



Ausschuss für Bauen und Verkehr

16. Sitzung (öffentlich)

28. März 2006

Düsseldorf - Haus des Landtags

15:00 Uhr bis 17:00 Uhr

Vorsitz: Wolfgang Röken (SPD)

Protokollerstellung: Günter Labes

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

Vor Eintritt in die Tagesordnung

1

1 Haushaltsstrukturgesetz 2006

1

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksachen 14/1000 und 14/1500 (1. Ergänzungsvorlage)

Vorlagen 14/259 und 14/370

Stellungnahme 14/65

Zuschriften 14/255 und 14/256

Das Haushaltsbegleitgesetz wird mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD und Grünen angenommen.

Zur Vorlage 14/370 stellt der Ausschuss das Benehmen her.

Der Einzelplan 14 wird mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD und Grünen angenommen. Der diesen Ausschuss betreffende Teil des Einzelplans 20 wird mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Oppositionsfraktionen angenommen.

Seite

2 Änderung des ÖPNV-Bedarfsplans 14

Vorlage 14/308

Der Ausschuss stellt mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD und Grünen das Einvernehmen über den Inhalt der Vorlage 14/308 her.

3 Vorbereitung der Anhörung zur IGVP 17

Aus der Diskussion

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Wolfgang Röken teilt mit, insbesondere auf Wunsch der Koalitionsfraktionen sollte der Punkt „Vorbereitung der Anhörung zur IGVP“ auf die Tagesordnung gesetzt werden. Im **Ausschuss** gibt es dagegen keinen Widerspruch.

1 Haushaltsstrukturgesetz 2006

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksachen 14/1000 und 14/1500 (1. Ergänzungsvorlage)
Vorlagen 14/259 und 14/370
Stellungnahme 14/65
Zuschriften 14/255 und 14/256

Einzelpläne 14 und 20 sowie Landesstraßenbauprogramm 2006

Hinweis: Die Texte der Anträge und Abstimmungsergebnisse sind den Vorlagen 14/401 und 14/421 zu entnehmen. Dieses Protokoll erhält nur die Wortbeiträge, die über den Begründungstext zum jeweiligen Antrag hinausgehen.

StS Günter Kozlowski (MBV) führt zur Ergänzungsvorlage Drucksache 14/1500 aus:

Ich kann mich relativ kurz fassen, weil die Ergänzungsvorlage für den Bereich des MBV nur die wesentliche Änderung bezüglich des Grundstücksfonds enthält.

Zum Grundstücksfonds ist Folgendes zu sagen: Im Haushaltsentwurf wollen wir zusätzlich 30 Millionen € für den Grundstücksfonds bereitstellen, damit die bereits bewilligten und begonnenen Projekte, die mit EU-Mitteln finanziert werden, bis 2008 beendet werden können. Von diesen 30 Millionen € muss der Einzelplan 14 aus Mitteln der Stadterneuerung 15 Millionen € anteilig decken. Davon werden 12 Millionen € aus Rückflüssen kommen und es wird ca. 3 Millionen € sogenanntes frisches Geld eingesetzt, während die anderen 15 Millionen € vom Finanzministerium einmalig zur Verfügung gestellt werden.

Damit ist sichergestellt, dass wir im Haushaltsvollzug 2006 den Anforderungen, die im Grundstücksfonds auf uns zukommen, gerecht werden können und dass die zurzeit laufenden wichtigen Projekte ausfinanziert werden können.

Es gibt darüber hinaus noch eine kleine redaktionelle Korrektur, die sich auf die Änderung des Wohnungsbauförderungsgesetzes bezieht. Danach sind die Mittel, die für den Zinsdienst zur Verfügung gestellt werden, aus dem Jahresüberschuss der Wohnungsbauförderungsanstalt zu zahlen. Diese Klarstellung war gewünscht worden. Sie kennen die Hintergründe, die sich aus der Bewertung des Eigenkapi-

tals etc. ergeben und aus den Wünschen, die die BaFin hat. Auf diese Art und Weise haben wir das jetzt etwas präziser und genauer gefasst.

Die letzte Kleinigkeit, die sich durch die Ergänzungsvorlage verändert hat, betrifft einen neuen Vermerk bei Kapitel 14 120 in der Titelgruppe 67 - Angelegenheiten der Luftfahrt. Mit dem Ausbringen des neuen Vermerks wird die gegenseitige Deckungsfähigkeit in der Titelgruppe 67 ermöglicht.

Anträge zum Haushaltsbegleitgesetz - siehe Vorlage 14/401:

Bernd Schulte (CDU) legt zu den Anträgen Nr. 1 bis 3 dar, vor der Einzelberatung von Anträgen müsse deutlich gemacht werden, welche Absicht die Landesregierung und die sie tragenden Koalitionsfraktionen mit dem Haushalt für das Jahr 2006 verfolgten. Es sei bekannt, welche Haushaltsdaten die neue Koalition übernommen habe und welche Entscheidungen notwendig seien, um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, den Haushalt des Landes mittelfristig wieder auf einen verfassungsgemäßen Kurs zu bringen. Das bedeute, es müsse die Wende in der Kreditpolitik gelingen und es gelte, die Nettokreditaufnahme zu senken. Außerdem müssten Voraussetzungen geschaffen werden, um wieder auf einen ausgeglichenen Haushalt zuzugehen. Das geschehe über eine lineare Kürzung der Förderprogramme um 20 %. Einer dieser davon betroffenen Bereiche stelle § 45 a Personenbeförderungsgesetz dar. Nach dem Haushaltsentwurf werde festgelegt, die Zahl der förderungsfähigen Tage von 240 auf rund 200 im Jahr zu reduzieren, nämlich auf die Tage, an denen tatsächlich Schülertransport stattfindet.

Von dieser vorgesehenen Kürzung werde der ländliche Raum stärker als großstädtische Ballungsgebiete betroffen, da es dort eben teurer sei, die Schüler vom Wohnort zum Schulort zu transportieren. Dieser Kürzung im Jahre 2006 werde man mit einem Antrag im Haushalts- und Finanzausschuss begegnen, der beinhalte, diese Einsparungen einmalig im Jahr 2006 über Mittel des Regionalisierungsgesetzes für die Investitionspauschalen zu kompensieren. Um den ländlichen Raum tatsächlich zu begünstigen, werde eine Differenzierung vorgenommen, indem Gebiete über 100.000 Einwohnern im Durchschnitt für 65 % der Einsparungen einen Ausgleich erführen, während die Gebiete unter 100.000 Einwohnern - das entspreche der Aufteilung im Personenbeförderungsgesetz - durchschnittlich 85 % an Kompensation erhielten. Seine Fraktion gehe davon aus, dass sich die Nahverkehrsträger über diese Kompensation sehr gut auf die Situation des Kürzungsszenarios einstellen könnten und sie sich darauf vorbereiteten, damit im Zuge der Umstrukturierung der Regionalisierung auf Bundesebene mit der von der CDU angestrebten Revision ab den Jahren 2007/2008 ein neues Finanzierungssystem geschaffen werden könne, was vor allem die soliden finanziellen Grundlagen für den Nahverkehr in ländlichen Bereichen sichere.

Der Antrag der Grünen werde abgelehnt, weil dieser darauf abziele, es werde wie bisher fortgefahren, weil kein Grund zur Herbeiführung einer Kurskorrektur bestehe. Ein solches Vorgehen sei aber vor dem Hintergrund der dramatischen Finanzsituation nicht möglich.

Dr. Axel Horstmann (SPD) folgert, demnach kündige die CDU-Fraktion einen Antrag an. Er bitte zu begründen, warum dieser erst im Haushalts- und Finanzausschuss vorgelegt werde.

Bernd Schulte (CDU) erläutert, der HFA sei der Bündelungs- und Steuerungsausschuss, der dafür geeignet sei, die Anträge im Sinne des Haushaltsausgleichs zu koordinieren, die mehrheitlich von der Koalition unterstützt würden.

Vorsitzender Wolfgang Röken betont, der angekündigte Antrag betreffe ausschließlich den Fachbereich dieses Ausschusses.

Bodo Wißen (SPD) meint, es wäre aber hilfreich gewesen, wenn alle Fraktionen von diesem Vorhaben vorher Kenntnis erlangt hätten, sodass solche Anträge wie in anderen Fachausschüssen üblich behandelt werden könnten. Das von der CDU-Fraktion vorgeschlagene Procedere würde wohl nur für ein Jahr gelten. Angemerkt werden müsse, dass es bereits jetzt zu Fahrpreiserhöhungen komme.

Dr. Axel Horstmann (SPD) führt an, ginge es um eine reine Finanzausgleichsoperation, könnte für dieses Verfahren Verständnis aufgebracht werden. Nach den Darlegungen werde beabsichtigt, eine einmalige Deckung herbeizuführen. Damit würden sich Fragen verbinden, was das etwa für die Zukunft bedeute und was für dieses Jahr mit diesem Weg bewirkt werden solle, nachdem der VRR schon Tariferhöhungen beschlossen habe. Außerdem wolle die CDU-Fraktion die Regionalisierungsmittel dafür belasten. Das veranlasse zu der Frage, welche Konsequenzen das für die Betriebskostenzuschüsse im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs nach sich ziehe.

An diesen angekündigten Haushaltsantrag knüpften sich zahlreiche fachpolitische Fragen an, die einer Erörterung bedürften. Durch diese Art des Vorgehens der CDU-Fraktion würden die Möglichkeiten der Oppositionsfraktionen, eine fachpolitische Erörterung solcher Vorschläge durchzuführen, massiv eingeschränkt. Das bedeute einen Bruch mit parlamentarischen Traditionen. Einen solchen Ausschluss fachpolitischer Argumente und Erwägungen habe es bei Haushaltsberatungen noch nie gegeben.

Vorsitzender Wolfgang Röken merkt an, werde dieser Antrag erst im HFA eingebracht, könnte es notwendig werden, noch eine Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr vor der Verabschiedung des Haushalts durchzuführen. Das fachpolitische Thema gehöre nämlich in diesen Ausschuss. - Gegen diese Anmerkung erhebt sich im Ausschuss kein Widerspruch.

Zu den Anträgen - s. Vorlage 14/421:

Zu lfd. Nr. 1:

Oliver Keymis (GRÜNE) führt zur Begründung an, mit diesem Antrag werde vorgeschlagen, wegen des Sparzwangs bei der Öffentlichkeitsarbeit Einsparungen vorzunehmen. Die frühere Koalition habe in den letzten Jahren auch immer weniger für diesen Bereich ausgegeben.

Zu den lfd. Nr. 2 bis 4:

Horst Becker (GRÜNE) stellt dar, die Grünen hielten weiterhin eine Ausgleichsabgabe für erforderlich. In dieser Beurteilung stimme seine Fraktion mit dem Städtetag und dem Städte- und Gemeindebund überein, die in der Anhörung angeführt hätten, das Vorhaben der Landesregierung führe zu erheblich mehr Bürokratie. Gleichzeitig brächen die Einnahmen weg, die die Wfa dringend für die Wohnungsbauförderung benötige. Das bedeute mittelfristig auch ein Problem für die Wfa, weil die Rückzahlungen der Kredite des Bundes nach dem Vorhaben der Regierung aus dem Wohnungsbauvermögen finanziert werden sollten.

Heinz Sahren (CDU) verweist darauf, ursprünglich sei nach dem Gesetzentwurf eine Abstufung bei der Rücknahme der Ausgleichsabgabe bis zum Jahr 2009 vorgesehen gewesen. Die erwähnte Anhörung habe insbesondere zum Bürokratie-Abbau einige bedenkenswerte Anregungen ergeben. Nach Überlegungen sei seine Fraktion zu der Auffassung gelangt, dass das Argument des Bürokratie-Abbaus eine besondere Bedeutung einnehme. Aus diesem Grunde sollte schon mit diesem Haushalt die Fehlbelegerabgabe komplett gestrichen werden. Im HFA werde deshalb ein entsprechender Änderungsantrag vorgelegt.

Horst Becker (GRÜNE) stellt fest, zunehmend würden Ankündigungen erfolgen, statt fachlich zu beraten. Die Anhörung müsste in der Tat zum Nachdenken Anlass geben, dies insbesondere zu den Äußerungen der kommunalen Spitzenverbände, wie notwendig diese Mittel aus der Fehlbelegerabgabe für den sozialen Wohnungsbau seien. Auch dem Argument eines vorhandenen entspannten Wohnungsmarkts sei deutlich entgegengetreten worden, weil das Gegenteil richtig erscheine. Im unteren Preissegment existiere kein entspannter Wohnungsmarkt. Deswegen müsse die Ausgleichsabgabe weiter erhoben werden.

Bernd Schulte (CDU) führt aus, Wohl und Wehe des Wohnungsbauvermögens hänge nicht von den Einnahmen aus der Fehlbelegerabgabe ab. Würden in diesem Jahr die Einnahmen auf null gestellt, werde sich in den nächsten Jahren die Minderung des Wohnungsbauvermögens und des Wohnungsbauprogramms nur in geringem Maße bemerkbar machen, wie die Zahlen, die in der letzten Sitzung bei der Wohnungsbauför-

derungsanstalt vorgelegen hätten, belegten. Er bitte weiter, den Aspekt der sozialen Entmischungsproblematik zu berücksichtigen. Als unverdächtigen Zeugen führe er den SPD-Oberbürgermeister der Stadt Hagen, Peter Demnitz, an, der im Rahmen einer Veranstaltung mit Minister Wittke gestern nachdrücklich an die Entscheidungsträger im Lande appelliert habe, sich endlich von der Fehlbelegungsabgabe zu verabschieden, damit die soziale Problematik in von Entmischung bedrohten Stadtteilen gemindert werden könne.

Zu lfd. Nr. 5:

Oliver Keymis (GRÜNE) legt dar, die mit diesem Antrag vertretene Position werde nicht nur von den Grünen eingenommen. Die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände führe in den Empfehlungen vom 16. März 2006 auf Seite 9 aus, warum mit § 45 a anders verfahren werden müsse, als es derzeit geplant sei. Sowohl bezüglich der Schulzeiten als auch der demographischen Entwicklung müsse davon ausgegangen werden, dass bei den Schulstandorten Veränderungen einträten.

Hauptpunkt bilde der ländliche Raum. Alle in diesem Raum würden darum wissen, dass die vorgesehenen Kürzungen ganz wesentlich die Unternehmen betreffen würden, die dort die Verkehre aufrechterhielten. Bis zu 70 % der Verkehre erfolge über diese Finanzierung. Deshalb werde eine dramatische Situation entstehen, falls es zu der vorgeschlagenen Kürzung komme.

Herr Schulte habe eben einen Reparaturantrag angekündigt. Das erscheine insofern verdächtig, weil die vom Minister vorgetragene Argumentation, dass dieses Land mit den Regionalisierungsmitteln besonders sauber umgehe, durchbrochen werde. Es sei ausgesprochen bedauerlich, dass dieser Sachverhalt jetzt nicht im Einzelnen ausdiskutiert werden könne, weil noch kein Antrag vorliege. Vom angedeuteten Vorschlag halte er im Prinzip nichts, sondern er plädiere dafür, wie im Änderungsantrag seiner Fraktion vorgeschlagen zu verfahren.

Die Förderung des Schülerverkehrs dürfte nicht zur Disposition stehen, sondern müsse gestützt, gefördert und ausgebaut werden. Unter Berücksichtigung der Zahlen des Deutschen Paritätischen Wohlfahrtsverbands zur Kinderarmut und im Wissen, dass durch die Einführung von Hartz IV die Zahl der durch diese Gesetzgebung betroffenen Kinder bis 15 Jahre von 250.000 auf jetzt über 450.000 Menschen angestiegen sei, stoße man in Bereiche hinein, wo insbesondere die Förderung der Mobilität von Kindern und Jugendlichen eine eminent wichtige politische Aufgabe bleibe. Deshalb sollte dem vorgelegten Antrag seiner Fraktion zugestimmt werden.

Bodo Wißen (SPD) bezeichnet es als prinzipiell richtig, dass die Kürzung der Zahl der Schülerbeförderungstage auf 200 zu erheblichen Belastungen gerade im ländlichen Raum führe. Für ein Jahr sei aber nach den Ankündigungen eine Möglichkeit gefunden worden, die Belastungen weitgehend zu kompensieren. Aber die Kürzung der Zahl der Tage beruhe auf exekutivem Handeln. Deshalb wäre zu fragen, wie sich das Ministeri-

um dazu verhalte und wie sichergestellt werden könne, dass diese Ankündigungen auch tatsächlich umgesetzt würden.

Der Antrag der Grünen stoße bei seiner Fraktion auf Sympathie, aber die in der Begründung enthaltene Zahl von 40 % Mindereinnahmen sei zu hoch gegriffen, weil diese wohl eher bei 20 % liegen dürfte. Da es zudem Verpflichtungsermächtigungen in diesem Bereich bislang nicht gegeben habe, werde seine Fraktion sich zu dem Antrag der Stimme enthalten.

StS Günter Kozlowski (MBV) teilt mit, das Ministerium werde den Antrag abwarten und den parlamentarischen Willen angemessen umsetzen.

Oliver Keymis (GRÜNE) stellt klar, die in der Begründung enthaltene Zahl von 40 % gehe auf einen Schreibfehler zurück. Gemeint sei rund 20 %. Somit könnte die SPD-Fraktion nunmehr dem Antrag zustimmen.

Zu den lfd. Nr. 6 und 7:

Bodo Wißen (SPD) weist darauf hin, die FDP habe sich in der Vergangenheit sehr für nicht bundeseigene Eisenbahnen eingesetzt. Jetzt werde darauf gesehen, wie diese beim Haushalt behandelt würden.

Sodann erkundigt sich der SPD-Abgeordnete, welches Konzept die Landesregierung für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen verfolge, zumal ein solches Konzept mittlerweile von der Europäischen Union gefordert werde.

StS Günter Kozlowski (MBV) informiert, zurzeit befinde man sich bezüglich der Zuschussgewährung in einem Notifizierungsverfahren. Solange dieses noch nicht abgeschlossen sei, könne die Landesregierung diese Bahnen nicht fördern.

Zu den lfd. Nr. 8 und 9:

Horst Becker (GRÜNE) hebt ergänzend zur schriftlichen Begründung hervor, die Erhöhung des Ansatzes sei aus Sicht der Grünen nicht nachvollziehbar. Im Übrigen erschienen die im Haushaltsentwurf ausgewiesenen Einnahmen nicht nachvollziehbar. Die Gebühren und tariflichen Entgelte auf der S. 108 dürften kaum als Einnahme für diese Position dienen, wie in den Erläuterungen ausgeführt werde. Das betreffe die den Titel 526 12. In den Erläuterungen heiße es, werde durch Einnahmen des Titels 111 01 - Gebühren und tarifliche Entgelte - gedeckt. Das könne sich nicht auf diese Ausgaben beziehen.

AL Eckhard Busch (MBV) erläutert, es müssten Verwaltungsgebühren, die aus der Erteilung von Genehmigungen erzielt würden, auf der Einnahmeseite verbucht werden.

Deshalb sei der Hinweis bei den Ausgaben für Verwaltungshelfer, die in großen Verfahren herangezogen würden, richtig, dass diese teilweise aus den Einnahmen aus Verwaltungsgebühren finanziert würden.

Horst Becker (GRÜNE) meint, in dem einen Fall handle es sich offensichtlich darum, dass es bei Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren zusätzlicher externer Verwaltungshelfer und Projektmanager bedürfe. Im anderen Fall drehe es sich ganz allgemein um Gebühren und tarifliche Entgelte. Diese beiden Posten hätten seiner Meinung nach nichts miteinander zu tun.

AL Eckhard Busch (MBV) stellt klar, es werde nur darauf hingewiesen, dass diese Verwaltungshelfer zum Teil aus diesen generell erzielten Einnahmen bezahlt würden.

Zu den lfd. Nr. 14 und 15:

Horst Becker (GRÜNE) möchte wissen, inwieweit die erhöhten Ansätze mit der Einführung der kleinen Düse zu tun hätten und die Befürchtungen der Initiative zuträfen, dass es möglicherweise durch die Hintertür um eine erste Anfinanzierung des Instrumentenlandesystems gehe.

LMR Harald Albuschkat (MBV) antwortet, mit der Einführung der kleinen Düse habe diese Ansatzserhöhung nichts zu tun und es bestehe auch nicht die Absicht, am Flughafen Essen/Mülheim ein Instrumentenlandesystem einzuführen. Das Konzept sehe allenfalls ein GPS-gestütztes Orientierungssystem vor.

Horst Becker (GRÜNE) stellt fest, seine Fraktion sei bekanntlich gegen die Subventionierung des Luftverkehrs. Außerdem besage das Luftverkehrskonzept 2010, bei Mülheim/Essen handle es sich um einen Flughafen, der zwar noch nicht zu schließen sei, aber gleichwohl mittelfristig geschlossen werden solle. Ähnlich sähen das auch die beiden Gesellschafter Essen und Mülheim. Das gelte auch für die Fraktionen der CDU in den jeweiligen Stadträten.

Bernhard Schemmer (CDU) meint, die Grünen sollten dann aber konsequent vorgehen und keine anderen Gründe anführen als den, grundsätzlich gegen eine Subventionierung des Luftverkehrs zu sein.

Bodo Wißen (SPD) hebt heraus, der Verweis auf die Luftverkehrskonzeption führe nicht weiter. Die Fraktion der Grünen habe diesem nämlich auch zugestimmt. Die SPD-Fraktion stehe zur dezentralen Luftverkehrspolitik. Die Genehmigung für den hier angesprochenen Flughafen laufe noch über viele Jahre. Es biete sich dort Geschäftsflugverkehr an.

Horst Becker (GRÜNE) entgegnet, das Luftverkehrskonzept sage nichts zu einem Ausbau des Flughafens Essen/Mülheim, sondern es führe unter Verweis darauf, dass das Land diesen Flughafen eigentlich habe schließen wollen, an, wie die Besitzverhältnisse und wie die rechtlichen Verhältnisse seien und dass dieser Flughafen noch weit in dieses Jahrhundert hinein betrieben werden könne. Das bedeute jedoch nicht, dass das Land Nordrhein-Westfalen diesen Flughafen für sein Luftverkehrskonzept gewollt habe, und schon gar nicht, dort Geld hineinzustecken, was aber nach dem Ansatz geschehe. Insofern verhalte sich seine Fraktion genau nach dem Luftverkehrskonzept. Bekanntlich sei aber das Luftverkehrskonzept zwischen SPD und Grünen immer umstritten gewesen, wozu er auf die seinerzeitige Protokollnotiz des Kollegen Keymis verweise.

Bodo Wißen (SPD) hält fest, die SPD-Fraktion stehe weiter hinter ihrer Luftverkehrspolitik. Ihn interessiere, wie die Regierungsfaktionen und wie sich das Ministerium zu diesem Flughafen verhielten. Durch den Umzug von Thyssen nach Essen, sei eine Aufwertung für diesen Flughafen zu erwarten.

Christof Rasche (FDP) äußert, es sei interessant gewesen, den alten Streit der früheren Koalitionsparteien zur Luftverkehrspolitik in dieser Sitzung nachvollziehen zu können. Nach wie vor nähmen die Fraktionen von SPD und Grünen zu diesem Thema unterschiedliche Standpunkte ein.

Zwischen den jetzigen Koalitionsfraktionen bestehe Einigkeit. Man müsse sich die Frage stellen, wie man auf die Prognosen, wonach es bis zum Jahr 2020 eine Verdoppelung des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen geben werde, reagiere. Im Laufe dieser Legislaturperiode werde das Luftverkehrskonzept 2010 fortgeschrieben. Im Zuge dieser Fortschreibung und nicht bei diesen Haushaltsberatungen müssten die heute hier erörterten Fragen beantwortet werden.

Zu den lfd. Nr. 16 bis 19:

Oliver Keymis (GRÜNE) stellt heraus, es gehe um die Erhöhungen des Baransatzes und der Verpflichtungsermächtigungen in diesen summenmäßig größten Anträgen seiner Fraktion. Den Hintergrund bilde die in der früheren Koalition viele Jahre geführte Diskussion über das Thema, ob es sinnvoll sei, den Ansatz für den Straßenneubau höher anzusetzen als den für den Straßenerhalt. Bedauerlicherweise habe der große Koalitionspartner sich dabei durchgesetzt. Jeder könne sich aber ausrechnen, dass die Schere zwischen den Erhaltungsmöglichkeiten und Erhaltungsnotwendigkeiten immer weiter auseinander gehe. Die aktuellen Diskussionen um die Schlaglöcher hätten zur Diskussion in seiner Fraktion darüber geführt, wie mit einem solchen Projekt „visionär“ umzugehen sei. Deshalb erscheine bei knappen Mitteln nur eine Umschichtung denkbar, weshalb vorgeschlagen werde, diese Erhöhungen über ein Moratorium beim Straßenneubau zu decken. Für die Grünen gehe es, was sie schon in den letzten zehn Jahren vertreten hätten, um den Vorrang der Sanierung vor dem Neubau. Sanierung heiße konkret, diese Straßen wieder in einen vernünftigen Zustand zu versetzen. Dieses Vor-

gehen sei auch der Einsicht geschuldet, dass Nordrhein-Westfalen mit 12.600 km Landesstraßen über ein sehr dichtes Straßennetz verfüge.

Bernd Schulte (CDU) hält dem entgegen, die Tatsache, dass die Grünen sich in der früheren Koalition mit ihren Vorstellungen nicht hätten durchsetzen können, befreie diese nicht von deren Mitverantwortung in der früheren Landesregierung. Die Grünen hätten im Ergebnis mit dazu beigetragen, dass beim Unterhaltungsaufwand für Landesstraßen ein Ausgabenstau von gut 300 Millionen € bestehe. Angesichts der Haushaltsituation könne dieser Stau, der durch den letzten Winter und dessen Folgen nicht kleiner geworden sei, nicht in kurzer Zeit behoben werden. Jeder wisse, dass die Mittel für Neubaumaßnahmen schon ab einem gewissen Planungsstand gebunden und nicht mehr in vollem Umfang für Unterhaltungsmaßnahmen disponibel seien. Allerdings gebe es eine gegenseitige Deckungsfähigkeit der Ansätze. Im Laufe dieses Jahres werde insofern sehr sorgfältig abgewogen werden müssen, welche Mittel in Unterhaltungs- und welche in Neubauvorhaben fließen müssten. Die Anträge der Grünen erschienen in ihrer Absolutheit der Situation weder sachlich noch haushaltspolitisch angemessen.

Bodo Wißen (SPD) betont, genau wegen der gegenseitigen Deckungsfähigkeit der Ansätze für Neubau- und Instandhaltungsmaßnahmen gehe der Antrag ins Leere. Käme es zu einem Moratorium beim Straßenneubau werde auch der Straßenteil der IGVP nicht mehr benötigt. Allerdings weise der Entwurf der IGVP beim Straßenbau viele Verbesserungen für Menschen in zahlreichen Orten über den Bau von Ortsumgehungen und Lückenschlüssen usw. auf. Deshalb könnten diese Anträge, die eher der Show dienen, nur abgelehnt werden.

Christof Rasche (FDP) schließt sich der Aussage an, dass es sich um Showanträge handle, weil sie sachlich nicht begründet seien. Erstmals seit Jahren gebe es eine Ansatzserhöhung für Erhaltungsinvestitionen. Damit laute die klare Aussage der neuen Koalition, in diesem Bereich mehr unternehmen zu wollen. Die Ausfinanzierung begonnener Maßnahmen verlange in diesem Haushaltsjahr schon weit über 60 Millionen €, basierend auf rot-grünen Beschlüssen. Deshalb sei die Antragsstellung, diese Mittel in die Erhaltungsmaßnahmen zu stecken, nicht ehrlich.

Oliver Keymis (GRÜNE) entgegnet, gerade die FDP-Fraktion habe in der letzten Legislaturperiode Showanträge gestellt. Deren Verkehrspolitik sei jetzt erst pragmatisch geworden, weil die FDP sich in einer Koalition mit der CDU befinde. Die FDP-Fraktion habe zuzeiten der alten Koalition 200 Millionen € für den Neubau beantragt. Somit erscheine die Begründung zur Ablehnung der Anträge der Grünen „mickrig“. Schließlich bewegten diese sich im Rahmen der Möglichkeiten dieses Haushaltsentwurfes. Bei der genannten Ansatzserhöhung von 5 Millionen € für die Erhaltungsinvestitionen, werde es 60 Jahre dauern, bis der angesprochene Stau bei den Sanierungsmaßnahmen abgebaut sein werde. Nach den seiner Fraktion zugegangenen Reaktionen hätten viele Menschen verstanden, dass es eines grundsätzlichen Umsteuerns in der Politik bedürfe.

Christof Rasche (FDP) spricht an, nach der Begründung im Antrag Nr. 18 solle ein Restbetrag von 10 Millionen € für Neubaumaßnahmen angesetzt werden, um Investitionsruinen zu vermeiden. Aber nach den Festlegungen der früheren Koalition bestehe schon ein Bedarf von 60 Millionen €. Wohl darum wissend, veranschlagten die Grünen dafür nur 10 Millionen €, was unehrliche Politik bedeute.

Oliver Keymis (GRÜNE) erläutert, somit müsse ein solcher Betrag sechs Jahre ausgewiesen werden, um die Neubaumaßnahmen auszufinanzieren, während nach dem Vorgehen der jetzigen Koalition 60 Jahre für den Abbau des Staus bei den Sanierungsmaßnahmen benötigt würden.

Zur lfd. Nr. 22:

StS Günter Kozlowski (MBV) legt dar, es gingen die 19 Ausbildungsplätze nicht verloren, sondern es handle sich um eine Verlagerung in andere Geschäftsbereiche. Im Rahmen der Ausbildungsinitiative des MAGS sei auch überlegt worden, wie es mit der Übernahme in ein Beschäftigungsverhältnis der Auszubildenden aussehe. Deshalb sollte dort vermehrt ausgebildet werden, wo eine Übernahme in eine Beschäftigtenverhältnis nach der Ausbildung möglich erscheine. Wenn gewünscht, könne schriftlich nachgereicht werden, in welche Geschäftsbereiche Verlagerungen von Ausbildungsstellen erfolgten.

Oliver Keymis (GRÜNE) zieht den Antrag zurück und bittet um eine schriftliche Darlegung.

Zu den lfd. Nr. 24 bis 28:

Horst Becker (GRÜNE) hebt hervor, mit einer gewissen Verwunderung das Wechselspiel der Landesregierung in Bezug auf Mittel für den Grundstücksfonds und Mittel für die Stadtentwicklung zur Kenntnis genommen zu haben. Nach einer zunächst geplanten Mittelreduzierung beim Grundstücksfonds auf 17 Millionen € solle der Ansatz nunmehr auf 47 Millionen € bei gleichzeitiger Reduzierung der Städtebauförderung um 15 Millionen € aufgestockt werden.

Schon den ersten Vorschlag hätten die Grünen als problematisch erachtet, weil neu eine gegenseitige Deckungsfähigkeit der Ansätze zwischen Grundstücksfonds und Stadtentwicklung vorgesehen gewesen sei, verbunden mit der zwangsläufigen Folge, dass eine eventuelle Unterfinanzierung des Grundstücksfonds, wie die jetzigen weitergehenden Vorschläge wohl belegten, zulasten der Stadtentwicklung im Land gegangen wäre.

Bei dem nunmehr Veranschlagten habe die Landesregierung offensichtlich den Bedarf beim Grundstücksfonds erkannt. Jetzt werde aber zulasten des Städtebaues noch weit darüber hinausgegangen. Wer sich die Verpflichtungsermächtigungen bei der Stadtentwicklung und beim Städtebau ansehe, komme unmittelbar zu der Überlegung, dass

die vorgesehenen Projekte damit nicht ausreichend finanziert werden könnten. Vielmehr gebe es einen Bedarf, der über das etatisierte weit hinausgehe.

Deshalb bitte er darzulegen, ob die vorgesehenen Ansätze ein Signal für die Folgejahre bedeuteten und inwieweit sich das mit Aussagen der Landesregierung vertrage, wonach die ursprünglichen Zweckzuweisungen im GFG 1:1 in die Einzelhaushalte übertragen worden seien. Das dürfte jetzt aber nach der Reduzierung um 15 Millionen € bei den Ausgaben für die Stadtentwicklung nicht mehr stimmen. Außerdem bitte er mitzuteilen, inwieweit diese Mittelansätze insbesondere für die Regionen außerhalb des Ruhrgebietes auskömmlich seien.

StS Günter Kozlowski (MBV) stellt klar, die Vorstellung, der Grundstücksfonds sei ausschließlich im Ruhrgebiet tätig, treffe nicht zu. Das Ministerium gehe davon aus, dass der Betrag von 47 Millionen € in diesem Jahr für den Grundstücksfonds benötigt werde. Die 15 Millionen €, die nicht vom Finanzminister zusätzlich für die Ansatzerhöhung bereitgestellt worden seien, finanzierten sich aus 12 Millionen € an Rückflüssen und 3 Millionen € an frischem Geld, was in der Tat zulasten der Städtebauförderung gehe. Das sei zwar für die Städtebauförderung schmerzlich, aber bei einem Überrollungsbetrag von 120 Millionen € werde diese nicht in deren Grundfesten erschüttert.

Thomas Eiskirch (SPD) meint, man könne den Eindruck gewinnen, dass sich der Städtebauminister Richtung Finanzminister in der Diskussion um die Mittel so weit aus dem Fenster gelehnt habe, dass jetzt ein Eigenanteil erbracht werden müsse, um das eigentlich Notwendige zum Teil wiederzubekommen. Die Programme Grundstücksfonds und Stadtumbau West hätten ohne Frage ihren Schwerpunkt im Ruhrgebiet.

Die SPD-Fraktion begrüße, dass der Grundstücksfonds eine erneute Ausgabeermächtigung in Höhe von 30 Millionen € erhalte und dass der Städtebauminister spät, aber nicht zu spät, erkannt habe, dass dieser in seinem Haus das einzige Strukturinstrument darstelle. Der Minister habe lange für die Erkenntnis gebraucht, dass bei ausschließlicher Erlösfinanzierung der Grundstücksfonds ganz kurzfristig endlich wäre. Somit sei es nunmehr gelungen, dem Grundstücksfonds Luft fürs Überleben für dieses Jahr zu geben. Dieses Jahr sollte genutzt werden, um strukturelle Veränderungen in einer Weise einzuführen, dass eine zukunftsfeste Gestaltung des Grundstücksfonds möglich sei. Für vernünftige Vorschläge sage er die Unterstützung seiner Fraktion zu.

Nicht verstehe er, wie die Gegenfinanzierung zustande komme, weil sich das Gerücht hartnäckig halte, dass der Grundstücksfonds sehr früh generell als Kostendeckungsbeitrag des Ministeriums angeboten worden sei und jetzt schwer zurückgerudert werden müsse, und zwar mithilfe von 15 Millionen € aus dem Programm Stadtumbau West, das für das Ruhrgebiet ebenso notwendig sei.

Er bitte um Auskunft, welche Maßnahmen wegen der Ansatzreduzierung im Jahr 2006 beim Programm Stadtumbau West nicht weiter verfolgt werden könnten und wie die Ansatzreduzierung mit dem Erläuterungsband des MBV in Übereinstimmung zu bringen sei, in dem es heiße, der Haushaltsansatz sei mit rund 118,4 Millionen € zur Abwicklung eingegangener Verpflichtungen gebunden.

Die Grünen warne er vor der Stellung eines Antrags auf gegenseitige Deckungsfähigkeit dieser Positionen, weil damit beschlossen werden könne, zwar 30 Millionen € für den Grundstücksfonds einzusetzen, aber dem Ministerium zu eröffnen, die zu stark gekürzten Maßnahmen beim Programm Stadtumbau West darüber zu finanzieren.

Eigentlich hätte es möglich sein müssen, das Geld insgesamt vom Finanzminister zu bekommen. Er schlage vor, einmal in den zweiten Deckungsvorschlag Titelgruppe 60 der Ergänzungsvorlage zu sehen, wo es in der Begründung zum Titel 612 60 „Zuweisungen an andere Länder nach Artikel 107 Absatz 2 des Grundgesetzes“ heiße, der bisherige Ansatz beinhalte einen geschätzten Abrechnungsbetrag für das Ausgleichsjahr 2005 in Höhe von 100 Millionen €. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand werde dieser Betrag in voller Höhe benötigt, sodass bei vorsichtiger Schätzung 50 Millionen € zur Deckung von Mehrausgaben verwendet werden könnten.

Nach seinen Informationen sei die Zahl 50 Millionen € willkürlich gegriffen. Es hätten dort genauso gut 60 oder 70 Millionen € stehen können, sodass man für das Ruhrgebiet, aber auch für alle anderen Gebiete, um die es Herrn Becker gehe, hätte sicherstellen können, dass die Projekte im Programm Stadtumbau West alle realisiert werden könnten, und gleichzeitig der Grundstücksfonds eine zukunftsfeste Basis erhalten hätte.

AL Hans-Dieter Collinet (MBV) stellt klar, die Verkürzung auf das Teilprogramm Stadtumbau West sei nicht korrekt, vielmehr werde über den Haushaltsansatz für die Städtebauförderung insgesamt geredet. Die Städtebauförderung setze sich zusammen aus den Programmteilen Stadtumbau West, die allgemeine Stadtsanierung und Soziale Stadt als Bund-Länder-Programme und aus dem reinen Landesprogramm, das genutzt werde, um Maßnahmen im Rahmen der Stadterneuerung durchzuführen, wozu keine Bundesmittel eingefordert werden könnten oder sollten.

Die Bund-Länder-Maßnahmen seien nicht gefährdet. Die Gegenfinanzierung der Bundesmittel - auch in der erwarteten aufgestockten Höhe - sei gesichert, sodass auch keine Gefahr für Projekte im Rahmen des Programms Stadtumbau West bestehe. Die Finanzierung der angesprochenen Differenz zwischen neuem Haushaltsansatz und Verpflichtungen werde durch Rückflüsse gesichert. Aus den vergangenen Jahren wisse man, dass man von ausreichenden Rückflüssen ausgehen könne, die für die Finanzierung der Projekte herangezogen würden.

Thomas Eiskirch (SPD) fragt nach, ob die Rückflüsse bei Aufstellung des Haushaltsplanentwurfes nicht absehbar gewesen seien.

AL Hans-Dieter Collinet (MBV) antwortet, Rückflüsse würden bei der Haushaltsberatung nicht berücksichtigt und im Rahmen der Abwicklung immer wieder für neue Maßnahmen eingesetzt.

Horst Becker (GRÜNE) betont, überhaupt nicht von dem Programm Stadtumbau West geredet zu haben, worum es auch nicht gehe. Somit müsse man sich bei der Beschäftigung mit dem Antrag der Grünen dazu nicht äußern. Gleichwohl gehe es um Stadtentwicklung und Städtebauförderungsmittel. Die Verpflichtungsermächtigungen seien so

befrachtet, dass bei Vornahme der in Rede stehenden Kürzungen kein Euro mehr für Neufinanzierungen bereitstehe.

Die Regionen des Ruhrgebietes profitierten richtigerweise ganz wesentlich vom Grundstücksfonds. Bei dieser Gelegenheit sei anzumerken, dass er bislang noch nicht die vom Ministerium zugesagte Liste erhalten habe, in der alle Maßnahmen des Grundstücksfonds aufgeführt würden. Aber die Erhöhung beim Grundstücksfonds gehe zulasten der Städtebauförderung. Wer sich die Verteilung der Mittel im Land ansehe, wisse, dass die Städtebauförderung nicht so ausschließlich auf das Ruhrgebiet konzentriert sei wie der Grundstücksfonds.

Nicht beantwortet worden sei seine Frage, ob diese Mittelverschiebung ein Zeichen für die nächsten Jahre sei. Außerdem habe er keine Stellungnahme zu seinem Vorwurf gehört, dass entgegen den Verlautbarungen die Zweckzuweisungen aus dem GFG 1:1 in die Fachhaushalte übertragen werden sollten. Daran ändere auch der Rückfluss von Mitteln nichts, weil es den immer gegeben habe. Somit handle es sich um eine reale Kürzung.

Er bitte nochmals um Auskunft, wie in den nächsten Jahren mit der Städtebauförderung verfahren werden solle, welche Projekte im Jahr 2006 nicht realisiert werden könnten, die mit dem ursprünglichen Ansatz teilweise noch hätten ausfinanziert werden können. Im Übrigen habe das Ministerium erstmals die gegenseitige Deckungsfähigkeit vorgesehen, während die Grünen die einseitige Deckungsfähigkeit von Mitteln des Grundstücksfonds für die Städtebauförderung beantragten.

StS Günter Kozlowski (MBV) bekräftigt, im Jahre 2006 werde wegen des vorgesehenen Vorgehens keine Maßnahme scheitern. Allerdings würden nicht nur im Jahr 2006, sondern auch in den Folgejahren viele Maßnahmen nicht begonnen werden. Der Umfang hänge aber davon ab, welche Mittel das Parlament für die Städtebauförderung zur Verfügung stelle. Im Jahre 2006 könne das Ministerium seinen Verpflichtungen nachkommen. Darüber hinaus bestehe allerdings kein Handlungsspielraum, was sich auch durch die jetzt erfolgte Finanzierung des Grundstücksfonds nicht grundlegend verändere. Die Luft werde jetzt nicht zusätzlich abgeschnürt, sondern sie sei vorher schon nicht vorhanden gewesen. Das Ministerium werde weiter daran arbeiten, für das Jahr 2007 eine Finanzierung des Grundstücksfonds in dem angesprochenen Weg zu versuchen, der sehr schwierig und mit vielen rechtlich problematischen Fragestellungen verbunden sei.

Thomas Eiskirch (SPD) kritisiert, die einseitige Deckungsfähigkeit führte dazu, dass Minderausgaben beim Grundstücksfonds zur Erhöhung des Programms Maßnahmen zur Stadterneuerung erhöht werden könne, was eben den Effekt habe, dass die Regierung zwar von einer Ansatzserhöhung beim Grundstücksfonds von 30 Millionen € sprechen könne, aber davon Mittel nutzen könnte, um ihren Verpflichtungen im Bereich Maßnahmen der Stadterneuerung nachzukommen, die laut Erläuterungsband augenscheinlich existierten. Die Rückflüsse wären auch auf der ursprünglichen Basis vorhanden gewesen. Jetzt komme man zu einer Situation, in der alte Verpflichtungen in einer Größenordnung von 118,4 Millionen € eingegangen worden seien, aber nur

106 Millionen € Barmittel bereitstünden, und darauf gehofft werde, die Lücke aus Rückflüssen finanzieren zu können. Somit habe das Taktieren des Städtebauministers dazu geführt, dass Projekte 2006 im Rahmen der Maßnahmen der Stadterneuerung nicht mehr durchführbar seien.

Horst Becker (GRÜNE) stellt fest, werde der Landesregierung gefolgt, statte man den Grundstücksfonds mit deutlich mehr Mitteln als bisher aus, weil weit über den alten Ansatz hinausgegangen werde. Bei der Städtebauförderung und Stadtentwicklung werde hingegen weit unter den alten Ansatz gegangen. Das habe Folgen für all die dazu vorhandenen Listen. Beim Bewilligten träten keine Folgen ein, aber bei noch nicht bewilligten Projekten sehr wohl. Das gehe zulasten all derer, die Mittel für Maßnahmen in der Städtebauförderung in ihren Regionalräten verteilen, die nicht im Ruhrgebiet lägen. Das werde voraussichtlich Auswirkungen auf die Euregionale und die Regionale haben.

2 Änderung des ÖPNV-Bedarfsplans

Vorlage 14/308

Oliver Keymis (GRÜNE) nimmt Stellung, die in der Vorlage enthaltene Liste enthalte Strecken, von denen die Grünen glaubten, das Land könne von ihnen möglicherweise noch einmal einen Nutzen haben. Das gelte etwa für die Strecken Kleve - Xanten, Dieringhausen - Bergneustadt und unter Umständen Bergneustadt - Olpe. Ganz besonders gelte das aber für die Strecke Kall - Hellenthal.

Dazu liege ihm ein Brief des Bürgermeisters Hergarten der Stadt Schleiden vom 15. März 2006 vor. In diesem Brief an den Minister werde ausgeführt, warum die Olfetalbahn eine absolute Notwendigkeit darstelle. Das hänge natürlich mit dem Nationalpark Eifel zusammen. In den Jahren 2004 und 2005 sei in ganz bescheidenen Beträgen der touristische Verkehr mit zweimal 50.000 € gefördert worden.

Der Bürgermeister Hergarten bezeichne die Argumentation als unzutreffend, es seien konkrete anderweitige Nutzungsmöglichkeiten avisiert bzw. bereits benannt, und schreibe:

„Richtig ist vielmehr, dass ein Teil der Schienenstrecke innerhalb der Ortslage Gemünd bereits seit Jahrzehnten als eine von mehreren möglichen Varianten zur Schaffung einer Ortsumgehung angedacht war... Konkrete Planungen hierzu hat es bisher nicht gegeben.“

Weiter formuliert der Bürgermeister:

„Mithin kann aus meiner Sicht hierdurch auch keine Begründung für ein (beschleunigtes) Verfahren zur Entwidmung der Bahntrasse hergeleitet werden. Im Gegenteil: Die intensiven Bemühungen der Stadt Schleiden um die Attraktivierung dieses touristischen Highlights und die Unterstützung der in der Bevölkerung sehr positiv gesehenen Bürgerinitiative ‚BuBi‘ (Bus- und Bahn-Initiative Schleidener Tal) und der zahlreichen Interessenten, die regelmäßig Sonderfahrten auf dieser reizvollen Strecke anbieten, würde dadurch ja vollkommen konterkariert.“