



Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

11. Sitzung (öffentlich)

21. Februar 2013

Düsseldorf – NRW.BANK

10 Uhr bis 12:10 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Thilo Rörtgen

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

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

4

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/1400

Ausschussprotokoll 16/125

Vorlagen 16/409 und 16/517

- Einzelplan 09 – Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

Der Ausschuss kommt überein, den Einzelplan 09 ohne Votum an den federführenden Haushalts- und Finanzausschuss abzugeben.

2 Höhe der Bundesfinanzmittel für Nordrhein-Westfalen 17

Vorlage 16/664

- Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

– Aussprache 17

3 Berücksichtigung einer Stadtbahntrasse bei den Planungen zum Neubau der Rheinbrücke Leverkusen 21

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/1900

Vorlage 16/665

- Beschlussfassung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Der Ausschuss beschließt die Durchführung einer schriftlichen Anhörung.

* * *

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/1400

Ausschussprotokoll 16/125

Vorlagen 16/409 und 16/517

- Einzelplan 09 – Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

Bernhard Schemmer (CDU) stellt fest, dass der Haushalt für den Bau- und Verkehrsbereich in den letzten Jahren keine besondere Entwicklung genommen habe. Dies unterscheide diesen Haushalt deutlich von anderen. Dies zeige, welche Bedeutung die Landesregierung diesem Bereich beimesse. Hinzu komme die Tatenlosigkeit des Ministers in den vergangenen Monaten. Lediglich den Bund aufzufordern, mehr Mittel zur Verfügung zu stellen, reiche seiner Meinung nach nicht aus.

Von den im Gesamthaushalt gekürzten 150 Millionen € entfielen etwa 50 Millionen € auf dem Bau- und Verkehrsbereich. Statt jedoch Mittel auch für den konsumtiven Bereich zu reduzieren, kürze man lediglich bei den Investitionen.

Ihm falle auf, dass sehr oft Gutachten in Auftrag gegeben würden. Er sage ganz klar, dass es kein Erkenntnisdefizit, sondern ein Umsetzungsdefizit gebe. Hierüber sollte einmal intensiver diskutiert werden. Auch die Erkenntnisse, die die Enquetekommission zum wohnungswirtschaftlichen Wandel in NRW zu Tage gefördert habe, seien für ihn nicht neu gewesen.

Die derzeit geltenden Regelungen auf Bundesebene seien vor allem in der Zeit vor 2005 getroffen worden, also zuzeiten einer rot-grünen Bundesregierung. Insofern sollte die Vorgängerregierung kritisiert werden. Er halte es auch für falsch, Forderungen an den Bund zu stellen. Stattdessen sollte das Land seine Hausaufgaben machen.

Bezüglich Straßen und Brücken gebe es einen planfestgestellten Projektstau von 7 Milliarden €. Laut einer Statistik liege Nordrhein-Westfalen mit 250 Millionen € planfestgestellter Straßen sogar noch hinter Brandenburg, Berlin und Thüringen. Dies zeige, dass Nordrhein-Westfalen im Bundesstraßenbereich etwas wenig plane. Das sei das eigentliche Problem.

Laut einer Statistik habe Nordrhein-Westfalen von 2002 bis 2010 jährlich etwa 1 Milliarde € für den Wohnungsbau ausgegeben. In dieser Zeit seien auch sämtliche Anträge bewilligt worden. In den Jahren 2003 und 2004 habe die damalige rot-grüne Landesregierung für die Eigentumsförderung jährlich mehr als 600 Millionen € ausgegeben. Diesen Betrag habe selbst die schwarz-gelbe Landesregierung in den Jahren 2009 und 2010 nicht erreicht. Die Aussage, dass Schwarz-Gelb nur Eigentum fördere und sich Rot-Grün auf den Mietwohnungsbau konzentriere, stimme also

nicht. Rot-Grün und Schwarz-Gelb hätten von 2003 bis 2008 für den öffentlich geförderten Mietwohnungsbau jährlich knapp unter 400 Millionen € ausgegeben. Dadurch, dass die Regeln verändert worden seien, habe man 2009 und 2010 darüber gelegen. Erst ab 2011 seien die Mittel reduziert worden, und zwar auf nunmehr 550 Millionen €. Dies zeige, dass seit 2011 die Entwicklungen am Markt nicht zur Kenntnis genommen würden. Hierüber sollte mehr gesprochen werden als darüber, was aus Berlin nicht komme.

Seine Fraktion werde ihre Haushaltsänderungsanträge für den Bereich Bauen und Verkehr in den federführenden Haushaltsausschuss einbringen. Nichtsdestotrotz wolle er diese kurz vorstellen.

Er halte es nicht für richtig, in Zeiten schlechter Haushaltslagen die Mittel für Ausstattungen zu steigern. Es gehe zwar nicht um viel Geld, aber auch hier sollte die Landesregierung Sparsamkeit an den Tag legen.

7,5 Millionen € an durchgereichten Bundesmitteln würden nicht an die NRW.BANK weitergegeben. Dies werde unter anderem damit begründet, dass man die 1 Milliarde € nicht habe zur Verfügung stellen können. Seiner Ansicht nach reichten 2 Millionen € für Abrissmaßnahmen aus. Das andere gehe sicherlich im Bereich von Darlehen. Schließlich seien die Grundstücke nach dem Abriss ja nicht wertlos.

Für Allgemeine Bewilligungen und für Verkehrsuntersuchungen auf alle Gebieten der Verkehrsverwaltung habe die Landesregierung 1,8 Millionen € veranschlagt. Diesbezüglich beantrage seine Fraktion eine Kürzung um 1,5 Millionen €.

Darüber hinaus beantrage seine Fraktion, das Sozialticket wieder abzuschaffen. Solange man im investiven Bereich so schwach sei, könne man sich das Sozialticket nicht erlauben. In diesem Zusammenhang erinnere er auch an den Verwaltungsaufwand, den ein solches Ticket produziere.

Vor dem Hintergrund, dass es in Nordrhein-Westfalen kein Nahmobilitätsproblem, sondern ein Radwegeproblem gebe, sollte man dies auch so bezeichnen. Die Umbenennung des entsprechenden Titels halte er für nicht richtig.

Bezüglich der Ideenausstattung für die regionalen Verkehrsleitzentralen sei man früher ebenfalls mit weniger Mitteln ausgekommen.

Für eine eigene Städtebauplanung veranschlage die Landesregierung 350.000 €. Er wisse nicht, wofür man eine eigene Städtebauplanungsabteilung brauche.

Die Papiere und Zusammenstellungen im Zusammenhang mit der ILS, die man von der NRW.BANK erhalte, seien seiner Meinung ausreichend. Darüber hinaus gebe es keinen Bedarf. Dies könne insofern gestrichen werden.

Der Grundstücksfonds sei mal geschaffen worden, um Alteigentümer maroderter Grundstücke mit zu hohen Kaufpreisen zu beglücken. Ihm sollte einmal gesagt werden, warum man immer noch 631 ha besitze, warum nicht mehr umgesetzt werde. Die Zahlungen, die geleistet würden, um bestimmte Altflächen zu erwerben, lägen ja offensichtlich deutlich über dem eigentlichen Verkehrswert. Ansonsten müsste man ja dieses Geld nicht verbrennen. Seiner Ansicht nach handele es sich um eine Geldverbrennungsanlage.

Demgegenüber beantrage seine Fraktion an einigen Stellen, die Mittel zu erhöhen. Beispielsweise sollte etwas im Bereich der NE-Bahnen unternommen werden. Dies sei in den vergangenen Jahren trotz angespannter Haushaltslagen immer wieder geschehen. Darüber hinaus habe man auch den Bund aufgefordert, in diesen Bereich mehr zu fördern. Mit großem Engagement des früheren Landtagsabgeordneten und heutigen Mitglied des Bundestagsverkehrsausschusses Sendker sei es gelungen, 25 Millionen € und damit 5 Millionen € für NRW seitens des Bundes zur Verfügung zu stellen. Er halte es für ein völlig falsches Signal, als Land dann aus der Finanzierung der NE-Bahnen auszusteigen. Die Benachteiligung der NE-Bahnen gegenüber den Bahnen des Bundes müsse ein Ende haben.

Die Landesregierung behaupte immer wieder, dass Erhalt vor Neubau gehe. Im Jahre 2009 seien 79 Millionen € zur Verfügung gestellt worden. Nun liege man bei 80,5 Millionen €. Seine Fraktion beantrage eine Erhöhung auf 83 Millionen €, denn es gebe viel zu tun, und zwar sowohl im Bereich der Straßen als auch im Bereich der Brücken. Jahrelang seien für Neubaumaßnahmen 67 Millionen € zur Verfügung gestellt worden. Diese würden nun auf 44 Millionen € reduziert. Dies halte er nicht für gerechtfertigt. Vor dem Hintergrund beantrage seine Fraktion, die Mittel wieder auf 67 Millionen € zu erhöhen.

Insgesamt müsse es darum gehen, mehr zu investieren und weniger zu konsumieren.

Reiner Breuer (SPD) entgegnet, es sollte einmal zur Kenntnis genommen werden, dass es eine Schuldenbremse gebe. Dies erfordere natürlich Konsequenzen. An der Verankerung einer solchen Schuldenbremse ins Grundgesetz sei auch die CDU beteiligt gewesen. Dies passe nicht mit der Forderung zusammen, mehr zu investieren. Im Übrigen passe dies auch nicht damit zusammen, dass die CDU vor dem Verfassungsgerichtshof klage, weil angeblich zu viele Schulden gemacht würden.

Tatenlosigkeit könne der Landesregierung nicht vorgeworfen werden. Diesbezüglich verweise er auch auf die Haushaltsberatungen für das Jahr 2012. Nichtsdestotrotz müsse auch der Einzelplan 09 zur Haushaltskonsolidierung beitragen. Mit 44 Millionen € tue dies der Einzelplan 09 erheblich, um die Einsparungen von 150 Millionen € im Gesamthaushalt zu erbringen. Seine Fraktion sei nicht begeistert gewesen, als man die Kürzungsvorschläge des Landeskabinetts zur Kenntnis bekommen habe, aber er halte diese Einschnitte für vertretbar vor dem Hintergrund, dass Einsparungen getätigt werden müssten.

Vor diesem Hintergrund gelte weiterhin der Grundsatz, dass Erhalt vor Neubau gehe. Dies könne an den Zahlen ganz klar abgelesen werden. Es gebe keinen Stillstand, aber man konzentriere sich auf baureife Maßnahmen. Daneben konzentriere man sich auf den Erhalt der Straßen. Dies sei nicht nur ein Bundesproblem, sondern auch ein Landesproblem. 80 Millionen € hierfür sei viel Geld, aber nach Möglichkeit sollte mehr Geld generiert werden.

Mit großer Sorge sehe er, dass beim Landesbetrieb Straßen notwendige Mittel entzogen werden könnten. Diesbezüglich erinnere er an die Problematik der Oberflä-

chenentwässerung. Hier entstünden aufwachsende Probleme in einem Umfang von 50 Millionen € jährlich. Vor dem Hintergrund versuche seine Fraktion, den Landesbetrieb Straßen zu entlasten. So wolle man sich mit den Kommunen verständigen, dass dies für den Landesbetrieb Straßen kein Dauerproblem werde, der ja bereits einen Sparbeitrag für den Landeshaushalt durch weitere Stellenkürzungen leiste.

Er plädiere dafür, gemeinsam für mehr Bundesmittel zu kämpfen. Dies gelte sowohl für den kommunalen Straßenbau als auch für den öffentlichen Personennahverkehr. Im Bereich des ÖPNV werde die Mobilität mit 1,5 Milliarden € gesichert. Dies seien 15 Millionen € mehr als im vergangenen Jahr. Es müsse aber darüber diskutiert werden, wie diese Mittel langfristig gesichert würden.

Im Bereich der Stadtentwicklung und der Denkmalpflege würden ebenfalls Einsparungen vorgenommen, aber man könne nicht sagen, dass in diesem Bereich nichts mehr statfinde. Insgesamt stünden hierfür 250 Millionen € zur Verfügung, wovon das Land 163 Millionen € übernehme. Dennoch seien die Kürzungen im Bereich Denkmalpflege und Städtebau schmerzhaft. Seine Fraktion setze aber auf die Zusicherung der Landesregierung, dass alle für das Jahr 2013 bewilligten Maßnahmen fortgeführt würden und der Rahmen der Verpflichtungsermächtigungen für neue Maßnahmen ausgeschöpft werden könne. Dies sei ja auch Gegenstand des Berichterstattergesprächs gewesen.

Im Bereich der Städtebauförderung würden also keine Bewilligungen zurückgenommen. Die Kommunen hätten Planungssicherheit. Darauf lege man großen Wert.

In nächster Zeit werde man sicherlich über die Wohnraumförderbestimmungen zu diskutieren haben. Er sei zuversichtlich, dass in diesem Jahr neuer Schwung in die Wohnraumförderung gelange. Auch er habe zur Kenntnis genommen, dass die Mittel im vergangenen Jahr nicht vernünftig abgerufen worden seien. Dies jedoch der Landesregierung anzuhafien, halte er für sehr abenteuerlich. Auch der Abgeordnete Schemmer sollte die Niedrigzinsphase zur Kenntnis genommen haben, die fortwähre.

Die seitens des Abgeordneten Schemmer aufgeführten Alternativen griffen nicht. Mit Interesse habe er das Sanierungskonzept 2013 bis 2020 der CDU zur Kenntnis genommen. Darin sei viel Oppositions-Klimbim, aber wenig Realistisches enthalten. Darüber hinaus stelle er zu dem, was der Abgeordnete Schemmer heute vorgetragen habe, Widersprüchliches fest.

In dem Konzept werde eine Kürzung von Landesförderprogrammen und Landesleistungen um 20 % gefordert. Heute nun würden mehr Investitionen gefordert.

Darüber hinaus wolle man eine Begrenzung der Personalausgaben mit einer Demografiequote. Diesbezüglich stelle sich die Frage, wo angesetzt werden solle. Bei Straßen.NRW könne dies sicherlich nicht geschehen. Hier beklage ja die CDU, dass es dort zu wenige Leute gebe, die eine fachliche Planung einbrächten.

Darüber hinaus wolle man 20 Millionen € bei Gutachten und beim Bahnflächenpool kürzen. Hiermit sollte man einmal die Betroffenen konfrontieren.

Außer vielen Phrasen stelle er also nichts Substanzielles fest.

Der Einzelplan 09 leiste einen erheblichen Beitrag zur Konsolidierung des Haushalts des Landes. Dies schmerze, aber sei vertretbar vor dem Hintergrund der Schuldenbremse. Insofern werde seine Fraktion den Haushalt mittragen.

Holger Ellerbrock (FDP) kündigt an, dass seine Fraktion ihre Änderungsanträge zur dritten Lesung im HFA vorlegen werde.

Es gehe darum, keine Wünsche zu finanzieren, sondern mit den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln auszukommen. Vor dem Hintergrund halte er es für problematisch, dass der Finanzminister in der Öffentlichkeit die Schuldenbremse 2020 infrage stelle. Dem stelle sich seine Fraktion entgegen. Studienbeiträge abschaffen, drittes Kita-Jahr beitragsfrei stellen seien allesamt falsche Signale zur falschen Zeit. Insofern werde seine Fraktion den Haushalt ablehnen.

Sowohl im Verkehrsbereich als auch im Bereich der Wohnungsbauförderung würden 30 % der Mittel eingespart. In der Tat sei dieser Bereich unterfinanziert. Wer aber vonseiten des Bundes zu Recht Geld fordere, dürfe nicht mit schlechtem Beispiel vorgehen. Im Landesstraßenbau müssten eigene Prioritäten gesetzt werden.

Im Bereich des Wohnungsbaus würden derzeit nicht Wohnungen, sondern Gutachten finanziert. Seine Fraktion sei immer für eine Mittelstandsförderung, aber dies sei eine Mittelstandsförderung für Gutachter zur falschen Zeit. Dies werde man nicht mitmachen.

Bei der Konzentration auf Problemstädte werde vergessen, dass der ländliche Raum attraktiv gehalten werden müsse. Insofern sollte gerade im ländlichen Raum die Eigentumsförderung fortgesetzt werden. In den Jahren 2000 bis 2005 habe selbst Rot-Grün sehr viel erfolgreiche Eigentumsförderung betrieben. Dies sollte nicht atomisiert werden.

Er kritisiere die Wortwahl des Ministers, der in der Öffentlichkeit von einer „Wohnungspolizei“ und einem „Wohnungsbaurowdytum“ spreche. Dies gehe deshalb fehl, weil man auch im Bereich des Wohnungsbaus nach wie vor privates Kapital für öffentliche Aufgaben mobilisieren müsse. Hierbei hülfe solche populistischen Formulierungen nicht.

Arndt Klocke (GRÜNE) legt dar, es handle sich um einen Einsparhaushalt. In den vergangenen Jahren habe die CDU von der Landesregierung immer verstärkte Sparanstrengungen gefordert. Vor dem Hintergrund, dass der Bau- und Verkehrsbereich in diesem Jahr einen großen Sparbeitrag erbringe, wünsche er sich, dass in den nächsten Jahren andere Bereiche einen größeren Anteil übernähmen. Aufgrund der Schuldenbremse gebe es aber zu diesen Einsparungen keine Alternative.

Der Abgeordnete Ellerbrock habe ausgeführt, dass man mit gutem Beispiel vorgehen sollte, wenn man vom Bund mehr Geld fordere. Er gebe zu bedenken, dass das Land im Gegensatz zum Bund keine Steuern erheben und damit seine Einnahmen nur begrenzt erhöhen könne.

Der Abgeordnete Schemmer habe die Kürzungen im Bereich des Straßenneubaus angesprochen. Diesbezüglich verweise er auf die Haushalte der Bundesländer um NRW herum, die ebenfalls die Mittel für Straßenneubau reduziert hätten. Hessen habe im Haushalt 2012 sogar keinen Cent für Straßenneubau ausgegeben. Dies habe sicherlich – ein Land mit einer schwarz-gelben Landesregierung – einen politischen Hintergrund.

Aus Sicht der Grünen seien die Kürzungen beim Radwegebau schmerzhaft. Das Rad erlebe derzeit in der Gesellschaft einen enormen Boom. In einigen Stadtteilen habe das Rad sogar das Auto als Verkehrsmittel Nummer eins bei den Alltagsfahrten abgelöst. Entsprechend sollte die Infrastruktur ausgebaut werden. Eine Kürzung der Mittel um ein Drittel empfinde seine Fraktion als sehr hart. Er erinnere daran, dass Rot-Grün die Mittel für den Radwegebau, nachdem Schwarz-Gelb diese in ihrer Regierungszeit reduziert habe, wieder erhöht. Insbesondere deshalb, weil in den nächsten Jahren das Projekt Radschnellwege umgesetzt werde, bräuchte man mehr Geld.

Insgesamt sei zu konstatieren, dass die Einschnitte schmerzhaft, aber notwendig seien. Alternativen sehe er nicht. Er hoffe, dass auch die anderen Ministerien bereit seien, Sparanstrengungen zu unternehmen, um die Schuldenbremse 2020 einzuhalten. Bezüglich einer Einnahmenverbesserung wünsche er der Bundesregierung mehr Mut. Er finde es enttäuschend, dass die Daehre-Kommission ihren Bericht ohne jegliche Form von Öffentlichkeitsbeteiligung vorgelegt habe. Wenn man im Verkehrsbe-
reich weiter vorankommen wolle, müsse man sich um eine bessere Finanzierung kümmern.

Oliver Bayer (PIRATEN) begrüßt, dass der Erhalt vor Neubau gehe. Damit gehe man den gleichen Weg wie der Bund und andere Bundesländer.

Vieles, was Rot-Grün angekündigt habe, könne er dem Haushaltsplan jedoch nicht entnehmen. Als Beispiele nenne er Radwegebau, Maßnahmen zur Stadterneuerung, Erhaltungsinvestitionen beim ÖPNV. Der Einzelplan 09 sei zwar der Haushaltskonsolidierung geschuldet, spiegele aber absolut nicht das wider, was im Koalitionsvertrag stehe und nach außen vermittelt werde. Die Mittel für die Städtebauförderung würden um 17 % reduziert. Er gebe zu bedenken, dass die Städtebauförderung davon profitiere, wenn neue Projekte aufgelegt würden. Hierbei gehe es um Langfristiges, so dass später Geld eingespart werden könne.

NRW brauche mehr Bundesmittel. Wenn NRW jedoch nicht das fördere, was man selbst wolle, dann könne man dem Bund schlecht vermitteln, dass Geld fehle.

Auch seine Fraktion werde ihre Haushaltsänderungsanträge in den Haushalts- und Finanzausschuss einbringen. Neben der Rücknahme von Kürzungen im Bereich der Städtebauförderung fordere seine Fraktion, ein Budget zur Verfügung zu stellen, damit sich seit längerer Zeit nicht umgesetzte Ideen durchsetzen könnten. Es sollte also ein Ideenwettbewerb zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auf kommunaler und regionaler Ebene ins Leben gerufen werden.

Daniela Schneckenburger (GRÜNE) betont, die Kürzungen und Umwidmungen müssten vor dem Hintergrund der Schuldenbremse 2020 verstanden werden.

Sie hätte es begrüßt, wenn die Änderungsanträge bereits gestern Abend versandt worden wären, um heute substanzieller darüber beraten zu können. So habe sie sich die Anträge nur kurz ansehen können.

Die CDU fordere eine 100%ige Kürzung der ILS-Förderung und eine Mittelreduzierung um 10 Millionen € beim Grundstücksfonds. Dies halte sie für strategisch falsch. In dieser Legislaturperiode müsse eine Reihe von Aufgaben bewältigt werden, die sich über Jahre aufgestaut habe. Einen Schwerpunkt dabei bilde der ländliche Raum. Man werde es hier mit massiven Schrumpfungsprozessen mit Auswirkungen auf den Eigenheimbestand und auf die Funktionalität der Zentren im ländlichen Raum zu tun haben. Darauf gebe es keine leichten Antworten. Jede Kommune müsse sich die Frage stellen, wie sie mit brachfallenden Kernen umgehen wolle. Dies sei für jede Kommune eine schwierige Aufgabe, denn dahinter steckten lokale Konkurrenzen zur Nachbarkommune. Um diese Aufgabe strategisch anzugehen, benötige man ein planerisches und strategisches Instrument. Vor dem Hintergrund hielte sie es für falsch, in diesem Bereich die Mittel zu kürzen.

Sie teile auch nicht die Auffassung des Abgeordneten Schemmer, dass es kein Erkenntnisdefizit, sondern nur ein Umsetzungsdefizit gebe. Es müsse doch darum gehen, die Tragweite von Entscheidungen zu prüfen, um festzustellen, welche in der Vergangenheit getroffene Entscheidung korrigiert werden müsse. Hierbei sei der demografische Wandel eine der gravierendsten Herausforderungen, die auf das Land zukämen. Dieser werde enorme Auswirkungen gerade auf private Haushalte haben.

Sie habe den Eindruck, dass die Kürzungsvorschläge der CDU der Linie der Fraktionsspitze geschuldet seien, die ein Sanierungskonzept vorlegen wolle, das ehrgeiziger sei als das Sanierungskonzept der Landesregierung.

Auch eine Kürzung im Bereich der Quartiere hielte sie für falsch. Für diese Legislaturperiode habe man die Handlungslinie der Konzentration auf Städtebauförderung und Wohnungsbauförderung im Quartier festgelegt. Dies mache auch Sinn, weil man wisse, dass das Geld dort sehr schwer angenommen werde. Viele Fragen ließen sich nur im Quartiersansatz beantworten.

Städtebauförderung sei Investitionsförderung und habe einen Anstoßeffekt von 1:8. Vor dem Hintergrund halte sie es für problematisch, dass die Mittel für Städtebauförderung reduziert würden. Sie gebe aber zu bedenken, dass Nordrhein-Westfalen die Städtebauförderung im Jahre 2012 disproportional finanziert habe, weil der Bund seine Mittel dafür reduziert habe. Dies nun nicht mehr machen zu können, sei der Schuldenbremse geschuldet.

Ihrer Meinung nach würden für die Städtebauförderung und Wohnungsbauförderung die richtigen Akzente gesetzt.

Bernhard Schemmer (CDU) gibt zu bedenken, dass seine Fraktion nicht nur Kürzungs-, sondern auch Erhöhungsvorschläge unterbreite. Insgesamt würden aber

mehr als 20 Millionen € eingespart. Gleichwohl werde für Investitionen deutlich mehr Geld ausgegeben.

Bei den in Rede stehenden 1,5 Milliarden € handele es sich fast ausschließlich um Bundesgeld. Dies sollte nicht als Landesleistung dargestellt werden.

Im Jahre 2011 seien 30 Millionen € des Bundes für Städtebauförderung nicht ausgegeben worden. Dies sei damit begründet worden, dass die Kommunen mit dem Konjunkturpaket II überfordert gewesen seien. Dies sei keine gute Leistung für Nordrhein-Westfalen gewesen. Es hätte genügend Projekte im ganzen Land gegeben, die zwar angemeldet, aber nicht bewilligt worden seien.

Als Begründung für das nicht ausgegebene Geld im Bereich der Wohnungsbauförderung werde immer angegeben, dass die Kommunen nicht genügend Geld abgefordert hätten. Er finde es unerträglich, Vorwürfe gegenüber der Stadt Düsseldorf zu erheben, aber gleichzeitig nicht dafür zu sorgen, dass die Rahmenbedingungen für die Abnahme der Wohnungsbaufördermittel verbessert würden. Er gebe zu bedenken, dass Nutznießer ja immer Personengruppen mit wenig Einkommen seien.

Bezüglich der Städtebauförderung gebe es kein Erkenntnisdefizit. Die derzeitige Entwicklung sei bekannt: Amazon statt Einzelhandel. Dies seien die Probleme der Innenstädte. Daneben gebe es Probleme im Bereich der Mietwohnungen und der Eigenheime aus den 60er- und 70er-Jahren bei unterschiedlichen Bevölkerungsentwicklungen. Dies sei in Höxter, Gelsenkirchen anders als zum Beispiel in Köln. Insofern müsse dies differenziert betrachtet werden. Die Kommunen müssten selber entscheiden, inwieweit sie nach außen wüchsen. Er empfehle, dies nicht so sehr zu tun. Vielmehr sollten Spielregeln kommunaler Art entwickelt werden, damit die Immobilien der 60er- und 70er-Jahre entweder ersetzt oder umgebaut würden.

Christof Rasche (FDP) betont, alle Fraktionen hätten sich auf ein verkürztes Beratungsverfahren verständigt, weil der Haushalt 2013 erst im Dezember 2012 habe eingebracht werden können. Bei einem verkürzten Beratungsverfahren sei es völlig normal, dass Anträge erst zur dritten Lesung im HFA eingebracht würden. Jegliche Kritik daran sei überflüssig und sollte unterlassen werden.

Einsparungen seien notwendig. Nichtsdestotrotz führten diese zu einer Diskussion über den Stellenwert der Verkehrspolitik und auch über den Stellenwert des Ministers im Kabinett.

Bei den verbleibenden Mitteln gehe es dann um die Prioritäten. Hier gebe es Unterschiede zwischen Koalition und Opposition. Für seine Fraktion fließe zu viel Geld in die Bereiche Sozialticket und Radwege und zu wenig Geld in die Bereiche Landesstraßen und Schiene – Stichwort: NE-Bahnen –.

Für die Landesregierung gehe Erhalt vor Neubau. Hier müsse man sich aber einmal die Zahlen vor Augen führen. Die Mittel für den Neubau von Landesstraßen würden um 17 Millionen € reduziert. Die Mittel für den Erhalt würden jedoch um lediglich 110.000 € erhöht. Dies sei lediglich Symbolpolitik und unterstreiche nicht die Aussage, dass die Mittel vom Neubau in den Erhalt umgeschichtet würden. Stattdessen würden die wegfallenden Neubaumittel zur Haushaltskonsolidierung eingesetzt.

In der zweiten Lesung im Plenum werde man grundsätzlich und ausführlich über die Verkehrspolitik diskutieren. Von daher wolle er für heute seinen Beitrag beenden.

Rolf Beu (GRÜNE) äußert sich zu dem Bereich Bahn. Er begrüße, dass vor dem Hintergrund der Schuldenbremse jede Ausgabe auf den Prüfstand gestellt werde. Trotz dieser Gemengelage werde der Status quo im Bereich Bahn nicht verschlechtert. Natürlich habe man sich mehr gewünscht, aber die Zeiten eines Wunsch-dir-was-Haushalts seien vorbei.

Seine Fraktion halte ein Sozialticket für absolut notwendig. Ob die 30 Millionen € tatsächlich verausgabt würden, werde man erst am Ende des Jahres feststellen, weil dieses Ticket erst am 1. Januar diesen Jahres eingeführt worden sei.

Auch seine Fraktion schmerze ein wenig die Senkung der Investitionsförderung bei den nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen. Es sei natürlich konsequent, in diesem Bereich von einer Zuschussförderung auf eine Darlehensförderung umzustellen. Ob dies zu dem erwünschten Erfolg führe, werde man sehen.

Henning Rehbaum (CDU) merkt an, das Projekt Radschnellwege werde immer als große rot-grüne Errungenschaft dargestellt. Bereits in den vergangenen Sitzungen habe man nachgefragt, wo sich im Haushalt der Titel für die Radschnellwege befinde. Darauf sei geantwortet worden, dass es keinen gebe. Seines Wissens würden die Planungskosten vom Bund getragen. Insofern handele es sich um ein Bundesprojekt. Dies sollte man dann auch so sagen. Der Abgeordnete fragt, von welchen Mitteln die Radschnellwege nach Abschluss der Planungen gebaut würden.

Minister Michael Groschek (MBWSV) führt aus:

Zunächst möchte ich wiederholen, was Grundlage für die Haushaltsentscheidung der Landesregierung war. Das Bekenntnis zur Schuldenbremse ist auch von den Fraktionen verdeutlicht worden. Das gilt ohne jeden Zweifel und Abstriche für die Landesregierung. Das ist eine verfassungsrechtliche Realität, über die zu diskutieren eher einem Lamentieren denn einer realen Diskussionsauseinandersetzung gleicht. Von daher sollten wir Realität in die Beratungen einfließen lassen.

Die Landesregierung hat einen großen Wahlerfolg erzielt, weil sie drei Schwerpunktsetzungen werbend in den Mittelpunkt gestellt hat. Das waren die Schwerpunkte Kinder, Bildung und Kommunen. Das ist auch im Interesse einer vorbeugenden Stadtentwicklungspolitik. Denn integrierte Stadtentwicklungspolitik setzt ja gerade beim Überwinden von materieller und kultureller Armut an. Die Schwerpunktsetzung Kinder, Bildung und Kommunen ist natürlich Ausdruck einer Überzeugung, dass durch präventive und soziale Investitionspolitik letztendlich nicht nur soziale und kulturelle Erfolge, sondern auch finanzwirtschaftliche Erfolge zu erzielen sind und nachhaltige Sparerfolge zu verbuchen sein werden.

Dass wir die Kommunen in den Stand setzen, die große Delle, die unter einer Vorgängerregierung bei den kommunalen Haushalten hinterlassen wurde, auszugleichen, ist im Grunde in unserem eigenen Interesse, weil nur finanziell gesunde

Kommunen dazu in der Lage sind, angemessen selbst zu fördern und Förderangebote anderer in Anspruch zu nehmen.

Aus all diesem gilt die Ableitung: Ein „Weiter so wie bisher“ ist vorbei. Wir werden mit weniger Geld anders umgehen müssen. Deshalb gilt es, den Mitteleinsatz zu konzentrieren. Das tun wir und werden wir in den Haushalten 2014 und folgende fortsetzen.

Es besteht die Verpflichtung, begonnene Projekte abzuarbeiten. Ansonsten wäre die Priorität der Landesregierung, nämlich Erhalt vor Neubau, noch deutlicher zum Ausdruck gekommen. Ich halte die hessische Perspektive für sehr gewagt. Soweit würde ich mich für 2014 nicht festlegen. Das zeigt aber, dass die Erkenntnis, sich zunächst einmal um den Erhalt vorhandener Infrastruktur zu kümmern, bevor man neues Vermögen aufbaut, so ideologisch vorgeprägt nicht ist, wie das hier immer an die Wand gemalt wird.

Eine Anmerkung zum Stichwort „Wohnungspolizei“. Herr Ellerbrock, ich glaube, dass „Wohnungsaufsichtsgesetz“ für viele ein Fremdwort ist, mit dem viele Betroffene in den Großsiedlungen, über die wir häufig reden, nur wenig anfangen können. „Wohnungspolizei“ ist für mich als Begriff gewählt worden, um zu verdeutlichen, dass die Landesregierung im Einklang mit der Enquetekommission ein großes Interesse daran hat, den Menschen das Gefühl und die Gewissheit zu vermitteln, dass Recht und Ordnung auch am Wohnungsmarkt gelten und dass es keine Willkür geben darf. Dieses Gefühl haben viele Menschen in diesen Großsiedlungen. Damit ist ja nicht der ehrliche Investor gemeint, der sein Geld vernünftig investieren will, sondern damit sind ganz andere gemeint, nämlich die, die das Mietrecht und unsere Sozialtransferregelungen missbrauchen. Da machen viele Beute auf dem Rücken der Betroffenen. Hier will ich mit Sprachbildern, von denen ich glaube, dass sie prägnant sind, helfen, aufklärerisch zu wirken.

Es handelt sich selbstverständlich um tradiertes Rollenverhalten. Die Opposition muss sich in einer ganz bestimmten Art und Weise gegenüber der Regierung verhalten, und die Regierungskoalition hat sich gefälligst hinter ihrer Regierung zu versammeln. Das sind eingespielte und bewährte demokratische Gepflogenheiten. Aber jenseits dieser Diskussion sollten wir uns vornehmen, Schwerpunkte zu diskutieren, beispielsweise über den ländlichen Raum. Sie haben oft mahnend und warnend in den Raum gestellt, der ländliche Raum – namentlich: Westfalen – würde hier und dort übergangen, vernachlässigt, nicht so beachtet, wie es dem ländlichen Raum gebühren würde. Wir müssen über Chancen und Risiken reden. Städte wie Coesfeld und Bocholt können durchaus für viele andere Städte mit einer größeren Einwohnerzahl Vorbildcharakter haben, weil dort eine kluge Wirtschaftsförderung zusammen mit einem durchdachten kommunalpolitischen Handlungskonzept Erfolge getätigt hat. Bei solchen Städten haben wir die Pflicht und Schuldigkeit, mit dafür zu sorgen, dass diese Städte für den ländlichen Raum um sie herum eine gewisse Bindungs- und Knotenfunktion haben können. Deshalb müssen wir beispielsweise die Regionalen nutzen, nicht nur Einzelprojekte zu fördern, sondern gerade den Vernetzungsgedanken zu fördern, was ich immer bei der Regionalen 2013 bewundernswert finde, weil dort oft Kooperation gelebt wird.

Von diesem Leben wird in den anderen Regionalbereichen oft mehr geredet, als dass sie gelebt würde. Deshalb haben viele Bürgermeister und Landräte in diesem Bereich meine ausdrückliche Wertschätzung, dass ihnen das gelungen ist. Das enthebt uns aber nicht der Pflicht, zu sagen, die Zeit ist vorbei, die Illusion zu verbreiten, alles könnte überall gefördert werden. Wir müssen Schwerpunkte setzen und den Verantwortlichen vor Ort helfen, bei dieser Schwerpunktsetzung öffentliche Infrastruktur intelligent zu bündeln, damit eine möglichst breite Vernetzungsfunktion ausgeübt werden kann.

Losgelöst vom ländlichen Raum komme ich zu den Innenstädten. Bei dem Thema „Handel“ weiß ich nicht, wer Ihnen widersprechen würde. Ich habe kein gestriges Handlungskonzept zur Kenntnis bekommen. Wir werden erleben, dass beispielsweise die Verkehrsprobleme durch die Zunahme des Internethandels zunehmen. Die Menschen, die bei Amazon, Zalando oder sonst wo Schuhe, Strickjacken, Hosen bestellen, haben eine größere Umtauschneigung als die, die in dem stationären Handel einkaufen, weil sie eben die Ware nicht anprobieren können. Diese Ware wird ja nicht durch das Netz geliefert, sondern gelangt durch Lieferverkehre an die Kunden. Und durch die Umtausche gibt es eine Vervielfachung des Verkehrs und damit der verkehrlichen Belastung. Da haben wir sofort die gedankliche und materielle Brücke zur Maut-Diskussion. Das erklärt unter anderem, warum ich felsenfest davon überzeugt bin, dass wir die Lkw-Maut nicht nur verbreitern, sondern auch vertiefen müssen und dass Kommunalstraßenbau auch aus Mauteinnahmen gespeist werden muss, wenn die Kommunen in die Lage versetzt werden sollen, ihre Verpflichtungen zu erfüllen.

Bei den Innenstädten bin ich bei Ihnen, dass sich die Politik zu wenig um den Strukturwandel im Handel gekümmert hat. Strukturwandel haben wir gemeinsam immer begriffen als Herausforderung der Altindustrie. Dass der Strukturwandel im Handel sich an vielen Stellen noch rasanter entwickelt hat als in der klassischen Industrie, wird jetzt Zug um Zug offenbar. Eines der damit verbundenen Probleme ist, dass Fußgängerzonen in vielen Städten viel zu lang geraten sind, weil die Einzelhandelsentwicklung viel zu optimistisch eingeschätzt wurde. Jetzt fragen sich viele Stadtväter und Stadtmütter, was man mit der langen Fußgängerzone macht, wenn links und rechts der Geschäftsbesatz wegbröckelt. Von vielen kommt dann der Ruf nach dem 1-€-Shop mit Drive-in. Zurück zum Auto in der Fußgängerzone kann für uns nicht die politisch verantwortbare Perspektive sein. Also muss man den Städten, den Stadtteilzentren, Ortszentren helfen, eine andere Perspektive zu entwickeln. Hier tragen wir gemeinsam Verantwortung, intelligent zu überlegen, wie wir neue Wege der Revitalisierung von Innenstädten und Ortsteilzentren über Wohnen hinbekommen. Das Wohnen birgt nämlich eine riesige Chance. Nach meinem Eindruck gibt es in ganz Westeuropa den Zug zurück in die Städte, also dahin, wo Leben, Infrastruktur, Dienstleistung ist. Dies kann man sowohl bei Älteren als auch bei Jüngeren feststellen. Daran wird deutlich, wie vernünftig es sein kann, sich dem Quartiersgedanken ganz anders zu nähern, nämlich zu begreifen, dass man Wohnraumförderung als Sozialraumförderung gestalten muss. Dann kann man immer noch darüber diskutieren, ob ich bereit bin, Mittel an andere Ressorts abzutreten. Das ist ja der Hintergrund einiger Ihrer Fragen. Darum geht

es mir aber gar nicht. Mir geht es darum, zu versuchen, mit weniger werdenden Mitteln das zu erreichen, was wir an Gestaltungsrahmen geben müssen, damit andere mit anpacken können.

Sowohl im Verkehrs- als auch im Wohnbereich werden wir gemeinsam Partnerschaften stiften müssen, weil es in der Tat viel privates Engagement geben könnte. Da muss man unterscheiden zwischen den Investoren, die nur renditeorientiert sind, und den Investoren, die mit ihrem Engagement eine soziale Pflicht verbinden. Das ist möglich, wenn man sich nicht unrealistische Zielmarken setzt. Hierfür muss aber Vertrauen aufgebaut werden. PPP ist kein Patentrezept. Wir haben PPP-Modelle, bei denen die öffentliche Hand die dumme und der Private derjenige ist, der abkassiert.

Wir müssen uns auf den Weg machen, eine Zukunft zu gestalten, in der das Smartphone den Zündschlüssel ersetzt. Das ist ein verdammt langer Weg. Dann werden wir umsetzen müssen, was als kulturelle Erkenntnis Platz greift, nämlich dass junge Menschen immer weniger ein Auto besitzen wollen, weil im Auto nicht mehr das goldene Kalb gesehen wird, sondern sie wollen teilhaben an einer sozialen und sicheren Mobilität. Insofern muss man Mobilität organisieren. Das heißt, wir müssen uns auf den Weg machen, die Spartenbeschränkung zu überwinden. Ein großes Übel in Deutschland ist, dass wir bei der Förderung und Programmgestaltung auf einzelne Verkehrssparten und nicht auf das Beschreiben von Mobilitätsproblemen und deren Beseitigung schauen. Deshalb bin ich felsenfest davon überzeugt, dass wir die überfällige Maut-Diskussion dazu nutzen müssen, über Verkehrsfinanzierung und nicht über Verkehrsspartenfinanzierung zu reden. Dann würden wir einen großen Gewinn für die Menschen akquirieren können.

Im Zuge des Bundestagswahlkampfes wird es eine Auseinandersetzung um Wohnungsbau und darum geben, wer wann was privatisiert hat. Es wird eine Auseinandersetzung um Infrastruktur und Verkehr geben. Aber das entlässt uns nicht aus der Verantwortung, über den Tag des 22. September hinaus zu denken und unseren Beitrag für eine bessere Zukunft zu leisten.

Bernhard Schemmer (CDU) empfiehlt, einmal darüber nachzudenken, warum die Defizite in den kommunalen Haushalten in NRW so viel größer seien als die in Bayern, Baden-Württemberg und in Niedersachsen.

Er bitte zur Kenntnis zu nehmen, dass bei Umsetzung der Haushaltsänderungsanträge seiner Fraktion mehr eingespart werden könne als nur die 50 Millionen €. Dies entspreche sicherlich nicht dem vom Minister angesprochenen Oppositionsverhalten.

Die sachlichen Ausführungen des Ministers in der heutigen Sitzung unterschieden sich sehr von seinen Ausführungen in der Öffentlichkeit. Er empfehle dem Minister, sich zu entscheiden, ob er Generalsekretär oder Minister sein wolle.

Minister Michael Groschek (MBWSV) sagt, für ihn sei bemerkenswert, welche Einsparvorschläge unterbreitet worden seien. Er rede jetzt nicht über die Realisierungsfähigkeit einiger Vorschläge. Ihm lägen die Änderungsanträge der CDU noch nicht

vor, aber der Abgeordnete Schemmer habe ja bereits einige vorgestellt, beispielsweise das „Schlachten“ des Sozialtickets. Dies sei nicht überall populär. Von daher habe sich die CDU keinen schlanken Fuß gemacht, was er einmal lobend erwähnen wolle.

Es führe nicht weiter, lediglich mit dem Finger auf den Bund zu zeigen. Nichtsdestotrotz müsse kritisiert werden, wenn Landesinteressen hinter hinüberfielen.

Er bemühe sich auch in den Presseerklärungen um eine angemessene Wortwahl. Insofern könne er die Kritik des Abgeordneten Schemmer nicht nachvollziehen.

Der **Ausschuss** kommt überein, den Einzelplan 09 ohne Votum an den federführenden Haushalts- und Finanzausschuss abzugeben.

