



Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

10. Sitzung (öffentlich)

22. Januar 2013

Düsseldorf – Haus des Landtags

14:00 Uhr bis 15:45 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Rainer Klemann, Thilo Rörtgen (Federführung)

Verhandlungspunkt:

Gesetz zur Zweckbindung der dem Land Nordrhein-Westfalen nach dem Entflechtungsgesetz aus dem Bundeshaushalt zustehenden Finanzmittel (Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz – EMZG NRW)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/748

Öffentliche Anhörung

Hierzu werden die in der folgenden Tabelle aufgeführten Sachverständigen angehört.

Organisationen/Verbände	Sachverständige	Stellungnahmen	Seiten
Block I			
Städtetag Nordrhein-Westfalen	Thomas Kiel	16/347	5, 12
Landkreistag Nordrhein-Westfalen			
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen			
Verband Deutscher Verkehrs- unternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen	Volker Wente	16/362	7, 14, 18
Fahrgastverband Pro Bahn, Landesverband Nordrhein-Westfalen	Lothar Ebbers	16/353	8, 15
Verkehrsclub Deutschland, Landesverband NRW	Jürgen Eichel	16/371	10, 17
Block II			
Architektenkammer Nordrhein-Westfalen	Markus Lehrmann	16/314	19, 25
Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Rheinland Westfalen	Roswitha Sinz	16/321	20, 25
Deutscher Mieterbund Nordrhein-Westfalen	Bernhard von Grünberg	16/364	21, 26, 28, 30
Arbeitsgemeinschaft der Kanzlerinnen und Kanzler der Fachhochschulen in NRW	Dr. Werner Jubelius	16/313	23, 27

Weitere Stellungnahmen	
ADAC in Nordrhein-Westfalen	16/311
Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen	16/341
Bund Deutscher Baumeister, Architekten und Ingenieure, Landesverband Nordrhein-Westfalen	16/324
Deutscher Gewerkschaftsbund, Bezirk NRW	16/322
Landesrektorenkonferenz der Fachhochschulen NRW	16/339
Die Kanzlerin und die Kanzler der Universitäten des Landes Nordrhein-Westfalen	16/325

* * *

Gesetz zur Zweckbindung der dem Land Nordrhein-Westfalen nach dem Entflechtungsgesetz aus dem Bundeshaushalt zustehenden Finanzmittel (Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz – EMZG NRW)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/748

Vorsitzender Dieter Hilser: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich eröffne die öffentliche Anhörung zu diesem Gesetzentwurf.

Mit beteiligt und nachrichtlich eingeladen sind die Mitglieder des Haushalts- und Finanzausschusses, des Ausschusses für Kommunalpolitik, des Ausschusses für Schule und Weiterbildung sowie des Ausschusses für Innovation, Wissenschaft und Forschung.

Ich begrüße insbesondere die anwesenden Sachverständigen und bedanke mich für die eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen.

Die Anhörung wird unter Einbeziehung des Ihnen vorliegenden Fragenkatalogs durchgeführt.

Bevor wir in das Hearing einsteigen, gestatten Sie mir bitte noch einige kurze organisatorische Hinweise.

Die Stellungnahmen sind alle relativ eindeutig und in ihren Formulierungen prägnant. Üblicherweise geben wir den Sachverständigen Gelegenheit zu fünfminütigen Eingangsstatements. In Anbetracht der Klarheit der Stellungnahmen wäre es meines Erachtens durchaus möglich, dass die Expertinnen und Experten sich dabei heute sogar kürzer als fünf Minuten fassen. Das würden wir nicht als unfreundlichen Akt empfinden. Sie können die fünf Minuten aber selbstverständlich auch ausschöpfen.

Anschließend werden die Abgeordneten den Sachverständigen Fragen stellen, die namentlich an die jeweils Befragten zu richten sind und dann vom Platz aus beantwortet werden können.

Die heutige Anhörung haben wir in zwei Blöcke eingeteilt. Wir beginnen mit dem Block I. Ich bitte daher zunächst Herrn Kiel, Herrn Wente, Herrn Ebbers und Herrn Eichel, ihre Statements am Rednerpult abzugeben.

Thomas Kiel (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Zunächst darf ich mich herzlich für die Einladung bedanken. – In der Tat ist die Meinung zu dem vorliegenden Gesetzentwurf relativ einhellig. Ich kann feststellen, dass dieser Gesetzentwurf vollauf den Forderungen der kommunalen Spitzenverbände entspricht. Er trägt sicherlich dazu bei, die finanzielle Istsituation zu gewährleisten und die Planungssicherheit für Gemeinden, Gemeindeverbände und öffentliche Unternehmen im Hinblick auf die gruppenspezifischen Förderungen zu erhöhen. Das gilt insbesondere für die Aspekte Gemeindeverkehrsfinanzierung und Wohnraumförderung.

Die beabsichtigte Zweckbindung stellt eine verlässliche rechtliche Vorgabe für die betroffenen kommunalen Aufgabenträger im Zeitraum von 2014 bis 2019 dar.

Der Nachweis der Zweckbindung ist ferner ein klares Signal an den Bund, die Kompensationszahlungen nach 2014 im angemessenen und erforderlichen Umfang fortzuführen. Insofern sehen wir dies auch als wichtige Voraussetzung für einen positiven Verlauf der immer noch nicht abgeschlossenen Verhandlungen mit dem Bund um die Fortführung der Entflechtungsmittel auf Bundesebene an.

Ich will nicht näher auf die Frage eingehen, welche Bedeutung die Entflechtungsmittel insbesondere für das Land Nordrhein-Westfalen haben. Das können Sie unserer schriftlichen Stellungnahme entnehmen.

Die Folgen der Überlegungen der Bundesregierung, die Entflechtungszahlungen auch schon bis 2019 abzuschmelzen, wären dramatisch. Im Rahmen der ÖPNV-Zukunftskommission ist vor anderthalb Wochen im Übrigen ein Rechtsgutachten präsentiert worden, aus dem hervorgeht, dass das wohl auch nicht verfassungskonform wäre. Es ist aber verfassungskonform, diese Entflechtungsmittel in dem Sinne anzuheben, wie das auch von den Kommunen und den Verkehrsunternehmen gefordert wird, nämlich von den zurzeit 1,33 Milliarden €, die als Erstattung für die Gemeindeverkehrsfinanzierung in den Verkehrsbereich fließen, auf einen Betrag von 1,96 Milliarden € für die Länder-GVFG-Mittel und das GVFG-Bundesprogramm.

Sie haben auch nach Verbesserungsvorschlägen gefragt. Solche Verbesserungsvorschläge haben wir gemacht. Beispielsweise schlagen wir vor, die Mittelverwendung gesetzlich – neben dem Bau oder Ausbau – auch auf die Grunderneuerung und Erhaltung von Verkehrswegen und Verkehrsinfrastruktur zu erstrecken. Dafür gibt es auch Beispiele aus anderen Ländern. Gleichwohl wollen wir das jetzige Gesetzgebungsverfahren nicht überfrachten. Wir hoffen, dass eine solche gesetzliche Aussage bei der Fortführung eines Landes-GVFG bzw. im ÖPNVG NRW Berücksichtigung findet.

Last, but not least möchte ich darauf hinweisen, dass die Entflechtungsmittel des Bundes nicht alles sind. Es ist wünschenswert, dass das Land die Gelder, die zurzeit für Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung gestellt werden, zusätzlich aus eigenen Mitteln aufstockt. Das ist auch logisch; denn bis dato waren die Entflechtungsmittel Ersatz für die Gemeinschaftsaufgabe. Die Gemeinschaftsaufgabe zeichnet sich dadurch aus, dass Bund und Länder sie finanzieren. Zurzeit ist für die Infrastruktur im Nahverkehr festzustellen, dass über die Entflechtungsmittel des Bundes hinaus kein Euro des Landes zusätzlich ausgegeben wird. Die Einnahmen entsprechen also den Ausgaben. In diesem Zustand fehlen zurzeit 20 Millionen €. Sie sind dringend aufzubringen; denn hier handelt es sich um ganz entscheidende Investitionen in die Zukunft des Landes, in den Ausbau des Nahverkehrs, in die Schaffung von Barrierefreiheit und in die Finanzierung der vielen anderen wichtigen Ziele, die wir bei der Mobilität und der Nahmobilität 2.0 haben. – Damit möchte ich meinen Beitrag beenden. Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

Volker Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Auch wir möchten uns herzlich bedanken – zum einen für die Einladung zu dieser Anhörung und zum anderen für den vorliegenden Gesetzentwurf; denn dieser Gesetzentwurf greift in weiten Teilen Dinge auf, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hier in Nordrhein-Westfalen für absolut richtig und notwendig erachtet. Wenn ich „richtig und notwendig“ sage, bezieht sich das auf drei Punkte.

Erstens freuen sich die Verkehrsunternehmen darüber, dass eine relative Planungssicherheit geschaffen wird. Die Maßnahmen, die aus den Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz üblicherweise finanziert werden, erstrecken sich nicht nur über eine Haushaltsperiode, also ein Jahr. Vielmehr handelt es sich dabei meist um lange laufende Maßnahmen. Die Kommunen in Nordrhein-Westfalen tun sich wesentlich leichter, wenn sie wissen, dass die Vorhaben auch durchfinanziert werden können, insbesondere dann, wenn sie aus mehreren Teilabschnitten bestehen.

Zweitens. Noch viel wichtiger ist das Signal in Richtung Bund. Der Bund bekommt durch dieses Gesetzesvorhaben nämlich belegt, dass die Mittel, die heute nach dem Entflechtungsgesetz den Ländern zugewiesen werden, tatsächlich für den ursprünglichen Gesetzeszweck notwendig sind. Damit wird letztlich die Erforderlichkeit der Mittel, so wie es das Entflechtungsgesetz vorsieht, durch das Land Nordrhein-Westfalen belegt.

Drittens. Ein weiterer Punkt, der in der Diskussion immer ein wenig untergeht, den ich persönlich aber für sehr wichtig halte, ist die horizontale Verteilung zwischen den Ländern. Im Zusammenhang mit dem Zwischenbericht der ÖPNV-Zukunftskommission haben wir jetzt deutlich gemacht bekommen, dass Nordrhein-Westfalen, egal welchen Schlüssel man anlegt, bei der Zuweisung von Bundesmitteln für den öffentlichen Verkehr, vorsichtig ausgedrückt, nicht gerade an der Spitze steht. Wenn wir hier gegenüber den anderen Ländern belegen, dass die Mittel in Nordrhein-Westfalen wirklich erforderlich sind, wird damit im Umkehrschluss deutlich, dass die Länder, die auf eine entsprechende Zweckbindung verzichten, diese Mittel offensichtlich nicht für den ursprünglich vom Bundesgesetzgeber vorgesehenen Zweck benötigen. Das heißt, dass wir hier einen Aufschlag für die Diskussion der horizontalen Mittelverteilung machen und damit die anderen Bundesländer – wie ich meine, völlig zu Recht – in einen gewissen Rechtfertigungsdruck bringen, darzulegen, warum bei ihnen tatsächlich Mittel in dieser Höhe erforderlich sind. Wenn die anderen Bundesländer auf ein vergleichbares Gesetz verzichten, bedeutet das letztlich: Diese Mittel sind dort offensichtlich nicht erforderlich und deshalb dahin zu lenken, wo sie wirklich notwendig sind und gebraucht werden.

Ich möchte mich nicht lang und breit mit der Notwendigkeit der Entflechtungsmittel im materiellen Sinne auseinandersetzen, zumal Herr Kiel gerade auch schon darauf eingegangen ist. Die Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten der Länder haben unisono beschlossen und bestätigt, dass allein für die Maßnahmen, die sich konkret in der Umsetzung befinden, 1,96 Milliarden € für den Sektor Verkehr erforderlich sind. Diese Beträge sind auch maßnahmenscharf definiert. Dem ist im Grun-

de nichts hinzuzufügen. Das heißt, dass das Gesetz eigentlich mit viel zu niedrigen Mittelzuweisungen vom Bund an die Länder ausgestattet ist.

Wenn man sich anschaut, was in den letzten Jahren mit diesen Mitteln gemacht worden ist, sieht man, dass allein im VRR und im VRS die Fahrgastzahlen seit ungefähr 20 Jahren um rund 60 % zugenommen haben. Die Mittel sind also tatsächlich im eigentlichen Sinne nutzbringend verwandt worden. Man darf an dieser Stelle auch nicht vergessen, dass im vergleichbaren Zeitraum der motorisierte Individualverkehr praktisch nicht mehr gewachsen ist. Wir sehen also, dass die Mittel sinnvoll, richtig und zielführend eingesetzt worden sind.

Was den Verbesserungsbedarf des Gesetzentwurfs angeht, möchte ich zunächst einen Gedanken von Herrn Kiel aufgreifen. Es ist sicherlich wünschenswert, dass die Förderungsfähigkeit von Erneuerungsinvestitionen sich auch im Gesetz wiederfindet. Nach wie vor gibt es in Nordrhein-Westfalen noch den einen oder anderen Aufgabenträger, der sich hinter der Argumentation versteckt, die Erneuerungsinvestitionen seien hieraus nicht förderfähig. Dann wäre das auf Gesetzeswege ein für alle Mal klargestellt.

Außerdem halten wir es für überlegenswert, einmal zu hinterfragen, ob der Aufteilungsschlüssel zwischen kommunalem Straßenbau und ÖPNV von 50 zu 50 noch der richtige ist. Angesichts der Nachfragezuwächse im ÖPNV und der Stagnation im motorisierten Individualverkehr könnte man sich auch einmal Gedanken darüber machen, ob ein Aufteilungsschlüssel von 75 zu 25 zugunsten des ÖPNV – oder wenigstens, wie in Baden-Württemberg kürzlich beschlossen, von 60 zu 40 für den ÖPNV – ein durchaus akzeptabler, sinnvoller und richtiger wäre. Zumindest die Nachfrage deutet in diese Richtung.

Wir dürfen allerdings – Herr Kiel hat auch schon darauf hingewiesen – die Augen nicht davor verschließen, dass das Gesetz lediglich eine relative Planungssicherheit für die Akteure schafft und dass das eigentliche Kernproblem, nämlich die Frage, wie wir den öffentlichen Verkehr in der Zukunft finanzieren, durch dieses Gesetz auch nicht wirklich gelöst wird. Wir sehen darin aber einen wesentlichen Baustein, die Diskussion vorwärtszubringen. Vor diesem Hintergrund danken die nordrhein-westfälischen Verkehrsunternehmen dem Gesetzgeber dafür, dass er hier in diesem Sinne aktiv geworden ist. – Ich bedanke mich herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.

Lothar Ebbers (Fahrgastverband Pro Bahn, Landesverband Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Auch aus Fahrgastsicht können wir es nur begrüßen, dass mal wieder ein bisschen Planungssicherheit für Verkehrsunternehmen, in diesem Fall bei der Infrastrukturfinanzierung, geschaffen wird. Die Entflechtungsmittel stellen den größeren Teil der Investitionsmittel für den ÖPNV nach § 12 und § 13 ÖPNVG NRW dar. Wenn sie nicht gesichert sind, können nur noch einige Jahre lang die laufenden Investitionen zu Ende finanziert werden. Man kann sich leicht vorstellen, dass dann nichts Neues mehr angefangen werden wird.

Bei der ÖPNV-Finanzierung haben wir es generell damit zu tun, dass man langfristig plant und langfristige Betriebsverträge abschließt, während die Finanzierung nur sehr kurzfristig sichergestellt ist. Das ist ungefähr so, als würden Sie mit einem Flugzeug zu einem Transatlantikflug starten, hätten aber nur für die ersten 100 km Kerosin dabei und hofften, unterwegs regelmäßig rechtzeitig aufgetankt zu werden. Insofern ist das hier ein kleiner Schritt in die richtige Richtung.

Allerdings muss man auch ein bisschen Wasser in den Wein gießen. Die Entflechtungsmittel sind seit 2007 festgeschrieben. Sie entwerten sich also durch die Inflation und die steigenden Baukosten. Im Gegensatz zu den Regionalisierungsmitteln ist das ein Topf, bei dem es keinen Anstieg gibt.

Hinzu kommt, dass NRW auch bei den Entflechtungsmitteln nur einen Anteil bekommt, der nicht seinem Bevölkerungsanteil entspricht. Mit 19,4 % ist der Anteil immerhin deutlich höher als bei den Regionalisierungsmitteln. Aber auch in diesem Fall gilt, dass wir eigentlich mehr bräuchten. Wenn sich Bund und Land um Geld streiten, kommt einer am Ende immer schlecht dabei weg, nämlich die kommunale Familie. Das ist die Erfahrung aus langen Jahren. Wir wollen hoffen, dass es für die kommunalen Investitionen hier nicht allzu arg wird.

Bei den Investitionen in den ÖPNV geht es ganz überwiegend um Mittel, die über die kommunalen Verkehrsunternehmen – teilweise auch über die DB-Infrastrukturunternehmen – verausgabt werden. Ich komme aus einer Stadt, die beim Thema „kommunale Finanznot“ immer als Erste genannt wird, und habe schon erlebt, dass dort ein Attentismus herrscht. Man fragt sich: Können wir überhaupt die Eigenmittel für die Planung einer solchen Investitionsmaßnahme ausgeben, wenn wir noch nicht einmal sicher wissen, dass wir, wenn das Projekt gutgeheißen wird, am Ende auch finanziell zum Zuge kommen? – Möglicherweise stellt man dann mit Blick auf Landes- und Bundesebene fest, dass kaum Investitionen angemeldet worden sind. Das liegt unter anderem an einem solchen Attentismus in den Gemeinden, die sehr knapp haushalten müssen, und hat nichts mit der tatsächlichen Bedarfsfindung für solche Investitionen zu tun.

Was die Notwendigkeit eines Folgegesetzes für das GVFG angeht, ist festzuhalten, dass wir wieder in einer Situation wie in den 60er-Jahren sind. Es ist dringend erforderlich, dass alle Ebenen – Bund, Land und Gemeinden – zusammenarbeiten, um im Bereich des ÖPNV zu einer Investitionsoffensive zu kommen. Dafür sprechen alle Anzeichen. Jetzt haben wir auch einen etwas besseren Weg als in den 60er-Jahren. Damals diente die Förderung in erster Linie dazu, die als überkommen geltenden Straßenbahnen abzuschaffen und die Fahrgäste mitsamt den Bahnen unter die Erde zu verlegen. Die Folgen davon erleben wir im Moment sehr deutlich. Wir selbst diskutieren heute Abend darüber, wie der Weiterbetrieb der U79 in Duisburg sichergestellt und finanziert werden kann, wenn irgendwann die Relais-technik abgeschaltet wird. Das zeigt, wie akut dieses Thema ist und wie dringend eine neue Kraftanstrengung auf Bundes- und Landesebene für die Verkehrsverhältnisse im kommunalen ÖPNV notwendig ist.

Wir hoffen, dass bei dieser Diskussion nicht die Verfassungstheoretiker bezüglich der Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern das Sagen haben, sondern in erster

Linie die Fachpolitiker. Wir erkennen an diesem Gesetzentwurf, dass in der Landesregierung nicht der Finanzminister das allererste und das allerletzte Wort hat, sondern dass auch von den Fachpolitikern eine ganze Menge der notwendigen Aufgaben eingebracht werden können. – Ich danke Ihnen.

Jürgen Eichel (Verkehrsclub Deutschland, Landesverband NRW): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Auch der VCD NRW begrüßt dieses Gesetzesvorhaben der Landesregierung. Unsere Stellungnahme ließ sich diesmal kurz und knackig auf einer Seite unterbringen. Insbesondere freuen wir uns darüber, dass auf diese Weise zumindest ein Teil der für den öffentlichen Verkehr dringend benötigten Mittel für einige Jahre gesichert wird. Wir begrüßen auch die in der Gesetzesbegründung vorgesehene Öffnung für den Bereich der Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen. Man sollte in der Tat noch einmal darüber nachdenken, das auch ins Gesetz selbst zu schreiben.

Dennoch möchte ich auf eine gewisse Schieflage aufmerksam machen, die dann natürlich entsteht. Bei der Anhörung zum ÖPNVG NRW in diesem Hause am 1. Oktober 2012 ging es unter anderem um die Umschichtung der Investitionen in den Schienenverkehrsbetrieb in Höhe von 30 Millionen €. Damals haben wir – genauso wie andere auch heute Beteiligte – gesagt, wir hätten uns eher gewünscht, dass das nicht nur umgeschichtet, sondern zusätzlich finanziert worden wäre. Mit der Öffnung für die Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen wird das natürlich fortgesetzt. Dann stehen noch weniger Mittel für zukünftige Projekte, die zum Teil schon seit Jahren dringend notwendig sind, zur Verfügung. Auch wenn wir die Berücksichtigung von Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen grundsätzlich richtig finden, bleiben dennoch sowohl das Land als auch der Bund gefordert, Wege zu finden, wie man dieses Dilemma auflösen kann.

Mit dem Zwischenbericht der ÖPNV-Zukunftskommission hat man kürzlich den Weg beschritten, an die Bundesregierung heranzutreten und mehr Mittel vom Bund zu fordern. Das ist auch richtig. Man kann aber wahrscheinlich keine allzu große Hoffnung haben, dass da viel passiert. Das wird zumindest dann nicht der Fall sein, wenn es gleichzeitig andere Bundesländer negativ betrifft. Insofern sind die Landesregierung und die Landtagsfraktionen unseres Erachtens weiterhin gefordert, auf Landesebene Wege zu suchen, wie man diesem Dilemma, das jetzt hier entsteht, auch wenn wir dieses Vorgehen grundsätzlich als richtig ansehen, entkommen kann. – Vielen Dank.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Jetzt kommen wir zur Fragerunde zum Block I.

Christof Rasche (FDP): Herr Kiel und Herr Wenthe, Sie fordern eine Klarstellung in Bezug auf die Erhaltungsinvestitionen. Herr Eichel hat gerade gesagt, in der Begründung stehe das doch; das werde ausdrücklich begrüßt. Können Sie uns noch einmal klarmachen, ob es wichtig ist, dass wir das aus der Begründung in den Gesetzestext verschieben, oder ob das nicht notwendig ist?

Herr Eichel, im Gegensatz zu den Kollegen haben Sie in Ihrer Stellungnahme und Ihren mündlichen Ausführungen das ÖPNV-Gesetz erwähnt und kritisiert, dass dort 30 Millionen € aus dem Bereich der Investitionen in den Bereich des Betriebs verschoben wurden. Was müssen wir daraus ableiten? Sollte der Landtag noch einmal darüber nachdenken, das wieder zurückzunehmen? Sollte eine Initiative gestartet werden soll, um das umzukehren? Sie müssen damit doch irgendein Ziel verfolgen.

Jochen Ott (SPD): Herr Kiel und Herr Wentе, können Sie sich allen Ernstes vorstellen, dass es wirklich dazu kommt, dass nach 2019 keine Mittel des Bundes für den ÖPNV mehr fließen? Halten Sie es – egal ob von einer schwarz-gelben oder einer rot-grünen Bundesregierung – für politisch, gesellschaftlich und intellektuell durchführbar, tatsächlich auf null zu gehen? Und was bedeutet das für Projekte, die bis dahin nicht abgerechnet sind? Wie wird dann nach Ihrer Einschätzung damit verfahren werden?

Henning Rehbaum (CDU): Herr Wentе und Herr Ebbers, es wurde über die horizontale Verteilung der Mittel – vorausgesetzt, dass sie in dieser Höhe erhalten bleiben, womit sich unser Ausschuss ja befassen soll – gesprochen. Ich habe es so verstanden, dass die Mittel selbst dann, wenn sie nach 2019 weiter wie bisher zur Verfügung gestellt werden, nicht für die verschiedenen im Infrastrukturbereich anliegenden Vorhaben ausreichen. In diesem Zusammenhang werden wir zu einer horizontalen Verteilung nicht nur zwischen den Ländern, sondern auch innerhalb des Landes kommen. Wie sollen wir denn priorisieren, wenn wir eine bestimmte Anzahl von Projekten haben? Herr Ebbers hat das Stichwort „U79“ genannt. Seinen Ausführungen entnehme ich, dass es selbst dann, wenn die Entflechtungsmittel weiter gezahlt würden, zu schmerzhaften Einschnitten im Netz käme. Vor diesem Hintergrund lautet meine konkrete Frage: Welche Projekte oder welche Infrastrukturbereiche werden in Zukunft selbst bei Erhaltung der Entflechtungsmittel nicht mehr tragbar sein?

Reiner Breuer (SPD): Sehr geehrte Sachverständige, das Gesetzesvorhaben soll Rechtsklarheit und Planungssicherheit schaffen. Das scheinen Sie alle weitgehend zu bestätigen. Dabei ist aber eine Geschäftsgrundlage die Mittelbereitstellung durch den Bund, die infrage gestellt ist – auch vor dem Hintergrund der Revisionsklausel, die bis Ende dieses Jahres verhandelt sein muss. Vor dem Hintergrund der entsprechenden Verhandlungen frage ich Sie: Ist Ihnen schon bekannt geworden, dass Planungsvorhaben zurückgestellt oder infrage gestellt worden sind? Ich habe schon einmal vernommen, dass bereits jetzt Planungsunsicherheit herrscht, und würde gerne von Ihnen hören, ob das tatsächlich der Fall ist.

Herr Wentе und Herr Kiel, impliziert die Öffnung für Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen, die teilweise gefordert wird, nicht auch die Bereitstellung von mehr Mitteln? Oder ist das auf Grundlage der bisherigen Mittel erforderlich? Ich habe ein Gutachten in Erinnerung, das besagt, dass ein Mittelmehrbedarf ausgewiesen werden muss.

Oliver Bayer (PIRATEN): Lassen Sie mich an die Fragen von Herrn Rasche und Herrn Rehbaum anknüpfen. Es gibt durchaus verschiedene Aussagen der Sachverständigen darüber, in welcher Form das Gesetz Entflechtungsmittel auch für Grundenerneuerung und Erhaltung vorsieht. Herr Wenthe und Herr Kiel, wäre es sinnvoll, diese Mittel auch zur Erhaltung verwenden zu dürfen? Könnten Investitionen in Ausbau und Erweiterung dadurch auf null zurückgehen, weil das Geld dringend für den Erhalt benötigt wird? Werden wir also überhaupt noch Neubauprojekte haben, wenn das Geld auch für den Erhalt ausgegeben werden darf? Schließlich wissen wir, wie hoch der Bedarf beim Erhalt ist. Kann es also sein, dass die Zweckbindung für Ausbau und Erweiterung einen Schutz darstellt?

Herr Kiel, von den kommunalen Spitzenverbänden wurde betont, wie wichtig die Ergänzung der Entflechtungsmittel durch das Land sei. Müsste man die Entflechtungsmittel tatsächlich aufstocken? Oder geht es darum, dass das Land insgesamt mehr Geld vor allem für den ÖPNV zur Verfügung stellt? Hätte es also bestimmte Vorteile, wenn das Land explizit die Entflechtungsmittel aufstockte?

Abschließend habe ich noch eine Frage an alle Experten dieses Blocks. Von verschiedenen Sachverständigen, beispielsweise von Herrn Wenthe, wurde darauf hingewiesen, dass der Betrag für den Verkehr seinerzeit aus dem aktuellen Bedarf abgeleitet wurde. Nun ist die Frage, ob dieser Betrag nach wie vor angemessen und erforderlich ist. Von den Experten wurden ganz unterschiedliche Gründe aufgezählt, warum sich der Bedarf erhöht hat: Fahrgastwachstum, Preissteigerung, Anforderungen an Barrierefreiheit, Klimawandel, verkehrspolitische Ziele usw. Zusammenfassend frage ich Sie: Sollte es eine neue Bedarfsprognose geben? Sollte man das forcieren? Wie könnte der heute vorhandene Bedarf festgestellt werden? Und wie könnte man dies dann dem Bund vermitteln?

Arndt Klocke (GRÜNE): Herr Wenthe, Sie fordern eine Veränderung bei der Aufteilung der Mittel zwischen ÖPNV und Straßenbau. Können Sie das noch näher ausführen und uns einige Beispiele nennen?

Thomas Kiel (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Lassen Sie mich mit der Beantwortung der Fragen von Herrn Rasche und Herrn Breuer zu den Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen beginnen. In der Gesetzesbegründung steht der hier schon angesprochene Satz:

„Dabei können auch Erhaltungs- und Erneuerungsinvestitionen zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse führen und damit grundsätzlich förderfähig sein.“

Das ist eine gute und richtige Aussage. Sie hat aber keinen Gesetzesrang. Aus der Begründung heraus entsteht noch kein Anspruch, tatsächlich Erhaltungsinvestitionen aufzunehmen. Deswegen ist es sinnvoll, dies auch gesetzlich zu regeln. Bislang ist das in den Förderrichtlinien vorgesehen. Das ist sehr zu begrüßen. Es ist dort aber unter bestimmte Voraussetzungen gestellt. Beispielsweise dürfen die entsprechenden Maßnahmen nicht anderweitig gefördert worden sein, also noch anderen Zweckbindungen unterliegen.

Herr Bayer, es geht hier nicht um den Unterhalt – der Unterhalt ist aus den Betriebsmitteln zu finanzieren –, sondern ganz klar um die Investitionen. Man investiert natürlich in etwas, was verändert oder verbessert werden kann. In ihrer ursprünglichen Zweckbindung betreffen die Entflechtungsmittel in der Tat nur solche Verbesserungsinvestitionen. Die Aufnahme der Unterhaltungsinvestitionen – also solcher Investitionen, die helfen, hinterher den Unterhaltungsbedarf zu vermindern sowie den Erhaltungszustand und die Funktionalität zu verbessern – ist natürlich sinnvoll, weil sie letztendlich dazu beiträgt, die entsprechenden Betriebsmittel zu sparen. Deswegen ist das unbedingt zu begrüßen.

Herr Breuer, wenn man zusätzlich zu dem eigentlichen Investitionsbedarf in den Bereich der Erhaltungsinvestitionen vordringt – was die Förderrichtlinie dankenswerterweise auch tut, und zwar zu einem Fördersatz von 90 %; bei den Kommunen, die selbst zu 10%igen Eigenanteilen nicht in der Lage sind, ist unter bestimmten Voraussetzungen sogar eine Förderung zu 100 % möglich –, ist das vollends zu begrüßen. Der Topf wird dadurch aber kleiner. Das ist ein zusätzliches Argument dafür, dass der zurzeit in Rede stehende Betrag nicht ausreichen wird; denn in der Tat sind die Bedarfsermittlungen bislang auf der Basis der eigentlichen Investitionen ohne Berücksichtigung der Unterhaltungsinvestitionen erfolgt. Hier kommt das schon zitierte gemeinsame Gutachten auf Bundesebene zu dem Ergebnis, dass statt 1,67 Milliarden € ein Betrag von 1,96 Milliarden € erforderlich ist, also bundesweit ungefähr 300 Millionen € mehr. Für Nordrhein-Westfalen ergibt sich entsprechend ein Anteil von 50 bis 60 Millionen €.

Wie gesagt, beträgt das jetzige Defizit – gemessen an dem, was das Land ursprünglich schon finanziert hat – mindestens 20 Millionen €. Hinzu kommt Folgendes: In dem Moment, in dem die entsprechenden Investitionen nicht getätigt werden, vergrößert sich der Investitionsbedarf in der Zukunft noch weiter. Er bleibt also nicht gleich, sondern nimmt entsprechend zu.

Herr Ott, Sie haben gefragt, ob ich mir vorstellen könne, dass nach 2019 keine Mittel für den ÖPNV mehr fließen. Ehrlich gesagt, kann ich mir das nicht vorstellen; denn ich sehe keine Alternative dazu. Die entsprechenden Finanzmittel müssen aufgebracht werden. Als Ergebnis der Föderalismusreform sind sie zukünftig allerdings von den Ländern aufzubringen. Die Entflechtungsmittel sind der zurzeit noch gezahlte Ablösungsbetrag. Das erklärt auch die Komplikation bei den Verhandlungen zwischen Bund und Ländern, bei denen es darum geht, jetzt noch bis 2019 zu finanzieren und sich dann Gedanken darüber zu machen, wie es anschließend weitergehen kann. Letztendlich ist es bis zu einem gewissen Grad egal, ob es einen Finanzausgleich gibt, sodass die Länder dann finanziell in der Lage sind, aus eigenen oder anderen Quellen, zum Beispiel einem Anteil an der Mineralölsteuer, die entsprechenden Mittel aufzuwenden, oder ob die Mittel weiter direkt vom Bund zur Verfügung gestellt werden. Wir brauchen aber eine Lösung.

Wenn diese Lösung nicht bald vorliegt, bedeutet das einen ganz schweren Einschnitt für die notwendigen Investitionsprojekte. Das gilt insbesondere die großen Projekte, allen voran die Projekte der Gemeindeverkehrsfinanzierung im Bundesprogramm, das zurzeit rund 300 Millionen € ausmacht. Diese Projekte haben eine so lange

Laufzeit, dass ihr Planungshorizont schon jetzt das Jahr 2019 überschreitet. Sie können zurzeit nur gewährleistet werden, wenn das Land und/oder die Kommunen zusätzlich finanzielle Garantien für die Ausfinanzierung dieser Projekte ab 2020 übernehmen. Das wird in der nächsten Zeit – man kann fast schon sagen: in den nächsten Tagen und Wochen – dazu führen, dass hier Planungen nicht mehr stattfinden. Bei den kleineren Projekten im Rahmen des GVFG-Länderprogramms wird dieser Effekt wahrscheinlich erst 2017 eintreten; denn dort ist alles etwas kleinteiliger, so dass man diese Projekte im Zweifelsfall stückeln kann. Die Großprojekte werden aber darunter leiden. Das bedeutet im Zweifelsfall, dass in den nächsten Jahren Planungsstillstand herrscht.

Volker Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Was die Aufnahme der Förderfähigkeit von Erneuerungsinvestitionen anbelangt, kann ich mich Herrn Kiel anschließen. Wenn das im Gesetz steht, besteht kein Diskussionsbedarf mehr über die Frage, ob solche Investitionen förderfähig sind oder nicht. Dann hätten wir Rechtsklarheit. Wie ich vorhin schon kurz erwähnt habe, gibt es den einen oder anderen, der das eigentlich nicht möchte und sich deshalb gerne hinter dem Gesetz versteckt. Wenn man da jetzt Klarheit schaffte, würden wir das sehr begrüßen.

Herr Ott hat nach unserer Vorstellungskraft in Bezug auf ein mögliches Ende des Entflechtungsgesetzes gefragt. Ich bin da nicht ganz so optimistisch wie mein Kollege Kiel. Beim Thema „Finanzierung von öffentlichen Investitionen“ kann ich mir mittlerweile fast alles vorstellen. Was die inhaltliche Fragestellung anbelangt, bin ich allerdings ganz nah bei Herrn Kiel. Wir brauchen einen Finanzierungstatbestand, über den insbesondere die größeren Investitionsvorhaben, die eine Kommune nun wahrlich nicht selbst finanzieren kann, gefördert werden. Heute gibt es schon erste Projekte, die mit spitzem Finger angefasst werden, um es vorsichtig zu formulieren. Als herausragendes Beispiel nenne ich hier die Campusbahn in Aachen. Von der Dimension her handelt es sich dabei wahrscheinlich auch um das größte Projekt in Nordrhein-Westfalen, das aktuell in Angriff genommen wird. Der Bauzeitenplan wird derzeit so hingebogen, dass man in der Periode des Entflechtungsgesetzes gerade noch hinkommt. Wir wissen aber auch von anderen Projekten, die mangels Finanzierungsperspektive zwar vielleicht einmal durchdacht werden, bei denen es aber keinen konkreten Ansatz gibt, sie jetzt umzusetzen. Je weiter wir in der Zeit fortschreiten, desto größer wird die Zahl der sinnvollen Projekte, die nicht mehr angefasst werden.

Eine Nachfolgeregelung ist in meinen Augen absolut zwingend. Hinter vorgehaltener Hand sagen selbst diejenigen, die am Prozess der Föderalismuskommission beteiligt waren, dass man sich dort zumindest in diesem Sektor möglicherweise nur auf die zweitbeste Lösung verständigt hat.

Eigentlich ist der Gesamtbedarf sogar noch deutlich höher; denn in die 1,96 Milliarden € sind nur die Projekte eingeflossen, die bereits konkret in Angriff genommen worden sind, also entweder schon planfestgestellt sind oder zumindest laut konkreten politischen Willensäußerungen realisiert werden sollen. Darüber hinaus gibt es

viele weitere Maßnahmen. Ich möchte nur einmal an die alte Integrierte Gesamtverkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen erinnern. Alle darin enthaltenen Maßnahmen sind auch schon – zumindest cursorisch – bewertet worden. Das wird alles Geschichte sein, wenn wir hier nicht zu einer stabilen Finanzierungsbasis kommen.

Umschichtung vom Straßenbau zum ÖPNV: Wir halten eine stärkere Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs für sinnvoll, zumal bei den kommunalen Straßen praktisch kein Neubaubedarf mehr besteht. Es besteht ohne Frage ein Erhaltungsbedarf, aber praktisch kein Neubaubedarf mehr. Das gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Fahrleistung mit privaten Pkws in Nordrhein-Westfalen in diesem Jahrtausend stabil geblieben ist. Im ÖPNV haben wir hingegen eine deutlich steigende Nachfrage zu verzeichnen. Allein unter dem globalen Aspekt wäre die Umschichtung also sachlich geboten. Ich würde mich freuen, wenn intensiv darüber nachgedacht werden würde; denn so ließe sich sicherlich die eine oder andere weitere Finanzierungslücke schließen, wenngleich allein damit der Krieg auch nicht gewonnen werden kann.

Erhalt vor Ausbau: Was nützen uns die schönsten neuen Anlagen in der Peripherie – denn dort wird im Regelfall neu gebaut –, wenn im Kernbereich die Anlagen nicht mehr oder nicht mehr in der vollen Funktionsfähigkeit vorhanden sind? Daraus ergibt sich in meinen Augen schon eine gewisse Priorisierung für den Erhalt. Erst wenn die Funktionalität der heute bestehenden Anlagen zumindest im Kern gewährleistet ist, sollten wir über einen Ausbau nachdenken. Diese Priorisierung ist meines Erachtens auch eine vernünftige.

Herr Rehbaum hat thematisiert, wie wir die Maßnahmen insgesamt priorisieren. Das ist eine Aufgabe, die wir wahrscheinlich sogar sehr kurzfristig gemeinsam lösen müssen. Dafür haben wir wahrscheinlich noch kein Instrumentarium; denn bisher war es so, dass alle zur damaligen Zeit als vernünftig festgestellten Maßnahmen mehr oder weniger umgesetzt werden konnten, auch wenn sie hin und wieder auf der Zeitschiene ein bisschen gestreckt werden mussten. Heutzutage werden wir aber wesentlich intensiver priorisieren müssen, denke ich. Dafür fehlt noch ein gewisser Maßstab. Die ÖPNV-Zukunftskommission entwickelt gerade Prinzipien für den horizontalen Vergleich zwischen den Bundesländern. Diese Aufgabe werden wir aber sicherlich auch innerhalb Nordrhein-Westfalens haben.

Lothar Ebbers (Fahrgastverband Pro Bahn, Landesverband Nordrhein-Westfalen): Herr Rehbaum hat eine Frage nach der Priorisierung und der regionalen Verteilung innerhalb des Landes gestellt. Wir dürfen nicht nur darauf abstellen, welche Projekte angemeldet worden sind, sondern müssen die Projekte berücksichtigen, die tatsächlich in der Planung sind, und sie nach ihren Prioritäten bewerten. In diesem Zusammenhang hat der NWL jetzt auch einen deutlich höheren Anteil an den Mitteln nach § 12 ÖPNVG NRW zugesprochen bekommen, weil er zuletzt Projekte mit höheren Prioritätsziffern angemeldet hatte als bisher. Es gibt allerdings das Problem, dass vonseiten der Nothaushaltskommunen viele Projekte gar nicht angemeldet wurden, weil keine Perspektive bestand, den Eigenanteil abzusichern, und deshalb gerade im Bereich des VRR viele nicht so prioritäre Projekte zum Zuge kamen.

Kritisch wird das Ganze, wenn man in diesen Topf auch noch die Erneuerungsinvestitionen für bestehende Anlagen aufnimmt. Man müsste sie nämlich auch bewerten und ebenfalls eine Priorisierung darstellen. Aus unserer Sicht wäre insbesondere bei Tunnelanlagen zu überlegen, ob es nicht Alternativen dazu gibt, die gesamtwirtschaftlich sinnvoller sind. Übrigens bin ich froh, dass wir uns hier einmal etwas unterschiedlich positionieren. Einfach zu sagen, dass wir das, was einmal an Geld verbuddelt worden ist, jetzt jedes Mal wieder neu verbuddeln müssen, kann nicht das Ziel sein. Wir haben uns jahrzehntelang hingehangelt. Wenn es um die Bahnsteige ging, haben wir gesagt: Dann schaffen wir noch ein bisschen Barrierefreiheit; dann ist das förderfähig. – Teilweise sind tatsächlich auch Unterhaltungsarbeiten gefördert worden. Wenn die Gleise abgefahren waren, haben wir einen eigenen Gleiskörper gebaut, sodass wir die Gleisumschaltung sogar über GVFG-Mittel abrechnen konnten. Als Beispiel nenne ich das große Gleiskreuz in der Innenstadt von Mülheim, das bei dem Ausbau für Ruhrbania total erneuert wurde, aber wahrscheinlich innerhalb der danach folgenden zehn Jahre ohnehin hätte erneuert werden müssen. Das wird jetzt so weitergehen. Wir haben den nächsten Anlass, die Bestandsinvestitionsmaßnahmen bis 2022 barrierefrei zu gestalten. Darüber kann man auch wieder gewisse Sachen abrechnen – nicht unbedingt die Zugsteuerung im Tunnel, aber beispielsweise Bahnsteiganlagen und Ähnliches.

Ich plädiere dafür, zwei Töpfe zu bilden: einen für Erneuerungsinvestitionen und einen für Neuinvestitionen. Es geht doch nicht darum, dass das alles Peripherie ist, Herr Wenthe. Die fünf neuen GVFG-Großprojekte sind in den „peripheren“ Städten Aachen, Bielefeld, Düsseldorf, Dortmund und Oberhausen/Essen angemeldet worden. Alle diese Maßnahmen sollen also im absoluten Ballungskern stattfinden. Wenn so etwas nicht mehr möglich ist, weil wir nur noch den Erhalt finanzieren, sind wir auf ein Netz festgeschrieben, das im Prinzip in den 70er-Jahren entstanden ist und nicht mehr den heutigen Erfordernissen entspricht.

Herr Wenthe und ich haben eine Veränderung bei der Aufteilung der Mittel zwischen kommunalem Straßenbau und ÖPNV in unsere Forderungen aufgenommen. Ich will Ihnen das einmal kurz vorrechnen. 10 % mehr für den ÖPNV bedeuteten eine Verschiebung von 25,9 Millionen € in den Topf der ÖPNV-Finanzierung. Damit könnten Sie Ihre Kürzung der Mittel nach § 12 ÖPNVG NRW um 30 Millionen € weitgehend wieder zurücknehmen – und das nicht nur für ein Jahr, sondern bis 2019. Diese Rechnung zeigt Ihnen, welcher Spielraum im bestehenden System der ÖPNV-Finanzierung besteht, ohne zusätzliche originäre Landesmittel dort hineinzugeben.

Allerdings können wir uns noch gut an Zeiten erinnern, als auch für Investitionen originäre Landesmittel in den ÖPNV-Topf geflossen sind. Das ist erst etwas mehr als zehn Jahre her, wenn ich mich recht entsinne. So müssen wir auch weiter vorgehen. Wir befürchten, dass es am Ende zu einer Vereinbarung zwischen Bund und Ländern dahin gehend kommt, dass mit einem ominösen Prozent der Umsatzsteuer wieder alle fachlichen Forderungen abgegolten sind – mit der Folge, dass der Landesfinanzminister der eigentliche Prügelknabe ist, bei dem das Geld dann losgeeist werden muss. Hier gilt es, rechtzeitig die Prioritäten zu setzen und den Bund nicht ganz aus seiner Verantwortung zu entlassen, die er in den 60er-Jahren zu Recht übernommen hat und die heute wieder gefordert ist. Das gilt für die Wohnraumförderung

und die Hochschulförderung genauso. Wir haben hier ähnliche Situationen wie in den 60er-Jahren. Die Notwendigkeit, jetzt eine Investitionsoffensive zu starten, ergibt sich erneut. Deshalb darf es nicht dazu kommen, dass das aufgrund der Föderalismusreform einfach irgendwo versandet.

Jürgen Eichel (Verkehrsclub Deutschland, Landesverband NRW): Herr Rasche, Sie haben eine Frage zur Umschichtung der 30 Millionen € zulasten der Investitionen und zugunsten des Betriebs gestellt. Natürlich kann die Opposition eine Art Rückholung fordern. Ich fürchte allerdings, dass die Herren auf der linken Seite des Hauses das nicht mitmachen werden. So etwas wäre aber durchaus sinnvoll. Ich bin auch Sprecher des VCD-Länderrats. In diesem Rahmen treffen wir uns mit den Vertretern der Landesverbände, unserem Bundesvorstand und den Fachreferenten aus der Geschäftsstelle in Berlin ein paar Mal im Jahr, nächstes Mal am kommenden Wochenende. Wenn ich dort die Forderung vertrete, dass wir in NRW mehr Geld für den ÖPNV haben wollen, werde ich schon gefragt: Was gibt denn eure Landesregierung an eigenen Mitteln dazu? – Insofern plädiere ich dafür, die nächsten sich bietenden Gelegenheiten, beispielsweise im Zusammenhang mit der gerade angesprochenen prozentualen Verteilung, zu nutzen, um die Frage zu stellen, ob man da wieder ein bisschen an den Stellschrauben drehen kann.

Nach unseren Vorstellungen ist es zum Beispiel nicht unbedingt notwendig, das Sozialticket aus dem Verkehrsetat zu finanzieren. Anders als die CDU, die es gleich ganz streichen wollte, finden wir das zwar als Kompensation sinnvoll, solange der Bund nicht selber aktiv wird, könnten uns da aber natürlich auch eine Verschiebung vorstellen. Eine weitere mögliche Verschiebung haben Herr Wenté und Herr Ebbers gerade angesprochen. In diesem Sinne sollten Sie – jenseits der Rückholung – das Problem auf der Tagesordnung behalten und weitere Gelegenheiten aufgreifen, um Rot-Grün doch noch in die Richtung zu bewegen, verstärkt Mittel für den öffentlichen Verkehr bereitzustellen, damit gerade auch sinnvolle neue Projekte – hier wurden eben einige angesprochen – ermöglicht werden.

Herr Bayer hat sich nach der Feststellung des Bedarfs erkundigt. Ich habe jetzt weniger die Vorstellung, dass wir das Rad grundsätzlich neu erfinden müssten. Herr Wenté hat gerade die Integrierte Gesamtverkehrsplanung erwähnt. Diese Art von durchaus auch leidvollem Prozess sollten wir uns meines Erachtens nicht unbedingt wieder antun. Wir sind beide im SPNV-Beirat der Landesregierung. Dort gibt es derzeit eine lange Liste von Projekten im Schienenbereich, die von allen dort Vertretenen als sinnvoll erachtet werden. Wenn wir jetzt 300 Millionen € zusätzlich hätten, wüssten wir sofort, wofür wir sie sinnvoll ausgeben könnten. Eine Notwendigkeit, den Bedarf grundsätzlich neu festzustellen, sehe ich also nicht.

Genauso wie Pro Bahn sind wir allerdings der Auffassung, dass bei einer turnusmäßigen Überprüfung auch alles auf den Prüfstand gestellt werden muss. Wenn zum Beispiel der Bund einen neuen Bundesverkehrswegeplan auflegt, darf er also nicht sagen, über die Y-Trasse in Niedersachsen und über Stuttgart 21 dürfe aber nicht geredet werden. Auf NRW-Ebene muss das ähnlich sein. Wenn die Mittel begrenzt sind, sollte man sich zunehmend auf das verständigen müssen und können, was

denn zu priorisieren ist. Um das zu machen, braucht man nicht den Bedarf über einen jahrelangen Prozess grundsätzlich wieder neu festzustellen.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Herr Ott möchte jetzt noch eine Nachfrage an Herrn Wente stellen. Danach würde ich gerne zum Block II übergehen – es sei denn, dass diese Frage weitere Fragen provoziert, wovon ich aber nicht ausgehe.

Jochen Ott (SPD): Ich beherrsche mich. Mit Anhörungen können wir Haushaltsituationen und Schuldenbremsen ja nicht umdefinieren. Deshalb erspare ich es mir, jetzt dazu eine rhetorische Frage zu stellen, und beschränke mich auf zwei Fragen an Herrn Wente.

Erstens. Ihnen ist schon bewusst, dass es in Nordrhein-Westfalen unterschiedliche Situationen gibt und dass wir auch wachsende Regionen haben, in denen die Städte in den nächsten Jahren um ganze Stadtbezirke vergrößert werden, wenn die Prognosen stimmen? Beispielsweise werden in meiner Heimatstadt Köln über 100.000 Einwohner dazukommen. Das ist ein kompletter zusätzlicher Stadtbezirk. Ihnen ist schon bewusst, dass das ohne Anbindung an den ÖPNV und die eine oder andere Straße natürlich schwierig ist? Das heißt: Grundsätzlich stimme ich Ihnen zu. Ein Vertreter des ÖPNV möge das bei seinen Ausführungen aber auch berücksichtigen.

Zweitens. Beim letzten CDU-Bundesparteitag ist der Beschluss verabschiedet worden, dass auch über das Jahr 2019 hinaus Bundesmittel fließen sollen. Ist Ihnen dieser Parteitagsbeschluss der CDU bekannt?

Volker Wente (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Dieser Parteitagsbeschluss der CDU ist mir in der Tat bekannt. Bis 2019 ist es noch lange hin, und ich bin ja zuversichtlich. Ich bin auch zuversichtlich, dass sich diese Willensbekundung der Parteitagsdelegierten relativ kurzfristig in einem entsprechenden Gesetzgebungsverfahren manifestiert. Die Schuldenbremse, die Sie in Ihrer Vorbemerkung auch angesprochen haben, muss allerdings ebenfalls berücksichtigt werden. Ich bin da immer etwas skeptisch. Im Großen und Ganzen ist man sich relativ schnell einig. Wenn es dann um die Details geht, wird es aber ein bisschen schwieriger.

Bei dem, was Sie zu den Ausbaunotwendigkeiten gesagt haben, bin ich völlig bei Ihnen. In der Rheinschiene haben wir in Nordrhein-Westfalen ein enormes Wachstum. In den anderen Städten ist es sehr unterschiedlich. Daraus resultiert ein sehr viel größerer Ausbaubedarf von Systemen in wachsenden Regionen. Unabhängig davon wächst das System ÖPNV im Landesdurchschnitt allerdings sehr deutlich. Zwar gibt es in ländlichen Regionen, bedingt durch den Rückgang der Schülerzahlen, eher Schrumpfungsprozesse. Aber selbst in den Städten, die sich nicht durch Bevölkerungswachstum auszeichnen, wächst die ÖPNV-Nachfrage nach wie vor, was auch etwas mit dem Bewusstseinswandel zu tun hat. Das heißt: In der Rheinschiene werden wir weiterhin erheblichen Ausbaubedarf haben. Über das gesamte Land gesehen, werden wir uns aber wahrscheinlich erst einmal mit dem Erhalt beschäftigen müssen.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Jetzt kommen wir zum Block II. Ich bitte Herrn Lehrmann, Frau Sinz, Herrn von Grünberg und Herrn Dr. Jubelius um ihre Eingangsstatements.

Markus Lehrmann (Architektenkammer Nordrhein-Westfalen): Sehr geehrter Herr Vorsitzender Hilser! Meine sehr geehrten Abgeordneten! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist ein mühsames Geschäft, über Geld zu sprechen. Das ist wohl die erste Erkenntnis, die wir am heutigen Nachmittag gewinnen können. Es ist umso mühsamer, weil das Geld, mit dem das Land Nordrhein-Westfalen hier seit Jahrzehnten plant, ab 2014 immer weniger werden könnte. Daher müssen wir uns sicherlich auch ordnungspolitisch sortieren, uns entsprechend aufstellen und uns überlegen, wie man sich strategisch bemühen kann, diese Zuweisungen vom Bund auf Dauer zu sichern.

Deswegen begrüßt die Architektenkammer Nordrhein-Westfalen ausdrücklich, dass mit dem Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz die Voraussetzungen für eine bessere Position in den Verhandlungen mit dem Bund geschaffen werden. Wir begrüßen auch die Inhalte dieses Gesetzentwurfs, weil dieses Gesetz ein Beitrag sein kann, um Planungssicherheit zu erreichen. Wir haben eben schon – zu Recht – gehört, dass diese Planungssicherheit zwar kein Versprechen ist, dass aber zumindest die Voraussetzung für mehr Planungssicherheit gegeben ist. Wir erkennen auch, dass mit diesem Gesetzentwurf ein Auftrag aufgegriffen wird, den wir bereits im Jahr 2006 mit dem Abschluss der Föderalismusreform bekommen haben, nämlich der Auftrag, zu überlegen, wie es ab 2013 weitergehen kann.

Deswegen finden wir uns als Architektenkammer auch sehr intensiv in diesem Gesetzentwurf wieder. Wir finden uns darin wieder, weil damit auch die immer wieder vorgetragene Forderung der Architektenschaft verwirklicht wird, eine langfristig ausgerichtete Finanzierungssicherheit zu schaffen. Wir glauben, dass es weiter zwingend erforderlich ist, diese Zweckbindung zu definieren. Wir halten es auch für unbedingt notwendig, dass hier ein eindeutiger politischer Handlungsauftrag an alle Fraktionen im Landtag Nordrhein-Westfalen ausgesprochen wird. Erst dann kann man die Argumente finden, die man im Rahmen der Revisionsklausel braucht, um erfolgreich sein zu können.

Neben dem Verkehrssektor, über den eben gesprochen wurde, sind entsprechende Mittel auch für die Wohnraumförderung erforderlich. Wir merken, dass der Markt alleine die Lösungen nicht finden kann, die wir benötigen. Wir brauchen Mietraum und Wohnraum für mittlere und untere Einkommensgruppen. Marktmechanismen alleine sind nicht dazu in der Lage, diesen Wohnraum zu schaffen. Die Renditeaussichten, die der Markt möglich macht, sind nicht ausreichend. Daher brauchen wir eindeutig eine Wohnraumförderung.

Die Wohnraumförderung hat heute bei Weitem nicht den Umfang, der eigentlich notwendig wäre. Wir bräuchten im Jahr 60.000 Wohneinheiten, die im Rahmen der Wohnraumförderung errichtet werden müssten. Im letzten Jahr waren es rund 30.000. Daran sieht man, dass der Weg noch weit ist. Die 800 Millionen €, die in dem Fördertopf zur Wohnraumförderung vorgesehen sind, reichen nicht aus. Darauf wei-

sen wir schon lange hin. Wenn es aufgrund der wegbrechenden Bundeszuweisungen an dieser Stelle noch zu Abstrichen käme, würden wir hier zusätzliche Einschränkungen erleben. Deswegen sind wir der Überzeugung, dass das Land entschieden für eine Aufrechterhaltung dieser Förderung eintreten muss, um damit auch zukünftig Wohnraumpolitik und somit letztendlich Politik für attraktive Städte in ganz Nordrhein-Westfalen durchführen zu können.

Wir haben es hier mit einer Aufgabe zu tun, die sich im Land sehr unterschiedlich stellt. Die Rheinschiene hat, wie eben schon gesagt wurde, auch in Zukunft mit starken Wachstumsimpulsen zu rechnen. In anderen Gegenden, beispielsweise in Ostwestfalen-Lippe und im nördlichen Ruhrgebiet, sind dagegen Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen. Aber auch dort brauchen wir langfristig sozialen Wohnraum. Schließlich ist keine Logik dahin gehend zu erkennen, dass in Gegenden mit weniger Nachfrage auch weniger Wohnraumförderung erforderlich wäre. Das hat etwas damit zu tun, dass wir dort natürlich stärker in Bestandsimmobilien investieren müssen.

Deswegen haben wir uns eindeutig für diesen Gesetzentwurf ausgesprochen. Wir haben auch gesagt, dass es schon einmal gut ist, wenn wir diese Zuweisung auf Bundesebene für die weiteren Jahre sichern. Als Architektenkammer könnten wir uns aber durchaus vorstellen – daraus mache ich kein Hehl –, dass man hier auch mehr Mittel einfordern dürfte; Stichwort: Inflationsausgleich. Ich glaube allerdings, dass die Haushaltsrealität sowohl auf Bundesebene als auch auf Landesebene für diese Fantasie kaum Spielraum lassen wird.

Wir würden uns in diesem Gesetzentwurf noch eine weitere Position wünschen. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die Zuweisungen, die im Rahmen der Wohnraumförderung vom Bund aus Berlin nach Nordrhein-Westfalen fließen, dazu benutzt werden könnten, den vor einigen Jahren abgeschafften Wohnraumförderfonds wieder aufleben zu lassen. Zum einen sprechen gute Argumente dafür, dass mit dem Zufluss in ein unabhängiges Wohnraumfördervermögen die mit dieser Wohnraumförderung verbundenen Ziele langfristig wieder erreicht werden könnten. Zum anderen hätten wir mit diesem unabhängigen Vermögen ein von kurzfristigen fiskalischen Überlegungen unabhängiges Vermögen, das aus dem Gedanken eines revolvingen Fonds heraus zukünftig wieder eine dauerhafte Wohnraumförderung auslösen würde.

Wir wünschen allen politisch Beteiligten in Nordrhein-Westfalen für die Diskussion auf der Bundesebene gutes Gelingen und hoffen, dass das Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen ein Beitrag dazu ist. Wir helfen sehr gerne weiter, wenn es um das Weiterdenken im Rahmen dieser politischen Bemühungen geht. – Vielen Dank.

Roswitha Sinz (Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Rheinland Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Herren Abgeordneten! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich bedanke mich für die Gelegenheit, hier für den Bereich der Wohnungswirtschaft Position zu beziehen. – Wie wir in unserer kurzen Stellungnahme dargelegt haben, begrüßt unser Verband die Zielsetzung dieses Gesetzentwurfs uneingeschränkt. Es freut uns sehr, dass die Landesregierung diese Initiati-

ve ergriffen hat. Wir unterstützen nicht nur die Zielsetzung, sondern auch den Gesetzentwurf in der hier vorliegenden Form. Das gilt für den Aufgabenbereich des Wohnungswesens genauso. Wir haben keine Änderungsvorschläge eingebracht.

Gestatten Sie mir nur einige Ausführungen in Ergänzung zu dem, was mein Vorredner, Herr Lehrmann, hier angekündigt hat; denn wir stimmen überein, was die Zielsetzung der Stärkung des Wohnungsbaus angeht, und erkennen ebenfalls, dass die Aufgaben der Wohnraumförderung auch in den nächsten Jahren groß sind.

Diese Aufgaben sehen wir in den entspannten Teilmärkten genauso stark wie in den hochpreisigen, angespannten Märkten; denn in den entspannten Teilmärkten liegt durch Abriss und Neubau oder Rückbau ebenfalls eine hohe Aufgabendichte an.

Deswegen halten wir die Bundesmittel für besonders wichtig; denn Abriss- und Neubaumaßnahmen sind aus dem revolvierenden Wohnungsbauvermögen nicht finanzierbar. Gerade dafür brauchen wir die Bundesmittel.

Deswegen sage ich hier einmal frei – das bedürfte noch einer näheren Abstimmung mit dem Mieterbund und der Architektenkammer –: Ich weiß nicht, ob es vor diesem Hintergrund sinnvoll ist, diese Mittel wiederum in einen separaten Fonds einzubinden. Wir sind sehr dankbar, dass es diese Bundesmittel gibt. Es muss sie weiterhin in dieser Höhe außerhalb des Wohnungsbauvermögens geben; denn daraus werden insbesondere der Abriss und der Neubau gefördert.

Der geringe Mittelabruf im letzten Jahr spricht unseres Erachtens nicht dagegen – im Gegenteil. Wir sehen diesen geringen Mittelabruf nämlich nicht nur in dem landläufig dargelegten geringen Marktzins begründet, sondern auch in der Fördertechnik. Die Förderbestimmungen müssten verbessert werden. Wir wissen, dass die Landesregierung da auch auf einem guten Weg ist. Die Förderkonditionen für das Jahr 2013 versprechen einiges mehr. Wir sind sicher, dass für die anstehenden Aufgaben auch mehr Mittel abgerufen werden.

Auch unter strategischen Gesichtspunkten halten wir diesen Gesetzentwurf der Landesregierung für sinnvoll – Herr Lehrmann hat das bereits angesprochen –; denn damit stärkt man die Verhandlungsbasis gegenüber dem Bund, indem man nachweist, dass das Land die entsprechenden Mittel zweckgebunden und investiv verwendet. Dafür sind wir sehr dankbar.

Wir werben auch in anderen Ländern mit diesem Gesetzentwurf. Zum einen tut das unser Bundesverband. Zum anderen machen wir es als Landesverband selbst, da wir noch in anderen Bundesländern tätig sind. Gerade in Rheinland-Pfalz wirken wir intensiv darauf hin, dass auch das Land Rheinland-Pfalz einen solchen Gesetzentwurf vorlegt. – Das waren meine Ausführungen dazu. Fragen beantworte ich natürlich gerne. Herzlichen Dank.

Bernhard von Grünberg (Deutscher Mieterbund Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Notwendigkeit, vonseiten der öffentlichen Hand mehr für das Wohnen auszugeben und mehr zu bauen, ist in aller Munde. In diesem Wahljahr haben wir eine besonders starke Diskussion darüber. In diesem Zusammenhang kann man

sich natürlich fragen, ob es wirklich das Gelbe vom Ei ist, dass der Bund die Kompetenz den Ländern übertragen hat und jetzt für eine Übergangszeit Entflechtungsmittel zahlt. Wir begrüßen es sehr, dass diese Diskussion wieder anfängt und dass der Spitzenkandidat der SPD, Herr Steinbrück, einen „Nationalen Aktionsplan Wohnen und Stadtentwicklung“ fordert. Dass darüber diskutiert wird, halten wir für ganz wichtig. Der Bund hat zwar noch Zuständigkeiten. Diese Zuständigkeiten liegen aber vor allen Dingen bei der steuerlichen Förderung, den KfW-Mitteln und dem Wohngeld. Wir bezweifeln, dass das ausreicht, um den dringend benötigten Wohnraum für Schichten mit geringeren Einkommen zu schaffen.

Man muss sich in Erinnerung rufen, dass wir nach der Aussage von Gutachtern in Nordrhein-Westfalen eigentlich 1,17 Millionen, also über 1 Million, öffentlich geförderte neue Wohnungen bräuchten. Wir haben jetzt gerade noch 650.000 öffentlich geförderte Wohnungen, wobei diese Zahl jährlich um ungefähr 43.000 zurückgeht. Daher ist davon auszugehen, dass wir in den nächsten zehn bis 15 Jahren ein massives Abschmelzen beim öffentlich geförderten Wohnungsbau erleben werden und am Ende genau in die Situation kommen werden, die eben schon geschildert worden ist. Letztlich werden die Kommunen dann den Schwarzen Peter haben, weil sie die Menschen zu steigenden Kosten, die sie im Rahmen von Transferleistungszahlungen zu tragen haben, unterbringen müssen.

Deswegen ist es dringend notwendig, dass sich sowohl der Bund als auch das Land intensiv darum kümmern, wie es eigentlich weitergeht. Dabei muss man auch berücksichtigen, dass die privaten Haushalte schon jetzt im Durchschnitt 34 % des Einkommens für die Wohnkosten aufwenden müssen. Bei den unteren Einkommenschichten liegt dieser Anteil sogar bei 50 %. Das heißt, dass wir bereits heute eine extrem hohe Wohnkostenbelastung haben. Wir müssen aber nicht nur den Neubau von Wohnungen stemmen, sondern auch die Modernisierung des Wohnungsbestandes unter energetischen Aspekten und im Rahmen des altersgerechten Umbaus. Dafür ist ganz viel Geld notwendig. Da die Wohnkostenbelastung schon am Anschlag angekommen ist, ist dort nicht viel zu machen. Deswegen ist es ganz entscheidend, das Bewusstsein weiterhin auf die Frage des Wohnungsbaus zu lenken.

Wir ärgern uns ein bisschen darüber, dass der Bund die Kompetenz an die Länder übertragen hat, aber die Länder so tun, als ob nichts wäre. Das heißt, dass die Länder nicht entsprechend etwas aufgebaut haben. Wenn Entflechtungsmittel gezahlt werden, bedeutet das eigentlich, dass der eine sich zurückzieht und der andere etwas aufbaut. Davon ist aber nichts zu sehen – erst recht nicht in den anderen Bundesländern, aber auch nicht in unserem Bundesland. Im Vergleich zu den anderen Bundesländern haben wir bisher zwar ein relativ gutes Wohnungsbauvermögen. Von allen möglichen Seiten wird daran aber auch immer wieder geknappst. Wenn es eine solche Aufteilung zwischen Bund und Ländern gibt, müssen die Länder auch entsprechend aufbauen. Das ist unsere Forderung. Jetzt gibt es auf Bundesebene ein Hin und Her. Herr Ramsauer sagt, er erkenne die Wohnungsmarktsituation schon an; die Länder sollten dann aber einmal das machen, was sie versprochen haben. So kann es eigentlich nicht weitergehen.

Ein schönes Beispiel in diesem Zusammenhang ist, dass die Kreditmittel, die der Landeshaushalt ursprünglich bekommen hat, nicht aus dem Landeshaushalt zurückgezahlt werden, sondern aus dem Wohnungsbauvermögen. Im Zweifel wird das Geld, das wir bekommen haben und jetzt zurückzahlen müssen, also mit den Mitteln aufgerechnet, die wir im Rahmen des Entflechtungsgesetzes noch bekommen. Die frühere Regelung ist von der schwarz-gelben Regierung in Nordrhein-Westfalen abgeschafft worden. Hier muss man darüber nachdenken, ob es vor diesem Hintergrund nicht notwendig ist, die Mittel, die der Landeshaushalt ursprünglich bekommen hat, auch aus dem Landeshaushalt zurückfließen zu lassen und nicht aus dem Wohnungsbauvermögen.

Die Idee der Architektenkammer, ein weiteres rollierendes Vermögen aufzubauen, das nun einmal langfristiger wirkt, unterstützen wir – so wichtig es auch ist, Direktförderung zu haben, Frau Sinz. Allerdings ist das Geld bei einer Direktförderung umso schneller verbraucht. Wenn wir das Wohnungsbauvermögen jetzt für alle möglichen Zwecke öffnen, ist unsere große Sorge, dass dann Folgendes passiert: Aus dem Wohnungsbauvermögen erfolgt eine Zweckförderung. Es gibt also eine Direktförderung für alle möglichen Häuser. Nachher bleibt für den Wohnungsbau und die Riesenherausforderungen, die ich gerade geschildert habe, nichts übrig.

Dr. Werner Jubelius (Arbeitsgemeinschaft der Kanzlerinnen und Kanzler der Fachhochschulen in NRW): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! So kompliziert der Titel dieses Gesetzes ist – Gesetz zur Zweckbindung der dem Land Nordrhein-Westfalen nach dem Entflechtungsgesetz aus dem Bundeshaushalt zustehenden Finanzmittel –, so klar und einfach ist unsere Antwort auf die Grundsatzfrage, wie wir zu dem Gesetz stehen. Wir sagen eindeutig: Ja, wir halten dieses Gesetz für gut und richtig.

Die Mittel für den Hochschulbau, um die es hier geht, sind ein Bestandteil der Gesamtbauförderung für die Hochschulen. An dieser Stelle besteht dringender Handlungsbedarf. Ich will jetzt nicht die Schlachten der Vergangenheit schlagen. Die Hochschulen haben aber mit großem Bedauern die Diskussion über den Rückzug des Bundes aus der Hochschulbaufinanzierung im Rahmen der Föderalismusreform wahrgenommen. Die Sorgen, die die Hochschulen und alle Wissenschaftsverbände seinerzeit geäußert haben, bestätigen sich jetzt. Umso wichtiger ist für uns, dass wir noch einen Rest dieser Förderung erhalten. Ich kann mich den Forderungen oder Wünschen, die hier geäußert worden sind, nur anschließen. Es wäre auch merkwürdig, wenn ich etwas anderes sagen würde. Wenn Sie mich fragen, wie es nach 2019 weitergehen soll, kann ich nur sagen: mehr und stetig. Das wird Sie aber nicht überraschen.

Wir haben nicht nur beim Neu- und Ausbau einen großen Bedarf. Auch der Sanierungsstau ist trotz des dankenswerterweise aufgelegten Hochschulmodernisierungsprogramms keineswegs verschwunden, sondern droht im Gegenteil eher noch anzuwachsen. Dazu kommt für die Hochschulen die Herausforderung durch den dramatischen Anstieg der Studierendenzahlen. Die Landesregierung hat versucht, hier gegenzusteuern. Das erfordert natürlich auch hohe bauliche Investitionen.

Der Gesetzentwurf – das ist unsere Einschätzung – regelt die aktuellen Mindestforderungen. Unsere Wünsche für die Zukunft habe ich schon genannt. Auf die Frage – wenn sie gestellt werden sollte –, wie ich die Situation einschätze, zu der es käme, wenn der Bund sich 2019 zurückziehen sollte, muss auch ich sagen: Mir fehlt die Fantasie, mir vorzustellen, wie das Land die Lücken, die dann entstehen werden, ausfüllen will. – Herzlichen Dank.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Jetzt eröffne ich die Fragerunde zum Block II und bitte die Abgeordneten um Wortmeldungen. Ich würde die Fragen gerne sammeln, um sie von den Sachverständigen in einem Zug beantworten zu lassen, und dann die Frageliste schließen.

Oliver Bayer (PIRATEN): Herr Lehrmann und Herr von Grünberg, Sie haben vorgeschlagen, einen neuen Wohnraumförderungsfonds aufzubauen. Soll das Ihrer Meinung nach ein langfristiger Ersatz sein – ich nehme an, auch weit über 2019 hinaus befüllt –, falls der alte Fonds ein Verfallsdatum hat und dann nicht mehr funktioniert? Oder sehen Sie darin eine Chance, neben dem ersten Fonds noch einen zweiten Fonds zu etablieren, der andere Ziele hat oder andere Schwerpunkte setzt? Und haben Sie eine Vorstellung, in welcher Größenordnung das Geld in den Fonds fließen sollte und in welcher Größenordnung das Geld wie gehabt verwendet werden sollte?

Bernhard Schemmer (CDU): Im Zusammenhang mit dem, was sich in den letzten Jahren getan hat, erinnere ich an das Koch-Steinbrück-Papier, in dessen Folge im Jahre 2005 die degressive Abschreibung im Mietwohnungsbau und die Eigenheimförderung beendet wurden. Ob das alles richtig war, lasse ich einmal offen. Die staatlichen Mittel für den Wohnungsbau haben sich aber gerade durch das Koch-Steinbrück-Papier erheblich reduziert. Nun hat Herr von Grünberg angesprochen, dass Herr Steinbrück einen „Nationalen Aktionsplan Wohnen und Stadtentwicklung“ fordert. Ich weiß jetzt nicht, was er durch was ersetzen will. Vor diesem Hintergrund lautet meine Frage an Herrn von Grünberg, aber auch an Frau Sinz: In 2010 hatten wir eine Wohnraumförderung von 1.040 Millionen €. Im letzten Jahr betrug sie 540 Millionen €. Das ist eine Halbierung. Worauf ist dieser extreme Rückgang zurückzuführen? Gibt es außer den Dingen, die ich sehe – Stichworte: Energieeinsparverordnung und Treppenbreiten; im sozial geförderten Wohnungsbau haben wir teilweise höhere technische Anforderungen als im normalen Wohnungsbau, wo nur die Landesbauordnung gilt –, weitere Gründe dafür?

Christof Rasche (FDP): Herr Dr. Jubelius, Sie haben eben die Föderalismuskommission erwähnt. Das Ergebnis, das dort am Ende auf dem Papier stand, war nach meiner Kenntnis ein Kompromiss zwischen dem Bund und allen Bundesländern. Können Sie das noch einmal bestätigen?

Was passiert 2019, wenn der Bund sich zurückzieht? Wir brauchen die Mittel. Da sind wir uns einig. Glauben Sie aufgrund Ihrer Erfahrung, dass der Bund diesen

Kompromiss einseitig zurücknehmen und weiterhin zahlen wird? Oder bedarf es dann eines neuen Kompromisses zwischen dem Bund und allen Bundesländern?

Markus Lehrmann (Architektenkammer Nordrhein-Westfalen): Herr Bayer, Sie haben eine richtige und gute Frage gestellt. In der Tat sollte noch einmal deutlich werden, über welche Summen wir eigentlich sprechen. Wenn wir der Auffassung sind, dass wir ein rechtlich unabhängiges Wohnungsbauvermögen brauchen, wie wir es bis vor wenigen Jahren hatten, dann können das nur schaffen, wenn wir jetzt die Chance nutzen, die knapp 100 Millionen €, die vom Bund kommen, über eine interne Zweckbindung in ein solches unabhängiges Vermögen fließen zu lassen. Aus diesem unabhängigen Vermögen können wir langfristig wieder Wohnraumförderung vornehmen. Mit „langfristig“ meine ich: erst dann, wenn aus diesem Vermögen in irgendeiner Art und Weise Erträge erwirtschaftet werden und wenn dieses Vermögen über das revolvierende Prinzip, also den Rückfluss von ausgeschütteten Krediten, überhaupt eine eigene Lebensfähigkeit bekommt. Wenn wir uns in Erinnerung rufen, wie groß das eigenständige Wohnungsbauvermögen in Nordrhein-Westfalen war, wird uns schnell klar, dass die Zeit bis 2019 kaum ausreicht, um ein solches unabhängiges Vermögen zu schaffen. Wir brauchen also noch mehr Zeit.

Wir müssen uns aber schon vorbereiten und überlegen, was denn möglicherweise im schlimmsten Fall passiert, wenn der Bund dem Land Nordrhein-Westfalen keine Mittel mehr zuweist. Dann wird das Interesse an dem Wohnungsbauvermögen, das derzeit bei der NRW.BANK liegt, auch aus anderen Bereichen heraus größer werden. Wenn wir jetzt in einer relativ guten Situation die Chance nutzen, dieses Wohnungsbauvermögen aufzubauen, wappnen wir uns für die Zukunft. Möglicherweise gibt es auch die Chance, die nicht komplett abgeflossenen Mittel des letzten Jahres zu nutzen. Herr Schemmer hat das eben schon angedeutet. Das kann man tatsächlich bemängeln. Jetzt ist Fantasie gefragt, um die Fördermodalitäten so zu verbessern, dass Abflüsse wieder stattfinden. Vielleicht kann man aber Restmittel aus dem letzten Jahr einsetzen, um dieses Vermögen aufzubauen. Es bietet sich an, einmal darüber nachzudenken.

Wir glauben also, dass zunächst eine Parallelität erforderlich ist, bis dieses Vermögen einen solchen Umfang erreicht hat, dass es auch eigenständig lebensfähig ist. Unseres Erachtens kann es nicht kurzfristig Mittel ersetzen, die es heute gibt.

Roswitha Sinz (Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Rheinland Westfalen): Herr Schemmer, Sie haben den zurückgegangenen Mittelabruf angesprochen und nach möglichen Gründen dafür – außer den höheren Anforderungen – gefragt. Wir haben uns sehr intensiv damit befasst und deshalb auch unsere Empfehlung für eine verbesserte Förderung vorgelegt. Einer der Hauptgründe, die unsere Unternehmen angeben, sind die gestiegenen Baukosten. Sie haben natürlich auch etwas mit den von Ihnen genannten erhöhten Anforderungen zu tun; das kann ich nicht leugnen. Unabhängig von energetischen Erfordernissen und sehr hohen Anforderungen in Bezug auf Altersgerechtigkeit gibt es aber per se eine enorme Baukostensteigerung – Stichworte: Inflation usw.; ich muss das nicht alles wiederholen –, die

sich in den letzten zwei, drei Jahren in den Förderkonditionen nicht widerspiegelt hat. Dort ist keine Anpassung erfolgt. Das wird als Hauptgrund angegeben.

Ein anderer Grund ist die Grundstückspolitik und die mangelnde Grundstücksverfügbarkeit vor Ort. Das ist aber kommunal unterschiedlich. Dieses Thema geht natürlich stark in Richtung Kommunen.

Für die von Ihnen genannten Zahlen gibt es noch einen weiteren Grund. Das ist der Umfang der Eigentumsförderung. Wenn ich mich recht erinnere, war er vor zwei Jahren noch viel größer. Wir vertreten als Verband aber auch die Auffassung, dass die dort vorgenommenen Veränderungen richtig sind. Eigentumsförderung sollte nur noch aufgrund kommunaler Konzepte und nachgewiesener Bedarfe erfolgen – und vielleicht nicht in den Mengen, die in den Vorjahren üblich waren. Damit wurden die Gesamtzahlen damals auch sehr nach oben geschraubt.

Bernhard von Grünberg (Deutscher Mieterbund Nordrhein-Westfalen): Ich beginne mit der Frage nach dem Fonds. Bisher gibt es die politische Aussage, dass das Geld, das aus alten Darlehensverträgen zurückfließt, auch wieder verwendet wird. Das ist aber zunächst nur eine politische Aussage. Es kann auch anders kommen. Das ist kein Rechtsinstrument mehr. Für eine Langfristigkeit sollte man es sinnvollerweise wieder aufbauen. Dazu kommt, dass dieses Geld in größerem Umfang für andere Tätigkeiten der NRW.BANK haftet. Deswegen ist es in einer ständigen Gefährdung – erst recht vor dem Hintergrund der Diskussion über die WestLB und ihre Folgen. Deswegen sind wir der Auffassung, dass wir wieder ein gesondertes Wohnungsbauvermögen haben müssen, das dauerhaft dem Wohnungsbau dient und tatsächlich auch den Herausforderungen, denen wir uns stellen, entspricht.

Dass Herr Steinbrück einen entsprechenden Aktionsplan fordert, kann ich nur begrüßen; denn die einseitige Abgabe der Verantwortung für den öffentlich geförderten Wohnungsbau an die Länder unter gleichzeitiger Beibehaltung der Steuerförderung und der KfW-Mittel beim Bund ist langfristig nicht sinnvoll, weil die direkte Förderung von Menschen mit geringen Einkommen über eine Direktförderung und nicht über eine Steuerförderung erfolgt. Natürlich wünschen wir als Mieterbund auch eine bessere Steuerförderung. Das ist vor allen Dingen eine Abschreibungsfrage. Der Wohnungsbau ist auch deshalb zurückgegangen, weil die steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten schlechter geworden sind.

Das für den Bau von Wohnungen insgesamt zur Verfügung stehende Geld ist nicht so stark zurückgegangen, wie es hier dargestellt wurde. Die Eigenheimförderung hat man jetzt stark reduziert, weil man Eigenheime bei den derzeitigen Kreditzinsen auch so finanzieren kann. Wenn Sie 3 % Zinsen auf 15 Jahre fest zahlen müssen, werden Sie damit auch ein Eigenheim bauen können. Dann sind Sie nicht unbedingt auf ein formales, sehr bürokratisches Vergabeverfahren über die NRW.BANK angewiesen, sondern können das sehr viel einfacher über die Banken abwickeln. Deswegen ist es richtig, diesen Bereich herauszunehmen.

Im Übrigen darf man nicht vergessen, dass im Jahre 2010 über die Rückflüsse hinaus Mittel ausgegeben worden sind – sicherlich aus politischen Gründen – und

nachher das Geld aus den Rückflüssen nicht mehr vorhanden war. Eigentlich darf man die Mittel nicht in einem Jahr verausgaben und für das nächste Jahr weniger planen. Die Rückflüsse stehen ja zur Verfügung. Da braucht man auch eine gewisse Kontinuität.

Unseres Erachtens müssen die Rückflüsse auch für weitere Maßnahmen zur Verfügung stehen. Wir sind der Auffassung, dass die entsprechenden Zahlungen an den Bund nicht aus dem Wohnungsbauvermögen geleistet werden dürfen.

Ich glaube nicht, dass der Rückgang auf die Bauanforderungen zurückzuführen ist. Beim öffentlich geförderten Wohnungsbau ist heute vom Baulichen her zum Glück nichts anderes vorgesehen als beim frei finanzierten Mietwohnungsbau. Schließlich wollen wir die dort wohnenden Menschen nicht deklassieren, sondern sie genauso gut wohnen lassen wie andere Menschen auch. Deswegen ist es vernünftig, eine entsprechende Ausstattung vorzusehen.

Dass im letzten Jahr nicht so viele Mittel abgeflossen sind, liegt an den Zinssätzen. Wenn ein privater Investor auf dem Markt 3 % Zinsen zahlen muss, aber nachher eine Miete bekommen kann, die doppelt so hoch ist wie die Bewilligungsmiete, nimmt er gerne die um 2 Prozentpunkte höheren Zinsen in Kauf. Das wird nicht auf Dauer so gehen; denn die Zahl der Menschen, die sich in den Ballungsgebieten Mieten von 11, 12 und 13 € pro Quadratmeter leisten können, ist überschaubar.

Wenn diejenigen einmal bedient sind, geht es um die Frage, was wir eigentlich mit den Menschen mit den geringeren Einkommen machen. Schon im Interesse der Kommunen müssen wir für sie ebenfalls ein Angebot haben, damit die Kommunen sich nicht an Transferleistungen arm zahlen und damit die Menschen auch einigermaßen vernünftig unterkommen.

Das ist der Hintergrund. Deswegen hoffen wir auf eine Situation, in der zum Beispiel die kommunalen Wohnungsbauunternehmen intensiver bauen können. Sie dürfen nicht mehr oder weniger Zahlmeister für die städtischen Haushalte sein, sondern müssen im Interesse der Kommunen wieder bauen, damit preiswerte Wohnungen langfristig zur Verfügung stehen.

Dr. Werner Jubelius (Arbeitsgemeinschaft der Kanzlerinnen und Kanzler der Fachhochschulen in NRW): Ja, Herr Rasche, die Föderalismusreform war ein politischer Kompromiss zwischen Bund und Ländern. Wir akzeptieren diesen Kompromiss auch. Ich kenne allerdings aus dem Bereich der Wissenschaft niemanden, der das als einen guten Kompromiss bezeichnet hat. Von einigen der unmittelbar Beteiligten hört man hinter vorgehaltener Hand, dass schon beim Erstellen dieses Kompromisses starke Zweifel bestanden, ob das zukunftsfähig ist.

Ist auch nach 2019 ein Kompromiss möglich? Wenn ich die politische Diskussion richtig verstehe, wird jetzt schon intensiv darüber gesprochen, ob man die Folgen dieses Kompromisses nicht ein Stück weit aushebeln kann. Es wird über Bundesuniversitäten diskutiert. Es wird erwogen, dass der Bund Exzellenzinitiativen besonders unterstützt. Denken Sie nur an das geplante Zusammenlegen von Charité und Max-Delbrück-Centrum in Berlin. Es gibt also schon eine Vielzahl von Debatten darüber,

wie man den Bund in Zukunft auch finanziell stärker ins Boot holen kann. Ich vermute, dass dieser Diskussionsprozess bis zum Jahre 2019 noch deutlich an Fahrt gewinnen wird und dass dann auch Lösungen aufgezeigt werden können, die eine Beteiligung des Bundes vorsehen.

Ich bin heute der einzige Hochschulvertreter hier. Aus Sicht der Hochschulen und speziell der Fachhochschulen möchte ich noch Folgendes zu diesen Plänen sagen: Nach allen Diskussionen, die wir bisher kennengelernt haben, ist davon auszugehen, dass der Bund sich auf ein extrem schmales Segment stützen will, nämlich auf die Spitzenförderung, die Exzellenzförderung. Das wird nicht nur an den Fachhochschulen, sondern an 95 % aller Hochschulen vorbeigehen. Wenn man über Nachfolgeprogramme nachdenkt, sollte man auch intensiv berücksichtigen, dass die Gesamtheit der Hochschulen hier einen nicht unerheblichen Bedarf hat und es daher nicht damit getan ist, einige Leuchttürme besonders gut finanziell auszustatten.

Vorsitzender Dieter Hilser: Vielen Dank. – Es gibt noch zwei Wortmeldungen, die offensichtlich durch Antworten der Sachverständigen provoziert worden sind. Bitte schön.

Bernhard Schemmer (CDU): Gestatten Sie mir zu der Antwort von Herrn von Grünberg einen kurzen Hinweis, um die Prämissen noch einmal klarzustellen. – In den Jahren 2003 und 2004 wurden für die Eigentumsförderung über 100 Millionen € mehr ausgegeben, als Schwarz-Gelb je ausgegeben hat. Gleichzeitig haben wir die Situation, dass Familien auf Wohnungssuche sind – vierköpfige Familie, Facharbeiter, 40.000 € brutto –, die die Voraussetzungen erfüllen, um öffentlich geförderten Wohnraum zu erhalten. Jetzt müssen Sie mir einmal erklären, warum dieser öffentlich geförderte Wohnraum zwar im Mietwohnungsbau bereitgestellt werden soll, aber die Eigentumsbildung bei der gleichen Familie nicht gefördert werden soll.

Christof Rasche (FDP): Herr Vorsitzender, Herr von Grünberg hat nichts provoziert. Ich habe aber etwas nicht ganz einordnen können. Deshalb würde ich gerne eine Nachfrage stellen. – Sie haben die Reduzierung der Eigenheimförderung durch die Koalition damit begründet, dass man diese Förderung bei Kreditzinsen von 3 % auf 15 Jahre fest nicht brauche. Man könne sich auf dem Markt viel einfacher und unbürokratischer Geld beschaffen. Da kann ich Ihnen teilweise zustimmen. Aus Sicht der Bauherren mag es durchaus so sein. Irgendwann wird sich das Zinsniveau aber wieder nach oben bewegen. Wo ist bei Ihnen die Grenze, ab der Ihre Argumentation nicht mehr passt? Bei 5, 6 oder 7 %? Wann ist wieder eine Eigentumsförderung durch Ihre Koalition notwendig?

Bernhard von Grünberg (Deutscher Mieterbund Nordrhein-Westfalen): Erstens. Die Eigentumsförderung – ich habe schon gesagt, warum aufgrund der Zinsen Eigentumsförderung nicht vorrangig laufen kann – ist nicht ganz eingestellt worden.

Zweitens. Wegen unserer Förderbedingungen ist die Eigentumsförderung leider vor allen Dingen in Regionen geflossen – Sie können sich gerne einmal die Karte an-

schauen –, in denen es eigentlich keine Wohnungsnachfrage gibt. Dort konnte man schon beim Bau feststellen, dass man den Preis, den das Ganze gekostet hat, bei einem späteren Verkauf nicht erzielen wird. Deswegen stellt sich die Frage, ob es wirklich sinnvoll ist, in Regionen zu investieren, in denen die Menschen im Ergebnis Gefahr laufen, dass sie auf Schulden hängen bleiben, wenn sie im Rahmen des dynamischen Arbeitsmarktes wieder dort wegziehen. Das ist eine große Gefährdung. Die Zahl der Insolvenzen ist gerade in den ländlichen Bereichen durch die Eigentumsförderung stark gestiegen. Daher muss man sich ernsthaft fragen, wohin die Fördermittel eigentlich fließen. Natürlich ist der Grund und Boden am Niederrhein erheblich billiger als in Köln. Deswegen können sich die Menschen am Niederrhein das Eigenheim vielleicht noch leisten, während ihnen das in Köln nicht mehr möglich ist, selbst wenn sie etwas mehr Förderung bekommen. Daher geht es auch um eine gerechte Verteilung. Selbstverständlich möchte ich auch Menschen mit geringen Einkommen gerne Eigentum zuordnen. Ich muss das dann aber so machen können, dass es in Köln genauso praktisch erreichbar ist wie am Niederrhein. In der Vergangenheit war das leider nicht der Fall, weil die Bedingungen für Köln nicht entsprechend waren.

Drittens. Ich glaube, dass wir aufgrund der sich verändernden Lebenssituation Mietwohnungsbau brauchen. Wir haben immer mehr ältere Menschen mit geringeren Einkommen. Diese Menschen werden Sie mit der Eigentumsförderung nicht erreichen. Bei vielen jungen Familien, die sich früher ein Eigenheim gebaut haben, sieht es ähnlich aus; denn 50 % der neuen Arbeitsverhältnisse sind Zeitverträge. Hier haben wir die grundsätzliche Problematik, dass Menschen, die in die Familienphase kommen, nicht mehr sicher sind, dass sie auch dort bleiben können. Deswegen sind große Fragezeichen hinter die Frage zu setzen, ob wir wirklich noch in dieser Form Eigentumsförderung vornehmen müssen. Ist der Staat denn dafür da, zur Vermögensbildung von Einzelnen beizutragen? Geht es nicht weniger darum, weiterhin die Eigentums- und Zuordnungsfrage zu stellen, sondern eher darum, Möglichkeiten zu schaffen, Menschen mit geringen Einkommen so unterzubringen, dass sie vernünftig wohnen können?

Das heißt für mich aber auch – ich habe mich mein Leben lang mit dieser Frage beschäftigt –, dass wir dann längere Bindungsfristen brauchen. Wenn ich privaten Vermietern so viel Geld als öffentliche Förderung gebe, gehe ich davon aus, dass sie auch langfristig gemeinwohlorientiert arbeiten und nicht bei jeder Gelegenheit sagen: Hoffentlich komme ich bald hier raus und kann das zu meinen Gunsten versilbern. – Das ist eine grundsätzliche Frage, die schon bei der Diskussion des Wohnungsgeheimnützigkeitsgesetzes ihren Anfang hatte. Aber leider ist es so gekommen, wie es gekommen ist.

Vorsitzender Dieter Hilser: Jetzt ist sogar mir klar geworden, dass Herr von Grünberg nicht nur Vorsitzender des Deutschen Mieterbundes Nordrhein-Westfalen ist. Es liegen nämlich zwei weitere Wortmeldungen vor. Wir sollten aber nicht bis heute Abend so weitermachen. Ich werde jetzt noch Herrn Rasche und Herrn Schemmer, die sich gemeldet haben, das Wort geben und anschließend Herrn von Grünberg bitten – ich gehe davon aus, dass sich beide Fragen wieder an den Vorsitzenden des

Deutschen Mieterbundes Nordrhein-Westfalen richten –, zu antworten. Dann appelliere ich an alle drei Beteiligten, hier nicht bis Mitternacht im Wechsel die Wortmeldungen zu bestreiten.

Christof Rasche (FDP): Herr Vorsitzender, ich habe gerade bei Ihnen ein erstes Anzeichen für einen Stimmungswechsel erkannt. Einen solchen Stimmungswechsel möchte ich natürlich nicht verursachen. Deswegen fasse ich mich auch kurz. – Herr von Grünberg, ich hatte eine konkrete Nachfrage gestellt, da Sie die Reduzierung der Eigenheimförderung mit dem niedrigen Zinsniveau begründet hatten. Daraufhin haben Sie diese Argumentation völlig verlassen und plötzlich ganz neue Argumente genannt. Offensichtlich haben Sie vergessen, dass Sie hier als Sachverständiger sitzen und nicht als Mitglied einer Koalitionsfraktion. Das war gerade Politik pur. Unter einer Sachverständigenanhörung verstehe ich etwas anderes.

Bernhard Schemmer (CDU): Bei einem Argumentationswechsel muss man auch konsequent sein. Mir ist bekannt, dass sowohl bei der Mietwohnraumförderung als auch bei der Eigentumswohnraumförderung die Fördersätze für Köln wesentlich höher sind als für den Niederrhein. Insofern wird über die Fördersätze den unterschiedlichen Kosten durchaus Rechnung getragen.

Außerdem haben Sie gesagt, dass es nicht Aufgabe des Staates sei, die Vermögensbildung von Einzelnen zu unterstützen. Ich habe vorhin von einer vierköpfigen Familie mit einem Bruttoeinkommen von 40.000 € gesprochen. Erklären Sie mir bitte einmal, warum die Eigentumsbildung bei einem Facharbeiter mit dem im Laufe des Lebens hart ersparten Geld nicht löblich ist, aber bei einer Wohnungsgesellschaft, zum Beispiel auch einer kommunalen, die mit diesen öffentlichen Mitteln ihr Eigentum bildet, zu begrüßen ist.

Vorsitzender Dieter Hilser: Es gibt noch eine Wortmeldung von Herrn Breuer.

Reiner Breuer (SPD): Ich frage den Vorsitzenden, was diese Frage mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zu tun hat.

Vorsitzender Dieter Hilser: Jetzt hat Herr von Grünberg das Wort.

Bernhard von Grünberg (Deutscher Mieterbund Nordrhein-Westfalen): Das ist relativ kurz zu beantworten. – Ich bin als Vertreter der Mieter hier. Daher ist klar, dass ich mich für den Mietwohnungsbau und nicht so sehr für den Eigentumswohnungsbau ausspreche. Im Übrigen ist die Eigenheimförderung auf Bundesebene mit der Begründung abgeschafft worden, dass man nicht zu sehr in die Fragen der Vermögensbildung hineingehen wolle. Sie ist jedenfalls sehr stark reduziert worden. Dasselbe gilt sicherlich auch für die wenigen öffentlichen Mittel, die wir haben. Hinzu kommt, dass wir den Mietwohnungsbau aufgrund der flexibleren Situation, in der viele Menschen sind, auf jeden Fall für notwendig und richtig erachten.

Als Vorsitzender des Deutschen Mieterbundes Nordrhein-Westfalen komme ich aber auch gerne in die Fraktionen oder Fraktionsarbeitskreise. Dort werde ich Ihnen das gerne erläutern. Da bin ich auf viele interessante Diskussionen gespannt.

Vorsitzender Dieter Hilser: Das ist doch einmal ein Angebot. – Nach diesem Angebot sehe ich auch keine Wortmeldungen mehr.

Sehr geehrte Sachverständige, abschließend darf ich mich bei Ihnen herzlich für Ihre Stellungnahmen, Ihr Kommen und Ihre Wortbeiträge bedanken. Den Abgeordneten danke ich für die Fragen und Ihnen allen für die lebhafte Diskussion.

Das Anhörungsprotokoll wird in Kürze im Internet abrufbar sein. Wenn von Ihrer Seite dazu noch Anmerkungen erforderlich sein sollten, teilen Sie diese bitte dem Landtag mit. – Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Dieter Hilser
Vorsitzender

28.01.2013/29.01.2013

350

