

duzieren. Auf dem Weg werden wir fortfahren, ob Ihnen das gefällt oder nicht.

(Beifall von Holger Ellerbrock [FDP])

Wir bleiben gleichzeitig bürgernah, weil wir an 54 Stellen des Landes Nordrhein-Westfalen weiterhin Bewilligungsbehörden haben. Mir hat noch niemand erklären können, warum wir in der Stadt und im Kreis Düren sowie in der Stadt und im Kreis Paderborn wenige hundert Meter voneinander entfernt zwei Bewilligungsbehörden brauchen.

Geben Sie sich einen Ruck: Machen Sie den Bürokratieabbau endlich mit. – Herzlichen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Minister. – Meine Damen und Herren, ich schließe die Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ausschuss für Bauen und Verkehr empfiehlt in seiner **Beschlussempfehlung Drucksache 14/2992**, den Gesetzentwurf 14/2399 unverändert anzunehmen. Wer ist dafür? – Das sind die Koalitionsfraktionen. – Wer ist dagegen? – Die Oppositionsfraktionen. Damit ist der Gesetzentwurf in der Beschlussfassung des Ausschusses für Bauen und Verkehr in zweiter Lesung **verabschiedet**.

Ich rufe auf:

13 Gesetz zur Änderung des Landesstraßen- ausbaugesetzes

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/1998

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Bauen und Verkehr
Drucksache 14/2991

zweite Lesung

Auch hier gilt das Zeitdiktat, soweit es möglich ist.

Ich eröffne die Beratung und erteile dem Kollegen Aßbrock, der schon hier ist, das Wort. Bitte schön.

Wolfgang Aßbrock (CDU): Herr Präsident! Meine werten Damen und Herren! Es kommt heute Abend ein bisschen auf Schnelligkeit an. Deshalb möchte ich mich eigentlich auch kurz fassen: Heute ist ein guter Tag für den Straßenbau in Nordrhein-Westfalen. Die CDU wird diesem Gesetzentwurf natürlich zustimmen, und zwar mit großer Freude. Wir haben einen langen und intensiven Arbeitsprozess heute zu Ende gebracht.

Bei diesem Gesetz haben wir ausdrücklich die Vorgaben des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung angewandt. Der vorliegende Gesetzentwurf ist rechtskonform. Dies haben uns die Gutachter in der Anhörung am 26. April noch einmal ausdrücklich bestätigt.

Wir werden einen verlässlichen Finanzrahmen fassen, um die Maßnahmen, die in der Stufe 1 dargestellt worden sind, finanzieren zu können. Damit schaffen wir einen verlässlichen Rahmen für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Allerdings muss man in diesem Zusammenhang erwähnen, dass wir bis zum Jahre 2022 über 250 Millionen € aufbringen müssen, um die Kosten für Vorfinanzierungen aus den vergangenen Jahren abdecken zu können.

Neben den Neubaumaßnahmen haben wir natürlich auch die Mittel für die Straßenunterhaltung im Blick. Wir haben ein Sanierungserbe in einer Größenordnung von 322 Millionen € übernehmen müssen. Leider können wir dieses Sanierungserbe nicht ausschlagen, werden dafür aber den notwendigen Finanzrahmen bereitstellen, um diesen Sanierungsstau Maßnahme für Maßnahme abzuarbeiten.

Der Stillstand in der Verkehrspolitik ist überwunden. Das ist ein deutliches Signal für die Verlässlichkeit und Planungssicherheit in der für die Wirtschaft und Arbeitsplätze so wichtigen Verkehrsinfrastruktur. Schade, dass sich die Opposition auch in diesem Punkt verweigert. – Herzlichen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Aßbrock. – Jetzt hat Herr Tüttenberg, Abgeordneter der SPD-Fraktion, das Wort.

Achim Tüttenberg (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Zur Beratung und Abstimmung steht heute zu vorgerückter Stunde und parallel zum Rheinischen Regionalabend eine aus unserer Sicht ernüchternde verkehrspolitische Kost der Landesregierung. Statt des im Wahlkampf trotz Schuldenkritik angekündigten Infrastruktursonderprogramms kürzen Sie jetzt im Haushalt 2007 das Landesstraßenausbauprogramm um mehr als 10 % und befrachten zudem die Erhaltungsmittel, die zur Sanierung vorhandener Straßen dienen, auch noch mit der Finanzierung teurer Bahntunnel, die künftig nämlich gemäß der Vorlage aus diesem Etat bezahlt werden sollen.

Die Integrierte Gesamtverkehrsplanung, die Basis des Landesstraßenausbaugesetzes ist, ist massiv

unterfinanziert. Sie beschreibt passend zum heutigen Nikolaustag eine verfrühte Wunschliste, die sich – je näher der Tag der Bescherung heranrückt – als immer unerfüllbarer herausstellen muss. Damit die Hoffnung aber noch möglichst lange aufrechterhalten bleiben kann, wurde jetzt sogar eine neue Prioritätsstufe geschaffen, nämlich die Prioritätsstufe 2 mit einem vorweihnachtlichen Stern.

Ich fange einmal bei den Prioritäten hinten an. Stufe 2 besagt: Nach der übernächsten Landtagswahl – sagen wir einmal: 2017 – noch einmal nachfragen und gar nicht erst baureif planen.

Neu ist die Stufe 2 mit Stern. Sie besagt: Plant einmal schön zu Ende, aber ebenfalls vor 2015 null Euro. – Damit sind schon einmal Dutzende von Projekten auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben.

Glücklich ist, wer Stufe 1 erwischt hat. Diese Projekte sollen bis zum Jahre 2015 zumindest eingeleitet worden sein. Super, wenigstens auf dem Papier! Denn alle Stufe-1-Projekte kosten nach Ihrer Vorlage mehr als 1.000 Millionen €. Das heißt: In den neun Jahren bis zu 2015 müssen im Schnitt 111 Millionen € pro Jahr für den Bau auch bereitgestellt werden.

In Ihrem eigenen Entwurf für 2007 stehen aber nur 60 Millionen €. Sie selbst geben in der Vorlage zu, dass dies deutlich weniger ist als der langjährige Schnitt der SPD-Vorgängerregierungen.

Dass Sie einen ideologischen Feldzug gegen die Schiene führen würden, musste man von vornherein erahnen. Dass aber gerade Sie jetzt den Landesstraßenneubau zurückfahren, ist ein weiteres von vielen Beispielen dafür, wie Sie sich Ihren Wahlsieg ermogelt haben, weil Sie von den Ausagen, mit denen Sie Ihren Wahlsieg ermöglicht haben, jetzt nichts mehr wissen wollen.

(Beifall von der SPD)

Ich bin gespannt darauf, wie gleich der Minister zur Behandlung dieser Problematik in den Regionalräten berichtet. Ich habe heute noch gehört, dass in der Verkehrskommission des ostwestfälischen Regionalrates große Verwunderung über die Art und Weise der Nichtbeteiligung der Basis herrschte. Vielleicht hören wir darüber gleich mehr.

Sie haben den Menschen im Land in Bezug auf den Straßenbau – ich bleibe noch einmal bei dem Vergleich – ein festliches Dinner versprochen. Dieses Gesetz aber ist eine verkehrspolitische Wassersuppe, der Sie gleich mit dem vermutlich auf uns hereinprasselnden rhetorischen Tabasco

keinen Geschmack mehr verleihen können. Das müssen Sie dann, bitte schön, alleine beschließen.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Kollege Tüttenberg. – Herr Abgeordneter Rasche, Sie sind wieder einmal dran.

Christof Rasche (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Weil SPD und Grüne während ihrer Regierungszeit insbesondere beim Straßenbau auf keinen gemeinsamen Nenner kamen, haben sie sich sogar der gesetzlichen Verpflichtung entzogen, den Landesstraßenbedarfsplan fortzuschreiben. So galt der alte Bedarfsplan seit 1993 bis heute fort.

Die rund 60 Änderungen seit 1993 wurden willkürlich im Wege der Ausnahmeregelung des § 5 des Landesstraßenbaugesetzes vorgenommen. Das, meine Damen und Herren von der SPD, war Ihre Verkehrspolitik.

Meine Damen und Herren, die neue Koalition hat in einem transparenten Verfahren jede einzelne Maßnahme im Rahmen der integrierten Gesamtverkehrsplanung umfassend geprüft und bewertet. Der Landesstraßenbedarfsplan wird von CDU und FDP fortgeschrieben. Das ist ein Beispiel für die Wende in der Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen. Die Staupolitik von Rot-Grün haben wir damit beendet. – Herzlichen Dank.

(Beifall von FDP und CDU)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Jetzt spricht der Kollege Becker von den Grünen.

Horst Becker (GRÜNE): Meine Damen und Herren! Das vorliegende Landesstraßenausbaugesetz ist abzulehnen. Es ist nicht etwa deshalb abzulehnen, weil es die Rechtsgrundlagen für den Ausbau von Landesstraßen schafft, sondern es ist abzulehnen, weil es den Aufgaben der Zeit nicht gerecht wird und nicht rechtskonform ist.

Wir haben in der Zeit der rot-grünen Landesregierung oft genug bewiesen, dass mit uns auch Straßenbau möglich ist, dass mit uns Straßenunterhalt möglich ist. Heute aber geht es um etwas anderes: Es geht heute um die Frage Ihrer Prioritäten und darum, ob Ihr Handeln rechtskonform ist oder nicht.

Meine Damen und Herren, dringender denn je ist nicht der Neubau von Straßen, sondern vor allem

der Unterhalt und die Instandsetzung des bestehenden Straßennetzes.

(Zuruf von der CDU)

– Was nützen uns, Kollege Zwischenrufer, 3 km neuer Straßenbau, wenn 3.000 km aufgrund fehlender Investitionen kaputt und marode sind?

Wer sich den Straßenzustandsbericht der Landesregierung anschaut, sieht, mit welchem Verzehr an Vermögen es verbunden ist, wenn hier nicht investiert wird.

(Zurufe von der CDU)

– Ja, ich wusste das, und ich habe es mit voller Absicht gesagt. – Da Sie aber an anderer Stelle immer wieder darauf hinweisen, dass das Geld nicht zweimal ausgegeben werden kann und dass Sie sparen müssen, müssten Sie sich logischerweise entscheiden, wofür Sie das Geld ausgeben. Geben Sie es für den Bau von wenigen Kilometern Straße aus, oder geben Sie es dafür aus, dass das bestehende Netz saniert und instand gehalten wird und dass kein Vermögen verzehrt wird? Letzteres tun Sie nicht. Sie setzen weiter auf Straßenneubau. Sie investieren an einer Stelle, an der Sie für das, was Sie einsetzen, weniger Output bekommen.

Zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung – der Kollege Tüttenberg hat es gerade gestreift –: Ich will Ihnen noch einmal deutlich sagen, dass die Integrierte Gesamtverkehrsplanung, die auf die Empfehlungen der Enquetekommission zurückging und die übrigens die Zustimmung aller Fraktionen in diesem Hause gefunden hat, von Ihnen ganz offensichtlich nicht eingehalten worden ist und dass die entsprechenden Gesetze ganz offensichtlich gebrochen worden sind.

(Beifall von den GRÜNEN)

Die notwendigen Gutachten und die Verfahrensschritte, die seinerzeit dieses Verfahren begleitend entwickelt worden sind, haben ganz einwandfrei vorgegeben, dass die Nutzwertanalyse, nicht aber die Kosten-Nutzen-Rechnung, bei der Integrierten Gesamtverkehrsplanung in den Vordergrund gestellt werden sollte. Nur weil wegen der bundesrechtlichen Bestimmungen zusätzlich eine Kosten-Nutzen-Analyse gemacht werden musste, hatten Sie überhaupt die Möglichkeit, diese jetzt heranzuziehen. Sie war aber nie als Bewertungsmaßstab innerhalb der Integrierten Gesamtverkehrsplanung vorgesehen, und das wissen Sie auch.

Genau da setzt das ein, was ich Herrn Minister Wittke auch in der Ausschusssitzung vorgehalten

habe: Sie haben nicht nur dafür gesorgt, dass der SPNV und die Bahn keine Priorität mehr haben, sondern Sie haben das zugunsten des Autoverkehrs sogar klar umgedreht. Sie haben das unter Inkaufnahme eines klaren Gesetzbruches getan.

(Beifall von den GRÜNEN)

Wenn wir uns das Verfahren insgesamt anschauen, müssen wir feststellen: Nach mehr als fünf Jahren Berechnungen und Erprobungen drohte der Integrierte Gesamtverkehrsplan nach Auffassung der Landesregierung und des Verkehrsministers offensichtlich, Erfolg zu haben. Es ging nämlich um eine Abwägung in der Sache und richtete sich nicht nur nach den Kosten. Deswegen war es aus Ihrer Sicht notwendig, ihn zu stoppen.

Aber es gab noch einen zweiten Punkt: die strategische Umweltprüfung für Pläne und Programme. Dieser zusätzliche Punkt führt dazu, dass Sie die Regionalräte – auch der Kollege Tüttenberg hat es eben angesprochen – schlicht aus dem Verfahren herausgehobelt haben, obwohl denen das nach dem Gesetz zusteht. Auch hier haben Sie das Gesetz gebrochen. Sie haben sie herausgehobelt, weil Sie dieses Gesetz im Schweinsgalopp hier durchsetzen wollten und weil Sie Angst hatten, dass Sie, wenn das Gesetz nicht vor Ende Juni dieses Jahres in Kraft treten würde, nach der strategischen Umweltprüfung handeln müssten.

(Beifall von den GRÜNEN)

Ich sage Ihnen für unsere Fraktion ganz deutlich: Ihre Vorgehensweise ist eine fachliche Nullnummer. Sie handeln am Gesetz und an der Vernunft vorbei. Sie setzen entgegen dem, was Sie in Ihren Sonntagsreden und auch im Parlament immer wieder äußern, das Geld nicht effektiv ein, sondern so, wie Sie es aufgrund Ihrer Ideologie immer vorhatten. Sie lassen sich von der Wirklichkeit nicht bremsen. Sie schauen nicht hin, sondern fahren mit Karacho vor die Wand. Ich sage Ihnen voraus, dass das nicht nur für die Verkehrspolitik, sondern auch für die Klimapolitik letztendlich vor der Wand endet.

Herr Rasche, ich sage Ihnen auch: Ihre Äußerungen und die vollmundigen Ankündigungen von Ihnen und Ihrem Minister, dass Sie die Staus von der Straße wegbringen, werden wir an den Staus messen, die es in den Jahren 2009 und 2010 noch geben wird. Wir werden sehen, dass die Staus nicht weniger geworden sind und dass Sie hier etwas verkündet haben, was Sie nicht einhalten können.

(Beifall von den GRÜNEN)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Kollege Becker. – Zum Abschluss der Debatte hat Herr Minister Wittke das Wort.

Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Jawohl, Herr Becker, es ist wahr: Diese Koalition setzt in der Tat auch auf den Straßenneubau, und zwar deshalb, weil Sie in Nordrhein-Westfalen jahrzehntelang keine Straße oder jedenfalls kaum Straßen gebaut haben, obwohl diese dringend notwendig waren.

(Beifall von CDU und FDP)

Sie haben zugelassen, dass sich Blechkolonnen durch die Ortschaften – durch Dörfer und Städte – quälen, weil Sie aus ideologischen Gründen nicht in der Lage waren, das zu tun, was dringend notwendig war.

(Beifall von der CDU)

Lieber Herr Kollege Tüttenberg, es ist schon eine Unverschämtheit, sich vor dieses Hohe Haus zu stellen und so zu tun, als würde jetzt weniger Geld für den Landesstraßenbau ausgegeben. Sie wissen ganz genau, dass seit dem Haushaltsjahr 2006 5 Millionen € mehr für den Landesstraßenbau in Nordrhein-Westfalen ausgegeben werden. Das steht nicht nur auf dem Papier, sondern dieses Geld wird tatsächlich ausgegeben.

Sie haben nämlich in der Vergangenheit doppelt falsch gehandelt: Sie haben auf der einen Seite die Ansätze für den Landesstraßenneubau kontinuierlich abgesenkt und auf der anderen Seite durch Haushaltstricks – globale Minderausgaben, Haushaltssperren und andere Instrumente Ihrer Finanzminister – dafür gesorgt, dass das Wenige, das Sie zur Verfügung gestellt haben, noch nicht einmal verbaut wurde. Es ist nicht fair, wie Sie sich hier verhalten.

(Beifall von der CDU – Zuruf von Rainer Schmeltzer [SPD])

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, mit dem ausführlich diskutierten Gesetzentwurf zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes wird der Landesstraßenbedarfsplan zum dritten Mal gesetzlich fortgeschrieben. Nordrhein-Westfalen stellt damit erstmals seit 1993 die bauliche Weiterentwicklung des Landesstraßennetzes wieder auf eine aktuelle Grundlage. Das geschieht zum ersten Mal seit 1993, weil die rot-grüne Regierungskoalition nicht in der Lage war, einen Landesstraßenbedarfsplan auf den Weg zu bringen.

(Beifall von der CDU)

Bei keiner Fortschreibung in der Vergangenheit waren die Untersuchungen so transparent und umfassend vorbereitet wie bei diesem Verfahren. Darüber hinaus ist der Landtag in einer Expertenanhörung allen bestehenden Fragestellungen nachgegangen. Zielsetzung der Fortschreibung ist es, dafür zu sorgen, dass das Landesstraßennetz unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen bedarfsgerecht modernisiert und effizient verbessert werden kann. Die Fortschreibung zum frühestmöglichen Zeitpunkt nach dem Regierungswechsel ist ein Signal für den Aufbruch, für frisches Denken und für vernünftiges Handeln in der Verkehrspolitik.

Mit der Verabschiedung des vorliegenden Entwurfs für ein Änderungsgesetz und des dazugehörigen Bedarfsplans erfüllen wir unseren Auftrag, Planungssicherheit und Verlässlichkeit in die Verkehrspolitik Nordrhein-Westfalens zurückzubringen. Es ist im Interesse der Planungssicherheit und -klarheit, dass die Festlegung des Bedarfs durch die Bedarfsplankarte des Gesetzes für die Linienbestimmung und die Planfeststellung verbindlich ist. Das dient nicht nur der Ressourcensteuerung, sondern es gilt auch für die Verwaltungen und die Gerichte, die an die Bedarfsfestlegung gebunden sind.

Für die Umsetzung bedeutet die schematisierte Form der Projektdarstellung in der Bedarfsplankarte allerdings keine Vorentscheidung über den Trassenverlauf. So wird über die konkrete Ausgestaltung eines Vorhabens und seiner Realisierung erst im Laufe der Linienbestimmung und abschließend nach sorgfältiger Abwägung im Planfeststellungsverfahren entschieden.

Der Entwurf des Landesstraßenbedarfsplans ist auf der Grundlage der Integrierten Gesamtverkehrsplanung, des IGVP-Gesetzes, aufgestellt worden. Dies bedeutet: Alle Verkehrsarten sind von Anfang nach ihrer Eignung und ihren Möglichkeiten berücksichtigt worden. Inhaltlich ist der vorliegende Bedarfsplanentwurf identisch mit dem als Bestandteil der IGVP verabschiedeten Maßnahmenkatalog zu den Landesstraßen.

Meine Damen und Herren, wir machen mit diesem neuen Landesstraßenbedarfsplan auch Schluss mir jeglicher Art von Vorrangpolitik. Denn wir sind der festen Überzeugung, dass die Schiene da gestärkt werden muss, wo die Schiene ihre Vorteile ausspielen kann, und dass die Straße da gestärkt werden muss, wo die Straße ihre Vorteile ausspielen kann. Deshalb ist es notwendig, die Ideo-

logie der Vergangenheit durch einen neuen Rationalismus zu ersetzen. Genau das tun wir mit diesem Gesetzentwurf.

(Beifall von CDU und FDP)

Meine Damen und Herren, ich möchte mich an dieser Stelle ausdrücklich bei den Regionalräten, die das Verfahren von Anfang an aktiv begleitet und mit ihren Beschlussfassungen mit dazu beigetragen haben, dass die IGVP, aber auch der Landesstraßenbedarfsplan auf den Weg gebracht werden konnten.

Vizepräsident Edgar Moron: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abgeordneten Remmel?

Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr: Ich habe leider nur noch zehn Sekunden, Herr Präsident.

(Rainer Schmeltzer [SPD]: Wird doch nicht angerechnet!)

Die würde ich gerne für meine Rede verwenden. Vielen Dank.

Vizepräsident Edgar Moron: In Ordnung.

Oliver Wittke, Minister für Bauen und Verkehr: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wichtig ist mir noch deutlich zu machen, dass wir auch an einer anderen Stelle umsteuern; denn wir werden im Jahre 2007 erstmalig in der Geschichte des Landes Nordrhein-Westfalen mehr finanzielle Mittel für die Unterhaltung von Landesstraßen ausgeben, nämlich 60,3 Millionen €, als für den Neubau beziehungsweise für die Ergänzung des bestehenden Straßennetzes, wofür nur 60 Millionen € vorgesehen sind. Ich denke, damit tragen wir auch unserer Verantwortung Rechnung, das, was bereits im Straßennetz besteht, dauerhaft zu erhalten. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von CDU und FDP)

Vizepräsident Edgar Moron: Vielen Dank, Herr Minister. – Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich schließe die Beratung.

Der Ausschuss für Bauen und Verkehr empfiehlt in seiner **Beschlussempfehlung Drucksache 14/2991**, den Gesetzentwurf 14/1998 unverändert anzunehmen. Wer ist dafür? – Das sind die Koalitionsfraktionen von CDU und FDP. Wer ist dagegen? – Die Oppositionsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen. Damit ist die Beschluss-

empfehlung **angenommen** und der Gesetzentwurf beschlossen.

Tagesordnungspunkt

14 Zweites Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/2433

Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Bauen und Verkehr
Drucksache 14/2993

zweite Lesung

Ich eröffne die Beratung. – Herr Schemmer hat für die CDU-Fraktion das Wort, auch mit der Bitte um Kurzfassung.

Bernhard Schemmer (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Am Ende muss immer das aufgeholt werden, was über den Tag versäumt worden ist. So lautet die Regel. Ob wir die auch bei der Änderung des § 6 Landesbauordnung, der sogenannten Abstandsfläche, anwenden können, werden wir gleich sehen.

Ich denke, dass auf diese Änderung die Bauherren, die Architekten, die Ingenieure und selbst die Gerichte dringend warten und dass es vor allen Dingen auch Zeit wird, einigen Mitarbeitern von Bauordnungsämtern das Spielzeug der etwas eigenwilligen Interpretation des bisherigen alten Rechts zu nehmen.

Die Koalition der Erneuerung will Vereinfachung und Bürokratieabbau. Der neue § 6 definiert die Abstandsfläche neu und löst somit die Probleme der vergangenen Jahre. Dadurch war in den vergangenen Jahren bei den am Bau Beteiligten viel Frust entstanden.

Der Frust ist auch entstanden, weil der Verwaltungsgerichtshof nicht den Willen des Gesetzgebers umgesetzt hat, sondern Abstandsflächen, Schmalseitenprivileg und Außenwände recht eigenwillig neu definiert hat. Auf Fachtagungen zum Thema Abstandsflächen wurde es dann teilweise etwas peinlich, wenn der frühere Mitarbeiter im Bauministerium, Dr. Temme, und der Vorsitzende Richter des OVG, Dr. Schulte, für ein und dieselbe Fragestellung mindestens zwei Antworten bereit hatten. Da wäre vielleicht etwas mehr Bescheidenheit sowohl der dritten Gewalt als auch