

(A) (Vizepräsident Schmidt)

Diese weitergehende Empfehlung ist von der Mehrheit abgelehnt worden. Es bleibt also dabei: Überweisung an den Rechtsausschuß und an den Ausschuß für Wissenschaft und Forschung.

(Anhaltende Zurufe von SPD und F.D.P.)

- Ist das ein so fröhliches Thema, meine Damen und Herren? - Es muß sehr spannend sein. Ich würde trotzdem gern den nächsten Punkt aufrufen.

Wir kommen zu Tagesordnungspunkt 14:

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Errichtung von Landwirtschaftskammern im Lande Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 11/3392 (Neudruck)

Beschlußempfehlung und
Bericht des Ausschusses für
Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz
Drucksache 11/3955

(B) zweite Lesung

Ich eröffne die Beratung. Man hat mich wissen lassen, daß auf Diskussionsbeiträge zu diesem Tagesordnungspunkt verzichtet werden soll. Die zweite Lesung findet also ohne Debatte statt. Ich schließe deshalb die Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung über die Beschlußempfehlung des Ausschusses Drucksache 11/3955. Der Ausschuß empfiehlt uns, den Gesetzentwurf unverändert anzunehmen. Wer dafür ist, den bitte ich um das Handzeichen. - Gibt es Gegenstimmen? - Stimmenthaltungen? - Das ist nicht der Fall. Damit ist der Gesetzentwurf in zweiter Lesung einstimmig verabschiedet.

(C)

Wir kommen zu Tagesordnungspunkt 15:

Viertes Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 11/3928

erste Lesung

Ich eröffne die Beratung und erteile zur Einbringung des Gesetzentwurfes zunächst der Frau Ministerin für Bauen und Wohnen, Frau Brusi, das Wort.

Ministerin für Bauen und Wohnen Brusi: Herr Präsident! Meine Herren und Damen! Die Landesregierung legt hiermit dem Landtag den Entwurf des Vierten Gesetzes zur Änderung der Landesbauordnung vor. Dieser Gesetzentwurf betrifft § 47 der Landesbauordnung, der sich mit der Frage von Stellplätzen, Garagen und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder befaßt.

Danach soll künftig bei Gebäuden für Verwaltungen und Firmen die Pflicht zur Herstellung von Pkw-Parkplätzen ausgesetzt werden, wenn durch die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nachweislich kein Bedarf an diesen Plätzen besteht. Darüber hinaus erhalten die Gemeinden die Möglichkeit, durch Satzung auch für Fahrräder Abstellmöglichkeiten vorzuschreiben. Schließlich wird die Verwendung der Ablösebeträge, die bei Nichteinrichtung von Stellplätzen fällig sind, erheblich erweitert.

Diese Novellierung des § 47 der Landesbauordnung dient dem Ziel, einen stärkeren Anreiz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu schaffen. Gegenüber der geltenden Fassung verfolgt der Entwurf im wesentlichen drei Ziele.

(D)

(A) (Ministerin Brusis)

Erstens. Es soll ein stärkerer Anreiz geschaffen werden, verstärkt anstelle des Kraftfahrzeuges den öffentlichen Personennahverkehr zu benutzen. Die Inanspruchnahme des ÖPNV durch Mitarbeiter von Betrieben und Verwaltungen soll zu einer Verringerung herzustellender Stellplätze oder Garagen führen. Auch bisher schon hatten die Kommunen die Möglichkeit, die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr in die Frage einzubeziehen, wie viele Stellplätze im einzelnen zu errichten sind. Wir gehen mit dieser Novellierung jetzt einen Schritt weiter.

Bei nachgewiesener regelmäßiger Benutzung des ÖPNV durch Mitarbeiter von Firmen und Verwaltungen kann die Schaffung von Stellplätzen und Garagen und auch die Zahlung von Ablösebeträgen anstelle der Schaffung von Stellplätzen und Garagen ausgesetzt werden. Wichtig ist, daß die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs regelmäßig nachgewiesen wird.

Diese Verpflichtung übernimmt der Bauherr in dem Augenblick, wo die Schaffung von Stellplätzen und Garagen ausgesetzt wird. Damit wird ein finanzieller Anreiz für den Bauherrn geschaffen, den er an den Nutzer des Gebäudes weitergeben kann, und dem öffentlichen Personennahverkehr werden durch die Zeitkarten höhere Einnahmen zur Verfügung gestellt, die hoffentlich zu einer Verbesserung des ÖPNV führen.

Ich mache ausdrücklich darauf aufmerksam, daß eine solche Aussetzung der Schaffung von Garagen und Stellplätzen und die Aussetzung der Ablösebeträge nicht für den Wohnungsbau gilt. Beim Wohnungsbau müssen wir realistischerweise davon ausgehen, daß zu einer Wohnung in der Regel ein Stellplatz gehören muß, weil ein PKW vorhanden ist.

Das zweite Ziel ist, daß in den Bereichen unseres Landes, in denen verstärkt Fahrradverkehr zu beobachten ist, den Kommunen die Möglichkeit gegeben wird, über Satzung bei der Errichtung oder Umnutzung von Gebäuden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu fordern.

(Zustimmung bei der SPD)

(C)

Als drittes verfolgt diese Gesetzesnovellierung den Zweck, den Verwendungszweck für Ablösebeträge in der Weise zu erweitern, daß insgesamt Maßnahmen des ruhenden Verkehrs daraus finanziert werden können. Bisher hatten wir eine sehr enge Begrenzung des Verwendungszwecks allein auf die Schaffung zusätzlicher Parkplätze. Jetzt wird die Verwendung auf Park-and-Ride-Plätze und Parkleitsysteme erweitert.

Meine Herren und Damen! Die Novellierung des § 47 ist ein Angebot, den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken und die PKW-Benutzung in den Städten zu reduzieren. Ich meine, daß der Gesetzentwurf den Interessen aller Betroffenen in ausgewogener Weise Rechnung trägt und insbesondere dem öffentlichen Interesse an einer funktionierenden Regelung der Stellplatzsituation innerhalb des öffentlichen Baurechts gerecht wird.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Schmidt: Ich danke der Frau Ministerin für die Einbringung und erteile für die SPD-Fraktion dem Abgeordneten Hunger das Wort.

(D)

Abgeordneter Hunger (SPD): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mit der Novellierung des § 47 der Bauordnung Nordrhein-Westfalen wird eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und die Vermeidung von überflüssigen Pendlerproblemen im Berufsverkehr der Großstädte und Verdichtungsräume angestrebt.

Die Landesbauordnung sieht bisher keine Regelung vor, die es ermöglicht, die Erfüllung der Stellplatzverpflichtung für Bauvorhaben für den Zeitraum auszusetzen, für den von den Beschäftigten gewerblicher und tertiärer Einrichtungen, z. B. Banken, Büros und Verwaltungen, ÖPNV-Zeitkartenabonnements verwendet werden und daher für diese Bauprojekte Stellplätze nachweislich nicht im bisherigen Umfang benötigt werden.

(A) (Hunger [SPD])

Mit der Novellierung des § 47 wird sichergestellt, daß in den Fällen, in denen durch die Berufspendler das vorhandene, gute ÖPNV-Angebot genutzt wird, die Bauaufsichtsbehörde die Herstellung notwendiger Stellplätze oder Garagen solange und soweit aussetzen kann, wie nachweislich kein Bedarf daran besteht. Dies ist immer dann anzunehmen, meine sehr geehrten Damen und Herren, solange und soweit der Bauherr nachweist, daß die in seinem Gebäudekomplex Beschäftigten Zeitkartenabonnements zur Verfügung haben, und davon ausgegangen werden kann, daß dadurch weniger Kraftfahrzeugverkehr stattfindet.

Wir alle wissen, daß dies eine Regelung ist, die primär zu einer Stärkung des ÖPNV in den Zentren unserer Großstädte und Ballungsräume beiträgt. Die Aussetzung setzt eine freiwillige Entscheidung des Bauherrn für den öffentlichen Personennahverkehr voraus. Für die Investoren an diesen Standorten ist jedoch ein deutlicher wirtschaftlicher Anreiz dadurch gegeben, daß dort ganz oder teilweise auf die Herstellung von teuren Tiefgaragenstellplätzen verzichtet werden kann. Deren Kosten liegen vielfach in einer Größenordnung zwischen 25 000 und 40 000 DM je Stellplatz.

(B) Ich glaube, daß es richtig ist, liebe Kolleginnen und Kollegen, daß wir uns bei der anstehenden Novellierung nur auf eine Aussetzung der Stellplatzverpflichtungen verständigen, weil damit erreicht wird, daß die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs durch die Beschäftigten für einen Bauherren attraktiv bleibt.

(Beifall bei der SPD)

In den Fällen, in denen diese Benutzung nicht mehr nachgewiesen wird, schlägt meiner Auffassung nach das Schwert der Stellplatzverpflichtung wieder zu, und der Bauherr muß entweder Stellplätze nachträglich bauen oder in den Fällen, in denen dies nicht möglich ist, die Ablösebeträge hierfür an die Gemeinden zahlen.

Die Gemeinden haben aus dieser Regelung keinen finanziellen Nachteil, da die Ablösebeträge gebunden einzusetzen und während der Zeitdauer der Aussetzung auch keine Ersatzplätze durch die Gemeinden zu bauen sind.

(C)

Die Änderung der Landesbauordnung hat auch noch einen anderen wichtigen Aspekt, den ich an dieser Stelle besonders ansprechen möchte. Es geht um die Erweiterung der Verwendung der Ablösebeträge bei der Ablösung von Stellplätzen oder Garagen. Diese durften bisher nur zur Herstellung zusätzlicher öffentlicher Parkeinrichtungen oder zum Bau zusätzlicher privater Stellplätze verwendet werden.

Aufgrund eines neu eingeführten Absatzes wird erreicht, daß die Ablösebeträge zukünftig auch zum Ausbau, zur Instandhaltung, zur Instandsetzung und zum Betrieb öffentlicher Park-and-Ride-Anlagen sowie von Maßnahmen zur Reduzierung des Parksuchverkehrs verwendet werden.

(Beifall bei der SPD)

Sie können ferner zur Förderung von Parkleitsystemen und sonstiger Maßnahmen zugunsten des ruhenden Verkehrs eingesetzt werden sowie zur Errichtung von öffentlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Frau Ministerin hat schon darauf hingewiesen.

Dies, meine Damen und Herren, sind aus meiner Sicht die wesentlichen Elemente der Novellierung des § 47 der Landesbauordnung, von denen - so hoffe ich - eine verkehrspolitische Signalwirkung ausgeht und die das verfügbare bauordnungsrechtliche Instrumentarium flankierend zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs ergänzen. - Herzlichen Dank.

(D)

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Friebe: Für die Fraktion der CDU erteile ich das Wort Herrn Abgeordneten Püll.

Abgeordneter Püll (CDU): Verehrte Frau Präsidentin! Die vorliegende Gesetzesnovelle, meine Damen und Herren, ist grundsätzlich ein richtiger Weg. Das zuständige Ministerium, Frau Ministerin, ist gefordert, dieses Gesetz auch richtig umzusetzen. Das ist nämlich das allerwichtigste.

Darum, meine Damen und Herren, muß die Pflicht, Stellplätze auf dem Grundstück herzustellen, flexibler und individueller auf die örtlichen Gegebenheiten

(A) (Püll [CDU])

bezogen gehandhabt werden.

In meiner mehrjährigen Tätigkeit im Petitionsausschuß habe ich erfahren, daß die starre Haltung des § 47 der Bauordnung oft zu willkürlichen Maßnahmen der Verwaltung geführt hat. Zum Beispiel besteht nicht immer Bedarf. Im Baubereich führt diese Unbeweglichkeit der Behörden häufig zu nicht vorstellbaren Hemmnissen.

Darüber hinaus ist uns der Gesetzentwurf nicht weitgehend genug. Ein Förderungseffekt für den Wohnungsbau wird gar nicht erreicht. Inwieweit ein Anreiz zum ÖPNV geschaffen wird, bleibt abzuwarten.

Es werden bauliche Anlagen in diesem Gesetzentwurf angesprochen, deren ständige Benutzer, beispielsweise die Mitarbeiter von Firmen und Verwaltungen, vom Kraftfahrzeug auf den ÖPNV umsteigen sollen. Diese Regelungen gelten ausdrücklich nicht für den Wohnungsbau.

Ich vermisse auch beim Dachgeschoßausbau - eine langjährig wiederholte Forderung der CDU-Fraktion - oder bei gewerblichen Einrichtungen, beispielsweise mit Kundenparkplätzen, eine Regelung, die den Wohnungsbau fördert und die in der gewerblichen Wirtschaft oft existenzbedrohende Beschränkungen abbaut. Deshalb kündige ich an, diese Forderungen in den Ausschlußberatungen zu reklamieren.

(B)

Um rechtliche Unsicherheiten und Ungerechtigkeiten weitgehend auszuschalten, beantragen wir eine Expertenanhörung. Im übrigen stimmen wir der Überweisung dieses Antrages an den Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen federführend und an den Verkehrsausschuß zu. - Vielen Dank.

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

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile Herrn Abgeordneten Kuhl für die Fraktion der F.D.P. das Wort.

Abgeordneter Kuhl (F.D.P.): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich weiß nicht, ob man unbedingt eine Expertenanhörung braucht. Ich freue mich, daß der Antrag nicht nur an den Aus-

(C)

schuß für Städtebau und Wohnungswesen überwiesen wird, sondern auch an den Verkehrsausschuß. Auf die Diskussion, die im Verkehrsausschuß stattfinden wird, Frau Ministerin, bin ich gespannt, denn die Änderung der Landesbauordnung, die Sie hier vorgelegt haben - -

(Zuruf)

- Ich weiß nicht, wie ich das formulieren soll. Ich denke, es wird Riesenprobleme geben - nicht morgen und nicht übermorgen, nicht direkt nach Inkrafttreten dieser Novellierung, aber in einigen Jahren.

Ich will einmal ein Beispiel herausnehmen. Ein Unternehmen verzichtet auf die Parkplätze, weil der ÖPNV vor dem jeweiligen Firmmentor eine Haltestelle anbietet. Nach einigen Jahren macht das Nahverkehrsunternehmen zum Beispiel Pleite - das kann man nicht ausschließen -, dann stehen die da, haben keinerlei Möglichkeiten mehr, ihre Belegschaft dort hinzubekommen.

(Ministerin Brusis: Dafür wird eine Baulast eingetragen!)

Dann hilft es überhaupt nicht, daß Sie Ablösesummen vorgesehen haben, denn dann bekommen Sie Parkplätze am anderen Ende der Stadt, und die gesamte Bevölkerung guckt relativ dumm aus der Wäsche. Das ist der erste Punkt.

(D)

Zweiter Punkt: Ich hätte mich gefreut - ich habe das deshalb hier noch einmal mitgebracht -, wenn in Ihrer Vorlage etwas zum Bau von Garagen an Grundstücksgrenzen gesagt worden wäre. Hierzu hat uns der Kollege Schreiber als Vorsitzender des Rechtsausschusses vor kurzem einen umfangreichen Vermerk zugeschickt. Auch hier hätte man die Landesbauordnung sicherlich überdenken müssen.

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kollege Kuhl, erlauben Sie eine Zwischenfrage von Herrn Kollegen Hunger?

(Abgeordneter Kuhl [F.D.P.]: Ja bitte!)

- Bitte schön!

(A)

Abgeordneter Hunger (SPD): Herr Kollege Kuhl, ich habe das optisch oder akustisch nicht richtig verstanden. Gehen Sie davon aus, daß ein öffentliches Personennahverkehrsunternehmen, welches ein Unternehmen oder ein Gebiet bedient, Pleite machen könnte und von daher das Gesetz nicht praktikabel wäre? Habe ich das so richtig verstanden?

Abgeordneter Kuhl (F.D.P.): Ich weiß nicht, ob Sie mich richtig verstanden haben. Bei dem Optischen könnte ich Ihnen helfen, indem ich Ihnen meine Brille leihe. Akustisch will ich Sie nur noch einmal darauf hinweisen, daß heute kein Mensch garantieren kann, daß nicht irgendein Unternehmen, auch im öffentlichen Personennahverkehr, irgendwann einmal so in die Pleite fährt, daß es dichtmacht. Auch das kann doch passieren.

Aber Fälle, die viel eher eintreten können, sind zum Beispiel solche, daß man bestimmte Linien einfach schließt, weil sie völlig unrentabel sind, oder daß man Haltestellen verlegt oder Ähnliches tut, was man heute täglich in unseren Städten sehen kann.

Ich wollte jedoch noch zwei andere Punkte ansprechen.

(B)

Zum einen: Wir hätten bei dieser Novellierung der Landesbauordnung auch den § 6 Abs. 14 novellieren können. - Sie lachen. Sie kennen natürlich diese Forderung, die auch andere schon erhoben haben; die F.D.P. war da nicht der erste. Es geht um geringere Abstandsflächen in der Landesbauordnung. Darüber hätte man bei dieser Gelegenheit ebenfalls reden können.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

- Ich freue mich, daß die Kollegen nun alle hereinkommen, weil sie mir noch unbedingt zuhören wollen.

(Zurufe und Heiterkeit)

- Ja, das finde ich toll.

(C)

Man hätte zweitens über eine Maßnahme des Wohnungsbauerleichterungsgesetzes reden können, die ich jetzt herausgreifen will. Ich denke an einen Dispens bei der Aufstockung von Gebäuden, soweit es die Fahrstühle angeht. Es gibt inzwischen Regelungen, die in Nordrhein-Westfalen getroffen worden sind. Aber das sind Bereiche, die man nun direkt und präzise in die Landesbauordnung hätte aufnehmen können.

Einen letzten Bereich will ich ebenfalls noch ansprechen, der inzwischen in die Landesbauordnungen von Baden-Württemberg und von Sachsen Einzug gehalten hat: daß beispielsweise in Bereichen, wo es qualifizierte Bebauungspläne gibt, überhaupt keine Baugenehmigung mehr erforderlich ist, daß dort ausschließlich der Architekt verantwortlich zeichnet.

(Zuruf)

- Nein, nein! Ich kann Ihnen das im Grunde genommen täglich aus der Praxis belegen. Dazu könnte ich einen Fall aus dem Kreis Unna schildern. Man muß sich das vorstellen: Es geht um ein Fertighaus. Die Verwaltung schreibt ihm. Das dauert mindestens vier bis sechs Wochen. Ruft man als Abgeordneter dort an, dann geht es auf einmal unheimlich schnell. Aber es kann ja nicht zur Regel werden, daß irgendein Abgeordneter, gleich welcher Couleur, in einer Bauverwaltung anrufen muß und daß dann eine Baugenehmigung für ein Fertighaus auf einmal innerhalb einer Woche erteilt wird.

(D)

Das sind Dinge, die wir aus meiner Sicht auch ganz fest in die Landesbauordnung hineinschreiben sollten. Ich hätte mich gefreut, wenn wir dazu heute von der Landesregierung Entwürfe bekommen hätten und nicht wieder nur solche für einen Teilbereich. Denn ich denke - Kollege Schulz hat gerade in einem Zwischenruf darauf hingewiesen -, daß wir uns zwangsläufig mit diesen anderen Bereichen beschäftigen werden. Aus meiner Sicht also wäre es sinnvoll gewesen, daß wir dies alles in einem Aufwasch getan hätten. - Herzlichen Dank.

(Beifall bei der F.D.P.)

(A)

Vizepräsident Dr. Klose: Ich erteile Herrn Kollegen Dr. Vesper für die Fraktion DIE GRÜNEN das Wort.

Abgeordneter Dr. Vesper (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Gesetzentwurf, den Frau Brusis soeben vorgestellt hat, findet unsere volle Zustimmung.

(Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Leider bekommt Frau Brusis das im Moment nicht mit. Dennoch sage ich, daß der Entwurf unsere volle Zustimmung hat. Er ist ein wichtiger weiterer Baustein für eine ÖPNV-Offensive in den Städten und Gemeinden.

Die Ministerin hat vorhin die Kernpunkte vorgestellt. Ich will nur auf einige aus unserer Sicht wichtige Argumente für diese Veränderung der Stellplatzverordnung und auf Veränderungswünsche unsererseits eingehen.

(Erneut Unruhe - Glocke des Präsidenten)

Neben Lärm - -

(B)

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kollege Dr. Vesper, ich bitte einmal zu unterbrechen. Meine Damen und Herren, können wir bitte die Gespräche an der Regierungsbank und im Saal einstellen. Wie soll Herr Kollege Dr. Vesper sich denn verständlich machen?

Bitte, Herr Kollege Vesper, fahren Sie fort!

Abgeordneter Dr. Vesper (GRÜNE): Ich sagte gerade in den Lärm im Plenarsaal hinein folgendes: Neben Lärm, Abgasen und Verkehrsunfällen verursachen die Kraftfahrzeuge gerade in den Städten zunehmend Probleme im ruhenden Verkehr. Nur rund eine Stunde pro Tag wird ein Auto im Schnitt bewegt. Die restlichen 23 Stunden ist es ein Steh-Zeug statt ein Fahr-Zeug.

Da gleichzeitig der Pkw-Bestand weiter ansteigt, wächst auch der Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr.

(C)

Die Schaffung von Parkplätzen für den Wohnungs- und den Gewerbebau wird daher zunehmend schwierig. Die notwendigen Flächen fehlen in den Innenstädten, oder sie können nur durch den Wegfall von Freiflächen geschaffen werden. Bei Neuansiedlungen am Stadtrand oder auf der grünen Wiese werden wertvolle Frei- und potentielle Bauflächen asphaltiert und als Park- und Verkehrsflächen genutzt.

Zwar können heute bereits Kommunen - beispielsweise bei Programmen des Dachausbaues - auf den Nachweis von Parkplätzen verzichten. Das hat nur zur Konsequenz, daß die Autos der neuen Mieter der ausgebauten Dachgeschosse dann dennoch im Straßenraum stehen oder den Parkdruck in den Nachbarstraßen erhöhen. Diese Blechlawine im Straßenraum geht zu Lasten der Lebensqualität in unseren Städten. Das wissen wir alle, meine Damen und Herren.

Von der weitergehenden Möglichkeit, per Satzung in bestimmten Gebieten die Herstellung von Stellplätzen und Garagen sogar zu untersagen und damit die Bewohner und Nutzer zur Nutzung des ÖPNV-Angebots zu drängen, machen die Kommunen bisher nicht einmal Gebrauch.

Mit der vorliegenden Neufassung der Landesbauordnung wird nun versucht, zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen: Erstens muß wertvolles Bauland nicht länger für den ruhenden Verkehr hergerichtet und vorgehalten werden, wenn nachgewiesen wird, daß Bus und Bahn statt des Pkw genutzt werden. Für bestehende Verwaltungen und Firmen heißt das: Riesige Parkflächen können zurückgebaut und anderweitig genutzt werden. Bei Neubauten kann von vornherein auf den Kauf von kostspieligem Boden für Garagen und Parkplätze verzichtet werden. Das wird sich sicherlich in niedrigeren Baukosten bemerkbar machen.

Zweitens muß der Nachweis von den Investoren anhand eines Vertrags mit dem zuständigen Nahverkehrsunternehmen oder durch Job-Tickets erbracht werden. Es ist also nicht länger möglich, sich mittels Tricks von der Schaffung von Stellplätzen auf eigenem Grundstück zu befreien und statt dessen im Straßenraum zu parken, wie das sicherlich einige von uns immer wieder tun. Die Regelung kann also tatsächlich nur beim Umstieg vom Auto in Bus und

(D)

(A) (Dr. Vesper [GRÜNE])

Bahn in Anspruch genommen werden. Der Umstieg in den ÖPNV wird belohnt, und das ist der einzige Weg zum Umstieg.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Abzuwarten bleibt allerdings, wie diese Regelung angenommen wird. Bis jetzt ist die Einführung eines Job-Tickets in Verwaltungen und Firmen nicht gerade aktuell.

Selbst die Landesregierung hat sehr lange gezögert, ein solches Ticket einzuführen und sich letztendlich auch nur zu einer halbherzigen Lösung durchringen können - solch einer halbherzigen Lösung wie der von Herrn Kniola, der seinen Beamten empfiehlt, das Fahrrad und den ÖPNV zu benutzen, und die Staatssekretäre und Minister fahren weiterhin mit dem Dienstwagen. Das vom Kabinett für alle Ministerien und Einrichtungen vorgeschlagene Job-Ticket muß von den Angestellten selbst finanziert werden. Das Land versucht lediglich, günstige Angebote mit den Verkehrsverbünden auszuhandeln.

(B) Sehr erfreulich finde ich, daß jetzt endlich auch die Fahrräder in diese Verordnung Einzug gehalten haben. Will man wirklich den Umweltverbund mit einem angemessenen Anteil für die Fahrradnutzung, müssen auch für dieses Verkehrsmittel geeignete Stellflächen vorgesehen werden. Schon heute kommt es zu Konflikten zwischen Fahrradfahrern und Fahrradfahrerinnen, die ihre Räder mangels Alternative auf Gehwegen abstellen, und Fußgängern. Hinzu kommt, daß Fahrräder und Fahrräderinnen

(Heiterkeit und Beifall bei der SPD)

mehr und mehr Objekte fremder Begierde werden. Da wird geklaut und abmontiert, was nicht niet- und nagelfest ist. Sichere und zum Teil auch wetterfeste Abstellmöglichkeiten sind vonnöten.

Leider ist es nur ein erster Schritt, den Sie hier tun, Frau Ministerin. Sie stellen den Kommunen frei, ob sie Fahrradstellplätze schaffen, während die Landesbauordnung die Kommunen zur Schaffung von Pkw-Stellplätzen verpflichtet. Sie begründen das mit dem unterschiedlich hohen Anteil von Fahrrädern am Verkehrsaufkommen in den verschiedenen Städten

und Gemeinden.

(Dem Redner wird am Rednerpult ein Signal gegeben, daß seine Redezeit abgelaufen ist.)

- Ich weiß Bescheid, Herr Präsident. - Das ist richtig. Diese Regelung veranlaßt aber keine Stadt mit einem hohen Radverkehrsanteil zum Bau von dringend notwendigen Fahrradstellplätzen, wenn hier nicht der politische Wille herrscht, den Fahrradverkehr zu fördern.

Mir scheint, mit dieser Kann-Vorschrift entziehen Sie sich gekonnt Konflikten mit genau den Kommunen, in deren Köpfen Fahrradverkehr immer noch nur etwas für "Ökos" und "grüne Spinner", aber keine verkehrspolitische Notwendigkeit ist.

Meine Damen und Herren, die Redezeit ist zu Ende.

(Beifall bei der SPD)

Darum muß ich leider jetzt abbrechen. Wir stimmen einer Überweisung zu und werden unsere Bedenken an den von mir vorgetragenen Einzelpunkten in die Ausschlußberatungen einbringen. - Ich danke Ihnen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

(D) Vizepräsident Dr. Klose: Weitere Wortmeldungen stelle ich nicht fest. Ich schließe hiermit die Beratung.

Wir stimmen ab über die Überweisung des Gesetzentwurfs an den Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen - federführend - und an den Verkehrsausschuß. Wer hierzu seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Es ist so beschlossen.

Ich rufe Punkt 16 der Tagesordnung auf:

Über- und außerplanmäßige Haushaltsausgaben im Rechnungsjahr 1990