

(Minister Dr. Jochimsen)

- (A) Aber dabei, daß ich jetzt schon das Jahr 2000 als einen Fixpunkt festlege, werden Sie mich nicht erwischen. Wenn man so etwas sagt, setzt sich das in den Köpfen fest. Mir kommt es darauf an, daß beispielsweise die S-Bahn-Anbindung sehr viel schneller erfolgen kann, weil es dort gar nicht so sehr viele Ausbaurfordernisse im einzelnen gibt, was die Strecken anlangt.

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Minister, Herr Kollege Dreyer möchte eine Zwischenfrage stellen.

(Minister Dr. Jochimsen: Bitte schön.)

- Herr Kollege Dreyer, bitte schön!

Dreyer (CDU): Das kann hier nicht so stehenbleiben. Ich möchte den Minister fragen, ob er mir zustimmt, daß die S-Bahn-Verbindung in drei Jahren fertiggestellt werden kann.

Dr. Jochimsen, Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie: Ja, eben! Deshalb habe ich nicht das Jahr 2000 quergeschrieben.

(Beifall bei der SPD)

Lassen Sie mich mit einer Bemerkung abschließen. Frau Kollegin Thomann-Stahl, Sie haben eingeleitet mit einer etwas kryptischen Bemerkung über "vorausseilenden Gehorsam", daß ich das umsetze, was der Kollege Riemer 1976 in den Planfeststellungsbescheid hineingeschrieben hat, was den Flughafen Düsseldorf angeht, Bau der parallelen Start- und Landebahn.

- (B) Ich möchte das nicht vertiefen, sondern ich möchte nur sagen: Dies ist nicht "vorausseilender Gehorsam", sondern der entscheidende Punkt ist, daß wir sicherstellen müssen, daß die Flugplangestaltung so vernünftig gemacht wird, daß wir nicht in den Abendstunden einen Stau haben. Wenn Sie einmal die Eckwerte nehmen, dann rechnen die sich auf weit über 90 000 mögliche Flugbewegungen hinauf.

Ich darf Ihnen berichten - ich werde es im Ausschuß gerne im einzelnen nachtragen -, daß Gespräche mit dem Flugplankoordinator ergeben haben, daß die Koordination für 1990 befriedigend für alle abgeschlossen worden ist, so daß ich die große Hoffnung habe, daß, wenn die Flughafengesellschaft Düsseldorf, aber auch die Flughafengesellschaft Köln/Bonn und die Gesellschafter, die dahinterstehen, jetzt die Chance ergreifen, die geschäftsleitende Holding zu realisieren

und Luftverkehrspolitik für Nordrhein-Westfalen aus einem Guß zu machen, dieses hier auch kein Engpaß sein muß, der Düsseldorf einengt und einschränkt. (C)

Sie wissen, daß da die Zusammenarbeit mit Mönchengladbach und vieles andere eine gute Chance bieten können.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Klose: Meine Damen und Herren! Weitere Wortmeldungen liegen zu diesem Thema nicht vor. Ich schließe die Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung. Zunächst ist abzustimmen über den Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucksache 10/4985, Sonderprogramm zur Schaffung neuer Arbeitsplätze. Wer stimmt diesem Antrag zu? - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Der Antrag ist abgelehnt.

Wir stimmen ab über den Einzelplan 08 - Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie. Wer dem Entwurf des Einzelplans 08 entsprechend den Beschlußempfehlungen des Haushalts- und Finanzausschusses Drucksachen 10/4908 und 10/4975 seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Die Gegenprobe! - Stimmenthaltungen? - Damit ist der Entwurf des Einzelplans 08 in zweiter Lesung angenommen.

Ich rufe Nummer 6 auf:

Einzelplan 11: Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (D)

Herr Minister Dr. Zöpel wird durch Herrn Minister Einert vertreten. Es liegt ein Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucksache 10/4987 vor. Es gibt eine Beschlußempfehlung des Haushalts- und Finanzausschusses Drucksache 10/4911. Ich eröffne die Beratung und erteile das Wort Frau Abg. Thomann-Stahl für die F.D.P. - Ist das richtig?

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Präsident, wenn Sie das so verfügen, dann ist das richtig.)

- Nein, mir ist eben von Herrn Kollegen Dreyer gesagt worden, daß Sie nach einer internen Absprache zwischen Ihnen das Wort haben. Ist das richtig oder nicht?

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Ich wollte mit dem Bereich Verkehr beginnen, Herr Kollege. - Zuruf des Abg. Doppmeier (CDU))

(Vizepräsident Dr. Klose)

- (A) - Herr Kollege, dann müssen Sie mir das klar und deutlich sagen.

(Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Ich bin gerne bereit, dem Wohnungsbau den Vortritt zu lassen.)

- Danke schön. - Herr Kollege Doppmeier!

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

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

(Trinius (SPD): Doppmeier verdrängt die F.D.P.! - Weitere Zurufe von der SPD)

- Herr Kollege Rohe, ich nehme an, jetzt darf ich weiter fortführen. - Vielen Dank!

Meine Damen und Herren, die Debatte über den Einzelplan des Wirtschaftsministers war streckenweise doch hochinteressant, vor allen Dingen auch die Zwischenrufe. Frau Kollegin Friebe und Herr Kollege Farthmann stellten fest, daß die Bundesrepublik Deutschland ein sozialistischer Staat und auch die Republik Österreich ein sozialistischer Staat sind. Das, finde ich, ist ganz bemerkenswert, und einiges mehr.

Herr Westermann stellte fest, die Arbeitslosigkeit wird durch die Bundespolitik in Nordrhein-Westfalen noch hochgeschraubt, und verweist auf das AFC.

- (B) Ich will nur darauf hinweisen, daß durch die Kürzungen beispielsweise der Wohnungsbau-förderungsmittel in den letzten Jahren - leider - sehr viele Arbeitsplätze am Bau verlorengegangen sind. Diese Arbeitsplätze fehlen uns jetzt dringend, insbesondere diese Arbeitskräfte, weil wir langsam an die Grenze der Baukapazitäten in den nächsten Jahren stoßen werden.

Herr Minister Jochimsen, eines kann ich mir nicht verkneifen: Sie haben auf einen Zwischenruf des Kollegen Schauerte gesagt, das sei eine dummliche Bemerkung gewesen. Das erinnerte mich an das erste Semester Jura. Da sagte nämlich ein von mir sehr geschätzter Hochschullehrer: Wenn ein Professor auf die Frage oder die Bemerkung eines Studenten in der Vorlesung antwortet, daß sei eine dummliche Frage oder dummliche Bemerkung, dann habe der Professor im Grunde keine guten Argumente parat gehabt. Daran bin ich so ein bißchen erinnert worden. Aber Herr Schauerte hat das ja gelassen getragen.

Nun zum Wohnungsbau! Wir stellen fest: Die Landesregierung ist nicht in der Lage, die

entsprechende Phantasie zu entwickeln, um den neuen Herausforderungen auf dem Gebiete des Wohnungsbaus gerecht zu werden. Die Landesregierung ist nicht in der Lage, rechtzeitig die entsprechenden Mittel bereitzustellen. Und die Landesregierung ist nicht in der Lage, vernünftige Förderrichtlinien zu erarbeiten, um in Zukunft genügend neuen Wohnraum schaffen zu können. (C)

Es ist dann geradezu grotesk, wenn ich in einer Abschrift des Presseamtes der Landesregierung - und zwar Bezug nehmend auf "Echo West" vom 28.11., Westdeutscher Rundfunk, 1. Programm - lese:

Städtebauminister Christoph Zöpel vermißt ein langfristiges Konzept in Sachen Wohnungsbau des Bundes.

(Schultz (SPD): Korrekt!)

Da kann ich nur sagen: Vorsicht! Wenn man im Glashaus sitzt, sollte man nicht mit Steinen werfen. Denn Minister Zöpel hat, seit er im Amt ist, kein überzeugendes, schlüssiges wohnungsbau- und städtebaupolitisches Konzept gehabt, wobei ich außen vor lasse, woran das liegt: entweder weil er nicht konnte oder weil er nicht wollte. Im Ergebnis ist das jedenfalls gleich: Er hat dieses Konzept nicht - mit all den verheerenden Konsequenzen für unser Land.

Es fehlt ihm insbesondere an Weitsicht, und es fehlt auch die notwendige Kontinuität in der Arbeit. Ich kann mich noch sehr gut daran erinnern: In einem seiner früheren Einführungsbände zum Einzelplan 11 verwies der Minister darauf, daß es gerade im Bereich des Wohnungsbaus notwendig und wichtig sei, daß die Wohnungsbauförderung berechenbar ist. Genau das ist sie in Nordrhein-Westfalen in der jetzt zu Ende gehenden Dekade nicht gewesen. Das ist der Tatbestand. (D)

Meine Damen und Herren! Da wir am Ende dieser Wahlperiode sind, werden wir ja noch auf einige Dinge eingehen müssen, die die gesamte Wahlperiode betreffen. Schlimm ist, daß eben nicht nur der Städtebauminister, sondern vor allen Dingen auch der Herr Ministerpräsident eine völlig falsche Einschätzung der Situation im Bereich des Wohnens haben erkennen lassen. Ich möchte hierzu mit Genehmigung des Präsidenten aus der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten Rau vom 10. Juni 1985 zitieren:

Angesichts stagnierender und sinkender Realeinkommen und anhaltend hoher Arbeitslosigkeit gibt es zu wenig preisgünstige Wohnungen. Sie können in

(Doppmeier (CDU))

- (A) größeren Umfang nur im Wohnungsbestand gesichert werden. Das Gesamtkonzept der Landesregierung zum sozialen Wohnungsbau hat die Schwerpunkte "Bereitstellung preiswerter Altbauten", "Schutz des Bestandes von Sozialwohnungen", und es wird Umweltkriterien einbeziehen.

Ministerpräsident Rau hat also damals in seiner Regierungserklärung deutlich zum Ausdruck gebracht: Wohnungsneubau findet in Nordrhein-Westfalen so gut wie nicht mehr statt. Entsprechend sind ja auch dann die Zahlen danach, vor allen Dingen in den Jahren 1986/1987/1988, in der Realisierung weit hinter dem eigenen Programm zurückgeblieben, das vor der Wahl 1985 - man kann es gar nicht häufig genug sagen - bekanntgemacht wurde.

Dann fährt der Ministerpräsident in seiner Regierungserklärung fort:

Wichtiger als Neubau sind jetzt Erhaltung und Erneuerung. Das gilt vor allem für Straßen und Wohnungen.

So einfach ist das. Das war Ministerpräsident Rau im Jahre 1985.

Bemerkenswert zu diesem Problem sind auch die Ausführungen des Finanzministers Posser, der ja anwesend ist, im Jahre 1987 zur Haushaltseinbringung. Finanzminister Posser führte damals aus:

- (B) Die Rückführung der staatlichen Wohnungsbauförderung in Nordrhein-Westfalen vernachlässigt keine objektiven Bedürfnisse. Wohnungsbauförderung ist eine klassische Aufgabe der Nachkriegszeit und des Wiederaufbaus. Diese Aufgabe ist heute im wesentlichen geleistet.

Er bestätigt an anderer Stelle das, was wir immer wieder sagen, daß es nämlich vor allen Dingen die CDU war, die von Beginn dieser Wahlperiode an mahndend den Finger gehoben und gesagt hat: Leute, laßt uns die Wohnungsbauförderung jetzt mindestens in der vorgesehenen Höhe fortführen, damit die Bauarbeiter ihre Arbeitsplätze nicht verlieren und damit die geburtenstarken Jahrgänge Anfang der 90er Jahre genügend Wohnraum haben.

Finanzminister Posser bestätigt das durch folgende Bemerkung:

Vor allem die CDU-Opposition im Landtag - die F.D.P. ist in ihrer Sparbereitschaft entschieden konsequenter - müßte bedenken, daß sie nicht einerseits die

NRW-Finanznot anprangern, andererseits aber Kritik üben kann, wenn wirklich der Gürtel enger geschnallt wird.

(C)

Posser bestätigt also: Wir haben frühzeitig vor diesen verheerenden Folgen gewarnt - und das im Jahre 1987! -, obwohl - -

(Zuruf des Abg. Pfänder (SPD))

- Herr Kollege, Sie können ja gleich eine Frage stellen, wenn Sie möchten.

(Zuruf des Abg. Wolf (SPD))

- Jetzt müßte eigentlich der Kollege Schultz auch noch etwas sagen; dann haben Sie alle etwas gesagt, aber nicht zur Sache geredet.

Im Geschäftsbericht 1987 der WFA heißt es dann im Zusammenhang mit dem Wohnungsbau und dem Rückgang des Wohnungsbaues:

Dies hat sich schon heute als Fehleinschätzung erwiesen. Zum einen sind die Wohnungsleerstände weitgehend beseitigt. Zum anderen ist angesichts zurückgegangener Baufertigstellungen und veränderter Wohngewohnheiten und -bedingungen und einer steigenden Zahl der Haushalte wieder eine Wohnungsverknappung für die 90er Jahre zu erwarten.

Ich fasse zusammen! Die Regierungserklärung aus 1985 und die Einbringung des Haushalts 1987 zeigen deutlich: Die Landesregierung hat damals selbst gesagt, sie wolle nicht mehr für den Wohnungsbau tun, sondern fahre ihn zurück. Von Vorwürfen an Bonn war damals überhaupt nicht die Rede; das ist erst wesentlich später gekommen und gehört inzwischen schon zu den üblichen Ritualen der Landesregierung in diesem Hause.

(D)

(Widerspruch des Abg. Pfänder (SPD))

Meine Damen und Herren, es kommt noch schlimmer. Denn wir haben erstens nicht nur fehlende Weitsicht und die Strategie festzustellen, alles auf Bonn abzuladen; vielmehr haben wir kürzlich im Haushalts- und Finanzausschuß erlebt, daß der Antrag der CDU-Fraktion, die Wohnungsbauförderungsmittel aufgrund der gestiegenen Steuereinnahmen auf 110 Millionen DM zu erhöhen, von der SPD-Fraktion abgelehnt worden ist.

Zweitens: Die Landesregierung ist unfähig, neue Förderkonzepte zu entwickeln oder zumindest modellhaft zu testen, wie beispielsweise das Angebot eines Münchener Unternehmens hier in Nordrhein-Westfalen,

(Doppmeier (CDU))

- (A) einmal im Wege des Versicherungsmodells eine auch für das Land günstige Wohnungsbau-förderung zu betreiben.

Kurzum: Das Land tut zuwenig oder tut nichts,

(Wolf (SPD): Aha! Nur der Bund!)

damit die Wohnungsbauförderungsmittel schnell in Aufträge umgesetzt werden, damit mehr Leute als bisher mit Hilfe des Landes Wohnungsbau betreiben können. Das Land tut nichts oder zuwenig, um verfahrensrechtliche Anforderungen zu lockern. Ich erwähne nur die städtebauliche Prüfung, die sich der Städtebauminister vorbehält. Weiter erwähne ich die Freiraum-Ideologie, die der Landwirtschaftsminister nach wie vor gewissermaßen wie einen Fetisch vor sich herträgt. Man verhält sich so, als ob es hier nicht darum ginge, Wohnraum für Menschen zu schaffen; vielmehr hält man zu Lasten der Menschen weiter an längst überkommenen Positionen fest.

Und das schlimmste sind die neuen Richtlinien für die Eigentumsförderung, die am 13. November erlassen worden sind. Am 17. November konnte mir der Städtebauminister diese Richtlinien noch nicht geben, weil er nicht wollte, daß ich schon in der Aktuellen Stunde im Besitz dieser Richtlinien war. Herr Dr. Bussfeld hatte mir zugesichert, ich bekäme die Vorschriften so rasch wie möglich; aber ich habe sie erst nach dem 17. November erhalten. Inzwischen sehe ich schwarz auf weiß: Am 13. November sind sie per Eilbrief verschickt worden. Ich finde, dies ist ein nicht korrekter Umgang mit dem Parlament.

(B)

(Zustimmung bei Abgeordneten der CDU)

Man hätte mir dann von vornherein sagen sollen: Wir wollten Ihnen die Richtlinien jetzt noch nicht geben, sondern warten erst die Aktuelle Stunde ab.

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

Aber nun zum Inhalt diese Richtlinien! Bei diesen Richtlinien geht es um die Eigentumsförderung. Sie bedeuten im Kern: In Nordrhein-Westfalen soll die Eigentumsförderung noch weiter erschwert werden. Es werden hier Kostenobergrenzen für freistehende Einfamilienhäuser festgesetzt, und zwar auf 1 950 DM pro Quadratmeter in den ländlichen Zonen. - Ich sage Ihnen: In den ländlichen Zonen können Sie heute ein solides Haus für 1 950 DM pro Quadratmeter nicht mehr bauen. Wir sollten uns davor hüten, jetzt mehr oder weniger "Papphütten" seitens

des Landes als "die" Wohnungen, die im Wege der öffentlichen Förderung entstehen, zu betrachten. (C)

Ein zweiter Punkt! Der Mindestrückbehalt ist erhöht worden. Im Grunde ist das nicht zu beanstanden, wenn nicht schon auf der anderen Seite so früh gesagt würde: Du verdienst aber zuviel, und deshalb bekommst du keine Mittel. Das ist die eigentliche Crux: Die Zahl derer, die überhaupt Wohnungsbau-förderungsmittel in Anspruch nehmen können, wird, so gesehen, immer geringer. Dies ist kurzfristig gedacht.

(Dr. Pohl (CDU): Richtig!)

Das trägt nicht dazu bei, mehr Wohnungen zu schaffen, sondern es bewirkt das Gegenteil.

(Zustimmung bei der CDU)

Was wir brauchen, ist, daß insbesondere den jungen Leuten - vor allem jungen und wachsenden Familien - schnell die Möglichkeit eingeräumt wird, in eine eigene Wohnung zu ziehen, entweder in ein Eigenheim oder aber in eine Eigentumswohnung. - Das war alte, bewährte Wohnungsbau-förderungspolitik - unter Karl Arnold, unter Franz Meyers. Fritz Steinhoff hatte in seiner kurzen Amtsperiode nicht Zeit genug, um das alles umzukrempeln. - Das ging nur eine gewisse Zeit gut, und jetzt wird alles wieder zurückgeschraubt.

(Zurufe von der SPD)

- Ja, meine Redezeit ist zu Ende. Ich schließe meine Ausführungen gleich ab. (D)

(Wolf (SPD): Gott sei Dank!)

Hier ist eine wohnungsbaupolitische Philosophie am Werk, die uns in Nordrhein-Westfalen nicht nach vorn bringt, sondern uns zurückwirft. Wenn ich mir dann die bürokratischen Hürden ansehe - ich habe die Stichworte genannt: städtebauliche Verträglichkeit oder die Tatsache, daß nur in ganz bestimmten Schwerpunkten Mietwohnungsbau gefördert werden darf, und ähnliches mehr -, und wenn ich weiterhin die Mietkostenobergrenzen dort betrachte, dann gewinnt man schon den Eindruck, daß hier eine Philosophie am Werk ist, die jetzt in der DDR über den Haufen geworfen wird. Dort hat man auch viel mit Reglementierungen und ähnlichem mehr operiert. Wir sollten aus den Fehlern, die man drüben in der DDR gemacht hat, hier die richtigen Lehren ziehen und solche Praktiken hier erst gar nicht einführen.

Also, hier muß mehr gepuscht, hier muß mehr Freiraum geschaffen, hier muß die Wohnungs-

(Doppmeier (CDU))

- (A) ^{*}bauförderung richtig angesetzt werden, nämlich insbesondere bei der Eigentumsförderung für junge Menschen, für junge Familien. Denn jede Wohnung, die auf diese Art und Weise preiswert neu geschaffen wird, bedeutet, daß der Mietwohnungssektor entlastet wird.

Hier fehlt es seit Jahren an einem schlüssigen Konzept. Ich habe den Eindruck, der Ministerpräsident ist nicht daran interessiert, auf diesem Gebiet schnell und wirksam Abhilfe zu schaffen, sonst hätte er schon längst für eine entsprechende Weichenstellung im Kabinett gesorgt.

Auch in diesem Punkte ist das Land, ist die Landesregierung ihren Pflichten nicht nachgekommen. Sie vernachlässigt Dinge zu Lasten der Bürger in unserem Lande. Dies beklagen wir, meine Damen und Herren!

(Beifall bei der CDU)

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

- (B) Schultz (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Kollege Doppmeier, Sie bringen wirklich nichts Neues. Auch in Ihrer letzten Haushaltsrede, die Sie in diesem Hohen Hause gehalten haben, weil Sie das nächste Mal nicht mehr dabei sind, haben Sie nichts Neues gebracht. Was glauben Sie eigentlich, wer die falsche Einschätzung in der Wohnungspolitik über Jahre hinweg propagiert hat? Haben Sie wirklich übersehen, daß Ihr Bundeswohnungsbauminister Schneider noch vor einem Jahr - das ist erst ein Jahr her! -, im Dezember des vergangenen Jahres gesagt hat, die Wohnungsverorgung in der Bundesrepublik sei optimal, Wohnungsnot gäbe es gar nicht und so weiter, und so fort?

(Wolf (SPD): Alles vorbei!)

Falsche Einschätzungen werfen Sie uns vor, und Sie selbst wollen nicht wahrhaben, daß das so gewesen ist?

(Pfänder (SPD): Er verfügt über einen hervorragenden partiellen Gedächtnisschwund!)

Wissen Sie selbst nicht, daß Ihre Kollegin aus dem Arbeitskreis, unsere Kollegin Decking-Schwill, zwei Jahre lang über die Leerstände herumgeweint hat und wie unmöglich das alles sei, daß Sie die These von der 1 Million leerstehender Wohnungen aufgegriffen haben,

die eine reine Zweckthese zur Verknappung von Mietwohnungen war? (C)

(Jaeger (CDU): Sie wissen doch genau, daß es so war!)

Haben Sie vergessen, haben Sie wirklich vergessen, daß Ihre Leute in Bonn und die der F.D.P. im Jahre 1983 ein Gesetz zur Erhöhung des Angebots an Mietwohnungen gemacht haben? Zur Erhöhung des Angebots an Mietwohnungen! Und von Stund' an wurden es weniger Mietwohnungen in diesem Lande,

(Wolf (SPD): Die Mieten wurden höher!)

und die Mieten gingen natürlich herauf.

Einführung der Marktwirtschaft - darüber ist heute sehr viel geredet worden. Wohnungswirtschaft ist ein klassischer Bereich der Marktwirtschaft, wo der Markt allein auf keinen Fall funktioniert. Und Sie müßten es doch eigentlich wissen, daß er nicht funktionieren kann, weil der Markt - da hat der Ministerpräsident heute morgen etwas sehr Richtiges gesagt - in bestimmten Teilbereichen sozial blind ist.

(Abg. Doppmeier (CDU) meldet sich zu einer Zwischenfrage.)

- Nein, nein, lassen Sie jetzt mal!

(Doppmeier (CDU): Eine Frage!)

- Nein, nein, nein!

(Doppmeier (CDU): Eine einzige!)

Meine Damen und Herren, der Ausfluß der Politik der Bundesregierung ist doch gewesen - -

(Doppmeier (CDU): Herr Kollege, eine einzige Frage!)

- Lassen Sie mich doch einmal meinen Gedanken zu Ende bringen, dann kommen wir auch schneller nach Hause. - ,

(Doppmeier (CDU): Ja, aber dann eine Frage, eine leichte Frage!)

Der Ausfluß der Politik der Bundesregierung ist doch gewesen, die Wohnungsbaumittel oder das Engagement des Bundes quasi auf Null zu reduzieren. Über den Mietwohnungsbau haben Sie übrigens eben auch nur ganz wenig gesprochen. Sie sprechen seit Jahren nur von der Eigentumsförderung, Sie leugnen quasi auch schon wie die F.D.P. die Notwendigkeit

(D)

(Schultz (SPD))

- (A) des Geschloßwohnungsbaus, insbesondere in den großen Städten.

(Jaeger (CDU): Sie wissen doch genau, daß wir den Geschloßwohnungsbau immer gefördert haben. Lesen Sie doch mal nach!)

Das ist nicht Ihre Klientel, Herr Doppmeier, ich verstehe das ja. Aus parteitaktischem Kalkül heraus verstehe ich diese Haltung sehr gut. Aber Sie vergessen Hunderttausende und Millionen von Mietern und deren Bedürfnisse.

Das hat auch die Bundesregierung getan, indem sie nämlich die Mittel für den Mietwohnungsbau im Jahre 1986 auf Null - Zero, nothing - gekürzt hat.

(Jaeger (CDU): Als Ihr Minister die Häuser abreißen wollte, haben wir den Bau von Häusern angemahnt. - Weitere Zurufe von der CDU)

Sie wiederholen die alten Legenden, statt wirklich einmal nachzulesen, was Minister Zöpel zu ganz bestimmten unbewohnbaren Häusern gesagt hat.

Vizepräsident Dr. Klose: Herr Kollege Schultz, wollen Sie jetzt eine Frage zulassen?

Schultz (SPD): Nein, ich möchte im Moment keine Zwischenfrage zulassen.

- (B) (Doppmeier (CDU): Nur eine Frage!)

Meine Damen und Herren! Herr Kollege Doppmeier hat auch bemängelt, die Landesregierung habe es daran fehlen lassen, die Mittel rechtzeitig bereitzustellen. So war das eben zu hören. Die Landesregierung ist ihrer Zeit immer um Längen voraus!

(Jaeger (CDU): Ha, ha, ha! - Pfänder (SPD): Bis 1996!)

Wir haben schon vor Monaten einen Teil des Programms für 1990 bewilligt. Im vorigen Jahr war es ähnlich, daß wir bereits im Oktober 1988 die Mittel für das Förderjahr 1989 bereitstellen konnten. Mit den Verwaltungsvereinbarungen, die wir für die Bereitstellung der Bundesmittel brauchen, dauert das immer sehr, sehr viel länger, Herr Kollege Doppmeier.

Sie haben gesagt, es habe kein längerfristiges Konzept gegeben. Nun will ich einmal mit Ihrer Legende aufräumen, der Legende nämlich, das mittelfristige Wohnungsbauprogramm sei gar nicht erfüllt worden. Herr Kollege

Jaeger hat in einem seiner Beiträge kürzlich Phantasiezahlen erfunden. (C)

(Widerspruch des Abg. Jaeger (CDU))

Es gibt kein beschlossenes mittelfristiges Wohnungsbauprogramm mit 35 000 Einheiten, Herr Kollege Jaeger.

(Zurufe der Abgeordneten Jaeger (CDU) und Kuhl (F.D.P.))

Es gab von 1984 bis 1987 ein von der Landesregierung beschlossenes mehrjähriges Wohnungsbauprogramm, das 84 978 Wohneinheiten umfaßte. Davon sind in dem genannten Zeitraum 83 435 Wohnungen realisiert worden. Es ist also ein Defizit von etwa 1 500 Wohnungen entstanden - justament zu der Zeit, in der die Bundesregierung ihre Förderung des sozialen Mietwohnungsbaus eingestellt hat. Das sind die Tatsachen. Ich kann Ihnen weitere Zahlen nennen.

(Abg. Doppmeier (CDU) meldet sich erneut zu einer Zwischenfrage.)

- Nein, ich lasse jetzt keine Zwischenfragen zu.

(Doppmeier (CDU): Aber die Fakten sind doch anders!)

- Die Fakten sind so, wie ich es Ihnen sage. Und Sie zitieren aus irgendwelchen anderen Papieren, jedenfalls nicht aus dem Wohnungsbauprogramm. (D)

(Doppmeier (CDU): Nein, ich zitiere aus den Papieren der Landesregierung, Herr Kollege! Lassen Sie doch meine Frage zu! - Jaeger (CDU): Herr Schultz, bleiben Sie doch bei den Fakten!)

- Regen Sie sich doch nicht so auf. Offensichtlich habe ich recht; ich erwische Sie doch beim Mogeln, das ist der Punkt.

(Doppmeier (CDU): Ich nehme immer die Papiere der Landesregierung! - Zuruf des Abg. Dr. Pohl (CDU))

Ich erwische Sie beim Mogeln, und das regt Sie so auf. Sie hätten die Regierungserklärung des Ministerpräsidenten von 1985 zu dem Tagesordnungspunkt Wohnungsbau ganz zitieren sollen; das wäre nämlich fairer und gerechter gewesen.

(Doppmeier (CDU): Dazu hat er wenig gesagt!)

(Schultz (SPD))

- (A) Dann hätten Sie nämlich noch einiges mehr gelesen. Aber gut.

(Dr. Pohl (CDU): Aber, Herr Schultz!
- Doppmeier (CDU): Lassen Sie doch mal eine Frage zu!)

Nun haben Sie ein längerfristiges Konzept auch im städtebaulichen Bereich angemahnt. Da kann ich nun wirklich nur sagen, Sie sind offenbar zehn Jahre lang nicht dageigewesen, Herr Kollege Doppmeier. Seit zehn Jahren hat diese Landesregierung ein städtebauliches Konzept, setzt es kontinuierlich um, stattet es mit soviel Mitteln wie möglich - nicht gerade üppig, aber einigermaßen gut - aus und tut damit in den Städten viel Gutes.

(Doppmeier (CDU): Alles mit Bundesmitteln! Es überwiegen die Bundesmittel!)

Wenn unsere Städte in den letzten zehn Jahren wohnlicher geworden sind, wenn sie menschenverträglicher geworden sind, wenn auch das Wohnumfeld verbessert worden ist, auch in kritischen Lagen, wenn das alles geschehen ist, dann haben wir das dem längerfristigen Konzept der Landesregierung und insbesondere dem Einsatz von Herrn Zöpel und Herrn Ganser zu verdanken. Das muß auch an dieser Stelle als Dank sozusagen an die Regierungsbank weitergegeben werden,

(Beifall bei der SPD)

- (B) nachdem wir das nun zehn Jahre gemacht haben und Herr Zöpel ja demnächst nicht mehr hier sein wird.

Meine Damen und Herren, Sie haben dann die Wohnungsbauförderungsbestimmungen für den Eigenheimbereich kritisiert. Herr Kollege Doppmeier, den Selbstbehalt für die Familien, die ein Eigenheim bauen wollen, zu erhöhen, ist geradezu ein Gebot, ein Gebot der Fürsorge für die Menschen. Wir können doch nicht zulassen, daß sich Menschen ins Eigentum - - Jetzt sage ich einmal: Sosehr ich für Eigentumsförderung bin, und das Land und die SPD haben da viel gemacht, mehr als alle anderen Bundesländer, nämlich jedes Jahr 8 000 Eigenheime gefördert.

(Beifall bei der SPD)

- das ist doch auch etwas, das können Sie doch nicht leugnen -; aber wir können doch nicht zulassen - -

(Zuruf von der CDU)

- (C) - Ja, ich will Sie ein bißchen aufwecken, damit Sie nicht so schläfrig dahinten herumsitzen.

Wir können doch nicht zulassen, meine Damen und Herren, daß wir Leute sozusagen ins Elend stürzen, indem wir ihnen nicht einmal soviel Geld zum Leben belassen, wie sie brauchen. Wenn man einer vierköpfigen Familie einen Selbstbehalt von 1 900 DM beläßt, dann ist das an der Grenze dessen, was man verantworten kann. Ich kenne übrigens keinen Bauträger, der das kritisiert hätte, Herr Doppmeier. Kein Bauunternehmer, kein Bauträger kritisiert das. Alle sagen, es ist richtig, daß ihr den Selbstbehalt erhöht.

Nun sind auch Kostenobergrenzen angeführt worden. Sie haben 1 920 DM pro Quadratmeter genannt. Das sind reine Baukosten.

(Dr. Pohl (CDU): Im ländlichen Raum!)

Für ein 100-m²-Haus also reine Baukosten von 192 000 DM! Damit müßten Sie im ländlichen Bereich sehr, sehr gut hinkommen können.

(Jaeger (CDU): Können Sie damit bauen?)

Womit Sie möglicherweise nicht hinkommen, das ist der Gesamtbetrag. Da kommen Sie möglicherweise in den Städten, in den Ballungszentren nur noch ganz schwer hin, es sei denn, Sie bekommen einigermaßen preiswerte Grundstücke bereitgestellt.

(Doppmeier (CDU): Moment! Sie haben eben von reinen Baupreisen gesprochen!)

Hier sage ich: Es geht nicht mehr an, daß wir 120 Quadratmeter Wohnfläche fördern; es geht nicht mehr an, daß wir 350 000 DM als förderbaren Betrag ansehen. Das geht nicht. Das kann auch eine normale Familie innerhalb der Einkommensgrenzen gar nicht leisten, ein solches Haus zu finanzieren. Deswegen dürfen wir das nicht machen.

(Doppmeier (CDU): Das zeigt, daß Sie die Einkommensgrenzen falsch gesetzt haben.)

- Die Einkommensgrenzen, Herr Kollege Doppmeier - vielen Dank für das Stichwort! -, werden nicht in Düsseldorf, sondern nun wirklich in Bonn gemacht, und damit müssen Sie sich nun einmal abfinden. Seit acht Jahren machen Sie das nun da in Bonn.

(Dr. Pohl (CDU): Was ist das Fazit? Ich baue also ein halbes Haus?)

(Schultz (SPD))

- (A) - Nein. Das Fazit ist: Wir müssen ein kleineres und ein preiswerteres Haus entwickeln.

(Dr. Pohl (CDU): Aha!?)

Ich sage Ihnen: Es gibt tüchtige Leute in unserem Lande und in anderen Bundesländern, die haben das schon entwickelt.

(Zuruf von der CDU: Aus Pappmaché!)

Ich hoffe sehr, daß sich auch die Bauträger darauf einstellen werden.

(Jaeger (CDU): Das ist SPD-Politik: Kleine Leute, kleines Haus!)

Meine Damen und Herren! Das Land Nordrhein-Westfalen fördert in diesem Jahr fast 25 000 Wohneinheiten. Das Land Nordrhein-Westfalen wird dies auch im nächsten Jahr tun. Wir wissen auch, daß es im vorvergangenen Jahr nicht soviel war.

(Dr. Pohl (CDU): Eben!)

Sie kennen auch die Bedingungen, unter denen das so gewesen ist. Wir haben sehr viel schneller reagiert, als das bei manchem, was aus Bonn gekommen ist, der Fall war.

(Zustimmung bei der SPD - Dr. Pohl (CDU): Sie lügen sich doch was in die Tasche!)

- (B) - Herr Kollege Pohl, da Sie immer so aktiv dazwischenrufen, lassen Sie mich noch mit einer weiteren Legende aufräumen. In einer Pressemeldung vom 29. November von Frau Hasselfeldt ist die Rede von einem 13-Milliarden-Ding. Danach kommt am 30. November eine Meldung mit einem 40-Milliarden-Ding. Die Portionen werden ja immer größer. Tatsache ist: Das berühmte Zwei-Milliarden-Programm der Bundesregierung, Herr Kollege Pohl, wird in sieben Jahresraten ausgezahlt. Die Wohnungen aber sind spätestens in zwei Jahren fertig.

(Zuruf)

- Nein, nicht in vier, in sieben!

(Jaeger (CDU): Es kommen aber jedes Jahr 2 Milliarden dazu!)

- Aber immer nur die kleinen Jahresraten! Wenn Sie das addieren,

(Jaeger (CDU): 14 Milliarden!)

dann werden Sie feststellen, daß das Land und das Landeswohnungsbauvermögen ein

Vielfaches leisten. Nun sage ich: Gut, wir haben das Landeswohnungsbauvermögen ja auch. Wir haben es, weil wir es nicht verfrühstückt haben, wie manche in diesem Hause jahrelang propagierten.

(Beifall bei der SPD)

Manche wollten es für andere Dinge verfrühstücken. Das haben wir nicht getan, und deswegen können wir derzeit das leisten, was wir leisten.

Aber wer ein Zwei-Milliarden-Programm verkauft und es dann über sieben Jahre verteilt, Herr Kollege Doppmeier, der mutet dem Land die Zwischenfinanzierung für mindestens fünf Jahre zu.

(Doppmeier (CDU): Eine Zwischenfrage!)

- Nein, ich lasse jetzt keine zu. Ich bin jetzt gerade so schön in Fahrt und lasse mich von Ihnen nicht unterbrechen.

(Doppmeier (CDU): Herr Kollege, eine Frage!)

Wenn Sie dann noch den dritten Förderweg so propagieren, wie Sie es tun, meine Damen und Herren, dann müssen Sie sich einmal überlegen: Da fördern Sie sieben Jahre lang eine Wohnung mit Teilbeträgen, und wenn die Sozialbindung ausgelaufen ist, kommt die letzte Rate an.

(Pfänder (SPD): Das ist die schnelle Hilfe des Bundeskanzlers!)

Das ist doch eine hirnrissige Situation. Daß Sie das Geld aufteilen auf zwei Förderjahrgänge, kann ich ja verstehen, weil eine Wohnung eben nicht in einem Jahr fertiggebaut wird. Aber daß Sie auf sieben Jahre aufteilen und dann sagen "zwei Milliarden im Jahr" - Sie kommen mir vor wie - -

Wissen Sie, A. Paul Weber hat einmal eine Graphik gemacht. Damit will ich schließen. Diese schöne Graphik heißt "Der Aufschneider". Kennen Sie die? Gucken Sie sich die einmal an! Es ist eine wunderbare Graphik: ein Politiker, der eine große Schüssel hochhält. Darin soll angeblich ein großer, fetter Truthahn liegen. Und wenn man von oben in die Schüssel hineinschaut, stellt man fest: Da liegt ein ganz dünnes, mageres Hähnchen.

Nun gut, wir freuen uns über jedes Stück Geflügel. Wir freuen uns auch über jede Wohnungsbauförderung, die wir bekommen. Wir freuen uns auch darüber, daß der Bund

(C)

(D)

(Schultz (SPD))

- (A) sich nun aufgrund des Drucks der Verhältnisse verstärkt engagiert. Wir sagen Ihnen: Mit drei oder vier Jahresprogrammen ist es auf Dauer nicht getan. Wir werden uns einigen müssen, ob Sie wollen oder ob ich will, ob die Landesregierung will oder die Bundesregierung will, wir werden uns - daran kommen wir in dieser Republik nicht vorbei - über ein mindestens zehn Jahre andauerndes Programm im sozialen Wohnungsbau, vielleicht auch im freifinanzierten Wohnungsbau zu unterhalten haben. Daran führt kein Weg vorbei, davon bin ich fest überzeugt.

(Beifall bei der SPD)

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

Kuhl (F.D.P.): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Schultz, ich will auf das Gleichnis nicht zurückkommen, aber, wie wir gerade wieder erlebt haben, haben Sie uns den Truthahn ja wirklich wieder vorgegaukelt. Es war eine helle Freude.

Kurz bevor die heutige Debatte über den Wohnungsbau in diesem Lande begann, ging in diesem Hause das Licht aus bzw. es wurde viel dunkler. Das spiegelt in der Tat die Situation, wie wir sie derzeit haben.

- (B) Ich will nur ganz kurz auf die Ausschusssitzungen zu den Haushaltsberatungen eingehen. Auch dort waren die "Absetzungsbestrebungen" des Ministers schon sehr deutlich zu erkennen: Als über diesen Fachbereich des Landeshaushalts im Ausschuß beraten wurde, war er einfach nicht da. Er war bei der Einbringung ein einziges Mal da, einmal war sein Staatssekretär da. Ich weiß nicht, ob das der richtige Stil ist, sich zu verhalten, auch wenn man schon sehr frühzeitig angekündigt hat, daß man von hier weggehen will.

In den Haushaltsberatungen hat es eine Reihe von Merkwürdigkeiten gegeben, auf die man einmal eingehen muß. Die Fragen, die insbesondere von der Opposition im Ausschuß gestellt wurden, konnten von den zuständigen anwesenden Beamten nicht beantwortet werden. Man vertröstete auf schriftliche Antworten. Ich kann Ihnen das Paket mit den schriftlichen Unterlagen, die wir auf ganz bestimmte Fragen erhalten haben, gerne vorhalten. Ich denke, die Landesregierung hat insofern kein besonders positives Bild von sich gegeben.

Nicht verstanden habe ich bis heute, warum insbesondere der Frage, welche Ansätze des

(C) Entwurfs des Haushaltsplans rechtlich gebunden sind, nicht so sehr das Ministerium, sondern vielmehr die SPD-Fraktion ausweichen wollte. Ich bin dem Abteilungsleiter, Herrn Bussfeld, dankbar, daß er dies zusammengestellt hat. Er konnte, obwohl alles zuerst sehr schwierig zu sein schien, doch eine Antwort geben. Es ist deutlich geworden, daß von den 1,3 Milliarden DM, die im Haushalt dafür zur Verfügung stehen, über 1 Milliarde DM bereits rechtlich gebunden ist, so daß sich der Ausschuß eigentlich nur noch mit dem kleinen Betrag von 260 Millionen DM beschäftigen konnte. 260 Millionen DM waren also noch verfügbar, der Rest der investiven Gelder, über 1 Milliarde DM, war bereits gebunden. Das macht eine Haushaltsberatung im Ausschuß zur Farce,

(Schultz (SPD): Das ist das Problem der längerfristigen Konzepte.)

dies auch deshalb, weil man sich angesichts des Landeswohnungsbauvermögens in Höhe von rund 22 Milliarden DM - wenn diese Auskunft der Landesregierung richtig ist, so ganz sicher war sie sich nicht -

(Hunger (SPD): Wollten Sie das nicht einmal auflösen?)

- Ich mache doch nicht Ihre Schularbeiten, Herr Kollege Hunger! Das ist doch Ihr Problem! - in der Tat einmal vorhalten muß, daß über ein Drittel des Gesamthaushalts gebunden, nicht verfügbar ist. Damit läßt sich der Landtag das Budgetrecht im Grunde genommen entziehen, und dies in Teilen sogar mit Zustimmung der SPD und der CDU. Wo bleibt da, meine Damen und Herren von der SPD-Fraktion, Ihr Selbstverständnis und Ihre Selbstachtung als Kontrolleure der Regierung?

(D) Ist der weitverbreitete Ärger über Politiker nicht vielleicht auch eine Folge davon, daß Sie zu allem, was die Regierung hier sagt, immer nur nicken, statt sich zu den Aufgaben zu bekennen, die demokratische Parteien in einer parlamentarischen Demokratie haben? Herr Kollege Schultz hat es angesprochen: Wir Liberale verstehen uns nach wie vor als die Fraktion im Landtag, die versucht und immer wieder versuchen wird, möglichst viel Marktwirtschaft in der Politik durchzusetzen.

(Dr. Farthmann (SPD): Die Klein-kapitalistenpartei!)

Das gilt gerade für die Wohnungswirtschaft, die zum größten Teil inzwischen den Steuerungskräften des Marktes entzogen ist und daher ihre Koordinierungsprobleme hat. Das ist im übrigen überall dort so, wo der

(Kuhl (F.D.P.))

- (A) Markt ausgeschaltet wird. Da müssen Kommissionen eingeschaltet werden, die Mehrheits- oder Minderheitsvoten abgeben, da müssen Reparaturgesetze wie die Fehlbelegungsabgabe beschlossen werden, gegen die dann erst einmal bis zum höchsten deutschen Gericht geklagt wird.

(Hunger (SPD): Aber das hat uns recht gegeben!)

- Herr Kollege Hunger, da ist über etwas ganz anderes entschieden worden als Sie versuchen, hier darzustellen.

(Hunger (SPD): Das vergeßt ihr nur!)

- Nein. - Das alles würde sich erübrigen, wenn man tatsächlich den Versuch machen würde, mehr marktwirtschaftliche Elemente auch in die Systeme einzubauen, in denen der Staat ganz bestimmte Aufgaben hat.

(Schultz (SPD): Da seid ihr auf den Bauch gefallen!)

Insofern muß man feststellen: Daß Minister Zöpel nicht da ist, paßt in die Linie - auch wenn er entschuldigt ist, weil er in der DDR ist.

(Schultz (SPD): Der tut was für die Einheit!)

- (B) Die SPD hat den Wohnungsbau in diesem Lande in der Tat nicht gerade gut behandelt.

(Widerspruch von der SPD)

Sie hat ihn im Gegenteil sehr stiefmütterlich behandelt.

Die Reaktion des Ministers war eine Flucht nach vorn, um zu vernebeln, daß in den 10 Jahren seiner Tätigkeit über die Grenzen der Leistungsfähigkeit des sozialen Wohnungsbaus nie kritisch nachgedacht wurde. Das System des Wohnungsbaus hatte daher auch nie eine Chance, sich weiterzuentwickeln. Der Minister war ein Verwalter, von einem Politiker aber verlangt man viel mehr, nämlich daß er gestaltet und neue Wege beschreitet, um ganz gezielt den sozial schwachen Bevölkerungskreisen mit preiswertem und genügendem Wohnraum zu helfen,

(Schultz (SPD): Das hat die F.D.P. versucht!)

und dabei die öffentlichen Mittel - Herr Kollege Schultz, das ist auch für uns sehr wichtig - sehr sparsam einsetzt und vor allen

Dingen die staatliche Einflußnahme zurücksetzt. Das müssen Sie miteinander verbinden. (C)

(Zustimmung des Abg. Schultz (SPD)
- Wolf (SPD): Wir machen Ihnen ja ein Angebot, Herr Kuhl!)

Lassen Sie mich auf den Haushalt zurückkommen! Es gab einige interessante Fragen von mir zu Personalberechnungsdaten. Die Antwort kennen Sie: Es gibt in diesem Ministerium keine. Eine andere Antwort lautete, sie seien überhaupt nicht notwendig. Was heißt das: "nicht notwendig"? Hat das Parlament wirklich nur noch ja zu sagen, und Fragen, wenn sie denn gestellt werden, werden mehr oder weniger lapidar beantwortet oder gar abgewürgt?

Denn das, was wir von einem Wirtschaftsunternehmen erwarten, ja, sogar verlangen, was in den meisten Kommunen unseres Landes heute eine Selbstverständlichkeit ist, ist in den Ministerien, zumindest in diesem, nicht notwendig. Der einzige Bereich, der da eine Ausnahme macht - das will ich hier erwähnen -, ist der Staatshochbau,

(Schultz (SPD): Sie haben gerade Grund, sich zu beschweren!)

in dem so etwas exakt durchgeführt wurde. Dort ist man auch zu Ergebnissen gekommen.

Ich habe einmal nach dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gefragt. Ich habe in den Ausschußberatungen sehr gezielt danach gefragt: Was tut es, wofür ist es da, warum gibt es ein solches Institut, warum kann man nicht die Untersuchungen, die dort durchgeführt werden, an freie Planungsunternehmen draußen vergeben? Die Antwort war: Das geht nicht, weil dieses Institut ständig begleitende Untersuchungen für den Minister durchführt. Was immer man darunter verstehen mag, ist leider nicht näher erläutert worden. Insgesamt werden allein in diesem Institut von A 9 bis B 2 34 Stellen vorgehalten. Was das kostet, können Sie sich selber ausrechnen oder im Haushalt nachlesen. (D)

Meine Damen und Herren, hier geht ein Minister, der schon seit langer Zeit auf dem Weg von Düsseldorf nach Bonn ist, dem man aber heute kein Dankeschön nachrufen kann. Vielmehr muß man feststellen: Diese zehn Jahre Wohnungsbau unter Christoph Zöpel haben bis zum heutigen Tag erkennen lassen, daß der soziale Wohnungsbau in diesem Lande verfehlt war und verfehlt ist.

(Lachen des Abg. Schultz (SPD))

(Kuhl (F.D.P.))

- (A) Neue Formen im Wohnungsbau wurden nicht angedacht.

Herr Kollege Schultz, es gab eine Kommission, vom Minister eingesetzt, die fast anderthalb Jahre gearbeitet hat. Sie hat Ergebnisse gebracht. Aber nicht einmal die Ergebnisse sind Bestandteil der neuen Förderprogramme geworden. Auch hier also die Arbeit letztendlich für die Katz!

(Pfänder (SPD): Herr Doppmeier hat es gerade noch zitiert, auch wenn er es nicht begriffen hat! - Wolf (SPD): Und moniert!)

- Dann schauen Sie sich einmal die Ergebnisse richtig an, die dort vorgetragen wurden, die hier aber nicht berücksichtigt worden sind. Ein ganz, ganz kleiner Bereich hat Aufnahme gefunden. Darüber hat Kollege Doppmeier in der Tat gesprochen. Und darin habe ich dem Minister in einer der letzten Debatten hier sogar noch zugestimmt, daß er im Bereich der Erhöhung des Selbstbehaltes etwas richtig gemacht hat. Das will ich gar nicht abstreiten.

Frau Vizepräsident Friebe: Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

(Kuhl (F.D.P.): Nein, ich lasse heute auch keine Zwischenfragen zu, das erste Mal! Danke schön!)

- (B) - Gut, danke schön!

Kuhl (F.D.P.): Aber auch hier war insgesamt die Arbeit für die Katz; das muß man feststellen. Diese Arbeit wurde von Leuten aus unserem Lande geleistet, die am Wohnungsbau interessiert waren, die das aus freien Stücken getan haben, weil sie letztendlich davon überzeugt waren, daß man neue Wege auch in Nordrhein-Westfalen gehen muß. Wir stellen heute fest, daß wir es nicht geschafft haben, den wirklich Bedürftigen in unserem Lande zielgenau zu helfen und ihnen Wohnungen anzubieten.

Die Landesregierung und die sie tragende SPD-Mehrheitsfraktion beharren auch weiterhin auf einer Mietobergrenze von 5,70 DM. Auch das ist ein sehr wichtiges Thema draußen.

(Schultz (SPD): Woher wissen Sie das? Wo steht das? - Hunger (SPD): Beschwerden sich die Mieter, oder beschwert sich die F.D.P.?)

- Gehen Sie hin, Herr Kollege Schultz, und Sie werden es sehen. (C)

(Zuruf des Abg. Schultz (SPD)
- Hunger (SPD): Das ist der Beweis dafür, daß Sie mit niemanden reden!)

Jeder, mit dem Sie draußen reden, wird Ihnen sagen, daß sie heute Mieten in Höhe von 8,50 DM brauchen. Ich sage Ihnen auch die Zahl.

(Zuruf des Abg. Hunger (SPD))

Damit können Sie dann in der Tat auch Wohnungen draußen bauen. Dann haben Sie über das Wohngeld Möglichkeiten, noch einmal ganz gezielt den wirklich Bedürftigen zu helfen.

(Wolf (SPD): Eine abenteuerliche Wohnungspolitik!)

Ich sage deshalb auch noch einmal ganz deutlich: Der Bundesregierung gehört ständig Dank gesagt, insbesondere auch dafür, daß sie hier die Möglichkeit geschaffen hat, daß nun auch über den dritten Förderweg, der von Ihnen - das hat Herr Minister Zöpel hier deutlich gemacht - überhaupt nicht gewünscht wird - aber er ist sehr wichtig -, Investoren wieder rechnen können.

(Hunger (SPD): Schauen Sie sich die Zahlen an!)

Ich denke, daß dies letztendlich die These sein muß, wenn man nach den Richtlinien, die der Bund vorgegeben hat, investieren kann, investieren will; denn man muß eine Rendite erwirtschaften können. Diese Rendite muß mindestens der gleich sein, die ich bei einer Staatsanleihe oder Kommunalobligation erhalte. (D)

(Pfänder (SPD): Baden-Württemberg und Hessen stellen das dritte Programm gerade ein!)

- Es ist sinnvoll; ich kann Ihnen nur sagen, daß es sehr sinnvoll ist, auf diesem Weg weiterzugehen.

(Pfänder (SPD): Warum stellen sie das dann ein, wenn es so sinnvoll ist?)

- Ich will Ihnen noch einmal sagen: Sie finden doch auch hier keinen privaten Investor, wenn Sie ihm ständig sagen: Du mußt auch noch Geld mitbringen. Nein, er muß, wenn er in Wohnungen investiert, auch eine Rendite erwirtschaften. Das ist das Entscheidende in dieser Frage des Wohnungsbaus.

(Hunger (SPD): Wer zahlt die Miete?)

(Kuhl (F.D.P.))

- (A) - Ich habe Ihnen doch gerade schon etwas dazu gesagt. Wir haben uns schon so oft darüber unterhalten.

Ich will noch eine Episode aus der Expertenkommission erwähnen; Kollege Doppmeier hat das gerade auch angesprochen. Der Investor aus München, der hier bereit war, über 150 Wohnungen - nicht nur Einfamilienhäuser, auch im Mietwohnungsbereich - zu finanzieren, wurde monatelang von der Landesregierung hingehalten. Zusagen, die ihm gemacht wurden, wurden letztendlich nicht eingehalten. Hier war ein Versicherungsmodell in die Wege geleitet, von dem jeder ernsthafte Investor und auch jede Bank, die sich damit auseinandergesetzt hat, gesagt hat: Dies ist finanzierbar, dies ist bezahlbar, und dies ist für die Bürger in Nordrhein-Westfalen gut.

(Schultz (SPD): Sie wissen es nicht besser! Deswegen sagen sie das!)

- Doch, wir haben das gerechnet. Sie haben es doch auch gerechnet, Herr Kollege Schultz.

(Schultz (SPD): Herr Herrmann sagt Ihnen glatt, daß es für den Mietwohnungsbau nicht funktioniert!)

- Nein, das ist nicht wahr. Selbst wenn es im Mietwohnungsbau nicht funktionieren sollte

(Zuruf des Abg. Schultz (SPD))

- (B) - verdrehen Sie nicht immer -, dann geben Sie ihm doch einmal die Chance, das im Eigentumsbereich, im Einfamilienhausbereich zu probieren, daß wir hier einmal eine Form ausprobieren. Das wäre doch einmal das Entscheidende.

(Zuruf des Abg. Schultz (SPD))

- Prima, ich nehme gern auf, daß Sie hier für die SPD erklären, daß er das soll und daß er das kann.

(Wolf (SPD): Das haben wir schon mehrfach erklärt!)

Ich denke, er wird sich darüber freuen.

Worüber ich mich gefreut habe, sage ich Ihnen auch, nämlich daß der Oberbürgermeister der Stadt Duisburg, Josef Krings, der auch Präsident des nordrhein-westfälischen Städtetages ist, erst gestern morgen in Zeitungsinterviews erklärte, daß die starren Vorschriften in Kommunen und bei den Regierungspräsidien endlich aus dem Weg geräumt werden müssen. Er hat damit exakt

dem Antrag der F.D.P., den wir hier vor 14 Tagen diskutiert haben, entsprochen. (C)

(Hunger (SPD): Eben nicht!)

- Doch, hat er wohl.

(Hunger (SPD): Sie haben falsch gelesen! Das ist der Punkt!)

- Nein, Sie müssen sich mit dem Mann einmal unterhalten. Das ist nämlich ein ganz vernünftiger Mann. Ja, das ist wirklich wahr. Ich muß leider zum Ende kommen, meine Redezeit ist zu Ende.

Frau Vizepräsident Friebe: Ich bitte darum.

Kuhl (F.D.P.): Ich will eines noch klarstellen, Herr Kollege Wolf, nachdem Sie in der letzten Debatte hier der F.D.P. die Wendepolitik in Sachen Wohnungsleerstand vorgehalten haben. Wissen Sie, ich habe mir das noch einmal in den Protokollen angesehen, was da stand. Ich bin ganz froh, daß wir diese Protokolle im Hause haben. Denn dort war zu lesen, was ich für die F.D.P.-Fraktion in Sachen Leerstand gesagt habe. Ich hatte gesagt: Wenn wir in die Mitte der draußen genannten Zahlen - nämlich 1 Million Leerstand und 250 000 Leerstand - gehen und davon 100 000 abziehen, dann sind wir bei 400 000 leerstehenden Wohnungen. Ich habe gesagt, daß das die exakte Zahl sein dürfte. Und, Herr Kollege Wolf, das war die exakte Zahl!

(Zuruf des Ministers Einert)

- Auch darüber, Herr Minister Einert, gibt es durchaus Untersuchungen. Ich empfehle Ihnen insofern, auch noch einmal die Debattenbeiträge nachzulesen, bevor Sie Behauptungen aufstellen und sich selbst hier ad absurdum führen; denn so schnell, wie Sie sich drehen, denken wir allemal.

(Zuruf von der F.D.P.: Die drehen sich ständig! - Schultz (SPD): Das haben Sie heute aber nicht gesagt!)

Frau Vizepräsident Friebe: Meine Damen und Herren, zum Stichwort "Verkehr"! Ich erteile das Wort Frau Abg. Thomann-Stahl für die Fraktion der F.D.P.

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Vielen Dank, Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist festzustellen, daß zunehmend die Infrastruktur für die boomende Wirtschaft hier in diesem Land fehlt. Die Steuermehreinnahmen und die Strukturhilfsmittel hat die Landesregierung wohl gerne

(D)

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

- (A) eingenommen und verplant sie auch, aber sie weigert sich, die Infrastruktur zu schaffen, damit die Wirtschaft diese Mehreinnahmen auch in Zukunft erarbeiten kann.

Viel zuwenig werden nach wie vor die geänderten Anforderungen an die Infrastruktur unter dem Aspekt eines grenzenlosen Europas berücksichtigt; ich habe vorhin schon darauf hingewiesen. Der Luftverkehr ist natürlich nur ein Bereich des Verkehrs, und die Probleme der mangelnden Infrastruktur gelten eigentlich für alle Bereiche des Verkehrs.

Verkehrsminister Zöpel hat in seiner Amtszeit dem Land mehr geschadet als genutzt.

(Hunger (SPD)): Das glaubt nicht einmal Herr Worms!

Daß seine verkehrspolitischen Ziele ehrenwert waren und sind, will ich überhaupt nicht bestreiten, Herr Kollege Hunger. Die Umsetzung ist aber schlicht und ergreifend an den Realitäten gescheitert, und eine Realität ist die Begrenztheit der finanziellen Mittel. Die Aussage, wenn man etwas wirklich will, dann habe man auch das Geld, das zu realisieren, beispielsweise dafür, daß eine Straße im Tunnel gebaut wird oder ähnliches, kann man von dem Vertreter einer Bürgerinitiative noch gerade als menschlich verständlich akzeptieren, aber als stehende Redensart eines Verkehrsministers ist sie schlicht und ergreifend fahrlässig.

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

Sie erweckt in der Bevölkerung Wünsche, Hoffnungen und so hohe Ansprüche, daß jede realisierbare Planung zwangsläufig scheitern muß. Dies hat Verkehrsminister Zöpel mit einer uferlosen Gutachteritis verbunden. Jedesmal, wenn irgendwo ein Projekt zur Entscheidung ansteht oder wenn eines umstritten ist, was ja nun die meisten sind, gibt er ein Gutachten in Auftrag, das bessere Lösungen erarbeiten soll. Bessere Lösungen gibt es fast immer, und die beste ist im allgemeinen nicht bezahlbar. Aber sie ist dann halt die beste. Das führt natürlich dazu, daß die Betroffenen und eben auch der Verkehrsminister sagen: Wir wollen die beste. Schließlich haben wir schutzwürdige Belange, und eine so reiche Gesellschaft wie die bundesrepublikanische muß in der Lage sein, dies zu finanzieren etc. Sie kennen das; das ist wie eine tibetanische Gebetsmühle, da kommt immer das gleiche Argument - mit dem Ergebnis, daß es keine Lösung gibt, keine Umgehungsstraße für Freudenberg,

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

keine A-44-Rheinquerung. Meine Damen und Herren, in Freudenberg ist es uns ja nun zufällig noch gut bekommen. Da hat ja nun die Verkehrspolitik dieses Verkehrsministers dazu geführt, daß die SPD zum ersten Mal nach dem Krieg dort die Wahl verloren hat und jetzt eine Ratsmehrheit aus CDU, F.D.P. und UWG besteht,

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

wobei die UWG die Bürgerinitiative "Pro Kühlenbergtrasse" ist.

Meine Damen und Herren, dieser Verkehrsminister hat in seiner Amtszeit kein einziges Verkehrsproblem gelöst. Er hat nur den alten neue hinzugefügt. Das gilt nicht nur für den Straßenbau; das gilt auch für die Bundesbahn.

Die Rahmenvereinbarung mit der Bundesbahn hat auch kein Problem gelöst. Sie hat lediglich die Lösung bestehender Probleme um zehn Jahre vertagt. Nebenbei hat sie ein schwerfälliges kompetenzloses Gremium kreiert, dessen einzige Aufgabe es sein wird, anstelle des Verkehrsministers und der Bundesbahn Ende der 90er Jahre der Bevölkerung die Hiobsbotschaften über die notwendigen Streckenstillegungen zu überbringen. Die Bundesbahn tut nichts, um die Attraktivität von Nebenstrecken zu erhöhen, und der Verkehrsminister hat es schlichtweg versäumt, in die Rahmenvereinbarung ein Sanktionsinstrument aufzunehmen und festzuschreiben.

Daß er kein Problem gelöst, sondern nur neue geschaffen hat, gilt natürlich auch für den öffentlichen Personennahverkehr und hier insbesondere für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Was Minister Zöpel dem Land und seinen Kommunen mit dieser Konstruktion angetan hat, wird sich leider erst richtig nach seinem Abgang erweisen.

(Schultz-Tornau (F.D.P.)): Nach mir die Sintflut!

- So ist es, Herr Kollege Schultz-Tornau: Nach mir die Sintflut. Nach dieser Methode wird hier seit 1 1/2 Jahren gearbeitet. Alle Probleme werden nur noch möglichst schnell zugedeckt, damit sie sich nicht vor Ende 1990 als solche erweisen.

Im Moment herrscht auch im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Herr Kollege Schultz, bereits der totale Krieg um Pöstchen und Positionen. Aber was passiert denn, wenn die Kommunen erst einmal feststellen, und zwar anhand ihrer Defizitausgleiche für ihre Verkehrsbetriebe, daß sie regelrecht gelackmeiert wurden, daß

(C)

(D)

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

- (A) sie diejenigen sind, die bezahlen, und zwar unabhängig davon, ob es der neue VRR-Wasserkopf ist oder die Restfinanzierung der Infrastrukturinvestitionen?

Herr Kollege Aigner, Sie sagen hier so salopp: "Die wollten das doch". Sie wissen doch, wie die Beratungen im Ausschuß und im Land gelaufen sind. Mit solchen Äußerungen sollten Sie also ganz vorsichtig sein.

Der Minister hinterläßt ein Chaos. Man muß ja oft Strukturen zerstören, um einen Neuanfang machen zu können. Aber Herr Zöpel hat nur zerstört, und als er dann merkte, daß er es nicht schafft, Lösungen zu bringen, einen Neuanfang zu machen, etwas Neues, etwas Besseres zu schaffen, hat er das Handtuch geworfen.

Nun komme ich noch zu einer besonders undurchsichtigen Angelegenheit. Stichwort: Umweltschutzkarte Dortmund.

Meine Damen und Herren, ein wesentlicher, wenn nicht gar der wichtigste Pfeiler von Verkehrsverbünden ist die Einheitlichkeit der Tarife, der Fahrpreise. Seit Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr hat die Landesregierung Hunderte von Millionen zum Ausgleich der mit dieser Vereinheitlichung verbundenen Mindereinnahmen in die Verkehrsbetriebe gesteckt; sogenannte verbundbedingte Belastungen. Nun sollte man ja annehmen, daß die Landesregierung in ihrem eigenen Interesse alles tun wird, um neue Tariffifferenzierungen zu verhindern. Denn damit finge das Theater ja wieder von vorn an. Weit gefehlt! Wir mußten den Haushaltsunterlagen entnehmen, daß Minister Zöpel für die Jahre 1990 und 1991 je 3 Millionen DM für die versuchsweise Einführung einer Umweltschutzkarte in Dortmund ausgeben will.

(B)

Nun bin ich ja ein ernsthafter Vertreter einer Umweltschutzkarte, einer übertragbaren Familienkarte oder wie man das Kind auch immer nennen will. Die damit verbundenen Einnahmen ändern zwar vermutlich nicht viel am Defizit der Verkehrsbetriebe; aber vielleicht erhöhen sie ja doch den Deckungsbeitrag. In jedem Fall wird ein Beitrag zur Entlastung der Umwelt dadurch geleistet, daß die Leute auf den Bus oder die Bahn umsteigen, anstatt das Auto zu benutzen.

Aber natürlich muß eine solche Umweltschutzkarte dann im ganzen VRR zu den gleichen Bedingungen angeboten werden; sonst durchlöchert man ja den Gedanken der Steigerung der Attraktivität des ÖPNV durch einheitliche Tarife wie einen Schweizer Käse.

In Dortmund ging's, in Düsseldorf geht es vielleicht auch, in Mülheim geht es nicht, in Duisburg geht es auch nicht, und schon haben wir wieder die alten Zustände, und Milliardeninvestitionen waren sinnlos.

(C)

Selbstverständlich völlig unbegründete Vermutungen in den einschlägigen Kreisen der Verkehrsbetriebe im VRR gehen dahin, daß diese 6 Millionen DM die Dortmunder Unterschrift unter die VRR-Verträge beschleunigten. Ich habe im Verkehrsausschuß nachgefragt. Interessanterweise wurde dies vom Gründungsgeschäftsführer des VRR abgestritten, dem extra zu dieser Frage das Wort erteilt wurde. Professor Zemlin hat dabei zugegeben, daß diese Dortmunder Bevorzugung zu erheblichem Mißmut unter den anderen am VRR Beteiligten führte, weshalb die Umweltschutzkarte, wenn sie denn nach den entsprechenden Prüfungen überhaupt kommt, im gesamten VRR eingeführt werden soll.

Wenn aber nun bereits Dortmund pro Jahr 3 Millionen DM dafür erhält, woher nimmt dann der Minister im nächsten Jahr - so frage ich Sie jetzt; das war ja Zeitungsartikeln bereits zu entnehmen, daß dafür schon geplant sei - die übrigen Mittel? Das werden ja sicherlich noch einmal rund 20 Millionen DM sein. Es ist auch nicht zu erkennen, woher die anderen Mittel kommen, die 6 Millionen DM. Es könnte schon interessant sein, wenn der Landesrechnungshof hier einmal die Mittelherkunft und die Finanzströme untersuchen würde.

(D)

Bei dieser Gelegenheit könnte der Landesrechnungshof vielleicht auch die diversen Forschungsvorhaben unter die Lupe nehmen. 30 000 DM sind im Haushalt für die Restabwicklung eines dreijährigen Forschungsvorhabens "für Ziele und Voraussetzungen, Maßnahmen und Wirkungen eines frauenspezifischen Programms für den ÖPNV" in Leverkusen vorgesehen. Für die Restabwicklung, wohlgemerkt! Und auf die Frage eines Kollegen, was denn da bislang so herausgekommen sei, antwortete die Landesregierung, sie hätte bislang keinerlei Erkenntnisse. Nach drei Jahren keinerlei Erkenntnisse! Bezahlt wird trotzdem!

Ich habe hier einen Artikel aus der "Neuen Westfälischen": Altenbeken. Dieser Artikel fängt damit an:

Wo Christoph Zöpel, Nordrhein-Westfalens Minister für Städtebau, Wohnen und Verkehr, auftaucht, da verbreitet er Freude und Sonnenschein.

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

- (A) Ich zitiere mit Genehmigung der Frau Präsidentin weiter:

Seit Monaten schwelt ein Streit mit dem Landschaftsverband um die Förderung der umgebauten Bahnhofstraße. An einer Stelle von vielleicht 20 m Länge ist der Bürgersteig nur 1,20 m breit. Der Landschaftsverband sagt: Wenn der Bürgersteig nicht mindestens 1,50 m breit gemacht wird, ist die Sache nicht förderungsfähig.

Christoph Zöpel bei der Ortsbesichtigung: Ich werde den Landschaftsverband anweisen, den Streit um die Förderung einzustellen.

Meine Damen und Herren, so überflüssig Vorschriften auch im Einzelfall sein mögen, so sind sie doch nicht ausschließlich dafür da, daß ein Verkehrsminister wie ein mittelalterlicher Potentat durch das Land reisen und sie in Wahlkampfzeiten einfach für null und nichtig erklären kann.

Und es geht weiter in Altenbeken: Die Verwaltung will den Bahnhofsbereich, den Bahnhofseingang für die Busbenutzer umgestalten: Eingang, hübsche Dächer in Arkadenform etc. etc. Alles schön. Das Landesstraßenbauamt Paderborn sagt: Dafür gibt es kein Geld, weil es Bundesbahnbereich ist und kein Bereich des Landesstraßenbauamtes oder Landesstraße.

- (B) Minister Zöpel sagt - und ich zitiere mit Genehmigung -:

Verstehe ich überhaupt nicht. Gebt die Sache mal an ein Planungsbüro, und wenn die Unterlagen dann fertig sind, sage ich euch, aus welchen Töpfen das Geld kommt.

Meine Damen und Herren, wo sind wir denn hier? Sind wir hier in einer Bananenrepublik? Ich gönne den Altenbekenern ihren Bahnhof - schön oder auch weniger schön - wirklich herzlich. Aber auch diese Förderpraxis sollte einmal dringend unter die Lupe genommen werden.

(Zuruf des Abg. Hunger (SPD))

- Dringend unter die Lupe genommen werden, wenn ein Minister hier durch das Land reist und sagt: Ach, kommt, macht mal einen Plan, und wo das Geld herkommt, sage ich euch anschließend schon.

(Zurufe von der SPD)

Soll das vielleicht eine ehrliche und vernünftige Politik sein, aufgrund derer hier in diesem Land Verkehrspolitik betrieben wird?

(Erneut Zurufe von der SPD)

Das ist die Arbeitsweise eines Ministers, der sich wie ein mittelalterlicher Potentat benimmt.

(Hunger (SPD): Das müssen Sie für Herrn Lamsdorff feststellen, nicht für Herrn Zöpel!)

Dieser Minister hinterläßt ein Chaos. Seine Förderpraxis scheint zumindest außerordentlich fragwürdig zu sein.

(Dr. Farthmann (SPD): Das ist Kreativität!)

- Herr Kollege Farthmann, daß der Kollege Zöpel uns hier teilweise zu Siegen bei den Kommunalwahlen verholfen hat, das erkennen wir dankbar an. Das muß ich schon sagen.

Aber dafür wird er doch nicht von diesem Lande bezahlt. Das ist doch nicht seine originäre Aufgabe. Herr Farthmann, Sie müssen doch zugeben: Seine Aufgaben hat er nicht erfüllt; dieser Minister ist ein Versager.

(Beifall bei der F.D.P.)

Frau Vizepräsident Friebe: Für die Fraktion der SPD erteile ich das Wort Herrn Abg. Böse.

Böse (SPD): Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Frau Kollegin Thomann-Stahl, Sie haben heute leider zum zweiten Mal Pech: Der Minister Zöpel, der das alles hören sollte, ist nicht da.

(Dreyer (CDU): Warum nicht?)

Aber er wird das bestimmt nachlesen und wird sich schon seine Gedanken darüber machen.

Ich sage jetzt nur einige wenige Dinge zu Ihren Ausführungen bezüglich Freudenberg und A 44.

Frau Kollegin Thomann-Stahl, wenn Sie bis heute immer noch nicht kapiert haben, daß Sie Straßenbau im Stile der 50er Jahre heute nicht mehr machen können, dann tun Sie mir wirklich leid.

(Frechen (SPD): Jawohl!)

Diese A 44, diese Rheinquerung,

(Hardt (CDU): Na und?)

(C)

(D)

(Böse (SPD))

- (A) mit 800 Millionen DM ist nicht auf dem Mist von Christoph Zöpel gewachsen, sondern weil die beteiligten Städte und Gemeinden diese Lösung haben wollten.

(Hardt (CDU): Die SPD in Meerbusch hat diese 800-Millionen-Lösung gerade im Rat gekippt.)

Der einzige, der dies bisher nicht akzeptiert hat, ist der, dem die Straße später gehören soll: der Bund. Das ist die Tatsache.

(Hunger (SPD): Sehr richtig! - Zustimmung bei der SPD)

In Freudenberg wären Sie mit Ihrer Konzeption, die Sie, wie Sie jetzt sagen, wieder neu aufleben lassen wollen, mit Sicherheit vor Gericht gescheitert; denn da gingen Sie ja mitten durch einen Berg, den Sie teilweise hätten abtragen müssen.

Ja, glauben Sie denn vielleicht, daß Sie mit dieser Lösung, die gedanklich in den 60er Jahren entstanden ist, heute noch eine Chance hätte, vor Gericht zu bestehen?

(Tschoeltsch (F.D.P.): Ja!)

- Dann machen Sie es einmal.

Ich habe dafür plädiert, daß wir eine Lösung finden, die den Freudenbergern hilft und auch eine Chance der kurzfristigen Realisierung hat.

- (B) Frau Vizepräsident Friebe: Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Böse (SPD): Ich nenne eben diese vier Punkte, dann gerne!

Rahmenvereinbarung mit der Deutschen Bundesbahn! Auch da müssen wir einmal deutlich sagen: Die Deutsche Bundesbahn ist im Eigentum des Bundes. Wenn hier das Land Nordrhein-Westfalen und übrigens auch alle anderen Bundesländer an der Wand stehen, weil immer weitere Streckenstilllegungen von der Deutschen Bundesbahn gegen deren Willen durchgesetzt werden, dann ist das eine ganz traurige Angelegenheit.

Sie haben gestern wohl auch in der Zeitung gelesen, daß die Kommission, die von der Bundesregierung eingesetzt worden ist, um einmal die Frage der Deutschen Bundesbahn zu untersuchen, wohl in einer Vorabinformation eindeutig erklärt hat, daß die Deutsche Bundesbahn pleite geht, wenn die Bundesregierung nicht ihre Verantwortung aufgreift und die Infrastrukturkosten, die der

Deutschen Bundesbahn aufgelastet werden, übernimmt und die Bundesbahn jährlich einen sogenannten "politischen Beitrag", eine politische Miete, an den Bund abführt. (C)

So, wie es zur Zeit ist, geht es mit der Bundesbahn jedenfalls nicht weiter. Die kann einfach nicht mehr, weil sie kein Geld für Dinge bekommt, für die sie auch nicht verantwortlich ist; sie kann niemals schwarze Zahlen schreiben.

(Aigner (SPD): Die Bundesregierung stranguliert!)

Umweltticket! Frau Kollegin Thomann-Stahl, ich freue mich, daß Sie wenigstens einmal in einem Punkt zum ÖPNV hier so positiv reagiert haben. Der ÖPNV ist ja für Sie ein rotes Tuch. Das wissen wir. In jeder Ausschusssitzung wird das immer wieder deutlich.

Aber daß Sie jetzt auch sagen, es wäre vielleicht für den ÖPNV von eminent wichtiger Bedeutung, daß wir ein Umweltticket oder eine übertragbare Karte schaffen, die mehr Bürger auf den ÖPNV bringt, freut mich, und wir werden im Ausschuß darüber noch einmal reden.

Ich gebe Ihnen recht - ich sage Ihnen das frank und frei, weil ich aus Dortmund komme -, daß man nicht für eine Stadt allein ein Umweltticket schaffen kann. Dadurch würde die Einheitlichkeit des Preisgefüges im VRR aus den Fugen geraten. Wir sollten gemeinsam mit dem Ministerium im Verkehrsausschuß überlegen, wie bei der Gestaltung der Fahrpreise im VRR im nächsten Jahr auch diese übertragbare Karte im gesamten VRR eingeführt werden könnte. (D)

Also: Ihr Angebot, daß Sie da mitmachen wollen, finde ich sehr gut.

Frau Vizepräsident Friebe: Bitte, Frau Thomann-Stahl, stellen Sie Ihre Zwischenfrage.

Frau Thomann-Stahl (F.D.P.): Herr Kollege Böse, ist es Ihnen wirklich nicht mehr erinnerlich, was die A 44 angeht, daß Verkehrsminister Zöpel der erste war, der die 1,6-Milliarden-Lösung - im Verkehrsausschuß und auch draußen - propagiert hat und damit eine so teure Lösung überhaupt erst in den Bereich des für die Bürger Erreichbaren setzte, und zwar ohne Not und Veranlassung?

Böse (SPD): Frau Kollegin Thomann-Stahl, Sie wissen auch, daß der Bund eine Schlichtlösung von 220 Millionen DM - in dieser Größenordnung - vorgeschlagen hat,

(Böse (SPD))

- (A) die einfach nicht durchsetzbar war, die auf den erbitterten Widerstand in dieser Region gestoßen ist.

Da ist hoch- und tiefgepokert worden, und zwar von beiden Seiten.

(Hunger (SPD): Auch von der CDU in dieser Region!)

Und jetzt hat man sich auf eine Mittellösung in Höhe von 800 Millionen DM verständigt. Man hört von Bonn leider nichts, obwohl der Minister laufend an den Bundesverkehrsminister schreibt: "Nun bekenne dich doch einmal endlich dazu".

Frau Vizepräsident Friebe: Herr Abg. Böse, gestatten Sie noch eine Zwischenfrage von Herrn Abg. Hardt?

Böse (SPD): Nein, hierzu nicht mehr. Darüber können wir im Ausschuß noch genügend reden.

Wir beraten also heute den fünften Verkehrshaushalt unter der Verantwortung von Herrn Minister Zöpel.

Ich will dies zum Anlaß nehmen, Herrn Minister Dr. Zöpel ganz herzlich für die verkehrspolitische Arbeit zu danken, die er in den vergangenen Jahren geleistet hat. Die nordrhein-westfälische Verkehrspolitik ist bundesweit zu einem Gütezeichen geworden.

- (B) (Lachen bei der F.D.P.)

Sie ist, auch wenn das einige immer noch nicht wahrhaben wollen, beispielgebend insbesondere für die Umsetzung einer integrierten Stadtverkehrspolitik mit den zentralen Elementen "ÖPNV-Vorrang", "Radwege-Förderung", "Verkehrsberuhigung", für zukunftsweisende Lösungen im ÖPNV - ich nenne nur die Kooperationsförderung, das Investitionshilfeprogramm und die jetzt für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr vereinbarte Infrastrukturhilfe - und für die Verringerung von Umweltbelastungen, die von Fernverkehrsstraßen in unseren Ballungsgebieten ausgehen, durch aktiven Lärmschutz, nachträgliche Abdeckelungen und Tunnellösungen.

Meine Damen und Herren, für unsere Verkehrspolitik finden wir in der Bevölkerung eine breite Zustimmung. Davon habe ich mich in vielen Gesprächen in den vergangenen Wochen und Monaten vor Ort in allen Regionen unseres Landes überzeugen können - übrigens auch in den Gemeinden, die von der CDU regiert werden. Die Menschen wollen sichere Straßen, weniger Verkehrslärm,

saubere Luft und Radwege, die ihren Namen wirklich verdienen. (C)

Wir haben in den letzten Jahren nach intensiven Beratungen im Verkehrsausschuß die Grundlagen geschaffen, um eine sozial- und umweltverträgliche Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen konsequent fortzuführen, und zwar durch die Fortschreibung des ÖPNV-Bedarfsplanes und des mittelfristigen ÖPNV-Ausbauplanes, durch die ÖPNV-Rahmenvereinbarung mit der Deutschen Bundesbahn, durch das neugefaßte Landesstraßenausbaugesetz und den fortgeschriebenen Landesstraßenbedarfs- und -ausbauplan und durch die Überarbeitung des mittelfristigen Programmes für die Förderung des kommunalen Straßenbaus nach dem GVFG. Wir begrüßen es, daß diese Infrastrukturplanungen von der Landesregierung in einem Gesamtverkehrsplan Nordrhein-Westfalen zusammengeführt werden, der in Kürze vorliegen wird.

Lassen Sie mich hinzufügen: Die SPD-Fraktion hat durch parlamentarische Initiativen die verkehrspolitischen Herausforderungen aufgenommen, mit denen wir es heute zu tun haben. Ich nenne hier nur unsere Großen Anfragen zur Entwicklung des ÖPNV, des Luftverkehrs und des Autoverkehrs in Nordrhein-Westfalen, die Anhörung im Verkehrsausschuß zu neuen Tarifformen im ÖPNV, zur Sicherheit von Gefahrguttransporten und zur Auswirkung der EG-Verkehrspolitik auf unser Land und die Entschließungsanträge unserer Fraktion zur Förderung des ÖPNV und zur Verkehrssicherheit in Nordrhein-Westfalen. (D)

Meine Damen und Herren, mit dem Verkehrshaushalt 1990 stellen wir sicher, daß auch im kommenden Jahr den verkehrspolitischen Gestaltungsaufgaben Rechnung getragen wird. Lassen Sie mich auf zwei Schwerpunkte unserer Verkehrspolitik eingehen.

Erstens: Die Förderung im öffentlichen Nahverkehr bleibt ein zentraler Bereich der Verkehrspolitik des Landes. Der Verkehrsetät enthält erstmals einen Ansatz von 119 Millionen DM als Infrastrukturhilfe für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Wir sehen in der Einführung der Trennungsrechnung für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eine Maßnahme, die Modellcharakter haben kann. Ich erinnere hier nur an die Forderung auf Bundesebene, die Trennungsrechnung endlich auch für die Deutsche Bundesbahn einzuführen. Dahinter steht der richtige Gedanke, daß für die öffentlichen Verkehrsträger recht sein muß, was für den privaten Autoverkehr billig ist. Denn bisher wird die Straßen-

(Böse (SPD))

- (A) Infrastruktur für den Autoverkehr vom Staat vorgehalten, während die öffentlichen Verkehrsträger mit den Vorhaltungskosten ihrer Infrastruktur belastet sind. Dies muß geändert werden, allein um eine Vergleichbarkeit der tatsächlichen Kostenstrukturen herzustellen.

Wir werden den Ausbau des Stadtbahn- und S-Bahn-Netzes fortsetzen, aber auch die Förderung von kommunalen Beschleunigungsmaßnahmen, durch die bestehende Straßenbahnstrecken schneller und attraktiver gestaltet werden sollen. Zum Systemausbau gehören auch behindertengerechte Zugänge zu den Bahnhöfen und Abstellplätze für Autos und Fahrräder an geeigneten ÖPNV-Haltepunkten. Hier sind wir in den letzten Jahren schon ein wesentliches Stück vorangekommen.

Lassen Sie mich zur S-Bahn-Planung folgendes sagen. Wir sind für weitere Verträge mit dem Bund über den Ausbau von S-Bahn-Strecken in Nordrhein-Westfalen. Ich nenne hier die S 9 von Haltern über Bottrop, Essen nach Wuppertal, die S 12 von Köln bis Horrem und den Anschluß des Flughafens Köln/Bonn an das S-Bahn-Netz der Deutschen Bundesbahn. Wenn bei diesen Projekten der Durchbruch noch immer aussteht, dann liegt das nicht an uns, denn wir zahlen sogar die Planungskosten im Vorgriff auf die angestrebten S-Bahn-Verträge. Es ist die Bundesregierung, die endlich ihre falsche Entscheidung aus dem Jahre 1983 aufgeben muß, Folgekosten ihres Unternehmens Deutsche Bundesbahn auf Länder oder Gemeinden abzuwälzen.

(B)

Wir sind auch bereit, der Deutschen Bundesbahn bei der Umsetzung der ÖPNV-Rahmenvereinbarung zu helfen, wo immer es geht. Das gilt etwa für die Beseitigung von Bahnübergängen an stilllegungsgefährdeten Strecken. Klarheit muß allerdings in einem Punkt bestehen: Betriebskostenzuschüsse wird das Land der Deutschen Bundesbahn nicht zahlen.

Wir sagen darüber hinaus: Der Bund muß endlich und recht bald ein Förderungsprogramm für moderne Schienenfahrzeuge auflegen, denn das Wagenmaterial der Bundesbahn im Nahverkehr auf der Schiene ist, abgesehen von der S-Bahn, völlig veraltet, unwirtschaftlich und unattraktiv. Aus eigener Kraft wird die Deutsche Bundesbahn diese Erneuerungsaufgabe nicht leisten können. Deshalb muß der Bund hier schnell handeln.

Zweitens: Die soziale und umweltverträgliche Ordnung des Straßenverkehrs ist ein weiterer zentraler Bereich unserer Verkehrspolitik.

Lassen Sie mich zunächst zum Straßenbau sagen: Nach der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes und des Landesstraßenausbauplanes geht es jetzt darum, die überprüften Bauziele zu realisieren. Nach der Maßnahmenstruktur haben wir es weitgehend mit Ortsumgehungen, Ausbaumaßnahmen und mit der Beseitigung von Bahnübergängen zu tun. Häufig ist die weitere Stadtentwicklung von der Realisierung einer Ortsumgehung abhängig. Andererseits aber führen höhere Anforderungen an die Stadt- und Umweltverträglichkeit dazu, daß Straßenbauprojekte teurer werden.

(C)

Für 1990 werden für die großen Baumaßnahmen über 5 Millionen DM Gesamtkosten rund 160 Millionen DM zur Verfügung gestellt. Die SPD-Fraktion hat darüber hinaus beantragt, die Verpflichtungsermächtigung um 20 Millionen DM zu verstärken. Wir schaffen damit den Spielraum, um wesentliche Baufortschritte im kommenden Jahr sicherzustellen.

Einen dringenden Handlungsbedarf sehen wir ferner bei den Baumaßnahmen unter 5 Millionen DM und bei den Erhaltungsinvestitionen. Hier geht es in erster Linie um den stadtverträglichen Umbau vorhandener Ortsdurchfahrten und den Radwegebau an Landesstraßen. Das sind Maßnahmen, die in den Städten und Gemeinden eine außerordentliche Resonanz finden. So sind von den Kommunen allein 400 Ortsdurchfahrten für eine stadtverträgliche Umgestaltung und 2 670 Kilometer für den Radwegebau an Landesstraßen angemeldet worden. Für uns hat dieser Umbau des Straßennetzes Priorität. Deshalb soll der Haushaltsansatz für Maßnahmen unter 5 Millionen DM Gesamtkosten einschließlich der Planungsmittel um 30 Millionen DM erhöht werden.

(D)

Verstärkt werden soll aber auch der Ansatz für Erhaltungsinvestitionen um 10 Millionen DM, weil die Substanzerhaltung zunehmend größere Anstrengungen erfordert.

Auf der Grundlage unserer Anträge wird 1990 für den Neu-, Um- und Ausbau von Landesstraßen, einschließlich der Planungsmittel, ein Betrag von rund 400 Millionen DM zur Verfügung gestellt. Damit leisten wir einen erheblichen Beitrag für die Verbesserung und die Erhaltung unseres Landesstraßennetzes.

Meine Damen und Herren, in Nordrhein-Westfalen wird der Straßenbau von den Landschaftsverbänden wahrgenommen. Seit Jahren klagen die Landschaftsverbände, daß die Erstattung der Planungsmittel durch Bund und Land bei weitem nicht ausreiche, um die Kosten zu decken.

(Böse (SPD))

- (A) Auf Initiative der SPD hat eine Arbeitsgruppe des Verkehrsausschusses dieses Thema aufgegriffen und mit den Landschaftsverbänden erörtert. Nach den Gesprächen halten wir eine Untersuchung des tatsächlichen UA-III-Aufwandes durch ein neutrales Institut für notwendig und haben entsprechende Untersuchungsmittel im Verkehrshaushalt eingesetzt. Das Gutachten soll nicht nur dazu beitragen, eine akzeptierte Grundlage für die weiteren Gespräche mit den Landschaftsverbänden zu schaffen, sondern es soll uns auch helfen, einen höheren Planungskostenzuschuß des Bundes für die Bundesfernstraßen durchzusetzen.

Im Februar dieses Jahres haben wir eine kontroverse Debatte über die Verkehrssicherheitspolitik geführt. Dabei ist es nicht gelungen, eine gemeinsame Position zu erreichen. Deshalb begrüßen wir es, daß die von uns beantragte Erhöhung der Verkehrssicherheitsmittel um 200 000 DM vom Verkehrsausschuß einstimmig angenommen worden ist. Diese Mittel sollen dazu bestimmt sein, einen Verkehrssicherheitspreis des Landes NRW zu vergeben. Wir hoffen, daß dieser Preis dazu beitragen wird, kommunales Engagement für mehr Verkehrssicherheit zu verstärken.

- (B) Meine Damen und Herren, Verkehrspolitik als Gestaltungsaufgabe ist keine einfache Angelegenheit. In einem so dicht besiedelten Land wie Nordrhein-Westfalen werden wir unmittelbar mit den Wachstumsgrenzen für die Verkehrsinfrastruktur täglich konfrontiert. Deshalb liegen unsere Schwerpunkte heute im wesentlichen bei der Verbesserung, dem Umbau und der Erhaltung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur.

Bedarf besteht beim weiteren Ausbau des ÖPNV und der Schieneninfrastruktur der Deutschen Bundesbahn.

Frau Vizepräsident Friebe: Herr Abgeordneter, Ihre Redezeit ist abgelaufen!

Böse (SPD): Ja! - Und wir müssen sehen, daß eine qualifizierte Verkehrsinfrastruktur hohe Aufwendungen erfordert.

Der Verkehrshaushalt 1990 mit den von uns eingebrachten Änderungen füllt den verkehrspolitischen Rahmen aus, der uns in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung steht. Die SPD-Fraktion stimmt daher der abschließenden Beschlussempfehlung des Haushalts- und Finanzausschusses zu.

(Beifall bei der SPD)

(C) Frau Vizepräsident Friebe: Für die Fraktion der CDU erteile ich Herrn Abg. Dreyer das Wort.

Dreyer (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen, meine Herren! Nordrhein-Westfalen steht vor dem Verkehrsinfarkt, und Karl Böse spricht davon, daß hier ein Gütezeichen nordrhein-westfälischer Verkehrspolitik abgeliefert worden ist.

"Rau im Stau" ist zu einem stehenden Wort geworden, oder auch "Nordrhein-Westfalen im Stau".

(Minister Matthiesen: Und Stuttgart nicht, Frankfurt nicht?)

- Aber doch nicht so schlimm wie Nordrhein-Westfalen!

(Widerspruch bei Abgeordneten der SPD)

Vor allem werden dort Anstrengungen unternommen.

(Zuruf von der SPD: Welche?)

Herr Zöpel hat für alternative Versuche von Verkehrspolitik eine ganze Menge Geld ausgegeben, aber in den entscheidenden Teil der Verkehrsinfrastrukturpolitik sind nicht die nötigen Verkehrsinvestitionsmittel geflossen. Ich will Ihnen einmal sagen, wie sich das entwickelt hat.

(D) In den letzten zehn Jahren haben sich die Landeshaushalte um 31,5 % ausgedehnt. Demgegenüber wurde der Verkehrshaushalt drastisch reduziert, und zwar um 18,3 %. Das heißt also, bei wachsendem Haushalt im übrigen ist der Verkehrsetat drastisch zurückgegangen.

Tatsache ist, daß wir seit 1982 einen Anstieg des Bruttosozialprodukts um 40 % gehabt haben. Da gibt es natürlich auch korrespondierende Verkehrsnachfrage, sowohl im Bereich des Güterverkehrs als auch im Bereich des Personenverkehrs. Wir haben beispielsweise einen sehr viel höheren Bestand an Kraftfahrzeugen, und zwar sowohl bei Pkw als auch bei Lastkraftwagen. Die Jahresfahrleistungen im Straßengüterverkehr sind ebenso gestiegen wie im Individualverkehr.

Es gibt also wachsende Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Denen ist das Land Nordrhein-Westfalen in gar keiner Weise nachgekommen.

Meine Damen, meine Herren, ich will mich nur auf wenige Bemerkungen beschränken, weil

(Dreyer (CDU))

- (A) sich der zuständige Verkehrsminister dieser Debatte entzogen hat, obwohl es das letzte Mal war, daß er einen Verkehrshaushalt vorgelegt hat. Ich möchte auch ehrlich sagen, daß ich überhaupt kein Verständnis dafür habe, daß es an einem solchen Tage nicht möglich sein soll, daß der zuständige Minister sich stellt.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Ich will mich deshalb auf ein paar Anmerkungen beschränken, insbesondere zu dem, was Herr Böse gesagt hat. Er hat die Folgekosten im Zusammenhang mit Bundesbahninvestitionen angesprochen. Da ist nicht davon die Rede, daß keine Folgekosten übernommen werden, sondern daß keine neuen Folgekosten entstehen dürfen. Das ist ein ganz wesentlicher Unterschied.

Im übrigen sind wir der Auffassung gewesen, daß die UA-III-Kosten, die den Landschaftsverbänden erstattet werden müssen, auch ohne ein Gutachten drastisch erhöht werden müssen. Wir sind der Meinung gewesen, es hätte nicht dieses zusätzlichen Gutachtens bedurft, sondern nur des Willens dieses Hauses, die Landschaftsverbände in den Stand zu versetzen, diese Aufgabe entsprechend zu lösen.

(Rohe (SPD): Das sind alte Kamellen!)

- (B) - Nein das sind nicht alte Kamellen. Dieses Gutachten ist bei der diesjährigen Beratung des Haushalts von Deinen Parteifreunden so beschlossen worden. Insofern hätten wir uns das wirklich ersparen können. Da stimme ich Ihnen allerdings zu.

Wir haben einen Antrag zu diesem Verkehrshaushalt gestellt, in dem es darum geht, die zusätzliche Befrachtung, die hier um 30 Millionen DM vorgenommen worden ist, wieder rückgängig zu machen. Wir waren insgesamt gegen die Befrachtung in diesem Haushalt, weil wir der Auffassung sind, daß den Gemeinden für ihre Aufgaben der Baulastträgerschaft eine Beteiligung an der Kraftfahrzeugsteuer zusteht. Dieser Anteil wird Ihnen in dem Gesetz wieder genommen. Diese zusätzliche Befrachtung wollten wir auf jeden Fall mit diesem Antrag wieder rückgängig machen.

Meine Damen, meine Herren! Angesichts der fortgeschrittenen Zeit will ich nur noch einen Punkt ansprechen, den ich für wichtig halte, und zwar die Fragen des Bundesfernstraßenbaus im Ruhrgebiet.

Hier möchte ich auf das verweisen, was die Mikat-Kommission zu der vorhandenen Infra-

struktur gesagt hat. Sie hat ausdrücklich darauf hingewiesen, daß es nicht nur um qualitative Verbesserungen geht, sondern auch um quantitative Verbesserungen. Dies bezieht sich insbesondere auf den Ausbau der A 44 - ich meine jetzt nicht nur die Rheinquerung, sondern auch den Bereich zwischen Bochum und Düsseldorf -, auf den Ausbau der A 430/B 1, auf den Ausbau der A 52 und schließlich auch auf die bessere Verknüpfung der Region Aachen/Jülich mit dem niederländischen Fernstraßennetz sowie eine Erschließung des Siegen/Wittgensteiner Raumes durch eine überregionale Straßenanbindung, die ausdrücklich erwähnt worden ist. Natürlich gehören für Ostwestfalen/Lippe auch die A 33 und die A 30 mit der Umgehung von Bad Oeynhausen dazu.

(Rohe (SPD): Heinrich, sei vorsichtig; Deine Partei macht auch nicht mit!)

- Herr Kollege Rohe, dies ist ein Beispiel dafür, wie unselig dieser Minister in manchem gewirkt hat. Die A 30 als Umgehung von Bad Oeynhausen könnte längst fertig sein, wenn Herr Zöpel sich nicht auf diese Weise dort eingeschaltet hätte. Die Bürger in dem Raum wollten damals noch die Umgehung. Nur der Bürgermeister, der von den Stimmen der Grünen abhängig war, hat bewirkt, daß hier eine Änderung eingetreten ist.

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

Frau Vizepräsident Friebe: Meine Damen und Herren! Herr Minister Zöpel wird durch Herrn Minister Einert vertreten. Herr Minister Einert, ich erteile Ihnen das Wort.

Einert, Minister für Bundesangelegenheiten (stellvertretend für Minister Dr. Zöpel): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Da ich Herrn Kollegen Zöpel nur vertrete, haben Sie sicherlich Verständnis dafür, daß ich auf die hier stattgefundenen Fingerhakeleien nicht so sehr eingehe und auch die persönlichen Frustgefühle nicht so sehr in den Vordergrund stelle. Ich möchte ein paar allgemeine Anmerkungen machen, und zwar zunächst noch einmal zum Wohnungsbau.

Ich habe mich eigentlich gewundert, daß keiner der Redner - ich sage das ohne jeden Vorwurf, sondern stelle das ganz nüchtern fest - zum Beispiel darauf eingegangen ist, daß gestern im Deutschen Bundestag eine Anhörung des Bauausschusses zu Problemen des Wohnungsbaus stattgefunden hat. Fast alle Institute, von Ifo über Gewos, über Infratest und DIW und Darmstädter Institut "Wohnen und Umwelt" bis zum Ring Deutscher Makler haben übereinstimmend die dramatische Situation auf dem Wohnungsmarkt geschildert.

(C)

(D)

(Minister Einert)

- (A) Die fast übereinstimmende Auffassung aller Institute war, daß wir im Durchschnitt der nächsten Jahre einen Baubedarf von 350 000 bis 400 000 Wohnungen jährlich haben, bis 1995 etwa 2,3 Millionen Wohnungen benötigen, die - so wiederum die generelle Auffassung - bei Fortführung der bisherigen Wohnungsbaupolitik nicht realisiert werden können. Ich will weglassen, was außerdem noch über den Verlust an Substanz und an Bestand im sozialen Mietwohnungsbau durch Veräußerung, durch Auslaufen von Bindungsfristen und ähnliches mehr ausgeführt worden ist.

Meine Damen und Herren! Vor diesem Hintergrund muß man meines Erachtens sehen, daß ein Argument auch immer gewesen ist, das Land Nordrhein-Westfalen hätte sich wesentlich aus der Finanzierung des Wohnungsbaus zurückgezogen. Das trifft letztlich auch auf die Länder insgesamt zu. Deshalb will ich Ihnen doch einmal, und zwar anhand von zwei Zahlen, die das Bundesbauministerium herausgegeben hat, die Gegenüberstellung vortragen.

Im Jahre 1983 haben wir einen Gesamtaufwand von Bund und Ländern für den sozialen Mietwohnungsbau von rund 9 Milliarden DM gehabt. Diese Zahl von 9 Milliarden DM in 1983 ist auf 5,7 Milliarden DM in diesem Jahr abgesunken. Keine andere Zahl dokumentiert wohl deutlicher, in welchen Volumina der Rückgang im sozialen Mietwohnungsbau festzustellen ist.

- (B) Wenn nun jemand sagt, die Länder hätten sich vielleicht daraus zurückgezogen, dann sage ich Ihnen noch eine zweite Zahl: Der Länderanteil, der im Jahre 1983 bei rund 73 % an den Gesamtfinanzierungsaufwendungen lag, ist auf heute etwa 88 % gestiegen. Das heißt: Alle Länder haben versucht, diesem Prozeß gegenzusteuern, daß das Absacken von 9 Milliarden auf 5,7 Milliarden DM für die Finanzierung des notwendigen sozialen Mietwohnungsbaus so erfolgt ist.

Ich will hier jetzt nicht noch in die parteipolitische Diskussion hineingeraten; aber das sollte uns allen eigentlich bei dieser dramatischen Entwicklung des Mietwohnungsbaus, die wir in den letzten Jahren gehabt haben, wohl endlich Veranlassung zum Nachdenken sein.

Letztes Ergebnis der Diskussion im Mietwohnungsbau: Der neugefaßte Vereinbarungsentwurf ist Anfang dieser Woche vom Bund den Ländern zugestellt worden. Er wird wahrscheinlich so unterzeichnet werden. Dabei ist von folgendem auszugehen:

Der Bund stockt seine Mittel von 1,6 Milliarden auf 2 Milliarden DM auf; der Bund verzichtet auf das, was er bisher wollte, nämlich ausschließlich im dritten Förderweg zu finanzieren. Er läßt es den Ländern frei. Vorhin ist bereits darauf hingewiesen worden, daß zur Zeit in fast allen Ländern schon konkret beschlossen worden ist, den dritten Förderweg nicht mehr zu benutzen, da er vom Ergebnis her ungünstig ist, große Risiken beinhaltet und keine Lösung des Problems darstellt.

Man kann sich ja auch vorstellen: Es ist keine Frage zwischen CDU, F.D.P. und SPD, sondern die Förderung einer Mietwohnung im sozialen Mietwohnungsbau kostet im ersten Förderweg rund 100 000 DM an Darlehen und rund 70 000 DM an Barmitteln. Wenn man den dritten Förderweg nimmt, kommt man auf etwa 40 000 DM Zuschuß; das bedeutet aber nur Bindung von maximal zehn Jahren und bedeutet Mieten, die wesentlich höher sind.

Das Problem ist - und das sehen zunehmend alle Länder, und zwar egal, von wem sie regiert werden; es gibt die gleiche Debatte in Baden-Württemberg und Hessen und anderswo auch -, daß sie diesen Förderweg nicht mehr wollen, weil nämlich inzwischen nach einer Zeit von sieben bis zehn Jahren ihre Klientel dermaßen absaut, daß sie dann nur mit Milliardenaufwand von Nachsubventionierung einigermaßen erträgliche Finanzierungsmodelle und Mieten kriegen. Oder aber sie müssen erleben, daß die Leute, die sie dann in diese Wohnung erst einmal hineingebracht haben, nach einem Zeitraum von sieben bis zehn Jahren wieder herausfallen.

Lesen Sie bitte nach, was der ehrenwerte Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart in den letzten Tagen dazu gesagt hat, nämlich daß er es ablehnt, ein solches Fördermodell überhaupt zu betreiben.

Zweiter Punkt: Es bleibt bei der Auszahlung in sieben Jahresraten, und das bedeutet, die Länder müssen vorfinanzieren. Alle Länder haben das in den Gesprächen mit dem Bund beklagt, gleichgültig, von wem sie regiert werden, und alle Länder haben gemeinsam einen höheren Bundesbeitrag für die Förderung des sozialen Wohnungsbaus gefordert. Dem ist jedoch nicht entsprochen worden.

Dies ist vor dem Hintergrund der Zahlen, die ich am Anfang genannt habe und die von allen Instituten geäußert worden sind, eine durchaus bedenkenswerte Entwicklung. Wenn Sie die Förderung im ersten Förderweg nehmen, haben wir dort bei heutigen Finanzvolumina 2 Milliarden DM des Bundes. Unter-

(C)

(D)

(Minister Einert)

- (A) stellen Sie, die Länder finanzieren den gleichen Anteil noch einmal dazu, kommen Sie zu einem Volumen von öffentlichen Mitteln von rund 4 Milliarden DM. Finanzieren Sie 100 000 DM nach dem ersten Förderweg, dann erhalten Sie 14 000 Wohnungen. Wenn Sie einmal unterstellen, Sie würden nur im dritten Förderweg mit 40 000 DM je Fall finanzieren, dann kommen Sie maximal auf 100 000 Wohnungen im Jahr, und das bei einem notwendigen Volumen, das ungefähr das Dreifache dieser Summe pro Jahr beinhaltet.

Das bedeutet: Wenn wir hier nicht gemeinsam zu einer neuen großen Anstrengung im Bereich des öffentlich geförderten Mietwohnungsbaus gelangen, dann werden wir Schiffbruch erleiden, und wir werden eine große soziale Problematik in unserem Lande erleben. Dann werden die Leute nicht mehr danach fragen, von wem das alles veranstaltet worden ist, und das vor dem Hintergrund der dramatisch gestiegenen Zahlen von Aussiedlern und Übersiedlern; diese Zahlen haben das Problem nicht ausgelöst, sondern es verschärft.

(Kuhl (F.D.P.): Das ist das erste Mal, daß Sie das zugeben!)

- Das ist nicht das erste Mal. Es vielmehr allgemein bekannt, daß wir auch ohne das Problem von Aussiedlern und Übersiedlern eine sehr schwierige, Sprengstoff enthaltende Situation im Bereich des Rückzugs des Gesamtstaates der Bundesrepublik aus der Förderung des sozialen Mietwohnungsbaus haben. Dieser Prozeß ist in einer eklatanten Weise durch die gewaltigen Zahlen der Aus- und Übersiedler verschärft worden.

(B)

Von da aus muß man, glaube ich, einfach sehen, daß wir zwar alles unternommen und uns entsprechend angestrengt haben, aber nicht ausschließlich aus nordrhein-westfälischer Sicht zu einer Lösung des Wohnungsproblems beitragen können.

Frau Vizepräsident Friebe: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Tschoeltsch?

(Minister Einert: Bitte!)

- Bitte schön, Herr Tschoeltsch!

Tschoeltsch (F.D.P.): Herr Minister, warum sind Sie denn nicht bereit, die Politik des Herrn Ministers Zöpel zu unterstützen?

Einert, Minister für Bundesangelegenheiten: Es gibt in dieser Frage zwischen meinem Kollegen Zöpel und mir überhaupt keine

Meinungsverschiedenheit. Wir haben beide gemeinsam gesagt - ich wiederhole das hier -: Der größte Teil des Mietwohnungsbaus ließe sich im Bereich des freifinanzierten Wohnungsbaus vollziehen.

(C)

Wir können nicht darauf verzichten, einen erheblichen Teil von öffentlich gefördertem sozialen Mietwohnungsbaus zu haben, und zwar zu Bedingungen, die es sowohl dem Investor als auch den Mietern, die dort einziehen, zumutbar machen, für einen langfristigen Zeitraum zu denken, zu planen und zu handeln, nicht von der Hand in den Mund zu leben und so etwas in einem Zeitraum zwischen sieben und zehn Jahren durchzuführen.

(Zustimmung bei der SPD - Zurufe von der F.D.P.)

- Wenn Sie das bestreiten wollen, haben Sie, glaube ich, das Problem nicht ganz verstanden.

Lassen Sie mich einige Bemerkungen zur Verkehrssituation machen!

Frau Vizepräsident Friebe: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Jaeger?

(Minister Einert: Ja, bitte sehr.)

- Bitte schön, Herr Abgeordneter!

Jaeger (CDU): Herr Minister, wenn Sie jetzt ein mittelfristiges Programm fordern, warum hat dann die Landesregierung das eigene, bereits verabschiedete mittelfristige Programm von 1984 über Bord geworfen?

(D)

(Zurufe von der SPD: Hat sie gar nicht!)

Einert, Minister für Bundesangelegenheiten: Ich kann nicht erkennen, daß wir dieses Programm über Bord geworfen hätten. Aber es ist doch unstrittig, daß der Bund und die anderen Beteiligten das als dramatisch ansehen. Ich habe Ihnen die Zahlen genannt; sie besagen, daß wir in dieser Frage nicht allein gegen den Strom schwimmen können. Das Problem, das wir hier diskutieren, ist gesamtstaatlicher Natur. Wir haben uns intensiv bemüht. Sie kennen die letzten Zahlen: Von Aufwendungen des Landes Nordrhein-Westfalen im Bruttovolumen von knapp 2,5 Milliarden DM fließen gut 400 Millionen DM aus Bundesmitteln. Wenn Sie uns deswegen unterstellen, wir unternähmen keine besonders großen Anstrengungen, dann

(Minister Einert)

- (A) könnte ich nicht sagen, daß Sie sehr viel von diesen Problemen begriffen haben.

(Zurufe von CDU und SPD)

Jetzt zwei oder drei Bemerkungen zur Verkehrspolitik! - Ich muß hier bemerken, verehrte Kolleginnen und Kollegen: Herr Kollege Zöpel konnte nach der letzten Diskussion noch davon ausgehen, daß die Debatte um seinen Haushalt gestern stattfinden würde. Dementsprechend hat er eine Reise mit anderen Partnern in die DDR verabredet.

(Kuhl (F.D.P.): War das denn auch bei den Ausschusssitzungen so?)

- Ich rede jetzt von Ihrer Kritik, es hätte nicht der Würde des Parlaments entsprochen, daß Herr Zöpel heute nicht hier sein kann. Reden Sie doch jetzt nicht von Ausschusssitzungen; wir sprechen von der heutigen Plenardiskussion.

(Erneuter Zuruf des Abg. Kuhl (F.D.P.))

Und nun wollen Sie jemandem vorwerfen, daß wir wegen der gestern stattfindenden Trauerfeier für den ermordeten Herrn Dr. Herrhausen den gesamten Fahrplan des Plenums umstellen mußten und dann von Herrn Zöpel entschieden worden ist: Mit Rücksicht auf die Partner und die terminlich eingegangenen Verpflichtungen bleibt es bei der Reise. Unter diesem Gesichtspunkt finde ich das, was Sie und andere gesagt haben, unseriös.

(B)

(Zustimmung bei der SPD - Widerspruch des Abg. Kuhl (F.D.P.) - Unruhe)

Es ist nicht seriös, jemanden hier in einer Art und Weise - ich drücke es einmal vulgär aus - "anzupinkeln", obwohl Sie genau wissen, daß es einen triftigen Grund dafür gibt, warum er heute nicht hier sein kann.

(Erneute Zustimmung bei der SPD)

Das ist eine menschlich unanständige Art, muß ich Ihnen in aller Deutlichkeit sagen!

(Kuhl (F.D.P.): Der Grund, den Sie jetzt anführen, ist ganz, ganz schlimm, Herr Minister! - Zustimmung der Zurufe von der CDU - Widerspruch bei der SPD)

Ob Sie jemanden, der aus diesen Gründen nicht hier sein kann, bezichtigen, er wäre ein Versager, er hätte ein Chaos hinterlassen, das müssen Sie schon mit Ihrem eigenen Geschmack ausmachen; das will ich gar nicht

kommentieren. Sie müssen vielmehr selbst beurteilen können, ob das angemessen ist. Ich finde es jedenfalls nicht. Ich enthalte mich eines Kommentars dazu.

(C)

Zur Sache selbst zwei, drei Stichworte! Frau Kollegin, Sie haben bemängelt, wir gäben zu wenig Landesmittel und Investitionsmittel des Bundes in die Infrastruktur. Ich kann Ihnen dazu nur sagen - die Zahlen liegen ja offen -: Alle Mittel gehen in die Verbesserung der Infrastruktur des Landes Nordrhein-Westfalen, gleichgültig, ob Sie den Kanalbau nehmen, ob Sie die Hochschulen nehmen, ob Sie die Technologiezentren und ähnliche Einrichtungen oder ob Sie den Verkehr nehmen.

Mit Infrastruktur - darüber sollte Übereinstimmung bestehen - ist allerdings nicht nur Verkehr gemeint. Vielmehr gehört zur Infrastruktur eines Landes und seiner Volkswirtschaft doch ein bißchen mehr als Schienen, als Straßen, als Kanäle. Das gilt vielmehr für alle entsprechenden Mittel. Auch der Verkehr hat einen angemessenen Anteil am Gesamtvolumen der Infrastrukturmittel.

Ihren Hinweis zum ÖPNV, vor allen Dingen zur Frage Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, finde ich nicht angemessen; denn erst vor wenigen Tagen ist ein langfristiger, ein Zehn-Jahres-Vertrag im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragschließenden abgeschlossen worden. Wir gehen davon aus - das haben auch die Vertragschließenden erklärt -, daß damit eine langfristige kontinuierliche Entwicklung des VRR möglich und dadurch erleichtert worden ist. Ich kann nicht sehen, wo Sie einen Anlaß hätten, das jetzt zu kritisieren.

(D)

Letzte Bemerkung, die "Dortmunder Karte"! Es ist richtig, daß auch andere Städte und Gemeinden, die Mitglieder des VRR sind, eine solche Karte - Umweltschutzkarte, wie sie sie genannt haben - eigentlich haben wollen. Von da aus, habe ich mir eben sagen lassen, erscheint es sogar zweifelhaft, ob das Experiment, was es sein sollte, im Raum Dortmund vor diesem Hintergrund, daß jetzt alle kommen, überhaupt stattfinden kann.

Eines allerdings will ich in aller Verbindlichkeit sagen: Selbst wenn es alle wollen - was ich für die Landesregierung begrüßen würde -, gibt es damit keine gekoppelte Garantieerklärung für einen Zuschuß, etwa auf der Ebene des Gesamtverbandes. Das ist damit nicht insinuiert. Daß sich das einige vielleicht vorstellen, will ich nicht bestreiten, aber das kann man daraus nicht schlußfolgern. Deshalb sollten wir

(Minister Einert)

- (A) abwarten, wie die weiteren Gespräche des Gesamtverbandes in dieser Richtung laufen.

(Beifall bei der SPD)

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

Wir kommen zur Abstimmung. Zunächst lasse ich abstimmen über den Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucksache 10/4987, Stichwort: Förderung des Wohnungswesens. Wer diesem Änderungsantrag der CDU zustimmen möchte, den bitte ich um ein Handzeichen. - Danke schön. Wer ist dagegen? - Danke schön. Wer enthält sich? - Dann darf ich feststellen, der Antrag ist abgelehnt.

Wir stimmen nun über den Einzelplan 11, Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, ab. Wer dem Einzelplan 11 entsprechend den Beschlußempfehlungen des Haushalts- und Finanzausschusses Drucksachen 10/4911 und 10/4975 zustimmen möchte, den bitte ich um ein Handzeichen. - Danke schön. Wer ist dagegen? - Danke. Enthält sich jemand der Stimme? - Ich darf feststellen, daß damit der Entwurf des Einzelplans 11 in zweiter Lesung angenommen wurde.

Ich rufe Nummer 7 auf:

Gemeindefinanzierungsgesetz

- (B) Dazu liegt ein Änderungsantrag der Fraktion der CDU Drucksache 10/4990 vor.

Ich verweise auf die Beschlußempfehlungen des Haushalts- und Finanzausschusses, die Ihnen mit den Drucksachen 10/4900 und 10/4976 vorliegen, und eröffne die Beratung.

Ich erteile Herrn Abg. Leifert für die Fraktion der CDU das Wort.

(Vizepräsident Dr. Klose übernimmt den Vorsitz.)

Leifert (CDU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn man das CFG 1990 in der vorliegenden Form betrachtet, kann man es mit der Situation zu diesem Zeitpunkt in diesem Hause vergleichen: Auf den ersten Blick ist alles sehr hell und schön, aber auf den zweiten Blick ist es wie draußen - dunkel. Der erste Blick, das ist die Jahresbetrachtung 1990. Aber der zweite Blick ist die zurückschauende Betrachtung

der Vielzahl der Kürzungen, die die Kommunen in unserem Land hinnehmen mußten. (C)

(Minister Dr. Schnoor: 8 % Steigerung! - Rohe (SPD): Wo denn?)

Wenn Sie seit 1980 bis heute die Steigerung der Landessteuereinnahmen und die Steigerung der im GFG zur Verfügung stehenden Mittel vergleichen, entdecken Sie eine Lücke von acht Prozentpunkten; das sind knapp 4 Milliarden DM, verursacht durch Bundsatzkürzungen, Befrachtungen und anderes mehr. Auch der Kfz-Steuerverbund ist nur noch eine Farce von 30 Millionen DM. Alles andere ist den Gemeinden entzogen worden.

Dabei ist nicht daran vorbeizusehen, daß sich die Steuereinnahmen des Landes für 1989 und die Steuereinnahmeerwartungen für 1990 mit plus 1,8 Milliarden DM hervorragend entwickelt haben. Nicht hinwegzusehen ist auch über die gute, wenn auch unterschiedliche Entwicklung der eigenen Steuereinnahmen der Gemeinden.

Wo aber liegt die Ursache, meine Damen und Herren? Die Ursache liegt in den politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die durch die stetige und richtige Politik der CDU-geführten Bundesregierung über sieben Jahre hinweg geschaffen wurden.

(Stüber (SPD): Glauben Sie das?)

Die erste und zweite Stufe der Steuerreform haben dazu einen wichtigen Beitrag geleistet, und im Endeffekt wird auch die dritte Stufe, wirksam zum 1. Januar 1990, die gleichen positiven Wirkungen auf die Wirtschaft und damit auf die Steuereinnahmen dieses Landes und gleichzeitig auf die Zuweisungen an die Kommunen haben. (D)

Meine Damen und Herren! Die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung und der notwendigen Strukturverbesserung in vielen unserer Städte wird allerdings nicht, wie man uns glauben machen will, mit hohen ertragsunabhängigen Steuern, sondern durch Steueranpassungen zur Stärkung von Kaufkraft und Investitionen erreicht. Der Erfolg der Politik der Bundesregierung zeigt sich heute eindeutiger denn je.

Meine Damen und Herren! Vor der heutigen zweiten Lesung versuchte die Landesregierung - entgegen der einhelligen Meinung des kommunalpolitischen Ausschusses in diesem Hause -, 132,7 Millionen DM in dem so