



Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

3. Sitzung (öffentlich)

27. September 2012

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:15 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Eva-Maria Bartylla

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

- | | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Aktuelle Viertelstunde | 5 |
| | <u>Thema:</u> „Wie ist die Haltung der Landesregierung zur Freigabe von Radarwarngeräten?“ | |
| | auf Antrag der Fraktion der CDU | |
| | - Stellungnahme von Minister Michael Groschek (MBWSV) | |
| 2 | Einführung in die Bau-, Wohnungs-, Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik der 16. Legislaturperiode | 7 |
| | – Bericht von Minister Michael Groschek (MBWSV) | |

- 3 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2012 (Haushaltsgesetz 2012)** **9**
- Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/300
Vorlage 16/97
- Einführungsbericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zum Einzelplan 09
- Staatssekretär Gunther Adler (MBWSV) erstattet den Einführungsbericht.
- 4 Novelle des Baugesetzbuchs** **11**
- Vorlagen 16/139 und 16/178
- Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
- StS Gunther Adler (MBWSV) berichtet.
- 5 Welche Einschnitte plant die Landesregierung im Wohnungsbau?** **16**
- Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
- Minister Michael Groschek (MBWSV) berichtet.
- 6 Wie steht die Landesregierung zur Dichtheitsprüfung von Abwasserrohren in Nordrhein-Westfalen?** **20**
- Bericht der Landesregierung
- MR Dr. Viktor Mertsch (MKULNV) berichtet.
- 7 Beförderung von E-Bikes und Tandems in Zug, Bus und Bahn** **27**
- Vorlage 16/177
- Diskussion

- 8 Gesetz zur Zweckbindung der dem Land Nordrhein-Westfalen nach dem Entflechtungsgesetz aus dem Bundeshaushalt zustehenden Finanzmittel (Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz – EMZG NRW)** 29

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/748

Der Ausschuss beschließt auf Antrag von SPD und Grünen die Durchführung einer Anhörung.

- 9 Landesregierung darf Chancen für NRW aus dem Ziel-II-Programm nicht verspielen: Nordrhein-Westfalen muss eigene Akzente bei EFRE setzen!** 30

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/822

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

- 10 Gesetz zur Anpassung des Gesetzes über die NRW.BANK an die Gewährträgerstruktur sowie zum Prüfungsrecht des Landesrechnungshofs bei der NRW.BANK** 34

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/743

Der Ausschuss gibt kein Votum ab.

**11 Gesetz über das Verbandsklagerecht und Mitwirkungsrechte für
Tierschutzvereine** **35**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/177

Der Ausschuss gibt kein Votum ab. An einer eventuellen
Anhörung im federführenden Ausschuss wird sich der
Ausschuss nachrichtlich beteiligen.

* * *

Aus der Diskussion

1 Aktuelle Viertelstunde

Thema: „Wie ist die Haltung der Landesregierung zur Freigabe von Radarwarngeräten?“

auf Antrag der Fraktion der CDU

Minister Michael Groschek (MBWSV) nimmt Stellung:

Nach § 23 Abs. 1b der Straßenverkehrsordnung sind zurzeit alle Geräte zur Störung oder Anzeige von Geschwindigkeitsmessungen verboten.

Dieses Verbot ist ein Rechtsanspruch, der sich in der Praxis bezogen auf Apps schwierig durchsetzen lässt, weil die Verbreitung von Apps schwer kontrollierbar ist und es auch keine brauchbare Perspektive gibt, das nachhaltig zu tun.

Jetzt aber zu dem eigentlichen Sachverhalt, den Sie angesprochen haben. Ich finde Raser unverantwortlich. Raser sind zu sanktionieren.

Ich glaube nur, dass niemandem damit gedient ist, wenn wir iPhone-Nutzer oder entsprechende andere Fabrikat-Smartphonennutzer dadurch kriminalisieren, dass wir kontrollieren, welche Apps sie geladen oder nicht geladen haben.

Ich selbst glaube, dass ich die Übersicht über meine Apps behalte, aber ganz sicher wäre ich mir nicht. Ich könnte dann also zu einem Gelegenheitstäter werden in dem Sinne, den Sie hier hinterfragt haben.

Ich finde, bei stationären Radaranlagen gibt es längst Verfahren und Hinweisschilder, die vor solchen stationären Radaranlagen warnen. Wir kennen das nicht nur aus dem benachbarten Ausland, sondern wir kennen das auch aus dem Straßenraum hier bei uns, wo ausdrücklich auf stationäre Radaranlagen hingewiesen wird und die Autofahrer oder Kraftfahrzeugfahrer dadurch noch einmal gemahnt werden, auf ihre Geschwindigkeit zu achten.

Das ist aber gar nicht der springende Punkt. Der springende Punkt für mich wäre, dass wir Apps propagieren und verbreiten helfen, die vor Geschwindigkeitsüberschreitungen warnen. Denn das ist die viel bessere verkehrspolitische und verkehrssicherheitspolitische Perspektive. Solche Warnhinweise gibt es. Die werden aber zu oft überhört.

Natürlich weiß ich, dass die Verkehrssicherheit dadurch gewährleistet werden kann, dass mobile Radarstationen zu ungewohnten Zeiten an ungewohnten Orten Geschwindigkeitsüberschreitungen messen und dann auch eine Ahndung einleiten. Vor solchen mobilen Messungen soll auch künftig auch nach meiner Meinung überhaupt nicht gewarnt werden, sondern ich habe das bezogen auf Apps und die Verbreitung von Apps bezüglich stationärer Hinweise, weil wir eine solche Praxis auch auf anderen Medien haben und weil wir ja beispielsweise auch im Rahmen

von Blitzermarathons auf viele Standorte hinweisen oder auch in den Tageszeitungen Wochenübersichten finden, wann an welcher Stelle in welchem Stadtgebiet auch immer geblitzt wird.

Unter dem Strich ist der wichtigste Aspekt, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Wenn das durch die App und Nachdenken erreicht wird, ist das gut. Wenn das durch eine App erreicht wird, die Geschwindigkeitsübertretungen durch einen drohenden Warnton abmahnt, ist das noch besser.

Von daher bin ich gespannt, welche Position Sie mir jetzt entgegenhalten.

Bernhard Schemmer (CDU) entgegnet, er halte dem Minister immer dann eine Position entgegen, wenn er den Eindruck habe, dass der Minister etwas neben der Spur sei.

Aber in diesem Fall könne er eigentlich sagen, der Minister sei relativ nah bei dem Antrag. Er hoffe, dass der Minister ihn inhaltlich auch unterstütze.

Er wisse allerdings nicht, ob der Minister seine Position innerhalb der Koalition abgeklärt habe, weil er sowohl von den Grünen in Nordrhein-Westfalen als auch von den Grünen bundesweit genau die entgegengesetzten Signale höre.

Solange der Minister eine vernünftige Position einnehme, habe er die CDU immer an seiner Seite.

2 Einführung in die Bau-, Wohnungs-, Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik der 16. Legislaturperiode

– Bericht von Minister Michael Groschek (MBWSV)

Minister Michael Groschek (MBWSV) schickt seinem Vortrag voraus: Auch nach Rücksprache mit dem Vorsitzenden bitte er schon einmal vorab um Verständnis dafür, dass sein Vortrag etwas umfänglicher werde als die traditionellen 20 Minuten.

Er finde aber, der Ausschuss habe einen Anspruch darauf, ihn inhaltlich ein wenig besser kennenzulernen, weil in diesem Fall keine Zusammenarbeit fortgesetzt werde, sondern neu begonnen werde.

Er seinerseits jedenfalls habe dem Ausschuss gegenüber den Anspruch, diese Zusammenarbeit auch länger als ein oder zwei Jahre fortzusetzen. Wenn man das dann proportional auf die zu vermutende Amtszeit beziehe, sei er nach seiner Einschätzung wieder im Zeitkorridor.

Der Vortrag des Ministers ist dem Protokoll als Anlage angehängt (*siehe Anlage zu TOP 2*).

Der Minister beendet seinen Vortrag mit einem herzlichen Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ministeriums für die offene, freundliche und interessierte Aufnahme. Es bleibe bei dem Versprechen, zu verhindern, Jobrotation zu einem ministeriellen Prinzip im Haus zu machen.

Vorsitzender Dieter Hilser erinnert an die Vereinbarung, in dieser Sitzung nur Nachfragen zu stellen und die Aussprache für die nächste Sitzung vorzusehen.

Bernhard Schemmer (CDU) geht davon aus, dass eine konkrete Besprechung der einzelnen Inhalte in der nächsten Ausschusssitzung stattfindet.

Zu der gewünschten und angebotenen konstruktiven Zusammenarbeit hätte es seines Erachtens gehört, Vorlagen frühzeitig zur Verfügung zu stellen. In 100 Tagen sollte man das schon schaffen können.

Er habe sich bei weiten Passagen gefragt, ob der Umweltminister, der Sozialminister oder der Minister für Bundesangelegenheiten spreche.

Er wolle das in Erinnerung rufen. Wenn zum Beispiel kritisiert werde, dass nur 16 % der Regionalisierungsmittel – er könne auch noch ein paar andere Themen aufzählen – in Nordrhein-Westfalen landeten, hätte er zumindest den Zeitpunkt noch einmal definiert, zu dem diese Entscheidungen getroffen worden seien. Dann werde man sehen, dass man jedes Mal SPD-Bundesminister gehabt habe, mit denen diese Vereinbarungen getroffen worden seien, weitgehend sogar SPD-Landesminister. Er wisse noch, wie auf dem Altar des Metrorapid von Clement und Steinbrück Bundesmittel in Höhe von jährlich 70 Millionen € – wenn er sich richtig entsinne – geopfert worden seien. Insofern hätte das zu einer vollständigen Begrifflichkeit mit dazu gehört.

Dann habe er noch eine Anmerkung zum Thema „Radschnellweg“. Er sei sehr dafür. Aber der Minister habe nicht die Frage beantwortet, wie es zum Beispiel in diesen Tagen sein könne, dass Straßenbahnlinien in Mülheim stillgelegt würden, weil sie so verrottet seien, während gleichzeitig der Neubau von Prestigeprojekten, beispielsweise Radschnellweg, stattfinde. Die Frage sei, wie das Ganze erfolgen könne, wenn man doch so wenig Geld habe, was hier bemängelt worden sei.

Außerdem habe er noch die Frage, wie es möglich sein könne, dass sich ein Haushalt seit 2009 um mehr als 10 % aufweite, aber im Bereich Städtebau, Wohnen und Verkehr kein Euro lande. Diese Frage hätte der Minister vorweg beantworten sollen.

Kurzum: Viele Themenbereiche seien nicht angesprochen worden. Man werde das in der nächsten Sitzung inhaltlich tun.

Arndt Klocke (GRÜNE) merkt als Vorsitzender des Wissenschaftsausschusses an, im Wissenschaftsausschuss sei auch so verfahren worden, dass die Ministerin die Regierungserklärung abgegeben habe, dann Verständnisfragen gestellt worden seien und die Debatte für die nächste Sitzung vorgesehen worden sei.

Dass Herr Schemmer den Verkehrsminister als Allrounder bezeichne, sei eher ein Kompliment. Das liege wahrscheinlich auch an seiner vorherigen Tätigkeit als SPD-Generalsekretär.

Ansonsten sollte sich der Ausschuss die strittige Debatte für die nächste Sitzung gönnen.

3 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2012 (Haushaltsgesetz 2012)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/300
Vorlage 16/97

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

StS Gunther Adler (MBWSV) entschuldigt sich zunächst für sein Zuspätkommen. Er sei gebeten worden, noch in den Haushalts- und Finanzausschuss zu kommen, um dort zu den aktuellen Entwicklungen und der aktuellen Berichterstattung zur Zeche Zollverein zu sprechen. Den Meldungen sei zu entnehmen gewesen, dass es den Austritt aus dem Vertrag mit Scheich Yamani gegeben habe. Der Haushalts- und Finanzausschuss habe dazu eine Aktuelle Viertelstunde durchgeführt. Er sei gern bereit, auch in diesem Ausschuss, wenn Bedarf bestehe, im Anschluss an diesen Tagesordnungspunkt oder in der nächsten Sitzung darüber zu berichten.

Der Einführungsbericht zum Haushalt ist dem Protokoll als Anlage beigefügt (*siehe Anlage zu TOP 3*).

Abschließend weist der Staatssekretär auf rund 50 Sonderliegenschaften hin, die dem Ministerium zugeordnet seien.

Des Weiteren stehe das Ministerium für die Erfüllung der Baulastverpflichtung bei rund 140 kirchlichen Gebäuden – dazu zählten Kirchen, Pfarrhäuser usw. – ein. Bei den Gebäuden handele es sich im Wesentlichen um Baudenkmäler, die Teil des baukulturellen Erbes seien. Er freue sich, dass auch in finanziell angespannten Zeiten namenhafte Mittel zur Sicherung dieses Erbes für künftige Generationen bereitstünden.

Neben der bereits angelaufenen Sanierung der Terrassenanlage und der Restaurierung der Wasserwege von Schloss Augustusburg in Brühl, die mit 3,5 Millionen € für 2012 veranschlagt seien, wolle er die Sanierung der Namen-Jesu-Kirche in Bonn nennen, für die in den letzten Jahren Gesamtbaukosten von 7,5 Millionen € genehmigt worden seien. Für 2012 sei hier ein letzter Teilbetrag in Höhe von 0,37 Millionen € vorgesehen.

Darüber hinaus stünden für kleinere und größere Unterhaltungsarbeiten an anderen Objekten wieder rund 6 Millionen € zur Verfügung.

Er sei überzeugt davon, dass man auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten mit dem vorliegenden Haushaltsentwurf durch nachhaltige Investitionen in die Infrastruktur des Landes einen ausgewogenen Gleichklang zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Interessen sicherstellen könne.

Vorsitzender Dieter Hilser verweist auf die Vereinbarung, in dieser Sitzung nur Verständnisfragen zu stellen.

Bernhard Schemmer (CDU) führt aus, er habe gerade gehört, dass 3,09 Milliarden € zur Verfügung stünden. Er wäre dankbar, wenn er wüsste, wie hoch der Nettoansatz an Landesmitteln im Haushalt sei, nachdem die diversen Bundeszuweisungen in Abzug gebracht worden seien.

Des Weiteren sei hier viel über Wohnungsbau vorgetragen worden. Er kenne eigentlich Wohnungsbauförderung als Darlehen. Nun sei gerade gesagt worden, dass auch 6 Millionen € als Zuschüsse gewährt würden. Er wolle gern wissen, ob er das richtig verstanden habe, dass eine Bank, denn die NRW.BANK verwalte ja das Wfa-Vermögen, 6 Millionen € Zuschüsse gebe für den Abriss irgendwelcher Gebäude.

Wenn drei Viertel des Jahres bereits vergangen seien, stelle sich die Frage, ob das überhaupt noch eine Haushaltsberatung sei oder bloß die Fiktion einer Haushaltsberatung, bei der zu Ende des Jahres kaum noch etwas bewegt werden könne.

Das gehe bis zu der Frage, ob sich das für 2013 definitiv anders darstellen werde, sodass frühzeitig geordnet und auch in allen Details klar ein Haushaltsentwurf vorliegen werde.

Angesichts der gerade gehörten Aussage, Bau und Verkehr wären so wichtig geworden, wolle er auch gern wissen, ob sich das so im künftigen Haushalt wiederfinden werde. Denn der Bau- und Verkehrsanteil im Haushalt sei gewaltig gekürzt worden.

StS Gunther Adler (MBWSV) legt dar, zwei Drittel kämen vom Bund und ein Drittel vom Land.

Die Mittel der NRW.BANK seien Teile der Kompensationsmittel.

Zur dritten Frage, ob das noch eine Haushaltsberatung sei, wolle er sich gerne zurückhalten und wolle sich ungern zum ersten Recht des Landtages äußern. Im Übrigen habe man eine vorläufige Haushaltsführung gehabt. Das sei bekannt gewesen.

Zum Haushalt 2013 sollte in den Beratungen 2013 Stellung genommen werden.

Bernhard Schemmer (CDU) wünscht sich das mit den Kompensationsmitteln noch etwas detaillierter erläutert. – **StS Gunther Adler (MBWSV)** sagt zu, die näheren Auskünfte zu den Kompensationsmitteln unverzüglich schriftlich nachzuliefern.

4 **Novelle des Baugesetzbuchs**

Vorlagen 16/139 und 16/178

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

StS Gunther Adler (MBWSV) berichtet:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Das Thema „Novelle Baugesetzbuch“ steht heute nochmals auf der Tagesordnung. In der Sitzung des Ausschusses am 6. September war der Inhalt des Gesetzentwurfs der Bundesregierung bereits wiedergegeben worden.

Zwischenzeitlich hat der erste Durchgang im Bundesrat stattgefunden. Der Ausschuss im Bundesrat sowie sechs weitere Ausschüsse haben ihre Empfehlung abgegeben. Zum Inhalt verweise ich auf die Ihnen vorliegende Strichdrucksache.

Nicht alle Anträge NRWs haben sich durchgesetzt, aber zwei wichtige Anträge sind durchgekommen, nämlich einer zur Windenergie – § 249. Das erleichtert die Bauleitplanung und gibt mehr Rechtssicherheit. Zu dem wichtigen Thema „Schrottimmobilien“ – § 179 Baugesetzbuch – hatte der Minister bereits ausgeführt. Es gab eine breite Mehrheit im Ausschuss. Letztlich auch im Plenum des Bundesrates hat sich der Antrag durchgesetzt, was wir mit großer Freude zur Kenntnis genommen haben.

Durchgesetzt hat sich auch der von uns unterstützte Antrag zur Änderung des Vorkaufsrechts. Das heißt, Vorkaufsrecht soll auch bei Wohnungseigentum und Erbbaurechten bestehen. Das ist die Regelung, die die Enquete-Kommission auch in ihre Untersuchungen aufgenommen hat.

Im Plenum des Bundesrates am vergangenen Freitag gab es zwei weitere Anträge NRWs, erstens einen Plenarantrag zur Änderung Privilegierungsregelung atomrechtlicher Anlagen § 35 Abs. 1 Nr. 7. Nach der aktuellen Fassung der Vorschrift erfährt die Neuerrichtung von Kernenergieanlagen, die der Erforschung, Entwicklung und Nutzung von Kernenergie dienen, eine Privilegierung. Die nun vorgeschlagene Regelung sieht eine Streichung der Begriffe „Erforschung“ und „Entwicklung“ vor und stattdessen die Privilegierung lediglich für die Erforschung für Sicherheit, Endlagerung und Rückbau. Darüber hinaus sieht der Antrag eine Ergänzung dahingehend vor, dass auch Anlagen zur Wiederaufarbeitung von Kernbrennstoffen von der baurechtlichen Privilegierung ausgenommen werden sollten, da diese nach dem Atomgesetz bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht mehr genehmigungsfähig sind.

Der Antrag – wie bei den Schrottimmobilien ein gemeinsamer Antrag mit dem Land Bremen – wurde als einziger von sieben Plenaranträgen angenommen. Also hier gibt es offenbar eine gewinnbringende Allianz mit Bremen.

Unser zweiter Plenarantrag zum Problem der Massentierhaltung wurde abgelehnt. Danach fordert der Bundesrat die Bundesregierung auf, im weiteren Gesetzgebungsverfahren des Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten

und Gemeinden und der weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts darauf hinzuwirken, dass den Kommunen bei der Errichtung neuer Tierhaltungsanlagen eine stärkere Planungshoheit eingeräumt wird. Die im Antrag des Weiteren formulierten Anforderungen orientieren sich an dem Antrag des MKULNV im U-Ausschuss.

Abgelehnt wurde insgesamt aber noch mehr, und zwar elf Empfehlungen der Ausschüsse sowie sechs der sieben Plenaranträge.

Zum weiteren Verfahren: Die Bundesregierung wird vom Bundesrat Empfehlung und Bericht erhalten. Sie wird hierzu Gegenäußerungen erstellen. Es bleibt dann abzuwarten, welche Punkte die Bundesregierung aufgreift. Die Länder werden über den Bundesrat nach den Lesungen im Bundestag wieder beteiligt. Danach werde ich Ihnen auch sehr gerne wieder berichten.

Reiner Dieter Breuer (SPD) bedankt sich namens der SPD-Fraktion sehr herzlich für die Ausführungen des Staatssekretärs und für die Vorlage, die sehr umfangreich ausgefallen sei, aber auch sehr informativ sei und deutlich mache, dass sich das Land Nordrhein-Westfalen zwar nicht geräuschlos, aber effektiv eingesetzt habe im Rahmen der Novellierung des Baugesetzbuches, um ganz wesentliche Zielsetzungen, die man mitverfolge, einzubringen, auch jetzt einzubringen zu diesem Zeitpunkt, weil ja nicht immer die Novellierung des Baugesetzbuches anstehe, aber gerade aktuell nun einmal auf der Tagesordnung stehe.

Die SPD sei sehr erfreut, dass man sich teilweise jedenfalls Mehrheiten habe dort verschaffen können, insbesondere zum Thema „Schrottimmobilien“. Das sei ja ein Thema, das perspektivisch weiterhin auf der Agenda stehen werde, aber bei dem jetzt der Anlass genutzt worden sei, dort ein Thema zu setzen, das auch andere Bundesländer mit NRW bewege und wo man das Instrumentarium verbessern müsse auf Bundesebene, aber auch auf Länderebene.

Deswegen wolle er mit dem Dank und dem Glückwunsch zu dem erfolgreichen Arbeiten gleichzeitig die Bitte aussprechen, dass man dies auch zu den Materialien nehme, die in der Enquete bearbeitet würden und vertieft bearbeitet werden müssten, was auch die Landesseite und Handlungsinstrumentarien auf dieser Ebene angehe.

Bernhard Schemmer (CDU) meint, man sollte es mit dem Dank nicht übertreiben. Man müsse das etwas differenzierter sehen und die Dinge, die kritisch zu sehen seien, kritisch sehen, und die Dinge, die in Ordnung seien, auch als solche ansprechen.

Unter a) und e) in diesem Vorschlag sei die Rede von der Ergänzungssatzung Innenbereich und von der Außenbereichssatzung. Der Minister oder der Staatssekretär müssten ihm einmal erklären, warum in diesen Bereichen, wo kein neuer Außenbereich, keine neuen Acker- oder sonstigen Siedlungsflächen in Anspruch genommen würden, sondern wo in beiden Fällen bereits vorhandene Bebauung da sei, quasi innen drin Verdichtung ermöglicht werde. Das Wort „Außenbereichssatzung“ mache ja den einen oder anderen welcher politischen Couleur auch immer gleich allergisch.

Aber es gehe faktisch bei Innen- und Außenbereichssatzung um Innenentwicklungen. Er wolle gerne wissen, warum diese Innenentwicklungen nicht gewollt seien, um dann über Bauleitplanung gegebenenfalls nach außen gehen zu müssen.

Thema „Massentierhaltung“: Die Sicht der Länder sei extrem heterogen. Ihn interessiere, ob vor dem Hintergrund nicht der Versuch im Regierungsentwurf ein guter Weg wäre.

Weitere Frage zum Thema „Schrottimmobilien“: § 179 – Duldungsgebot – sei ja verfassungsrechtlich etwas kompliziert. Die Frage sei, ob nicht eine solche rechtliche Lösung gefunden werden müsse, die sowohl den finanziellen Möglichkeiten entweder des Eigentümers oder der öffentlichen Hand als auch den Bedürfnissen der Städte etwas mehr Rechnung trage als dieser Gesetzentwurf.

Es werde so schön von der Rechtssicherheit bei der Ausweisung neuer Flächen für die Windenergie gesprochen. Er sei immer sehr dafür, kommunale Satzungen auch mit Rechtssicherheit zu versehen. Er bitte aber darum, ihm zu erklären, warum das nun bei Windenergieanlagen in besonderem Maße notwendig sei und man die Kommunen bei allen anderen Bauleitplanverfahren weiter im Regen stehen lasse. Die Logik habe er nicht ganz erkannt.

Flächendeckendes Kataster zu den Innenentwicklungspotenzialen: Er glaube, dass das bereits im Verwaltungswege im Zuge der Regionalplanung realisiert sei. Jetzt frage er sich, warum, wenn das schon realisiert sei, das bundesgesetzlich noch einmal geregelt werden solle.

Zur Änderung der Baunutzungsverordnung: Er halte das für einen guten Ansatz und wolle gern wissen, warum man nicht gleich, wenn das schon richtig beschrieben werde, so konsequent sei, die Begrifflichkeit – auch bei der Frage städtebaulicher Entwicklung – von reinen Wohngebieten abzuschaffen und zu sagen, allgemeine Wohngebiete seien das untere Level und darunter brauche man eigentlich nichts.

Christof Rasche (FDP) dankt dem Minister und dem Staatssekretär für den Bericht.

Die Schatten der Bundestagswahl fielen natürlich auch auf Bundestag und Bundesrat. Dementsprechend werde dort gehandelt. Dieser Streit müsse nicht unbedingt in diesen Ausschuss hineingetragen werden. Das koste unglaublich viel Zeit und bringe den Ausschuss nicht weiter.

Der Minister habe eben gesagt, man wolle der Arbeit der Enquete-Kommission nicht vorgreifen. Das sei bei dieser Aktion im Bundesrat geschehen. Gemeinsam mit dem Land Bremen habe man nicht abgewartet, was die Enquete-Kommission noch erarbeiten wolle. Das sei auch wieder dieses Geplänkel gewesen Bundesrat und Bundestag mit Blick auf die Bundestagswahl. Er bitte darum, sich mehr auf die Landespolitik zu konzentrieren als auf die Bundespolitik.

StS Gunther Adler (MBWSV) versichert Herrn Rasche, ihm und dem Minister sei ganz genauso an einer sachlichen Erörterung dieser Themen gelegen.

Die Anträge seien nicht durchgekommen. Insofern erübrige sich diese Betrachtung. Innenbereich bleibe Innenbereich und Außenbereich bleibe Außenbereich.

Zu den fachlichen Tiefen Windkraft und Tierhaltung wolle er gerne die Kollegen seines Hauses bitten zu antworten.

ORBR Christoph Piel (MBWSV) geht zunächst auf die besonderen Heilungsvorschriften für den Ausbau der Windenergie in § 249 ein. Der Ausbau der Windenergienutzung würde es erforderlich machen, neue Flächen zur Verfügung zu stellen. Die Gemeinden in Nordrhein-Westfalen hätten überwiegend sogenannte Konzentrationszonen für Windenergie. In den Flächennutzungsplänen würde es erforderlich sein, dass sie diese Zonen erweiterten, dass es weitere Flächen dazu gebe.

Das sei eine komplexe Sache wie jede Bauleitplanung eine komplexe Sache sei. In dem Fall sei es aber so, dass man nicht nur die Briefmarke eines Bebauungsplanes habe, sondern natürlich Aussagen über das gesamte Gemeindegebiet treffe. Da – wie bei jedem Bauleitplanverfahren – könnten besonders Probleme auftreten.

Wenn man so wolle, sei dann die erste Regelung, die vorgeschlagen und angenommen worden sei, eine klarstellende. Bei der Darstellung neuer Flächen im Sinne des Satzes 1 könne die Abwägung auf geänderte und zusätzlich berührte Belange beschränkt werden. Sprich: Man habe ja schon Zonen. Das, was an Abwägung dazu schon vorgenommen sei und noch aktuell sei, nicht geändert sei und nicht zusätzlich berührte Belange seien, das Altmaterial müsse nicht neu bewegt werden. Das sei die erste Regelung, die sozusagen klarstellend sei, was die Gemeinde im Rahmen der Abwägung behandeln müsse.

(Bernhard Schemmer [CDU]: Das können wir bei allen anderen Dingen der Bauleitplanung auch so machen!)

– Aber da baue man ja nicht unbedingt immer auf alten Konzepten auf.

Der dritte Absatz sei dann eingeführt worden als windspezifische Heilungsvorschrift. Der wiederum sage, dass nur dann Verletzungen von Verfahrensvorschriften bei der Darstellung zusätzlicher Flächen für die Nutzung der Windenergie beachtlich seien, wenn dadurch in die Gesamtkonzeption zur Steuerung der Windenergie wesentlich eingegriffen werde.

Er mache das an einem Beispiel fest. In der alten Gesamtkonzeption sei Windenergie im Wald nicht zulässig. Ändere man das, müsse man natürlich insgesamt diesen Belang neu bewegen. Habe man aber auf der Ebene sogenannter Potenzialflächen Fehler oder Betrachtungen angestellt, dann sei das wiederum unbeachtlich, weil man dadurch nicht in die Gesamtkonzeption der Steuerung von Positiv- und Negativkriterien eingegriffen habe, sondern lediglich einen Belang, der unterhalb dieser Schwelle sei, nicht beachtet habe oder da Fehler gemacht habe.

Das Ganze diene natürlich auch dazu, dass die Steuerungen, die die Gemeinden vorgenommen hätten, hier beibehalten blieben. Die Alternative wäre, Fehler auf dieser Ebene würden immer komplett für das gesamte Gemeindegebiet durchschlagen. Damit wäre die Steuerung auf gesamtstädtischer Ebene perdue. Das habe man ge-

rade nicht gewollt. Man habe damit die gemeindlichen Planungsaussagen stärken wollen und unbeachtliche Fehler unbeachtlich nennen wollen.

Oliver Bayer (PIRATEN) fragt nach dem Feedback nach der Ablehnung zum Bauen im Außenbereich.

MR Andrea Beule (MBWSV) gibt Auskunft, es habe im Regierungsentwurf einen Vorschlag gegeben, einen weiteren Begünstigungstatbestand aufzunehmen. Dagegen hätten sich mehrere Länder gewehrt. Das sollte zurückgenommen werden. Unter anderem habe sich NRW daran beteiligt. Der Antrag sei auch durchgegangen. Aber es bleibe natürlich abzuwarten, was jetzt die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung dazu ausführe.

5 Welche Einschnitte plant die Landesregierung im Wohnungsbau?

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

Vorsitzender Dieter Hilser gibt den Hinweis: Der Tagesordnungspunkt gehe zurück auf eine Antragstellung der CDU-Fraktion.

Minister Michael Groschek (MBWSV) hofft, durch seinen vorherigen Vortrag sei deutlich geworden, dass man mehr Zielgenauigkeit und mehr Förderintensität bei den Wohnungsbaumitteln wolle. Die Landesregierung wolle den Mietwohnungsbau stärken, die Quartiersförderung stärken, Studentenwohnen stärken und Eigentumsförderung nicht stärken.

Von Einschnitten werde man allenfalls sprechen können bei der Eigentumsförderung. Das seien aber auch bewusst sehr komplexe politische Erwägungen und Abwägungen, die ihn zu der Überzeugung geführt hätten, das vorzuschlagen.

Es gebe noch keinen Eckwertebeschluss, sondern nur einen Entwurf eines Eckwertebeschlusses. Der sei in der Abstimmung.

Er fürchte nur, wenn er das jetzt hier deutlicher ausführen würde, würde er sich von der Opposition wieder den Vorhalt einhandeln, er würde Bundes-, Landes- und Europapolitik durcheinanderbringen und unterschiedliche Ressorts in seinem Vortrag bündeln, weil er zutiefst davon überzeugt sei, dass die Eigentumsförderung in Zeiten wie diesen – sowohl was die soziale Notlage am Wohnungsmarkt angehe als auch was das Zinsniveau angehe – ein fahrlässiger Umgang mit Steuergeld sei.

Er jedenfalls nehme – ob er das persönlich gut finde oder nicht – den Vorhalt ernst, die Schuldenbremse auch in der Fachpolitik im Auge zu behalten und notwendige Konsolidierung an sinnvollen Stellen umzusetzen. Das schein ihm eine sehr sinnvolle Stelle zu sein. Denn wenn man da nicht sinnvoll kürze, würden irgendwo anders unsinnig Kürzungen vorgeschrieben. Das wolle er mithilfe des Ausschusses auf jeden Fall vermeiden.

Bernhard Schemmer (CDU) meint, vielleicht wäre es sinnvoll gewesen, auf die gestellte Frage zu antworten.

Er zitiere aus dem Interview des Kollegen Duin. Es gehe um Sparen. Frage: Davon ist beim Landeshaushalt 2012 aber wenig zu spüren. – Antwort des Herrn Duin: Wichtig ist der Pfad. Wir werden die Neuverschuldung bis 2020 auf null senken. Dazu werden wir uns unter anderem die Förderprogramme sehr genau anschauen. – Wo genau? – Duin: Der Wohnungsbau macht möglicherweise einen großen Teil aus. Aber das ist der Bereich des Kollegen Groschek.

(Minister Michael Groschek [MBWSV]: Da hat er recht!)

– Ja, aber nur mit dem letzten Satz.

Der Minister müsse das erklären. Entweder solle dieses erhebliche Sparen beim Wohnungsbau stattfinden. Dann hätte der Kollege Duin recht. Oder der Kollege Duin

wisse nicht, wovon er spreche. Es gebe nur diese beiden Möglichkeiten. Für eine Klarstellung wäre er dankbar.

(Jochen Ott [SPD]: Woher soll der Groschek denn wissen, was der Duin gemeint hat?)

– Das Kabinett trete normalerweise als Ganzes zusammen. Das möge ja bei Rot und Grün nicht immer der Fall sein. Das stelle man ja oft genug fest. Aber das sei hier nicht das Thema.

Bei der Wohnraumförderung gebe es Einkommensgrenzen für die begünstigte Bevölkerung. Die Hälfte der Wohnungen würde unter die Regeln des sozialen Wohnungsbaus fallen. Das sei allgemein bekannt.

Bei gefördertem Wohnraum lege man zu Recht großen Wert darauf, dass diese mittleren bis schwächeren Einkommensgruppen gerade diesen Wohnraum in Anspruch nähmen. Bei den Eigentumsmaßnahmen seien die gleichen Personengruppen betroffen, also zum Beispiel der Facharbeiter, der nicht besonders viel verdiene.

Er bitte um eine Erklärung, warum der Investor – das könne theoretisch sogar eine Heuschrecke sein –, wenn er öffentliche Mittel beantrage, für den Mietwohnungsbau für den gleichen Nutzer dieser Wohnung öffentliche Mittel bekomme und der Facharbeiter, der diese Eigentumswohnung für sich selber in Anspruch nehmen wolle, diese Mittel nicht bekomme.

Minister Michael Groschek (MBWSV) nimmt Stellung, er habe keine ideologischen Bauchschmerzen bei Eigentumsbildung. Er halte das durchaus für sinnvoll und auch für eine sinnvolle Alternative, beispielweise zu diversen Riesterrentenangeboten. Da, glaube er, sei man bei der Eigentumsbildung auf einer sichereren Seite, wenn man auf die Lage achte. Von daher sehe er da gar kein Problem.

Er finde nur, angesichts der realen Situation und der Nöte, die es regional ganz unterschiedlich gebe, müssten Prioritäten gebildet werden. Man werde das ja – jedenfalls nach seinem Vorschlag – auch nicht auf null bringen, sondern man werde noch eine Eigentumsförderquote haben. Aber die müsse sehr präzise sein, weil natürlich ansonsten sofort Vorhaltungen kämen, wie man angesichts immer knapper werdender Mittel auch für Förderprogramme aller Ressorts des Landes mit Mitteln aus dem Wohnraumvermögen umgehe.

Was der Kollege Duin genau gemeint habe, wisse er nicht. Er wisse nicht, was hinter dieser Anmerkung stehe. Er könnte Vermutungen anstellen, was gemeint sein könnte.

Herr Duin habe aber auch von „möglicherweise“ geredet. Für möglich halte er angesichts der Finanzpolitik und der Großwetterlage Vieles.

Er mache dem Ausschuss einen ernsthaften Vorschlag. Er werde sich mit dem Kollegen Duin austauschen und werde dann in der nächsten Ausschusssitzung präzise vortragen, was der Kollege Duin gemeint habe. Das passe dann auch zur Erörterung der Regierungserklärung.

Bernhard Schemmer (CDU) stellt fest, der Minister sei ein wenig ausgewichen.

Grundsätzlich habe man ein Wfa-Vermögen von 18,5 Milliarden €, zum Ausleihen ungefähr 23. Man habe weit mehr ausgeliehen für den Mietwohnungsbereich als für den Eigentumsbereich.

Seine Frage sei ganz schlicht, warum – ob kommunales Wohnungsunternehmen, privater Investor, Heuschrecke oder wer auch immer – man Finanzmittel beim selben Standort für die gleiche Eigentumswohnung immer dann zur Verfügung stellen wolle, wenn der Investor ein Vermieterinvestor aus der Gruppe der eben Genannten sei. Sei aber die Familie selber für ihre Eigentumswohnung Antragsteller, würden ihr diese Landesmittel aus ideologischen Gründen vorenthalten. Es gehe immer um Darlehen und nicht um Zuschüsse und sie belasteten auch nicht den Haushalt. Diese Frage habe er gestellt und er bitte um Beantwortung.

Minister Michael Groschek (MBWSV) antwortet, er werfe ja auch niemandem vor, in gar nicht so langer Vergangenheit eine halbe Milliarde Euro in diesem Bereich recht freizügig ausgegeben zu haben. Da unterstelle er Herrn Schemmer in Person überhaupt keine ideologische Perspektive. Das führe nicht weiter.

Er vermute nämlich – ohne Herrn Schemmer wirklich etwas unterstellen zu wollen –, dass das gute Wille gewesen sei, um anderes, was bei Schwarz-Gelb in NRW geplant gewesen sei, zu verhindern. Das sei ja vielleicht aus dieser Sicht sogar clever gewesen, weil das Wohnraumvermögen so vor einer breit vorbereiteten Missbrauchsregelung habe gerettet werden können. Von daher habe man möglicherweise mit der Eigentumsbildung für eine halbe Milliarde Euro verhindert, dass das Geld ansonsten in dubioseste politische Kanäle verschwinde. Von daher mache das, glaube er, auf der Ebene keinen Sinn.

Noch einmal: Man habe Wohnungsmärkte, auf denen reale Wohnungsnot herrsche. Man habe unverantwortliche Kommunalpolitik, die allen Ernstes Menschen mit geringen Einkommen vor die Tore einer Stadt verdränge. Das sei Nordrhein-Westfalen 2012. Man habe eine Situation, in der man ein historisch niedriges Zinsniveau habe, in der die Menschen das Geld geschenkt bekämen und in der sie sogar staatliche Anlagen akzeptierten, bei denen sie weniger zurückkriegen als sie einzahlten. All das markiere eine Situation, in der man sehr wohl überlegen müsse, mit den wenigen Instrumenten, die man habe, richtig umzugehen.

Da mache der Mietwohnungsbau sozial gefördert und sozial gebunden an schwierigen Stellen als einzige Perspektive, die gefördert werde, Sinn.

Das müsse ergänzt werden um eine Quartiersförderung und um Angebote für wohnungssuchende Studenten. Denn die stünden bald vor verschlossenen Türen und könnten sich dann auf den langen Marsch zur Uni machen, weil sie im weiten Umfeld nichts fänden und wenn, dann nur zu Horrormieten, die unanständig seien. All das wolle er möglichst lindern.

Das kleinste Übel bei der gesamten Förderkulisse sei unter diesen Voraussetzungen, die Fördermittel im Bereich der Eigentumsbildung zu reduzieren zugunsten anderer Fördertatbestände, weil diejenigen, die sich überhaupt einen Kopf machten über Ei-

gentumsbildung, eine gewisse ökonomische Potenz hätten. Das sollten sie jedenfalls haben. Denn ansonsten müsste man sie auch vor ihrem Unglück schützen, dass sie durch den Kauf oder durch den Erwerb einer Immobilie möglicherweise ihre materielle Existenz gefährdeten.

Bernhard Schemmer (CDU) meint, der Minister spreche zu Recht von einem historisch niedrigen Zinsniveau. Er habe die Frage, ob das historisch niedrige Zinsniveau auf Eigentumsmaßnahmen reduziert sei oder das generell im Wohnungsbau gelte.

Die NRW.BANK könne sich derzeit mit 0,75 % refinanzieren, zu einem Zinssatz, der historisch tief sei. Zwischen 18 und 23 Milliarden € müssten ungefähr 5 Milliarden € Drittmittel zur Verfügung stehen, die deutlich teurer eingekauft worden seien. Vor dem Hintergrund sei klar, dass es völlig unproblematisch sei, die gleiche Finanzmenge heute im Wohnungsbau insgesamt zur Verfügung zu stellen wie das in der Vergangenheit der Fall gewesen sei. Er wolle gerne wissen, warum das nicht gemacht werde.

Minister Michael Groschek (MBWSV) weiß gar nicht, ob das nicht gemacht werde. Er wisse nur, dass sich neben den von ihm skizzierten Fördertatbeständen ein weiterer mit der Frage des Zinsniveaus beschäftigen werde, sodass man dann auf Volumen komme, bei denen er für sich kein Problem sehe, dem Ausschuss Rede und Antwort zu stehen und auch überall anders öffentlich Rede und Antwort zu dem Förderpaket zu stehen.

6 Wie steht die Landesregierung zur Dichtheitsprüfung von Abwasserrohren in Nordrhein-Westfalen?

– Bericht der Landesregierung

MR Dr. Viktor Mertsch (MKULNV) berichtet:

Herr Vorsitzender! Meine Damen! Meine Herren! Ich darf mich zunächst vorstellen. Ich bin Referatsleiter im Umweltministerium und habe die Freude, mich seit 2007 mit dem Thema „Funktionsprüfung von privaten Abwasserleitungen“ auseinanderzusetzen. 2007 deshalb, weil wir seit 2007 im Landeswassergesetz diese gesetzliche Pflicht zur Funktionsprüfung verankert haben.

Die Landesregierung hat ja bereits in der letzten Legislaturperiode und in dieser Legislaturperiode wieder angekündigt, dass sie sieht, dass dieses Gesetz in der Praxis Vollzugsprobleme bereitet und dass aus diesem Grunde auch eine Änderung in diesem Punkt angedacht ist.

Man muss aber gleichzeitig auch wissen – das hat die Landesregierung zu berücksichtigen –, dass es seit 2009 auch bundesgesetzliche Vorgaben gibt im Wasserhaushaltsgesetz des Bundes, zum einen in § 60 WHG, nach dem solche Anlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu betreiben sind (Zitat Bund: dicht sein müssen), und zum Zweiten dass diese Anlagen, sowohl die öffentlichen als auch die privaten Anlagen, einer regelmäßigen Funktionsprüfung zu unterziehen sind, durch den Betreiber.

Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung in diesem Sommer dann zunächst den Bundesminister Altmaier angeschrieben – das hat Herr Minister Remmel gemacht – mit der Frage: Beabsichtigt die Bundesregierung, von ihrer Ermächtigungsgrundlage Gebrauch zu machen und die Vorgaben im Wasserhaushaltsgesetz zu konkretisieren? – Das war ein Wunsch vieler Kommunen in Nordrhein-Westfalen, die gesagt haben, sie hätten eigentlich am liebsten eine bundesweite Lösung. Mit Datum vom 21.08. hat Herr Bundesumweltminister Altmaier dargestellt, dass die Bundesregierung nicht beabsichtigt, ihre Vorgaben zu konkretisieren. Das bedeutet im Umkehrschluss: Es muss dann eine landesweite Lösung kreiert werden.

Die Landesregierung hat dann zum Zweiten die Frage geklärt: Ist denn die Landesregierung überhaupt ermächtigt, eine solche landesweite Lösung zu formulieren? – Dazu ist ein Gutachten an Prof. Durner in Auftrag gegeben worden. Sie kennen die Ergebnisse des Gutachtens. Die Landesregierung ist ermächtigt. Umweltminister Altmaier hat dies in seinem Schreiben vom August ebenfalls noch einmal bestätigt.

Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung auch bereits im Koalitionsvertrag die Vorgaben entwickeln lassen für die Vorgaben einer solchen Novellierung. Das Landeswassergesetz soll in einer Form novelliert werden, die eine Anpassung der Fristen außerhalb von Wasserschutzgebieten zum Inhalt hat. Zweitens. Es soll eine möglichst zeitgleiche Überprüfung von öffentlichen und privaten Abwasserlei-

tungen erfolgen. Drittens ist ganz besonders wichtig. Die Lösung soll bürgerfreundlich sein und sie soll auch eine soziale Lösung bieten. Dazu gehören dann auch weitere Fördermöglichkeiten.

Bei der jetzt anstehenden Formulierung der Neukonzeption des Gesetzes steht also im Vordergrund eine bürgerfreundliche Novellierung. Dabei müssen die bundesgesetzlichen Vorgaben und insbesondere dann auch die bundesweit geltenden allgemein anerkannten Regeln der Technik Berücksichtigung finden. Dieses soll erfolgen in der Form, dass die materiellen Anforderungen in einer Verordnung geregelt werden sollen.

Die Landesregierung hält es auch für notwendig, dass die bisher geltenden Fristen in Wasserschutzgebieten beibehalten werden. Außerhalb von Wasserschutzgebieten ist die Frage zu klären: Was ist auch bundesweit dann unter den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu verstehen? – Dazu gibt es jetzt inzwischen auch erste fachliche Vorlagen auf der Arbeitsebene.

Die Vorstellungen, die jetzt auf der Arbeitsebene entwickelt werden, sollen jetzt im Prinzip auch gründlich in unserem Haus und auch mit den anderen Ressorts – es ist ja eine Reihe von anderen Ressorts betroffen – diskutiert werden. Dabei ist die Vorgabe bei uns: Gründlichkeit als oberste Prämisse. – Das heißt im Umkehrschluss: Zurzeit gibt es noch keinen zu diskutierenden Gesetzentwurf. Es gibt auch noch keine konkreten materiellen Anforderungen, was die Überprüfung außerhalb von Wasserschutzgebieten betrifft.

Was es allerdings schon gibt, ist eine Förderkulisse. Wir haben im bestehenden Förderprogramm „Ressourceneffiziente Abwasserbeseitigung“ drei Förderaspekte, erstens die Förderung der Sanierung von Abwasserleitungen kommunaler Liegenschaften (Schulen etc.) mit bis zu 50 % der anstehenden Kosten, zweitens die Förderung der Sanierung privater Abwasserleitungen mit einem Zinszuschuss und drittens eine Förderung in besonders schwierigen Situationen in Fremdwasserschwergebieten mit 30 % der Kosten.

Was wir jetzt neu fertiggestellt haben – ich gehe davon aus, dass wir in spätestens 14 Tagen auch die Veränderung dann im Ministerialblatt lesen können –, ist eine Förderung für Grundstücksbesitzer, die entsprechend dem Dritten oder Vierten Kapitel des Sozialgesetzbuches XII oder ALG II Unterstützung erhalten, die also Sozialhilfe bekommen oder Unterstützung für den Wohnungsunterhalt. Auch hier soll eine 50 %-Förderung für die Kosten einer möglichen Sanierung erfolgen.

Lassen Sie mich noch einen letzten Satz zu den Sanierungsverpflichtungen sagen. Die Prüfung der Funktionsfähigkeit, die ja in sehr großen Abständen durchgeführt wird, kostet im Regelfall 300 bis 500 €. Die öffentliche Diskussion entzündet sich ja im Wesentlichen an den Kosten, die für eine mögliche Sanierung erfolgen.

Wir werden in einer solchen Verordnung – das hatten wir auch im Entwurf in der letzten Legislaturperiode schon vorgestellt – drei Klassen haben, nämlich Sanierungserfordernisse, die sich ergeben, weil eine Einsturzgefahr besteht eines Kanalrohrs, und dann muss eine Sanierung erfolgen. Dann gibt es DIN-gerecht formuliert auch mittelgroße Schäden. Dort werden Sanierungsfristen bis zu zehn Jah-

ren ermöglicht. Es gibt auch sogenannte Klein- oder Bagatellschäden. Hier gehen wir davon aus, dass überhaupt keine Sanierung erforderlich ist, sodass also, glaube ich, in der Öffentlichkeit vielfach ein falscher Eindruck entsteht, was den Schadensumfang und die daraus entstehenden Kosten angeht.

Das ist das Konzept, wie es momentan angedacht ist. Jetzt bedarf dieses Konzept natürlich der weiteren Konkretisierung der Hausspitzen der verschiedenen Ressorts.

Bernhard Schemmer (CDU) kritisiert, bei der historischen Herleitung wäre es sinnig gewesen zu definieren, wann diese Regelung in der Landesbauordnung gestanden habe und ob es inhaltliche Änderungen gegeben habe, als sie aus der Landesbauordnung heraus in das Landeswassergesetz gekommen sei. Wenn man historische Ableitungen mache, sollte man in der Lage sein, die auch vollständig zu machen.

Man habe von wem auch immer – er sei eigentlich im Nachhinein dankbar dafür – eine Aussage des Parlamentarischen Beratungs- und Gutachterdienstes des Landtages, den man gemeinsam mit allen Fraktionen eingerichtet habe, die zu der Frage, wie es denn nun rechtlich zu beurteilen sei mit § 61 a Landeswassergesetz, zu einem klaren Ergebnis gekommen sei.

Dann stelle ein Minister fest, dass der Beratungsdienst hier im Landtag zu einem Ergebnis gekommen sei, das ihm missfalle. Dann gebe er ein zweites, ein eigenes Gutachten in Auftrag mit dem klaren Ziel, seine Altposition möglichst wieder zu erfüllen. Nicht nur dass dafür Steuergelder gebraucht und missbraucht würden, auch der Respekt vor dem, was da erarbeitet worden sei, fehle ihm.

Dann sei hier vieles Weitere inhaltlich im Detail vorgetragen worden. Er sei noch gar nicht so sehr im Detail.

Er lese einmal eben vor:

Daher haben wir SPD-Abgeordnete aus ganz OWL uns innerhalb der SPD-Landtagsfraktion durch eine persönliche und vehemente Intention dafür eingesetzt, die flächendeckende Dichtheitsprüfung zunächst auf Eis zu legen. Eine flächendeckende Dichtheitsprüfung ist nach unserer Meinung vom Tisch. Ein Gutachten der Rechtsabteilung des nordrhein-westfälischen Landtages hat zudem ergeben, dass ein Generalverdacht als Begründung für eine verpflichtende Dichtheitsprüfung nicht mit dem Grundgesetz zu vereinbaren ist. Daher gehe ich davon aus, dass nur in Wasserschutzgebieten und nur bei dringendem Verdacht einer Grundwasserverschmutzung eine Dichtheitsprüfung durchgeführt werden muss.

Das sei ein wörtliches Zitat der Landtagskandidatin Ute Schäfer aus dem Wahlkreis Lippe I zum Thema „Dichtheitsprüfung“.

Er könne auch noch die Ministerpräsidentin hervorholen – am Tag vor der Landtagswahl –:

Wir werden in der kommenden Legislaturperiode eine bürgerfreundliche Lösung erarbeiten. Der Handlungsdruck bei Ein- und Zweifamilienhäusern ist dabei geringer als beispielsweise in Wasserschutzgebieten.

Das heiße ja wohl, es finde nichts statt. Da sprchen die beiden Damen mit gespaltener Zunge. Darum gehe es. Um nichts anderes gehe es. Erst das eine versprechen, dann das andere tun. Dann solle man es auch so tun.

Aber noch einmal: Er bitte dann auch darum, keine Geschichtsklitterung zu betreiben, sondern vollständig zu definieren, was in der Vergangenheit stattgefunden habe.

Vorsitzender Dieter Hilser weist den Vorwurf der Geschichtsklitterung zurück, wenn Beamte der Landesregierung hier eine Sachdarstellung vornhmen.

Oliver Bayer (PIRATEN) möchte nicht in die Vergangenheit schauen, sondern in die Zukunft. Es sei ja gesagt worden, das sei alles noch ganz am Anfang und man wisse noch nicht genau, wie man das bürgerfreundlich und sozial gerecht gestalten solle.

Dass die Landesregierung da allein die Initiative ergreifen dürfe, sei schön. Aber eine bundesweit einheitliche Lösung wäre trotzdem sehr viel wünschenswerter.

Bekanntermaen seien die Piraten gegen Generalverdacht und berwachungswahn. Insofern sprchen sich die Piraten gegen die bisher angedachte Form der Dichtheitsprüfung aus.

Wenn man in ganz großen Abständen prüfe, helfe das auch nicht viel. Dann werde man zwischendrin, wenn etwas auftrete, sowieso noch einmal ranmssen. Normalerweise, wenn da Wasser durchfliee mit Fäkalien oder so und dort sei ein Loch, schade das erst einmal nicht viel. Wenn es viel werde, sehe man das an der Oberfläche an der Feuchtigkeit. Man sehe kaputte Rohre dadurch, dass sich an der Oberfläche Feuchtigkeit zeige und Moos bilde. Da müsse man dann eingreifen und eine Prüfung verlangen.

Gestern habe die Regierungskoalition im Umweltausschuss ein Fallbeispiel aus Solingen genannt, wo das passiert sein sollte, dass ein Rohr komplett undicht geworden sei. Das sei aber ein Kanal gewesen. Da hätte man also gar keine Dichtheitsprüfung durchführen können. Das sei auch schon länger bekannt gewesen, weil eben die Oberfläche feucht gewesen sei. In dem Fall hätte man natürlich etwas tun müssen, aber das gelte nicht generell. Das mache einfach keinen so großen Sinn.

Hubertus Fehring (CDU) erklärt, auch seine Fraktion halte die generelle Überprüfung nicht für notwendig. Der Kollege habe gerade schon einiges vorgetragen. In der Vergangenheit habe man das Thema schon oft genug diskutiert. Das sei eine unendliche Geschichte. Es habe auch schon Gemeinsames gegeben. Warum das alles nicht so gelaufen sei, möge sich jeder fragen.

Wenn jetzt vorgestellt werde, dass man bürgerfreundliche Lösungen bekomme, klinge das zunächst gut. Aber man habe vorhin auch gehört, die Zinsen seien äußerst niedrig. Wenn es also heiße, Private bekämen dann einen Zinszuschuss, klinge das auch schön, aber in Wirklichkeit bringe das nichts. Das bringe keine Entlastung.

Man wisse ja auch, dass schnell 5.000, 10.000 oder 15.000 € an Kosten entstehen könnten. Die ersten Beispiele dafür gebe es. Das sei übrigens auch der Auslöser gewesen, weshalb man sich wahrscheinlich in dieser Misere befinde. Als man 2007 die Dinge angefasst habe, habe ja keiner wirklich gewusst, was es kosten könne. Man sei sicherlich ein bisschen sehr optimistisch an die Sache herangegangen.

Jetzt werde immer so getan, als koste das nicht mehr als 300 bis 500 €. Das sei aber nur die Untersuchung und nicht die 15.000 oder 10.000 €, die der private Haushalt aufbringe. Den Hinweis, das werde bezuschusst, halte er nicht für ausreichend.

Bei den Hartz-IV-Leuten mögen 50 % eine Hilfe sein. Die Frage sei aber, warum andere das nicht bekämen. Die Leute würden ja nach dem Unterschied fragen. Der eine liege ein paar Euro im Einkommen über Hartz IV und kriege es dann nicht und der andere bekomme es. Das sei schwierig.

Herr Schemmer habe zu Recht darauf hingewiesen, dass es unterschiedliche Aussagen gebe. Vielleicht habe die Landesregierung ja noch eine weise Aussage dazu.

Christof Rasche (FDP) äußert, diese Berichterstattung sei nicht neu. Da verfolgten die beiden Koalitionspartner etwas unterschiedliche Ziele. Das sei allen bekannt. Der Kollege Schemmer habe gerade die Aussagen von Frau Kraft und von Frau Schäfer geschildert. Die FDP wolle die SPD und Minister Groschek nur motivieren, dass die SPD bei ihrer Haltung bleibe und ihren Pfad nicht verlasse.

Herbert Franz Goldmann (GRÜNE) bedankt sich für die ausgesprochen wohlthuenden sachlichen Ausführungen aus dem Ministerium. Mit Blick auf die aktuell geführte sehr emotional gehaltene Diskussion habe er das als sehr angenehm empfunden.

Die Funktionsprüfung – das sei doch allen klar – stehe unter dem Ansatz einer dem Gewässerschutz verpflichteten Vorsorgepolitik nach den Grundsätzen insbesondere des Wasserhaushaltsgesetzes.

Insofern bedeute das natürlich – das sei sicher auch Auffassung der Politik und des Ministeriums –, dass man mittelfristig versuchen werde, eine bundeseinheitliche Regelung zu erreichen. Aber auch das sei gerade angesprochen worden. Man sei in der Lage – gutachterlich geprüft nach den verfassungsrechtlichen Tatbeständen hier für Nordrhein-Westfalen –, zuerst einmal unter der Einschätzung einer sachlichen Notwendigkeit und zwingenden Vorgabe eine landesgesetzliche Regelung zu verabschieden. Man sei seines Erachtens auch gut beraten, diesen Weg zu gehen.

Es gebe noch keinen Entwurf. Er halte es für müßig, nun mit irgendwelchen Kosten zu operieren. Es sei völlig klar, dass es eine Untersuchungspflicht geben müsse und geben sollte. Das gelte natürlich nicht nur für private Haushalte. Es dürfte vielmehr unstrittig sein, dass damit auch eine Verpflichtung der öffentlichen Hand hinsichtlich ihrer Abwasserbehandlungseinrichtungen einhergehe.

Welche Kosten im Einzelfall, sofern überhaupt irgendwie erforderlich, für die notwendige Sanierung bei einzelnen Grundstücken anfielen, sollte man doch abwarten, bis

der Umfang der Schäden klar sei. Insofern bitte er darum, dieses Thema so zu behandeln, wie es unter sachlichen Gesichtspunkten sinnvoll erscheine.

Vorsitzender Dieter Hilser schließt sich diesem Appell insofern an, als der Ausschuss dieses Thema beraten sollte, wenn eine beratungsfähige Vorlage vorliege.

Wilhelm Hausmann (CDU) fragt, ob im Ministerium in der Vorbereitung auch darüber nachgedacht worden sei, wer die Schäden verursache.

Der Kanal gehöre vom Hausausgang bis zur Einmündung in die öffentliche Flut dem Hauseigentümer. Dafür sei der zuständig.

Die Frage sei aber, was mit den Städten sei, die auf schwach ausgebauten Straßen zum Beispiel zu hohe Achslast zuließen und keine Verkehrsbeschränkung machten. Die Frage sei, was mit den Verursachern sei, wenn Straßenbäume gepflanzt würden und das Wurzelwerk alte Tonrohre und Tonrohrmanschetten zerdrücke.

Er wolle gerne wissen, ob es eine Aussage gebe, wie die Verursacherseite mit zu betrachten sei.

MR Dr. Viktor Mertsch (MKULNV) legt dar, es habe eine Reihe von Anmerkungen gegeben, zu denen ihm eigentlich als Ministerialbeamter keine Antwort zustehe. Aber es habe auch Fragen gegeben.

Die erste Frage habe sich auf die Historie bezogen, nämlich ob sich mit der Überführung der materiellen Anforderungen aus dem Baurecht, die es schon seit 1995 gegeben habe, 2007 Veränderungen ergeben hätten. Es hätten sich Veränderungen in der Form ergeben, dass teilweise die Fristen verlängert worden seien. Alles andere sei gleich geblieben. De facto rede man, was die materiellen Anforderungen anbetreffe, jetzt über viele, viele Jahre über dieses Thema.

Die zweite Frage habe sich auf das erstellte Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes des Landtages bezogen sowie auf das Gegengutachten, das die Landesregierung in Auftrag gegeben habe. Man habe erstens ein Gutachten in Auftrag gegeben, weil selbst im Ministerium die Juristen alle der Meinung gewesen seien, die Aussagen seien falsch. Man habe dieses Gutachten durch das Bundesumweltministerium überprüfen lassen. Man habe dieses Gutachten durch sämtliche Wasserjuristen aller Bundesländer überprüfen lassen. Alle kämen unisono zu dem Ergebnis, hier habe der wissenschaftliche Dienst des Landtages einfach einen Fehler gemacht. Das müsse möglich sein, das anzuerkennen. Das bedeute nicht, dass grundsätzlich diese Arbeit infrage gestellt werde. Hier sei nicht nur neue Rechtsprechung, sondern hier seien auch neue Formulierungen im Wasserhaushaltsgesetz nicht beachtet worden. Das habe zu den falschen Ergebnissen im Gutachten geführt.

Es sei unstrittig, dass das Land diese Ermächtigung habe, hier solche Regelungen zu treffen.

Drittens sei die Frage nach der Förderung gestellt worden, danach, warum Sozialhilfeempfänger Fördermittel bekämen und andere nicht. Sie bekämen deshalb diese

Fördermittel – sie bekämen sie auch nicht direkt, sondern sie bekämen sie über die Kommunen –, weil es auch wiederum nach Rechtsprechungen notwendig sei, dass auch ein Sozialhilfeempfänger in seinem Haus wohnen bleiben dürfe und müsse, wenn ein Schaden auftrete. Das bedeute im Umkehrschluss, dass die Sozialkassen dann ja im Einzelfall für diese Schäden aufkommen müssten. Insofern sei es gerechtfertigt, dass man hier aus Mitteln der Abwasserabgabe Mittel für diese speziellen Fälle zur Verfügung stelle. Die Anzahl der Fälle sei relativ gering. Man rede über unendlich lange Sanierungsfristen. Man rede über einen ganz bestimmten Personenkreis. Nur dann, wenn hier zwingend eine Schadenssanierung erforderlich sei, flössen auch die Mittel. Diese Mittel könnten nicht breit für alle Hausbesitzer zur Verfügung gestellt werden.

Die vierte Frage habe sich auf die Verursacher der Schäden bezogen. Vom Grundsatz her sei immer der Besitzer derjenige, der im Prinzip für den Schaden haften müsse. Natürlich habe er zu klären, ob der Schaden an seinem Besitz durch einen Dritten entstanden sei. Dazu gebe es auch eine ganze Reihe von privatrechtlichen Regelungen, in denen das geklärt sei.

Er könne das auch nur noch einmal empfehlen. Es mache einen gewissen Sinn, sich in bestimmten Abständen einer solchen Prüfung zu unterziehen für den Kanal, weil man dann frühzeitig auch kleinere Schäden identifizieren könne und nicht erst dann, wenn der Schaden riesengroß sei wie in Solingen.

7 Beförderung von E-Bikes und Tandems in Zug, Bus und Bahn

Vorlage 16/177

Vorsitzender Dieter Hilser gibt den Hinweis: Dieser Tagesordnungspunkt sei von den Grünen beantragt worden.

Arndt Klocke (GRÜNE) bedankt sich beim Ministerium für die Antwort und die Prüfung des ganzen Sachverhalts.

Die Schwierigkeiten in der Beförderung aufgrund der Platzverhältnisse seien allen bekannt. Perspektivisch brauche man mehr Kapazitäten aufgrund der Zunahme im ÖPNV, im SPNV und natürlich auch beim Radverkehr. Viele Leute würden gerne ihr Fahrrad mitnehmen.

Jetzt enthielten die Beförderungsrichtlinien aber schon die klare Feststellung, dass niemand Anspruch auf eine Beförderung habe, wenn das Radabteil überfüllt sei, unabhängig davon, ob er einen gelösten Fahrschein habe oder nicht. Das ändere auch die im Sommer überlegte Verordnung nicht.

Er habe um den Bericht gebeten, weil es Presseberichte gegeben habe, die eine Differenzierung in der Mitnahme zwischen handelsüblichen Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes beschrieben hätten. Das Pedelec werde mitgenommen und das E-Bike nicht. Auch Schaffner hätten Schwierigkeiten, die verschiedenen Räder voneinander zu unterscheiden. Das sei der Hintergrund.

Das, was hier vorgelegt worden sei, setze auf eine Vereinheitlichung, sowohl auf landeseinheitliche Beförderungsrichtlinien als auch auf eine Vereinheitlichung der verschiedenen Modelle. Das könne er nur sehr begrüßen.

Die Problematik der eigentlich zu geringen Kapazitäten in dem Bereich bleibe aber weiterhin bestehen.

Henning Rehbaum (CDU) weist auf das Dilemma hin, dass man in den öffentlichen Verkehrsmitteln zu wenig Platz habe und sich um diesen Platz verschiedene Fahrgastgruppen stritten. Das seien die nichtbehinderten Fahrgäste, die mobilitätseingeschränkten Fahrgäste mit Rollatoren, Rollstühlen und E-Rollis, Fahrgäste mit Kinderwagen und Radfahrer. Alle hätten ein Bedürfnis auf Beförderung und alle hätten auch ein Bedürfnis auf eine sichere Beförderung. Dieses Dilemma sei vermutlich auf die Dauer nicht auflösbar. Natürlich könne es mit ganz vielen Kapazitäten aufgelöst werden, aber das sei utopisch.

Wenn man es ganz klar und sauber regeln wollte, wäre die Regelung sehr einfach. Zum Beispiel Tandems würden gar nicht mitgenommen. Damit hätte man die Sicherheit auf jeden Fall gewährleistet. Das Problem, das vor allem das Fahrpersonal habe, wäre auch gelöst. Er gucke da jetzt besonders auf den straßengebundenen ÖPNV, wo der Platz doch in der Regel deutlich geringer bemessen sei. Das gelte zum Beispiel für Busse gegenüber dem SPNV, wo es vielleicht Fahrradabteile gebe. Wenn man an dieser Stelle eine klare Regelung wollte, bedeutete das die Ablehnung der

Beförderung von Sonderkonstruktionen. Das könne aber sicherlich nicht das Ziel sein.

Er halte eine Regelung, bei der Kulanz eine große Rolle spiele, für zielführend. Denn jeder Fall vor Ort sei anders. Er habe selber zwölf Jahre als Führungskraft im Nahverkehr gearbeitet und wisse, der Teufel liege letztlich im Detail. Das Fahrpersonal oder das Leitstellenpersonal müssten dieses Dilemma immer auflösen. Wenn es allzu starre Regeln gebe, sei dem nicht geholfen. Da müsse vor Ort eine gewisse Flexibilität im Handeln gegeben sein. Eine Kulanzregelung, die auch an einem runden Tisch mit den betroffenen Gruppen entwickelt werden könne, sei seines Erachtens am ehesten zielführend.

Arndt Klocke (GRÜNE) hält „Kulanz“ für ein gutes Stichwort. Allerdings habe er bei der Beschäftigung mit dem Thema gelernt, dass es zu massiven Streitfällen in den letzten Monaten und Jahren insbesondere beim straßengebundenen ÖPNV gekommen sei, also bei den Busfahrern, die Streitfälle hätten austragen müssen mit Fahrgästen, die sehr darauf bestanden hätten, dass ihr Rad oder ihr Kinderwagen mitgenommen werde. Das sei natürlich schwierig, wenn man Führer eines Busses sei und das nebenbei austragen müsse. Bei Schaffnern sei die Situation vielleicht ein bisschen anders geartet.

Für jemanden, der sich nicht intensiv damit beschäftige, klinge das vielleicht ein bisschen nach einer Orchideenfrage. Im Frühjahr seien die Obleute aber bei der Verkehrswacht eingeladen gewesen. Die ZEG, die Einkaufsgenossenschaft der Fahrradhändler, habe dort die Zahlen bekannt gegeben. Ende 2011 seien schon 350.000 E-Bikes in Deutschland verkauft gewesen. In diesem Jahr würden insgesamt 500.000 erwartet. Das sei wirklich ein Massenprodukt geworden. Im Gegensatz zu den E-Autos würden die E-Fahrräder zu Massenprodukten. Deswegen werde das eine Fragestellung sein, die sich in Zukunft viel häufiger stelle als das vielleicht noch früher der Fall gewesen sei. Deswegen finde er eine einheitliche Regelung oder eine einheitliche Haltung auch seitens der Verkehrsverbände angebracht und wünschenswert.

Christof Rasche (FDP) äußert, man wünsche sich ja hier eine Regelung, die sich einfach nur am natürlichen Menschenverstand orientiere. Aus Sicht der Bevölkerung und erst recht der Betroffenen könne das alles gar nicht so schwierig sein. So eine Regelung wünsche er sich. Das Ziel des Kollegen Klocke unterstütze seine Fraktion ausdrücklich. Er hoffe, dass alle Beteiligten jetzt zu einer vernünftigen Regelung kämen, auf die sich dann alle Bürger in Nordrhein-Westfalen verlassen könnten.

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/748

Der **Ausschuss** beschließt auf Antrag von SPD und Grünen die Durchführung einer Anhörung.

9 Landesregierung darf Chancen für NRW aus dem Ziel-II-Programm nicht verspielen: Nordrhein-Westfalen muss eigene Akzente bei EFRE setzen!

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/822

Vorsitzender Dieter Hilser teilt mit, der Ausschuss sei mitberatend. Federführend sei der Wirtschaftsausschuss.

Bernhard Schemmer (CDU) stellt fest, es handele sich auch ganz überwiegend um Wirtschaftsthemen. Es sei nicht die Aufgabe dieses Ausschusses, sich mit Wirtschaftsfragen zu beschäftigen.

Gleichwohl sei in der Ziel-II-Programmatik ausdrücklich auch vorgesehen: Nachhaltiger Verkehr – Engpässe in der Infrastruktur. – Das Ganze sei noch ein bisschen überlagert mit den Fragen rund um die transeuropäischen Netze.

Der Minister habe vorhin vorgetragen, dass es gemeinsame Aufgabe und auch seine Aufgabe sei, das Thema „Verkehr“ mehr in den Blick zu bringen. Diese Auffassung teile er, Schemmer, durchaus. Aber dann wäre es gerade bei der Frage der EFRE-Mittel auch wichtig, dass der Bereich Verkehr hier mit untergebracht werde. Dazu hätte er gern eine Position der Landesregierung.

Jochen Ott (SPD) entgegnet, wenn Herr Schemmer gestern bei der Vorstellung des Ministers gewesen wäre wie Herr Brockes, der dankenswerterweise diese Frage auch gestern Nachmittag noch einmal eingebracht habe, dann hätte er wahrscheinlich mit Erstaunen festgestellt, dass es nicht nur in den Wirtschaftsbereich gehöre, sondern drei Viertel des Vortrages des zuständigen EU-Beamten deutlich gemacht hätten, dass vieles mit Stadtentwicklung zu tun habe und dass es bei dieser Förderung um Quartiersentwicklung gehe. Es sei deutlich geworden, welche integrierten Ansätze enthalten seien. Von daher sei es sogar richtig und wichtig, dass das durchaus auch vom Verkehrsminister begleitet werde. Er wolle den Minister ausdrücklich ermutigen, diesen Prozess als Querschnittsaufgabe intensiv zu begleiten.

Außerdem wolle er die CDU ausdrücklich ermutigen, auf ihre Bundesregierung einzuwirken. Die EU-Kommission habe nämlich Verordnungen erlassen, dass die Infrastruktur nicht gefördert werden könne. Das habe das Parlament in den Ausschussberatungen aber zumindest seitens der sozialdemokratischen Fraktion anders gesehen. In diesem Sinne sollte man im Europäischen Rat tätig werden. Dann werde man sehen, wie am Ende des Tages die Förderbestimmungen aussähen. Zum jetzigen Zeitpunkt, in den Vorlagen der EU-Kommission, seien Infrastrukturmaßnahmen für Wachstumsregionen wie Nordrhein-Westfalen ausdrücklich untersagt.

Dietmar Brockes (FDP) bestätigt, der Kollege Ott habe das richtig beschrieben, dass er den Punkt gestern bei der Vorstellung der Rahmendaten für die nächste För-

derperiode angesprochen habe. Er sehe es als großes Manko an, dass dieses Ziel für Nordrhein-Westfalen nicht greife. Er habe auch die Vorgeschichte angesprochen.

Er meine, man müsse hier gemeinsam den Druck verstärken. Deshalb begrüße er den Antrag der CDU-Kollegen. Gegenüber der Kommission müsse deutlich gemacht werden, dass ein enormer Bedarf im Ausbau der Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen bestehe.

Da habe man gestern die Ausführungen seitens der Kommission zur Kenntnis genommen.

Er hätte sich dann aber auch gewünscht, dass der anwesende Wirtschaftsminister noch einmal deutlich gemacht hätte, wie wichtig auch ihm der Ausbau der Infrastruktur sei.

Wenn die Landesregierung versuche, noch weiter Einfluss zu nehmen, um dieses Ziel für Nordrhein-Westfalen greifbar zu machen, werde sie auf jeden Fall die Unterstützung der FDP haben. Aber er erwarte dann auch seitens der Landesregierung, dass dies offensiver angegangen werde als das gestern der Fall gewesen sei.

Wenn man nicht mehr weiter wisse, fordere man die Bundeskanzlerin auf, so **Bernhard Schemmer (CDU)**. In diesem Antrag gehe es darum, sich als Land Nordrhein-Westfalen zu positionieren. Bei anderen Gelegenheiten werde ja auch immer gesagt, man sollte bei Verkehrsprojekten gemeinsam beim Bund auftreten, gegebenenfalls auch bei Europa. Dann könne das hier doch einmal zum Lackmustest gemacht werden. Dann werde man sehen, wie das mit dem gemeinsamen Auftritt gelinge. Das werde vielleicht schon weiterhelfen.

Reiner Dieter Breuer (SPD) rät dringend, es sollte doch jeder in seinem Kreis versuchen zu wirken und nicht auf der falschen Bühne tanzen. Der Antrag sollte dahin geschoben werden, wo er fachlich hingehöre.

Er gehe davon aus, dass der Diskussionsprozess innerhalb der Landesregierung noch nicht zu Ende sei. Wenn man die Veranstaltungen besucht habe oder die Pressemitteilungen gelesen habe, die die Landesregierung dazu herausgegeben habe, werde man festgestellt haben, dass es ein Eckpunktepapier gebe, das unter Einbeziehung des umfassenden Prozesses jetzt weiter diskutiert werde. Das sei ein Prozess, der noch nicht zu Ende sei, der maßgeblich auf der Ebene der EU geführt werde. Dann müsse man einmal sehen, wie man am Ende dieses Prozesses für Nordrhein-Westfalen die besten Wege gehen könne.

Da habe sich aus seiner Sicht der Antrag der CDU schon weitestgehend erledigt.

Der Antrag sollte zunächst ohne Votum an den zuständigen Ausschuss geschoben werden. Dann werde man sehen, was man in Nordrhein-Westfalen konkret an Förderprojekten damit anstellen könne.

Oliver Bayer (PIRATEN) erklärt, seine Fraktion finde es aus europäischer Sicht sehr gut, dass Infrastrukturprojekte, also im Grunde Straßenbau, zugunsten anderer Din-

ge ausfielen. Für Nordrhein-Westfalen bestehe natürlich die Möglichkeit, in den Bereichen Umweltschutz und Nachhaltigkeit auch Mobilitätsprojekte, zum Beispiel im Raum Aachen, zu forcieren und da ordentlich etwas zu bewirken.

MR Michael Koch (MWEIMH) nimmt Stellung, zur Infrastrukturförderung sei anzumerken: Die stärker entwickelten Regionen, zu denen Nordrhein-Westfalen zähle, hätten nach den Verordnungsentwürfen nicht die Möglichkeit, den generellen Ausbau von Straßen-, Schienen- oder Flughafeninfrastruktur zu fördern. Sie hätten allerdings die Möglichkeit, Innovationsinfrastruktur zu fördern oder auch Infrastruktur, die diesen Hauptzielen Innovation und erneuerbare Energien und CO₂-Minderung entspreche.

Weiterhin hätten Bund und Länder in ihren Stellungnahmen gegenüber der Europäischen Kommission gefordert, Infrastruktur, und zwar touristische Infrastruktur und Infrastruktur für gewerbliche Investitionen, in die Verordnungen hineinzuschreiben.

Das sei aber im Verhandlungsprozess. Derzeit fänden die Verhandlungen im Europäischen Parlament statt. Das sei jetzt, wenn man noch Einfluss nehmen wolle, der entscheidende Ort der Einflussnahme, wobei die Vertreter der Regionen und viele Mitgliedstaaten genau das forderten, Infrastruktur, touristische Infrastruktur und gewerbliche Infrastruktur. Aber dieser generelle Ausbau von Straßen, Schienen und Flughäfen gehe nicht.

Noch ein Wort, um deutlich zu machen, wo die Kommission ihren Widerstand ansetze: Die Kommission habe elf thematische Ziele vorgegeben. Sie habe aber gleichzeitig gesagt, drei Ziele davon seien gesetzt, die müssten verfolgt werden und dafür müssten 80 % der Mittel eingesetzt werden. Die anderen acht Themen, die übrig blieben, dürften genommen werden, aber nicht alle. Man müsse sich auf ganz bestimmte Thematiken konzentrieren.

Der Vorschlag des Wirtschaftsministers sei die Konzentration auf Themen und Investitionsprioritäten, insgesamt sechs, die für Stadtquartiersentwicklung/Prävention eingesetzt werden sollten.

Wenn man nun berücksichtige, dass man vielleicht 1 Milliarde € für sieben Jahre bekomme, dann würde das bedeuten: Wenn man in Nordrhein-Westfalen tatsächlich Straßen, Schienen und Flughäfen machen dürfte, würde man praktisch nur 20 % der Mittel dafür einsetzen, 200 Millionen €. Dann müsste man aber praktisch verzichten auf die Stadtquartiers- und Präventionspolitik. Dann könne man praktisch das eine oder das andere machen. Aber die Vorschläge der Kommission verböten das.

Vorsitzender Dieter Hilser fragt die antragstellende CDU-Fraktion, wie sie jetzt mit ihrem Antrag verfahren wolle. Die Koalitionsfraktionen sprächen sich dafür aus, den Antrag ohne Votum zu schieben.

Bernhard Schemmer (CDU) antwortet, ihm sei inhaltlich gerade nicht klar geworden, warum man den Antrag schieben wolle. Die Aufforderung, bei der Bundeskanzlerin darauf hinzuwirken, ein breites Feld von Infrastrukturmaßnahmen – dazu gehör-

ten auch Stadterneuerung und Verkehr – nach vorne zu bringen, sei das Ziel des Antrages. Er habe dagegen keinen Einwand gehört. Insofern könne darüber abgestimmt werden.

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

10 Gesetz zur Anpassung des Gesetzes über die NRW.BANK an die Gewährträgerstruktur sowie zum Prüfungsrecht des Landesrechnungshofs bei der NRW.BANK

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/743

Der **Ausschuss** gibt kein Votum ab.

11 Gesetz über das Verbandsklagerecht und Mitwirkungsrechte für Tierschutzvereine

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/177

Vorsitzender Dieter Hilser informiert, federführend sei der Umweltausschuss.

Der **Ausschuss** gibt kein Votum ab. An einer eventuellen Anhörung im federführenden Ausschuss wird sich der Ausschuss nachrichtlich beteiligen.

gez. Dieter Hilser
Vorsitzender

2 Anlagen

12.10.2012/25.10.2012

160

**Rede des Ministers für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Herrn Michael Groschek**

**Zu TOP 1 der Sitzung des Ausschusses für Bau, Wohnungswesen und Verkehr des
Landtags NRW am Donnerstag, den 27. September 2012
„Einführung in die Bau-, Wohnungs-, Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik der 16.
Legislaturperiode“**

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
sehr geehrte Gäste,

NRW stärken heißt, vorbeugend und nachhaltig Politik zu entwickeln. Dieser rote Faden der Regierungserklärung der Ministerpräsidentin ist auch meine fachliche Leitlinie. Sie ist eingebettet in einem Sparzwang, der Voraussetzung für das Erreichen der Schuldenbremse ist.

Dies zwingt zu einer Fachpolitik des „weniger und anders“ statt des „mehr und weiter so“. Nachhaltige Politik setzt auf wirtschaftliche Stärke, soziale Gerechtigkeit und ökologische Verantwortung. Diesem Dreiklang folgt die Bau- und Verkehrspolitik des Landes. Wohnen und Mobilität müssen bezahlbar sein.

Soziale Stadt ist Heimat vor der Haustüre

Anrede,
unsere Gesellschaft bleibt im Wandel – wirtschaftlich, technisch und sozial.
Mit dieser Einsicht wächst ein Bedürfnis nach Verwurzelung, nach Orientierung, nach Verbindlichkeit und nach einem festen Platz.
Die Menschen haben ein wachsendes Bedürfnis nach Vertrautheit und sozialer Sicherheit. Sehnsuchtsort ist die „Heimat“, also im Grunde die Ausdehnung der „eigenen vier Wände“ auf das Stadtviertel, in dem man alt werden möchte. Heimat vor der Haustür ist nicht „Christels Post“ oder „Försters Silberwald“.

Im Gegenteil:

Hier wird demografischer Wandel als gelebte Alltäglichkeit konkret. Die gesellschaftliche Spaltung in Arm und Reich spiegelt sich auch in Tendenzen zur Ghettoisierung wieder. An den Rand gedrängte Armutsviertel einerseits und Luxusghettos andererseits. Der „Doorman“ wird zum Schutzmann der Privilegierten. Das gesellschaftspolitische Scheitern der „Privat vor Staat“-Ideologie offenbart sich auch beim Wohnen und in der Stadtentwicklung.

Sozialer Zusammenhalt braucht Gemeinschaftsinitiative und Partnerschaft der jeweils gesellschaftlich relevanten Akteure.

So wird Stadtentwicklung mehr denn je zur Stadtteilentwicklung.

Anreden,
in der Rhein-Ruhr-Region bündeln sich alle logistischen und städtebaulichen Chancen und Herausforderungen. Diese einmalige Stadtlandschaft ist keine Kette von Armutsinseln, obwohl gesellschaftliche Spaltung auch in der Stadtentwicklung sichtbar ist. Sie ist eine Kultur- und Bildungslandschaft, Wohn- und Arbeitsstandort mit Weltgeltung. Die „Klima-EXPO“ im Ruhrgebiet unterstreicht dies.

Das Ideal der europäischen, sozialen Stadt, in deren Mitte Platz für alle ist, will ich lebendig halten. Die Repräsentanten der großen Städte lade ich ein, die weitere Profilierung auch gemeinsam zu verabreden und anzugehen.

Uns mit den attraktivsten Metropolen weltweit zu messen, würde ich gerne als Wettbewerb nachhaltiger Stadtentwicklung formatieren.

Wir können nicht überall alles fördern und eine noch dichtere Infrastruktur schaffen. Regionale Prioritäten und gezielte Investition sind gefordert.

Die „Stärken stärken“ ist mein Anspruch - auch mit Blick auf den ländlichen Raum.

Städtische Knotenpunkte im ländlichen Raum sind Voraussetzung für die Vernetzung öffentlicher und privater Infrastruktur. Sie bieten heute schon besondere Entwicklungschancen. Beispielhaft nenne ich Westfalen:

- den Siegener City-Campus, der mit studentischem Leben die Innenstadt stärkt,
- die Vorreiterrolle Münsters bei nachhaltiger Stadtentwicklung,
- die vier „Volme- Kommunen“ Halver, Kierspe, Meinerzhagen und Schalksmühle, die mit ihrem Projekt „Oben an der Volme“ über Nahmobilität, Tourismus und Kultur die Attraktivität der Region steigern.

Mit den „Regionalen“ haben wir eine funktionstüchtige Netzstruktur, die Erfolg durch Kooperation schafft.

Kassensturz / ehrlich machen

Anrede,

Begonnen habe ich mein Amt mit einem „Kassensturz“ – wir müssen uns „ehrlich machen“. Erlauben sie mir zwei Beispiele:

Erstens:

Der Bund hat angekündigt, den Finanzrahmen für den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen in den Jahren 2013 – 2016 erheblich zu reduzieren.

Das ist ein Zeichen dafür, dass sich der Bund aus seiner Verantwortung für **seinen** Straßenbau in unserem Land zurückzieht.

Manche Ortsumfahrung die vor 25 Jahren geplant wurde, wird auch so in den nächsten 25 Jahren nicht gebaut werden.

Das trifft genauso auch auf die Mittel für die Straßenerhaltung in NRW zu. Insbesondere die zwingend notwendigen Brückensanierungen können nicht zeitnah umgesetzt werden.

Der Bund muss endlich einsehen, dass die Straßeninfrastruktur in NRW aus nationalen wirtschaftlichen Gründen funktions- und leistungsfähig sein muss. Jeder Mangel wirkt sich weit über unsere Landesgrenzen hinaus aus.

Unsere Verkehrsinfrastruktur – zentral in Europa und als Hinterland der für die globale Wirtschaft wichtigen Nordseehäfen – darf nicht zum logistischen Nadelöhr werden.

Zweitens:

Im Bereich des Schienenverkehrs ist die Benachteiligung NRWs noch weit eklatanter:

Der Investitionsrahmenplan des Bundes für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen in den Jahren 2011 bis 2015 weist einen bundesweiten Finanzansatz von über 8,6 Milliarden Euro aus. Für NRW sind von diesen Mitteln lediglich 167 Millionen, also keine 2% vorgesehen. Das ist so wenig wie noch nie.

Und von den bundesweit in 2011 zur Verfügung stehenden rund 6,9 Milliarden Euro nach dem Bundesregionalisierungsgesetz erhält Nordrhein-Westfalen etwa 16 %.

Dies ist keine bedarfsgerechte Finanzausstattung und entspricht auch im Ländervergleich in keinsten Weise den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen.

Von den Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz entfallen nur etwa 19% auf Nordrhein-Westfalen, obwohl der übliche Länderanteil nach dem „Königsteiner Schlüssel“ über 21% für NRW vorsieht. Das wird erst recht dramatisch, wenn der Bund sich gegen die Länder durchsetzt und die Entflechtungsmittel nach 2013 kürzt.

Der Bund steht in finanzieller Mitverantwortung. Unserem Land gegenüber wird er seiner Verantwortung nicht gerecht. Es freut mich, dass dies auch aus den Reihen der Opposition anerkannt wird.

Im Verkehrsbereich hat die Bundesregierung eine drastische Kürzung der Mittel für Straßenneu- und ausbau angekündigt. Dies wird nicht ohne Auswirkungen auf wichtige Straßenbauprojekte in NRW bleiben. Beim Schienenverkehr sind die Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und Bahn bzgl. Betuwe und RRX lange überfällig.

Verantwortlichkeit des Landes

Anrede,

was die Zuständigkeit des Landes angeht – meine Damen und Herren Abgeordnete – sage ich deutlich: Natürlich wünsche ich mir mehr finanziellen Spielraum für unsere Infrastruktur. Ich kann aber nur mit dem Geld arbeiten, das mir der Landtag bewilligt – und auf die vielen mir bereits jetzt schon vorliegenden Anfragen und Bitten (zum Beispiel zu Straßenbaumaßnahmen) werde ich in diesem Sinne antworten müssen.

Die Notwendigkeit zur Haushaltskonsolidierung erlaubt aktuell keine noch so wünschenswerten Ausgabensteigerungen in den Förder- und Investitionsprogrammen meines Hauses.

Mein Ressort trägt zudem durch die Mittelabsenkungen in der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2016, zu einem wesentlichen Teil zur Reduzierung der Nettoneuverschuldung des Landes bei.

Straße als Hauptverkehrsträger

Anrede,

Wenn wir beim Blick auf unser Land ehrlich sind, müssen wir aber auch feststellen, dass das Wesentliche in Sachen Infrastruktur und Siedlungsentwicklung schon gebaut ist.

Der klassische **Neubaubedarf** ist relativ gering. Die **Straße** leistet von allen Verkehrsträgern den stärksten Beitrag dazu, dass die Wirtschaft produzieren, der Handel seine Produkte vertreiben kann und unser gesellschaftliches Zusammenleben funktioniert. Maßgebliche Anteile des Schwerverkehrs werden wir nicht von der Straße auf die Schiene oder Wasserstraße verlagern können. Ohne Lkw ist eine flächendeckende Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit den notwendigen Gütern nicht möglich.

Was wir brauchen, ist ein gutes Zusammenspiel aller Verkehrsträger: Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr.

Anrede,

Obwohl NRW bereits über ein enges Straßennetz verfügt, kommt es leider immer noch viel zu häufig zu Staus. Die Ursachen dafür – das haben Untersuchungen im Auftrag meines Hauses gezeigt – sind grob ausgedrückt zu 40 % erhöhte Belastung, zu 50 % Baustellen und lediglich zu 10 % Unfälle.

Mit einer Vielzahl von Maßnahmen arbeiten wir an einer konkreten und nachweisbaren Verflüssigung des Verkehrs. Da, wo Strecken überlastet sind, arbeiten wir mit Hochdruck am Ausbau, zum Beispiel auf 6 Fahrspuren, wie auf der A 1, auf der A3 oder auf der A 40 und der A 43. Wo wir nicht mehr ausbauen können, nehmen wir Standspuren mit unter

Verkehr, und wo wir unsere Autobahnkreuze als Stauwurzel identifiziert haben, planen wir mit Hochdruck an entsprechenden Umbaumaßnahmen

Der **Neubaubedarf** für die kommenden Jahre beschränkt sich auf nur noch wenige Lückenschlüsse im Straßennetz. Ich nenne hier bewusst beispielhaft die A33. Baustellen auf den Autobahnen kann und werde ich Ihnen auch in Zukunft nicht ersparen können. Große Hoffnung setze ich aber in die **Verkehrszentrale**. Sie wird uns helfen, den Verkehr, durch Baustellen hindurch und um Baustellen herum besser zu steuern und den vorhandenen Verkehrsraum dadurch optimal auszunutzen. Und ich sehe auch noch ein nicht unerhebliches Stauvermeidungspotenzial in der schnelleren Räumung der Fahrbahnen nach Unfällen. Bei **Bagatellunfällen** besteht schon heute eine Räumpflicht. Nichtbeachtung kann mit einem Bußgeld geahndet werden. Das wissen nur die wenigsten!

Viel drängender als weiterer Neu- und Ausbau ist der **Erhalt** der vorhandenen Infrastruktur. Sie ist vielerorts „in die Jahre“ gekommen oder genügt modernen Standards und Anforderungen nicht mehr. Das trifft vorrangig auf die Brücken zu: etwa 3,5 Mrd. € benötigen wir in NRW für Autobahnbrücken.

Verkehrszuwächse auf die Schiene bringen

Anrede,

NRW ist die bedeutendste Logistik-Drehscheibe in Deutschland und eine der wichtigsten in Europa. Erhalt und gezielter Ausbau der notwendigen Infrastruktur ist eine technische und finanzielle Herausforderung.

NRW ist das bevölkerungsreichste Bundesland. In Rhein-Ruhr leben 11 von 18 Mio. Einwohnern. Dies ist der größte europäische Ballungsraum.

Um hier Mobilität für Menschen und Güter zu gewährleisten, müssen zumindest die Güterverkehrszuwächse auf die Schiene verlagert werden.

Die weiter wachsenden Güterverkehre bewältigen wir nicht mit Gigalintern auf der Straße, sondern nur durch den Ausbau von Güterverkehrsprojekten wie: Betuwe, Eiserner Rhein, die Strecke Aachen – Köln und die Ruhr-Sieg-Strecke.

Der Rhein-Ruhr-Express als dicht getakteter regionaler Schnellzug muss im Personenverkehr der Hauptstrang des zukünftigen Schienennetzes werden.

In den kommenden Jahren wird der **Bundesverkehrswegeplan** fortgeschrieben.

Dazu haben wir aktuell die Bezirksregierungen aufgefordert, bis Ende dieses Jahres über die Regionalräte Maßnahmen zur Bewertung durch den Bund vorzuschlagen und dazu entsprechende Voten der Regionen herbeizuführen. Entscheidend wird aber sein, mit wie viel Geld der Bund den Bedarfsplan hinterlegen wird.

Wir werden uns dafür stark machen, dass Nordrhein-Westfalen im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 endlich wieder angemessen berücksichtigt wird.

Darin müssen auch der Bahnknoten Köln, die Strecke Münster – Lünen und die Beseitigung der Engpässe zwischen Mönchengladbach und Venlo entsprechend berücksichtigt werden.

Im Ausschuss werde ich über die Anmeldung unterrichten.

Wasserstraße stärken

NRW ist das Binnenschiffahrtsland Nr. 1 in Deutschland und Europa. Zentrale Tore zur globalisierten und stark arbeitsteilig organisierten Weltwirtschaft sind für uns die Häfen in Belgien und den Niederlanden. Die zentralen Umladevorgänge erfolgen dort. Und die

vorhandene Hinterland-Infrastruktur entscheidet letztlich, ob auf den Lkw, den Zug oder das Binnenschiff verladen wird.

Wir wollen Wertschöpfung binden und nicht nur Umschlagsplatz sein. Wertvolle Flächen für logistische Nutzung zu akquirieren ist gemeinsame regionale Aufgabe. Kooperation trotz Wettbewerb erwarte ich von den Häfen in NRW.

Nordrhein-Westfalen verfügt mit 720 km Wasserstraßen und aktuell rund 120 Häfen über eine herausragende wasseraffine Infrastruktur.

Aber auch bei der Bundeswasserstraße haben wir eine erhebliche Unterfinanzierung. Wir brauchen dringend die Vertiefung des Rheins und den Ausbau unseres Kanalnetzes.

Nadelöhr Verkehrsfinanzierung

Anrede,

sie sehen, wir sind wieder beim Geld. Die **Verkehrsfinanzierung** ist und bleibt der entscheidende Angelpunkt. Dabei wissen alle Verkehrsexperten: Von dem Grundsatz **Verkehr finanziert Verkehr** sind wir weit entfernt.

Die so genannte Daehre-Kommission arbeitet dies auf.

Sie wird im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz Ende des Jahres ein Gutachten zur nicht steuerlichen Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur vorlegen.

Ohne mich vorab festzulegen, erwarte ich von einem künftigen Modell, dass Bund, Länder und Gemeinden zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten bekommen. Wir brauchen sie dringend, um den Erhalt unserer Infrastruktur angemessen zu gewährleisten.

Auch die künftige Finanzierung des ÖPNV ist offen. Mit der **Revision des Bundesregionalisierungsgesetzes** und den Anschlussregelungen für das Entflechtungsgesetz und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz werden die Weichen für die Zukunft des ÖPNV gestellt.

Der Bund bleibt in der Pflicht, die sogenannten Entflechtungs- und Regionalisierungsmittel auch im aktuellen Verhandlungszeitraum 2014 bis 2019 mindestens auf den jetzigen Stand zu halten. Eine Reduzierung hätte unmittelbare Folgen für den kommunalen Straßenbau und die Attraktivität des ÖPNV in NRW.

Die von uns eingesetzte **ÖPNV-Zukunftskommission** wird kurzfristig die Voraussetzungen für eine sachgerechte Finanzierung des ÖPNV in NRW ermitteln und bis Mitte 2013 in einem Schlussbericht darlegen.

Anrede,

Wir brauchen einen bezahlbaren Öffentlichen Personennahverkehr, der Mobilität jenseits des Autos ermöglicht. Durch unsere Einführung eines **Sozialtickets** finden zum Beispiel Menschen, die sich bisher Mobilität nicht leisten konnten, ein Angebot für die Nutzung von Bussen und Bahnen. Damit haben wir als Landesregierung einen Impuls gesetzt. Letztendlich ist aber der Bund gefordert, ein Grundrecht auf Mobilität für alle durch auskömmliche SGB-II- Regelsätze umzusetzen.

Luft – Verkehr – Lärm

Anrede,

Ich werde mich in besonderer Weise für eine Stärkung des Lärmschutzes einsetzen und hierfür auch in meinem Hause organisatorische Voraussetzungen schaffen. Aber auch hier ist der Bund in einer Pflicht. Einerseits bei der Bereitstellung von ausreichenden Mitteln für den Lärmschutz an Straße und Schiene – andererseits organisatorisch.

Dabei bleibt festzustellen: Beim Flugverbot hat sich die Bundesregierung einem landespolitisch gewollten Nachtflugverbot für Passagierflüge in Köln/Bonn verweigert. Bis heute ist sie nicht gewillt, mit einem verlässlichen, aktuellen Luftverkehrskonzept Weichen neu zu stellen. Die Bundesregierung schadet dem Luftverkehrsstandort Deutschland durch Untätigkeit und stärkt die Drehkreuze Istanbul und Dubai.

Wir brauchen endlich ein zeitgemäßes, **nationales Luftverkehrskonzept**, das die Bedürfnisse des Landes Nordrhein-Westfalen, der Flughäfen, der Airlines, der Nutzerinnen und Nutzer aber vor allem auch der Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt.

Wir brauchen leistungsfähige internationale Flughäfen. Der Konflikt zwischen notwendigen Verkehrszeiten und Verkehrsdichten auf der einen Seite und dem Ruhebedürfnis der Anwohner andererseits, muss entschärft werden. Der beste Weg ist, die Krachmacher vom Himmel zu verbannen:

„Wer lärmt muss mehr Gebühren zahlen - Flüsterjets zahlen weniger“.

Dieses Prinzip soll auch bei der Schienennutzung durch Güterzüge greifen und so bis 2020 national spürbare Lärmentlastung bringen. Auch Straßenlärm kann krank machen – offener Asphalt und optimierte Lärmschutzwände sind wirksame Instrumente. Über Geschwindigkeitsbegrenzungen sollten wir erst nach Abschluss des verabredeten Feldversuches diskutieren.

Stadtentwicklung: Erfolg durch Kooperation

Anrede,

Stadtentwicklung ist für uns eine gesamtgesellschaftliche Querschnittsaufgabe aller politischen Ebenen. Deshalb werden wir gegenüber der Bundesregierung auch weiterhin auf die Ausstattung der Städtebaufördermittel in bisheriger Höhe drängen. Denn im Bereich der Städtebauförderung ist die unverantwortliche Kürzung des Programms „soziale Stadt“ eine gesellschaftspolitische Erbsünde dieser Bundesregierung.

Anrede,

wir werden prüfen, inwieweit Mittel des europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) stärker als bisher für die Stadtentwicklungspolitik in Nordrhein-Westfalen eingesetzt werden können. Zugleich wollen wir sicherstellen, dass alle Kommunen von bestehenden Förderprogrammen profitieren können.

Gleichzeitig erwarten wir aber von den Kommunen integrierte Entwicklungskonzepte für ihre Städte, Stadtteile, Ortsteilzentren und Quartiere. Dabei ist interkommunale Zusammenarbeit vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und knapper Kassen eine Chance für mehr Effizienz und für Qualitätsverbesserung.

Deshalb genießen in der Förderpolitik der Landesregierung interkommunal abgestimmte Konzepte wie die der REGIONALEN oder künftig die „Innovationsregion Rheinisches Revier“ Priorität vor rein lokalen Projekten.

Die „Soziale Stadt“ als umfassende Klammer unserer vorsorgenden Politik

Anrede,
in Nordrhein-Westfalen erleben wir Wachstum und Schrumpfung unserer Städte und Gemeinden gleichzeitig.

So beeinflussen zum Beispiel die Versorgung mit bezahlbarem Wohnraum auf der einen Seite und der Umgang mit leeren Wohnungsüberhängen auf der anderen Seite die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen in den Städten und Quartieren. Wir wollen daher die Bemühungen der verschiedenen Fachressorts, die im Bereich Stadtentwicklung tätig sind oder auf die Stadtentwicklung Einfluss nehmen, besser aufeinander abstimmen und verknüpfen. Dies ist die federführende Aufgabe des Stadtentwicklungsministers. Wir wollen alle Aktivitäten und Förderprogramme der Landesregierung auf den räumlichen Fokus des Stadtquartiers ausrichten.

Dabei fangen wir mit den Quartieren der anerkannten städtischen Problemgebiete an. Es gilt, den sozialen Zusammenhalt zu sichern, zukunftsfähige Umstrukturierung der Wohnungsbestände voranzutreiben und die Versorgungs- und Lebensqualität der Quartiere zu gewährleisten, die in besonderem Maße durch den demografischen Wandel geprägt sind.

Ein Kernelement dieser vorsorgenden Politik ist das Programm „Soziale Stadt“. Hier werden wir ein mit allen Fachressorts abgestimmtes, integriertes Rahmenkonzept vorlegen.

Die Sicherheit und insbesondere die altersgerechte Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes, der Straßen, Wege und Plätze werden dabei durch städtebauliche Maßnahmen verbessert. Durch Einsatz der Wohnraumfördermittel soll das Wohnen im Stadtteil gestärkt werden. Gleichzeitig sollen im Sinne eines Leitbildes „Grüne Stadt“ als Teil einer nachhaltigen Stadtentwicklung mehr wohnortnahes Grün, Grüngürtel, Stadtbäume, Parkanlage sowie Dach- und Fassadenbegrünung Bestandteile der Stadtgestaltung werden.

In sozial benachteiligten Stadtteilen soll der Ausbau der Familienzentren vorangetrieben werden. Zugleich wollen wir Kindern und Jugendlichen gute Zukunftsperspektiven vermitteln - dies gilt auch für diejenigen mit Migrationshintergrund.

Gerade in diesen Stadtteilen ist die Aufwertung aller Bildungseinrichtungen von der Kindertagesstätte bis zur VHS dringend erforderlich, weil das lebenslange Lernen in den unterschiedlichen Lebensphasen von der Kita über Schule, Ausbildung, Studium, Beruf und Familie und Alter eine „gute Adresse“ im Stadtteil, in der Stadt oder in der Gemeinde erhalten soll.

Zu diesem Zweck wollen wir die energetische Erneuerung der öffentlichen und in der Regel kommunalen Infrastruktur verknüpfen mit einer funktionellen Verbesserung von Bildungsstätten und Stadtteilzentren. Hierdurch wollen wir den Kommunen auch Anreize geben, Betriebszeiten und -kosten bürgernäher und wirtschaftlicher zu gestalten.

Gerade in diesen Stadtteilen werden wir bei der energetischen Erneuerung und der Umsetzung der Klimaschutzziele darauf achten, sozialverträgliche Lösungen angesichts der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit eines großen Teils der dort lebenden Menschen zu erreichen.

Die Ausrichtung der Wirtschaftsförderung auf eine bestandsorientierte lokale Ökonomie, auf die Bereiche der Kreativwirtschaft oder der gemeinwohlorientierten und Sozialökonomie sollen ausdrücklich integrierte Bestandteile im Rahmen der EU-Förderung für städtische Problemgebiete werden.

Masterplan Stadtteilentwicklung

Anrede,

wir werden einen Masterplan Stadtteilentwicklung auflegen. Damit will ich deutlich machen, dass die Entwicklung von Stadtteilen, Quartieren und Ortsteilen, aber auch von Stadtkernen eine ganzheitliche Aufgabe ist. Sie kann nur interdisziplinär, ressortübergreifend und in Koordination von privaten und öffentlichen Ressourcen gelöst werden.

Zur Daseinsvorsorge in den Stadtteilen und Quartieren gehören stabile Nachbarschaften, eine funktionierende Nahversorgung sowie ein aktives Stadtteilleben in und mit funktionierenden Einrichtungen des sozialen und kulturellen Lebens.

In den Städten und Gemeinden des Landes Nordrhein-Westfalen gibt es eine Vielzahl guter Beispiele von Wohnungsunternehmen, Genossenschaften, bürgerschaftlichen Initiativen, Eigentümerstandortgemeinschaften, Vereinen, Stadt- und Gemeinderäten, die den Mut zu neuen Wege hatten, um in ihrem Quartier selber dafür zu sorgen, dass die Menschen dort gerne wohnen und arbeiten.

Diese Beispiele werden wir als gute Vorbilder herausstellen und zur Nachahmung empfehlen.

So wollen wir den Masterplan Stadtteilentwicklung als vor Ort im Quartier erlebbar präsentieren.

Angemessene Mobilität im Stadtquartier, der Heimat vor der Haustüre, ist vernetzte Nahmobilität. Fußgänger und Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer schützen und stärken, möglichst barrierefreier Verkehrsraum mit problemloser Erreichbarkeit eines qualitativen ÖPNV-Angebotes sind wichtige Stichworte.

Elektromobilität wird in den nächsten 10 Jahren vor allem Zweiradmobilität sein. Das Rad wird neue Bedeutung auch im Alltagsverkehr gewinnen.

Auch deshalb setzen wir unsere vorbildliche Radwegpolitik fort und ergänzen sie – wenn möglich – durch Radschnellwege.

Wir brauchen also mehr sozialen Wohnungsbau

Anrede,

ein wesentliches Element zur Schaffung bezahlbaren Wohnens ist unsere soziale Wohnraumförderung. Dabei haben wir aktuell ein Dilemma:

Selbst Normalverdiener haben zunehmend Schwierigkeiten in den Boomstädten unseres Landes bezahlbaren Wohnraum zu finden. Viele Sozialbindungen laufen aus.

In Großstädten mit hohen Marktmieten fehlt preiswerter Wohnraum, denn frei finanzierten Wohnungsbau findet fast nur noch im oberen Preissegment statt. Auch die Sanierung von Beständen führt zu einer Verknappung preiswerten Wohnraums. Wir brauchen also mehr sozialen Wohnungsbau vor allem in den Wachstumsregionen.

Aber unsere Möglichkeiten mit zinsgünstigen Darlehen Investitionsentscheidungen zu beeinflussen sind geringer geworden, denn die Marktzinsen sind so niedrig wie nie zuvor. Deshalb wird es gerade dort, wo die Mieten steigen und preisgünstiger Wohnraum besonders benötigt wird, immer schwieriger, mit zinsgünstigen Darlehen den Einnahmeausfall durch die geringeren Mieteinnahmen bei preisgebundenen Wohnungen auszugleichen.

Anrede,

vor diesem Hintergrund ist die Frage der Förderintensität wesentlich. Daher werden wir ein Förderprogramm auflegen,

- das dort fördert, wo es besonders nötig ist,

- das mittelfristig Bestand hat und
- das den Investoren verlässliche Perspektiven bietet.
Wichtig ist dabei nicht, wie viel Geld ausgegeben wird, sondern was auf dem Wohnungsmarkt erreicht wird. Was soll erreicht werden?
- Zum einen Vorrang für den Mietwohnungsbau auf angespannten Märkten. Hier wird unser Schwerpunkt liegen. Hier müssen und werden wir die Förderbedingungen weiter verbessern. Aber hier müssen sich auch die Städte mehr engagieren.
- Zum anderen werden wir die Wohnraumförderung als Instrument der Quartiersentwicklung ausbauen. Wenn wir die soziale Spaltung der Städte verhindern wollen, brauchen wir gerade in den eher schrumpfenden Märkten mehr Qualität und eine vernünftige soziale Mischung. Deshalb macht der Blick auf die einzelne Immobilie keinen Sinn – stattdessen wird die Unterstützung der Quartiersentwicklung auf der Grundlage konkreter kommunaler Konzepte unser Handeln leiten.
- Und dann bleibt die Eigentumsförderung ein kleiner werdender Teil des Wohnraumförderungsprogramms. Hier werden wir kritisch darauf achten, wo eine Förderung bei den heutigen niedrigen Zinsen noch erforderlich ist. Sie kann als Instrument der Quartiersentwicklung sinnvoll sein, und sie kann zur Wohnungsversorgung für Familien mit Kindern notwendig bleiben. Eine Eigentumsförderung mit der Gießkanne kommt nicht mehr in Frage.
- Ein neuer Förderschwerpunkt wird der Studentische Wohnungsbau sein. Dabei werden wir die Förderprogramme verschiedener Ressorts zusammenführen

Nachhaltiger Klimaschutz darf weder Mieter noch Investoren überfordern.

Mit meiner Einladung an die Wohnungswirtschaft und den Mieterbund zu einem „Bündnis gut und preiswert Wohnen“ setze ich hier ein deutliches politisches Zeichen. Inklusion statt sozialer Ausgrenzung, integrierte Quartiere statt bloßer Objektentwicklung, energiesparende statt klimaschädliche Bestandsentwicklung sind konkrete Zielsetzung. Nur in gemeinsamer Verantwortung wird es gelingen, erfolgreich den altergerechten Umbau und die energetische Gebäudesanierung im Wohnungsbestand zu meistern.

Mehr als 6 Millionen unserer 8 Millionen Wohnungen in NRW wurde von 1977, dem Jahr der ersten Wärmeverordnung, gebaut. Bei diesem Wohnungsbestand werden noch 250 bis 300 Kilowattstunden pro Quadratmeter Wohnfläche im Jahr für die Heizung und Warmwasserbereitung benötigt. Heute liegen wir im Neubau bei rund 50 Kilowattstunden pro Quadratmeter und Jahr.

Deutlicher lässt sich nicht beschreiben, wie sehr energetische Gebäudesanierung auch ein Gebot sozialer Verantwortung ist. Die sogenannte 2. Miete kann man sonst nicht bezahlbar halten. Dies wiederum ist Voraussetzung für eine wirtschaftlich vernünftige Vermietbarkeit von Wohnungen.

Der Klimaschutz ist im Wohnbereich nicht die einzige Herausforderung, vor der wir stehen. Die Wohnungsbestände müssen zugleich barrierefrei oder barriereärmer werden, damit ältere Menschen länger in der vertrauten Wohnumgebung leben können. Das wollen die Menschen und das spart auch Heimkosten.

Wir werden deshalb mit der Wohnungswirtschaft in einen Dialog treten, wie Investitionen in die energetische Ertüchtigung und die Anpassung der Wohnungsbestände an den demografischen Wandel intensiviert werden können. Unser Ziel ist es, zu verbindlichen und nachprüfbaren Absprachen zu kommen, welchen Beitrag die Wohnungswirtschaft hier leisten kann und wird.

Die Denkmalpflege und die Förderung der Baukultur kommen hier nur textlich zu kurz. Sie bleiben selbstverständlich auf der politischen Tagesordnung.

Eine Verschärfung des Denkmalschutzgesetzes mit weiteren Auflagen bei der energetischen Gebäudesanierung lehne ich ab. Im Gegenteil, wir müssen unseren Beitrag zum Klimaschutz pragmatisch leisten.

Anrede,

die Bezahlbarkeit der Mieten trägt wesentlich zum sozialen Frieden bei. Wenn Alt und Jung, Arm und Reich nicht mehr in unseren Städten zusammenleben können, dann ist auch der soziale Zusammenhalt in der Gesellschaft gefährdet. Daher lehnen wir eine Veränderung des Mietrechts zu Lasten der Mieter klar und deutlich ab. Wir haben uns im Bundesratsverfahren gegen den Mietrechtsentwurf der Bundesregierung positioniert und uns stattdessen dafür eingesetzt, Mietsteigerungen zu begrenzen.

„Heuschreckenplage“

Anrede,

durch den Ankauf großer Wohnungsportfolios durch neue Finanzinvestoren hat sich die Anbieterstruktur des Wohnungsmarktes in NRW grundlegend gewandelt. Neue Finanzinvestoren agieren nach einem ausschließlich renditeorientierten Geschäftsmodell, das auf kurzfristige Verwertungszeiträume ausgerichtet ist. Wohnungen werden zur Handelsware. Mieterinnen und Mietern drohen Mieterhöhungen und Verluste ihrer Rechte. Am Ende der Verwertungskette stehen Problemimmobilien, d. h. vernachlässigte und verwahrloste Wohnimmobilien. Opfer sind nicht nur die Mieter sondern auch die Kommunen und die Eigentümer der umliegenden Immobilien, denn einzelne vernachlässigte Immobilien können ganze Wohnquartiere ruinieren.

Der Landtag hat eine Enquete-Kommission eingerichtet, die diesen Komplex umfassend aufbereitet und der ich jetzt nicht vorgreifen will. Daher momentan nur soviel:

Ein zentrales Element im Umgang mit Problemimmobilien stellt die Wohnungsaufsicht dar. Um die Kommunen in ihren Handlungsmöglichkeiten zu unterstützen, werden wir dieses Rechtsinstrument stärken. Wir wollen nach Finanzierungsmöglichkeiten suchen, um die Aufwertung und Instandsetzung von stadtteilprägenden Immobilien besonders zu unterstützen.

Das Baurecht den Erfordernissen anpassen

Anrede,

Die Landesbauordnung werden wir in dieser Legislaturperiode überprüfen und in mehreren Bereichen ändern. Dabei wird es voraussichtlich um drei Schwerpunkte gehen.

Erster Schwerpunkt soll eine grundlegende Überarbeitung der Vorschriften zur Barrierefreiheit sein. Mir ist es besonders wichtig, dass die Belange von alten Menschen und Menschen mit Behinderungen beim Bauen besondere Beachtung finden und dass die Landesbauordnung die Maßstäbe der UN-Behindertenrechtskonvention erfüllt.

Zweiter Schwerpunkt der Überarbeitung wird eine systematische Neuregelung der Verfahrensvorschriften sein: Sie sollen gestrafft und übersichtlicher als bisher geordnet

werden. Dritter Schwerpunkt ist die Anpassung der Brandschutzvorschriften an die Regelungen der Musterbauordnung.

Darüber hinaus soll die Novellierung auch zahlreiche kleinere Änderungs- und Verbesserungsvorschläge aufgreifen, die sich aus der bauaufsichtlichen Praxis ergeben haben. Denn für ein gutes Ergebnis gibt es nun einmal nichts Besseres, als sich mit möglichst vielen Ideen und Meinungen konstruktiv auseinanderzusetzen.

Eine ganz konkrete Änderung der Landesbauordnung wollen wir schon vorzeitig auf den Weg bringen: die gesetzliche Pflicht, Wohnungen mit Rauchwarnmeldern auszustatten. Diese Geräte können im Brandfall Lebensretter sein. Mit einem Warnton wecken sie Menschen aus dem Schlaf, damit sie sich noch vor den tödlichen Rauchgasen in Sicherheit bringen können. Deshalb gehören Rauchwarnmelder in jede Wohnung.

Erste Bilanz

Anrede,

die ersten 100 Tage meiner Amtszeit sind in wenigen Stunden vorüber.

Diese Einarbeitungsphase habe ich sehr intensiv genutzt und wesentliche Entscheidungen zur Neuausrichtung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr getroffen:

- die Trennung des ehemaligen MWEBWV haben wir ohne weitere Stellenaufstockungen durchgeführt und uns dabei „verschlankt“;
- wir haben ein hauseigenes Effizienzteam eingerichtet. Diese Arbeitsgruppe der Abteilungsleiter unter Leitung des Staatssekretärs wird die Effizienzsteigerungs- und Einsparbemühungen der Landesregierung unterstützen. Hierzu wird ein intensiver Prozess der Aufgabenkritik gestartet;
- Projektgruppen zur Quartiersentwicklung und zum Klimaschutz haben ihre Arbeit aufgenommen, um diese Schwerpunkte meiner Politik konzentriert aufzugreifen und aufzuarbeiten;
- Die Vollsperrung der A 40 mit einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von 65.000 Fahrzeugen in 24 Stunden haben wir durch klare Vorgaben erfolgreich gemanagt. Die bisherigen Erfahrungen zeigen die Leistungsfähigkeit unseres Baustellenmanagements. Ich habe dabei nur die „politische Baustelle“ verantwortet.
- Wir haben eine „Stabstelle Landesbetrieb Straßen“ geschaffen, die künftig die Führungsstruktur des Landesbetriebes überprüft und seine Steuerung an den Zukunftsaufgaben orientierten soll. Wir lassen den Landesbetrieb politisch nicht mehr allein.
- Zum Thema „Problemimmobilien“ haben wir eine erfolgreiche Bundesratsinitiative ergriffen und damit die Erarbeitungen der Enquetekommission des Landtags frühzeitig aufgegriffen.
- Wir haben ein neues ÖPNV-Gesetz in den Landtag eingebracht, mit dem wir die Finanzierung des ÖPNV transparenter und effizienter gestalten und die Steuerungsmöglichkeiten des Landes verbessern werden.
- Infrastruktur und ihre Finanzierungsdefizite konnten wir zum öffentlichen Thema machen.

Meine Damen und Herren Abgeordnete,

ich hoffe, dass wir in der Wohn- und Verkehrspolitik in dieser Legislaturperiode gemeinsam zum Wohle des Landes an „einem Strang“ und vor allem in die gleiche Richtung ziehen.

MBWSV – I 1

Düsseldorf,

.09.2012

**Entwurf einer Einführungsrede
für Herrn Minister Michael Groschek**

Zu Top 2

Haushaltsgesetz 2012 - Einführungsbericht zum Einzelplan 09 -

**in der Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr**

am 27. September 2012

(es gilt das gesprochene Wort)

Gliederung:

- I. Einleitung**
- II. Straßenbau und Landesbetrieb Straßenbau NRW**
- III. Öffentlicher Verkehr**
 - III.1 Öffentlicher Personennahverkehr**
 - III.2 Luftfahrtförderung**
 - III.3 Schifffahrt**
- IV. Stadtentwicklung und Denkmalpflege**
- V. Wohnungsbauförderung**
- VI. Bauwesen**
- VII. Fazit**

I. Einleitung

Anrede,

Investitionen in die Bau- und Verkehrsinfrastruktur sind unverzichtbare staatliche Aufgaben. Diese sind Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung und Modernisierung unseres Landes. Sie machen unser Land stärker für die Zukunft.

Wir sehen uns in der Pflicht, einerseits entscheidende Investitionen in die Zukunft nicht zu versäumen, andererseits können wir uns aber auch der Notwendigkeit der Haushaltskonsolidierung nicht entziehen. Die vorhandenen finanziellen Ressourcen müssen daher zielgenau und nachhaltig eingesetzt werden.

Hierbei gilt es wesentliche und existenzielle Grundbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger des Landes zu befriedigen.

Beispielhaft sind die Schaffung von gutem und bezahlbarem Wohnraum sowie die Bereitstellung sicherer Mobilität für eine Vielzahl von Menschen zu nennen.

Der vorliegende Haushaltsentwurf 2012 für den Einzelplan 09 stellt in diesem Sinne einen ausgewogenen Gleichklang ökonomischer, ökologischer und sozialer Interessen dar.

Der Gesamtetat meines Hauses beträgt hierbei für das Haushaltsjahr 2012 rund 3,09 Mrd. €.

Für die Politikfelder Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr ergeben sich im Einzelnen die folgenden Schwerpunkte:

II. Straßenbau und Landesbetrieb Straßenbau NRW

Für Investitionen in den Landesstraßenbau sieht der Haushaltsentwurf 2012 mit insgesamt 162 Mio. € ein Budget auf dem Niveau des Vorjahres vor.

Daraus wird ersichtlich, dass wir dem Landesstraßenbau weiterhin einen hohen Stellenwert in der Verkehrspolitik einräumen.

Entsprechend der Ziele des Koalitionsvertrages wollen wir hierbei der Substanzerhaltung der bestehenden Landesstraßen Priorität einräumen und uns beim Neubau im Wesentlichen auf die Weiterfinanzierung begonnener Maßnahmen und auf solche mit bestehendem Baurecht konzentrieren.

In Folge dessen sind die für den Neubau und Ausbau größerer Vorhaben im Landesstraßennetz zur Verfügung stehenden Mittel (zugunsten der Substanzerhaltung) auf 53 Mio. € abgesenkt worden.

Der Ansatz für die Substanzerhaltung hingegen liegt mit 80,45 Mio. € leicht über dem Niveau des Vorjahres (78,48 Mio. €).

Dies ermöglicht die Fortführung unserer Bemühungen, einer weiteren Verschlechterung der Qualität des Straßennetzes (z.B. durch Deckenerneuerungen und Brückensanierungen) entgegenzuwirken.

Um den konkreten Bedarf auch unter Berücksichtigung der durch die vergangenen strengen Winter ausgelösten Schäden besser einschätzen zu können, haben wir die ursprünglich für einen späteren Zeitpunkt geplante Zustandserfassung vorgezogen.

Die Ergebnisse der Erfassung werden somit bereits im Frühjahr vorliegen und die Grundlage des Erhaltungsprogramms 2012 bilden.

Im Zuge der Entwicklung neuer Lösungsansätze soll darüber hinaus eine Zustandsverbesserung des

Landesstraßennetzes mit Unterstützung durch private Firmen erprobt werden.

Zu diesem Zweck ist im Jahr 2010 in Südwestfalen ein ÖPP-Projekt (Pilotvorhaben) mit einer Gesamtlaufzeit von 16 Jahren und einem Gesamtvolumen von 25,5 Mio. € gestartet worden.

Der Landeshaushalt wird insoweit mit jährlichen Zahlungsraten in Höhe von 1,6 Mio. € belastet, so auch in 2012.

Für kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen sind wie im Vorjahr 15 Mio. € vorgesehen.

Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere innerhalb von Ortsdurchfahrten, dienen auch diese Maßnahmen in der Regel zu einem hohen Anteil der Erhaltung.

Ein weiteres Anliegen der Landesregierung ist die gezielte Fortentwicklung des Fahrradlandes Nordrhein-Westfalen.

Der hierzu im Vorjahr mit insgesamt 12 Mio. € mehr als verdoppelte Ansatz für den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen wird daher auch für das Jahr 2012 weiterhin aufrecht erhalten.

Neben konventionellen Radwegeprojekten sollen dadurch die bisher schon sehr erfolgreichen Modelle der „Bürgerradwege“ und der „Radwege auf stillgelegten Bahntrassen“ verstärkt werden. Dazu gehört auch die Planung für einen Radschnellweg im Ruhrgebiet.

Für die Finanzierung kommunaler Straßen- und Radwegebauvorhaben sind Ausgabemittel in Höhe von insgesamt 145,8 Mio. € vorgesehen.

Hiervon entfallen (wie bereits im letzten Jahr) 129,8 Mio. € auf Bundeszuweisungen nach dem Entflechtungsgesetz

sowie 5,4 Mio. € auf die Komplementärfinanzierung des Landes.

Weitere 10,6 Mio. € und damit ein Ansatz auf Vorjahresniveau sind der Förderung des kommunalen Radverkehrs und der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen“ vorbehalten.

Insoweit werden Projekte wie Fahrradabstellanlagen, Infrastrukturen für Leihradprojekte und die Planung von Radschnellwegen unterstützt.

Der Landesbetrieb Straßenbau wird weitere Stelleneinsparungen vornehmen und verfolgt einen Kurs struktureller Sparmaßnahmen, - gleichwohl sind hiermit die bestehenden Kostensteigerungen nicht allein aufzufangen.

Mit dem Ziel, den Landesbetrieb als leistungsfähige Einrichtung weiter auszubauen, steigen daher die Zuführungen an den Landesbetrieb Straßenbau in 2012 gegenüber dem Haushaltsjahr 2011 um rund 16 Mio. € auf rund 353 Mio. €. Hieraus müssen auch die Mehraufwendungen für den schrittweisen Aufbau der Verkehrszentrale NRW bestritten werden.

Die mittelfristige Finanzplanung musste angepasst werden und sieht nunmehr für die Folgejahre um 2,5 Mio. € höhere Zuführungsbeträge gegenüber der bisherigen Planung vor.

Die Erhöhungen sollen mit dazu beitragen, dass der Landesbetrieb Straßenbau wieder ein ausgeglichenes Ergebnis erreichen kann.

Für das Jahr 2012 wird so nur noch mit der Ausweisung eines Fehlbetrags in Höhe von 3,5 Mio. € gerechnet. Damit zeigt sich, dass strukturelle Sparmaßnahmen zum Teil bereits erfolgreich waren.

III. Öffentlicher Verkehr

III.1 Öffentlicher Personennahverkehr (Kapitel 14 110)

Entsprechend der Zielsetzung der Landesregierung eine sichere Mobilität für eine Vielzahl von Menschen zu gewährleisten, erhöhen wir die Mittelausstattung für die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) um rund 28 Mio. € gegenüber dem Niveau des Jahres 2011, so dass sich ein Gesamtvolumen von rund 1,5 Mrd. € ergibt.

Die Mittel für die einzelnen Förderbereiche verteilen sich hierbei im Wesentlichen wie folgt:

- 849 Mio. € werden als SPNV-Pauschale an die drei Kooperationsräume Rhein-Ruhr, Rheinland und Westfalen nach § 11 Absatz 1 des ÖPNV-Gesetzes geleistet.
- 110 Mio. € sind als ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 des ÖPNV-Gesetzes vorgesehen.
- Rund 367 Mio. € sind für die pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 sowie für Investitionen im besonderen Landesinteresse nach § 13 des ÖPNV-Gesetzes etatisiert.
- 130 Mio. € Landesmittel sind für die 2011 neu geschaffene Ausbildungsverkehr-Pauschale vorgesehen, die an die Aufgabenträger gezahlt wird.
- Weitere Landesmittel in Höhe von 30 Mio. € werden für die Unterstützung der Aufgabenträger bei der Einführung von Sozialtickets veranschlagt.

Dies soll auch den einkommensschwächsten Bürgerinnen und Bürgern des Landes die Nutzung des ÖPNV und damit eine Teilhabe an der Gesellschaft ermöglichen.

- 10,5 Mio. € sollen für Qualitätsmaßnahmen, Bürgerbusvorhaben, die landesweiten ÖPNV-Kompetenzcenter und ÖPNV-Gutachten eingesetzt werden.

III.2 Luftfahrtförderung (Kapitel 14 120)

Die Ausgaben für Angelegenheiten der Luftfahrt werden 2012 mit rund 21 Mio. € veranschlagt und entsprechen damit im Wesentlichen dem Ansatz des Jahres 2011.

III.3 Schifffahrt (Kapitel 14 130)

Der durch den Bund und das Land Nordrhein-Westfalen gemeinsam finanzierte Kanalausbau wird weiter fortgesetzt.

Das Land Nordrhein-Westfalen wird hierbei im Jahr 2012 weitere 7 Mio. € für den Ausbau der Weststrecke des Mittellandkanals sowie 5,2 Mio. € für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle zur Verfügung stellen, insgesamt also rund 12,2 Mio. €.

IV. Stadtentwicklung und Denkmalpflege

Für die Stadtentwicklung und die Denkmalpflege ist ein Gesamtvolumen von rund 288 Mio. € im Landeshaushalt 2012 veranschlagt.

Etwa zwei Drittel dieser Mittel werden vom Land bereitgestellt, der Anteil der Bundesmittel ist mit rund 97 Mio. € im Vergleich zu den Vorjahren insgesamt rückläufig.

Die Städtebauförderung ist ein ebenso wichtiges wie erfolgreiches, gemeinsames Instrument einer nachhaltigen Struktur- und Stadtentwicklungspolitik von Bund, Ländern und Gemeinden.

Durch Bündelungs- und Anstoßeffekte für zusätzliche öffentliche und private Investitionen sowie aufgrund spürbarer Impulse zur Beschäftigungssicherung (insbesondere im lokalen bzw. regionalen Gewerbe und Handwerk), leistet die Städtebauförderung ein Vielfaches dessen, was sie kostet.

Neben der hiermit im Ergebnis auf Dauer verbundenen Entlastung der öffentlichen Haushalte, schafft die Städtebauförderung zudem lokale und regionale Identität,

indem sie zur Sicherung und Entwicklung der Innenstädte beiträgt.

Ihre zentrale Aufgabe ist es, die kommunale Infrastruktur an den wirtschaftlichen, sozialen, demografischen und ökologischen Wandel anzupassen und zu modernisieren.

Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln werden auch im Jahr 2012 vorrangig städtebauliche Maßnahmen der REGIONALEn gefördert, die gemeinschaftlich im Rahmen eines regionalen Strukturprogramms zur Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und zur Schärfung des regionalen Profils erarbeitet und umgesetzt werden.

Im Einzelnen verteilen sich die Mittel wie folgt:

- 199 Mio. € stehen für Zuweisungen an Gemeinden und Gemeindeverbände in der allgemeinen Städtebauförderung bereit.
- 36 Mio. € sind für die energetische Modernisierung der sozialen Infrastruktur in den Gemeinden vorgesehen.
- 18 Mio. € sind zur Reaktivierung von Brachen durch den Grundstücksfonds, für das dritte Liegenschaftspaket des Bahnflächenpools sowie für zusätzliche Planungshilfen der Konversionsstandorte eingestellt.
- Insgesamt rund 16 Mio. € werden für den Regionalverband Ruhr und die Stiftung Zollverein Essen zur Erhaltung des industriellen Erbes, für die Forschung durch die ILS-gGmbH Dortmund sowie für Ausgleichmaßnahmen an die Stadt Bonn bereitgestellt.
- Für die Aus- und Weiterbildung von Referendaren, für Maßnahmen der StadtBauKultur und für Projekte der angewandten Ressortforschung sind rund 4 Mio. € vorgesehen.
- Für die kommunale, private und kirchliche Förderung im Bereich der Bau- und Bodendenkmalpflege werden mehr als 15 Mio. € bereitgestellt.

Die Mittel dienen der Konservierung und Restaurierung von Denkmälern und ihrer Ausstattung in öffentlichem, privatem und kirchlichem Besitz. In der Bodendenkmalpflege werden wissenschaftliche Untersuchungen, Dokumentationen, Bergungen und Überführungen von archäologischen Funden in Archive und Museen finanziert. Es handelt sich um eine Anreizfinanzierung, die oft entscheidend dazu motiviert, ein Vielfaches der Förderung in die Erhaltung der Denkmäler zu investieren.

V. Wohnungsbauförderung

Für die Soziale Wohnraumförderung steht im Jahr 2012 ein Programmvolumen von insgesamt 850 Mio. € und damit ein bedarfs- und nachfragegerechter Mittelrahmen zur Verfügung.

Das Wohnraumförderungsprogramm 2012 folgt hierbei, ebenso wie das Programm des Vorjahres, den Maßstäben einer sozialen, ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit.

Priorität haben daher der Mietwohnungsbau auf angespannten Wohnungsmärkten und die energetische Sanierung des Wohnungsbestandes.

Der Mittelrahmen für den Mietwohnungsbau wird 2012 auf 450 Mio. € erhöht und die Förderung insbesondere auf die angespannten Märkte ausgerichtet.

Zur Erreichung der internationalen und nationalen Klimaschutzziele muss die Sanierungsquote im Wohnungsbestand deutlich erhöht werden.

Mit dem Wohnraumförderungsprogramm 2012 stellen wir daher gezielt 200 Mio. € zur Verfügung, um die Sanierungsquote in allen Wohnungsbeständen mit (verlängerter oder neu vereinbarter) Sozialbindung zu steigern.

Das hilft energetische Optimierungen und Sanierungen anzustoßen, ohne dass die Zahlungsfähigkeit der Mieter überfordert wird.

Die Eigentumsförderung ist auf die Zielgruppe der sozialen Wohnraumförderung konzentriert und in ihren Förderbedingungen (vor dem Hintergrund der finanziellen Möglichkeiten, der ökonomischen Rahmenbedingungen und der regionalen Wohnungsmärkte) angepasst worden.

Finanziert wird das Programm zum weit überwiegenden Teil aus Mitteln der NRW.BANK.

Hierzu werden sämtliche Rückflüsse aus früheren Darlehen der sozialen Wohnraumförderung und sämtliche aus der sozialen Wohnraumförderung erwirtschafteten Jahresüberschüsse der NRW.BANK eingesetzt.

Darüber hinaus werden die auf § 4 Abs. 4 des Entflechtungsgesetzes beruhenden Kompensationszahlungen des Bundes in Höhe von rd. 97 Mio. € zweckgebunden für die Finanzierung von Maßnahmen der Wohnraumförderung verwendet, wobei mit einem Teil dieses Betrages Restverpflichtungen des Bundes aus früheren Programmjahren abgegolten werden.

Ein Teilbetrag von 6 Mio. € kann außerdem für investive Maßnahmen zur Umstrukturierung von Wohnungsbeständen eingesetzt werden.

Dies ermöglicht es zum Beispiel, den Ersatzwohnungsbau auf Abrissstandorten und die Aufwertung von Wohnungsbeständen mit Zuschüssen zu fördern, soweit dies aufgrund der wohnungswirtschaftlichen Bedingungen im Einzelfall erforderlich ist.