

(Präsident Denzer)

(A) Ich rufe nunmehr auf:

Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung,  
Wohnen und Verkehr

Ich verweise auf die Beschlußempfehlung des Haushalts- und Finanzausschusses, die Ihnen mit Drucksache 10/3811 vorliegt.

Ich eröffne die Beratung. Das Wort hat Herr Abg. Knefelkamp für die Fraktion der CDU. Ich erteile Ihnen das Wort, Herr Kollege.

Knefelkamp (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Gestern konnten wir in der Presse die Schlagzeile lesen: "Zöpel steigt aus der Landespolitik aus" - -

Präsident Denzer: Darf ich Sie einmal unterbrechen? - Ich bitte die Damen und Herren Kolleginnen und Kollegen, etwas Ruhe eintreten zu lassen, selbst wenn Sie den Plenarsaal verlassen - mit Rücksicht auf diejenigen, die an den Verhandlungen teilnehmen können und wollen. Ich bitte dafür um Verständnis.

Herr Abgeordneter, Sie haben weiterhin das Wort.

Knefelkamp (CDU): Ich komme auf die Schlagzeile von gestern zurück:

Zöpel steigt aus der Landespolitik aus. Der Minister will in den Bundestag.

(B) Als Grund wird die Verkehrspolitik angeführt, die ihn offenbar frustriert. Ich hätte großes Verständnis dafür, wenn er wegen der Ausblutung des Bereiches Städtebau und Wohnungswesen im Landeshalt seinen Posten verlassen würde. Der Einzelplan 11 des Landeshaushalts ist kein Ruhmesblatt für die Landesregierung!

(Zustimmung bei der CDU)

Er hat stagnierende Tendenz, nachdem er im Bereich des Wohnungswesens 1987 um 1 Milliarde DM gekürzt worden ist. Die Wohnungsbauförderung und die Förderung von Wohnungsmodernisierungsmaßnahmen sind voll auf die Wohnungsbauförderungsanstalt zu Lasten des Wohnungsbauvermögens verlagert worden. Der Landeshaushalt leistet keinen Beitrag mehr für den Wohnungsbau. Das muß hier noch einmal klargestellt werden.

Leider wird das Wohnungsbauvermögen seit Änderung des § 11 des Haushaltsgesetzes auch für die Zuschüsse zur Mietpreisbegrenzung im Wohnungsbau und zur Förderung des Ankaufs von Wohnungen belastet. Durch

sachfremde Ausgaben wird das Wohnungsbauvermögen inzwischen so überfrachtet, daß nahezu 30 % des notwendigen Mittelbedarfs durch Darlehensaufnahme erbracht werden müssen, da die Darlehensrückflüsse den Bedarf nicht mehr decken. Das Landeswohnungsbauvermögen wird also langsam "verfrühstückt". (C)

Insofern wird der Landeshaushalt geschönt, weil notwendige Darlehensaufnahmen aus dem Landeshaushalt zu Lasten der Darlehensaufnahme in der Wohnungsbauförderungsanstalt ausgegliedert werden.

(Doppmeier (CDU): So ist das!)

Ich stelle noch einmal für die CDU-Fraktion fest: Wir wollen keine Auszehrung des Wohnungsbauvermögens durch konsumtive Reparaturmaßnahmen wie Härteausgleich usw. Das Landeswohnungsbauvermögen darf nur für investive Zwecke eingesetzt werden. Das revolvingende Darlehenssystem muß voll funktionsfähig bleiben. Der Landeshaushalt hat die übrigen Aufgaben zu übernehmen.

Wir sind nicht der Auffassung, daß das Land Wohnungen im großen Umfang ankaufen und die LEG Wohnen zum größten Wohnungsbaukonzern des Landes werden sollte. Wir halten diese Entwicklung für verfehlt.

(Demonstrativer Beifall des Abg. Doppmeier (CDU))

Das Landeswohnungsbauvermögen darf nicht zu Lasten der zukünftigen Förderung von Wohnungseigentumsmaßnahmen für Einkommensschwache, junge Familien und Mietwohnungsbauförderung für kinderreiche Familien, Alleinerziehende, ältere Menschen und Schwerbehinderte verbraucht werden. (D)

Bedauerlicherweise ist mit der Verlagerung der Wohnungsbauförderung auch eine drastische Reduzierung der Mittel einhergegangen. Die Wohnungsbauförderung im Land Nordrhein-Westfalen ist seit 1983 auf ein Drittel zurückgegangen. Die Landesregierung hat die Bürger hinters Licht geführt. Das vor der Wahl angekündigte Wohnungsbauprogramm, das mehrjährige Wohnungsbauprogramm, das vor allem die Kontinuität in der Wohnungsbauförderung gewährleisten sollte, war nur heiße Luft.

In Wirklichkeit wird nur ein Bruchteil gefördert. Anspruch und Wirklichkeit der SPD-geführten Landesregierung klaffen weit auseinander.

Wenn heute von einer Wohnraumverknappung die Rede ist, hat die Landesregierung durch

(Knefelkamp (CDU))

- (A) ihr Verhalten mit dazu beigetragen. Die drastische Kürzung der Wohnungsbaumittel war auch gegen den Arbeitsmarkt gerichtet, die Kürzung der Eigenheimförderung vor allem gegen junge Familien.

Inzwischen zeigt sich auch, welche verhängnisvolle Wirkung die Verschiebung der Volkszählung um zehn Jahre gehabt hat. Gerade negative Bevölkerungsprognosen haben in den letzten Jahren Investoren vom Wohnungsmarkt zurückgehalten. Diese Zurückhaltung war falsch. Trotz guter Versorgung - in Nordrhein-Westfalen ist der Wohnungsbestand von 1968 bis 1987 bei leicht zurückgehender Bevölkerungszahl immerhin um 34 % gestiegen - war die Wohnungsbauleistung zu niedrig, wie wir wissen, vor allem in den Ballungsgebieten.

Präsident Denzer: Herr Abgeordneter, lassen Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Hunger von der Fraktion der SPD zu?

(Knefelkamp (CDU): Ja, bitte schön!)

- Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

Hunger (SPD): Herr Kollege Knefelkamp! Können Sie dem Hohen Haus mitteilen - damit das Bild, das Sie hier schildern, umfassend wird -, seit wann sich der Bund aus der Förderung des öffentlichen Mietwohnungsbaus verabschiedet und zurückgezogen hat?

- (B) Knefelkamp (CDU): Ich komme darauf in meiner Rede gleich noch zurück. Herr Hunger, Sie müssen sich einen Moment gedulden.

Der Wohnungsmarkt ist zwar nicht ausgeglichen, und es herrscht Wohnungsmangel. Aber von Wohnungsnot bei 2,3 Personen pro Wohnungseinheit kann keine Rede sein. Die Wohnungsnachfrager suchen eine billigere, eine größere oder kleinere, eine bessere oder günstiger gelegene Wohnung. Einpersonenhaushalte treten verstärkt auf.

Präsident Denzer: Herr Abgeordneter, lassen Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Elfving zu?

(Knefelkamp (CDU): Bitte schön!)

- Nein, des Herrn Abg. Soénius! Ich darf bei dieser Gelegenheit nochmals darauf aufmerksam machen, daß Sie nur dann registriert werden, wenn Sie auf Ihrem Platze sitzen. Ausnahmsweise also! Sie haben das Wort.

Soénius (CDU): Herr Präsident, es ist über 40 Jahre her, daß ich aus der Schule ent-

lassen worden bin. Deshalb bitte ich um Nachsicht, daß mir die Erinnerung dafür abhanden gekommen ist. (C)

(Heiterkeit)

Herr Kollege Knefelkamp, sind Sie bereit, dem Kollegen Hunger einmal darzustellen, auf wessen Wunsch sich der Bund aus dem Mietwohnungsbau zurückzieht, daß dies unter anderem auf einem einstimmigen Beschluß der Ministerpräsidentenkonferenz beruht, woran sicherlich auch der Ministerpräsident dieses Landes mitgewirkt hat? Es wäre gut, wenn Herr Hunger nicht laufend solche Fragen stellt, die falsch sind.

Knefelkamp (CDU): Ich kann das nur bestätigen, Herr Kollege Soénius.

(Zurufe von der SPD)

Jetzt eine gute Nachricht! Im Jahre 1988 stiegen die Wohnungsbaugenehmigungen um 10 %. Die Investoren am Wohnungsmarkt reagieren ganz eindeutig auf Nachfrage, wie dies der Anstieg des Mietwohnungsbaues deutlich zeigt.

Es bleiben der öffentlich geförderte soziale Wohnungsbau für Mietwohnungen und die Eigentumsmaßnahmen für Einkommensschwächere.

Nun komme ich zu dem Problem, wie sich der Bund im sozialen Wohnungsbau verhält. Von interessierter Seite wird ja immer wieder gefordert, der Bund müsse sich im sozialen Wohnungsbau verstärkt engagieren. (D)

(Zurufe von der SPD)

Ich erwähne hier wiederum die Ministerpräsidentenkonferenz, von der vorhin bereits Herr Soénius gesprochen hat. Sie hat vom 17. bis 19. Oktober 1984 in Bremerhaven stattgefunden. In Punkt 5 der Niederschrift ist darüber folgendes festgehalten - ich darf mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten zitieren -:

Die Ministerpräsidenten sind der Auffassung, daß in einem nächsten Schritt die Mischfinanzierung im Wohnungs- und Städtebau abgebaut werden soll.

(Soénius (CDU): Haben Sie gehört, Herr Hunger? - Zurufe von der SPD)

Die Entflechtung soll auf der Basis eines vollen Ausgleichs entfallener Bundesmittel erfolgen.

(Minister Dr. Zöpel: Das ist der entscheidende Satz.)

(Knefelkamp (CDU))

- (A) - Das ist auch beschlossen worden. Ich unterschlage da nichts, Herr Minister.

Im Wohnungsbau ist dieser Ausgleich allerdings bisher auch nicht erfolgt. Aber, es muß jedem klar sein, daß der Bund keinen Ausgleich zahlen kann, wenn er gleichzeitig feststellen muß, daß die Länder ihrerseits die Wohnungsbauförderung drastisch zurückfahren.

(Widerspruch des Abg. Hunger (SPD))

- Nein! Ausgleich kann er ja nur bei einer Übernahme des Bundesanteils durch die Länder zahlen; er kann doch nicht den Anteil übernehmen, den die Länder reduzieren! Das ist doch nicht möglich.

(Soénius (CDU): So ist es!)

Die Wohnungsbaupolitik kann also von daher nur froh sein, daß bei der großen Aufgabe der Eingliederung deutscher Spätaussiedler die Wohnungsbauförderung einen neuen Schub erhält - darüber sind wir uns sicher alle einig - und damit sich auch anregend auf den Wohnungsmarkt auswirkt.

(Wolf (SPD): Wann?)

Darum begrüßen wir das Engagement des Bundes für ein Sonderbauprogramm und den Einsatz von 750 Millionen DM für 1989. Es ist zu erwarten, daß Mittel in gleicher Höhe sicherlich auch für 1990 vom Bund zur Verfügung gestellt werden. Ich gehe davon aus.

(B)

(Wolf (SPD): Es geht uns darum, wann!)

- Ich spreche jetzt über die Verwaltungsvereinbarung. Ich habe nämlich kein Verständnis dafür, daß die Länder diese Vereinbarung nicht unterschreiben und diesen Anlaß benutzen, um Druck auf den Bund auszuüben, damit dieser einen höheren Anteil an den Kosten je geförderter Wohnung übernehme. Dabei hat der Zuschuß des Bundes in Höhe von 25 000 DM je geförderter Wohnungseinheit eine bessere Wirkung als ein Darlehen, und es kann aus unserer Sicht durchaus Wirkung erzielen, wenn die Bindung nicht überstrapaziert wird.

Präsident Denzer: Herr Kollege Knefelkamp, würden Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Wendzinski zulassen?

(Knefelkamp (CDU): Nein, das nimmt ja meine ganze Zeit weg; ich muß hier doch mein Thema abhandeln können. - Zurufe von der SPD: Herr Wolf, nicht Herr Wendzinski!)

- (C) - Herr Abgeordneter, ich muß darauf achten. Bei mir erscheint jeweils der Name des an dem betreffenden Platz Sitzenden. Sehen Sie mir das bitte nach!

Aber, Herr Abg. Knefelkamp hat von seinem Recht Gebrauch gemacht, keine Zwischenfragen zuzulassen. Er hat weiterhin das Wort. Bitte sehr, Herr Kollege!

Knefelkamp (CDU): Herr Wolf wird ja ohnehin gleich ebenfalls reden. Dann mag er darauf eingehen.

(Heiterkeit)

Der Bund läßt den Ländern außerdem in der Verwaltungsvereinbarung große Freiheit und möchte das flexibel durchgeführt wissen. Da auch Ausbau, Erweiterung und Umbau gefördert werden können, wird hier je Wohnungseinheit ein geringeres Finanzvolumen benötigt als bei völliger Neuerstellung einer Wohnung.

Wir fordern die Länder auf, endlich die Verwaltungsvereinbarung zu unterschreiben und nicht den Heckmeck mit den Kriegsforgelasten dort zu veranstalten. Aber darüber ist gestern hier bereits gesprochen worden; ich will das jetzt nicht erneut aufgreifen.

Jedenfalls ist im föderativen Aufbau der Bundesrepublik wieder einmal Sand im Getriebe. Es wird höchste Zeit, daß mit dieser Verwaltungsvereinbarung und bezüglich des Ausgleichs für die Entflechtung der Wohnungsbauförderung endlich Klarheit geschaffen wird.

(D)

Die schnelle Vorlage eines Länderprogramms zum Bau von 5 000 Wohnungen für Aussiedler ist zwar zu begrüßen. Wir können jedoch nicht damit einverstanden sein, daß hier keine zusätzlichen Mittel aus dem Landeshaushalt zur Verfügung gestellt werden, sondern Mittel, die ohnehin im völlig heruntergefahrenen Landeswohnungsbauprogramm vorgesehen waren.

(Schultz (SPD): Sie haben gestern nicht zugehört!)

- Doch, ich habe zugehört.

(Wolf (SPD): 3 000 Wohnungen! - Zuruf des Abg. Soénius (CDU))

- Nein, das, was ich hier gesagt habe, ist richtig.

Meine Damen und Herren, ohne die erheblichen Städtebauförderungsmittel des Bundes

(Knefelkamp (CDU))

- (A) würde auch in diesem Bereich im Land Nordrhein-Westfalen das stabilisierende Element fehlen. Die Verwaltungsvereinbarung zwingt das Land, die Komplementärmittel zur Verfügung zu stellen, Herr Schultz, und viel mehr geschieht auch nicht.

(Zuruf des Abg. Soénius (CDU))

Die Bundesmittel werden zur Förderung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen nach § 136 des Baugesetzbuches zur Verfügung gestellt. Der Bund läßt den Ländern und Gemeinden aber weitgehende Freiheit in der Verwendung der Mittel. Wir haben zu kritisieren, daß die Weitergabe der Mittel an die Gemeinden nicht ebenfalls großzügig gehandhabt wird, womit den Intentionen der kommunalen Selbstverwaltung Rechnung getragen würde. Die Städtebau-richtlinien, nach denen das Geld verteilt wird, auch das Geld des Bundes, engen den Spielraum der Gemeinden unnötig ein und stellen an die Bewilligung Bedingungen, die wir nicht akzeptieren. Beispiel: Zuwendungen für die Förderung öffentlicher Stellplätze werden nur gewährt, wenn der Träger des öffentlichen Personennahverkehrs eine Unbedenklichkeitserklärung abgegeben hat. Diese Einschränkung der Allzuständigkeit des Rates ist abzulehnen.

Der weitgehende Verzicht auf Anliegerbeiträge bei der Verkehrsberuhigung wirft die Frage der Beitragsgerechtigkeit auf.

- (B) Der vom Land geforderte Mindestverkaufspreis für geförderte Gewerbeflächen führt zu einer ungerechten und unverantwortlichen Benachteiligung des ländlichen Raumes. Besonders hart sind da die Gemeinden im Grenzbereich zu anderen Bundesländern betroffen.

Hauptgegenstand der Städtebauförderung sind nach wie vor Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung. Die Städtebau-richtlinien sind auf diese Maßnahmen hin getrimmt. Das Ministerium selbst entscheidet manchmal vor Ort über Bewilligungen. Herr Ganser tritt dann als der große Gunstverteiler auf. Wir lehnen diese Einflußnahme bis ins Detail durch das Land ab. Vielmehr ist der kommunalen Selbstverwaltung mehr Spielraum zu geben. Der Rat einer Stadt weiß selber am besten, was für eine Stadt richtig ist und wo die Prioritäten zu setzen sind.

(Zuruf des Abg. Hunger (SPD))

- Ich befinde mich hier in Nordrhein-Westfalen; ich brauche hier zu Bayern nicht Stellung zu nehmen.

- (C) Es darf also nicht so sein, daß das gebaut wird, was vom Land gefördert wird, sondern gebaut werden muß, was dem Willen des Rates und somit dem Willen der Bürger entspricht.

Eine ähnliche Einflußnahme des Landes auf die Entscheidungsabläufe in den Gemeinden ist die Vorschrift, daß beim Bau von Aussiedlerwohnungen Projekte von über 30 Wohnungseinheiten einem aufwendigen Prüfverfahren unter Einschaltung freischaffender Architekten und durch Beauftragte des Ministeriums unterzogen werden sollen, sozusagen unter Ausschaltung der kommunalen Selbstverwaltung. Auch hier Protest und Ablehnung der CDU-Fraktion!

Ich weise im übrigen darauf hin, daß erst kürzlich das Bundesverfassungsgericht wieder ausdrücklich die ausschließliche Verantwortung der Städte und Gemeinden für Städtebau und Stadtplanung am Ort festgestellt hat.

Wenn die Gängelei durch das Land damit begründet werden sollte, daß verhindert werden muß, daß vor Ort Fehler gemacht werden, dann ist dazu zu sagen: Jawohl, es sind Fehler gemacht worden, aber ausgelöst auch durch staatliches Vorgehen. Die Trabantenstädte sind vom Land beeinflusst und gefördert worden. Die Kehrtwende, nämlich die Propagierung der Verdichtung der Bebauung um die Verkehrsknotenpunkte, waren Fördergrundsätze des Landes. Man sollte seitens des Landes lieber für einen vernünftigen Gemeindefinanzausgleich sorgen und es den Räten überlassen, was sie in ihrer Stadt für sinnvoll und notwendig erachten.

(Beifall bei der CDU)

Ein neuer Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung und Zuständigkeit scheint sich bei der Durchführung der Internationalen Bauausstellung in der Emscherzone anzubahnen. Dort wird eine Planungsgesellschaft gegründet, die übergreifend in dem ganzen Gebiet der Internationalen Bauausstellung tätig ist. Das kann nur zu Lasten der kommunalen Selbstverwaltung gehen. Wir warnen hier rechtzeitig davor. Die Internationale Bauausstellung, die wir begrüßen, ist sicherlich sehr wichtig, insbesondere auch für den Emscherraum. Aber wir behalten uns vor, sie kritisch zu begleiten.

(Präsident Denzer erinnert den Redner an das Ende seiner Redezeit.)

- Ich hätte noch einiges mehr zu sagen. Zur IBA wollte ich eigentlich mehr sagen.

Meine Damen und Herren, ohne die Bundeszuschüsse für den Städtebau und ohne die

(Knefelkamp (CDU))

- (A) Auszehung des Landeswohnungsbauvermögens wären der Städtebau und das Wohnungswesen hier im Landeshaushalt eine Farce und würden dort unter "ferner liefen" einzuordnen sein. Die Politik der Landesregierung, die dahintersteckt, und den Haushalt des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr lehnen wir ab. Die Resignation des Ministers Zöpel - des intellektuellen Pfiffikus, wie Herr Hartelt gestern in der NRZ meinte - und seinen Abgang nach Bonn kann ich daher verstehen.

(Beifall bei der CDU)

Präsident Denzer: Ich danke Ihnen, Herr Abgeordneter.

Zum Stichwort "Wohnen" des Einzelplans 11 - Geschäftsbereich des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr - hat nunmehr Herr Abg. Kuhl von der Fraktion der F.D.P. das Wort. Ich habe dies mit Rücksicht auf unsere Mitbürgerinnen und Mitbürger auf der Tribüne so gesagt, weil wir den Einzelplan 11 des Herrn Ministers Dr. Zöpel in zwei Komplexen behandeln: "Wohnen" und dann "Verkehrspolitik", damit auch ihnen die Orientierung möglich ist.

Nach dieser "feierlichen Einführung" haben Sie das Wort, Herr Kollege.

Kuhl (F.D.P.): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Dann bleiben wir pfiffig. Wir sind natürlich jetzt beim Wohnungsbau.

(B)

Aber lassen Sie mich mit einer Bemerkung beginnen, die mit dem Haushalt, über den wir heute sprechen, eigentlich nichts zu tun hat. Sie ist mehr an die Leitung dieses Hohen Hauses gerichtet: Das letzte Protokoll, das der Ausschuß vorgelegt wurde, datiert vom 25. Mai dieses Jahres. Es wäre vielleicht ein Einsparungsvorschlag für den Haushalt des Herrn Präsidenten, dann auf die Protokolle künftig ganz zu verzichten. Denn teilweise bekommen wir sie nach einem Jahr, und dann brauchen wir sie eigentlich nicht mehr.

(Zustimmung bei F.D.P. und CDU  
- Zuruf: Aber die Historiker!)

Präsident Denzer: Sie haben das Pech, daß ich Ihnen in der Diskussion hier keine Antwort gebe.

Kuhl (F.D.P.): Das ist allerdings richtig, Herr Präsident.

Zum Haushalt habe ich für die F.D.P.-Fraktion in der letzten Ausschußsitzung am 23. November einige Anträge vorgelegt, die

allerdings von der SPD-Fraktion nicht einmal beraten wurden, und zwar mit dem Hinweis, Herr Kollege Schultz, daß sie dem Ausschuß zu spät vorgelegt wurden. Obwohl sie am Vormittag ins Fach gelegt worden waren, haben Sie sie erst um 13.15 Uhr, also kurz vor der Sitzung, erhalten.

(C)

Präsident Denzer: Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Schultz?

(Kuhl (F.D.P.)): Ja, natürlich, Herr Präsident.)

- Dann, Herr Abgeordneter, haben Sie das Wort.

Schultz (SPD): Danke sehr, Herr Präsident! - Herr Kollege Kuhl, halten Sie es für richtig, daß ein Arbeitskreis oder eine Gruppe von Parlamentariern Anträge berät, die zu lesen sie noch nicht Gelegenheit gehabt haben?

(Zurufe von der F.D.P.)

Kuhl (F.D.P.): Herr Kollege Schultz, erstens - das ist nicht die Antwort auf Ihre Frage - haben Sie unsere Anträge bisher grundsätzlich abgelehnt; insofern spielt der Zeitpunkt keine Rolle. Zweitens ist es in vielen Ausschüssen dieses Hauses üblich, daß die Anträge immer erst kurz vor Sitzungsbeginn vorgelegt werden. Auch die Regierung hat vorhin durch Herrn Minister Schleißer erklärt - denken Sie einmal an die Stellenpläne! - vor der dritten Lesung. Das hätten wir alles viel früher machen können. Aber diese Diskussion will ich jetzt nicht aufgreifen; wir hatten sie ja vorhin wirklich in aller Offenheit.

(D)

Präsident Denzer: Herr Abgeordneter, Sie werden für eine Zwischenfrage begehrt. Herr Abg. Doppmeier von der Fraktion der CDU wollte eine Frage stellen.

(Kuhl (F.D.P.)): Aber natürlich!)

- Das habe ich mir doch gedacht. - Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

Doppmeier<sup>\*</sup> (CDU): Herr Kollege, können Sie dem Hohen Hause bestätigen, daß die CDU-Fraktion in der nämlichen Ausschußsitzung mitgeteilt hat, daß sie im Arbeitskreis Ihre Anträge sehr wohl hatte studieren und intensiv beraten können?

Kuhl (F.D.P.): Herr Kollege Doppmeier, Sie haben die Anträge gleichzeitig erhalten, und ich darf Ihnen hier bestätigen, daß Sie in der

(Kuhl (F.D.P.))

- (A) Sitzung erklärt haben, Sie hätten diese Anträge beraten können.

(Zustimmung bei der CDU)

Wir haben dann darauf verzichtet, diese Anträge nochmals in den Haushalts- und Finanzausschuß oder auch als Entschließungsanträge ins Plenum zu bringen. Ich habe gerade schon erklärt, warum.

Aber ich will an dieser Stelle auch sagen, daß einer dieser Anträge unter anderem Minderausgaben im Haushalt vorsah, weil heute morgen auch wieder diskutiert wurde, die Opposition würde immer nur eine Schippe darauflegen, sie wolle immer nur die Gelder erhöhen. Wir haben gesagt: Sparen Sie die 1,3 Millionen DM für den Bereich der Förderung von Freizeitinitiativen zwischen Arbeit und Ruhestand! Denn wir sind in der Tat der Auffassung, daß jeder in diesem Lande selbst wissen kann und selbst wissen muß - ich denke, auch die Bürger, die uns heute zuhören, wissen es -, was er in seiner Freizeit tun, was er im Ruhestand und nach seinem Arbeitsleben mit sich und seiner Zeit anfängt. Da wollen wir nicht auch noch diesen Betreuungsstempel von oben daraufdrücken.

(Beifall bei der F.D.P.)

- (B) Dann hätten wir einen neuen Titel unter dem Stichwort "Förderung von Modell-, Versuchs- und Vergleichsbaumaßnahmen" vorgeschlagen. Sie wissen, was damit gemeint ist; denn das hat es ja gegeben. Wir haben das in der Vergangenheit schon gemacht, Herr Minister. Ich glaube, 150 Modell- und Versuchsvorhaben haben wir durchgeführt. Von der Konzeption her - das habe ich Ihnen auch schon gesagt - habe ich das begrüßt und fand diese Sache eigentlich sehr gut, denn das hat letztendlich dazu geführt, daß die Kreativität, die die Architekten in unserem Lande entwickeln konnten, mehr Innovationen im Bereich des Wohnungsbaus erbracht hat. Der Wohnungsbau wurde dadurch letztendlich belebt. Ich denke hierbei unter anderem an das flächensparende Bauen.

Es ist ja auch interessant zu wissen, daß inzwischen diese Architekten, die damals derartige Bauvorhaben in unserem Lande getätigt haben, heute solche Aufträge zum Beispiel in den Niederlanden und in Frankreich, also außerhalb der Bundesrepublik, ausführen und dadurch Geld verdienen können. Außerdem hat es dazu geführt, daß man neue Wohnformen erproben konnte.

Ich will damit sagen, daß die Vorteile auch heute noch erstrebenswert sind. Nordrhein-

Westfalen war auf diesem Gebiet führend tätig. Ich meine, wir geben eine solche Position etwas leichtfertig auf, die, Herr Minister, sogar die Zustimmung der Opposition gefunden hat und auch weiterhin gefunden hätte.

Wir sollten überlegen, ob wir nicht in dieser Richtung weitermachen. Wir wollen ja kein riesiges Programm ausschütten, sondern wir wollen Versuchsbaumaßnahmen in bestimmten Bereichen unseres Landes durchführen.

Ich denke, es wird dabei herauskommen, daß es intelligente Bauvorhaben gibt. Ich habe auch gestern in der Diskussion über die Aussiedler schon darauf hingewiesen. Denn das heißt ja gleichzeitig, daß nicht nur Neubau in experimenteller Art und Weise betrieben werden kann, sondern das bedeutet auch, daß neue Wohnformen in alten Wohnsiedlungen - sie machen das zum Teil noch - und neue Wohnungen in anderen Bausubstanzen erprobt werden können. Aber die Mehrheitsfraktion war nicht bereit, darüber zu diskutieren.

Der zweite Bereich, den wir dann auch noch angesprochen haben und für den wir auch einen Deckungsvorschlag gemacht hatten - das ist ja immer wichtig -: Wir wollten 8,6 Millionen DM, die im Wirtschaftshaushalt eingespart worden wären, zur Nutzbarmachung von Brachflächen zusätzlich zur Verfügung stellen, für die, soweit es die Aufbereitung angeht, der Grundstücksfonds zur Verfügung steht. Wir haben aber gesagt: Wir brauchen künftig in Nordrhein-Westfalen die Planung aus einer Hand, bei der Architekten, Bankiers, Financiers, Entsorger, Versorger, Marketingfachleute ein Paket schnüren. Diese Paketlösung sollte allerdings - und das ist unser Petition, Herr Minister - nicht bei der LEC angesiedelt sein, sondern in den freiberuflich tätigen Büros durchgeführt werden. Aber auch hier muß man feststellen - es geht leider nicht anders -: Die Diskussionsbereitschaft war nicht vorhanden.

Lassen Sie mich ein paar Takte zum Wohnungsbau in diesem Lande sagen, der ja im Grunde genommen nur über einen Schattenhaushalt geführt wird, nämlich über das Landeswohnungsbauvermögen, und das ist bei der WFA festgeschrieben. Dort hat der Landtag im Grunde genommen das Budgetrecht über einen gewaltigen Titel - 15 Milliarden DM, und es werden mehr - leider verloren.

Daß Ihre Förderprogrammstruktur, wie Sie sie in der Vergangenheit durchgeführt haben,

(C)

(D)

(Kuhl (F.D.P.))

- (A) überholt ist, haben Sie ja inzwischen selbst eingesehen, indem Sie die Expertenkommission eingesetzt haben.

(Zuruf des Ministers Matthiesen)

- Nein, das glaube ich Ihnen, Herr Minister Matthiesen; natürlich! Ich wäre jetzt auch fast entsetzt gewesen.

Inzwischen haben Sie auch das Gutachten, das diese Expertenkommission erarbeitet hat, vorgelegt - natürlich in der üblichen Manier: nicht zuerst dem Landtag, sondern zunächst der Öffentlichkeit und der Presse und dann dem Landtag. Aber auch dies kennen wir inzwischen.

Ich will deshalb an dieser Stelle noch einmal ganz kurz die Grundsätze der Freien Demokraten für den Wohnungsbau darlegen. Ich bin der Auffassung - und diese Auffassung teile ich mit meinen Kollegen -, daß jeder Bürger in unserem Lande, ähnlich wie bei der Freizeit, in erster Linie selbst dafür zuständig ist, sich eine Wohnung zu verschaffen. Das ist seine erste Bürgerpflicht, wenn er eine Wohnung haben will. Erst wenn er das absolut nicht schafft - und wir wissen, daß es Gruppen in diesem Lande gibt, die das nicht können, aus welchen Gründen auch immer -, ist der Staat dazu da, diesen Gruppen adäquaten Wohnraum zu verschaffen, aber eben erst dann, wenn der Bürger es nicht selber schafft. Das heißt: Für einen relativ kleinen Personenkreis hat der Staat Sozialwohnungen zur Verfügung zu stellen, aber nicht für diesen riesigen Personenkreis, Herr Minister, der hier immer dargestellt wird. Viele Bürger wollen das auch gar nicht.

Auch bei der Förderung des Eigentumsbereichs ist es eigentlich überhaupt nicht notwendig, daß diese großen Summen ausbezahlt werden. Der durchschnittliche Betrag für den Bau eines Einfamilienhauses - das habe ich kürzlich einmal von Herrn Dr. Bußfeld gehört - beläuft sich auf 118 000 DM. Ich bin der Auffassung, der Staat sollte mit einer gewissen Anreizfinanzierung nur denen helfen, die in der Lage sind, die Finanzierung ihres Hauses selbst auf die Beine zu stellen, und denen man in den ersten Jahren ein wenig über die Hürde hinweghelfen muß, die die Finanzierung mit sich bringt.

Dann könnten Sie mit dem gleichen Geld statt nur ein Haus drei, eventuell sogar vier Wohnungsbauvorhaben errichten und hätten dadurch auch für die Bauwirtschaft, für die Arbeitsplätze, für die Steuern und für vieles

mehr größere Anreize geschaffen und auch zur Belebung in unserem Lande beigetragen. Ich will Ihnen sagen: Das würde tatsächlich den Menschen in unserem Lande mehr helfen als die bisher von Ihnen praktizierte Förderung.

Jetzt will ich noch einmal in den Haushalt hineinsehen. Denn auch das ist interessant, Herr Minister: Sie haben einen Gesamthaushalt von 4,4 Milliarden DM. Ich gebe zu, das ist der ursprüngliche Haushalt; die Nachträge habe ich dabei nicht eingerechnet. Das ist auch für das, was ich jetzt sagen will, nicht so wesentlich.

Jetzt ziehe ich aus diesem Ursprungshaushalt den Bereich "Verkehr" heraus, dann bleiben 2,25 Milliarden DM übrig. Nun, meine Damen und Herren, müssen wir von diesen 2,25 Milliarden DM noch das abziehen, was von der Bundesregierung, seitens des Bundes, hineinkommt; danach bleiben in Ihrem Haushalt, Herr Minister, 1,275 Milliarden DM übrig.

Hier müßte eigentlich doch der Finanzminister, müßte die Landesregierung täglich, wenn sie morgens aufsteht, ein Dankeschön in Richtung Bundesregierung dafür sagen, daß so viel Geld hier hineinfließt, aber Sie tun das Gegenteil: Es wird immer geschimpft, es wird immer darüber gewettert, der Bund zahle nicht genug. Wir hatten ja gerade, als Herr Kollege Knefelkamp hier vorne stand, diese Diskussion über die Mischfinanzierung, die wir - ich kann das noch einmal bestätigen und habe es auch oft genug gesagt - einstimmig, die Länder mit dem Bund, aufgehoben haben.

Wenn Sie dann in den Haushalt weiter hineinschauen, werden Sie sehr schnell feststellen, daß für den Bereich "Veröffentlichungen, Dokumentation, Information, Ausstellungen, Öffentlichkeitsarbeit" über zwei Millionen DM in diesem Haushalt stehen. Ich gebe gern zu, Herr Minister: Es ist sinnvoll, in einem Haus wie dem Ihrem auch Darstellungsmöglichkeiten zu suchen, um das, was man tut, an die Öffentlichkeit zu bringen. Nur - und das ist, glaube ich, der entscheidende Punkt -, ob man das in diesem enormen Umfang machen muß, angesichts der Finanzsituation, die wir in diesem Lande haben, das wage ich in der Tat zu bezweifeln.

(Beifall bei der F.D.P.)

Auch der Kalender, den Sie in diesen Tagen - es war wohl in dieser Woche - an die Kollegen im Hause verteilt haben - ich finde ihn hervorragend gelungen! Ich finde das

(C)

(D)

(Kuhl (F.D.P.))

(A) eigentlich gut, was Sie da gemacht haben. Nur: Ich habe im letzten Jahr keinen bekommen, im Jahr davor auch nicht, und jetzt kommt der Kalender! Im nächsten Jahr sind zwei Wahlen: die Europawahl und die Kommunalwahl. Das ist nicht unwichtig, glaube ich. Und jeder Bürger, jeder, der den Kalender hat, sieht jeden Tag: "MSWV", das ist der Minister! Und Herr Kollege Matthiesen - da sitzt er; jetzt geht er gerade - hat diesmal auch einen Kalender herausgegeben, im Jahr davor hingegen nicht.

(Schultz (SPD): Ja, wegen der Wahl-  
daten usw.!)

- Natürlich! Man stellt sich ja die Frage: Ist das alles schon der Wahlkampf, der hier beginnt? Den führen Sie dann auf Staatskosten!

(Minister Matthiesen: Nein, das dient der  
Aufklärung! - Zuruf des Abg. Schultz  
(SPD) - Weitere Zurufe von der SPD  
- Gegenrufe)

- Natürlich! Darüber streiten wir ein  
andermal, denke ich.

Nun stellt sich auch die Frage, ob das mit  
den Grundsätzen einer sorgfältigen Haus-  
haltsführung wirklich noch zu vereinbaren  
ist.

(B) Vorhin, Herr Minister, habe ich den Grund-  
stücksfonds bereits angesprochen. Ich will an  
dieser Stelle trotzdem noch darauf hinweisen,  
daß Sie bereits im Jahre 1987 - das sei  
zugegeben - die Richtlinien geändert haben,  
um die Aufstellung der erforderlichen Be-  
bauungspläne und die Durchführung der  
Erschließungsmaßnahmen zu beschleunigen, so  
daß dies auch die LEG künftig machen kann  
und - wenn ich Sie immer richtig verstehe -  
sogar auch machen soll. Diese LEG, die  
inzwischen das zweitgrößte Wohnungsunter-  
nehmen in unserem Lande ist, wenn ich die  
Töchter mit einbeziehe, soll nun in Zukunft  
auch die Erschließung durchführen.

Damit gehen Sie immer mehr dazu über,  
Arbeiten und Dienstleistungen auf den Staat  
zu übertragen. Dieser Staat tritt dann in  
Konkurrenz zu privaten Planungsbüros. Wenn  
Sie sich diesen Konkurrenzkampf ansehen,  
dann kann ein normales Planungsbüro diesen  
Konkurrenzkampf kaum noch bestehen; es hat  
nichts mehr mit Marktwirtschaft zu tun, wenn  
solch ein Büro gegen die LEG antreten muß.  
Ich würde Sie herzlich bitte, ja auffordern,  
dies bleiben zu lassen und den Planungsbüros  
zu ermöglichen, wieder verstärkt in Tätigkeit  
zu treten, wobei - das will ich auch zuge-

ben - es sicherlich in der Hand der Kom-  
munen liegt, die hier entsprechende Aufträge  
erteilen. Nur, durch das Angebot, das Sie  
über die LEG machen, wird einiges vorwegge-  
nommen. (C)

Ich sehe, meine Redezeit geht leider ihrem  
Ende entgegen; fast ist sie vorbei. Ich will  
noch eines sagen, das auch in diese Richtung  
hineinpaßt: Der Vorsitzende des Sachver-  
ständigenrates, Prof. Hans-Karl Schneider,  
sagte am 18. November - ich darf mit Er-  
laubnis des Präsidenten zitieren - vor der  
Presse, der unbewältigte Strukturwandel im  
Ruhrgebiet sei ein gutes Beispiel für eine  
Wirtschaftspolitik, die zentral den Wettbewerb  
in benachteiligten Wirtschaftszweigen außer  
Kraft gesetzt und den einzelnen Kommunen  
und Unternehmen nicht die notwendigen  
Freiräume und Anreize vermittelt habe, eigene  
Initiativen zu entwickeln. Dies ist in der Tat  
der entscheidende Punkt.

Lassen Sie mich, meine Damen und Herren,  
mit dem Hinweis schließen: Wenn Sie so  
weitermachen wie bisher, dann führen Sie  
dieses Land - Ihre und meine Kinder werden  
Ihnen die Rechnung präsentieren! - voll in  
den Abgrund!

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

Präsident Denzer: Ich danke Ihnen, Herr  
Abgeordneter. - Für die Fraktion der SPD  
hat nunmehr Herr Abg. Wolf das Wort. Bitte  
sehr, Herr Kollege! (D)

Wolf (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und  
Herren! Kaum ein Politikbereich hat so  
dringend auf die Ergebnisse der Volkszählung  
gewartet wie die Wohnungspolitik. Die seit  
wegen Tagen vorliegenden Ergebnisse sind  
erschreckend. Ich bedaure, daß das gleiche  
Maß an Erschrecken, das bei mir angesichts  
dieser Zahlen aufkam, bei Ihnen offenbar  
nicht durchgekommen ist - jedenfalls bisher  
nicht.

Sind wir bisher nicht gemeinsam bei den  
Beratungen auf der Grundlage der Fortschrei-  
bung der letzten Volkszählung davon ausge-  
gangen, daß die Zahl der Haushalte und die  
der Wohnungen in etwa gleich ist? Die Er-  
gebnisse der Volkszählung sagen jedoch etwas  
anderes: Wir haben eine Million weniger  
Wohnungen als Haushalte, Herr Kollege  
Knefelkamp. Das bedeutet, es fehlt Wohnraum  
für 2,5 Millionen Menschen in dieser  
Republik. Nicht einmal statistisch gesehen ist  
der Wohnungsmarkt im Lot.

Sicher, wer hohe Mieten zahlen kann, wird  
sich auch in Zukunft leicht eine passende

(Wolf (SPD))

- (A) Wohnung suchen können und sie auch finden. Aber ganz anders sieht es aus, wenn einkommensschwächere Bürger heutzutage eine Wohnung suchen. Das sind, Herr Kollege Kuhl, nicht "einige wenige", das sind Millionen.

(Zurufe von der SPD: Sehr richtig!)

Wenn Sie einmal schauen, wer aufgrund der Einkommensgrenze berechtigt ist, eine öffentlich geförderte Wohnung - -

(Zuruf von der CDU: Die Grenze ist viel zu hoch!)

- Natürlich, Herr Kollege, mit Ihrem Einkommen kann man das leicht sagen, nur sind es 8 Millionen Menschen, die darauf angewiesen sind, sich eine solche Wohnung am Markt zu suchen. Immer mehr Bürger erleben am eigenen Leibe, daß es nicht nur einen Wohnungsmangel gibt, sondern daß Wohnungsnot herrscht. Nachdem Sie in den vergangenen Jahren mehrfach, ja vielfach auf einen scheinbar vorhandenen Leerstand von Wohnungen hingewiesen, ihn als Drohung an die Wand gemalt haben, können wir heute, sozusagen amtlich bestätigt, feststellen: Die Wohnungsnot kehrt zurück.

Präsident Denzer: Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Weiss?

(Wolf (SPD): Herr Jaeger, glaube ich.)

(B)

Ich weiß, was ich sage. Ich kenne den Kollegen Jaeger. Ich muß nur gelegentlich einmal versuchen, dafür zu sorgen, daß wir die Einhaltung der Sitzordnung hinbekommen.

Also, gestatten Sie diese Zwischenfrage?

(Wolf (SPD): Eine Zwischenfrage des Kollegen Weiss also, ja.)

Dann hat also der Herr Abg. Jaeger das Wort.

Jaeger (CDU): Herr Kollege Wolf, können Sie mir bestätigen, daß es diese Landesregierung und der für den Wohnungsbau zuständige Minister Zöpel waren, die das vom Landtag beschlossene mittelfristige Wohnungsbauprogramm aufgegeben haben? Hätte Minister Zöpel dieses Programm nicht aufgegeben, hätte es diese Wohnungsnot in dem Umfange, wie Sie sie jetzt beklagen, nicht gegeben.

Wolf (SPD): Herr Kollege Jaeger, Ihr Wissen trifft zu, nur haben wir gerade über die Gründe, weshalb es zu einer Veränderung

gekommen ist, heute heftig diskutiert. Die Opposition, die in diesem Hohen Hause ständig die von ihr so bezeichnete Verschuldungspolitik der Landesregierung an den Pranger stellt, ist nicht in der Lage aufzuzeigen, woher denn die Gelder für die Felder, auf denen sie meint, es müsse mehr getan werden, kommen sollen. Dies ist ein Widerspruch, der Sie über die ganzen Jahre hinweg immer begleitet hat: Auf der einen Seite singen Sie das Lied von den hohen Schulden, und auf der anderen Seite fordern Sie mehr Geld, ohne aufzuzeigen, woher es kommen soll.

(C)

(Zustimmung bei der SPD - Widerspruch bei der CDU)

Herr Kollege Jaeger, Sie können gleich wieder eine Zwischenfrage stellen, aber jetzt möchte ich erst meinen Gedanken weiterführen.

Vor wenigen Tagen und in Kenntnis der Ergebnisse der Volkszählung hatte der Bonner Bauminister Oscar Schneider erklärt, die Versorgung mit Wohnungen in der Bundesrepublik sei ausgezeichnet. Ich glaube, daß es für Bundesminister ausgezeichnete Wohnungen gibt.

(Widerspruch bei der CDU)

Nur wer diese Differenz - 1 Million Wohnungen weniger als Haushalte - sieht und so etwas erklärt, der macht deutlich, daß er in einem allzu durchsichtigen Versuch der Gesundheitserei seine Versäumnisse der letzten Jahre herunterspielen will. 1984 hat die Bonner Wenderegierung ein sogenanntes - ich sage deutlich: sogenanntes - Gesetz zur Erhöhung des Angebotes an Mietwohnungen erlassen.

(D)

Ein wohlklingender Titel, nur sollte er lediglich verschleiern, daß dieses Gesetz eigentlich dazu dienen sollte, Mieterhöhungen wesentlich zu erleichtern. Und das wurde auch genutzt. Herr Kollege Jaeger, diese Bundesregierung ist eine Bundesregierung der Preistreiberei!

(Zustimmung bei der SPD)

Das Angebot an preiswerten Wohnungen ist seitdem deutlich zurückgegangen.

(Zuruf des Abg. Paus (CDU))

Und der Effekt, den Sie uns versprochen haben, nämlich daß sich dann, wenn die Preise für Wohnungen steigen können, die Investoren zu Scharen melden würden, um die Wohnungen zu bauen, dieser Effekt ist nicht

(Wolf (SPD))

- (A) eingetreten. Mehr Investitionen im Mietwohnungsbau hat es nicht gegeben. 1983 sind im Bundesgebiet noch 150 000 Wohnungen gebaut worden, im letzten Jahr schlappe 50 000 Wohnungen im ganzen Bundesgebiet, also nur ein Drittel. Von daher ist die Wohnungsnot in vielen Regionen unseres Landes auf politisches Versagen der Bundesregierung zurückzuführen,

(Jaeger (CDU): Wer ist denn für den Wohnungsbau zuständig? - Widerspruch bei der CDU)

einer Regierung, die, wie ich meine, nicht von Politprofis, sondern von einer politischen Laienspielschar geprägt ist, denn die Rezepte, die sie anpreist, sind nachgewiesenermaßen nicht die, die uns Wohnungen auf diesem leergefegten Wohnungsmarkt beschern.

(Zuruf des Abg. Jaeger (CDU))

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Abgeordneter, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Doppmeier?

(Wolf (SPD): Am liebsten erlaube ich die Zwischenfragen des Kollegen Doppmeier.)

- (B) Doppmeier \*) (CDU): Herr Kollege, würden Sie bitte etwas erläutern, wie Ihr Satz zu verstehen ist: "Diese Bundesregierung ist die Regierung der Preistreiber."? Darf ich Sie so verstehen, daß Sie auch in der Lage sind, die getriebenen Preise hier einmal vorzutragen?

Wolf (SPD): Herr Kollege Doppmeier, wenn Sie die Lokalausgabe der Essener "NRZ" von heute mit der Überschrift: "Wohnen in Essen wird jetzt teurer - Knapp 10 % Steigerung" gelesen hätten, und wenn Sie mir dann noch sagen würden, 10 % Steigerung seien keine exorbitante Steigerung, dann wäre ich mit Ihnen der Meinung, daß die Bundesregierung keine Regierung der Preistreiber ist. Nur: Die Wirklichkeit sieht so aus, wie ich sie Ihnen gerade geschildert habe.

(Schultz (SPD): Und nicht nur in Essen!)

Von daher nehme ich also nichts zurück; das habe ich nicht nötig.

(Widerspruch bei der CDU)

Herr Kollege Doppmeier, jetzt noch ein Wort zu Ihrem hochgelobten und sehr geliebten Bundesbauminister. Auch heute, da die Zahlen der Volkszählung vorliegen, ist Ein-

sicht nicht zu erkennen. Ihr Bauminister lehnt weiterhin neue, allgemeine Förderprogramme des sozialen Wohnungsbaues ab. Er setzt weiterhin auf private Investoren, die in den vergangenen fünf Jahren nicht in der Lage waren, das, was er wollte, nämlich mehr Wohnungsbau, zu realisieren. Von daher kann ich nur feststellen: Die Dickfelligkeit Ihres Kanzlers färbt auf den Minister voll ab.

(Soénius (CDU): Jetzt hat er es ihm aber gegeben. Da bekommt er in Essen ein Lob!)

- Herr Kollege Soénius, natürlich bekomme ich ein Lob. Deswegen sage ich das auch nur.

Stichwort: Aussiedler! Wir sind uns darüber einig, daß angesichts der Lage am Wohnungsmarkt schnelles Handeln gefragt ist. Die Situation in Übergangsheimen, die sich immer notdürftiger und weniger familiengerecht darstellt, macht dies deutlich. Wir haben hier im Lande auf die Schnelle 5 000 Wohnungen vorgesehen. Die ersten Wohnungen befinden sich im Bau.

(Zuruf von der CDU: Durch Umschichtungen!)

- Durch Umschichtungen, Herr Kollege. Herr Minister hat Ihnen gestern doch sehr deutlich gesagt - ich bedaure, daß Sie wieder einmal die Böhnchen des gestrigen Westernsteaks, die roten, in die Ohren gesteckt haben, denn wenn Sie die nicht in den Ohren gehabt hätten, hätten Sie es vernommen -, daß es neben den 5 000 Wohnungen plus der 4 000, die aus dem Bundesprogramm kommen, weitere 3 000 geben wird und daß wir 140 Millionen DM zusätzlich bereitstellen. Die Dickfelligkeit des Kanzlers scheint nicht nur auf Minister abzufärben, sondern auch auf Sie. Sie sind wirklich ein dickfelliger - ich möchte nicht sagen - Ignorant, aber Sie ignorieren, was gesagt wird - Entschuldigung.

Wir haben das Geld für 5 000 Wohnungen mobilisiert; da tut sich etwas. Ihre vielzitierten Bauarbeiter haben die Schuppe in der Hand, Herr Kollege Doppmeier. Nur: Was ist mit dem Bund? Was ist mit anderen Ländern? Mit Ausnahme von Baden-Württemberg hat bisher kein anderes Bundesland überhaupt einen Beschluß gefaßt, ein eigenes Wohnungsbauprogramm für Aussiedler aufzulegen.

Ihre hochgelobte Bundesregierung will 750 Millionen DM - schlappe 750 Millionen DM! -

(Doppmeier (CDU): Na, na, na!)

(C)

(D)

(Wolf (SPD))

- (A) für den Aussiedlerwohnungsbau bereitstellen. Nur, diese 750 Millionen DM stehen irgendwo, aber nicht auf den Konten der Landesregierungen, die bereit sind, sie in Wohnungsbau umzusetzen.

Ich kann nur feststellen, die Bundesregierung wird ihrer Aufgabe, für die Integration der Aussiedler zu sorgen, nicht gerecht. Im Interesse der Menschen und des Landes wären mit Blick auf den 15. Dezember klare Worte an den Kanzler hilfreicher als das Aufblasen über Details der Abwicklung, was ich hier erleben mußte, die eigentlich in den Fachausschuß gehören, Herr Doppmeier.

Nun ein Wort zur Verwaltungsvereinbarung, Herr Kniefelkamp! Ich kann verstehen, daß die Bundesländer nach ihren Erfahrungen mit dem Bund - Stichwort: Veränderung und Abbau der Mischfinanzierung Wohnungs- und Städtebauförderung, wobei das, was als Ersatz gedacht war, nicht herübergekommen ist; Stichwort: Kombination Steuerreform und Strukturprogramm Albrecht, wobei nach der Zustimmung des Bundesrats zur Steuerreform heute noch um die Strukturausgleichsmittel gerungen werden muß - sehr vorsichtig geworden sind. Ich persönlich würde meine Unterschrift nur unter eine Vereinbarung setzen - da bin ich der gleichen Meinung wie die Ministerpräsidenten der Länder -, wenn der Bund endlich klar sagt, wie das läuft, und wenn er endlich die Zusagen, die erwartet werden, auch macht. Vorher ist diese Vereinbarung bei dieser Bundesregierung nicht die Tinte wert, mit der der Füller die Unterschrift leistet.

(B)

(Soénius (CDU): Donnerwetter, das war stark!)

Ich überspringe ein paar Punkte

(Demonstrativer Beifall bei CDU und F.D.P.)

und komme zur Städtebauförderung, weil der Erfolg meiner Rede bei Ihnen wahrscheinlich der sein wird, daß Sie weder heute noch morgen das, was an Sachinformationen überkommt, zur Kenntnis nehmen und weiterhin das Gegenteil von dem behaupten werden, was die Wirklichkeit ist.

Also Städtebauförderung, auch wenn dieser Versuch wahrscheinlich vergeblich sein wird! Wir werden im nächsten Jahr mehr als 1 Milliarde DM - davon 173 Millionen DM Bundesmittel - für Stadterneuerung, Modernisierung von Wohnungen und den Grundstücksfonds in Nordrhein-Westfalen bereitstellen. Die Stadterneuerung wird auf einem hohen finan-

ziellen Niveau - auf einem höheren als in anderen Bundesländern - fortgeführt. Wir leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Lebensbedingungen in Nordrhein-Westfalen.

(C)

(Wickel (F.D.P.): Ja, Kopfsteinpflaster anstatt Asphalt!)

- Ja, am Beispiel der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Herr Kollege, wird der Unterschied zwischen unserer beider Auffassungen, zwischen den Auffassungen der Landesregierung und der CDU ganz deutlich.

(Wickel (F.D.P.): Darauf legen wir auch großen Wert!)

Sozialdemokraten wollen, daß die Straßen in Nordrhein-Westfalen nicht schneller befahrbar, sondern sicherer und menschlicher werden. Das ist zwischen uns der entscheidende Unterschied, und den arbeiten wir täglich heraus, um deutlich zu machen, daß es wesentliche Unterschiede zwischen den politischen Auffassungen der Parteien gibt.

Mit den Mitteln der Stadterneuerung werden wir vor Ort Kreativität und Phantasie anregen, zum Beispiel Umweltinvestitionen für eine ökologische Stadterneuerung, die Erhaltung und Nutzung von Baudenkmalern, stadtbildprägenden Gebäuden und die sozialverträgliche Modernisierung von Altbauwohnungen. Von daher sind wir als Wertkonservative wahrscheinlich näher am Puls der Zeit als die sogenannten Konservativen der CDU.

(D)

Die Stadterneuerung ist ein wichtiger Bestandteil des Strukturwandels in Nordrhein-Westfalen. Hohe Umweltqualität, soziale Stabilität und kulturelle Vielfalt sind Standortvorteile auch mit Blick auf Wirtschaftsförderung, die unsere Zuversicht in die Zukunft unseres Industrielandes begründen. Entgegen Ihren Unkenrufen - ich beziehe mich auf Herrn Kollegen Pohl - zeigen wir zum Beispiel mit dem Projekt "Internationale Bauausstellung Emscherpark", daß wir immer noch und trotz langjähriger Regierungsverantwortung besser in der Lage sind als Sie, Perspektiven für dieses Land zu entwickeln. Das wird an der IBA besonders deutlich.

Im nördlichen Ruhrgebiet hat die Industrialisierung seit Mitte des letzten Jahrhunderts besonders viele Narben hinterlassen. Die Stadtlandschaft ist hier durch die Erfordernisse der Industrie und nicht vorrangig durch die Anforderungen der Menschen an eine vernünftige Arbeits- und Umwelt und

(Wolf (SPD))

- (A) gute Lebensbedingungen geprägt worden. Ökologische Erneuerung bedeutet in dieser Region, die Naturlandschaft soweit wie möglich wieder aufzubauen. Die ökonomische Erneuerung erfordert die Entwicklung einer neuen Generation von Gewerbe- und Industrieparks, die die passende Umgebung für neue Arbeitsplätze in zukunftsgerichteten Wirtschaftszweigen bilden. Wir setzen hierauf, um uns auch deutlich gegenüber den sogenannten Ländern der Südschiene abzugrenzen, die sich als die Prosperierenden darstellen. Wir schaffen hier Potentiale, die diesen Raum als das Wachstumsgebiet des nächsten Jahrzehnts deklarieren werden, und das ohne Gängelei der Gemeinden, Herr Kollege Kniefelkamp; auch dies ist ein Teil des Haushalts 1989.

Von daher ist die wohnungspolitische und städtebauliche Philosophie, die hinter den nüchternen Zahlen des Einzelplans 11 steht, ein weiterer wichtiger Baustein der ökologischen und ökonomischen Erneuerung unseres Landes.

Wir Sozialdemokraten in Nordrhein-Westfalen werden auch im nächsten Jahr die Entwicklung unseres Landes entscheidend vorantreiben, indem wir die Lebensbedingungen für die Menschen verbessern und die Arbeitsbedingungen für Wirtschaft, Industrie und die dort schaffenden Menschen deutlich vorantreiben.

(Beifall bei der SPD)

(B)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile Frau Abg. Decking-Schwill für die Fraktion der CDU das Wort.

Frau Decking-Schwill (CDU): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der erste Eindruck, der sich mir auftut, und die erste Assoziation, die mir kommt, ist: Wenn die Wölfe aufheulen, dann gibt es nichts mehr zu beißen. Das muß wohl so sein.

(Zustimmung bei der CDU - Wolf (SPD):  
Dann geht die CDU in "Decking"!)

Herr Wolf, wenn man Sie hört, wird der weise Entschluß des Städtebauministers, uns hier zu verlassen und nach Bonn zu gehen, verständlich; denn nach Ihren Ausführungen hat er hier ohnehin nichts zu sagen und nichts zu tun, weil ja alles von Bonn kommen muß. Ich kann den Entschluß des Ministers von daher sehr gut nachvollziehen.

Meine Damen und Herren! Wir haben hier die schizophrene Situation, daß bei steigendem Druck auf den Wohnungsmarkt die finanziellen

Mittel für den Wohnungsbau hier in Nordrhein-Westfalen immer geringer werden. Gab es in der Vergangenheit bis 1985 noch Zuschüsse aus dem Landeshaushalt an das Landeswohnungsbauvermögen und bis 1987 zusätzlich noch für Modernisierung und Nachsubventionierung, so ist damit seit dem vergangenen Jahr Schluß; denn damit mußte der Haushalt konsolidiert werden.

Schon bei den letzten Haushaltsberatungen haben wir moniert, daß verlorene Zuschüsse für Modernisierung und konsumtive Ausgaben zur Heilung einer verfehlten Wohnungsbaupolitik in der Vergangenheit - um nichts anderes handelt es sich ja bei diesen diversen Nachsubventionierungen - verwandt werden, was das Landeswohnungsbauvermögen langsam aber sicher aufzehrt. Dies verurteilen wir sehr.

(Wolf (SPD): Auf das Schärfste!)

Wir wiederholen unsere Forderung aus dem Vorjahr. Wenn schon diese Mittel nicht mehr im Haushalt bereitgestellt werden, so müssen wieder entsprechende Zuweisungen aus dem Haushalt an das Landeswohnungsbauvermögen erfolgen.

Die von Ihnen, Herr Minister, eingesetzte Kommission zur "Neuorientierung im Wohnungsbau" hat prognostiziert, daß jährlich ein Baubedarf von 59 000 Wohnungen vorhanden sei. Nun kann man über diese Zahl sicherlich streiten - das werden wir mit Sicherheit auch tun -, weil man sagen kann, es sind weniger oder es sind mehr. Wir werden das noch prüfen müssen. Aber daß ein erheblicher Baubedarf besteht, ist wohl zweifelsfrei. Wenn das aber so ist, dann sind neue Wege nötig. Rufe nach dem Bund und auch die Kreditaufnahme bei der WFA allein genügen dann nicht; denn auch der Zinsendienst bei der WFA trägt ja weiter zum Abbau des Wohnungsbauvermögens bei, auch wenn Schuldendiensthilfen aus dem Haushalt gewährt werden.

Da muß es doch möglich sein, darüber nachzudenken, wie man mit weniger Geld mehr erreichen kann.

Treten Sie doch bitte auch einmal der vom Bundesbauminister vorgeschlagenen "Vertraglichen Vereinbarung" näher, die dieser für die Aussiedlerwohnungen bereits vorgeschlagen hat. Wenn ich es recht in Erinnerung habe, spricht ja auch die Kommission etwas ähnliches an. Wir werden auch darüber zu reden haben.

Besonders die Wohnungsbaugesellschaften, das haben wir in Gesprächen erfahren, sind

(C)

(D)

(Frau Decking-Schwill (CDU))

- (A) durchaus bereit, mit weniger Förderung, dafür aber auch mit weniger Auflagen zu bauen, um damit auch den sogenannten Besserverdienenden, die sonst der Fehlbelegerabgabe anheimfallen würden, ein Angebot zu machen. Würde dann im Gegenzug entsprechend preiswerter Wohnraum für die geringer Verdienenden freigehalten, wäre auch dem sozialen Gebot Genüge getan; denn mit der Strukturveränderung, vor allem im Ruhrgebiet, wird auch eine Veränderung in der Sozialstruktur der Bevölkerung eintreten.

Wenn wir hochqualifizierte Fachkräfte zu uns holen und im Gefolge hochqualifizierte Facharbeiter und entsprechendes Management heranbilden wollen, brauchen diese auch Wohnraum, der ihren Vorstellungen entspricht. Das ist über den ganz privaten Markt alleine so kaum machbar, weil da die Rentabilität noch fehlt. Das ist etwas, was ganz deutlich angesprochen werden muß. Und wo die Rentabilität fehlt, rührt sich nichts! Von daher müßte man, meine ich, diesem Gedanken nähertreten. Allerdings, auch das muß gesagt werden, können dann diese Wohnungssuchenden ihre Wohnungen, die ja auch besser ausgestattet sind oder auch größer sind, teurer bezahlen. Das könnten sie und das sollten sie dann auch.

- (B) Die Veränderung in der Struktur unserer Bevölkerung erfordert aber auch aus anderen Gründen mehr Flexibilität und mehr Phantasie als bisher vorhanden ist. Die immer größer werdende Zahl an über 60jährigen verlangt ein Wohnungsangebot, das es ihnen ermöglicht, solange wie es geht selbstständig und selbstbestimmt in den eigenen vier Wänden wohnen bleiben zu können. Dazu brauchen wir, insbesondere in den Ballungsgebieten und ihren Randzonen, nicht nur mehr Altenwohnungen, sondern eine ständige technische und gestalterische Anpassung vorhandener Wohnungen an die jeweiligen altersbedingten Bedürfnisse der Bewohner.

Leider ist aber weder für den experimentellen Wohnungsbau ein Ansatz vorhanden, noch wollen Sie, Herr Minister, Altenwohnungen im herkömmlichen Sinne fördern. Das haben Sie ja in dem Rundbrief an die Bewilligungsbehörden mitgeteilt. Auch die von Ihnen so hochgeschätzte Fehlbelegerabgabe, die in früheren Jahren wenigstens teilweise für Altenwohnungen zur Verfügung stand, soll in diesem Jahr hierfür nicht verwendet werden. Auch das steht in dem Brief an die Bewilligungsbehörden.

Wurden 1985 noch 2 246 Mietwohnungen für alte Menschen gefördert, so waren es 1986 noch 514, 1987 und 1988 waren es im För-

- derungsprogramm je 600 Wohneinheiten, 1989 nun gleich null. Das heißt, daß sich die Neubauförderung auf diesem Gebiet umgekehrt proportional zu dem durch die demographische Entwicklung zu erwartenden künftigen Bedarf entwickelt. (C)

In diesem Zusammenhang denke ich auch an die unbürokratische Ausnutzung von Flächenreserven, den Dachgeschoßausbau etc. Mein Kollege Kuhl hat ja schon gestern davon gesprochen. Und, Herr Minister, ich kann das Argument der drohenden Verdichtung mit zwangsläufig nachfolgenden sozialen Problemen, was ja im übrigen niemand will, hier nicht nachvollziehen. Das kann man durchaus steuern.

Noch ein Wort zum Aussiedlerwohnungsbau! Herr Minister, ich kann nur dringend empfehlen, ein Mehr an zusätzlichem Wohnungsbau zu tätigen als bisher angekündigt. An zusätzlichem, wohlgemerkt! Es bleibt dabei, trotz aller gegenteiligen Beteuerungen: Die Umschichtung von 5 000 Wohneinheiten aus dem allgemeinen in das Aussiedlerprogramm trägt nicht zum besseren Verständnis der hier ansässigen Bevölkerung mit unseren neu ankommenden Landsleuten bei. Die stereotype Antwort bei den Wohnungsämtern "Nur für Aussiedler" weckt Verbitterung bei den Abgewiesenen.

- Ich muß mich strikt dagegen verwahren, Herr Minister, daß wir, so wie Sie gestern sagten, indem wir darauf aufmerksam machen, Ablehnung erzeugen oder schüren. Nicht wer eine Tatsache beim Namen nennt, macht sich doch schuldig, sondern der, der für den Sachverhalt verantwortlich ist! (D)

(Zustimmung bei der CDU)

Diese Situation wird auch nicht durch Ihre Auflage der Direktbelegung der neuen Wohnungen mit Aussiedlern besser. 30 Wohneinheiten, sagten Sie gestern, sind eben nicht 30 Menschen, sondern 30 Familien, also durchschnittlich mindestens viermal soviel. Glauben Sie nicht, daß es da doch zu so etwas Ähnlichem wie Ghettobildung kommen kann, auch wenn Sie dieses Wort und den Sachverhalt, genau wie wir, nicht lieben? Aber es behindert die Integration auf der einen Seite und die Akzeptanz auf der anderen Seite, das Erlernen der Sprache, der Gebräuche, eben alles. Warum können nicht auch, wie vom Bundesbauminister vorgesehen, hier bereits ansässige Wohnungsberechtigte dort einziehen, wenn eine adäquate andere Wohnung zur Verfügung gestellt wird?

- (A) Vizepräsident Dr. Klose: Frau Abgeordnete, ich darf fragen, ob Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Radtke zulassen.

Frau Decking-Schwill (CDU): Nein, das kann ich leider nicht, weil ich noch einiges sagen möchte, und das schaffe ich sonst in meiner Zeit nicht. Tut mir leid!

(Wolf (SPD): Wir sind hier im Parlament und nicht in einer Lesestunde!)

- Schönen Dank, Herr Wolf.

Wenn hier - ich sagte es bereits - auch bereits ansässige Wohnungsberechtigte einziehen könnten, wäre das weniger dirigistisch und käme allen zugute. Es wäre einfach menschlicher.

Lassen Sie mich zum Schluß noch ein Wort zu der vorgesehenen "Internationalen Bauausstellung Emscherpark" sagen. Herr Minister, wir sind ja froh, wenn etwas geschieht. Wir sind auch froh, wenn etwas im Ruhrgebiet geschieht, und wir sind ganz besonders froh, wenn etwas in dem Teil des Ruhrgebietes geschieht, in dem es am nötigsten ist, nämlich in der Emscherzone.

Aber uns kommt doch hier so ein bißchen der Gedanke, daß es sich um Gigantomanie handeln könnte. Wenn wir an die Internationale Bauausstellung in Berlin denken, dann war das ein innerstädtischer Gebietsstreifen von 7 km. Was hier vorgesehen ist, ist ein mehrere Kilometer breiter Streifen von 40 km Länge. Das ist schon gewaltig, wenn man sich das vorstellt.

(B)

Wenn man Ihr Memorandum liest, stellt man fest - und das muß man lobend feststellen -, daß es eine Fleißarbeit im Systematisieren und im Zusammenfügen ist, aber im Systematisieren und Zusammenfügen von Wünschbarem, von Traumgebilden und von ohnehin Vorgeesehenem. Große Skepsis besteht bei uns, ob aus den vielen bunten Plänen auch einmal Realität wird. Die Tatsache, daß dies eventuell ein Vermächtnis des sich absetzenden Städtebauministers sein soll, macht uns zwar dankbar - für Geschenke soll man ja dankbar sein -; es mindert aber, Herr Minister, ganz erheblich den Wert, denn der liegt nicht in den Plänen, sondern er liegt in der Realisierung, und da liegt auch die Schwierigkeit und die Beweislast. Und von dieser Realisierung haben Sie sich bereits verabschiedet.

Was uns bleiben wird, ist allerdings eine neue Gesellschaft mit Aufsichtsrat, Direktoren, Geschäftsführern, Bezirks- und Unterbe-

zirksleitern als hundertprozentige Tochter der Landesentwicklungsgesellschaft, zumindest zunächst auch zu hundert Prozent mit Landesmitteln ausgestattet.

(C)

(Zuruf von der SPD)

- Was heißt denn hier "wenn"? Sie wissen es doch ganz genau! Wenn Sie, Herr Minister, dann nicht mehr Minister sind - vielleicht werden Sie dann ja Aufsichtsratsvorsitzender. Sie blieben uns dann erhalten.

(Rohe (SPD): Der wird dann Bundesminister!)

- Da wird er noch ein bißchen warten müssen. Wenn auch die Menschen alle älter werden, so weiß ich nicht, ob er dieses Alter erreichen wird.

Herr Minister, die CDU begrüßt alles, was dem Ruhrgebiet helfen kann. Aber hier melden wir ganz große Skepsis an.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Abg. Schultz hat ums Wort gebeten. Ich erteile Ihnen, Herr Kollege, das Wort für die SPD-Fraktion.

Schultz (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will nur ein paar Stichworte nachtragen.

Frau Kollegin Decking-Schwill, es wäre eigentlich richtiger, Sie würden mit Ihrer Skepsis noch ein bißchen warten, was die IBA angeht. Noch ist das Projekt nicht einmal vorgestellt, und schon unken Sie. Warum eigentlich?

(D)

(Soénius (CDU): Wir kennen das Personal, deshalb!)

- Sie kennen das Personal gar nicht. Herr Kollege Soénius, Ihre Fraktion war nicht einmal bereit, für die Vorbereitung des, wie ich meine, doch ganz bedeutenden Projektes IBA drei Personalstellen im Haushalt mitzutragen. Dazu waren Sie nicht bereit. Für ein Zukunftsprojekt, das einer seit Jahrzehnten, seit einem Jahrhundert wirklich geschundenen Landschaft in unserem Lande neue Impulse geben soll, waren Sie nicht bereit, drei Personalstellen mitzutragen!

(Soénius (CDU): Ich würde es einmal mit Prosa versuchen!)

Ich finde das bedauerlich.

(Zuruf des Abg. Soénius (CDU))

(Schultz (SPD))

- (A) Sie sollten mit uns gemeinsam - ich lade Sie noch einmal ein; das habe ich an anderer Stelle schon einmal getan - zunächst einmal den positiven Ansatzpunkt dieses Gedankens IBA mitverfolgen und die Wirtschaft, die Gesellschaft insgesamt, die Kreativität in unserem Lande aufrufen, dabei mitzumachen und nicht nur nach dem Staat zu rufen.

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Abg. Schultz, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Doppmeier?

(Schultz (SPD): Liebend gern!)

- Bitte sehr!

Doppmeier (CDU): Herr Kollege Schultz, stimmen Sie mit mir darin überein, daß die Skepsis gerechtfertigt ist angesichts der Tatsache, daß der Städtebauminister selbst vor einigen Tagen bei der Vorstellung der IBA vor der Presse schon angedeutet hat, daß auch Skandale damit verbunden sein könnten?

(Au, au! bei der SPD - Henning (SPD): Ja und?)

Schultz (SPD): Ich kann überhaupt keinen Ansatzpunkt für Ihre Skepsis erkennen.

(Henning (SPD): Das ist eine Verdrehung dessen, was er gesagt hat!)

- (B) Ich weiß auch gar nicht, was das mit dieser Sache zu tun hat. Das weiß ich wirklich nicht!

(Henning (SPD): Er hat es verdreht dargestellt, der Minister hat etwas ganz anderes gesagt.)

- Dann wird der Minister vermutlich das, was er gesagt hat, richtigstellen können. Es hat mit der Sache überhaupt nichts zu tun. Ich sage Ihnen noch einmal: Machen Sie mit und machen Sie nicht mies.

(Beifall bei der SPD)

Das ist die eine Sache.

Das zweite, was ich sagen wollte: Ihre ganze Kritik an der Wohnungsbaupolitik des Landes wäre ja viel glaubwürdiger, wenn Sie sich nicht zu Absurditäten versteigen würden. Nun anzuklagen, daß das Land gerade beim Aussiedlerwohnungsbau nichts oder zu wenig tue, ist nun wirklich die falsche Adresse.

(Zustimmung des Abg. Wolf (SPD))

(C) Ich will Ihnen ganz deutlich sagen: Es gibt kein Land in der Bundesrepublik, nicht ein einziges Land, das bis zum heutigen Tage ein Aussiedlerwohnungsbauprogramm gemacht hat - mit der einen Ausnahme von Nordrhein-Westfalen. Kein anderes Bundesland! Das muß hier einmal deutlich gesagt werden.

Nordrhein-Westfalen hat als einziges Bundesland ein eigenes Aussiedlerwohnungsbauprogramm mit 5 000 Einheiten aufgelegt. Dieses Programm ist bei den Gemeinden angekommen, und die ersten Baustellen, meine Damen und Herren, können Sie besichtigen. Bei meiner letzten Rede zu diesem Thema an dieser Stelle habe ich gesagt: vermutlich die ersten Einzüge im Spätherbst/zu Weihnachten 1989. Ich muß mich jetzt korrigieren: Die ersten Einzüge in diese neuen Aussiedlerwohnungen wird es im Juni des kommenden Jahres geben. Sie sind dann herzlich eingeladen mitzukommen.

Also, es wäre glaubwürdiger, wenn Sie uns an anderer Stelle kritisieren würden, aber doch nicht an dieser Stelle. Das ist doch absurd.

(D) Wir freuen uns über jede Mark, die wir aus Bonn für dieses noch zu machende Bund/Länder-Programm bekommen. Aber es ist übereinstimmende Meinung aller Bundesländer, daß die 750 Millionen DM für den Problemerkis, um den es sich hier handelt, zu wenig sind. Das ist nicht die Meinung von ein paar verstockten Sozis hier in Düsseldorf, sondern es ist die übereinstimmende Meinung sämtlicher Landesregierungen und sämtlicher Fraktionen - mit Ausnahme der Opposition hier im Landtag!

Was wollen wir? Wollen wir möglichst schnell und möglichst viel helfen? Dann sollten wir es tun. Und dann sollten Sie anerkennen, daß dieses Land wirklich mit Riesenschritten vorangegangen ist.

Wir haben immer die Auffassung vertreten - darüber kann man nun mit Fug und Recht streiten -, ich und meine Fraktion haben immer die Auffassung vertreten, wir wollten aus diesem Aussiedlerprogramm kein Schlichtwohnungsprogramm, kein Programm für drittklassige Wohnungen machen, sondern wir wollten den Standard des bisher öffentlich geförderten Wohnungsbaus, so wie wir ihn in diesen 80er Jahren entwickelt haben, auch beibehalten, und zwar aus gutem Grund:

Wir wollen nämlich nicht heute Wohnungen bauen, derer wir uns alle miteinander in den Gemeinden und auch beim Land in fünf oder zehn Jahren wieder schämen müßten. Fehler

(Schultz (SPD))

- (A) von früher wollen wir vermeiden. Deswegen bestehen wir darauf, daß wir qualitativ hochwertige Wohnungen bauen. Die Vorschläge, die dazu aus Bonn gekommen sind, mögen ja gutgemeint sein - ich will das gar nicht alles in Abrede stellen, diese 50 000 DM Zuschüsse, auch die "Vereinbarte Miete" und was da alles im Hinterkopf ist -, darüber kann man reden; aber man kann nicht reden über die Frage, ob wir qualitätvolle Wohnungen bauen wollen. Wir können uns nämlich - ich sage das einmal ein bißchen drastisch - Schrott nicht mehr leisten.

(Frau Decking-Schwill (CDU): Habe ich das gesagt?)

- Nein, das haben Sie nicht gesagt, aber ich will nur darauf hinweisen, daß wir keine Abstriche von der Qualität der Wohnungen machen wollen. Ich denke, darüber sollten wir uns einig sein. Das sollten wir auch nicht so zerreden und zerfasern, als sei man im Grunde genommen doch bereit, zweitklassige oder drittklassige Wohnungen zu bauen.

Mir lag daran, dies noch einmal deutlich zu machen, auch wenn ich Ihre Zeit ein bißchen in Anspruch genommen habe.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Meine Damen und Herren! Wir verlassen jetzt den Wohnungsbau und kommen zum Bereich Verkehr. Ich darf zunächst Herrn Abg. Dreyer für die Fraktion der CDU das Wort erteilen.

(B)

Dreyer (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Für eine moderne Volkswirtschaft ist der Verkehr ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

(Rohe (SPD): Woher wissen Sie das?)

- Ich denke, Sie sind derselben Auffassung, Herr Kollege Rohe. - Die Verwirklichung dieser Aufgabe ist in der Bundesrepublik und speziell im Land Nordrhein-Westfalen zwar weit fortgeschritten, jedoch nicht so weit, wie Herr Zöpel das immer behauptet. Es gibt in manchen Regionen, vor allem im ländlichen Raum, noch erhebliche Defizite der Verkehrerschließung.

Eine besondere Herausforderung für die Verkehrspolitik - nicht zuletzt in Nordrhein-Westfalen - wird die Realisierung des Binnenmarktes 1992 sein. Harmonisierung und Liberalisierung sind im Hinblick auf den gemeinsamen Verkehrsmarkt Probleme, die gelöst werden müssen.

Dabei ist nicht zu verkennen, daß die Einstellung der Menschen zum technischen Fortschritt differenzierter und anspruchsvoller geworden ist. Bequemlichkeit und Schnelligkeit werden zwar erwartet, müssen aber vereinbar sein mit Sicherheit, Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit. Die Verkehrstechnologien der Zukunft werden sich an diesen Kriterien messen lassen müssen. Das bedeutet eine Gratwanderung zwischen notwendigem Fortschritt und pfleglichem Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen.

(C)

Sichere, umweltfreundliche, raum- und energiesparende Verkehrsmittel verdienen daher unsere besondere Förderung. Ein modernes leistungsfähiges Verkehrssystem ist unverzichtbarer Bestandteil der Daseinsvorsorge und der Strukturpolitik für die Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft unseres Landes.

Ziel der Verkehrspolitik ist daher die Schaffung eines bedarfsgerecht ausgebauten integrierten Verkehrswegenetzes mit leistungsstarken Verkehrsträgern und Verkehrsunternehmen. Dies gilt in besonderem Maß für das bevölkerungsreichste und industriereichste Bundesland Nordrhein-Westfalen, und zwar nicht nur für die Ballungsgebiete an Rhein und Ruhr, sondern in Zukunft verstärkt für den in den vergangenen Jahren vernachlässigten ländlichen Raum.

Um die dargestellten verkehrspolitischen Ziele zu verwirklichen, sind langfristige, kontinuierliche und verlässliche Investitionen erforderlich. Die von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen unter Verantwortung von Ministerpräsident Johannes Rau seit 10 Jahren vorgelegten Verkehrshaushalte entsprachen in gar keiner Weise diesen verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Zielsetzungen.

(D)

Von 1979 beginnend stieg das Gesamtvolumen des Landeshaushalts zwar ständig, die Verkehrsinvestitionen nahmen aber ständig ab. Während die Investitionen 1979 noch 74 % des Verkehrshaushalts ausmachten, geht dieser Anteil jetzt ständig zurück. Es sind also nicht nur die Ausgaben des Verkehrshaushalts, sondern im Verkehrshaushalt auch noch die Investitionen ständig gesunken.

Hinzu kommt eine gravierende Benachteiligung der nordrhein-westfälischen Gemeinden und Kreise durch Streichung der sogenannten "Straßenbaulastpauschale". Hier wird von den Gemeinden das, was ihnen über § 4 des Gemeindefinanzierungsgesetzes zugesagt wird, praktisch wieder kassiert. Das ist ein Trick.

(Dreyer (CDU))

- (A) Es wird nichts mehr zur Verfügung gestellt. Maßnahmen, die früher aus dem Landeshaushalt finanziert worden sind, werden jetzt praktisch mit den Mitteln der Gemeinden gefördert.

Wir fordern eine Neubestimmung der Verkehrsinvestitionspolitik und die Umstrukturierung des Landesetats zur Gewinnung der notwendigen Mittel für diesen Bereich.

Ich will mich bei den einzelnen Bereichen jetzt auf Stichworte beschränken. Was die Frage der Förderung der Bundesbahn angeht, gibt es weitgehende Übereinstimmung sowohl mit dem Verkehrsminister als auch unter den Fraktionen des Landtags. Wir wissen, daß bestehende Strukturen nicht um jeden Preis erhalten werden können. Aber die Bundesbahn und das Land Nordrhein-Westfalen müssen bemüht sein, die Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsbedienung zu sichern und zu verbessern.

Von besonderem Gewicht ist dabei die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs. Ein entscheidender Schritt in diese Richtung ist die nach langen Verhandlungen am 13. Juni beschlossene Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn über deren Beitrag zur Gestaltung des ÖPNV.

- (B) Herr Zöpel, wir haben Sie geradezu nach Frankfurt tragen müssen.

(Minister Dr. Zöpel: Ich hatte starke Männer bei mir! - Zuruf des Abg. Wolf (SPD))

- Na ja, über die Frage, ob es nun zweckmäßig war, so schnell wie möglich abzuschließen - -

Die Vereinbarung war überfällig, nachdem nach unserer Auffassung Investitionen am Lande durch den zögerlichen Abschluß vorbeigegangen sind. Aber das ist Geschichte.

Wir fordern alle Beteiligten auf, nun die Vereinbarung auch wirklich mit Leben zu erfüllen, denn man muß ehrlich sein: Manches von dem, was wir durchgesetzt haben, Herr Zöpel, steht zunächst nur auf dem Papier, wenn es nicht gelingt, die Untersuchungsstrecken nun auch endgültig abzusichern.

Im übrigen begrüßen wir den Bundesverkehrswegeplan 1985. Dies war der erste Schritt in der Verkehrspolitik nach dem Krieg, einen deutlichen Vorrang für die Bundesbahn zu setzen. Vorher hat es immer eine Begünsti-

- (C) gung der Straße gegeben. Die Investitionen, die vorgesehen sind, laufen darauf hinaus, daß wir bis zum Jahre 2000 ein Netz von 4 000 km für schnelle Züge haben und 2 000 km sogar für Hochgeschwindigkeitszüge.

Für Nordrhein-Westfalen sind dabei die Relationen Köln-Frankfurt, Dortmund-Hamm-Paderborn-Kassel besonders wichtig, natürlich auch der Streckenausbau Münster-Köln, Hannover-Dortmund und die Schnellbahnstrecke Paris-Brüssel-Köln - wobei man sagen muß, daß wir besondere Sorgen hinsichtlich der Strecke Dortmund-Hamm-Paderborn-Kassel haben. Wir haben dazu im Verkehrsausschuß eine Entschließung gefaßt, von der wir hoffen, daß nun alle Bedenken, die es hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit noch gibt, ausgeräumt werden und die Strecke tatsächlich gebaut wird.

Eine Strecke, die uns auch immer am Herzen gelegen hat, die aber sicherlich nicht umgebaut werden kann, die Strecke Hagen-Siegen-Frankfurt, muß mit anderem Zugmaterial versehen werden. Wir glauben, daß der Pendolino ein Weg ist, auch diese Strecke zu beschleunigen. Wenn man sich vorstellt, daß der Abschnitt Hagen-Siegen, der ja etwa mit dem Abschnitt Bielefeld-Hannover vergleichbar ist, 84 Minuten mit dem schnellsten Zug erfordert, wird deutlich, wie wenig leistungsfähig diese Strecke ist.

- (D) Magnetbahn Transrapid - nur in Stichworten -: Wir sind froh, daß es jetzt, nach vielem Zögern, die gemeinsame Auffassung gibt, daß die Referenzstrecke in Nordrhein-Westfalen auf dem Abschnitt Essen-Düsseldorf-Köln-Bonn gebaut werden soll. Ich glaube, es wird auch gelingen, allen Beteiligten klar zu machen, daß verkehrswirtschaftlicher Wert eigentlich nur für diese Strecke gegeben ist. Zwischen Hamburg und Hannover gibt es erstens nicht genügend Reisende und zweitens würden die Investitionen in die ICE-Strecke damit auch unsinnig. Beide Projekte nebeneinander sind nicht möglich. Der weitere Vorteil dieser Strecke ist die Verlängerbarkeit nach Süden und Norden - möglicherweise erst in der nächsten Generation, weil dies ein Projekt ist, das Bewährung im Alltagsbetrieb voraussetzt.

Wir haben auch weitgehend deckungsgleiche Positionen, was die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs angeht. Wir wehren uns allerdings dagegen, das Auto - und damit den Individualverkehr - zu verteufeln und die konsequente Durchsetzung

(Dreyer (CDU))

- (A) eines absoluten Vorrangs für den öffentlichen Personennahverkehr zu fordern.

(Zuruf des Abg. Wolf (SPD) – Zuruf des Abg. Mayer (Düsseldorf) (SPD))

- Herr Kollege Mayer, wenn ich manches von dem, was Sie und auch Herr Zöpel sagen, so höre, fehlt mir der Glaube. Das Kraftfahrzeug gehört wie inzwischen das Wasserklo zu dem Alltagsbetrieb der Menschen.

(Minister Dr. Zöpel: Aber nicht in jede Stube, Herr Dreyer. Das ist das Problem! - Allgemeine Heiterkeit)

- Nein, Herr Zöpel, die Einstellung spielt auch eine Rolle. Ich sage es Ihnen noch einmal, obwohl ich es Ihnen schon einmal gesagt habe: Anfang der 70er Jahre ist ein Buch mit dem Titel "Der Anfang vom Ende des Autos" erschienen. Der erste Satz hieß: "Das Auto beginnt zu sterben, und wir können sagen, daß wir dabei gewesen sind, als seine Agonie begann." Der damalige Bundesverkehrsminister hieß Lauritz Lauritzen. Er hat ein Buch herausgegeben mit dem Titel "Der Mensch hat Vorfahrt". Dies alles war blanker Unsinn, Herr Minister.

Wir müssen akzeptieren, daß die Menschen dieser Prognose nicht gefolgt sind. Die Kraftfahrzeugzuwächse haben sich viel stärker entwickelt. Überlegen Sie einmal die Entwicklung, die es gegenüber der Prognose, die Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 1985 war, gegeben hat! Alle Entwicklungen, die bis zum Jahre 2000 angenommen waren, sind inzwischen schon übertroffen. Solche Fehleinschätzungen hat das Institut vorgenommen, das von der CDU-geführten Bundesregierung für diesen Zweck angeheuert war.

Man muß also wirklich sagen, daß bei dieser Aufgabe, dem öffentlichen Personennahverkehr Kunden zu sichern, natürlich auch solche Vorrangentscheidungen fallen müssen. Das haben wir nie bestritten. Man muß nicht mit dem Auto in der Innenstadt jederzeit einen Parkplatz finden können. Das findet also durchaus unsere Zustimmung.

(Zurufe von der SPD)

- Entschuldigung! Das haben wir doch stets gesagt. Schauen Sie in unsere Programme hinein. Da gibt es gar keinen Dissens. Die Übertreibung steht hier in Frage.

Ich wollte gern noch loben, Herr Minister, daß Sie eine Gruppe "Steuerung und Finanzierung des öffentlichen Personennahver-

kehrs" eingesetzt haben. Auch wenn das, was jetzt auf dem Weg ist, in den Ergebnissen nicht mehr ganz so erfreulich ist, wie es ursprünglich ausgesehen hatte, glaube ich, daß in diesem Konzept einige wichtige Weichenstellungen gegeben sind.

Herausheben möchte ich die Rückübertragung der Verantwortung auf den Einzelbetrieb. Der Einnahmenaufteilungsvertrag hat falsche Impulse, falsche Anreize gegeben. - Dies ist ein wichtiger Faktor.

Für wichtig halte ich auch, daß Sie in Ablehnung an das, was über Trennungsrechnung bei der Bahn im Gespräch ist, die Absicht haben, gewissermaßen die Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr auf den Staat zu übernehmen, wobei damit Bund, Länder und Gemeinden gemeint sind.

Ebenfalls für wichtig halte ich, daß in diesem neuen Vertragswerk, das uns ja in Kürze zugehen soll, Weichenstellungen enthalten sind, die mehr Rationalisierungen ermöglichen, die vor allem die politische Spitze des Zweckverbandes stärken. Ich will jetzt keine Einzelausführungen dazu machen, doch glaube ich, daß hierin ein ganz bedeutsames Potential enthalten ist. Ich möchte Sie ermutigen, auf diesem Weg fortzufahren. Es wird dort sicherlich noch Probleme hinsichtlich der Realisierung geben.

(Zustimmung des Abg. Wolf (SPD))

(B)

Die Nahverkehrsunternehmen müssen sich auf die Anforderungen des Marktes stärker als in der Vergangenheit ausrichten. Es darf nicht nur um die Muß-Kunden gehen; man muß auch den Markt stärker umwerben.

In der Straßenbaupolitik darf man nicht außer acht lassen, daß derzeit 92 % der Personen- und 51 % der Güterverkehrsleistungen auf der Straße abgewickelt werden.

(Zuruf von der SPD)

Ich will die Prognosedaten nicht wiederholen. Tatsache ist einfach, daß im Lande Nordrhein-Westfalen zwar viel Bundesfernstraßenbau stattfindet - 1,3 Milliarden DM je Haushaltsjahr während der letzten Jahre -, daß aber im Landesstraßenbau praktisch das "Ende der Fahnenstange" erreicht ist. Anfang der 80er Jahre waren noch über 300 Millionen DM allein für die Finanzierung des Landesstraßenbedarfsplans vorgesehen. Inzwischen sind das nur noch 150 Millionen DM für diesen Zweck. Wir hatten eine Aufstockung um mindestens 20 Millionen DM

(C)

(D)

(Dreyer (CDU))

- (A) beantragt, um wenigstens die allerwichtigsten Projekte weiterführen zu können. Wir wollten die Deckung bei den Verkehrsberuhigungsmaßnahmen suchen - nicht deshalb, weil wir Verkehrsberuhigung für nicht notwendig halten; das ist sicher auch eine wichtige Ausgabe, wenn sie vernünftig und mit Augenmaß betrieben wird. Nur, 260 Millionen DM für Verkehrsberuhigung und 150 Millionen DM für den Landesstraßenbau - das scheint uns angesichts der Probleme, die es in diesem Bereich zur Zeit noch gibt, nicht die richtige Relation zu sein.

(Zustimmung bei der CDU)

Lassen Sie mich deutlich sagen, Herr Minister, die Lebensqualität in den Großstädten und Ballungsgebieten wird entscheidend von der Leistungsfähigkeit des bestehenden Verkehrsnetzes bestimmt. Das Gesamtsystem Verkehr kann dabei bei weiteren Anstrengungen für eine Verbesserung des ÖPNV nur durch ein ausgewogenes Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger funktionieren, wobei auch künftig dem motorisierten Individualverkehr eine Schlüsselrolle zufallen wird.

Wir verkennen nicht, daß die zunehmende Bedrohung unserer Umwelt und die Zerstörung der gewachsenen städtebaulichen und stadthistorischen Strukturen durch den Kraftfahrzeugverkehr Maßnahmen zu einer drastischen Reduzierung der negativen Auswirkungen dieses Kraftfahrzeugverkehrs erfordern. Das ist unumstritten. Es ist nur eine Frage des Tempos und der Abstimmung zwischen beiden Bereichen.

(B)

Meine Damen und Herren, ich muß zum Schluß kommen. Ich kann mich, was die Schifffahrt angeht, auf die Bemerkung beschränken, daß das westdeutsche Kanalnetz kontinuierlich weiter ausgebaut werden muß. Es gibt in diesem Bereich keinen Dissens.

Was die Finanzierung der Planung des Baues von Bundesfernstraßen angeht, möchte ich Ihnen auch seitens der CDU Unterstützung zusagen bei der Absicht, den Anteil, den der Bund heute zur Finanzierung leistet, zu erhöhen. Es handelt sich hier nach unserer Auffassung um Zweckausgaben, die mit den heutigen 3 % auch nicht nur annähernd im Umfang dessen liegen, was an Kosten verursacht wird. Hier müssen wir gemeinsam zu einer Erhöhung zu kommen versuchen.

(Zustimmung des Abg. Wolf (SPD))

Wegen der Ablehnung unserer Anträge können wir diesem Haushalt natürlich nicht zu-

stimmen. Wir hoffen darauf, daß Sie im Laufe des Haushaltsjahres, wenn es dann um die Frage geht, wie das Strukturhilfegesetz gestaltet werden soll, bereit sein werden, das, was in diesem Bereich an Investitionen fehlt, zu leisten.

(C)

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

Vizepräsident Dr. Klose: Danke schön!

Meine Damen und Herren, bevor ich den nächsten Redner aufrufe, möchte ich Ihnen mitteilen, daß es heute mittag einen offensichtlich schweren Flugzeugabsturz in der Innenstadt von Remscheid gegeben hat. Eine Militärmaschine der amerikanischen Luftwaffe ist abgestürzt. Es hat Tote und Verletzte gegeben. Die Zahl ist bisher nicht bekannt.

Der Herr Ministerpräsident und der Herr Innenminister haben die Sitzung deshalb verlassen und sich nach Remscheid begeben. Ich glaube in Ihrem Sinne zu sprechen, wenn ich sage, daß wir mit den Angehörigen der Opfer empfinden, daß wir den Verletzten wünschen, daß ihnen so schnell wie möglich Hilfe zuteil wird und daß wir auch hoffen, daß die eingeleiteten Rettungsarbeiten den Schaden so weit wie möglich begrenzen.

Ich darf dann den nächsten Redner aufrufen. Es ist Frau Kollegin Thomann-Stahl, die für die Fraktion der F.D.P. spricht.

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Im letzten Jahr konnte ich Ihnen noch vorrechnen, daß die Ortsumgehung Oerlinghausen vermutlich in den nächsten 250 Jahren fertiggestellt wird. In diesem Jahr muß ich Sie mit der Ankündigung betrüben, daß die feierliche Einweihung wohl doch erst im Jahre 2613 stattfinden wird.

(D)

(Henning (SPD): Nein, 2614! - Weitere Zurufe)

- Oder 2614, egal! Etwa 614, 615 Jahre Bauzeit, wenn die Projektfortschreibung im Stil der vergangenen Jahre und des nächsten Jahres weitergeführt wird!

Meine Damen und Herren, unabhängig davon, wie man zu dieser Ortsumgehung im einzelnen steht - ich persönlich halte sie für eines der weniger sinnvollen Vorhaben -, so kennzeichnet die Fortschreibung des Landesstraßenbauprogramms doch die Verkehrspolitik in diesem Lande und die Haushaltspolitik des Verkehrsministers.

(Unruhe)

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

- (A) Herr Präsident, der Bürgermeister von Oerlinghausen meldet sich zu Wort.

Vizepräsident Dr. Klose: Frau Kollegin, erlauben Sie eine Zwischenfrage?

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Gern!)

- Bitte schön!

Steinkühler (SPD): Frau Kollegin Thomann-Stahl, würden Sie denn eine Einladung des Bürgermeisters der Stadt Oerlinghausen zur Einweihung Folge leisten, falls sie vor dem von Ihnen genannten Termin erfolgen sollte?

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Ja, selbstverständlich, wenn Sie mich dann einladen.)

Ich gehe davon aus, daß Sie auch dann kommen, wenn Sie dann nicht mehr im Landtag sein sollten, was ja bei einer so kleinen Partei möglich ist.

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Bürgermeister von Oerlinghausen, ich glaube nicht, daß wir beide diesen Einweihungstermin erleben. Aber wenn wir ihn erleben sollten, werde ich mit einem großen Blumenstrauß und einer extra großen Schere bei Ihnen auftauchen.

(Schultz-Tornau (F.D.P.): Und mit sämtlichen Enkeln und Urenkeln!)

- (B) - Ja, natürlich, mit sämtlichen Enkeln und Urenkeln.

(Henning (SPD): Hoffentlich sind Sie dann noch so hübsch!)

- Danke schön, Herr Kollege!

Meine Damen und Herren, da wird der Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr postuliert, und gleichzeitig werden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen mit Millionen an Aufwand finanziert, die - und so hat es kürzlich der Geschäftsführer eines großen Verkehrsunternehmens beschrieben - den öffentlichen Personennahverkehr am empfindlichsten stören. Da werden Ortsdurchfahrten verkehrsberuhigt, obwohl das Geld für die dann notwendigen Ortsumgehungen fehlt, mit dem Ergebnis, daß die Autos zwar teilweise langsamer fahren, daß der entstehende Stop-and-Go-Verkehr aber mit erheblich mehr Krach und Gestank verbunden ist. Das sind dann die von Herrn Kollegen Wolf eben zitierten "menschlichen Straßen", was auch immer das sein mag. Herr Kollege Wolf, Sie zeichnen sich üblicherweise durch eine sehr

klare Sprache aus. Aber der Begriff "menschliche Straße" scheint mir sehr unverständlich zu sein.

(Zuruf von der F.D.P.: Vielleicht gibt es auch tierische Straßen!)

- Tierische Straßen, ja. Wir wollen nicht weiter darüber reden. - Da werden Millionen Steuergelder für die Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen ausgegeben, die unter der Belastung von 200, 300, 400 Fahrzeugen pro Tag stöhnen. Da werden Millionen an Städtebauförderungsmitteln für Dorferneuerungen ausgegeben, bei denen am Ende Denkmalschützer und Historiker die Hände über den Kopf zusammenschlagen, weil künstliche Retortendörfer ohne historische Bezüge entstanden sind.

Kommunen, Land und Bund haben Milliarden in den Ausbau eines funktionstüchtigen Verkehrsnetzes gesteckt. Nun will der Landesverkehrsminister 700 Millionen DM ausgeben, um - wie er es nennt - Straßen wieder aus dem Verkehr zu ziehen. Das kann man wirklich nur als Verschleuderung und Verschwendung von Steuergeldern bezeichnen, die um so schwerer wiegt, Herr Minister, als noch längst nicht alle Verkehrsprobleme in diesem Lande gelöst sind.

Sie, Herr Zöpel, reden ja nun immer von umweltverträglichen Projekten im Straßenverkehr. Aber für Lösungen für die A 430, für die Ruhr-Allee und dergleichen, für Straßen, die mit 30 000, 40 000, 50 000, 60 000, 70 000 Fahrzeugen pro Tag belastet sind, fehlt Ihnen dann das Geld. Es wird mit vollen Händen dort ausgegeben, wo Sie ohne große Diskussionen Verschönerungsaktionen finanzierten können, so als Weihnachtsmann mit vielen guten Gaben.

Sie versuchen hier immer den Anschein zu erwecken, als gingen Sie keinem Streit und keiner Kontroverse um Ihre Verkehrspolitik und zur Durchsetzung Ihrer verkehrspolitischen Ziele aus dem Wege. In Wahrheit betreiben Sie nur eine Politik des geringsten Widerstandes. Aber zu danken scheint Ihnen das natürlich auch niemand, die Opposition nicht - das haben Sie wahrscheinlich auch nicht erwartet -, die Straßenbauer nicht - damit haben Sie vermutlich auch gerechnet -, Ihre eigene Fraktion steht Ihnen doch auch äußerst argwöhnisch gegenüber, und selbst diejenigen, die von Ihrer Politik eigentlich am meisten profitieren sollten, die öffentlichen Verkehrsunternehmen, kritisieren Sie und lassen Sie permanent gegen die Wand laufen.

(C)

(D)

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

- (A) Mit großem Aufwand und mit 3,5 Millionen DM an Steuergeldern wurde das McKinsey-Gutachten über die Neuorganisation des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr in die Welt gesetzt. Der Berg kreißte, und er gebar ein Mäuslein, und ein totes noch dazu. 300 Millionen DM jährliches Einsparungs- und Rationalisierungspotential haben die Gutachter allein im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr ermittelt, der im letzten Jahr 1,2 Milliarden DM Defizit erwirtschaftete und dessen Kostendeckungsgrad von 52 % auf 49 % gesunken ist. Und Sie, Herr Minister Zöpel, haben die Erkenntnisse zerreden lassen, haben eine weitere Kommission eingesetzt.

In diesem Zusammenhang muß ich sagen, daß ich Herrn Kollegen Dreyer nicht so richtig verstehe, daß er Sie dafür auch noch belobigte.

Die Kommission versucht nämlich, allseits verträgliche, sozialverträgliche Schlußfolgerungen aus diesem Gutachten zu ziehen. Demzufolge sind die Ergebnisse auch fast völlig wertlos. Sie können doch nicht 200 Millionen bis 300 Millionen DM jährlich einsparen, ohne irgend jemandem weh zu tun oder irgendwelche Strukturen zu zerschlagen, die verkrustet sind. Genau das hat McKinsey vorgeschlagen, und die Drohung damit wäre vermutlich der einzige Weg, die Verkehrsunternehmen, die ÖTV und die Kommunalpolitiker zum Nachdenken zu bewegen. Davor aber haben Sie offenbar Angst.

- (B) Vizepräsident Dr. Klose: Frau Abgeordnete, erlauben Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Wolf?

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Gerne!)

- Bitte schön!

Wolf (SPD): Frau Kollegin, sind Sie mit mir der Meinung, daß es gut ist, wenigstens etwas von diesem Potential einzusparen - jedenfalls besser als das, was in Bonn mit Subventionsabbau läuft, der nicht stattfindet?

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Kollege Wolf, ich werde dazu gleich noch Ausführungen machen. Von diesem Potential wird überhaupt nichts eingespart, nichts! Das wissen Sie genausogut wie ich. Das sind Scheinlösungen, die hier vorgeschlagen wurden. Wie will der Minister denn ernsthaft verhandeln, wenn er den Betroffenen von vornherein zusichert, daß sie auf nichts verzichten müssen? Wer soll denn noch zu Zugeständnissen in der Sache bereit sein, wenn er weiß, daß alle Nachteile aus dem Landeshaushalt ausgeglichen werden? Ein halbes

Jahr lang werden Scheinkriege ausgetragen, Herr Kollege Wolf, und jetzt, nachdem sich der Pulverdampf von der Walstatt verzogen hat, sieht man dann die mutigen Krieger beim fröhlichen Umtrunk und bei der Verbrüderung, und die Zeche bezahlt der tapfere Ritter Christoph aus der Landeskasse!

Wir müssen darüber wirklich noch einmal sehr ernsthaft im Ausschuß sprechen. Was der Minister jetzt mit dem VRR vorhat, ist eine Scheinlösung.

Vizepräsident Dr. Klose: Lassen Sie noch eine weitere Zwischenfrage zu?

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

- Bitte sehr, Herr Abg. Wolf.

Wolf (SPD): Frau Kollegin, gestehen Sie uns denn wenigstens zu, daß es schwierig ist, mit Partnern zu verhandeln, die manchmal mindestens ebenso bockbeinig sind wie Sie im Ausschuß?

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Ja, aber gerade wenn es schwierig ist, mit dem Partner zu verhandeln, dann kann ich doch nicht vorher mein gesamtes Drohpotential aus der Hand geben, sondern dann behalte ich das doch zunächst einmal, um ein möglichst gutes Verhandlungsergebnis zu erzielen. Genau das hat der Minister nicht getan. Die Scheinlösung, auf die ich mich beziehe und über die wir auch diskutiert haben und die der Minister im Ausschuß ganz bewußt falsch verstanden hat, bezieht sich überhaupt nicht darauf, daß Sie hier viele kleine Unternehmen erhalten, anstatt ein großes daraus zu machen.

Über diesen Vorschlag von McKinsey kann man wirklich streiten. Aber das brauchen Sie sich auch nicht als marktwirtschaftliches Bonbon an ein sozialistisches Hemd zu kleben; denn diese kleinen Unternehmen sind ja nach wie vor Monopolunternehmen, und die Konkurrenz ist nicht stärker als bisher.

Bislang - das haben Sie ja im Ausschuß auf meine diesbezügliche Frage auch gar nicht bestritten - führen die Unternehmensvorstände Sie an der Nase herum. Sie dürfen bezahlen. Sie bezahlen für Investitionen, Sie bezahlen für Schwerbeschädigte, für Schüler, für Versuche zur Beschleunigung des ÖPNV und für Versuche zur Verlangsamung des ÖPNV durch Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen. Sie bezahlen alles, und Sie bezahlen immer!

Die Unternehmenszahlen - der interne betriebswirtschaftliche Vergleich - werden Ihnen

(C)

(D)

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

- (A) von den Vorständen vorenthalten. Bei der Bewertung der einzelnen Verkehrsunternehmen sind Sie auf reine Vermutungen angewiesen. Ihre Lösung - und das, Herr Kollege Wolf, zu Ihrer Frage - ist eine Scheinlösung, weil hier nicht das ermittelte Einspar- und Rationalisierungspotential ausgeschöpft wird,

(Wolf (SPD): Das vermutete!)

- auch nicht das vermutete -, sondern weil die Übernahme der Infrastrukturkosten durch das Land die Unternehmen natürlich kostenseitig entlastet und zwangsläufig damit zu einer Ergebnisverbesserung führt. Das hat aber mit dem Vorschlag von McKinsey überhaupt nichts zu tun, auch nicht das geringste.

Was hier geschieht, sind rein kosmetische Operationen, bei denen nicht an den Ursachen für Milliardenverluste angesetzt wird, sondern nur ein anderer Träger hinterher für die Verluste herhalten muß. Ein solches Vorgehen finde ich auch von seiten des Finanzministers unverantwortlich. Auch der Ministerpräsident sollte sich fragen, ob er dem allen wirklich seine Zustimmung geben will.

Die Zweckverbandstochter, die angeblich für das Controlling aller Verkehrsunternehmen zuständig sei

(Zuruf des Ministers Dr. Zöpel)

- (B) - das haben wir doch im Ausschuß ganz deutlich gehört! -, hat in Wahrheit nur die Aufgabe, den Kostenrahmen zu vereinheitlichen. Mehr ist ja nun wirklich bei meiner Frage - und ich habe mehrfach nachgefragt - nicht herausgekommen. Mehr kann man ihr im Grunde auch nicht zumuten; denn wer keine Kompetenz hat, die Kostenseite zu beeinflussen, den kann ich auch nicht für das Ergebnis verantwortlich machen. Eine Kompetenz und eine Verantwortung bedingen hier zwingend die andere.

Deshalb appelliere ich noch einmal an den Finanzminister: Er soll es nicht zulassen, daß der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr fast ausschließlich zu Lasten der Landeskasse saniert wird. Das setzt nicht an den Ursachen für die Defizite an; das ist keine langfristig tragfähige Basis.

Einige Sätze noch zum Straßenbau! Dauernd wird uns vorgejammert, der Bund gäbe nicht genügend Planungsmittel, ließe die Umschichtung von Hauptbau- in Unterhaltungstitel nicht zu und käme auch sonst seinen Verpflichtungen nur in ungenügendem Maße nach.

Nun hat der Bund beschlossen, die Mittel für Erhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen im nächsten Jahr um 6,5 % zu erhöhen. Und was tut das Land? Bislang galt immer der Grundsatz, daß das Land 80 % der Mittel pro Kilometer, die der Bund für die Bundesstraßen ausgibt, auch für seine Landesstraßen bezahlt.

(C)

Im nächsten Jahr gilt dies nicht mehr. Das hat auch der Staatssekretär im Ausschuß ausdrücklich betont. Nur um 1,7 % sollen die Mittel für die Erhaltung und Instandsetzung der Landesstraßen steigen. Das bedeutet im Klartext bei steigenden Material- und Personalkosten, daß beispielsweise der Winterdienst erheblich eingeschränkt werden muß, daß die Landesstraßen im Vergleich zu den Bundesstraßen weniger gepflegt werden können. Das wiederum bedeutet im Klartext, daß hier ein ganz erheblicher Beitrag zur Reduzierung der Verkehrssicherheit geleistet wird.

Ich hatte im Ausschuß den Antrag gestellt, den Mittelansatz zu erhöhen. Die SPD hat ihn abgelehnt, obwohl sie weiß, daß sie natürlich die Mittel irgendwann nachbewilligen muß; es bedarf ja nur eines strengen Winters. Die CDU hat sich enthalten; das verstehe ich nicht so ganz, weil die Zielrichtung, nämlich die Anpassung an die gestiegenen Bundesmittel, klar war.

Herr Minister Zöpel, Sie haben ja offenbar erklärt, daß Sie 1990 Ihr Amt und Ihr Landtagsmandat gegen ein Bundestagsmandat austauschen wollen. Ich weiß nicht, ob diese Aussage zum jetzigen Zeitpunkt notwendig war. Vielleicht war sie das aus parteiinternen Gründen, das kann ich nicht beurteilen, das geht mich nichts an. Aber mit Blick auf Ihre Amtsführung halte ich es für außerordentlich schädlich. Sie gelten damit als eine Art - ich will es mal salopp formulieren - "auslaufendes Modell". Ihre Durchsetzungsmöglichkeiten, die werden natürlich auf Null sinken. Alle Ihre Gesprächspartner und Geschäftspartner und auch Gegner - von mir aus - können sich doch jetzt gemächlich zurücklegen und warten, ob Sie nicht vielleicht Ihren Nachfolger noch besser über den Tisch ziehen können.

(D)

Frau Vizepräsident Friebe: Frau Abgeordnete, kommen Sie bitte zum Schluß. Ihre Redezeit ist zu Ende.

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Ich will nur noch zwei Sätze dazu sagen. Herr Minister Zöpel, ich kann und will Ihnen keinen Rat geben, wie Sie in dieser Situation verfahren sollten oder wie Sie die Probleme in den Griff bekommen können. Ich bitte Sie aber wirklich

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

- (A) sehr herzlich, hier nicht noch mehr Porzellan zu zerschlagen und den Scherbenhaufen, den Sie in der Verkehrspolitik in den letzten Jahren ohnehin angerichtet haben, in den verbleibenden zwei Jahren noch zu vergrößern.

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

Frau Vizepräsident Friebe: Für die Fraktion der SPD spricht Herr Abg. Böse. Ich erteile ihm das Wort.

Böse<sup>\*)</sup> (SPD): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Kollege Dreyer, ich will hier ausdrücklich bestätigen, daß im Verkehrsausschuß zwischen der CDU-Opposition und der Regierungspartei eine sachliche und gute Zusammenarbeit möglich ist. Das hat Ihre Rede heute wieder gezeigt. Ich sage Ihnen, daß wir auch in Zukunft um der Sache willen diese Arbeit fortsetzen werden. Einen Kommentar zu der Rede von Frau Thomann-Stahl erspare ich mir.

(Reinhard (SPD): Sehr gut!)

Die SPD-Fraktion stimmt dem von der Landesregierung vorgelegten "Verkehrshaushalt 1989" unverändert zu. Gleichzeitig sage ich Herrn Minister Dr. Zöpel und seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Wort des Dankes für die gute Arbeit, die im Jahre 1988 im Verkehrsbereich geleistet worden ist.

(Beifall bei der SPD)

- (B) Ich rufe nur einige herausragende Ereignisse in Erinnerung, die zeigen, daß unsere Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen weiterhin Früchte trägt:

Ich nenne die Fertigstellung der Ost-West-S-Bahn "Mönchengladbach-Hagen" Ende Mai 1988, die Eröffnung des Düsseldorfer Stadtbahntunnels, ebenfalls im Mai 1988, den Abschluß der Rahmenvereinbarung mit der Deutschen Bundesbahn über den Nah- und Regionalverkehr in Nordrhein-Westfalen am 13. Juni 1988.

Ich will für diejenigen, die uns immer wieder Verhinderungspolitik im Straßenbau vorwerfen, gern hinzufügen: Fortschritte gibt es auch beim Ausbau des Ruhrgebiedsdreiecks "A 1-A 2-A 3". Ferner wird der Netzschluß im Autobahnnetz, beispielsweise im Fall der A 31 im Bereich "Dorsten-Ochtrup" und der A 42 mit der Rheinquerung bei Duisburg fortgeführt. Wir gehen die Probleme des Ost-West-Verkehrs im Ruhrgebiet an.

Zur Verkehrssituation im Ruhrgebiet sei folgendes gesagt: Hier brauchen wir ganz

sicherlich keine Belehrungen von den sogenannten Fünf Weisen, also vom Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Denn wer als Wissenschaftler ernsthaft behauptet, daß das Land Nordrhein-Westfalen im Ruhrgebiet zu sehr auf den öffentlichen Personennahverkehr gesetzt habe, der weiß offenbar wirklich nichts von dem Nachholbedarf an der ÖPNV-Verkehrswegebauinfrastruktur, der im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr noch immer gegenüber anderen Verkehrsballungsräumen wie Hamburg, München und Frankfurt besteht.

Wer uns vor diesem Hintergrund zur Revision unserer Verkehrspolitik auffordert, der hat immer noch nicht begriffen, daß Verkehrspolitik heute nicht so aussehen kann, für immer mehr Autos immer mehr Trassen zu planen und Straßen zu bauen.

(Beifall bei der SPD)

Wir werden uns jedenfalls nicht davon abbringen lassen, im konkreten Einzelfall genau abzuwägen, was getan werden kann und was getan werden muß, um die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen sozial- und umweltverträglich auszugestalten.

(Beifall bei der SPD)

Ich füge hinzu: Es ist doch heute umgekehrt so, daß der Bund umweltverträgliche Projekte im Bereich des Straßenbaus blockiert. Ich nenne hier die Rheinquerung im Zuge der A 44, die uns im Ausschuß wiederholt beschäftigt hat. Auch in anderen Bereichen, etwa bei der Schnellbahnstrecke "Dortmund-Kassel", hat es der Bundesverkehrsminister in den Parlamenten und Räten doch inzwischen mit geschlossenen Verkehrsfraktionen aus SPD, CDU und F.D.P. zu tun, die ganz einfach kein Verständnis mehr für eine Bonner Verkehrspolitik haben, deren Ton zunehmend im Hause Stoltenberg angegeben wird.

(Zuruf von der SPD: So ist es!)

Das gilt ganz generell für die Bundesbahnpolitik, die gegenwärtig im Zentrum der verkehrspolitischen Auseinandersetzungen im Deutschen Bundestag steht. Wir in Nordrhein-Westfalen haben nach langen Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn eine positive Vereinbarung darüber abgeschlossen, wie der Schienenpersonennahverkehr und der Regionalverkehr sowie der regionale Busverkehr innerhalb und zwischen den Kooperationsräumen des Landes weiterentwickelt werden sollen.

(C)

(D)

(Böse (SPD))

- (A) Für den größten Teil des Schienennetzes in Nordrhein-Westfalen hat die Bundesbahn nicht nur zugesichert, den Schienenverkehr bis 1997 aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig hat sie ihre Bereitschaft erklärt, für diese Strecken in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften sowie den Gebietskörperschaften Einzelplanungen zur Erhöhung der Attraktivität durchzuführen.

Von ebenso großer Bedeutung ist, daß für 34 Strecken, deren Weiterführung gefährdet schien, die Möglichkeit eröffnet worden ist, durch attraktivitätssteigernde Maßnahmen die Schiene zu erhalten. Hier werden jetzt die Untersuchungen anlaufen. Wir hoffen, daß sich alle Beteiligten dafür einsetzen, akzeptable Ergebnisse zu erzielen.

Mit dem Niedergang der Schiene, des Fernverkehrs - den S-Bahn-Verkehr nehme ich hier heraus - darf es ganz einfach so nicht weitergehen. Wenn hier nicht schnell gehandelt wird, dann werden der Bundesbahn im Nah- und Regionalverkehr weiterhin die Fahrgäste davonlaufen.

Wir fordern die Bundesregierung auf, endlich die Investitionsmittel bereitzustellen, die die Deutsche Bundesbahn benötigt, um im Nah- und Regionalverkehr zu überleben.

Der wirtschaftliche Strukturwandel in Nordrhein-Westfalen kann durch den vorausschauenden Ausbau einer modernen Verkehrsinfrastruktur nachhaltig gefördert werden.

(B) Ich will beispielhaft zwei Bereiche nennen, die für unser Land ganz wichtig sind.

Erstens: der Anschluß Nordrhein-Westfalens an das künftige Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bundesbahn und - zweitens - der Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur für den interkontinentalen, den europäischen und den regionalen Flugverkehr.

Die Aus- und Neubauprojekte der Deutschen Bundesbahn sind Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes, den die Bundesregierung im Jahre 1985 beschlossen hat. Mit großer Besorgnis müssen wir heute feststellen, daß bei den zentralen Projekten für unser Land nach wie vor grundlegende politische Entscheidungen auf Bundesebene ausstehen.

Das gilt einmal für die Ausbaustrecke Dortmund-Kassel, die als Teil des Schnellverkehrskorridors Dortmund-Kassel-Würzburg-Nürnberg-München von erheblicher Bedeutung für den Strukturwandel insbesondere im östlichen Ruhrgebiet und im ostwestfälischen/lippischen Raum ist. Zwar soll der Abschnitt Dortmund-Paderborn ausgebaut

werden. Trotz einstimmiger Beschlüsse im Deutschen Bundestag und im Verkehrsausschuß des Landtages steht aber nach wie vor die endgültige Entscheidung der Bundesregierung über die Realisierung des Gesamtprojektes Dortmund-Kassel aus.

(C)

Bonner Entscheidungsstillstand zeigt sich aber auch bei dem Neubauvorhaben Köln-Frankfurt. Hier geht es um ein Herzstück der Deutschen Bundesbahn, um die Verbindung der Wirtschaftsräume Rhein-Ruhr und Rhein-Main, die auch im Zusammenhang zu sehen ist mit der künftigen Schnellbahnverbindung Köln-Brüssel-Paris mit Anschluß nach London und Amsterdam. Wir halten es für einen Fehler, die Entscheidung über den Bau dieser ICE-Strecke, die nach unserer Auffassung dringlich ist, mit der Entscheidung über eine Referenzstrecke für die Magnetbahn Transrapid zu verbinden. Wegen der hervorragenden infrastrukturellen Bedeutung der Magistrale Rhein-Ruhr und Rhein-Main brauchen wir jetzt eine positive Entscheidung der Bundesregierung, damit dieses Projekt noch in den 90er Jahren fertiggestellt werden kann.

Auch für die Magnetbahn Transrapid muß eine Referenzstrecke ausgewiesen werden. Die Landesregierung ist frühzeitig dafür eingetreten, die geplante Referenzstrecke auf nordrhein-westfälischem Gebiet zu realisieren. Zwischenzeitlich hat eine interministerielle Arbeitsgruppe die Möglichkeit für eine Trasse in der Relation Essen-Flughafen Düsseldorf-Flughafen Köln/Bonn und Bonn Siegburg untersucht und festgestellt, daß diese Maßnahme als mit großer Wahrscheinlichkeit realisierbar anzusehen ist. Diese Trasse, die sich jedenfalls besser rechnen würde als etwa eine Verbindung Hannover-Hamburg, könnte gleichzeitig dazu beitragen, die Kooperation zwischen den internationalen Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn weiter zu fördern.

(D)

Wir wissen, daß eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur für den Strukturwandel in Nordrhein-Westfalen von ganz erheblicher Bedeutung ist. Deshalb wollen wir sicherstellen, daß die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen den wachsenden Anforderungen des Luftverkehrs baulich und organisatorisch gerecht werden können. Dazu gehört, daß die Kooperation zwischen den beiden internationalen Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn institutionalisiert und aus den beiden Flughäfen auf Dauer eine gemeinsame Luftverkehrsbasis wird.

Nun war in den letzten Tagen der Presse zu entnehmen, daß es von Düsseldorf Seite Widerstand gegenüber dem Vorschlag gebe,

(Böse (SPD))

- (A) beide Flughafengesellschaften in einer geschäftsleitenden Holding zusammenzuführen. Lassen Sie mich dazu folgendes sagen: Bei allem Verständnis für die Belange der Landeshauptstadt darf es doch nicht soweit kommen, daß der Rhein-Ruhr-Flughafen als eine kommunale Einrichtung der Stadt Düsseldorf begriffen wird. Wir setzen auf den Willen bei allen Beteiligten, ihren Beitrag zur Erneuerung und zur Zukunftssicherung auch im Bereich des Verkehrswesens zu leisten.

Die SPD-Fraktion hat mit ihrer Großen Anfrage zum Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen unterstrichen, daß sie der Entwicklung eines umfassenden Zukunftskonzepts für den Flugverkehr in Nordrhein-Westfalen eine erhebliche strukturpolitische Bedeutung beimißt. Nach Vorlage der Antwort der Landesregierung werden wir die Gelegenheit wahrnehmen, unsere Position etwa zum weiteren Ausbau der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn und der Regionalflughäfen in Nordrhein-Westfalen näher darzulegen.

Nach der Stärkung der Schiene wird die Neuordnung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr ein zentrales Thema für die Landesverkehrs politik bleiben. Bei der Bewertung dessen, was kürzlich an Vorschlägen von der Firma McKinsey und von der vom Minister berufenen ÖPNV-Kommission vorgelegt worden ist, darf man wesentliche Voraussetzungen nicht außer acht lassen.

- (B) Erstens: Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ist der bedeutendste Verkehrsverbund der Bundesrepublik, hat aber im Vergleich zu anderen Verkehrsverbänden wie Hamburg, München oder Frankfurt besondere Strukturprobleme zu bewältigen.

Zweitens: Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ist der einzige Verkehrsverbund mit polyzentrischer Struktur, was auch an der Zahl der beteiligten Verkehrsunternehmen und der kommunalen Gebietskörperschaften deutlich wird.

Und schließlich: Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ist der jüngste aller Verkehrsverbände in den Verkehrsballungsräumen der Bundesrepublik, aber besonders stark von demographischen Entwicklungen und vom Strukturwandel betroffen.

Dies ist die Ausgangslage bei der Aufgabe, die sich jetzt den Beteiligten stellt, nämlich die Defizitentwicklung in den Griff zu bekommen und damit die Voraussetzungen für ein attraktives, aber auch bezahlbares ÖPNV-Angebot zu sichern. Dies ist keine leichte Aufgabe, zumal die Zeit drängt, weil

das Vertragswerk des VRR zum 31.12.1989 zur Disposition steht. Wir sagen zu dem Sechs-Punkte-Papier, welches der Minister nach seinen Gesprächen mit den Vertretern der kommunalen Gebietskörperschaften, der Verkehrsunternehmen und der Arbeitnehmer vorgelegt hat: Dies ist jetzt der Rahmen, der nunmehr durch eine Neufassung des Vertragswerkes ausgefüllt werden muß. Vor diesem Hintergrund werden wir die angekündigte Neugestaltung bzw. Umstellung des Förder systems ab 1990 weiter erörtern. Wir hoffen, daß jetzt bei den Beratungen über die konkreten künftigen vertraglichen Regelungen alle Beteiligten im wohlverstandenen eigenen Interesse ihre Entscheidungen zügig treffen.

Abschließend will ich noch einmal auf die Straßenbaupolitik zurückkommen. Hier gibt es ein Thema, welches schon fast traditionell Bestandteil der Aussprache über den Verkehrsetat ist, nämlich der Kostenaufwand für Entwurf, Planung und Bauaufsicht im Straßenbau. Im Rahmen des Nachtragshaushalts 1988 sind die sogenannten UA-3-Mittel für die Landschaftsverbände um 30 Millionen DM verstärkt worden. Für 1989 sollen den Landschaftsverbänden zur Deckung des UA-3-Aufwandes im Bereich der Bundesfernstraßen 117,8 Millionen DM zufließen. Damit haben wir die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß die Landschaftsverbände ihre Planungsaktivitäten im Bereich der Bundesfernstraßen gezielt verstärken können und - ich füge hinzu - verstärken müssen, um auf Dauer die vom Bund für Autobahn- und Bundesfernstraßenbau zugewiesenen Mittel ausgeben zu können.

Eine Kommission des Verkehrsausschusses wird in den nächsten Monaten mit den Landschaftsverbänden intensiv erörtern, wie die Auftragsverwaltung im Bereich des Bundesfernstraßenbaus so gestaltet werden kann, daß die für Nordrhein-Westfalen vorgesehenen Bundesmittel vollständig eingesetzt werden können.

Wir werden aber auch die Frage beraten müssen, wo die Ursachen für die immer häufiger beklagte lange Dauer von Planfeststellungsverfahren liegen. Lassen Sie mich an dieser Stelle einmal sagen: Seit 1985 ist die Zahl der Planfeststellungsbeschlüsse für Bundesfernstraßen erheblich gestiegen, weil der Minister die zuständigen Referate in seinem Hause gezielt personell verstärkt hat. Das wollen nur einige im Lande nicht wahrhaben, weil es sich nicht mit ihren Vorurteilen verträgt.

Für uns gibt es ein ganz anderes Problem. Nach wie vor weigert sich der Bundesver-

(Böse (SPD))

- (A) kehrminister, dem Einsatz von Neubaumitteln für notwendige Erhaltungsinvestitionen zuzustimmen. Dabei kann keiner bestreiten, daß es in Zukunft einen noch weiter ansteigenden Bedarf für die Erhaltung unserer Straßennetze gibt. Es ist aber so, daß auch in den früheren Jahren umgekehrt Mittel für Erhaltungsinvestitionen in den Neubaubereich umgeschichtet worden sind. Deshalb fordern wir, daß uns der Bund hier mehr Flexibilität einräumt. Ich möchte an Sie, meine Damen und Herren von der Opposition, appellieren, sich mit uns im Interesse des Landes Nordrhein-Westfalen dafür einzusetzen, daß der Bundesverkehrsminister seine starre Haltung in dieser Frage aufgibt.

(Beifall bei der SPD)

Frau Vizepräsident Friebe: Für die Landesregierung spricht Herr Minister Dr. Zöpel.

Dr. Zöpel, Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr: Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Sprecher beider Oppositionsparteien haben sich in einer rührenden Weise mit einer persönlichen Entscheidung von mir auseinandergesetzt, so daß ich dazu zwei Bemerkungen machen möchte.

Erstens: Nach meiner Auffassung ist ein Ministeramt in einer Demokratie ein Amt auf Zeit.

(Vereinzelt allgemeiner Beifall)

- (B) Der angemessene optimale Umgang mit diesem Selbstverständnis ist es, wenn der Amtsinhaber über diesen Zeitraum selber verfügt. Das verleiht innere Freiheit. Zu dem Termin, zu dem ich das bekanntgegeben habe, ist zu sagen: Man wählt den Zeitpunkt, der den Mitgliedern der Partei, die die Aufstellungsprozesse in den Wahlkreisen des Landes durchführen, ausreichend Gelegenheit gibt, darüber nachzudenken, wer der Nachfolger wird. Deshalb habe ich das jetzt getan. Ich füge hinzu: Bis zum Ende dieser Legislaturperiode sind es noch 18 Monate. Sie können sicher sein, daß ich mit Einsatz und Durchsetzungsfähigkeit die Vorhaben, die ich mir vorgenommen habe, so zu Ende bringen werde, daß Sie, meine Damen und Herren von der Opposition, keine Freude daran haben.

(Beifall bei der SPD)

Eine zweite Bemerkung! Ich habe mich bei Ihren Ausführungen in Ihre Rolle zu versetzen versucht. Dabei habe ich mir gesagt: Eigentlich kann die Opposition hier nur ein einziges Argument vorbringen, nämlich: Der

- hat die Wahl verloren gegeben. - Nur, das haben Sie an keiner Stelle getan; vielmehr haben Sie ständig darüber geredet, wie traurig es ist, daß ich in der nächsten Wahlperiode nicht mehr da sein werde. Sie sind also sicher, daß Sie die Wahl verlieren werden; das haben Sie damit zugegeben. (C)

(Beifall bei der SPD - Dr. Pohl (CDU): Das ist eine rabulistische Argumentation! - Weitere Zurufe von der CDU)

- Nein, das ist nicht rabulistisch, sondern es war verwunderlich, wie Sie hier argumentiert haben, wirklich verwunderlich aus der Rolle einer Opposition heraus, die sich ernst nimmt.

(Erneuter Zuruf des Abg. Dr. Pohl (CDU))

- Daran habe ich nie einen Zweifel gehabt, Herr Kollege Dr. Pohl.

(Doppmeier (CDU): Das tut Ihrer Fraktion gut, so wie Sie das vorgetragen haben!)

- Herr Kollege Doppmeier, meine Fraktion hat es nicht nötig, daß ich ihr guttue. Meiner Fraktion geht es gut.

(Zustimmung bei der SPD - Kuhl (F.D.P.): Jetzt können die sich zum ersten Mal freuen!)

- Aber nun zu den Motiven! Ich würde sagen: Es gibt schon welche, die mich in Übereinstimmung mit dem Landesvorsitzenden meiner Partei, dem Ministerpräsidenten, und allen Bezirksvorsitzenden veranlassen, mich ab 1990 um Bundespolitik zu kümmern. Das ist zum ersten ein Bundesbauminister, den man nicht mehr begreifen kann. (D)

In der Woche, in der das Ergebnis der Volkszählung ergibt, daß in der Bundesrepublik 1 Million weniger Wohnungen vorhanden sind, als man geglaubt hat, in den Wochen, in denen wir täglich feststellen, daß dieser Staat nicht in der Lage ist, die Menschen, die aus Osteuropa zu uns kommen, in Wohnungen unterzubringen, in Wochen, in denen Sie, wenn Sie Zeitungen lesen, feststellen werden, daß Sie in Düsseldorf keine freifinanzierte Wohnung mit zwei oder drei Zimmern mehr mieten können, die weniger als 1 500 DM kostet, und in denen Angebote von 3 000 DM für 3- oder 4-Zimmer-Wohnungen die Norm werden, spricht dieser Bundesbauminister von einem ausgezeichneten Angebot an Wohnungen in der Bundesrepublik und vermag keine Mietsteigerungen festzustellen. Ein so

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) grotesker Mann, der so mit seinem Amt umgeht, muß einen Landesbauminister reizen, nach Bonn zu gehen, um da Abhilfe zu schaffen und allen Bauministern der Länder zu helfen.

(Lebhafte Zustimmung bei der SPD - Zuruf von der CDU)

Das ist doch die schwierige Situation. - Ich sage: um allen Bauministern der Länder zu helfen. Dazu lassen Sie mich eine Bemerkung machen.

(Doppmeier (CDU): Das ist die Flucht nach vorn!)

- Herr Kollege Doppmeier, ich fliehe nie, ich gehe nach vorn.

Jetzt einmal zu dem Verhältnis eines solchen Bundesbauministers zu den Chancen der Bauminister in allen Ländern. Daß man sich in diesen finanziell harten Zeiten mit seinem Finanzminister streiten muß, ist klar. Das geht allen Kollegen so. Der Finanzminister sammelt Argumente gegen jeden Fachminister. Was meinen Sie wohl, wie "beschissen" man angesichts dieses Bundesbauministers aussieht, wenn man sagt, man brauche Wohnungen. Da hält einem selbst der eigene Finanzminister vor: Wenn der Bundesbauminister schon eine ausgezeichnete Situation feststellt, was willst du dann eigentlich noch? - Also wie der Bundesbauminister neben der Bundespolitik auch noch der Wohnungspolitik in allen Ländern schadet, ist nur noch schwer nachzuvollziehen. Ein Grund, nach Bonn zu gehen!

(B)

(Zustimmung bei der SPD)

Aber nun gut! Ich will die nächsten 18 Monate hier nutzen und zunächst auf Ihre Argumente in der Debatte eingehen, Herr Kollege Kuhl. Zuerst ein ganz persönlicher Ratschlag! Sie haben sich über den Kalender über die historischen Stadtkerne, den wir herausgeben, gefreut. Ich habe Ihnen den zugeschickt. Fast alle anderen außer Abgeordneten, die ihn bekommen, müssen 10 DM dafür bezahlen. Abgeordneten habe ich das nicht abverlangt. Sollten Sie ein schlechtes Gewissen haben, überweisen Sie 10 DM, dann ist das Problem zwischen uns geregelt.

(Zustimmung bei der SPD)

Dann zu Ihrem Vorschlag, wir sollten auf der Grundlage vieler erfolgreicher Versuche, die die Architekten, die Fachleute, die Bauingenieure und die Professoren dieses Landes in der Vergangenheit unternommen haben,

weiterhin Experimente im Wohnungsbau fördern! Ich sage Ihnen: Wir werden das weiterhin mit den bestehenden Programmen tun. Eines hat mir immer Spaß gemacht und hat mir mit jeder Mark weniger, die ich leider hatte, um so mehr Spaß gemacht: auf Phantasie einzugehen, weil man in der Tat in diesem Land und in der ganzen Bundesrepublik eigentlich nur eine Chance hat, wenn man mangelndes Geld durch mehr Phantasie ersetzt. Und das kann außerordentlich effektiv sein. Deshalb werden wir weitere Experimente im Wohnungsbau, auch im Aus-siedlerbereich und im Bestand, aus den Mitteln des Wohnungsbauvermögens fördern, so wie wir es hier vorgeschlagen haben. Wir sind uns da einig.

(C)

Sie haben dann noch - einmal wieder, und ich finde das gut - einige Bemerkungen zu der Frage, was die Menschen alleine tun können, sowie zu der Frage gemacht, welche Aufgaben Staat und Kommunen in der Infrastrukturpolitik wahrzunehmen hätten. Lassen Sie mich mit dem zweiten beginnen.

Es ist etwas Eigenartiges: Überall in den westlichen Demokratien, in den reichen Industriestaaten, ist die Sorge für die Infrastruktur eine Gemeinschaftsaufgabe von Staat und Kommunen - überall; das ist überraschend. Das ist in den Vereinigten Staaten so, wo es in diesem noch föderaleren System, als wir es in der Bundesrepublik haben, sogar Bundesbehörden in den Städten gibt, die sich um Stadterneuerung kümmern.

(D)

Ich verfolge auch mit Interesse England, weil ich die alten Industrieregionen vergleiche, was dort passiert und was man von dort vielleicht lernen kann.

Nun kann man aus England lernen, wie man soziale und ökologische Bedürfnisse nicht so richtig erkennt. Aber eines sollte man lernen, um es zu vermeiden: mit welcher Brutalität dort im Rahmen der Infrastrukturverbesserung in alten Industriegebieten die konservative englische Regierung die kommunale Selbstverwaltung beschneidet. Wenn das hier ein Sozialdemokrat täte - aber es täte ja keiner, weil wir gar nicht auf die Idee kämen! Die Verbesserung der Infrastruktur in den alten Industrieregionen Englands ist jedenfalls mit den brutalsten Eingriffen in die kommunale Selbstverwaltung verbunden, die es überhaupt in Europa zur Zeit gibt. Ich erwähne das nur, weil die Suche nach dem richtig Maß des Zusammenwirkens von Staat und Kommunen in der Infrastrukturpolitik von der Sache her notwendig ist und in allen Industriestaaten überall geschieht.

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) Und die Engländer tun ja noch eines: Sie haben Gesellschaften der öffentlichen Hand in Privatrechtsform gegründet, um das hinzukommen - in England! Genau das, was wir hier auch angemessen mit der LEG versuchen. Ich glaube, anders als in Zusammenarbeit von Staat und Kommunen und auch im Zusammenwirken von öffentlichen und privaten Interessen - englisch heißt das: "public private partnership" - geht das nicht, in keinem Industriestaat mit alten Industrieregionen.

Hinsichtlich Ihrer immer wieder vorgetragenen Hoffnung, die Menschen wüßten schon alleine, wie sie klarkommen, muß ich Ihnen widersprechen. Aber wenn Sie sagen, alle, die vorzeitig in den Ruhestand entlassen würden, wären wider ihre Erwartung völlig im reinen mit ihrer freien Zeit, dann stimmt das nicht. Wenn Sie sagen, jeder fände eine Wohnung, dann wird Ihnen jeder Psychologe, jeder Arzt, jeder Pfarrer, mit dem Sie sprechen, bestätigen können, daß es dazu der Fürsorge der Gemeinschaft bedarf. Deshalb gibt es die Initiativen zwischen Arbeit und Ruhestand.

Zur Wohnungsversorgung habe ich Ihnen - und Sie können das ja kontrollieren - die Zahlen genannt, was Wohnungen in Düsseldorf kosten, wenn Sie sie frei mieten. Daß das mindestens ein Drittel in der Zweidrittelsgesellschaft, die langsam herbeigeführt wird, nicht mehr bezahlen kann, das muß Ihnen auffallen. Deshalb bedarf es des traditionellen Instruments des sozialen Wohnungsbaus, das wir hatten. Und jede Chance, wieder Sozialwohnungen zu haben und im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten welche zu schaffen, greife ich auf.

(B)

Als Fachminister wäre ich glücklich, wenn die Aussiedler schon ein erstes großes Verdienst für die weitere Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland erringen würden, indem sie zu uns kommen und uns vor Augen führen, daß der soziale Wohnungsbau nicht vorbei war, wie viele geglaubt und andere lautstark verkündet haben. Das hören wir noch in diesen Tagen.

(Zustimmung bei der SPD)

Dann einige Bemerkungen zur IBA! Die Internationale Bauausstellung ist ein Experiment und wichtig für das ganze Land, wichtig für die Emscherregion, ein Experiment, das wie alle Bauausstellungen und Bauen überhaupt immer mit Schwierigkeiten und Streitereien und möglicherweise auch mit Bauskandalen verbunden sein wird. Ich glaube, das war immer so, wobei es unterschiedliche Formen gibt, wie ein Skandal entsteht. Manchmal ist es ein wirklicher

Skandal; manchmal besteht der Skandal aber auch darin, daß, obwohl es eine gute Sache ist, Leute, die dagegen sind, einen Skandal herbeireden - das ist dann ein doppelter Skandal. Beides könnte bei einer solchen Bauausstellung passieren. Ich hoffe, daß das letztere hier für die Emscherregion nicht eintritt,

(C)

(Beifall bei der SPD)

sondern daß wir im Zusammenwirken aller Kommunen, der Wirtschaft, der Wirtschaftsverbände und des Staates in den nächsten zehn Jahren etwas hinkriegen, was sich gelohnt hat.

Daß das nicht eine einzelne Stadt in dieser Region tun kann, daß sich Herne oder Gelsenkirchen oder Oberhausen nicht mit Berlin vergleichen können, dürfte auf der Hand liegen. Deshalb geht das nur gemeinsam, indem ein Land - was Berlin ist - und viele Städte, die es hier ja gibt, dies gemeinsam unternehmen. Ich lade Sie, die CDU und die F.D.P., zu kritischer - das sage ich zuerst -, aber auch zu konstruktiver Mitarbeit an dieser Sache ein, gerade auch, wenn ich nicht mehr Minister bin, was Sie ja vorher so interessiert hat.

Frau Vizepräsident Friebe: Herr Abg. Doppmeier möchte eine Zwischenfrage stellen.

(Minister Dr. Zöpel: Bitte!)

Doppmeier\*) (CDU): Herr Minister, Sie haben jetzt die Skandalmöglichkeiten auf Bauskandale eingeschränkt. Haben Sie vor, mit Hilfe der LEG dort auch noch verschiedene Tochtergesellschaften zu gründen, die auch andere Skandale mit sich bringen könnten?

(D)

Dr. Zöpel, Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr: Herr Kollege Doppmeier, erstens will ich gern darauf hinweisen, daß nach meiner Erinnerung in der ganzen Zeit, in der es die LEG gibt - das war in der Verantwortung von christdemokratisch-liberalen, sozialdemokratisch-liberalen und sozialdemokratischen Regierungen von Nordrhein-Westfalen -, die LEG nicht in Skandale verwickelt war. Ich bitte Sie herzlich, das zu bedenken.

(Beifall bei der SPD)

Man kann auch Geschäftsschädigung an Unternehmen des eigenen Landes herbeiführen. Ich meine, es müßte einen Level von Übereinstimmung geben, was man im Interesse des Landes nicht sagen sollte.

(Minister Matthiesen: Anstand!)

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) Aber nun zu den Fakten! Die Planungsgesellschaft, die gegründet wird, um die Wettbewerbe zu koordinieren, wird eine eigene Gesellschaft des Landes und keine Tochter der LEG sein. Die Durchführung liegt in der Verantwortung der Kommunen. Ohne entsprechende Bebauungspläne und Baubeschlüsse von Kommunen kann in Nordrhein-Westfalen kein Haus gebaut werden, auch wenn sich der zuständige Minister auf den Kopf stellt. Es ginge rein rechtlich nicht. Um dies klarzustellen: Wir planen, die Ausführung nach Möglichkeit örtlichen Gesellschaften, die so aussehen, wie es die betroffenen Kommunen wünschen, zu übertragen.

Also, nachdem auch dies aufgeklärt ist, Herr Kollege Doppmeier, wiederhole ich meine Bitte nach kritischer und konstruktiver Zusammenarbeit im Interesse der Menschen, die dort wohnen. Sie haben es, glaube ich, nach den hundert Jahren der Mitnahme durch Industrialisierungsprozesse verdient.

(Beifall bei der SPD)

Nun zum Verkehr! Auch hier gibt es Motive, sich um Bundespolitik zu kümmern. Ich will zwei nennen.

Die Bundesrepublik ist weiterhin das einzige Land auf der Welt, das den Hochmut besitzt - ich sage es ganz bewußt -, zu glauben, man könnte ohne jede Beschränkung auf Straßen herumrasen, wie man nur will. Kein anderes Land auf der Welt kommt auf die Idee, dies zuzulassen. Da sollte man nachdenklich werden.

(B)

(Hardt (CDU): Wo kann man denn noch schnell fahren? Quatsch!)

Ein zweiter Punkt: Es ist mir unbegreiflich, mit welcher Zögerlichkeit die Bundesregierung Bahnprojekte, die rentabel sind, die unstrittig sind, auf den Weg bringt. Im August 1985 habe ich mich mit Herrn Kollegen Dollinger darüber verständigt, daß die Strecke Frankfurt - Köln für ICE gebaut werden muß, daß die Strecke Dortmund - Kassel gebaut werden muß. Wir haben uns damals verständigt. Seitdem tun wir nun alles, was wir können, parteiübergreifend, länderübergreifend, um das voranzubringen. Wir leisten schon Vorarbeiten für ein Projekt - -

(Zuruf des Abg. Dr. Pohl (CDU))

- Herr Kollege Pohl, ein bißchen muß man sich da aufregen. Aber, Sie haben recht. Man kann natürlich auch resignieren bei dieser Bundesregierung und sollte sich über sie gar

nicht mehr aufregen. Da haben Sie nicht unrecht. (C)

(Beifall bei der SPD - Dr. Pohl (CDU):  
Man muß sich nur vor gesundheitlichen Schäden bewahren.)

- Das ist sehr unterschiedlich. Manchmal muß man sich auch erregen, aber nicht immer. Ich bedanke mich bei Ihnen, zumal das auch kein Grund war, sich aufzuregen; es ist ein Grund zur Resignation, diese Bundesregierung.

Also, das kann nicht so weitergehen. Aber, bevor ich hierüber zu lange rede: Ich bleibe noch 18 Monate im Lande.

Noch zwei Bemerkungen! Verehrte Frau Kollegin Thomann-Stahl, manchmal bewundere ich Ihren Mut, hier Dinge vorzutragen, über die Sie sich vorher nicht informiert haben. Es tut mir wirklich leid. Es geht mir jetzt nicht darum, ob Sie inhaltlich recht haben oder nicht - das kann man machen, oder das kann man lassen -, sondern darum, daß Sie Dinge vortragen, über die Sie sich sichtlich nicht informiert haben.

Bei den Gesprächen mit den Städten, denen die Nahverkehrsunternehmen gehören, und mit den Nahverkehrsunternehmen habe ich von Anfang an und in jeder Sitzung klargestellt, daß das Ziel der Operation ist, die finanziellen Leistungen der Kommunen und des Landes zu mindern. Das ist der einzige Grund, weshalb das so lange dauert. Die Finanzsumme von 105 Millionen DM, die bei einer langfristigen Systemänderung - ich könnte das ausführen, aber das würde zu lange dauern - für die Infrastrukturkosten zur Verfügung gestellt werden sollen, ist exakt die Summe, die die betroffenen Unternehmen jetzt für weniger effektive Zwecke bekommen, keine Mark mehr. Deshalb befinde ich mich auch in völliger Übereinstimmung mit dem Finanzminister. (D)

Ich mache jedesmal deutlich, daß die Einführung der Trennungsrechnung bei Nahverkehrsunternehmen - bei der Bundesbahn gilt sie ja, allgemein akzeptiert, als richtig - dazu dienen soll, die öffentlichen Zuschüsse sinnvoller einzusetzen - nicht: die Zuschüsse des Landes; das heißt, den Hauptteil der Infrastrukturkosten werden die Eigentümergemeinden bezahlen müssen - in der Hoffnung, daß ein wirtschaftlicheres System die Defizite insgesamt vermindert. Darum geht es bei dieser Auseinandersetzung. Weil das so ist, ist es auch so schwierig, sich mit den Nahverkehrsunternehmen über die Strategie, die dort gefahren wird, zu verständigen, und deshalb kommt der Widerstand dorthin.

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) Es freut mich ein bißchen - erst habe ich Ihren Mut bewundert, jetzt freue ich mich -, daß Sie mir eines zugestanden haben: daß der Hauptvorschlag von McKinsey unbrauchbar ist. Ein Mammutunternehmen zu gründen und zu glauben, dann würde alles besser werden, ist nun wirklich nicht das, was neueren betriebswirtschaftlichen - nicht nur marktwirtschaftlichen, sondern generell betriebswirtschaftlichen - Erfahrungen entspricht. Deshalb wollen wir das dezentral regeln.

(Paus (CDU): Reiner Sozialismus!)

Daß der Vorschlag, mehrere hundert Mitarbeiter abzubauen, nicht auf Zustimmung der Gewerkschaften stoßen kann - "Halleluja, die wollen Leute entlassen!" -, das können Sie ja wohl nicht anders erwarten. Man muß darum ringen, wie man die wohl unumgängliche Verringerung von Personal im Bereich der öffentlichen Nahverkehrsunternehmen sozialverträglich hinbekommt. Das ist doch eine Selbstverständlichkeit, und da muß die Gewerkschaft ÖTV ihre Rolle wahrnehmen.

(Zustimmung bei Abgeordneten der SPD)

Das sind die Konflikte, die ich nun einmal habe. Ich hoffe, wir kommen zu einem annehmbaren Ergebnis.

Frau Vizepräsident Friebe: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage von Frau Abg. Thomann-Stahl?

- (B) (Minister Dr. Zöpel: Ja.)

- Bitte schön.

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Minister, wären Sie bereit zuzugeben, daß ich nicht gesagt habe, der Vorschlag von McKinsey sei unbrauchbar, sondern daß ich gesagt habe, darüber könne man verschiedener Meinung sein? Das ist ein Unterschied.

Dr. Zöpel, Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr: Jetzt hatte ich Ihre Einsichtsfähigkeit überschätzt. Ich bestätige, daß Sie das so formuliert haben.

(Heiterkeit und Beifall bei der SPD)

Damit komme ich zu der Kernauseinandersetzung, die wir im Verkehrsausschuß immer wieder führen, allerdings mehr mit der F.D.P.; mit Herrn Kollegen Dreyer bin ich ja im Prinzip dankenswerterweise einig. Ich muß es wiederholen: Das verkehrspolitische Problem des Landes Nordrhein-Westfalen ist eine simple Tatsache: daß es unmöglich ist, alle Verkehrsbedürfnisse mit dem Auto zu be-

- riedigen, weil wir erstens dafür zu dicht besiedelt sind und weil zweitens nicht alle Menschen Auto fahren können. (C)

Nachdem viele, viele Jahre vergangen sind, in denen dieser Erkenntnis nicht zureichend Rechnung getragen wurde, und weil die Menge der Straßen so gestaltet ist, daß es keine Freude macht und manchmal auch nicht möglich ist, zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren, besteht ein ungeheurer Nachholbedarf, unsere Städte so zu gestalten, daß es Alternativen zum Auto gibt. Das ist die Aufgabe: dieser Erkenntnis Rechnung zu tragen.

(Beifall bei der SPD)

Es gibt ungeheure Anstrengungsnotwendigkeiten, beim öffentlichen Nahverkehr die Vorhaben zu vollenden, die wir uns seit zehn Jahren vorgenommen haben. Das ist der Kern dessen, worüber wir jetzt streiten. Ich freue mich, daß wir uns über den Kern einig sind. Ich kann nicht begreifen, daß jemand das nicht einsieht.

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

Daß dabei im Einzelfall einmal ein Fehler gemacht wird, ist unstrittig. Es gibt unglücklich falsch gebaute Autostraßen, und ich habe keinen Zweifel, daß auch einmal eine Verkehrsberuhigungszone falsch gebaut wird. Diese sind nur meistens viel billiger als die ungeheuer falsch gebauten riesigen Autobahnen, die wir irgendwohin gelegt haben; das ist der einzige Unterschied. Den Streit um diese Einsicht, um diese Frage von Intelligenz und Phantasie werden wir weiter austragen: daß man eben - ich nehme das auf, was wir ausgetauscht haben - das Auto jedem gönnen sollte, daß aber der Preis dafür ist, daß es nicht immer und überall eingesetzt werden kann. Das gehört untrennbar zusammen.

(Tschoeltsch (F.D.P.): Man kann auch intelligent und trotzdem anderer Ansicht sein.)

- Da habe ich Zweifel,

(Lachen des Abg. Tschoeltsch (F.D.P.))

wenn Sie Intelligenz nicht als etwas ganz Formales betrachten, sondern Intelligenz sozial vermittelt ist. Ein Mensch, der nicht einsieht, daß wir in einem dicht besiedelten Land auf einer bestimmten Menge Raum nur eine bestimmte Menge Autos unterbringen und nur eine bestimmte Menge Verkehrsbewegungen durchführen können, der hat zumindest

(Minister Dr. Zöpel)

- (A) keine sozial vermittelte Intelligenz, so hoch sein abstrakter IQ auch immer sein mag.

(Beifall bei der SPD)

Darum werden wir noch streiten - in den nächsten 18 Monaten und noch viel länger, weil ich glaube, ich bin da auf dem richtigen Weg. Und mich freut eines - Frau Kollegin Thomann-Stahl, das hat Sie ja so bekümmert -: Mit dieser Verkehrspolitik, mit meiner Forderung, daß wir auf Autobahnen nicht schneller als 130 fahren dürfen, daß wir Verkehrsberuhigung haben sollen, befinde ich mich in Übereinstimmung mit der großen Mehrheit der Bevölkerung. Das wissen wir aus Umfragen, und das wissen wir aus ZUschriften, aus dem Echo, das diese Politik hat.

Nicht immer ist die Zustimmung zu einer Politik das alleinige Kriterium, ob sie richtig oder falsch ist. Aber in d e r Frage kann ich nur sagen: Die Menge der Menschen hat hier viel mehr praktische Intelligenz und praktisches Gefühl für das Richtige als Experten und Lobbyisten, die etwas anderes sagen, und darüber freue ich mich.

(Anhaltender lebhafter Beifall bei der SPD)

Frau Vizepräsident Friebe: Meine Damen und Herren! Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe die Beratung.

- (B) Wir kommen zur Abstimmung. Wir stimmen ab über den Entwurf des Einzelplans 11 - Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Wer dem Entwurf des Einzelplans 11 entsprechend der Beschlußempfehlung des Haushalts- und Finanzausschusses Drucksache 10/3811 zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Danke schön. Wer ist dagegen? - Danke schön. Enthält sich jemand der Stimme? - Dann darf ich feststellen: Damit ist der Einzelplan 11 in zweiter Lesung angenommen.

Ich rufe nun auf:

#### Einzelplan 03 - Innenminister

Auch hier werden wir die vorliegenden Änderungsanträge in die Beratung einbeziehen. Ich verweise auf die Beschlußempfehlung des Haushalts- und Finanzausschusses Drucksache 10/3803 und eröffne die Beratung. Ich erteile das Wort Herrn Abg. Paus für die Fraktion der CDU. Bitte schön, Herr Kollege!

Paus (CDU): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Haushalts-

diskussion ist eigentlich die Beschäftigung mit dem politischen Handlungsrahmen für das nächste Jahr. Sie ist aber auch Anlaß, Bilanz zu ziehen, Ist und Soll der Landespolitik zu betrachten. Herr Innenminister, diese Bilanz fällt in diesem Jahr für Sie denkbar schlecht aus. (C)

Sie haben im vergangenen Jahr eine gehörige Portion Ihrer politischen Glaubwürdigkeit verspielt. Herr Innenminister, Sie gehen deutlich angeschlagen in das Jahr 1989. Im vergangenen Jahr ist vielen deutlich geworden: Die vorgeblich liberale Linie dieses Innenministers ist tatsächlich eine Haltung des Zurückweichens vor Rechtsbrüchen und Rechtsbrechern, und dieser Verfassungsminister steht nicht für klare Grundpositionen, bei ihm herrscht das Prinzip der Beliebigkeit, der blanke parteipolitische Opportunismus vor.

Lassen Sie mich das an einigen Beispielen verdeutlichen.

(Blumenberg (SPD): Das scheint bei Ihnen mehr der Fall zu sein.)

- Nun hören Sie doch mal zu, ich bringe jetzt Beispiele; dann können Sie nachher Zwischenrufe machen.

(Kuhl (F.D.P.): Das ist die Intelligenz, die Zöpel ansprach.)

Lassen Sie mich das - Herr Kollege, damit auch Sie es kapierten - an einigen Beispielen verdeutlichen. (D)

(Blumenberg (SPD): Bringen Sie mal die Beispiele von Ihrem Pressesprecher!)

Da gab es die selbst für Mitglieder der Landesregierung nicht mehr nachvollziehbaren Argumentationsstränge des Innenministers bei den Rheinbrückenblockaden. 1983 hatte dieser Innenminister noch erklärt: "Blockadeaktionen sind Nötigungshandlungen; solche Rechtsverletzungen dürfen wir nicht zulassen." Dann kam es zu den Brückenblockaden in Rheinhausen. Der Innenminister hatte sich gerade vorher mit dem Bundesinnenminister angelegt und gesagt: "Die Strafbarkeit des Vermummungsverbots ist für die Polizei nicht handhabbar. Das Prinzip der Legalität ist für die Polizei nicht handhabbar. Das geht nicht."

Dann hat er aber in Rheinhausen nicht eingegriffen - wie wir finden, nach wie vor vertretbar -. Er konnte aber jetzt nicht auf das Prinzip der Verhältnismäßigkeit eingehen, das paßte nicht in seine Argumentationslinie