Landtag
Nordrhein-Westfalen
16. Wahlperiode

Ausschussprotokoll
APr 16/401
20.11.2013

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

24. Sitzung (öffentlich)

20. November 2013

Düsseldorf – Haus des Landtags

14:00 Uhr bis 16:45 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Eva-Maria Bartylla

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung **5**

Der Ausschuss verschiebt einvernehmlich die Beratung der Tagesordnungspunkte 2 und 7.

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2014 (Haushaltsgesetz 2014) **6**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksachen 16/3800 und 16/4300 (Ergänzung), hier: Einzelplan 09
Vorlagen 16/1066, 16/1207 und 16/1289
– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

(Alle in der heutigen Sitzung gestellten Änderungsanträge mit Begründung sowie die Abstimmungsergebnisse sind in Vorlage 16/1386 enthalten.)

Der Ausschuss stimmt dem Einzelplan 09 in der durch die Änderungsanträge geänderten Fassung mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten zu.

Zu Vorlage 16/1289 stellt der Ausschuss das Benehmen her.

2 Gesetz zur Entwicklung und Stärkung einer demographiefesten, teilhabeorientierten Infrastruktur und zur Weiterentwicklung und Sicherung der Qualität von Wohn- und Betreuungsangeboten für ältere Menschen, pflegebedürftige Menschen, Menschen mit Behinderung und ihre Angehörigen (GEPA NRW) 25

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/3388
Ausschussprotokoll 16/319
Stellungnahmen siehe APr. 16/319

Entsprechend der Verabredung vor Eintritt in die Tagesordnung verschiebt der Ausschuss die Beratung über diesen Tagesordnungspunkt.

3 Mittelabfluss der sozialen Wohnraumförderung 2013 – Stand November 2013 26

Vorlage 16/1383

4 Bauliche Unterhaltung von Sonderliegenschaften im Geschäftsbereich des MBWSV NRW und Baulastverpflichtungen des Landes NRW 27

Vorlage 16/1398

5 Städtebauförderung des Landes Nordrhein-Westfalen 28

Vorlage 16/1377

6 Verwendung der Bundesmittel für den Wohnungsbau 29

Vorlage 16/1382

7 Meldungen der Landesregierung für die Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan 30

Vorlagen 16/1199 und 16/1402

Der Ausschuss verschiebt die Beratung entsprechend der Vereinbarung vor Eintritt in die Tagesordnung.

8 Ausbaustrecke Münster-Lünen: Ergebnisse des Bahngipfels vom 31. März 2010 müssen umgesetzt werden 31

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/3230
Ausschussprotokoll 16/311
Stellungnahmen siehe APr. 16/311

Entschließungsantrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/4254

Der Ausschuss lehnt den Antrag der CDU mit den Stimmen von SPD, Grünen und FDP gegen die Stimmen der CDU und der Piraten ab.

Den Entschließungsantrag von SPD und Grünen nimmt der Ausschuss mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der CDU bei Enthaltung von FDP und Piraten an.

9 Fahrscheinloser ÖPNV für alle Vorschulkinder 34

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/4163

Der Ausschuss lehnt den Antrag mit den Stimmen von SPD, Grünen, CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der Piraten ab.

10 Änderung der ÖPNV-Pauschalenverordnung als Folge der Revision der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 ÖPNVG NRW **36**

Vorlage 16/1300

Der Ausschuss stellt mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP und Piraten gegen die Stimmen der CDU-Fraktion das Einvernehmen her.

11 Radschnellwege – Ergebnisse des Ideenwettbewerbs **38**

Vorlage 16/1387

– Bericht von Minister Michael Groschek (MBWSV)

12 Verschiedenes **41**

Der Ausschuss beschließt für den 28. Januar 2014, 14 Uhr, eine Anhörung zum Antrag der CDU-Fraktion Drucksache 16/4160 „Zukunft braucht Herkunft – Für eine zukunftsgerichtete Denkmalförderpolitik in Nordrhein-Westfalen“ und dem Entschließungsantrag der Fraktion der Piraten Drucksache 16/4225.

* * *

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2014 (Haushaltsgesetz 2014)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksachen 16/3800 und 16/4300 (Ergänzung), hier: Einzelplan 09
Vorlagen 16/1066, 16/1207 und 16/1289

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

Vorsitzender Dieter Hilser gibt den Hinweis: In der letzten Sitzung habe der Ausschuss erstmals über den Haushaltsentwurf beraten und sich darauf verständigt, dass etwaige Änderungsanträge in der heutigen Sitzung eingebracht würden.

Ihm lägen Änderungsanträge der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen und von den Piraten vor. *(Änderungsanträge siehe Vorlage 16/1386)*

Er gehe davon aus, dass weitere Änderungsanträge direkt im Haushalts- und Finanzausschuss gestellt würden. – Er sehe Nicken.

Bernhard Schemmer (CDU) führt aus, er berate heute seinen 19. Landeshaushalt für Bauen und Verkehr.

Die Etatrede des Ministers habe wenig mit dem Inhalt dieses Haushaltes zu tun. Das sei sozusagen das Wort zum Sonntag gewesen.

Der Etat des MBWSV habe einen Gesamtumfang von rund 3 Milliarden € und liege damit um 30 Millionen € unter dem Ansatz des Vorjahres. Das werde als Beitrag zum Sparen bezeichnet. Dabei liege das noch im Promillebereich.

Wenn er sehe, dass von den 30 Millionen € weniger im Haushalt alleine 40 Millionen € beim Wohngeld eingespart würden, fange es an, etwas lustig zu werden.

Er habe ein paar alte Haushalte miteinander verglichen. Der Vergleich von 2003 oder 2009 mit 2014 zeige: Der Haushalt betrage immer ungefähr 3 Milliarden €.

In den zehn Jahren von 2000 bis 2010 habe sich der Gesamthaushalt um 10 % erhöht, also jährlich um 1 %. Die Regierung seit 2010 schaffe innerhalb von 4 Jahren über 15 % oder jährlich fast 4 % Haushaltserhöhung.

Wenn sich also bei Bauen und Verkehr nichts getan habe, dann sei de facto dieser Haushalt um 15 % gesunken. Der Bereich Bauen und Verkehr sei dem Land 15 % weniger wert als zuvor.

Landesstraßenbau: Er stelle bei Neubau und Ausbau fest, dass das sehr häufig keine Neubaumaßnahmen seien. Der Neubauanteil am sogenannten Neubautopf sei ja auch nur klein. Diese 42 Millionen € seien weniger als bei der Landesregierung 1980. Ein solches Zurückfahren beim Neubau habe es noch nie gegeben, in keinem anderen wichtigen Land und auch nicht auf Bundesebene.

Heute habe die große Pressekonferenz zur Bekanntgabe der Radschnellwege stattgefunden. Bisher habe man trotz Nachfragen keine Auskunft erhalten, wie die finanziert werden sollten. Das werde jetzt erklärt. In der Presseerklärung stehe nämlich: Wenn Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern betroffen seien, würden die Radschnellwege selbstverständlich wie Landesstraßen behandelt. – Also würden jetzt aus den nur noch 42 Millionen € auf Dauer auch noch diese wie Landesstraßen gefördert und für Neubaumaßnahmen stehe nichts mehr zur Verfügung.

Dass es diese Landesregierung in der Konsistenz seit 2010 einschließlich 2014 gerade einmal schaffe – wenn er sich recht entsinne –, eine einzige neue Landesstraßenbaumaßnahme in Bewegung zu setzen, sei keine glanzvolle Leistung.

Bundesfernstraßen: Die CDU warte auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung und insbesondere darauf, dass die von den Regionalräten vorgeschlagenen Straßen auch mit untersucht würden oder mitgeteilt werde, warum das unsinnig sei.

Für kommunale Straßen würden 147 Millionen € ausgegeben. 130 Millionen € kämen vom Bund. In diesem Jahresprogramm werde nicht einmal die Hälfte von dem ausgegeben, was vorher der Fall gewesen sei. Das sei alles schon sehr eigen.

Landesbetrieb Straßenbau: Man wolle in diesem Jahr von 365 auf 394 Millionen € erhöhen. Er erinnere daran, dass man 2008 bei 231 gewesen sei und 2009 mit einem großen Sprung auf 294 Millionen € gegangen sei. Das heiße, die Kosten für den Landesbetrieb seien seit 2009 um 35 % gestiegen.

Vorlage 16/961: Von 2009 bis 2013 habe bei den Ingenieuren ein Personalabbau von rund 10 % stattgefunden. Man habe aber seitdem einen um 35 % höheren Haushaltsansatz für den Landesbetrieb, aber nach wie vor 10 % weniger bei den Ingenieuren. Nun sollten ja 25 neue Ingenieursstellen geschaffen werden. Er meine auch, dass die notwendig seien, und zwar alleine um die Fehler der Vergangenheit zu kompensieren.

Warum man das dann, wenn man ja eigentlich gar nicht mehr baue – er habe eben von den 42 Millionen € gesprochen –, nicht bei dem nichttechnischen Personal einspare, könne er nicht nachvollziehen.

Das vermittle auch diesen Eindruck. Es werde nur verwaltet. Es werde nicht gestaltet. Er erwarte eigentlich, dass ein Minister in diesem Bereich gestalte.

Wenn man zu neuen Aufgaben und zu neuen Ingenieuren komme, müsse man auch an anderen Stellen in der Lage sein, zu reduzieren. Das könne er nicht erkennen.

Es gebe ja jetzt die Aussage aus dem Ministerium, wie für Radschnellwege Finanzmittel zur Verfügung gestellt würden. Er finde nur nichts dazu im Haushalt.

Das könne natürlich auch mit der Umbenennung zusammenhängen. Früher habe das ja mal „Radwege“ geheißen. Dann sei das im letzten Jahr umgestrickt worden in „Nahmobilität“. Das bedeute von Haustür zu Haustür ganz kurze Wege. Jetzt packe man in diesen Haushaltstopf die Fernverkehrsradwege. Er finde das amüsant, allein schon von der Begrifflichkeit her die langen Radwege in die Nahmobilität hineinzupacken. Die Frage sei, warum man es nicht einfach bei den Radwegen belassen habe. Dann hätte man diese ganzen Umwege nicht gehen müssen.

Zum ÖPNV wolle er nur eine kleine Anmerkung machen. Man sollte deutlicher schreiben, dass das fast überwiegend Bundesmittel seien.

Städtebauförderung 2014 173 Millionen €, 2009 181 Millionen €: Früher sei das also deutlich mehr gewesen als heute.

Die Kürzungsorgie bei der Denkmalpflege: Erst um 70 % kürzen und jetzt – er vereinfache das ein bisschen – Anträge stellen, 20 % wieder anzuheben, sei eine alte SPD-Grünen-Masche. Das sollte man aber nicht machen, wenn man ernst genommen werden wolle.

Wohnungsbau: Da gebe es diese 97 Millionen € Einnahmen aus Entflechtungsmitteln. Bis 2009 seien diese 97 Millionen € dort gelandet, wo sie eigentlich hin gehörten, nämlich bei der Wfa, heute NRW.BANK.

Dann sei im Jahre 2010, weil es das Bedürfnis gegeben habe, für abgängige Gebäude, Altlasten, schwierige Grundstücke die frei zu machen, die Riesensumme von 2 Millionen € nicht der NRW.BANK zugeführt worden, sondern ein eigener Haushaltstitel geworden, um daraus Zuschüsse zu machen. Nichts anderes sei das, wenn man es dann aus dem Haushalt tue. Rot-Grün habe diese 2 Millionen € auf 7,5 Millionen € aufwachsen lassen.

Angeblich solle Schwarz-Gelb das Wohnungsbauvermögen geplündert haben. Rot-Grün plündere aber als einzige Truppe das Wohnungsbauvermögen.

Rot-Grün erhöhe das jetzt auf 48,5 Millionen €.

Dazu fänden sich ja auch tolle Begriffe. Man mache keine „Zuschüsse“ mehr, sondern „Tilgungsnachlässe“. Wenn man nicht mehr weiter wisse, lasse man sich ein neues Wort einfallen. Das habe aber doch nichts mit der Lebenswirklichkeit zu tun.

Bis 2009 habe man diese 97 Millionen € jährlich der Wfa zugeführt. Jetzt reiche sogar die Hälfte aus, um angeblich den Substanzverzehr zu verhindern. Schwarz-Gelb habe über die Maßen Förderprogramme von 1 Million € gemacht. Rot-Grün könne jetzt sogar 850 Millionen € mit dem halben Geld zuschießen. Das sei höchst kreativ.

Das habe allerdings nichts mit den damaligen Aussagen zu tun. Das sei die nachträgliche Bescheinigung des Ministers, wie inkompetent die Vorgängerregierung von 2010 bis 2012 gewesen sei.

48,5 Millionen € für Abrissstandorte und für Quartiersentwicklung! Die Quartiersentwicklung sollte ja der große Brüller werden, Quartiersentwicklung im Jahre 2012 erfunden. Anfang 2013 sei das losgegangen, eine gewaltige Entwicklung.

Er habe sich das in der Liste angeguckt. Man habe es tatsächlich geschafft, ein Promille – von den 120 Millionen € seien 119.000 knapp ein Promille – dieses Betrages bis zum 31. Oktober bereits unterzubringen. Diese Promilleregierung sei schon gewaltig gut. Das, was die leiste, müsse man sich auf der Zunge zergehen lassen.

Sie sei nicht bereit, klar zu erklären, was sie über Tilgungsnachlässe – Klammer auf: Zuschüsse – verbrennen wolle und wie viel Darlehen sie gebe. Das würde ihn schon interessieren. Er erwarte auch, wenn ein Minister eine solche Summe einstelle, dass er das ein bisschen aufteilen könne. Vielleicht habe er im Moment auch wenig Zeit.

Denn angesichts des Herumgeeieres rund um die Anhörung, die Anfang Dezember bei den Verbänden stattfinden solle, werde das Ganze ja noch skurriler, was da verabschiedet werde.

Von dem Förderprogramm 2009 in Höhe von 950 Millionen € seien bis zum 31. Oktober 66 % ausgegeben worden. Vom Programm 2010 in Höhe von über 1 Milliarde € seien am 31. Oktober 80 % ausgegeben gewesen. Vom Programm 2011 – mit dieser ominösen Begründung, über die er eben gesprochen habe, zusammengestrichen auf 800 Millionen € – seien dann 51 % ausgegeben gewesen. Im Jahr 2012 seien von den 850 Millionen € am 31. Oktober schon 31 % ausgegeben gewesen. Von den 800 Millionen €, die für dieses Jahr 2013 vorgesehen seien, seien grandiose 16 % bereits unter das Volk gebracht. Wenn eine Abteilung bei einer Firma 16 % ihrer Ziele am 31. Oktober erreicht habe, müsse man sich über Personalveränderungen Gedanken machen.

Er habe eine Grafik mitgebracht. SPD und Grüne hätten sich immer mehr Mietwohnungsbau gewünscht. Also habe man den Haushaltsansatz für den Mietwohnungsbau immer nach oben gesetzt. So funktioniere Sozialismus, Planwirtschaft, man mache höhere Ansätze, dann laufe das von alleine.

Dann komme die Lebenswirklichkeit, dass man von knapp 200.000 € jetzt inzwischen bei deutlich unter 50.000 € gelandet sei in der kurzen Zeit. Das sei der real existierende Sozialismus im Bereich Wohnungsbau.

Zwischen dem, was heute über den WDR verkündet werde, innovative Radwege für NRW, und der Wirklichkeit dieses Landes lägen große Unterschiede.

Reiner Breuer (SPD) nimmt zur Kenntnis, dass die CDU-Fraktion entgegen der Verabredung in der Sprecherrunde heute im Fachausschuss keine eigenen Anträge präsentiere.

Die SPD wolle mit ihren Anträgen die Schwerpunktsetzungen der Landesregierung verstärken und eigene Akzente setzen.

Im Verkehrsbereich werde der Ansatz „Erhalt geht vor Neubau“ verstärkt. Die SPD setze das um, was mittlerweile auch auf Bundesebene als Grundgedanke gereift sei. Umschichtungen vom Neubau auf die Erhaltung seien da unumgänglich und hätten schon Eingang in den Regierungsentwurf gefunden.

Nach Ansicht der SPD brauche man aber noch mehr Mittel bei den Erhaltungsinvestitionen. Deswegen wolle die SPD in diesem Jahr hier 90 Millionen € ansetzen. Denn die Aufgaben würden sehr viel vielfältiger. Man müsse sukzessive eine auskömmliche Ausstattung erreichen. Die SPD meine, dass man hier mit dem Ansatz von 90 Millionen € in die richtige Richtung gehe.

Der Neubau werde in diesem Jahr aber auch nach wie vor mit 42 Millionen € ausgestattet. Die SPD wolle eine Konzentration auf die wesentlichen Neubauten. Baureife Projekte wolle sie zu Ende führen. Deswegen könne von einem Stillstand im Neubau keine Rede sein.

Die SPD werde deshalb auch der Bitte zur Herstellung des Benehmens entsprechend Vorlage 16/1289 folgen.

Zugleich vernachlässige man nicht den Radwegebau, im Gegenteil. Für den Radwegebau an Landesstraßen beantrage die SPD 400.000 € mehr.

Er gratuliere den fünf Preisträgern im Wettbewerb Radschnellwege. Zunächst würden Machbarkeitsstudien durchgeführt. Das werde im Detail ausgeplant. Dann gehe es in die Detailfinanzierung des Ausbaus. Das wolle Herr Schemmer offenbar nicht zur Kenntnis nehmen, sondern er vermenge Dinge, die nicht zueinander gehörten.

Für den Übergang des Flächenpools NRW von der Pilotphase in den Regelbetrieb würden die erforderlichen Mittel eingestellt. Das leiste einen Beitrag auch für den Wohnungsbau, aber auch zur Stadtentwicklung, zur Innenentwicklung und zur Vermeidung von Freiflächenverbräuchen.

Herr Schemmer sollte die Niedrigzinsphase zur Kenntnis nehmen. Die mache es schwer, ein solches Wohnungsbauprogramm ins Laufen zu bringen. Auch die Unsicherheit, was auf Bundesebene in steuerlicher Hinsicht, in Abschreibungshinsicht passiere, was im Bereich der Mittel der KfW passiere, mache eine abwartende Haltung von Investoren verständlich.

Deswegen sollte man doch abwarten, was am Ende des Jahres beim Abfluss der Mittel für den Wohnungsbau tatsächlich stehe.

Die SPD sei der Überzeugung, dass hier richtig umgesteuert worden sei, dass man Optimierungen vorgenommen habe, die richtig seien, die auch angenommen würden und die die Fachwelt positiv sehe.

Man sei auch in der Perspektive für das Jahr 2014 sehr zuversichtlich, in der Quartiersentwicklung einen neuen Schub zu bekommen.

Man sei sehr froh und dankbar für die Vorlage der Landesregierung, die Ergänzungslieferung zum Haushalt. Hier werde eine Weichenstellung für die wohnungsbezogene Quartiersentwicklung geschaffen. Die Mittel, die es schon gebe, würden deutlich ausgeweitet. Es bestehe die Möglichkeit, die Quartiersentwicklung auch mit Tilgungszuschüssen zu belegen.

Das sei nichts Neues. Bei der Brachflächenentwicklung habe man das schon. Bei der Konversion habe man das schon. Das werde dort gut angewandt. Die SPD könne sich gut vorstellen, dass das in der Quartiersentwicklung auch gut angenommen werde und es auch zu einem besseren Abfluss von Wohnungsbaufördermitteln kommen werde.

Beim Denkmalschutz habe man die warnenden Hinweise aus der Fachwelt aufgenommen und optimiere die Förderkulisse. Man habe sich dazu entschlossen, den Bodendenkmalschutz auf einer Summe von 2 Millionen € für dieses Jahr festzusetzen, und halte das für auskömmlich.

Vor allen Dingen habe man sich dazu entschlossen, die Zuschussförderung für nicht rentierliche Baudenkmäler auch mit einer Summe im Haushalt zu belassen.

Er sei sicher, dass Nordrhein-Westfalen im Gesamtbild der Förderkulisse alles andere als schlecht dastehe, auch im Vergleich zu anderen Ländern.

Dabei solle nach Auffassung der SPD ein Zuschuss für kleine Baudenkmäler auch ein Bestandteil bleiben. Das stärke auch das Ehrenamt im Denkmalschutz, was der SPD auch sehr wichtig sei.

Bei diesem Haushalt sei die Schuldenbremse zu berücksichtigen. Die SPD meine aber, dass sie mit ihren Anträgen gute Prioritäten und Akzente setze.

Daniela Schneckenburger (GRÜNE) ist der Auffassung, dass die Linien in diesem Einzelplan für das Jahr 2014 richtig gesetzt seien und dass sie insbesondere auch vor dem Hintergrund der Notwendigkeit, Einzelpläne ins Verhältnis zum Gesamthaushalt des Landes zu setzen, richtig gesetzt seien.

Rot und Grün verbinde das gemeinsame Interesse, notwendige Infrastrukturaufgaben, notwendige Zukunftsaufgaben des Landes zu finanzieren bei gleichzeitigem Blick auf die Notwendigkeit, die Schuldenbremse 2020 einzuhalten. Wenn man ehrlich sei, müsse man auch zur Kenntnis nehmen, dass das natürlich auch immer Auswirkungen auf Einzelpläne insgesamt habe.

Man habe für diesen Einzelplan Änderungsanträge vorgelegt.

Sie freue sich sehr darüber, dass es gelungen sei, gemeinsam die Finanzierung eines neuen Instrumentes im Haushalt zu verankern. Sie meine den Flächenpool NRW. Vermutlich bestehe Einigkeit hier in der Runde über das Ziel. Jedenfalls habe das auch die damalige schwarz-gelbe Landesregierung so getragen, fünf Hektar für den Flächenverbrauch pro Tag als Zielgröße für das Land zu verankern. Das sei auch durch den Rat für Nachhaltige Entwicklung auf Bundesebene gemeinsam so vereinbart worden.

Nur wenn man solche Ziele formuliere, brauche man auch Instrumente, um das zu ermöglichen. Der Flächenpool sei ein wichtiges Instrument. Deklaratorisch im Einverständnis mit diesem Ziel habe die schwarz-gelbe Landesregierung in der Vergangenheit nichts unternommen.

Deswegen sei es ganz wichtig, dass es jetzt gelungen sei, den Flächenpool trotz enger Rahmenbedingungen in die Finanzierung des Landeshaushalts zu übernehmen und damit in Vorausentwicklung die Wiederaktivierung von Brachflächen in den Kommunen zu stärken.

Der Städte- und Gemeindebund habe das gefordert und auch sehr begrüßt. Sie sehe Rot-Grün da auch im engen Schulterschluss mit den Kommunen des Landes Nordrhein-Westfalen und deren Wunsch und der Notwendigkeit, auch wieder für attraktive Innenstädte zu sorgen und Aktivierungsblockaden zu beseitigen.

Der Denkmalschutz in Nordrhein-Westfalen habe einen sehr hohen Stellenwert. Man habe ein attraktives Instrument geschaffen mit der Kreditierung des Denkmalschutzes, die gerade für Eigner von denkmalgeschützten Wohngebäuden eine sehr interessante Perspektive biete. Das hätte Schwarz-Gelb auch einfallen können. Die Um-

stellung von Zuschuss auf Darlehen in der absolut richtigen Richtung in einer Kombination mit den Steuervorteilen sei auch sehr begrüßt worden.

Dort, wo die Konstruktion schwieriger werde, weil es sich um kleine Maßnahmen und um sehr viel ehrenamtliche Arbeit handle, die beim Denkmalschutz erbracht werde, erhöhe man jetzt den Zuschussanteil, um diese Arbeit abzusichern.

Mit diesem Paket könne der Denkmalschutz in Nordrhein-Westfalen den ihm gebührenden hohen Stellenwert auskömmlich finanzieren.

Die Höhe der Städtebauförderung hänge nach ihrer Erinnerung wesentlich davon ab, was der damalige Verkehrs- und Bauminister in den Bundestat eingestellt habe. Das Absenken der Städtebauförderung habe nicht zuletzt die damals von der CDU getragene Bundesregierung zu verantworten.

Nordrhein-Westfalen habe eine Kofinanzierung, die sich im Wesentlichen daran anlehne. Man habe die Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen in einem Jahr sogar überproportional mitfinanziert. Das lasse sich angesichts des Landeshaushaltes natürlich nicht durchhalten. Wenn die CDU den Sinkflug schon beklage, dann müsse sie sich vor allen Dingen an die eigene Nase fassen, jedenfalls an die Nasen von Herrn Ramsauer und von Frau Merkel.

Herr Schemmer beklage die nicht abfließenden Mittel in der Wohnraumförderung. Er beklage außerdem die Schwerpunktsetzung des Landes auf gefördertem Geschosswohnungsbau.

Die Zinslage sei klar. Dazu sei im Ausschuss auch genügend debattiert worden.

Sie verstehe die CDU in Nordrhein-Westfalen – jedenfalls in der persönlichen Positionierung von Herrn Schemmer – nicht. Denn die Kanzlerin und die CDU auf Bundesebene hätten ja mit der Verankerung der Mietpreisbremse im Bundestagswahlprogramm und mit der Einbringung der Mietpreisbremse auch in die Koalitionsverhandlungen zugestanden, dass es ein erhebliches Problem gebe, dass es Wachstumsregionen gebe, in denen die Mieten in die Höhe gingen. Gleichzeitig fordere die CDU auf Bundesebene und fordere auch die Wohnungswirtschaft auf Bundesebene verlässliche Rahmenbedingungen für die Finanzierung des geförderten Wohnungsbaus.

Irgendwie scheine Herr Schemmer da in der Diskussion nicht richtig angekommen zu sein, zumindest nicht richtig in der Diskussion seiner Partei, die sich für sie überraschend im Bundestagswahlkampf für eine Mietpreisbremse positioniert habe.

Sie nehme das als CDU-Position zur Kenntnis. Aber die CDU in Nordrhein-Westfalen wolle nichts für den geförderten Wohnungsbau tun. Das sei für sie erstaunlich.

Ein Einzelplan müsse sich ja in den Gesamtplan einordnen. Die CDU im Landtag Nordrhein-Westfalen lege eine Linie vor in der Haushaltssicherung, in der Haushaltskonsolidierung des Landes, indem sie zum Beispiel 180 Millionen € insgesamt Pauschalkürzungen von Landesprogrammen plus globale Kürzungen bei nicht belegten und etatreifen Positionen vorschlage. Das sei eine Linie, die die CDU übrigens an anderer Stelle auch kritisiere. Aber sie vermute, die würde auch diesen Einzelplan hier treffen.

Dann schlage die CDU in diesem Einzelplan eine Kürzung von 20 Millionen € vor, zum Beispiel beim BahnflächenPool NRW – das halte sie für ganz falsch –, bei der ILS gGmbH, Stiftung Zollverein usw. Darüber habe Herr Schemmer jetzt höflich geschwiegen.

Aber das müsse auch zur Kenntnis genommen werden, dass die CDU zwar deklaratorisch eine Erhöhung von Haushaltsansätzen fordere, aber kein Gesamtfinanzierungskonzept habe bzw. lediglich auf die Ausweitung von globalen Minderausgaben setze. Das diskreditiere so eine Position Ausweitung von Infrastrukturförderung auch ein Stück.

Oliver Bayer (PIRATEN) unterstützt die Position von Frau Schneckenburger nicht, dass die Gesamtsumme des Einzelplans nicht erhöht werden könne.

Die Ankündigungen aus dem Ministerium und ihre Umsetzung im Haushalt lägen sehr weit auseinander.

Beim Wohnungsbau mache die Landesregierung auch einfach weiter wie bisher und begründe das mit der Zinssituation.

Der erste Antrag seiner Fraktion basiere auf der Anhörung zur Datenlage bei ÖPNV und MIV. Die Erhöhung um 200.000 € bei der Verkehrszentrale bei Straßen.NRW diene der besseren Nutzung der vorhandenen Daten.

Zu den Radschnellwegen, die jetzt gewonnen hätten, würden zunächst Machbarkeitsstudien durchgeführt, was weniger koste als eine direkte Umsetzung. Für den Radschnellweg Ruhr gebe es vom Bund Geld. Allerdings sei die Ausstattung, die dafür zur Verfügung stehe, sehr gering.

Die Piraten gingen davon aus, dass sehr viele Vorleistungen für Radwege von den Kommunen getragen werden müssten, weshalb sie die Zuweisungen an die Gemeinden erhöhen wollten. Dass die Landesregierung Radschnellwege sozusagen als Landesstraßen betrachte, finde seine Fraktion unterstützenswert. Aber die Piraten hätten das sehr spezifisch in den verlassenen Posten zu den Radwegen gepackt und nicht der Nahmobilität generell zugeordnet. Es müsse auch etwas mehr Budget zur Verfügung stehen als der Änderungsantrag von Rot-Grün vorsehe. Bestehende Radwege, die nicht befahrbar seien oder nur unter Gefahr befahrbar seien, sollten ordentlich ausgebaut werden.

Die Begründung des Antrags von SPD und Grünen zum Straßen- und Brückenbau klinge sehr gut. Man müsse allerdings sichergehen, dass das Geld tatsächlich in der vorgesehenen Weise eingesetzt werde.

SPD und Grünen hätten Prioritäten gesetzt und zum Beispiel kein Geld zugewiesen, um den Verfall des ÖPNV aufzuhalten. In Mülheim an der Ruhr würden Straßenbahnstrecken gekürzt bzw. eventuell sogar aufgegeben. Es könne ja überlegt werden, dort ein bisschen mehr Geld zur Verfügung zu stellen.

Die Piraten hätten dazu jetzt aber erst einmal keinen Änderungsantrag gestellt, weil eine Geldzuweisung alleine nicht reiche. Vielmehr müsse darüber nachgedacht werden, warum sich Mülheim in dieser Situation befinde. Andere Städte hätten möglich-

erweise besser vorgeplant. Dann stelle sich die Frage, ob die dafür benachteiligt werden dürften. Diese Fragen müssten geklärt werden.

Generell sei hier der Bedarf eventuell sogar sehr viel höher als im Straßenbau, wo das Geld ja existiere. Beim ÖPNV sei häufig das Problem, dass das Geld auch nicht umverteilt werden könne, weil es gar nicht zur Verfügung stehe.

Der Flächenpool sei generell erst einmal eine gute Sache.

Zum Denkmalschutz finde noch eine Anhörung statt. Viele Fragen seien nicht geklärt. Die Piraten beantragten, die Denkmalförderung zunächst nicht zu ändern. Wahrscheinlich werde man langfristig nicht komplett auf eine Zuschussförderung verzichten können. Er bezweifle auch, dass diese Darlehensförderung sehr begrüßt worden sei. Er könne sich nicht an entsprechende Zuschriften erinnern. Im besten Fall seien sie abwägend gewesen. Bei der Anhörung zu den Bodendenkmälern, die ein bisschen abgeglitten sei in die Denkmalförderung generell, habe er auch keine große Begeisterung für die Darlehensförderung feststellen können.

Der Änderungsantrag von Rot-Grün sei ein Schritt in die richtige Richtung.

Er habe den Eindruck, so **Arndt Klocke (GRÜNE)**, zumindest hier im Landtag gebe es im Verkehrsbereich zwei CDU-Fraktionen. Am Montagabend in Köln bei der Handwerkskammer habe er Herrn Lienenkämper zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in NRW gehört. Zu 80 bis 85 % könne er Herrn Lienenkämper zustimmen. Herr Ott, der ebenfalls anwesend gewesen sei, könne das vielleicht sogar zu 90 % unterschreiben. Herr Schemmer habe dem Ausschuss heute das Gegenteil geboten.

Wenn Herr Schemmer 2009/2010, die Endphase der CDU/FDP-Regierung, mit Rot-Grün vergleiche, müsse er auch so fair sein, darauf hinzuweisen, dass zum Beispiel beim Straßenerhalt die Beträge in den Haushalten 2013 und 2014 doppelt so hoch seien wie die Beträge in den letzten Haushalten von CDU und FDP. Damals seien es 42 Millionen € gewesen. Heute seien es 90 Millionen €, und das in Zeiten der Schuldenbremse.

Nach seinen Dokumenten habe der letzte Haushalt, den CDU und FDP hier verabschiedet hätten, mit 6,6 Milliarden € Nettoneuverschuldung deutlich über der Verfassungsgrenze gelegen.

Die ersten Haushalte von Rot-Grün seien auch verschuldet gewesen. Rot-Grün senke das entsprechend ab. Aber Rot-Grün bemühe sich, die Schuldengrenze einzuhalten.

Wenn CDU und FDP damals das große Füllhorn ausgeschüttet hätten, könne man schon die Frage stellen, wofür und welche Folgen das für den Schuldenstand des Landes gehabt habe.

Zum Thema „Radschnellwege“ gebe es offensichtlich auch zwei CDU-Positionen. Bei der Bekanntgabe der Preisträger habe man begeisterte CDU-Landräte erlebt. Offensichtlich seien kommunal solche Projekte im Münsterland, in der Eifel oder im Rheinland von den CDU-Leuten gewünscht.

Ihn interessiere, ob es Überlegungen auf Bundesebene gebe. Wenn Bundesstraßen und Autobahnen zum Teil komplett vom Bund finanziert würden, wäre zumindest seine Anfrage, ob es nicht bei der CDU auch Überlegungen gebe, beim Bau von Radschnellwegen den Bund auch anteilig mit einzubringen, um endlich voranzukommen. Es könne doch sein, dass das Thema „Radschnellwege“ bei den Koalitionsverhandlungen in Berlin auch diskutiert werde. Dieses Thema betreffe ja nicht nur Nordrhein-Westfalen, sondern spiele möglicherweise auch in anderen Bundesländern eine Rolle.

Die Stellungnahme, die er bisher aus Berlin von den Koalitionsverhandlungen wahrgenommen habe, laute, dass man festgestellt habe, im Bereich der Verkehrsinfrastruktur mehr Geld zu brauchen, insbesondere bei der Sanierung.

Aber der Kollege Lienenkämper habe am Montag in Köln mitgeteilt, dass all das, was die Bodewig-Kommission beschlossen habe, für die CDU kein Thema mehr sei.

Vor dem Hintergrund habe er die Frage an Herrn Schemmer, wie die CDU Geld für die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen akquirieren wolle, wenn Steuererhöhungen ausgeschlossen seien, wenn die Lkw-Maut nicht erweitert werden solle und wenn es auch sonst keine neuen Finanztöpfe geben solle.

Holger Ellerbrock (FDP) findet, die Grafik, die Herr Schemmer gezeigt habe, was an Mitteln eingestellt und was tatsächlich abgerufen werde, tue weh, aber verdeutliche sehr gut, welcher Geist dahinter stehe.

Dieser Haushalt zeige auch die Methode der Landesregierung, mit starken Kürzungen zu beginnen und dann dort, wo der Widerstand am größten sei, etwas nachzubessern. Dennoch sei der Weg, den die Landesregierung vorschlage, nach wie vor falsch, auch bei der Darlehensförderung in der Denkmalpflege. Ein bisschen nachzufüttern, genüge nicht.

Dass die Kommunen, die wirklich verantwortungsvoll gewirtschaftet hätten, jetzt mit der Abundanzumlage dafür bestraft würden, könne auch nicht richtig sein.

Der Kollege Breuer habe auf die geringe Aufstockung beim Verkehr hingewiesen. Letztendlich sei das nicht hinreichend.

Frau Schneckenburger führe wieder den Fetisch „fünf Hektar“ an. Das werde fälschlicherweise immer als versiegelte Fläche dargestellt. Bei einem Grundstück von 1.000 m^2 mit einer Hausfläche von 100 m^2 und einer Terrasse von 50 m^2, gingen nicht 150 m^2, sondern 1.000 m^2 als versiegelte Fläche in die Statistik ein. Wer durch die Städte und Landschaften fahre, sehe doch, dass keine Apokalypse befürchtet werden müsse.

Er unterstütze bekanntermaßen die Altlastensanierung und den AAV und mahne auch immer an, dass sich die Wirtschaft stärker beteiligen müsse. Gleichwohl müsse angesichts der Finanzsituation und im Zusammenhang mit der Schuldenbremse seines Erachtens überlegt werden, von diesem Recyclinggebot abzuweichen und etwas anderes dagegen oder ergänzend daneben zu setzen.

Er könne sich ein rollierendes System vorstellen, bei dem man gerade in Innenstadtlagen, in Gemengelagen Altlasten oder aufgegebene Industrie- und Gewerbeflächen in Parkanlagen und Grünflächen umwandle und dafür auch wieder sogenannten Freiraum in Anspruch nehme.

NRW sei Industrieland und Logistikstandort und sei auch stolz darauf. Dass eines der wesentlichen Probleme und Ziele jetzt der Radschnellwegebau sei, könne doch nicht wahr sein. Dann müsste man doch konsequenterweise einen Antrag stellen, dass in den neuen Landesentwicklungsplan die radwegeverkehrsmäßige Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten oder landesweit bedeutsamer Industrieflächen aufgenommen werde.

Die Mietpreisbremse sei nichts anderes als ein Wohnungsneubauverhinderungsprogramm. Das sei doch Populismus des Gutmenschentums pur. Er zitiere aus einer Pressemitteilung von heute: Die Mietpreisbremse sei ein Placebo, der den ganzen Markt durcheinanderbringe, habe der Präsident des Bundesverbandes deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen Axel Gedaschko kritisiert. Würden die Pläne aus den Koalitionsverhandlungen umgesetzt, könnten Modernisierungskosten nicht mehr komplett und langfristig auf die Miete aufgeschlagen werden. Sie würden zum Zuschussgeschäft. Man werde schnell die Bestände runterwirtschaften. – Die ganze Fachpresse lache darüber und halte das für den falschen Weg. So würden Neubauten verhindert. Davon sollte Abstand genommen werden.

Kollege Klocke vergleiche das damalige Erhaltungsprogramm in Höhe von 42 Millionen € mit den jetzt 90 Millionen €. Das sei die Zeit der Schuldenkrise gewesen. Heute würden trotz sprudelnder Steuerquellen Schulden gemacht.

Die FDP lehne diese ganzen Zielrichtungen ab.

Die Aussage, am Radwegeneubau müsse sich der Bund finanziell beteiligen, bedeute doch, dass die eigene Finanzierung noch nicht stehe.

Die Differenz zwischen Worten und Taten sei erheblich.

Wenn sich die Opposition des Landtages heute in der „Rheinischen Post“ dafür feiern lasse, dass sie die Regierung mahne, noch stärker auf die Schuldenbremse zu treten und weniger auszugeben, empfindet **Minister Michael Groschek (MBWSV)** das aus Sicht einer Opposition als richtig. Allerdings fände er es plausibler, wenn das dann durchgängig der rote Faden durch alle Fachbereiche wäre.

Wenn die Schuldenbremse als historisch gegeben hingenommen werde, müsse man doch vernünftig über Prioritätensetzungen sprechen. Weiter so und mehr gehe nicht. Anders und weniger sei das Gebot der Stunde.

Völlig losgelöst von Parteifarben sehe er die gemeinsame Erbsünde der Verkehrspolitik darin, jahrzehntelang zu wenig in den Erhalt gesteckt zu haben und zu viel Neubau ohne Nachsorge betrieben zu haben. Eine Grundschule oder eine Autobahnbrücke einzuweihen sei natürlich medial politisch inszeniert schöner und wirksamer als eine Reparaturkolonne in den Bauch einer Brücke zu schicken.

Deshalb freue ihn die Übereinstimmung zwischen ihm und Herrn Ramsauer bei dem Entwurf für einen potenziellen Koalitionsvertrag: Erhalt gehe vor Neubau. Bestandsnetzpflege gehe absolut vor Bedarfsnetzbau.

Herr Ramsauer habe gesagt, 70 % Erhalt reiche, denn 30 % Spielgeld brauchten die Länder. Er habe gesagt, man verzichte gerne auf 10 % und er sei einverstanden mit 80 % Erhalt und 20 % Spielgeld für den Neubau. Wahrscheinlich pendle sich das bei 75 % zu 25 % ein.

Damit das auch funktioniere, wolle man das systematisch umstellen und im Grunde sagen: Belastungsgerecht, beispielsweise am Toll Collect-Belastungsnetz orientiert, lege man die Investitionsschwerpunkte da, wo die Straßen aufgrund der Lkw-Lasten am stärksten reparaturbedürftig seien.

Um zu verhindern, dass die Fotogenität von Ereignissen ausschlaggebend für die Investitionsquote sei, werde man dafür Sorge tragen, dass man im Rahmen eines Leistungszustandsberichts nachsorgend Investitionsmittel bereitstelle, also auch für die Zukunft fortschreibe: Dort, wo Bedarf entstehe, müsse Geld hin und nicht dort, wo Planungsschubladen voll seien. Dann brauche man nicht mehr über Ost-West reden und Nord-Süd, sondern dort, wo Not sei, werde geholfen.

Das ziehe sich ja durch mit dem Wohnraumvermögen. Die Zahlenspiele von Herrn Schemmer hätten doch keine Aussagekraft.

Man müsse sich doch vielmehr bei denen bedanken, die sich die sozialen Bindungen auferlegen ließen, obwohl sie das Geld auch ohne soziale Bindung um die Ecke kostenlos bekämen. Herr Draghi habe doch jetzt noch einmal dafür gesorgt, dass im Grunde jeder sogar belohnt werde, der bei der normalen Bank einen kostenfreien Kredit aufnehme. Beim Land müsse man aber in der Regel sogar noch Zins bezahlen und sich gefälligst soziale Kriterien gefallen lassen. Deshalb sei er für jedes Prozentpünktchen dankbar, das sich Investoren entschieden, soziale Verantwortung zu übernehmen statt nur nach dem Zinspegel zu schielen.

In einem solchen historischen Zinstal, das im Grunde die Sparer enteigne und andere schone, brauche man doch ein Bündnis, einmal nach oben in Richtung Bund und einmal nach unten in Richtung Kommune.

Die Kommunen könnten sich zunehmend nicht aus ihrer Mitverantwortung stehlen. Das täten sie ja auch nicht. Die hätten die originäre Verantwortung, über Grundstücksmobilisierung ihren Teil beizutragen.

Wenn man Grundstücke mobilisiere, dann wolle man aus der fachlichen Sicht des Landes, dass die Kommunen 30 % dafür für den sozialgebundenen Wohnraum reservierten, jedenfalls in den nachfragestarken Regionen, weil dort dieses soziale Bedürfnis wachse und ansonsten Verdrängungsprozesse explodierten, die soziale Unruhe produzierten.

Also müsse man integrativ sagen, man schmiede dieses Bündnis. Auf Landesebene habe man das ja. Dort habe man gesagt, in eigener Verantwortung steuere man bei den Konditionen nach. Deshalb kriege man doch in Köln oder Düsseldorf das Geld billiger als in Oberhausen oder Gelsenkirchen. In Oberhausen, Gelsenkirchen und

Duisburg habe man nicht das Nachfrageproblem wie in Düsseldorf oder in Köln, sondern dort habe man ganz andere Wohnungsmarktprobleme. Deshalb seien da auch ganz andere Förderkriterien zugrunde gelegt worden.

Dann müsse man in Richtung Bund gehen.

CDU, CSU und SPD hätten gemeinsam vereinbart, ohne Abstrich die Mietpreisbremse so umzusetzen, wie sie in den Wahlprogrammen formuliert gewesen sei. Das rufe die von Herrn Ellerbrock zitierten Reaktionen hervor. Alle Verhandlungsteilnehmer in Berlin hätten die entsprechenden Schreiben bekommen, die Mahnhinweise.

Trotzdem: Die Mietpreisbremse wirke ja nur da realiter, wo sie dringend notwendig sei. Im Moment gebe es ja einen Dominoeffekt. Der Investor in Bonn, der von der NRW.BANK und dem Ministerium die sozialgebundenen Fördermittel gekriegt habe, gebe die doch zurück, weil er erst später begriffen habe, wie viel Reibach ihm entgehe, weil er doch völlig ungebunden von sozialer Verantwortung den Mietpreis so hochschrauben könne wie der Markt es hergebe.

Bei einem Marktsegment, bei dem sich die Leute verzweifelt entscheiden müssten, entweder weit nach draußen zu ziehen und preiswert zu leben, aber das Problem der Mobilität zu haben, oder die Mietpreishöhe in Kauf zu nehmen und beispielsweise in Bonn wohnen zu bleiben, habe der Investor doch letztendlich einen Gewinn jenseits einer sozialverantwortlichen Marktwirtschaft gemacht. Das sei alles Markt, aber ein partieller Markt, der eben nicht sozial ausbalanciert sei.

Jetzt könne man trotz Draghi eine sozial vernünftige Perspektive entwickeln, wenn der Bund ordnungsrechtlich das Seine tue, das Land sich nach bestem Wissen und Gewissen bemühe, differenzierte Fördermöglichkeiten zu offerieren, und die Städte mit einer Grundstückmobilisierung helfen würden. In diesem Dreiklang könne das gehen. Dann könne man sich darüber streiten, was angemessen sei und was nicht angemessen sei, aber da bewege man sich.

Man könnte ja nach diesem Modell, das Herr Schemmer skizziert habe, irrational und wirtschaftlich unvernünftig real existierenden Tonnagesozialismus betreiben. Dann würde er sagen, einen Fördertatbestand von unter 30 % zum 31. Oktober mache er nicht mit, her mit der Eigentumsförderung, die Leute sollten dem Land das Geld aus den Händen reißen. Dann würde man tonnagemäßig die Förderquote deutlich erhöhen und er würde dem Ausschuss stolz 66 % zum 31. Oktober präsentieren können.

Das Geld wäre weg. Aber das wäre doch eine Fehlallokation. Das Geld würde doch die erreichen, die es nicht brauchten. Wer bei diesem historischen Zinsniveau nicht am Markt befriedigt werde, der sei doch wirtschaftlich so wackelig, dass man dem doch gar kein Geld geben dürfe.

Deshalb könne man diese Grafiken zur Wahlkampfvorbereitung nutzen, aber die hätten nichts mit der Realität und der Auseinandersetzung zu tun.

Man wolle die 47 Millionen € bewusst breiter einsetzbar machen, damit man adäquat differenziert handeln könne, mit Tilgungszuschüssen. Das sei zwar eine Art Zuschussförderung, aber immer eine kombinierte und sehr zielgerichtete. Überall, wo man nur mit den Förderkonditionen, den Kreditkonditionen nicht hinkomme, wolle

man, wo es sozial geboten sei, beispielsweise bei der Beseitigung von Schrottimmobilien oder bei einer anderen Quartiersperspektive, die Chance haben, dass die Bank mit dem Land im Einvernehmen handlungsfähiger werde.

Was die Liquidität und die Eigenkapitalausstattung der Bank angehe, biete er gerne einen Vergleich an zwischen dem Status heute und dem Status 2009 und 2007. Er glaube, alle Gremienmitglieder der Bank wüssten, dass die Eigenkapitalausstattung der Bank herausragend gut sei, dass die Liquidität der Bank herausragend gut sei und das schon dokumentiert durch den Vorstand der Bank, bevor überhaupt klar gewesen sei, dass die 97 Millionen € wieder in die Bank flössen. Also habe man eine überauskömmliche Liquidität noch dadurch verbessert, dass man an dieser Praxis festhalte.

Natürlich könne man es angesichts maroder Autobahnbrücken und kaputter Eisenbahnbrücken und eines Bedarfs in Höhe von 700 Millionen € für die Landesstraßenbrücken für verrückt halten, dass die Landesregierung Radschnellwege plane.

Das tue sie aber für die junge Generation und für zunehmend mehr Menschen. Es fahre nämlich nicht mehr der Grüne Rad und der CDU-Wähler Daimler. Diese Strukturen seien längst aufgelöst. Gerade im ländlichen Raum sei doch ein anderes Verhältnis von Mensch zu Umwelt und Natur gewachsen. CDU-Leute entdeckten doch auf einmal ihr Herz für Optionen politischer Art, die die Sozialdemokraten sehr nachdenklich machen müssten. Dann heiße es, beide verteidigten doch das Gleiche. Bei den einen heiße das Umwelt, Nachhaltigkeit und Natur und bei den anderen Schöpfung. Da wachse eine ganz neue mentale und intellektuelle Beziehung zur Umwelt.

Er glaube, man werde gemeinsam völlig losgelöst von den politischen Milieus erleben, dass es eine große Rückbesinnung geben werde. Die Reurbanisierung, die man ja überall erlebe mit zum Teil schwerwiegendsten Folgen für den ländlichen Raum, sei natürlich auch Ausdruck eines Bedürfnisses, so etwas wie Heimat übersetzt in Praxis zu empfinden. Alte Menschen bekämen das Gefühl, Nachbarschaft sei Familie des Alters, weil Familie gar nicht mehr greifbar sei außer auf dem Papier.

Also müsse man gute Nachbarschaft organisieren. Die könne man nicht verordnen. Aber man könne baulich und strukturell durch eine Quartiersförderung Strukturen schaffen, die Nachbarschaft möglich machten als aktive Teilhabe, als sozial miteinander Verantwortung ausüben. Das werde ein riesiger Prozess sein.

Wenn man diesen Rahmen begreife, dann werde man feststellen, dass Leben, Freizeit, Arbeit und Wohnen wieder stärker miteinander verknüpft würden. Das Auseinanderreißen dieser Teilfunktionen sei auch ein historischer Fehler der Strukturpolitik und der Stadt-, Raum- und Regionalentwicklung gewesen. Dieser Fehler werde korrigiert, weil die Menschen das so nicht mitmachten. Da werde Nahmobilität erst recht wichtig.

Immer mehr junge Menschen wollten den Führerschein nicht mehr mit 18, sondern vielleicht später machen. Sie interessierten sich jetzt für die virtuelle Mobilität, die ihnen auch eine Nähe vermittle, die ihnen ein Auto gar nicht vermitteln könne. Außerdem könnten sie das Auto auch schwerlich finanzieren. Deshalb sei der Begriff „Teilhabe an Mobilität“ ganz neu.

Wenn Münster und Bocholt es schafften, fast 40 % der innerstädtischen Verkehre auf Zweiräder umzustellen, dann sei das das Zukunftsmodell und nicht die typische Ruhrgebietsstadt, in der jeder meine, er müsse bis zur nächsten Pommesbude mit dem Auto fahren, weil das eine soziale Errungenschaft sei, sich in einer Familie zwei Autos erlauben zu können. Früher sei im Ruhrgebiet der Stall voll Blagen gewesen und heute sei der Stall voll Autos. Das höre sich zwar lustig an, sei aber ein Stück nachholende soziale Emanzipation. Man sei wie in keiner anderen Region stolz gewesen, am Samstag das Auto zu waschen, weil das Auto Symbol für eine soziale Emanzipation gewesen sei.

Deshalb hänge er so daran, gerade im Ruhrgebiet Nahmobilitätskonzepte zu realisieren, weil dort der größte Nachholbedarf bestehe, auch mental.

Deshalb brauche man Radschnellwege, weil das eine bestimmte Art von gesellschaftlicher und politischer Wertschätzung ausdrücke. Seitdem – er glaube, Bärbel Höhn sei Dank – diese rot-weißen Radwegehinweisschilder überall im Land Entfernungen anzeigten, gebe es eine andere Einstellung zum Radverkehr. Denn auf einmal sei die Wertschätzung für diese Art der Fortbewegung optisch wahrnehmbar.

Jetzt sei die logische Folge, die Pedelec- und E-Bike-Entwicklung aufzugreifen und zu sagen, wenn man verantwortlich mit bis zu 45 km/h Zweiradmobilität in einem vernünftigen Verkehr aufbauen wolle, dann brauche man diese Infrastrukturbänder.

Die Unternehmen sagten zwar nicht, sie brauchten unbedingt den Radschnellweg, aber die ersten Unternehmen fragten gemeinsam mit den Landräten, warum denn nicht die Bahntrasse reaktiviert werden könne und schienengebundener Verkehr zwischen den Gemeinden und der Fabrik gemacht werden könne.

Vermutlich würden sich die Deutschen nicht entwickeln wie die Chinesen und statt mit dem Auto nur noch mit dem Fahrrad unterwegs sein. Aber er gehe davon aus, dass die Wahlfreiheit wesentlich stärker genutzt werde, wenn es eine entsprechende Infrastruktur gebe.

Dazu kämen dann Parkhäuser und die Frage, ob Anreize geschaffen werden könnten über die Flexibilisierung der Stellplatzverordnung. Die Frage sei, warum eigentlich jeder den Rechtsanspruch im Kopf habe, kostenlos öffentlichen Raum für sein Auto in Anspruch nehmen zu können, aber man bei Kinderspielplätzen und bei Sportplätzen vor Gericht lande, wenn Bolzplätze eingerichtet würden. Das sei doch alles schräg geworden in dieser Gesellschaft.

Die ganz nüchterne Verabredung über die Verwendung der Steuergelder werde sowieso mit zunehmender Basispartizipation, Volksabstimmung stärker werden. Aus dem Grund sollte diese gute inhaltliche Diskussion seines Erachtens jenseits der Haushaltsfragen fortgeführt werden.

Er habe das als Auszeichnung für alle empfunden, dass in der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ gestanden habe, die Pressekonferenz, die der Landesverkehrsminister NRW unter der Rheinbrücke Leverkusen gehalten habe, könnte sich als die teuerste in der Geschichte Deutschlands erweisen. Denn das könne natürlich Auswirkungen haben auf die Frage, wo das Bundesgeld wie verteilt werde.

Dass man jetzt darüber rede – in Nordrhein-Westfalen trotz der Schwerpunkte Kinder, Bildung und Kommunen und im Bund trotz der Bildungsrepublik Deutschland –, sagen zu müssen „Bildung und Beton“, sei doch ein schöner gemeinsamer Erfolg, dass Politik sensibel geworden sei und dass die Finanzminister in Bund und Ländern ein schlechtes Gewissen hätten mit Blick auf Straßen, Schienen und Wasserwege. Das mache doch jetzt überhaupt erst einmal frei, darüber nachzudenken, wie man gegebenenfalls zusätzliche Milliarden – über welche Maut auch immer und über Steuermittel – auch sinnvoll in NRW umsetzen könne.

Bernhard Schemmer (CDU) erwidert, der Minister habe viel Richtiges gesagt, allerdings die Mängel nicht erwähnt.

Es könne immer nur heißen: Erhalt und Neubau.

Im Haushalt stehe Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen 2009 80 Millionen € und Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes 2009 70 Millionen €. Das mache 150 Millionen €. 42 und jetzt knapp 90 ergäben über 10 % weniger bei über 15 % mehr an Haushaltsvolumen insgesamt.

Dass jetzt auch einiges bei den Finanzministern und Regierungschefs angekommen sei, möge ja sein. Beim nordrhein-westfälischen Finanzminister sei das aber bis heute nicht erkennbar.

Ministerpräsident Clement habe 2004 die Ortsumgehung Südlohn-Oeding bauen wollen. Ministerpräsident Steinbrück habe sich auch so geäußert. Diese Ortsumgehung sei 2004 versprochen worden. Da könne jetzt nicht gesagt werden, es gelte Erhalt vor Neubau, der Neubau werde auf null gesetzt und die neuen Landesstraßen seien die Radwege. Die richtige Reihenfolge sei wichtig.

Zum Wohnungsbauprogramm: Die Kreisverwaltung habe gerade dazu aufgefordert, bis zum 30. November noch schnell einen Antrag zu stellen. Vermutlich habe das Ministerium da noch einmal Dampf gemacht.

Wer sich gleichzeitig bei Leerstandsquoten unter 2 %, das heiße, bei deutlich nicht ausgeglichenen Märkten, künstlich keinen Bedarf herbeirede und irgendeinem Gutachterbüro völlig unsinnige Vorgaben mache und dann nach dem Gutachten seine Förderung ausrichte, der müsse sich nicht wundern, dass Mist dabei herauskomme.

Er räume die Schwierigkeiten beim Mietwohnungsbau aufgrund der Verzinsung gerne ein. Aber man müsse ihm mal erklären, wie man die Sollzahl beim sozialen Mietwohnungsbau erhöhe und gleichzeitig Stand 31. Oktober die Istzahlen senke. Das sei Sozialismus. Mehr zu wollen stelle er gar nicht infrage. Aber es werde immer weniger erreicht.

Diese unsinnige Entwicklung der letzten drei Jahre bei den Wohnraumprogrammen dann auch noch zu zementieren und mit einem neuen Programm auf drei Jahre festzuschreiben, sei eine Lachnummer.

Beim BahnflächenPool sei im Haushalt von 1,25 Millionen € auf 0,5 Millionen € reduziert worden. Denn Herr Lennertz beherrsche seinen Job und erziele gute Ergebnisse.

Der Grundstücksfonds sei aber historisch gewachsen eine Ansammlung von Nichtkönnern. Wenn man eine Fläche entwickle, müsse man das so konzipieren, dass der Verkaufspreis der Grundstücke die Kosten decke. Beim Grundstücksfonds beantrage seine Fraktion insofern eine Kürzung.

Beim BahnflächenPool weise die Landesregierung nach, dass es dann gehe, wenn man es wirklich wolle.

Es gebe viel im Haushalt besser zu organisieren. Den Weg sollte die Landesregierung gehen.

Jochen Ott (SPD) bedauert, dass Herr Schemmer die Argumente des Ministers nicht aufgegriffen habe.

Denn er stimme Herrn Klocke ausdrücklich zu. Herr Lienenkämper habe sogar die Regionen aufgefordert, endlich keine Wünsch-dir-was-Liste mehr für den Bundesverkehrswegeplan zu beschließen, sondern die Priorisierung müsste schon vor Ort erfolgen und die dürfe man nicht dem Land oder dem Bund überlassen.

Der Chef des Haus- und Grundbesitzervereins Köln Konrad Adenauer, der auch der CDU angehöre, werde heute in der Zeitung wiedergegeben mit der Aussage, die Menschen, die im geförderten Wohnungsbau wohnten, würden sich in den Milieus, die mehr bürgerliche Stadtteile seien, unwohl und deklassiert fühlen und außerdem wäre es viel zu teuer, in solchen Stadtteilen wie Lindenthal geförderten Wohnungsbau zu machen. Der sehe, wie schwierig die Lage sei und dass der Minister deutlich gemacht habe, dass geförderter Wohnungsbau in den Kommunen mit 30 % in den einzelnen Flächen angeboten werden müsse, um die Mischung der Städte und Gemeinden zu erhalten.

Die CDU habe ihr Verhältnis zur Entwicklung der Städte und Gemeinden im Land Nordrhein-Westfalen einfach nicht geklärt.

Herr Breuer und Herr Groschek hätten das Richtige gesagt.

Oliver Bayer (PIRATEN) hält die Mietpreisbremse eher für ein Bundesthema.

Es müsse mit entsprechenden Maßnahmen für bezahlbare Wohnungen in Köln, Bonn, Münster oder auch im Ruhrgebiet Süd gesorgt werden.

Die 30 % geförderter Wohnungsbau müssten dann auch wirklich zu durchmischten Quartieren führen. Er habe in Düsseldorf zum Beispiel schon die Aussage gehört, dann baue man woanders.

In Düsseldorf und Köln seien zum Beispiel energetische Sanierung oder barrierefreie Modernisierung auch vom Markt finanzierbar, weil die Mieten dort ausreichten. Er frage sich, warum das Fördergeld dann vorzugsweise dorthin fließe statt in Regionen mit problematischer Wohnungsqualität. Entscheidend sei doch die Wohnungsqualität und nicht nur die Anzahl der Wohnungen.

Radschnellwege in Gewerbegebieten seien sehr sinnvoll. Wenn sich größere Dienstleister in der Innenstadt oder in Flughafennähe in neuen Büroparks ansiedelten und

plötzlich die Mitarbeiter 100 bis 150 € Parkplatzgebühren im Monat zahlten, lasse sich beobachten, dass die sehr schnell auf das Rad umstiegen und später auch sehr gerne mit dem Rad kämen. Radschnellwege oder entsprechend ausgebaute Wege wie diese Promenade in Münster sorgten dafür, dass die Leute diese gerne nutzten und dafür sogar Umwege mit dem Rad machten.

Für manche Unternehmen sei eine ÖPNV-Anbindung entscheidend. Ein Beispiel sei das Shoppingcenter-Unternehmen mfi.

Herr Groschek habe über Zukunftsmodelle gesprochen. Aber leider spreche er nur immer davon. Mittlerweile sei die Legislaturperiode schon ein bisschen fortgeschritten. Er vermisse das Handeln. Er vermisse vor allem die Haushaltstitel, in denen die Mittel für diese Zukunftsmodelle stünden.

Er sehe Ansätze beim Radwegebau. Das koste relativ wenig und lasse sich nebenbei machen.

Die einzige Prioritätensetzung im Haushalt erkenne er beim Denkmalschutz, aber im negativen Sinn.

Ansonsten sehe er nur generelle Kürzungen. Die hätten vielleicht vorgenommen werden müssen, aber das sei nicht der erhoffte Paradigmenwechsel.

Herr Ramsauer stehe auch nicht für eine neue Verkehrspolitik. NRW sollte sich durchsetzen, um vielleicht in der zukünftigen Bundesregierung einen Paradigmenwechsel zu erreichen.

Holger Ellerbrock (FDP) führt aus, wenn man den Begriff „Nahmobilität“ ins Zentrum setze und solche Begriffe wie „Radfernschnellwege“ von Höxter nach Minden über XY, dann werde die FDP keine Probleme haben, zu sagen, Nahmobilität und Fahrräder gehörten zusammen und das müsse unterstützt werden.

Herr Groschek habe gefragt, wie ein Autobesitzer eigentlich dazu komme, kostenlos öffentlichen Raum in Anspruch nehmen zu wollen, um sein Auto irgendwo abzustellen. Er zahle noch Kraftfahrzeugsteuer, und zwar nicht unerheblich.

Die Bemerkung „welche Maut auch immer“ führe ihn zu der Frage, ob es Überlegungen gebe, was man noch zur Finanzierung heranziehen könne.

Zum Flächenpool: Natürlich müsse das revolvierend sein. Das sei auch mal so gedacht gewesen und eine ganze Zeit auch gut gelaufen. Das müsse die Zielrichtung sein.

Bei einer Selbstverpflichtung der Kommunen oder einem sozialen Engagement der Kommunen, bei einer Flächenmobilisierung bestimmte Anteile für sozialen Wohnungsbau bereitzustellen, wolle er ja mitmachen. Aber eine Zwangsdurchmischung gehe seines Erachtens zu weit. Er könne sich auch nicht vorstellen, dass das jemals laufen würde.

Vorsitzender Dieter Hilser ruft die vorliegenden Änderungsanträge anhand der im Ausschuss verteilten Tischvorlage einzeln zur Abstimmung auf.

(Alle in der heutigen Sitzung gestellten Änderungsanträge mit Begründung sowie die Abstimmungsergebnisse sind in Vorlage 16/1386 enthalten.)

Der **Ausschuss** stimmt dem Einzelplan 09 in der durch die Änderungsanträge geänderten Fassung mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten zu.

Zu Vorlage 16/1289 stellt der Ausschuss das Benehmen her.