

(Westermann (SPD))

- (A) Meine Damen und Herren, abschließend lassen Sie mich sagen: Auch wir könnten uns einen üppigeren Haushalt im Bereich 08 vorstellen; aber wir wissen, daß es angesichts der Finanzlage des Landes Grenzen gibt. Deshalb tragen wir das, was uns im Haushalt 08 vorgelegt ist, mit den Schwerpunkten, die ich gerade genannt habe.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Riemer: Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen zum Einzelplan 08 liegen nicht vor. Ich schließe insoweit die Beratung.

Wir kommen jetzt zu

Einzelplan 11: Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

und dort zum Komplex Verkehr. Ich verweise auf die Beschlußempfehlung und den Bericht des Haushalts- und Finanzausschusses Drucksache 10/1428 und eröffne die Beratung in zweiter Lesung und erteile Herrn Abg. Dreyer von der Fraktion der CDU das Wort.

Dreyer (CDU): Herr Präsident! Meine Damen, meine Herren! Herr Zöpel ist ein Verkehrsminister, dem der Finanzminister die Taschen zugenäht hat. Der Finanzierungsrahmen des Verkehrshaushalts 1987 ist zu eng und das Investitionsniveau zu niedrig.

- (B) Die seit Jahren fortschreitende Talfahrt der öffentlichen Infrastrukturvorsorge setzt sich mit dem Haushalt 1987 fort. Die Investitionen für den Verkehrsbereich sind in dem Zeitraum zwischen 1980 und 1987 von 2,3 Milliarden DM auf 1,8 Milliarden DM reduziert worden. Allein von 1986 auf 1987 ist ein Rückgang um rund 10 % zu verzeichnen.

Besonders gravierend ist die rückläufige Investitionsentwicklung im Landesstraßenbau. Der Mittelansatz für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes beträgt 1987 nur noch 150 Millionen DM, während im Jahre 1984 noch 240 Millionen DM veranschlagt waren und 1980 sogar noch 300 Millionen DM. Das entspricht einer Reduzierung um 37,5 %. Auch die Haushaltsmittel für den Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Millionen DM Gesamtkosten je Maßnahme sowie für Erhaltungsinvestitionen sind seit 1984 erheblich vermindert worden, und zwar um 18,3 % bzw. um 9,4 %.

Das Versprechen des Ministerpräsidenten in seiner Regierungserklärung vom 10. Juni 1985, wonach die notwendigen Mittel im Straßenbau, vor allem für Erhaltung und

Erneuerung, durch Umschichtungen gewonnen werden sollten, ist bisher nicht eingelöst worden. Nach den Vorgaben des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr zur Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes sollen die Investitionen sogar um 40 % zurückgenommen werden. Man könnte sagen, daß hier Herr Zöpel den Ministerpräsidenten auf den Kutschbock gesetzt hat.

(C)

(Aigner (SPD): Da sitzt doch schon Herr Scheel drauf!)

- Sie haben dieses Bild mit dem Kutschbock nicht verstanden, Herr Aigner. Deshalb muß ich es Ihnen sagen. Herr Blüm hat gesagt, Willy Brandt hätte Johannes Rau auf den Kutschbock gesetzt, und dann hätte Willy Brandt die Pferde ausgespannt und wäre mit Oscar Lafontaine ins Grüne geritten, und jetzt wundere sich der Ministerpräsident darüber, daß der Karren stehenbliebe. Das habe ich mit dem Kutschbock gemeint. Es ist aber immer schade, wenn man das erklären muß.

Auch für den schwierigen Ausgleich zwischen verkehrlichen, regionalwirtschaftlichen und umweltpolitischen Zielen zeigt der Haushalt 1987 keine Perspektiven. Die klar überschaubare Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung zwingt dazu, sowohl den Ansatz für das Investitionsvolumen insgesamt als auch die Aufteilung der Investitionsmittel in das Zentrum einer kritischen Auseinandersetzung zu stellen; denn mit Sicherheit verfehlen die Vorgaben zum Investitionsniveau und auch zur Investitionsstruktur die grundlegenden Ziele einer vernünftigen Bedarfsplanung. Der Handlungs- und Finanzrahmen ist gegenüber dem deutlich abschätzbaren weiteren Anstieg der Verkehrsströme viel zu eng, und die Aufteilung der Investitionsmittel entspricht nicht den ebenso klar erkennbaren Schwerpunkten der Bedarfsentwicklung.

(D)

Um sich greifende Mängel lassen die Verkehrsinfrastruktur und vor allem die mit immer mehr Baustellen besetzten Straßennetze zum Engpaß der Mobilitätsentwicklung und damit zu einer Belastung des Wachstums, der Beschäftigung und der Freizeitaktivitäten werden.

Darüber hinaus hat der Rückgang der Investitionen erhebliche negative Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt in Nordrhein-Westfalen. Die Vernichtung von Arbeitsplätzen im Baugewerbe ist die Folge, und das angesichts der Forderung nach Beschäftigungsprogrammen durch die SPD des Landes.

Die beiden Grundthesen, meine Damen, meine Herren, daß der Finanzierungsrahmen viel zu

(Dreyer (CDU))

- (A) eng ist und die Investitionsstruktur nicht der Bedarfsstruktur entspricht, sind leicht zu belegen.

Man kann dazu als erstes unter Beachtung des aufgelaufenen Nachholbedarfs die vorsehbaren Verkehrsentwicklungen den vorgesehenen Investitionsausgaben und dem damit ermöglichten Erneuerungs-, Modernisierungs- und Ausbauvolumen gegenüberstellen. Ferner lassen sich die gegenwärtigen und zukünftigen Leistungsanteile der Verkehrsbereiche mit den verkehrszweigbezogenen Anteilen an den Investitionsausgaben in Beziehung setzen.

Alle vorliegenden Prognosen für die nächsten 15 Jahre weisen einen deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistungen auf. Die Wachstumsraten des Güterverkehrs werden noch immer leicht über denen des realen Bruttoinlandsproduktes liegen. Der Anstieg muß mit mindestens 30 % veranschlagt werden. Dabei kommt es zu einer mäßigen Anteilsverschiebung zugunsten des Straßengütertransports mit Schwerpunkten im grenzüberschreitenden und Transitverkehr. Hinzu kommt noch der Anstieg des Erhaltungsaufwandes, der sich aus der Erhöhung der Achslasten ergibt, die vom Europäischen Parlament beschlossen worden ist.

- (B) Der Anstieg des Personenverkehrs ist bei sich langsam entspannender Mobilitätsentwicklung zwar etwas verhaltener, die im Individualverkehr auf den Straßen erbrachten Fahrzeugkilometer werden aber mit einiger Sicherheit noch einmal um rund 20 % ansteigen. Es zeichnet sich jedenfalls schon jetzt nach den Istwerten der Jahre 1984 und 1985 ab, daß die dem Bundesverkehrswegeplan 1985 zugrunde gelegten Prognosen zu vorsichtig angelegt sind und daß die tatsächliche Verkehrsentwicklung im Individualverkehr wahrscheinlich deutlich unterschätzt worden ist.

Der Verkehrshaushalt 1987 bleibt der auf die Infrastruktur zukommenden Nachfrageentwicklung die Antwort schuldig. Er erreicht einen Tiefpunkt investiver Zukunftsvorsege.

Schon der Landesstraßenbedarfsplan 1982, Herr Zöpel, den Sie jetzt sogar noch um 40 % in seinen Leistungen reduzieren wollen, bedeutete eine Stagnation des realen Bauvolumens auf niedrigem Niveau. Hinzu kommt, daß bei der heute gegebenen Alters- und Qualitätsstruktur der Verkehrswege ein fortgesetzt größerer Teil der Bruttoinvestitionen eigentlich zur Erhaltung der Substanz für Ersatz- und Modernisierungsmaßnahmen verwandt werden müßte. Aber auch dieser Anteil ist in den letzten Jahren ständig geschrumpft. Außerdem schrumpft der

(C) Verkehrswert der für den Neu- und Ausbau verfügbaren Mittel laufend. Die Planungen zeigen nämlich an einer zunehmenden Zahl von Beispielen, daß sich wegen angehobener Umweltansprüche, besonders durch immer mehr Tunnellösungen, der Straßenbau als wesentlich teurer erweisen wird als bisher angenommen. Sie haben das in Ihrer Einführung auch betont, Herr Minister.

Die mit den vorgegebenen Investitionen zu realisierende Baukapazität hat also sinkende Tendenz.

Auch wenn Sie, Herr Zöpel, sich immer mehr zum Überzeugungsminister entwickeln, der mit Predigten im Lande die Leistungsanteile der Verkehrsträger verändern will: Das dominierende Gewicht der Straße bleibt voll erhalten. Die Bundesbahn wird ihre Anstrengungen sogar noch verstärken müssen, wenn sie ihre heutige Mengenposition stabilisieren und ihr Wirtschaftsergebnis nachhaltig verbessern will. Auch der durch den Bundesverkehrswegeplan 1985 gesetzte Vorrang für das Schienennetz mit steigenden Investitionszuschüssen für die Deutsche Bundesbahn und verringerten Leistungen und Ausgaben für Bundesfernstraßen wird daran nichts ändern.

(D) Um nicht falsch verstanden zu werden: Ich halte diese Umschichtungen zugunsten der Schiene für notwendig und richtig, vor allem angesichts der sträflichen Vernachlässigung der Schiene in den 70er Jahren. Die ordnungspolitische Neuformierung der Deutschen Bundesbahn muß durch die laufenden Investitionen abgestützt werden. Die aktuelle Entwicklungsphase der Bahn erfordert einen zügigen Abschluß des laufenden Neu- und Ausbauprogramms. Die Ausweitung der zu eng gewordenen Kapazitäten in den Nord-Süd-Relationen und in Verbindung damit die wesentliche Beschleunigung des Schienenverkehrs geben der Planung hohe gesamtwirtschaftliche Gewichte. Es geht also um das zukunftsbezogene Ziel, die infrastrukturelle Basis für ein wirtschaftlich gesundheitsfähiges Schienenunternehmen zu schaffen.

Für die marktwirksame Stärkung der Wettbewerbskraft der Deutschen Bundesbahn wird dann aber nicht nur die neue Infrastruktur, sondern vor allem die neue Ordnungspolitik maßgeblich sein, die leider von vielen Sozialdemokraten nicht akzeptiert wird, jedenfalls seitdem die Bundesregierung in Bonn von der CDU gestellt wird.

(Aigner (SPD): So nicht!)

- "So nicht" sagen Sie, Herr Aigner. Was Sie in der Vergangenheit dazu vorgetragen ha-

(Dreyer (CDU))

- (A) ben, war nicht besonders einleuchtend. Tatsache ist, daß erst diese Bundesregierung die Voraussetzungen dafür geschaffen hat, daß die Bundesbahn wieder einen guten Weg nimmt.

(Aigner (SPD): Zur Stilllegung!)

- Nicht stilllegen! Lassen Sie mich ruhig zu der Rahmenvereinbarung noch einmal sagen, daß ich darin nicht in erster Linie ein Stilllegungskonzept sehe. Sicher ist das in den Anlagen 1 und 2 so angeboten.

(Aigner (SPD): Mit dieser Meinung stehen Sie aber allein!)

- Nein, da stehe ich nicht allein.

(Aigner (SPD): Außer Ihnen kenne ich da niemanden!)

Auch der Minister hat gesagt, daß er darin die Möglichkeit sieht, auf die Entwicklung des Personennahverkehrs in der Fläche Einfluß zu nehmen. Sicher sind wir einig in der Frage, wie diese Listen zu bewerten sind. Ich habe ja deutlich, auch im Ausschuß, gesagt, daß nach meiner Auffassung aus der Liste 1b mindestens noch 250 Streckenkilometer den Weg in die Anlage 2 nehmen müßten, also zu den Strecken, bei denen untersucht werden muß, mit welchen Maßnahmen sie attraktiver gemacht werden können. Wir sind also einig, daß das jetzige Angebot, was das Streckenvolumen angeht, so nicht akzeptiert werden kann. Wenn man einen Vergleich mit der bayerischen Liste macht, dann sieht man so etwa, was das Ergebnis der Verhandlungen und Beratungen sein könnte.

(B)

Auch ich begrüße es, daß nun der Weg dazu eröffnet worden ist, auch die regionalen Verkehrsverbünde und Gemeinschaften in die Beratungen einzubeziehen.

Der Mitteleinsatz für die Infrastruktur des am stärksten expandierenden Verkehrssegments, also für den Straßenbau, stellt sich nicht als bedarfsorientierte Plangröße dar, sondern als eine fiskalische Restgröße.

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kollege Dreyer, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Herrn Kollegen Aigner?

(Dreyer (CDU): Ja, bitte schön.)

- Bitte!

Aigner (SPD): Herr Kollege Dreyer, nachdem Sie nun zum dritten Mal das Wort "bedarfsorientiert" beim Landstraßenbau, beim

Straßenbau und bei der Bundesbahn benutzt haben, würde ich Sie doch gern einmal fragen: Was verstehen Sie überhaupt unter "bedarfsorientiert"? Ich glaube, darüber müßte man sich erst einmal verständigen, bevor man überhaupt solche Worthülsen benutzt.

(C)

Dreyer (CDU): Sehen Sie, da wird das Manko und das Defizit in der SPD-Landtagsfraktion Nordrhein-Westfalen deutlich.

(Aigner (SPD): Erläutern Sie es einmal!)

Wenn Sie einmal den Blick nach Hessen wagen würden, dort hat der Minister für Verkehr eine Untersuchung vorgelegt, in der genau nachgewiesen ist, wie sich bis zum Jahre 2005 beispielsweise der Erhaltungsaufwand entwickelt. Diese Prognose enthält auch schon Angaben darüber, welche Investitionen notwendig sind, um das Verkehrsgerüst den Entwicklungen anzupassen, die sich aus der Erhöhung der Achslasten ergeben. Das ist ein SPD-Verkehrsminister; ich nehme absichtlich hier kein CDU-Beispiel.

(Aigner (SPD): Sie reden über den bedarfsorientierten Straßenbau. Dann müssen Sie auch einmal sagen, was Sie sich darunter vorstellen!)

Das, finde ich, ist der Versuch, bedarfsgerecht einzuschätzen, welche Investitionen notwendig sind, um die Verkehrssubstanz zu erhalten.

(D)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Abg. Dreyer, erlauben Sie noch eine Zwischenfrage?

(Zustimmung des Abg. Dreyer (CDU))

- Herr Abg. Aigner, bitte schön!

Aigner (SPD): Herr Kollege Dreyer, verstehe ich Sie richtig, daß Ihre Definition von bedarfsgerechtem Straßenbau sich auf das stützt, was Hessen dazu macht?

Dreyer (CDU): Entschuldigung, ich habe das als ein Beispiel dafür genannt, wie ein Land sich darum bemüht, nicht nur die vorhandenen Verkehrsströme als eine Bedarfsgröße zu nehmen, sondern auch den Erhaltungsaufwand.

(Aigner (SPD): Ihre Vorstellungen dazu würden uns interessieren. - Hardt (CDU): Über die haben wir im Ausschuß zimal gesprochen.)

- Herr Kollege Aigner, darüber haben wir ja im Ausschuß geredet. Ich denke, daß wir

(Dreyer (CDU))

- (A) auch die Bedarfsplanung, die im nächsten Jahr nach der Osterpause fortgeschrieben werden soll, dazu nutzen können, hier gemeinsam Kriterien zu erarbeiten. Aber es bedarf dazu eben auch der Vorarbeiten des Ministers.

Ich möchte noch einmal betonen, Herr Kollege Aigner, daß die Gefahr besteht, daß eine hochleistungsfähige Infrastruktur in älteren und stark belasteten Netzteilen zu einer Kette von Baustellen degeneriert, die nicht mehr zu übersehen ist, sondern tagtägliche Erfahrung für viele Bürger ist. Der Straßenbau und die ihn tragende Finanzplanung signalisieren einen hochrangigen und unabwiesbaren politischen Handlungsbedarf.

Die Formulierung neuer Zielvorgaben wird eine Aufgabe dieser Bedarfsplanung des nächsten Jahres sein. Der gegenwärtige Stand der Finanzplanung für diesen Sektor kann nicht akzeptiert werden. Es ist angesichts der stabilen Prognosen für die neunziger Jahre ein Unding, daß der Verkehrsetat in diesem Maße zurückgeht. Um der Entwertung entscheidender Ausschnitte der Verkehrsinfrastruktur entgegenzuwirken oder ihr Einhalt zu gebieten, sind dringend Korrekturen erforderlich.

- (B) Wir haben darum auch in unserem Antrag ein paar Anregungen gegeben, welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu erhalten und zu steigern. Ich darf vor allem hinweisen auf die ordnungsgemäße Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung, die zügige Fertigstellung begonnener Maßnahmen und die Schließung von Netzlücken zur Erreichung des vollen Verkehrswertes der Strecken sowie zur besseren Anbindung und Erschließung strukturschwacher und peripherer Gebiete, die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung von Unfallschwerpunkten, schienengleichen Bahnübergängen und verkehrlichen Engpässen

(Aigner (SPD): Das steht alles nicht in Ihrem Antrag.)

sowie durch den Bau von Radwegen, die Entlastung von Ortsdurchfahrten durch Bau von Umgehungsstraßen, Ausbau von hochbelasteten Strecken durch Anbau von zusätzlichen Fahr- und Standstreifen, vor allem auch Lärmschutz an vorhandenen und neuen Landstraßen, Verkehrsbeeinflussung zur besseren Ausnutzung vorhandener Kapazitäten und den Bau von Netzergänzungen entsprechend dem wachsenden Verkehrsbedarf.

(C) Ich darf an dieser Stelle noch einmal betonen: Wir sind nicht etwa straßenbauwütig, wie viele von Ihnen uns das unterstellen.

(Herder (SPD): Na, ja!)

Es geht auch darum, einen umweltgerechten Ausbau des Verkehrsnetzes zu ermöglichen. Ich muß deutlich sagen, daß vieles von dem, was Herr Minister Zöpel in den Beratungen des Verkehrsausschusses gesagt hat, auf Straßenverhinderung hinausläuft. Wenn beispielsweise bei der Gewährung von Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz die Forderung erhoben wird, hier zu einem Nullsummenergebnis zu kommen, daß heißt, Ortsumgehungen nur noch dann zuzulassen, wenn damit in keiner Weise eine Kapazitätserweiterung verbunden ist, sondern es sich wirklich nur um Verlagerung handelt, dann geht es an der Wirklichkeit der Situation in den Gemeinden sehr oft vorbei. Sicher gibt es auch Fälle, in denen es nur darum geht; aber es gibt auch noch andere Verkehrsprobleme zu lösen.

Vor allem empfehle ich Ihnen, Herr Zöpel, sich auch über die Qualität der Straßen in unserem Lande einmal ein Bild zu verschaffen. Tatsache ist, daß auch heute noch insbesondere im ländlichen Raum Straßen vorhanden sind, die von ihrer Qualität her den Nutzern nicht zuzumuten sind, wo Unfallrisiken in höchstem Maße vorhanden sind, die beseitigt werden müssen.

(D) Es gibt also eine Fülle von Aufgaben im Straßenbau in unserem Lande. Ich kann Ihnen nur noch einmal Ihren hessischen Kollegen als Vorbild dafür empfehlen, wie man auch Prognosen liefern kann, die eine Voraussetzung dafür sind, das Handeln des Landes für die nächsten Jahre, vor allem die Handlungsnotwendigkeiten aufzuzeigen.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile nunmehr Herrn Abg. Moritz für die Fraktion der SPD das Wort.

Moritz (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Vor knapp drei Wochen, am 28. November, haben wir in diesem Hause über den Straßenbau in Nordrhein-Westfalen debattiert. Anlaß war der Antrag der CDU-Fraktion, der nur aus dem Satz bestand, daß die Landesregierung unverzüglich den fortgeschriebenen Landesstraßenbedarfsplan vorlegen möge.

Die SPD-Fraktion hat dazu die Frage gestellt - Sie erinnern sich vielleicht noch, Herr

(Moritz (SPD))

- (A) Kollege Dreyer -, ob denn dieser Antrag die Substanz der Verkehrspolitik, der Straßenbaupolitik der CDU in Nordrhein-Westfalen ausmache. Mir scheint, meine Damen und Herren von der CDU-Fraktion, daß Sie das wörtlich genommen und jetzt wenigstens versucht haben, mit dem vorgelegten Entschließungsantrag zum Verkehrshaushalt Ihre Hausaufgaben zu erledigen.

(Beifall bei der SPD)

Aber ich denke, daß dieser Versuch mißlungen ist, Herr Dreyer, und ich will das auch im einzelnen begründen.

Lassen Sie mich aber zunächst sagen: Auch in der Verkehrspolitik geht es heute darum, den schmalen Pfad, der sich zwischen notwendiger Haushaltskonsolidierung einerseits und zukunftsweisender Infrastrukturpolitik andererseits öffnet, zum Wohle der Bürgerinnen und Bürger unseres Landes Nordrhein-Westfalen zu nutzen.

(Aigner (SPD): Genau darum geht es.)

Dabei sind wir der festen Überzeugung, daß unsere Verkehrspolitik richtig ist und daß unsere verkehrspolitischen Grundsätze eine breite Zustimmung auch in der Bevölkerung finden, die Grundsätze nämlich: Vorrang für den öffentlichen Nahverkehr, Qualität statt Quantität und Ausbau vor Neubau im Straßenverkehr, Förderung des Fahrradverkehrs und Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren unseres Landes.

(B)

Rund 2,4 Milliarden DM werden im Verkehrshaushalt für das Jahr 1987 zur Verfügung gestellt. 2,4 Milliarden DM für die Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs, für die Förderung der Schifffahrt, für den Straßen- und Brückenbau, einschließlich der Mittel für den Radwegebau und auch für die Verkehrssicherheit. Hinzu kommen, meine Damen und Herren, noch die Mittel im Einzelplan des Wirtschaftsministers: mehr als 25 Millionen DM stehen dort für die Luftfahrt zur Verfügung.

Nun sagen Sie in Ihrem Entschließungsantrag, Herr Kollege Dreyer, das sei weniger als 1986. Das ist richtig. Ich sage Ihnen auch offen: Es ist uns nicht leichtgefallen, den Kraftfahrzeugsteuerverbund zu befrachten. Darüber ist jedoch heute hier schon gesprochen worden, auch über unseren Änderungsantrag beim Kraftfahrzeugsteuerverbund. Das ist übrigens keine einmalige Sache. Auch in Bayern sind maßnahmenbezogene Zuwendungen für Kommunalstraßen in die Verteilung der Kraftfahrzeugsteuer einbezogen.

(Zuruf des Abg. Dreyer (CDU))

(C) Wenn auch ansonsten Herr Strauß in der Verkehrspolitik nicht unser Vorbild ist - hier hat er Prioritäten gesetzt.

Aber, Herr Kollege Dreyer, wenn Sie schon dagegen sind, daß der Verkehrshaushalt, wie andere Haushalte, einen Konsolidierungsbeitrag einbringt, dann müssen Sie uns auch sagen, woher das Geld kommen soll. Sie haben doch keinen einzigen Haushaltsantrag im Ausschuß gestellt, und diese Entschließung, die Sie uns heute vorgelegt haben, geht ebenfalls mit keiner Silbe auf die Finanzierungsseite ein.

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Moritz, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Dreyer?

Moritz (SPD): Herr Präsident, im Normalfall sehr gerne, aber bei der Zeitvorgabe, die ich hier habe, ist mir das heute leider nicht möglich.

Ich will hinzufügen, daß es über die Ausstattung des Verkehrshaushaltes in der Opposition sicherlich ganz unterschiedliche Auffassungen gibt; denn die F.D.P.-Fraktion hat im Verkehrsausschuß sogar eine Kürzung beantragt - wenn ich mich richtig erinnere, Frau Thomann-Stahl, waren es rund 10 Millionen DM - und sich dafür den öffentlichen Nahverkehr ausgesucht. Nur konnten Sie uns, Frau Thomann-Stahl, nicht sagen, bei welchem Titel denn nun konkret gekürzt werden sollte.

(D)

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Schon vor ein paar Wochen habe ich das dargestellt!)

Ich sage Ihnen: Sie machen es sich zu einfach. Sie reden unklar und widersprüchlich, weil Sie und auch die Kollegen von der CDU unfähig sind, in der Verkehrspolitik eine überzeugende Alternative zu unseren Positionen aufzuzeigen.

(Beifall bei der SPD - Zuruf des Abg. Dreyer (CDU))

Auch im Verkehrsausschuß des Bundestages, Herr Dreyer, hat sich doch kürzlich wieder die Widersprüchlichkeit von CDU und F.D.P. in der Verkehrspolitik gezeigt. In Bonn stehen Sie doch gemeinsam - ich möchte sagen: noch gemeinsam - mit der F.D.P. in der Regierungsverantwortung. Es spricht für sich, daß in den Ausschlußberatungen über den Fünfjahresplan für den Bundesfernstraßenbau CDU und CSU Mittelanhebungen gefordert haben, über die jährlich 6,2 Milliarden DM hinaus, während die F.D.P.

(Moritz (SPD))

- (A) meinte, daß man sich mit derartigen Forderungen zurückhalten müßte. Außerdem sei das Straßennetz, so die F.D.P., im wesentlichen vollständig.

Das sind doch auf Bundesebene verkehrspolitische Welten, die zwischen der CDU und CSU einerseits und der F.D.P. andererseits liegen. Ich sage Ihnen, Herr Kollege Dreyer, Ihr Antrag hier im Hause zeigt, daß auch die CDU in Nordrhein-Westfalen in der Straßenbaupolitik nach unserer Auffassung nichts hinzugelernt hat.

(Beifall bei der SPD)

Ich will das auch im einzelnen gerne noch näher begründen: Sie haben mit diesem Antrag endlich gesagt, wofür Sie in der Verkehrspolitik eintreten. Der öffentliche Nahverkehr und die Schienenverbindungen der Deutschen Bundesbahn, ob im Nah- oder Fernverkehr, kommen in Ihrem Papier mit keinem Wort vor.

Zum zweiten muß ich Ihnen sagen: Sie sprechen sich für den - ich zitiere das noch einmal - "bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsnetze" aus. Ich frage Sie, nachdem der Kollege Aigner zweimal nachgefragt und keine zufriedenstellende Antwort bekommen hat: Was verstehen Sie denn jetzt eigentlich darunter? Oder ist das nichts anderes als eine Worthülse?

- (B) Infrastrukturpolitik, meine Damen und Herren, ist Ordnungspolitik und darf kein Selbstzweck sein. Verkehrspolitik muß den heutigen Bedürfnissen menschlichen Zusammenlebens gerecht werden. Deshalb ist es unsere Pflicht, unter Abwägung aller gesellschaftlich relevanten Einflußfaktoren ständig zu überprüfen, ob und wo Infrastrukturbedarf besteht. Es geht um die Verringerung von Umweltbelastungen, um Flächen- und Energieeinsparungen, um Verkehrssicherheit und um qualitative Aspekte der Siedlungs- und Strukturpolitik.

Sie, meine Damen und Herren von der CDU-Fraktion, sehen Verkehrsinfrastrukturbedarf offensichtlich nur bei den Straßen. Sie schreiben sehr deutlich in Ihrem Antrag, daß bei den Landstraßen der Bau von Netzergänzungen entsprechend dem wachsenden Verkehrsbedarf notwendig und dringlich sei. Das sind Ihre Formulierungen, Herr Dreyer. Dazu sagen wir Ihnen: Nach unserer Auffassung ist in den Verdichtungsgebieten unseres Landes das Netz der überörtlichen Straßen grundsätzlich weder ergänzungsbedürftig noch unter ökologischen und städtebaulichen Gesichtspunkten ergänzungsfähig.

(Beifall bei der SPD)

(C) Nordrhein-Westfalen, meine Damen und Herren, hat im Verhältnis zu seiner Fläche mit über 12 000 Kilometern von allen Bundesländern das dichteste Netz an Landstraßen. Insgesamt haben wir mit rund 30 000 Kilometern einen Anteil von mehr als 17 % an allen überörtlichen Straßen der Bundesrepublik, bei einem Flächenanteil, der noch nicht einmal 14 % ausmacht. Hinzu kommen - das wissen Sie auch - noch einmal 60 000 km an Gemeindestraßen.

Das sind insgesamt über 2 600 m Straßenfläche pro Quadratkilometer. Damit liegen wir an der Spitze der Flächenländer. Deshalb sagen wir, daß Straßenneubau auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden muß.

Wir treten dafür ein, dem Bau von Ortsumgehungen den Vorrang zu geben -

(Dreyer (CDU): Auch darüber unterhalten Sie sich mit uns nicht!)

aber auch hier unter der Voraussetzung, daß dadurch Ortslagen tatsächlich verkehrsberuhigt werden.

Wir sagen weiter, daß auch beim Ausbau vorhandener Straßen ökologische und städtebauliche Belange stärker berücksichtigt werden müssen als bisher.

(D) Diese Prioritäten im Straßenbau - ich betone das - sind vor dem Hintergrund zu sehen, daß das Straßennetz in Nordrhein-Westfalen einen hohen Ausbaustand erreicht hat. Für den Straßenbau, für den Radwegebau, für Straßenplanung und Straßenunterhaltung stellen wir 1987 mehr als 1,4 Milliarden DM zur Verfügung. Deshalb ist es unsinnig, Herr Kollege Dreyer, wenn Sie in Ihrem Antrag von Stagnation und Rückschritt beim Ausbau des Straßennetzes mit Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sprechen.

(Dreyer (CDU): 37 % Rückgang! Ist das kein Rückgang?)

Es ist doch auch falsch, Herr Dreyer, wenn Sie in der Öffentlichkeit immer nur die 150 Millionen DM für den sogenannten großen Landesstraßenbau, für die Maßnahmen mit über 5 Millionen DM Gesamtkosten in den Raum stellen. Sie wissen doch auch, daß dies mehr ist.

Ich will Ihnen auch mitteilen, wo wir den eigentlichen Nachholbedarf, was Verkehrsinfrastruktur anbelangt, haben. Der Nachholbedarf besteht beim Ausbau der Schnellbahnsysteme des öffentlichen Nahverkehrs in

(Moritz (SPD))

- (A) unseren Ballungsräumen, bei der S-Bahn, der Stadtbahn und beim Nahverkehr der Deutschen Bundesbahn. Auch im ländlichen Raum besteht Nachholbedarf. Dort muß der öffentliche Personennahverkehr attraktiver gemacht werden.

Sehen Sie sich einmal die Ausstattung anderer Ballungsräume mit S-Bahn, U-Bahn und Stadtbahn an, zum Beispiel in Hamburg, München, Frankfurt oder Stuttgart. Im Stuttgarter Verbund liegt der Anteil von S-Bahn, Stadtbahn und U-Bahn am Gesamtangebot bei rund 50 % Prozent. Im Frankfurter Verbund ist es etwas mehr; dort sind es 54 %. Im Hamburger Verbund liegt der Anteil bei 74 % und im Münchner Verbund bei fast 75 %. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Herr Kollege Dreyer, erreichen wir einen Anteil von nur knapp 15 %. Das ist eigentlich bedauerlich.

Meine Damen und Herren von der Opposition, Sie sollten sich bei Ihren Parteifreunden in Bonn dafür einsetzen, daß der Bund mehr für den Ausbau einer umweltverträglichen Verkehrsinfrastruktur, für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs tut. Es ist doch bekannt, daß der Bund infolge der Mineralölsteuerspreizung für das verbleite und das unverbleite Benzin allein in den Jahren 1985 und 1986 fast 1 Milliarde DM mehr an Mineralölsteuer einnimmt.

(Aigner (SPD): 1 Milliarde DM hat er sich eingesackt!)

(B)

Aber bei Herrn Stoltenberg ist die Forderung des Deutschen Städtetages auf taube Ohren gestoßen, aus diesen Mehreinnahmen nur 300 Millionen DM zusätzlich bereitzustellen, damit die Städte ihre ÖPNV-Projekte schneller realisieren können.

(Dautzenberg (CDU): Ihr müßt gerade Ratschläge austeilen!)

Es ist doch ein starkes Stück, daß der Bund Finanzmittel, die er aus Gründen des Umweltschutzes vom Steuerzahler annimmt, zur Haushaltsdeckung verwendet.

(Aigner (SPD): Das ist schon Betrug, was er da macht!)

Hier vermisste ich die Initiativen der CDU und auch die Initiativen von der F.D.P.

Wir Sozialdemokraten treten für den konsequenten Ausbau der Schienenschnellbahnsysteme, für einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen ein. Wir halten an der Vorrangpolitik für den ÖPNV

fest. Hier gleichwertige Ausgangsbedingungen im Hinblick auf den Individualverkehr zu schaffen, das erfordert eine Verkehrspolitik des langen Atems.

Sie, Herr Kollege Dreyer, können dem denkenden Bürger und der Öffentlichkeit nicht einreden, daß die Entwicklung der Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen negativ ist, wie Sie das in Ihrem Antrag formuliert haben. Die SPD-Fraktion wird diesen Entschließungsantrag ablehnen. Der Verkehrshaushalt 1987 mit den Änderungen, die wir im Verkehrsausschuß behandelt und beschlossen haben, ist richtig, ist sinnvoll und ist auch vernünftig. Deshalb bitten wir um Zustimmung.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile nunmehr für die Fraktion der F.D.P. Frau Abg. Thomann-Stahl das Wort.

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Nordrhein-westfälische Verkehrspolitik funktioniert wie eine Art Fox! Tönende Wochenschau: nur Überschriften! Für jeden Straßenneubau sollen an anderer Stelle Flächen stillgelegt werden, jede zehnte Straße soll in der Mitte abgesperrt werden, es werden Bewirtschaftungskonzepte für Stellplätze gefordert zur Steuerung der Verkehrsmengen, die Autofahrer sollen auf das Fahrrad oder den Bus umsteigen. Alles hohle Phrasen, die ordentlich sozialdemokratisch klingen - das gebe ich ja zu -, die aber bei der Realisierung nur unsoziale Wirkungen zeigen würden.

Dies läßt sich bereits an der Investitionspolitik im Straßenbau erkennen. Wir bedauern, daß den Kommunen zirka 180 Millionen DM an pauschalierten Straßenbauzuweisungen aus dem Kfz-Steuerverbund entzogen werden. Dies bedeutet praktisch eine Stilllegung des kommunalen Straßenbaus und eine Fortsetzung der Arbeitsplatzvernichtungspolitik der Landesregierung.

(Zustimmung bei F.D.P. und CDU)

In den letzten fünf Jahren haben 40 % der in den Straßenbaubetrieben des Landes Nordrhein-Westfalen beschäftigten Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz verloren. Es ist abzusehen, daß auch die dauerhafte Kürzung der Landesstraßenbaumittel um 40 % weitere Arbeitsplätze vernichtet werden.

Die meisten Menschen haben nur wenige finanzielle, arbeitsplatzbezogene und familiäre Freiheiten. Nun sollen sie nach dem Wunsch der Landesregierung auch noch die Bewegungs-

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.))

- (A) Freiheit verlieren, die ihnen das Auto verschafft. Sie sollen keine Möglichkeit mehr haben, an den Stadtrand und in umliegende Nachbargemeinden zu ziehen, weil - und jetzt zitiere ich aus der neuen Broschüre "Verkehrspolitik für eine menschengerechte Stadt" wörtlich mit Genehmigung des Präsidenten -:

... die Folge von Umzügen weiterer Flächenverbrauch durch ausufernde Siedlungsentwicklung ist, die weiteren Verkehr erzeugt und den unheilvollen Kreisprozeß weiter vorantreibt.

(Zuruf des Abg. Aigner (SPD))

Diese Straßenbaupolitik ist, meine Damen und Herren, unsozial und vernichtet Arbeitsplätze. Sie ist völlig konzeptionslos und im wesentlichen abhängig von persönlichen Erlebnissen des Ministers.

(Lachen des Abg. Wicke! (F.D.P.))

Jedenfalls hat er nach eigenen Berichten im Verkehrsausschuß das Radwegeprogramm forciert, nachdem er Schwierigkeiten hatte, mit seinen Kindern durch Bochum zu radeln, und das Programm autofreie Bürgersteige, nachdem seine Cousine Probleme beim Kinderschieben hatte.

(Zuruf von der CDU: Deswegen!
- Lachen bei Abgeordneten der CDU und F.D.P.)

- (B) Damit soll ja gar nichts gegen die Programme gesagt werden - die sind ja durchaus sinnvoll -

(Kniola (SPD): Auch nichts gegen die Cousine!)

- auch nichts gegen die Cousine, Herr Kollege -; aber es ist doch eine Zumutung für die Bürger und für die Menschen in unserem Lande, wenn sich diese sogenannte Verkehrspolitik nicht nach einer langfristigen Strategie richtet, an einem durchdachten Konzept orientiert, sondern von den zufälligen Tageserlebnissen des zuständigen Ministers abhängig ist.

(Zustimmung bei der F.D.P. - Lachen bei der SPD)

Wer so versucht, komplexe Probleme mit einfacher Ideologie zu lösen, dem kann man nur Nestroy vorhalten, der gesagt hat:

Man soll die Verirrungen des Geistes nicht für Bedürfnisse des Herzens halten.

(Zustimmung bei der F.D.P. - Trinius (SPD): Das ist ein schöner Satz! Phantastisch, aber er paßt nicht!)

Meine Damen und Herren, wo ist denn die Strategie der Landesregierung im öffentlichen Personennahverkehr? - In der soeben erwähnten Broschüre "Verkehrspolitik für eine menschengerechte Stadt" steht noch etwas über die mittelfristige Umschichtung der Investitionsmittel. Wörtlich ist da nachzulesen:

Mittel aus dem Bereich der Stadtbahnförderung müssen

- "müssen", meine Damen und Herren! -

für die Beschleunigung der öffentlichen Verkehrsmittel an der Oberfläche eingesetzt werden.

Das hat der Minister auch noch bei der Haushaltseinführung im Verkehrsausschuß bekräftigt. Da war er noch "steinhart". Ein paar Tage später, da war er wachweich, umgefallen und der Meinung, daß eben doch zuerst der Stadtbahnbau finanziell gefördert werden müsse und danach die Beschleunigungsmaßnahmen. Jedenfalls wurde in der nächsten Verkehrsausschußsitzung erklärt, daß zwar ein Beschleunigungsprogramm durchgeführt werden soll, aber keinesfalls zu Lasten des Stadtbahnausbaus.

Meine Damen und Herren, das sind politische Entscheidungen, die bis ins Jahr 2000 reichen und bei denen es nicht um ein paar Mark und auch nicht um 100 Millionen herauf oder herunter wie im Straßenbau geht, sondern hier geht es um Milliarden, die im wesentlichen in sozialdemokratischen Hochburgen investiert werden.

(Aigner (SPD): Wir bauen noch in Paderborn eine Stadtbahn!)

- Und gleichzeitig, meine Damen und Herren - -

(Zuruf von der SPD: Paderborn bekommt auch noch eine U-Bahn!)

- Na, dann können wir neu darüber reden.

Und gleichzeitig, meine Damen und Herren - aber das Disaster sehen Sie ja in Bielefeld! -, scheint es, als versuche die Landesregierung den Verkehrsunternehmen Millionen an Ausgleichszahlungen nach dem Schwerbehindertengesetz vorzuenthalten. Da wurde nämlich eine Abrechnungsart verbindlich vorgeschrieben, und jetzt, wo die ermittelten Summen ins Gigantische angewachsen sind, gibt man ein Gutachten in Auftrag, das beweisen soll, daß der Abrechnungsmodus falsch ist.

(Lachen des Abg. Wicke! (F.D.P.))

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.))

- (A) Da müssen Sie sich, Herr Minister, vorher überlegen, welche Konsequenzen Ihre Richtlinien haben.

(Aigner (SPD)): Dafür ist der Arbeits- und Sozialminister zuständig!

- Ach, Entschuldigung, der ist nicht da.

Hier kann ich auch der CDU natürlich nicht den Vorwurf ersparen, daß sie sich mit ihrem Antrag nur auf einen einzigen Bereich der Verkehrspolitik konzentriert hat und wesentliche andere Bereiche nicht zur Kenntnis nimmt.

Meine Damen und Herren, welche Strategie zur Kostendämpfung im öffentlichen Personennahverkehr verfolgt die Landesregierung? Welche Konsequenzen wurden denn aus dem WIBERA-Gutachten über den verstärkten Einsatz von Privatunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr gezogen? Ich habe das bereits vor einigen Monaten gefragt und immer noch keine Antwort bekommen. Ich werde mir jetzt erlauben, hierzu eine kleine Anfrage einzubringen. Denn es ist Ihnen bekannt, daß die Gutachter bereits 1981 zu dem Ergebnis kamen, daß es für alle Beteiligten - Land, Unternehmen und Gemeinden - am besten wäre, wenn bis 1991 mindestens 30 % der Betriebsleistungen der öffentlichen Verkehrsbetriebe an private Unternehmer vermietet würden.

(Zuruf des Abg. Aigner (SPD))

(B)

Anstatt diese Schlußfolgerung in die Politik umzusetzen und den privaten Busunternehmen damit Marktchancen zu eröffnen, läßt im Gegenteil die Landesregierung es zu, daß sich kommunale und staatliche Verkehrsbetriebe zunehmend im Gelegenheitsverkehr und im Tagesreiseverkehr engagieren. Für die Erteilung derartiger Genehmigungen, meine Damen und Herren, liegt weder ein dringender öffentlicher Bedarf vor noch kann damit verhindert werden, daß öffentlich subventionierte Betriebe über den allgemeinen Defizitausgleich der privaten Unternehmen so unter Wettbewerbsdruck setzen, daß deren Existenz gefährdet ist.

(Zustimmung bei der F.D.P.)

Herr Moritz - weg ist er! -, Sie hatten gerade unseren Kürzungsantrag im Verkehrsausschuß angesprochen.

(Zuruf von der SPD)

- Entschuldigung, Herr Kollege; ich sehe Sie gerade.

Dort hatte ich gebeten, nur die Gesamtausgaben des Kapitels um insgesamt zehn Millionen DM zu kürzen. Ich hatte das auch begründet, was Sie in der Vorlage an den Haushalts- und Finanzausschuß nachlesen können. Ich zitiere:

Die Fraktion der F.D.P. hatte in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 25.09.1986 eine betriebswirtschaftliche Kostenrechnung pro Kilometer Stadtbahn anhand ausgewählter Strecken gefordert. Darin sollten auch die Kosten aufgeschlüsselt und Bewertungskriterien aufgeführt werden. Da der Minister trotz seiner Zusage dem Ausschuß mit Vorlage 10/771 lediglich den Aufwandsdeckungsgrad zweier Stadtbahnstrecken mitgeteilt habe, sei die F.D.P. gezwungen, diese pauschale Kürzung des Kapitels zu beantragen.

Dies war meine Begründung; sie ist von der Landesregierung und von Ihrer Fraktion im Ausschuß unwidersprochen hingenommen worden. Also stellen Sie sich jetzt nicht hierhin und sagen, es sei ein konzeptionsloser Antrag gewesen!

(Zustimmung bei der F.D.P.)

Meine Damen und Herren, welche Strategie verfolgt die Landesregierung im Bereich der europäischen Verkehrspolitik? Wir müssen ab 1992 einfach damit rechnen, daß die Bundesbahn weitere Einbußen im Güterverkehr hinnehmen muß und die Gütertransporte per Lkw zunehmen werden, und zwar mit allen Problemen, die sich für die Erhaltung des Straßennetzes ergeben werden.

(Zuruf des Abg. Aigner (SPD))

Herr Kollege Dreyer hat gerade auf steigende Lkw-Zahlen bei erhöhter zulässiger Achslast hingewiesen.

(Aigner (SPD)): Was halten Sie denn von der Schwerlastabgabe?)

Auch auf die hessische Untersuchung hat Herr Kollege Dreyer soeben hingewiesen. Man kann doch nun tatsächlich davon ausgehen, daß diese Zahlen auch für Nordrhein-Westfalen gelten werden.

Teilweise - das haben wir bereits festgestellt - sind die Brücken zu schwach ausgelegt. Aber hier soll nach Aussage des Ministers nicht investiert werden, damit sich ein Industrieland wie Nordrhein-Westfalen weiterentwickeln kann, nein, man hofft rechtzeitig erkennen zu können, daß Brücken unter der verstärkten Belastung einzustürzen

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.))

- (A) drohen, und dann will der Minister ganze Straßenzüge für den Lkw-Verkehr stilllegen.

(Hunger (SPD): Das ganze Land!)

- Ja, das ist eine wahrhaft zukunftsweisende Verkehrspolitik: 10 % der Straßen werden in der Mitte dichtgemacht, und der Rest wird für den Lkw-Verkehr verboten.

(Heiterkeit und Zustimmung bei der F.D.P.)

Aber Güterverkehrspolitik, meine Damen und Herren, betrifft natürlich auch Binnenschiffahrtspolitik. Wie sieht denn hier die Strategie der Landesregierung aus? Fordert sie auch nur, wie die ÖTV, eine sogenannte kontrollierte Wettbewerbsordnung - eine Leerformel par excellence -, ein Marktbeobachtungssystem, eine Marktzugangsregelung und Kontingentierung - alles wettbewerbsverzerrende Maßnahmen, die die Großen schützen und die Kleinbetriebe behindern, weil ihnen die Mittel für ein gesundes Wachstum fehlen?

Vizepräsident Dr. Klose: Frau Kollegin, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Doppmeier?

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Ja, bitte!)

- Bitte, Herr Kollege Doppmeier!

- (B) Doppmeier (CDU): Frau Kollegin, ich möchte noch einmal ganz kurz auf Ihre Bemerkungen in bezug auf ein Schließen der Straßen in der Mitte zurückkommen. Stimmen Sie mit mir darin überein, daß es dem zuständigen Minister nicht um die Lösung eines Sachproblems geht, sondern lediglich darum, eine Schlagzeile zu produzieren?

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Vermutlich! Herr Kollege Kuhl wird, wie ich glaube, im Anschluß hieran darauf noch ein bißchen eingehen.

(Zuruf des Abg. Hunger (SPD))

- Ich habe "vermutlich" gesagt, Herr Kollege Hunger.

(Frey (SPD): Kommen wir zum Schluß!)

Ich wiederhole: kontrollierte Wettbewerbsordnung in der Schiffahrtspolitik - wettbewerbsverzerrende Maßnahmen, die die Großen vor Wettbewerb schützen und die Kleinbetriebe behindern, weil denen die Mittel für ein gesundes Wachstum fehlen.

(Aigner (SPD): Wer ist denn für die Bundeswasserstraßen zuständig?)

- Moment! - Oder hat die Landesregierung bereits darüber nachgedacht, woher sie in den nächsten Jahren die Komplementärmittel für den Ausbau der Wasserstraßen nehmen will?

(Wendzinski (SPD): Weil Bonn nicht bezahlt! Wir steigen in Bundeszuständigkeiten ein.)

- Ich spreche von Komplementärmitteln, Herr Kollege Wendzinski! - Hier wurden

- das muß man anerkennen - in der Vergangenheit alle Verpflichtungen erfüllt. Aber es sind ja noch erhebliche Investitionen erforderlich, damit das westdeutsche Kanalnetz uneingeschränkt für Europaschiffe und für Schubverbände befahrbar wird. Hierüber wird in den nächsten Monaten im Verkehrsausschuß sicherlich ausführlich zu diskutieren sein.

Die Regionalluftfahrtspolitik scheint ein bißchen aus ihrem Schattendasein herausgewachsen zu sein. Wir begrüßen das natürlich ausdrücklich und sind auch erfreut, daß bei der Formulierung der Vergaberichtlinien für die Investitionsmittel der F.D.P.-Vorschlag weitgehend angenommen wurde. Ich bedaure allerdings, daß es in sieben Wochen nicht gelungen ist, eine Vorlage über die derzeitige und zukünftige Anzahl der Controller und der Beauftragten für Luftfahrt und deren Einsatzorte zu erarbeiten. Dies hätte man wohl durchaus für die zweite Lesung des Haushalts erwarten können.

Ich fasse zusammen, meine Damen und Herren: Die Verkehrspolitik der Landesregierung ist in wesentlichen Bereichen ein konzeptionsloses Herumgewurstel, und der CDU-Antrag befaßt sich lediglich mit einem Teilbereich des Desasters.

(Dreyer (CDU): Das war auch die Zielrichtung, Frau Kollegin!)

Wir werden deshalb den Haushalt ablehnen und uns beim Antrag der CDU der Stimme enthalten.

(Aigner (SPD): Wie immer keine Meinung!)

Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der F.D.P.)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich rufe nunmehr den Bereich Wohnen auf und erteile zunächst Herrn Abg. Doppmeier für die Fraktion der CDU das Wort.

(Zurufe von der SPD: Oh je! - Maedge (SPD): Und das alles vor Weihnachten.)

- (A) Doppmeier (CDU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren!

(Frey (SPD): Das war schon wieder genug. - Weitere Zurufe von der SPD: Schon genug! - Heiterkeit bei der SPD)

- Meine Damen und Herren von der SPD-Fraktion, es ist wirklich zu schön, wenn Sie zu vorgerückter Stunde in guter Stimmung sind. Das ist bei Ihnen nicht immer so gewesen. Sie machen da einen wichtigen Lernprozeß durch.

(Wendzinski (SPD): Die Deppen laufen heraus, und die anderen bleiben hier.)

Meine Damen und Herren, ich hoffe, Sie lachen gleich auch noch so.

(Maedge (SPD): Bei Ihren Ausführungen!)

"Jeder, der uns 1987 wählt, muß wissen: Die werden neue Arbeitsplätze schaffen."

(Zustimmung bei der CDU)

Dies könnte eine Formulierung von Helmut Kohl sein, weil er in der Tat schon 600 000 neue Arbeitsplätze geschaffen hat.

(Widerspruch und Lachen bei der SPD
- Schultz (SPD): Das glauben Sie selbst nicht!)

- (B) Aber selbst der Kanzlerkandidat der SPD bemüht sich jetzt um solche Formulierungen, weil er erkannt hat, daß das eine sehr erfolgreiche Politik ist, was Herr Bundeskanzler Dr. Helmut Kohl in Bonn in den letzten vier Jahren gemacht hat.

(Zuruf des Abg. Hunger (SPD))

Und so formulierte der SPD-Kanzlerkandidat Johannes Rau am 9. März 1986 den eingangs von mir zitierten Satz:

(Maedge (SPD): Da hat die CDU doch geklatscht!)

Wir fordern von der Bundesregierung, daß sie mehr tut zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.

(Aigner (SPD): Das gilt auch heute noch!)

Das ist ein weiteres Zitat des Mannes, der Bundeskanzler werden möchte - aus einem Interview am 26. September 1985 im "Westdeutschen Rundfunk". Wenn der Herr Ministerpräsident anwesend wäre, würde ich ihn

(C) fragen, was denn eigentlich in ihm vorgeht, wenn er solche Reden hält; denn er trägt als Ministerpräsident mit Ihnen, der SPD-Mehrheitsfraktion, die Verantwortung dafür, daß wichtige beschäftigungspolitische Ausgaben für die Jahre 1986 und 1987 drastisch gekürzt worden sind.

Der Ministerpräsident tritt mit dem Anspruch an, die Arbeitslosigkeit abbauen zu wollen. Die Wirklichkeit ist: In Nordrhein-Westfalen haben er und seine Regierungsmannschaft nicht die Chance genutzt, einen wichtigen nordrhein-westfälischen Beitrag zum Abbau der Arbeitslosigkeit zu leisten.

(Schultz (SPD): Sie hätten ja Anträge vorlegen können!)

Im Gegenteil, die Regierung des Ministerpräsidenten und SPD-Kanzlerkandidaten Johannes Rau hat vielmehr alles getan, um den Aufschwung am Bau in Nordrhein-Westfalen zu behindern. Da mutet es merkwürdig an, wenn man die Debatte zum Einzelplan des Wirtschaftsministers eben verfolgt hat, als die Kollegen der SPD-Fraktion so verschiedene Programmchen bemühten, die angeblich dazu beitragen sollen, die Arbeitslosigkeit abzubauen; denn man muß hier festhalten: Der Ministerpräsident des größten Bundeslandes hat sogar die Bemühungen der Bundesregierung unterlaufen, durch eine Verdreifachung der Städtebauförderungsmittel des Bundes die Beschäftigungslage in der Bauwirtschaft entscheidend zu verbessern.

(D) (Schultz (SPD): Das wird auch durch Wiederholung nicht wahrer!)

- Baufachleute, Herr Kollege Schultz, gehen davon aus, daß mit Bauinvestitionsmitteln in Höhe von 1 Milliarde DM rund 10 000 Bauarbeiter - -

(Unruhe)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kollege, ich unterbreche einen Augenblick.

Meine Damen und Herren, der Saal ist nun wirklich nicht mehr so voll, daß diejenigen, die hier sein können, sich nicht etwas diszipliniert verhalten könnten. Ich bitte um Aufmerksamkeit.

Bitte schön!

Doppmeier (CDU): Vielen Dank, Herr Präsident!

Baufachleute gehen davon aus, daß mit Bauinvestitionsmitteln in Höhe von 1 Milliarde DM

(Doppmeier (CDU))

- (A) rund 10 000 Bauarbeiter beschäftigt werden könnten. Durch die Kürzungen der Investitionsmittel im Wohnungsbau, durch die Kürzung der Städtebauförderungsmittel und durch schleppenden Mittelabfluß werden unter Berücksichtigung der durch diese öffentlichen Bauinvestitionen ausgelösten privaten Bauinvestitionen allein im Haushaltsjahr 1986 Bauinvestitionsmittel in Höhe von rund 2,8 Milliarden DM blockiert. Durch diese Blockade sind rund 28 000 Bauarbeiter nicht beschäftigt. - So sieht der spezielle beschäftigungspolitische Beitrag des SPD-Kanzlerkandidaten Johannes Rau aus. So versteht er den Abbau der Arbeitslosigkeit.

Meine Damen und Herren, ich verweise nur einmal kurz auf die Investitionsquoten. Im Bund-Länder-Vergleich wird deutlich, daß Nordrhein-Westfalen seit 1984 unter dem Durchschnitt aller Bundesländer liegt, daß Nordrhein-Westfalen seit 1985 mit seiner Investitionsquote sogar unter dem Durchschnitt der Stadtstaaten liegt und daß die Investitionsquoten in den Landeshaushalten 1986 der übrigen Flächenländer gegenüber 1985 erhöht worden sind, während in Nordrhein-Westfalen die Investitionsquote schon in 1986 gegenüber 1985 gesenkt worden ist und nach dem vorliegenden Entwurf des Haushaltsplanes 1987 ebenfalls gesenkt werden soll. Hier wird deutlich: 1985 hatten wir eine Landtagswahl, und seitdem gelten offensichtlich ganz andere Prioritäten.

- (B) Meine Damen und Herren, wir werden sehen, daß diese Überlegungen der Landesregierung nicht aufgehen werden. Ich sage Ihnen - das müßte man dem Ministerpräsidenten tagtäglich ins Stammbuch schreiben -: Wer im eigenen Land nicht in der Lage ist, die Arbeitslosigkeit wirksam zu bekämpfen, der ist erst recht nicht in der Lage, als Bundeskanzler der Bundesrepublik Deutschland dies zu tun.

(Beifall bei der CDU)

Ich bitte die Kabinettskollegen, ihren Ministerpräsidenten doch einmal mitzuteilen, daß die Wähler viel klüger sind, als viele Politiker meinen.

(Frau Decking-Schwill (CDU): Der ist ganz allein! - Schultz (SPD): Die glauben Ihnen kein Wort!)

Und gehen Sie bitte davon aus: Auch die Wähler in Nordrhein-Westfalen werden erkennen, daß die Landesregierung und insbesondere der Ministerpräsident dazu neigen, schnell etwas zu versprechen, es aber im eigenen Lande nicht zu halten. Der Wähler hat längst durchschaut, daß der Kanzler-

kandidat der SPD darauf spekulierte, mit Hilfe hoher Arbeitslosigkeit die Bundestagswahl gewinnen zu können. Der Erfolg der Regierung Kohl wird dazu führen, daß die Wähler anders handeln werden und eben diese Rechnung des Kanzlerkandidaten nicht aufgehen wird.

(Beifall bei der CDU)

Es ist schon bemerkenswert, meine Damen und Herren, daß ausgerechnet der Ministerpräsident die Mittel für Stadterneuerungsprogramme mit ausschließlicher Landesförderung im Jahre 1986 um 152 Millionen DM und im Jahre 1987 um 158 Millionen DM gekürzt hat. Der Bund hatte dagegen mit seiner Entscheidung, die Stadterneuerungsmittel zu verdreifachen, erwartet, daß die Länder ihre Stadterneuerungsprogramme mit ausschließlicher Landesförderung unverändert beibehalten und im Rahmen des Bund-Länder-Programms die Stadterneuerungsmittel verdoppeln würden. Die Regierung des SPD-Kanzlerkandidaten und Ministerpräsidenten hat jedoch lediglich eine Umschichtung dieser Städtebauförderungsmittel zugunsten des Bund-Länder-Programms vorgenommen. Das Programm mit ausschließlicher Landesförderung haben Sie dagegen sowohl im Jahre 1986 wie auch im Jahre 1987 drastisch gekürzt.

Dadurch wurden im Bereich Städtebau insgesamt die Bauinvestitionsmittel in jedem Jahr um rund 387 Millionen DM gekürzt. Durch den schleppenden Mittelabfluß wurden bis zum 30.09.1986 der Bauwirtschaft Bauaufträge im Wert von rund 1,1 Milliarden DM vorenthalten. Die Kürzung der Städtebauförderungsmittel bedeutet eine Kürzung der Bauinvestitionsmittel im Wohnungsbereich von insgesamt 1,26 Milliarden DM im Jahre 1986.

(Schultz (SPD): Er ist wirklich so dumm. Er versteht es wirklich nicht besser.)

Eine ähnliche Auswirkung ist ja wohl auch für 1987 zu befürchten. Die Kürzung der Bauinvestitionsmittel in Nordrhein-Westfalen ist eine der Hauptursachen für die in Nordrhein-Westfalen, gemessen am Bundesdurchschnitt, unverhältnismäßig hohe Arbeitslosigkeit in der Bauwirtschaft. Allein der Blick auf die Arbeitslosigkeit in der Bauwirtschaft zeigt:

(Hunger (SPD): Nennen Sie doch mal die Zahlen aus Niedersachsen, wie hoch da die Arbeitslosigkeit ist!)

Johannes Rau ist unfähig zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.

(Hunger (SPD): Oder in Rheinland-Pfalz!)

(Doppmeier (CDU))

- (A) Herr Hunger, das ist das Problem, und nicht die Arbeitslosigkeit in Niedersachsen! Sie sollten nicht immer von nordrhein-westfälischen Problemen ablenken, Herr Kollege Hunger.

(Zustimmung bei der CDU - Hunger (SPD): Sie sollten nicht immer Sprüche machen!)

Meine Damen und Herren, bemerkenswert ist auch die Art und Weise der Kürzung der Wohnungsbauförderungsmittel. Das möchte ich Ihnen nicht vorenthalten, weil es nämlich auch ein Beispiel dafür ist, wieviel Aussagen der nordrhein-westfälischen Landesregierung wert sind. Ich rufe in Erinnerung: Noch wenige Monate vor der Landtagswahl im Mai 1985 veröffentlichte die Landesregierung das mehrjährige Wohnungsbauprogramm. Dieses mehrjährige Wohnungsbauprogramm sah für 1986 und 1987 die Förderung von jeweils 21 620 Wohnungen vor. Nach der Landtagswahl beschloß die Landesregierung für 1986 eine Förderung von zunächst insgesamt 14 838 Wohnungen. Dies war eine Kürzung von rund 6 800 Wohnungen. Erst Ende Oktober wurde diese Zahl um 2 400 Wohnungen aufgestockt, weil die Rückflüsse aus den vorzeitigen Rückzahlungen der Darlehen gewissermaßen die Landesregierung zwangen, noch einmal tätig zu werden. Das Schlimme daran ist nur, daß diese Erhöhung im Jahre 1986 nichts mehr bewirkt,

- (B) (Zustimmung des Abg. Elfring (CDU))

weil die Mittel praktisch nicht mehr in Bauaufträge umgesetzt werden können. Das ist das Zynische an der Wohnungsbauförderung 1986: Die Landesregierung hat nicht nur gekürzt, sie hat obendrein auch noch die Mittel viel zu spät an die Bürger ausgezahlt. Die Bewilligungsbescheide sind viel zu spät herausgegangen, meine Damen und Herren.

(Zustimmung bei der CDU - Schultz (SPD): Schon wieder gelogen! Schlicht und ergreifend gelogen!)

Noch ein Hinweis: Bei den Haushaltsberatungen 1985, also vor der Landtagswahl 1985, hatte Städtebauminister Zöpel das mehrjährige Wohnungsbauprogramm wie folgt begründet - und das muß man sich auf der Zunge zergehen lassen -:

Ziel des mehrjährigen Wohnungsbauprogramms ist die Kontinuität in der Planung der Wohnraumversorgung.

Herr Minister, das waren Ihre Worte.

(Hunger (SPD): So ist es.)

Dies gilt sowohl für die Verzahnung mit der Finanzplanung als auch für zusätzliche Transparenz für die Bauwirtschaft.

Sie führten weiter aus:

Es leistet zugleich einen Beitrag für die Verstärkung der Baunachfrage und die Sicherung der Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft.

Meine Damen und Herren, warum, so fragen wir die Landesregierung, galt dies schon im Juni 1985, also wenige Wochen nach der Landtagswahl, nicht mehr? Die Handhabung der Wohnungsbauförderung vor der Landtagswahl einerseits und nach der Landtagswahl andererseits zeigt, daß man das, was Sie vor Wahlen sagen, im Hinblick auf Kontinuität abschreiben kann. Ihre Aussagen sind nicht verlässlich.

(Schultz (SPD): Er spricht von Kohl!)

Die Wohnungsbauförderung zeigt aber auch, daß die Landesregierung schon im Vorgriff auf die beabsichtigten Hilfen für die Neue Heimat nach der Landtagswahl die Wohnungsbauförderungsmittel für 1986 kürzte. Der Landesregierung ging es nicht um eine verbesserte Beschäftigungslage im Baubereich und somit nicht um die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit am Bau. Ministerpräsident und SPD-Kanzlerkandidat Johannes Rau geht es vielmehr darum, sich mit der Umleitung dieser Mittel zugunsten der Neuen Heimat das Wohlwollen der Gewerkschaften zu erhalten.

(Lachen des Abg. Hunger (SPD))

Hier wird einmal mehr deutlich: Dies ist der Schulterschluß mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund, den SPD-Kanzlerkandidat Johannes Rau auf dem Offenburger Parteitag der SPD beschwor. Das konkrete Regierungshandeln in Düsseldorf beweist: Ministerpräsident Rau handelt anders, als der SPD-Kanzlerkandidat redet. Die Qualität einer Politik erweist sich jedoch nicht in den Reden, sondern sie erweist sich durch die Taten der entsprechenden Politiker.

(Schultz (SPD): Gott sei Dank!)

Worte und Taten müssen zusammen passen. Bei Johannes Rau liegen jedoch Welten zwischen Worten und Taten, meine Damen und Herren; das ist das Problem!

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile jetzt Frau Abg. Heemann für die Fraktion der SPD das Wort.

- (A) Frau Heemann (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Doppmeier, in einem Punkt müssen wir Ihnen dankbar sein: Sie haben wirklich für Stimmung hier gesorgt!

(Doppmeier (CDU): Ja?)

- Doch, ja.

(Hunger (SPD): Aber nicht für Weihnachtsstimmung! - Heiterkeit)

Aber ich denke, daß Wohnungspolitik ein zu wichtiges Thema ist, um damit Stimmung zu machen. Bitte entschuldigen Sie, daß ich auf Ihren Beitrag nicht weiter eingehe; denn es ist nichts Neues hinzugekommen, nichts Richtiges dabei herausgekommen

(Zustimmung bei der SPD)

und kein Konzept erkennbar gewesen. Ihre Vorwürfe - das wissen Sie selber wohl besser - sind nicht haltbar!

(Maedge (SPD): Sehr richtig! - Weitere Zurufe von der SPD - Gegenrufe von der CDU)

Im Gegensatz zu Ihnen möchte ich mich ans Thema halten und es dem Minister überlassen, Sie mit Zahlen zu erschlagen.

(Frau Decking-Schwill (CDU): Warum können denn Sie das nicht?)

- (B) - Ich bin zu schwach dafür; gegen Herrn Doppmeier komme ich nicht an,

(Heiterkeit - Zurufe von der CDU: Oh, oh! - Gegenrufe von der SPD)

zumindest dann nicht, wenn es darum geht, mit Zahlen um mich zu werfen.

(Hunger (SPD): Es sind doch alles falsche Zahlen gewesen!)

Meine Damen und Herren! Ich möchte noch einmal auf etwas anderes aufmerksam machen. Heute werden Menschen nicht mehr so sehr nach Kleidung und Bankkonto, sondern in erster Linie nach dem Viertel beurteilt, in dem sie wohnen. In Abwandlung eines Sprichworts kann man sagen: Sag mir, wo du wohnst, und ich sage dir, wer du bist!

(Jaeger (CDU): Wo wohnen Sie denn, Frau Heemann? - Zurufe von der SPD: Sie wohnt in Soest! - Heiterkeit - Zurufe)

- Ja, ich wohne in Soest, in einem Neubauviertel, und entsprechend werde ich auch

beurteilt. Aber ich weiß, daß andere, die in einem anderen Viertel wohnen, von vornherein entsprechend abgestempelt sind. Ich nehme an - ich habe das so mitbekommen -, daß Frau Decking-Schwill durchaus ähnliche Beispiele gebracht hat.

(Zustimmende Zurufe von der CDU - Unruhe)

Das zeigt, daß die Wohnung nicht mehr nur ein Dach über dem Kopf bedeutet; sie sollte Heim sein, ist aber viel mehr Statussymbol. Die Wohnung ist es, die die in ihr lebenden Menschen prägt.

Bei dem wichtigen Thema der Wohnungspolitik geht es um Menschen. Wenn man jedoch die Diskussion und die Redebeiträge - gerade auch den Beitrag von Herrn Doppmeier - sowie die Debatte am 28.11.1986 verfolgt, so hat man das Gefühl, hier geht es nur um Geld und Sachen. Wohnen ist jedoch ein Grundbedürfnis. Mit der Sicherung von preisgünstigen Wohnungen auch und gerade für die sozial Schwächeren und der Verbesserung des Wohnumfeldes leisten wir einen wichtigen Beitrag für den sozialen Frieden.

(Zuruf des Abg. Jaeger (CDU))

Unsere Aufgabe ist es, dieses Grundbedürfnis zu sichern. Damit verhindern wir, daß Menschen ins Abseits gedrängt und abgestempelt werden.

Dazu müssen wir für eine ausreichende Zahl guter Wohnungen und tragbare Mieten sorgen. Es genügt eben nicht, schlechte Wohnungen einfach beizubehalten, sondern schlechte Wohnungen müssen aufgebessert werden.

(Zustimmung bei Abgeordneten der SPD - Zurufe - Unruhe)

Dies geschieht durch bedarfsgerechtes Neubauen, durch Modernisierung des Althausbestandes und Stadterneuerung, durch Sicherung und Schaffung von neuen Bindungen und durch Subventionierung der Mieten.

Nach wie vor halten wir eine Neubauförderung und die Schaffung von Bindungen für erforderlich. Jahr für Jahr fallen Wohnungen aus der Bindung heraus. Bis 1995 werden es bundesweit 2 Millionen Wohnungen sein, also die Hälfte des öffentlich geförderten Wohnungsbestandes.

Zusätzliche Gefahren für den sozialen Wohnungsbestand drohen von Überlegungen der Bonner Regierungsparteien, die Wohnungsgemeinnützigkeit abzuschaffen oder jedenfalls

(Frau Heemann (SPD))

- (A) den Mieterschutz abzubauen. Auch ist in vielen Orten nicht jeder Bedarf gedeckt.

(Frau Decking-Schwill (CDU): Das hat doch gar nichts miteinander zu tun!)

- Doch, das hat etwas miteinander zu tun, wenn ich auf der einen Seite die Gemeinnützigkeit und den Mieterschutz abbauen will - -

(Hunger (SPD): Herr Stoltenberg hat das öffentlich erklärt!)

Die Angaben über den Leerstand waren und sind nur Mutmaßungen. Bei der Anhörung, die wir seitens der SPD-Landtagsfraktion durchgeführt haben, wurden wir in unserer Annahme bestärkt, daß die Leerstandsquote nicht gravierend ist und wir noch weit von einem Mietermarkt entfernt sind. Nach den Zahlen, die die Verbände und die Wohnungsunternehmen vorlegten, kann als gesichert gelten, daß die Leerstandsquote ein Prozent des gesamten Wohnungsbestandes nicht überschreitet. Darin sind auch die Wohnungen enthalten, die noch nicht länger als drei Monate leer stehen. Zieht man diese ab, kommt man im Bereich der gemeinnützigen Wohnungsunternehmen zu einer echten Leerstandsquote von weniger als 0,8 %, und diese Tendenz ist weiter rückläufig.

Ein beredtes Zeichen sind im übrigen auch die Anträge auf Förderung von Mietwohnungen. Die Opposition hat ein falsches Bild von der tatsächlichen Situation auf dem Wohnungsmarkt und kommt deshalb zu falschen Schlussfolgerungen und Forderungen.

(B)

Nun weiß jedes Kind, daß es sich bei Wohnungen um Immobilien - d. h. um unbewegliche Wirtschaftsgüter - handelt. Ich erzähle Ihnen damit nichts Neues, aber ich habe manchmal das Gefühl, man muß es öfter sagen. Ein Leerstand in Dortmund nützt einem Wohnungssuchenden in Soest nicht viel - oder gar nichts, wenn man es genau nimmt -. In Soest sind zum Beispiel 176 Wohnungssuchende registriert, davon 45 Senioren, und es gibt keinen Leerstand im öffentlich geförderten Bereich. Im übrigen sagen Leerstandszahlen über die Qualität, die Lage und die Größe der freien Wohnungen nichts aus. Wir haben noch einen Bedarf, und deshalb müssen wir auch zum Schutz der Mieter den Neubau von Eigenheimen und Mietwohnungen fördern.

Für 1987 stehen rund 800 Millionen DM - ohne das Aufkommen aus der Fehlbelegerabgabe - aus dem Landeswohnungsbauvermögen für die Förderung von rund 8 000 Eigenheimen und 6 000 Mietwohnungen, Wohnheimen und Altenwohnungen bereit. Das ist auch Investition,

das ist auch ein Anreiz für die Bauwirtschaft - das ist für die Bauwirtschaft ein sehr wichtiger Posten.

(Zustimmung bei Abgeordneten der SPD - Zurufe von der CDU)

Bei der Eigenheimfinanzierung haben für uns kinderreiche Familien innerhalb der Einkommensgrenzen Vorrang. In diesem Bereich werden wieder alle Anträge gefördert werden.

(Frau Decking-Schwill (CDU): Dank der vorzeitigen Rückzahlungen!)

- Ja, aber damit - das wissen Sie auch - fallen wieder vorzeitig auch Wohnungen aus der Bindung heraus, die wir dann auf andere Weise ersetzen müssen.

(Frau Decking-Schwill (CDU): Aber sonst gibt es überhaupt kein Mittel für den Eigenheimbau!)

Deswegen sind wir ganz froh, daß die Landesregierung mit ihren Modernisierungsrichtlinien gerade durch die Modernisierung von älteren Beständen mit guter Bausubstanz und niedrigen Mieten uns hier neue langfristige Bindungen verschafft.

(Hunger (SPD): Wir handeln - im Gegensatz zum Kanzler! - Gegenrufe von der CDU)

Wir begrüßen, daß hier mit verhältnismäßig geringen Mitteln preisgünstiger Wohnraum erhalten, verbessert und neue Bindungen geschaffen werden. Denn im Gegensatz zur F.D.P. und, wie ich merke, auch zur CDU sind wir der festen Überzeugung, daß auf die Sozialbindung nicht verzichtet werden kann.

Die Kostenmiete der öffentlich geförderten Wohnungen hat mäßigende Wirkung auf die Mieten frei finanzierter Wohnungen.

(Doppmeier (CDU): Wie bitte?!)

- Ja, doch! Wer etwas anderes behauptet, beweist nicht gerade wirtschaftlichen Sachverstand.

Es mag sein, daß im Einzelfall die Kostenmiete geförderter Wohnungen - besonders aus den siebziger Jahren - über der Miete frei finanzierter Wohnungen liegt. Aber unabhängig davon würde eine Aufhebung der Bindung nicht eine Senkung der Mieten bewirken, wie man uns hier glauben machen will, sondern umgekehrt eine Anpassung der besonders günstigen Althausmieten und dann auch der

(Frau Heemann (SPD))

- (A) Mieten der frei finanzierten Wohnungen an die bereits bestehenden höheren Mieten.

(Jaeger (CDU): Die hohen Mieten würden heruntergehen.)

- Allenfalls kurzfristig um eine "Idee"; die meisten nicht.

Ich glaube, dann halten Sie die Menschen für besser, als sie sind. Jeder Vermieter wird auch an sein Wohl denken, und er wird mit den Mieten dann, wenn er die Möglichkeit dazu hat, nach oben gehen,

(Zurufe von der CDU)

wenn der Markt es hergibt. Ich habe eben, wie ich glaube, gerade eindeutig klargelegt, daß wir keinen Mietermarkt haben, daß es durchaus mehr Wohnungssuchende gibt, als Wohnungen vorhanden sind. Insbesondere sind nicht die Wohnungen da, die gesucht werden.

(Zuruf von der CDU: Das haben Sie gesagt, aber nicht bewiesen! - Zuruf von der SPD: Frau Kollegin, das begreifen die nicht!)

- Ja, ich fürchte es auch.

- (B) Ich stelle hier noch einmal fest: Wir begrüßen, daß gerade auf Grund der Modernisierungsrichtlinien die Mietsteigerungen mit der Annahme der Zuschußmittel begrenzt werden und die Mieten tragbar bleiben. Die Begrenzung führt auch dazu, daß Modernisierungen mit Bedacht und Augenmaß durchgeführt werden und Luxusmodernisierungen unterbleiben. Hier noch ein paar Zahlen: Für 1987 stehen wiederum 218 Millionen DM bereit. Damit werden rund 20 000 Wohnungen modernisiert und ein Investitionsvolumen von über 500 Millionen DM bewegt. Herr Doppmeier, Sie können das selbst in Arbeitsplätze umrechnen.

Damit sind wir bei der anderen Seite, nämlich der Miete. Wir Sozialdemokraten sind der festen Überzeugung, daß die Miete tragbar sein muß, damit sich auch die sozial Schwächeren gute Wohnungen leisten können. Dort, wo die Miete trotz Wohngeld für die Berechtigten über 7 DM pro qm liegt, wird sie von uns mit den Mitteln des Härteausgleichs entsprechend reduziert. Aus Gründen sozialer Gerechtigkeit halten wir an dem Härteausgleich fest. Ich hatte eigentlich erwartet, daß sich die CDU etwas mehr gegen den F.D.P.-Antrag wendet.

Auch sein Gegenstück, die Fehlbelegerabgabe, halte ich als Beitrag zu einer sozialen Aus-

gewogenheit für unverzichtbar. Nach meiner Auffassung geht es nicht an, daß derjenige, der mit seinem Einkommen aus der Wohnberechtigung gewissermaßen herausgewachsen ist und der, wenn er sich heute eine Wohnung suchen müßte, eine frei finanzierte, wahrscheinlich teurere Wohnung nehmen müßte, aber noch eine besonders günstige, weil öffentlich geförderte Wohnung besetzt hält, nicht wenigstens einen Ausgleich dafür zahlt, damit neue Wohnungen mit neuen Bindungen für die Wohnungssuchenden mit Berechtigungsschein geschaffen werden können. Auf die Einnahmen kann auch nicht verzichtet werden. Sie haben es eigentlich auch schon gesagt. Sie sagen, wir müßten eigentlich noch mehr Investitionen haben. Auch der Städtetag hat dies in seiner Zugschrift vom 10. Oktober 1986 - Zugschrift 10/536 - gesagt. Immerhin wurden bis Oktober 1986 200 Millionen DM an Einnahmen erzielt. Davon wurden bereits wieder 130 Millionen DM bewilligt und 1 285 Wohnungen gefördert. Ich denke, auch das können Sie ganz gut in Arbeitsplätze umrechnen.

Meine Damen und Herren von der Opposition, Ihre Absicht ist meines Erachtens leicht zu durchschauen. Erst wollen Sie uns alle mit dem vermeintlichen Überhang von 370 000 bis 1 Million Wohnungen in Sicherheit wiegen, dann die Zweckentfremdungsverordnung und die Verordnung zur Bestimmung von Gebieten mit erhöhtem Wohnbedarf mit dieser Begründung abschaffen, um dann dort, wo wirklich ein Überhang besteht, diesen durch Nutzungsänderung und Abriß zu beseitigen und die Wohnungen damit wieder zu verknappen; wenn dann noch die Bindung und die Kostenmiete abgeschafft sind, sind alle Hemmnisse für die Durchsetzung von Mieterhöhungen beseitigt. Ganz genau dies geht aber mit uns nicht. Wir haben Sie durchschaut.

(Beifall bei der SPD)

Wir werden eine Verknappung des Wohnungsbestandes durch Beibehaltung der vorgenannten Verordnungen sowie durch Förderung des Neubaus verhindern und die Wohnungen durch langfristige Bindungen für die sozial Schwächeren sichern, die sonst durch die Marktmechanismen, die Sie so gerne ins Feld führen, ins Abseits gedrängt würden.

Im Gegensatz zu Ihren Feststellungen halten wir das Konzept der Landesregierung für ausgewogen und für sozial gerecht. Es wird von uns daher voll unterstützt. Wir bitten die Landesregierung weiter, sich massiv gegen alle beabsichtigten Eingriffe in das Mieterrecht zur Wehr zu setzen, die nun auch die Mieter zu mehr Flexibilität bringen sollen.

(Zustimmung bei der SPD)

(Frau Heemann (SPD))

- (A) Ein weiterer wichtiger Bereich für Wohnumfeldverbesserung und für das, was wir Wohnqualität nennen, ist die Stadterneuerung. Dafür stellt das Land auch 1987 wieder 405 Millionen DM bereit.

(Doppmeier (CDU): Viel zuwenig, Frau Kollegin!)

- Ich will nicht abstreiten, daß ein sehr großer Bedarf vorhanden ist. Es gibt aber, glaube ich, sehr viele Bereiche mit sehr viel Bedarf und vielen Wünschen. Manchmal ist es auch wünschenswert, daß man nicht alles auf einmal bewältigt. Man kommt dann manchmal auch zu besseren Einsichten.

(Beifall bei der SPD)

405 Millionen DM sind aber eine ganze Menge.

(Zurufe von der CDU)

- Ich denke, daß gerade die Planungen innerhalb der Städte manchmal ganz günstige Formen annehmen, wenn man etwas länger darüber nachdenkt.

(Beifall bei der SPD)

Soest ist, wenn Sie so wollen, ein praktisches Beispiel dafür. Als ich 1975 in den Rat hineinkam, hatten wir ein Sanierungsgebiet und ein Konzept mit Kahlschlagsanierung. Wir waren froh, daß wir dieses Konzept nicht verwirklicht haben. Jetzt erfolgt mit Hilfe von Landesmitteln eine beispielhafte Stadterneuerung. Wir sind dankbar dafür.

(B)

(Beifall bei der SPD - Zuruf von der CDU: Das hatten Sie unter dieser Regierung?)

- Wir haben immer eine CDU-Mehrheit in der Stadt gehabt, die mit entsprechenden Plänen kam. Wir haben sie dann glücklicherweise davon überzeugen können, daß man besser nicht mit Kahlschlagsanierung arbeitet. Die Landesregierung hat bis dahin gar keinen großen Einfluß genommen. Die Pläne lagen nämlich bis dahin noch nicht vor. Wir hatten nur angemeldet, daß wir Mittel in Anspruch nehmen möchten.

Stadterneuerung ist eine wichtige Aufgabe. Das kann ich auch im Blick auf Soest nur unterstreichen. In Soest ist das Stadtbild erhalten geblieben. Ich bin ganz froh, daß wir die Mittel in Soest langsam bekommen haben - stetig, jeden Tag.

(Zurufe von SPD und CDU)

- Es hat keinen Zweck, daß viele Mittel bereitgestellt werden, wenn die Planung in der Stadt und damit auch die Umsetzung nicht so schnell erfolgen können. Sie sollten sich das einmal angucken.

Vizepräsident Frau Friebe: Frau Abgeordnete, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Doppmeier?

Frau Heemann (SPD): Ich glaube nicht, daß ich ihm helfen kann, aber ich lasse sie trotzdem zu. Bitte schön!

(Beifall und Heiterkeit bei der SPD)

Doppmeier (CDU): Frau Kollegin, Sie haben gesagt, daß es nicht darauf ankommt, daß möglichst viele Mittel gegeben werden; wichtig sei, daß die Umsetzung schnell erfolge. Darf ich Sie so verstehen, daß das eine herbe Kritik in bezug auf die fehlende Umsetzung der Städtebauförderungsmittel insbesondere in den Großstädten Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Herne, Köln, Oberhausen und Wuppertal ist, wo die SPD ausnahmslos über absolute Mehrheiten verfügt?

Frau Heemann (SPD): Ich glaube, es steht mir nicht an, irgendwelche Stadtverwaltungen und deren Arbeit zu kritisieren. Das müssen diese Stadtverwaltungen mit sich selber ausmachen.

(Henning (SPD): Sie müssen nicht alles glauben, was der Kollege Doppmeier sagt!)

- Nein, das außerdem. Ich kann es nicht nachprüfen, und ich will es auch nicht tun. Ich habe auch kein Recht, mich in die Angelegenheiten der Gemeinden in dieser Hinsicht einzumischen. Wenn Sie das tun, bitte!

(Schauerte (CDU): Sie konnten ihm wirklich nicht helfen! - Pfänder (SPD): Dem ist auch nicht zu helfen!)

Ich möchte hier noch einmal feststellen: Das Land hat sich diesem Gebiet immer gewidmet. Solange ich Kommunalpolitik mache, wird dieser Bereich vom Lande gefördert. Die Erhaltung der Städte und die Verbesserung des Wohnumfeldes sind wichtige Beiträge zur Lebensqualität. In dieser Hinsicht sind wir einer Meinung.

Unsere Schwerpunkte - das ist wohl auch deutlich - liegen in der Umgestaltung des innerörtlichen Straßennetzes für mehr Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Wohnumfeldes durch Gestaltung und Begrünung von Straßen, Höfen,

(Frau Heemann (SPD))

- (A) Plätzen und Fassaden, der Verbesserung der Angebote für soziale Kontakte und kulturelle Betätigung, der Bewahrung von Denkmälern und Pflege der Stadtgestalt. In diesem Bereich hat NRW immer schon mehr investiert als alle anderen Bundesländer,

(Zustimmung bei der SPD - Schauerte (CDU): Bitte?)

und ich bin davon überzeugt, daß es sich dieser Aufgabe auch nach dem Auslaufen des Bund-Länder-Programms Ende 1987 in dem erforderlichen Umfang widmen wird.

(Zuruf des Abg. Evertz (CDU))

- Gerade in diesem Bereich sind Kontinuität und langer Atem erforderlich und nicht "mal kurz gepowert, und dann ist es aus"! Die Gemeinden und die Bauwirtschaft haben ein Anrecht auf Stetigkeit. Gerade die Gemeinden müssen langfristig planen können. Insofern unterstützen wir die Landesregierung in ihrer Arbeit.

(Beifall bei der SPD)

Frau Vizepräsident Friebe: Für die F.D.P.-Fraktion erteile ich jetzt Herrn Abg. Kuhl das Wort; bitte schön, Herr Abg. Kuhl!

(Wendzinski (SPD): Was ist jetzt: U II oder Wohnungsbau?)

- (B) Kuhl (F.D.P.): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Liebe Frau Heemann, Kompliment für Ihre Rede! Von den besseren Einsichten, von denen Sie gesprochen haben, hoffe ich allerdings, daß sie Ihnen und Ihrer Fraktion dann vielleicht nach meiner Rede noch kommen.

(Lachen bei der SPD)

Die Haushaltsberatungen in diesem Jahr im Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen waren eigentlich sehr interessant. Die SPD brachte gar keine Anträge ein, die CDU brachte zwei ein, und die Anträge der F.D.P. zu den verschiedensten Einzelpositionen wurden durch die Bank von der SPD abgelehnt.

(Wendzinski (SPD): Masse ist keine Qualität!)

Wort und Widerwort fanden im Grunde nicht statt, und deshalb werde ich auch die Anträge der F.D.P.-Fraktion in diesem Bereich hier im Plenum nicht wiederholen, sondern werde an dieser Stelle grundsätzliche Aussagen zur Wohnungs- und Städtebaupolitik machen.

(C) Die F.D.P.-Fraktion hat schon in der Sitzung am 28. November einen ersten Antrag unter dem Titel "Mehr Markt im Wohnungsbau" vorgelegt. Ich darf Ihnen heute schon mitteilen, daß wir im Laufe des kommenden Jahres weitere Anträge dazu vorlegen werden. Wie recht wir damit haben, will ich Ihnen jetzt an zwei Zitaten belegen, und zwar zum einen aus dem Geschäftsbericht 1985 des Verbandes rheinischer Wohnungsunternehmen, in dem es heißt:

Die im Markt befindlichen Wohnungen müssen auf einem nachfragegerechten Qualitätsniveau gehalten werden. Die durch das Fördersystem bedingten, vom Markt nicht mehr akzeptierten Mietpreissteigerungen müssen begrenzt werden. Um auf die wachsenden Herausforderungen angemessen reagieren zu können, darf der Gesetzgeber die Marktparteien nicht durch unangemessene Maßnahmen und Interventionen behindern. Von zentraler Bedeutung ist ferner, daß Entscheidungen bzw. Untätigkeit der Verantwortlichen häufig erst Jahre später Folgewirkung zeigen.

Das zweite Zitat stammt aus dem Geschäftsbericht 1985 des Verbandes westfälischer und lippischer Wohnungsunternehmen; dort heißt es:

(D) Aus unserer Sicht muß sich die Wohnungspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen an die veränderten Marktverhältnisse anpassen. Wir meinen, daß sich die Wohnungspolitik zukünftig primär auf die Wohnungsbestandspflege und erst in zweiter Linie auf den Wohnungsneubau ausrichten muß.

Man könnte aus beiden Berichten wie auch aus vielen anderen Berichten von Wohnungsbauunternehmen stundenlang zitieren: Immer wieder wird auffallen, daß alle Wohnungsbauunternehmen in Nordrhein-Westfalen ständig davon sprechen, daß die Verordnungen, die heute eine soziale Marktwirtschaft im Wohnungsbau behindern, aufgehoben werden müssen.

Auf dem Wohnungsbausektor wird in Zukunft das Hauptgewicht beim Eigenheimbau liegen. An Mietwohnungen besteht kein Mangel mehr. Der Wunsch nach Wohneigentum ist allerdings ungebrochen. Hier gibt es noch eine sehr rege Nachfrage.

Das Gestrüpp der Gesetze, Verordnungen, Erlasse und Richtlinien, die ohnehin nur noch Spezialisten überblicken und anwenden können, stammt aus einer Phase der Wohnungsbaupolitik, in der ausschließlich unter den

(Kuhl (F.D.P.))

- (A) Gesichtspunkten des damals allgemein anerkannten Mangels an Wohnungen Politik betrieben wurde. Bedarfsdeckung war das oberste Prinzip staatlicher Wohnungsbaupolitik.

Das führte letztendlich dann zu einer Betriebsblindheit, die in dem Augenblick offenbar wird, in dem sich der Wohnungsmarkt von einem Vermietermarkt zu einem Mietermarkt wandelt. Nach den Eindrücken und Erkenntnissen aller am Wohnungsbau Beteiligten ist die Mangelsituation im Wohnungsmarkt behoben. Das ist erfreulich, und das ist auch eine Folge der Wohnungsbauförderung über mehrere Jahrzehnte hinweg - erst durch die Innenminister und später durch den Wohnungsbauminister -, und hier waren auch liberale Minister beteiligt.

(Jaeger (CDU): In Soest haben wir noch Wohnungsmangel, sagt Frau Heemann!)

Nun ist es aber an der Zeit, Wohnungsbaupolitik neu zu überdenken und in ihrer Wechselwirkung zu anderen Politikbereichen, wie der Haushalts-, der Finanz-, der Steuer-, der Wirtschaftspolitik und auch der Gesellschaftspolitik, neu zu definieren. Wohnungsbaupolitik war im Rahmen des Wiederaufbaus eine Politik der Versorgung und Betreuung. Heute, nachdem der Markt gesättigt ist, muß die Frage diskutiert werden, ob wir von dieser Betreuungspolitik zurückkommen können, die die Menschen letztendlich entmündigt und ihrer damit unwürdig ist.

(B)

In einer Zeit, in der auch leerstehende Wohnungen wieder zum Problem werden, ist zu prüfen, welchen Beitrag zur Konsolidierung des Haushalts und der Staatsfinanzen Wohnungsbaupolitik leisten kann.

In einer Zeit, in der nicht der Bau neuer Wohnungen, sondern Verbesserung, Renovierung und Veränderung vorhandener Wohnungen in den Mittelpunkt der wohnungspolitischen Überlegungen rücken muß, muß die Frage gestellt werden, inwieweit wieder Eigeninitiativen, Eigenbeteiligung und auch Übernahme eigener Lasten im Wohnungsbau wieder möglich und sinnvoll sind.

Die Wirtschafts- und Finanzpolitik der Bundesregierung, meine Damen und Herren, hat dazu geführt daß Lohnzuwächse wegen fehlender Inflationsraten voll und ganz den Arbeitnehmern zukommen. Die Politik der Bundesregierung hat weiterhin dazu geführt, daß die Zahl der Beschäftigten kontinuierlich steigt. Wie uns die Sachverständigen im Jahresgutachten bestätigen, wird die Ent-

wicklung insgesamt 1987 in diese Richtung weitergehen.

Damit müssen gerade auch in der Wohnungsbaupolitik neue Fragestellungen erfaßt werden, etwa die, ob denn beispielsweise die Mietobergrenzen festgeschrieben werden müssen; denn festgeschriebene Obergrenzen und die damit verbundenen Subventionen führen zu der Gefahr, daß der Mieter die Kosten, die diese Mietobjekte verursachen, gar nicht kennt und dadurch die Motivation beim Mieter verkümmert, auf dem Markt nach kostengünstigeren Mietobjekten Ausschau zu halten.

Mangelndes Kostenbewußtsein und fehlende Motivation sind Probleme der Wohnungsbaupolitik, die die Landesregierung bisher noch nicht angesprochen hat. Vermutlich will sie sie auch nicht ansprechen, weil Selbstverantwortung, Selbstbewußtsein oder Eigeninitiative für sie keine Werte darstellen, für die es gilt politisch einzutreten. Das aber sind Ziele, die wir Liberalen insbesondere dann vertreten, wenn wie im Bereich des Wohnungswesens die äußeren Voraussetzungen dafür gegeben sind, daß diese Ziele verwirklicht werden können.

Die Landesregierung kann die damit zusammenhängenden Fragen vermutlich auch gar nicht beantworten, weil sie außer ihrer Wohnungsbauförderung den übrigen Wohnungsmarkt gar nicht überblickt. Auf meine Frage im Ausschuß, wie viele Wohnungen denn in Nordrhein-Westfalen 1985 und 1986 ohne öffentliche Mittel erstellt worden sind, habe ich bis heute keine Antwort bekommen. Auch auf meine Frage, wie viele Eigentumswohnungen jährlich gebaut oder erworben werden, konnte die Landesregierung keine Antwort geben.

Mit anderen Worten: Ohne den Markt zu kennen, werden entsprechende Programme durchgeführt. Ist das die Grundlage für eine rationale Politik? Ist das die Grundlage für die Ausgabe von beträchtlichen Landesmitteln, die der Steuerzahler letztendlich berappen muß? Wird das Ziel nicht wesentlich besser dadurch erreicht, daß die Rahmenbedingungen - wie beispielsweise die steuerlichen Erleichterungen ab 1.1.1987 für selbstgenutztes Wohneigentum - verbessert werden?

Wohnungsbau war im abgelaufenen Jahr für Sie, Herr Minister Zöpel, die Beschäftigung mit der Neuen Heimat, einem Unternehmen, dem Sie immer wieder die Treue gehalten haben, obwohl Sie auch immer wieder bitter enttäuscht sein mußten, nicht zuletzt sicherlich auch bei dem Verkauf der Wohnungen an die Firma Schiesser; denn es gab doch die Zusage der Neuen Heimat an Sie,

(Kuhl (F.D.P.))

- (A) keine Verkäufe zu tätigen, solange Sie in Verhandlungen mit der Neuen Heimat stehen. Aber selbst hier war das Wort von der Solidarität unter Genossen Fehlanzeige.

Ich darf Ihnen in diesem Zusammenhang noch einmal das Angebot der F.D.P. unterbreiten.

(Paus (CDU): Sie wollen die Neue Heimat kaufen?)

- Ja, ich wollte, Herr Kollege; aber die 5 DM, die ich anbot, konnten sie nicht wechseln. Schade, nicht wahr?

Wir sind bereit, Herr Minister Zöpel, Ihnen bei der Vermittlung der Wohnungen der Neuen Heimat an Unternehmen wie an Mieter zu helfen, wenn Sie das durchführen, ohne zusätzliche öffentliche Gelder in diese Wohnungen hineinzustecken.

Zusammenfassend lassen Sie mich zum Wohnungsbau sagen, daß bei den tiefgreifenden Änderungen der wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die sich durch einen gesättigten Wohnungsmarkt, eine stark zurückgehende Bevölkerungszahl und eine stagnierende Anzahl der Haushalte bei einer Erhöhung der Zahl der Einpersonenhaushalte dokumentieren,

1. die kostentreibende Förderung von Mietwohnungen abzubauen ist,
- (B) 2. Mietwohnungsbau von Bindungen jeder Art grundsätzlich freizuhalten ist,
3. Eigentum, das auch Selbständigkeit und Freiheit schafft, zu unterstützen ist und
4. eine Förderung nur noch dort zugelassen wird, wo Personengruppen nicht in der Lage sind, sich selbst zu helfen.

Lassen Sie mich auf einen anderen Politikbereich eingehen, in dem ebenfalls ohne Berücksichtigung anderer Politikbereiche und ohne Berücksichtigung der Entwicklung eine einseitige, teilweise auch grün und alternativ fixierte Politik betrieben wird.

Im Ausschuß hat die Landesregierung Anhaltspunkte dafür gegeben, wie der in Städten ansässige Handel gestärkt werden kann. An diesem Erlaß, Herr Minister Zöpel, waren wir im Ausschuß beteiligt, und ich habe ihm zugestimmt, weil wir davon ausgingen, daß den Belangen des Handels einerseits und den Gesichtspunkten des Städtebaues, der Stadt-sanierung und des Denkmalschutzes andererseits in einem ausgewogenen Verhältnis Rechnung getragen wird. Jetzt werden wir damit

konfrontiert, daß Verkehrsminister Zöpel jede zehnte innerstädtische Straße durch Stilllegung beruhigen will. Damit wird er aber auch den Umsatz in den Geschäften beruhigen, die er durch seinen Erlaß gerade vor den Großmärkten am Stadtrand schützen wollte.

Einzelhandelsgeschäfte in sanierten Innenstädten sind nur dann attraktiv und für den Verbraucher eine echte Alternative zum Großmarkt am Stadtrand, wenn sie an den Autoverkehr angebunden sind und genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Insofern, meine Damen und Herren, ist diese Zöpelsche Politik doppelzüngig. Maßnahmen für die Erhaltung und Neuansiedlung von Einzelhandelsgeschäften in Stadtkernen, Stadtteilzentren oder Dörfern müssen durch eine Verkehrspolitik flankiert werden, deren Schwerpunkt neben dem öffentlichen Nahverkehr und der Verkehrsberuhigung auch die adäquate Anbindung an den Kfz-Verkehr ist; denn kein Verbraucher, Herr Minister, wird den Wocheneinkauf einschließlich seines Kastens Bier oder seines Kastens Limonade zu Fuß oder in der Straßenbahn nach Hause transportieren.

Trotz all dieser Kritik, die ich hier vorgetragen habe, ist die F.D.P. bereit, Herr Minister Zöpel - ich habe das auch im Ausschuß schon einmal gesagt -, mit Ihnen und auch mit der Mehrheitsfraktion dieses Hauses wieder mehr zu diskutieren. Es hat wenig Sinn, und es nützt den Bürgern unseres Landes überhaupt nichts, wenn wir hier im Plenum wie auch in den Ausschüssen nur noch Meinungen vortragen, wenn Diskussionen nicht stattfinden, Wort und Widerwort und wieder Wort überflüssig und sinnlos werden. Lassen Sie uns deshalb im nächsten Jahr gemeinsam an die Entflechtung des Baurechts gehen! Lassen Sie uns gemeinsam die Probleme dieses Landes auf dem Bausektor anfassen! Wir sind dazu bereit. Das Angebot habe ich Ihnen gemacht. Aufgreifen müssen Sie es.

(Beifall bei der F.D.P.)

Frau Vizepräsident Friebe: Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen zu diesem Block 3 liegen mir nicht mehr vor. Deshalb kann ich die Beratung zu diesem Block schließen.

Ich rufe auf:

Beratungsblock 4:

Innere Sicherheit - Justiz