwendig. Das wird sich entsprechend in den Programmqualitäten und -inhalten abbilden. Als Instrument der Quartiersentwicklung und zur Wohnraumversorgung von Familien mit Kindern in den Wachstumsregionen behält sie allerdings eine Bedeutung. Deshalb steht für sie ein Fördervolumen von 80 Millionen € bereit. Finanziert wird das Programm überwiegend aus Mitteln der NRW.BANK. Hierzu werden die Rückflüsse aus früheren Darlehen der sozialen Wohnraumförderung und die aus der sozialen Wohnraumförderung erwirtschafteten Jahresüberschüsse der NRW.BANK eingesetzt. Darüber hinaus werden die aus § 4 Abs. 4 des Entflechtungsgesetzes beruhenden Kompensationszahlungen des Bundes von knapp 97 Millionen € eingesetzt. Und wir haben einen Teilbetrag von 7,5 Millionen €, der für investive Maßnahmen zur Umstrukturierung von Wohnungsbeständen eingesetzt werden kann.

Bauwesen:

Zu guter Letzt möchte ich auf die rund 50 Sonderliegenschaften, zum Beispiel das Römergrab in Köln-Weiden, die Burgruine Tecklenburg, hinweisen, die unserem Ressort zugeordnet sind. Des Weiteren steht das Ministerium für die Erfüllung der Baulastverpflichtung bei rund 135 kirchlichen Gebäuden, Kirchenpfarrhäuser etc. ein. Bei den Gebäuden handelt es sich im Wesentlichen um Baudenkmäler, die Teil unseres baukulturellen Erbes sind. Hierzu gehört die bereits angelaufene Sa-

nierung der Terrassenanlage und die Restaurierung der Wasserwege von Schloss Augustusburg in Brühl, für die im Haushaltsplan 2013 rund dreieinhalb Millionen Euro veranschlagt sind. Auch in Zeiten der Haushaltskonsolidierung wollen wir ein Zeichen zum Erhalt des baukulturellen Erbes setzen.

Fazit: Sparen mit Augenmaß und nicht mit dem Rasenmäher. – Das ist die Floskel, die mir aufgeschrieben wurde. Ich wiederhole lieber, was ich eingangs gesagt habe: Die Zeiten des „Weiter so“ und „Mehr“ sind vorbei, jedenfalls bis zum Erreichen der Schuldenbremse. Wir werden deshalb ein Anders, weil weniger gemeinsam hier einüben müssen. Das ist eine sehr ernsthaft gemeinte Einladung, sich von manch ritualisierter Auseinandersetzungsform zu trennen und, Bundestagswahlkampf hin oder her, sich auch neue Schwerpunkte gemeinsam und miteinander streitend zu erarbeiten. Quartiersentwicklung wird nur dann funktionieren, wenn es neben dem ressortübergreifenden Ansatz auch eine Verständigung über eine neue Sozialraumdefinition gibt. Darüber zu streiten, wie wir den Begriff „Heimat vor der Haustür“ gemeinsam füllen, ist aller Ehren wert. Wenn der Haushalt und die Haushaltsdiskussion dazu beitragen, wäre das schon ein erster gelungener Schritt.

Vorsitzender Dieter Hilser erinnert an das eingespielte Verfahren, in dieser Sitzung lediglich Verständnisfragen zu stellen und die inhaltliche Debatte in der nächsten Sitzung zu führen.

Bernhard Schemmer (CDU) fragt, warum das Land keine Einleitungsgebühren für versiegelte Flächen an Landesstraßen in Kommunen zahlen sollte.

Bei den konsumtiven Ausgaben werde kein Euro gespart, null Euro beim Personal. Dies könne er nicht nachvollziehen.

Im Jahre 2009 hätten die Mittel für Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen 80,18 Millionen € betragen. Diese erhöhten sich nunmehr auf 80,56 Millionen €. Hier könne sicherlich nicht von einer Verbesserung gesprochen werden. Die Mittel für Neubaumaßnahmen hingegen würden von 70 Millionen € im Jahre 2009 auf 44 Millionen € im Jahre 2013, also nur noch 60 %, reduziert. Er erwarte von einem Minister, dass er dies auch so vortrage.

Die Entgelte für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erhöhten sich von 3,3 Millionen € auf 9,1 Millionen €. Hierzu bitte er um eine Erläuterung.

Oliver Bayer (PIRATEN) sagt, bezüglich der Abwassergebühren sollte eine besondere gesetzliche Regelung getroffen werden. Das Problem sei, dass nicht alle Kommunen diese Gebühren erhöhen, sodass es eine sehr ungerechte Verteilung gebe.

Reiner Breuer (SPD) ist sehr gespannt, welche Vorschläge die Oppositionsfraktionen zur Einhaltung der Schuldenbremse unterbreiteten. Insofern frage er den Minister, ob ihm bereits Vorschläge der Opposition vorlägen.

In der Tat müsse das Problem bezüglich der Abwassergebühren gelöst werden. Dadurch werde nämlich nach seinem Eindruck der konsumtive Bereich belastet. Die Zuweisungen an Straßen.NRW reichten nicht mehr aus.

Henning Rehbaum (CDU) führt aus, bezüglich Kapitel 100 sei ihm aufgefallen, dass die Aufwendungen für Gutachten und Untersuchungen seit 2011 deutlich angestiegen seien, nämlich von ungefähr 300.000 € auf nunmehr etwa 1 Million €. Hierzu bitte er um eine Erläuterung.

Zu Kapitel 110 habe der Minister ausgeführt, dass die Förderung von NE-Bahnen auf Darlehen umgestellt werden solle. Ziel aller sei, die Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Dazu müsse die Schiene wettbewerbsfähiger werden. Vor dem Hintergrund stelle sich die Frage, inwieweit die Umstellung auf Darlehen zielführend sei.

Die Investitionspauschale in Kapitel 110 Titelgruppe 74 betrage 103.000 €, obwohl in der Revision 120.000 € vorgesehen gewesen seien. Er bitte um eine Auskunft bezüglich der Differenz von 17 Millionen €. Diesbezüglich stelle sich auch die Frage, ob die Mittel auch für Sanierung und Ersatzinvestitionen von Stadtbahnsystemen eingesetzt werden könnten und wann mit der Verordnung gerechnet werden könne.

Bezüglich des Kapitels 140 sei bislang von Radwegebau die Rede gewesen. Durch die Umschichtung gebe es nun einen Begrifflichkeitenwechsel, nämlich „Nahmobilität“. Er bitte um eine Erläuterung, was dies bedeute.

Zu den Radschnellwegen möchte der Abgeordnete wissen, wo und mit welchem Finanzansatz diese im Haushalt aufgeführt seien.

Abschließend frage er, warum die Mittelkürzung im Bereich Radwege entlang von Landesstraßen und nicht gleichermaßen im Bereich Radwegeverkehr an kommunalen und an Landesstraßen vorgenommen worden sei.

Hubertus Fehring (CDU) möchte zu Kapitel 020 Titel 20 wissen, wo die globalen Minderausgaben im Haushaltsplan realisiert würden.

Bezüglich des Titels 30 frage er, wo die insgesamt 28 kw-Vermerke im Haushaltsplan durch Minderausgaben realisiert würden.

Zu Titel 40 ist er interessiert zu erfahren, wo die Minderausgaben im Haushaltsplan konkret realisiert würden.

Christof Rasche (FDP) legt dar, entscheidend sei die politische Schwerpunktsetzung. Hierrüber werden in der nächsten Sitzung und im Plenum debattiert. Von daher habe er lediglich eine Frage.

In vielen Bereichen kritisiere der Minister die Schwerpunktsetzung der Bundesregierung im Bereich Verkehrspolitik. Als Stichwort nenne er die NE-Bahnen. Der Minister sage, dass die NE-Bahnen bezüglich der Investitionen nun nur noch durch Darlehen gefördert würden und nicht mehr durch Zuschüsse. Der Abgeordnete frage, ob zukünftig die NE-Bahnen und die DB AG unterschiedlich bewertet würden, und zwar

dahingehend, dass die einen nur noch durch Darlehen und die anderen durch Zuschüsse gefördert würden. Damit werde seiner Ansicht nach mit zweierlei Maß gemessen.

Minister Michael Groschek (MBWSV) führt aus, seiner Meinung nach dürfe die DB keine Börsenbahn werden, weil sie dann keine Kundenbahn mehr wäre. Zukünftig werde über dieses Thema intensiv diskutiert werden. Der zuständige EU-Kommissar Kallas wolle nämlich die Bundesbahn zerschlagen, also den integrierten Konzern abschaffen, wolle Netz und Betrieb trennen. Dies halte er für gänzlich falsch. Diesbezüglich könne er Dr. Grube nur unterstützen, der dies ebenfalls für falsch halte. Insofern fände er es sinnvoll, wenn dieser Ausschuss zu gegebener Zeit einmal über die Perspektiven der Deutschen Bahn für das Land Nordrhein-Westfalen diskutiere.

Der Abgeordnete Bayer habe seiner Meinung nach bezüglich der Abwassergebühren den Nagel auf den Kopf getroffen.

Die schwarz-gelbe Landesregierung habe einen rigorosen Personalabbau beim Landesbetrieb Straßenbau betrieben, der bei anderen Anlässen häufig kritisiert werde, und zwar dahingehend, dass der Landesbetrieb Straßenbau nicht mehr das Personal habe, um die wichtigen Aufgaben zu erfüllen. In 2013 werde zwar Personal abgebaut, aber es würden keine zusätzlichen kw-Stellen in den Haushalt eingebracht. Dieses Jahr werde es die 1,5 % zusätzlichen kw-Stellen nicht geben. Diese seien in diesem Jahr ausgesetzt. Gleichwohl würden Alt-kw-Vermerke abgebaut, und zwar in einem Volumen von 88 Stellen. Dies halte er für bemerkenswert. Dass es mehr Geld für Gutachten gebe, könne er im Haushalt nicht ablesen. Dies werde überprüft. Hierzu werde es gegebenenfalls einen schriftlichen Bericht geben.

Aus dem reinen Radwegeprogramm im kommunalen Bereich habe man ein Nahverkehrsmobilitätskonzept gemacht. Dies habe eine neue Qualität. Es integriere nämlich alle Verkehrsüberlegungen, die nicht motorisiert seien. Hiermit sollten zukunftsgerichtet die Probleme in den Quartieren gelöst werden. Das Automobil oder das Motorrad würden kein Verkehrsproblem lösen. Es würden intelligentere Konzepte benötigt. Von daher unterscheide man zwischen der integrierten Nahmobilität im Quartier und den Landesstraßenradwegen, die eine etwas andere Funktion hätten als eine rein nahverkehrliche.

Die Elektromobilität des nächsten Jahrzehnts werde im Wesentlichen auf Pedelecs und E-Bikes gestützt sein. Von daher sei es richtig, eine vernünftige schnellradgerechte Radwegeinfrastruktur zu schaffen. Hier wolle man Vorreiter sein und die Position als nachhaltiges Verkehrsland Nummer eins in Deutschland verteidigen und nach Möglichkeit ausbauen, und zwar unter dem Gesichtspunkt der Schuldenbremse.

RD Andreas Wille (MBWSV) lässt wissen, die Mittel für Gutachten setzten sich zusammen aus Mitteln für allgemeine Gutachten und aus Mitteln für die Landesverkehrsplanung. Diese seien in früheren Haushalten im Kapitel 14 010 mit 1 Million € veranschlagt worden. Es gebe also keine Ansatzmehring.

Die Mittel für die pauschalierte Investitionsförderung finde man sowohl in Kapitel 09 110 Titel 887 72 mit 20 Millionen € als auch in Kapitel 09 110 Titel 887 66 mit 100 Millionen €. Die pauschalierte Investitionsförderung werde sowohl aus Entflechtungsmitteln als auch aus Regionalisierungsmitteln finanziert.

Bernhard Schemmer (CDU) merkt an, die Personalkosten stiegen um 5,8 Millionen €. Diesbezüglich bitte er um eine Erläuterung.

Minister Michael Groschek (MBWSV) lässt wissen, die Aufschlüsselung der globalen Minderausgaben werde man erst dann vornehmen, wenn der Landtag seinen Haushalt verabschiedet habe.

Was die Frage des Abgeordneten Schemmer zu den Personalkosten angehe, verweise er auf Seite 10 des Erläuterungsbandes. Die vermeintliche Erhöhung sei nur eine Scheinerhöhung, weil die Neuessortierung dazu führe, dass Personalausgaben neu zugeordnet würden. Real stiegen die Personalkosten nicht um 6 Millionen €.

Bernhard Schemmer (CDU) hält die Formulierungen im Haushalt und im Erläuterungsband für eine Zumutung.

Minister Michael Groschek (MBWSV) erwidert, bei den Berichterstattergesprächen bestehe die Möglichkeit, dezidiert Nachfragen zu stellen. Das Haus werde dann sowohl schriftlich als auch mündlich Erläuterungen geben, bis alle alles verstanden hätten.

LMR Michael Heinze (MBWSV) lässt wissen, die Mittel für die fünf Projekte im Bereich der Radschnellwege fänden sich monitär nicht im Haushalt wieder. Letztlich komme der Bund für die Planungsleistung auf. Zunächst müsse eine Art Machbarkeitsstudie finanziert werden. Dies werde also das Land keinen Euro kosten.

Vorsitzender Dieter Hilser schlägt vor, nach der Anhörung am 22. Januar eine Sondersitzung durchzuführen, in der der Haushalt behandelt werde. Nach den derzeitigen Planungen werde die Anhörung etwa eineinhalb Stunden dauern.

Bernhard Schemmer (CDU) möchte wissen, was daran hindere, die Haushaltsberatungen in der nächsten Ausschusssitzung am 21. Februar durchzuführen und somit auf eine Sondersitzung zu verzichten. Er hätte nichts dagegen, mit der Sitzung früher zu beginnen.

Vorsitzender Dieter Hilser schlägt vor, mit der nächsten Ausschusssitzung am 21. Februar früher zu beginnen. Dies bedeute dann aber, dass Haushaltsanträge der Fraktionen wie schon früher direkt an den Haushaltsausschuss gestellt werden müssten. – Der **Ausschuss** ist mit der Vorgehensweise einverstanden.

