

## Änderungsanträge zum Landessportplan

Mit den Beschlüssen über die Anträge der Fraktionen schloß der Sportausschuß unter dem Vorsitz von Hans Rohe (SPD) am 16. November 1989 seine Beratungen zum 12. Landessportplan 1990 ab. Der Landessportplan ist eine Zusammenstellung aller Sportfördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen.

Die F.D.P.-Fraktion beantragte durch Wolfram Dorn, von den fünf Millionen Mark, die die Landesregierung zur Vorbereitung der Bewerbung um die Ausrichtung der Olympischen Spiele im Ruhrgebiet veranschlagt hat, vier Millionen anders zu verteilen, und zwar eine Million für die Förderung der Übungsarbeit in den Vereinen, je 100 000 Mark für den Leistungssport von Behinderten und für die Talentförderung, zwei Millionen Mark für den Bau von Sportstätten und 800 000 Mark für die Unterstützung von Vereinen, die in Eigenleistung ihre Sportstätten sanieren. Der Antrag wurde mit der Stimmenmehrheit der SPD-Fraktion abgelehnt. Die CDU-Fraktion wollte den Ansatz für die Übungsarbeit in Sportvereinen um drei Millionen Mark erhöhen, weil die Zahl der Übungsleiter von 45 000 im Jahre 1980 auf jetzt über 60 000 gestiegen sei und dadurch die Übungsleiterpauschale immer geringer werde. Außerdem beantragte die CDU-Fraktion, fünf Millionen Mark zum Ausbau des Münsterland-Stadions in Münster zur Verfügung zu stellen. Leonhard Kuckart (CDU) plädierte ferner dafür, von den Mitteln zur Stadterneuerung bis zu 40 Millionen Mark zur Förderung des Neubaus und der Erweiterung von Sportstätten zu verwenden. Die CDU-Anträge wurden abgelehnt. Für die SPD-Fraktion beantragte Uwe Herder, eine Verpflichtungsermächtigung über 400 000 Mark zur Unterhaltung von Leistungszentren und Olympiasstützpunkten auszubringen. Für die Förderung des Baus, der Modernisierung und der Erweiterung von Sportstätten beantragte die SPD-Fraktion insgesamt zehn Millionen Mark mehr an Barmitteln sowie denselben Betrag mehr an Verpflichtungsermächtigungen. Mit diesen Mitteln soll dem gestiegenen Bedarf an neuen Sportstätten bzw. dem hohen Sanierungsbedarf Rechnung getragen werden. Die SPD-Anträge wurden bei Enthaltung der CDU- und F.D.P.-Fraktion angenommen.

### LANDTAG INTERN

Herausgeber: Der Präsident des Landtags Nordrhein-Westfalen, Karl Josef Denzer  
Platz des Landtags 1, 4000 Düsseldorf 1,  
Postfach 1143.

Redaktion: Eckhard Hohlwein (Chefredakteur), Jürgen Knepper (Redakteur), Maria Mester-Grüner (Redakteurin), Telefon: 884 2303, 884 2304 und 884 2545, btx: # 56801\*

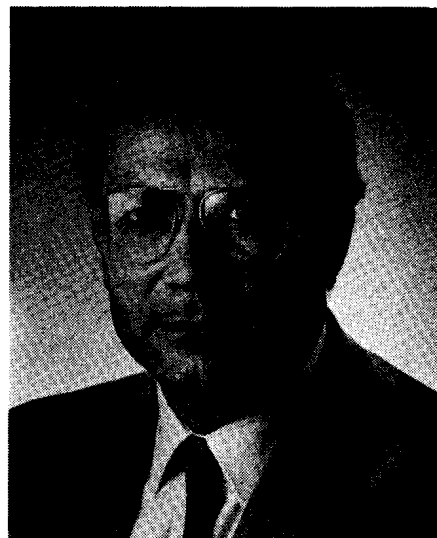
Ständiger Berater des Herausgebers für „Landtag intern“: Friedhelm Geraedts, Pressesprecher des Landtags

Redaktionsbeirat: Reinhard Grätz MdL (SPD), Parlamentarischer Geschäftsführer; Heinz Hardt MdL (CDU), Parlamentarischer Geschäftsführer; Ruth Witteler-Koch MdL (F.D.P.), Stellvertretende Fraktionsvorsitzende; Hans-Peter Thelen (SPD), Pressereferent; Thomas Kemper (CDU), Pressesprecher, und Ulrich Marten (F.D.P.), Pressesprecher.

Nachdruck mit Quellenangabe erbeten

Herstellung: Trittsch Druck und Verlag, Düsseldorf  
ISSN 0934-9154

## Porträt der Woche



Heinz Hardt (CDU)

Den Antrag auf Mitgliedschaft in der CDU hat Heinz Hardt am 13. August 1961 ausgefüllt: In Berlin hatte Walter Ulbricht mit dem Mauer-Bau begonnen. Der damals 25jährige Düsseldorfer Hardt war gerade zu Besuch bei den Schwiegereltern. In der Rückschau erinnert er sich: Jetzt müßte jeder Demokrat Flagge zeigen. Vom Elternhaus politisch vorgeprägt, gab es für den praktizierenden Katholiken und Pfarrjugendführer keinen Zweifel, welcher Partei er sich anschließen sollte.

Mittlerweile ist Heinz Hardt fast schon politisches Urgestein im Landtag. Dem Düsseldorfer Parlament gehört er seit 1970 an. Damals hatte der Ingenieur für Heizungs- und Lüftungstechnik bei der Stadt Düsseldorf als Kreisvorsitzender der Jungen Union den Wahlkreis im Norden der Landeshauptstadt erhalten, eine Vorentscheidung auch für die politischen Themenschwerpunkte des Jungparlamentariers. In Düsseldorf-Nord liegt der Groß-Flughafen Lohausen, ferner betrifft das Verkehrsproblem A44 dieses Stadtgebiet besonders. Heute ist Hardt zwar in erster Linie als Parlamentarischer Geschäftsführer der CDU-Fraktion für möglichst reibungsloses Fraktions-Management zuständig; aber sein Augenmerk gilt nach wie vor der Verkehrspolitik. Kürzlich hat er sich auf einem Kurztrip nach Dallas/Texas über die dortige Zusammenarbeit, zum Beispiel bei der Flugsicherung der drei Flughäfen, informiert.

Mögliche Kritik an solchen Ausflügen in die weite Welt läßt Hardt unbeeindruckt. Erstens sei so etwas keine Erholung: Neun Stunden Flugzeit pro Strecke in der Touristenklasse, das alles an einem Wochenende, seien wahrlich kein Luxus. Wenn zudem über bessere Kooperation der beiden Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn, über eventuelle Verbindung durch die Magnetschnellbahn Transrapid diskutiert werde, also über ein Investitionsvolumen von rund drei Milliarden Mark, müßten sich nordrhein-westfälische Verkehrspolitiker ausreichend informieren. Hardt: „Das Land ist zur Hälfte am Flughafen Düsseldorf und zu 34 Prozent an Köln/Bonn beteiligt, da finde ich es selbstverständlich, daß sich Politiker und nicht nur Beamte kooperieren wie in Dallas ansehen.“

Wie fast alle Abgeordneten der CDU im Landtag, hat auch Heinz Hardt seine Partei im Parlament nur als Opposition erlebt. Er gibt zu, daß er sich vor allem 1975 sehr geärgert hat, als es mit der Regierungsübernahme wieder einmal nicht klappte.

Damals habe man mit Heinrich Köppler gut 47 Prozent der Stimmen geholt, aber die F.D.P. unter Riemer hat sich geweigert, den Koalitionspartner zu wechseln. Bleibt der Zorn über die Liberalen haften? „Nein“, sagt Hardt, Politik sei eine Sache der nüchternen Betrachtung und nichts für Emotionen. Im übrigen gebe es heute zur F.D.P.-Fraktion unter Achim Rohde größere politische Nähe als seinerzeit.

Hardt spekuliert darüber, wie Nordrhein-Westfalen jetzt aussehen würde, hätte 1975 die Union wieder das Regierungsschiff gesteuert: Das wirtschaftspolitische Klima wäre besser, man hätte eine andere Schullandschaft ohne Ideologisierung, und es gäbe wohl auch nicht hundert Milliarden Mark Schulden. Hardt hofft, daß der Regierungswechsel im Land 1990 trotz gegenteiliger Vorhersagen der Demoskopien klappt. Die CDU dürfe nicht „den Hochrechnungen nachlaufen“. Sie müsse die Wähler zurückgewinnen, die sich der Partei verweigert hätten. Das könne beispielsweise geschehen durch Betonung des Themas „Umweltschutz“, für Hardt ein „Urthema der CDU“.

Schnell ist er auch hier wieder bei der Verkehrspolitik. Er plädiert für Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften, für eine Schadstoffsteuer anstelle der Kfz-Steuer; er bedauert, daß die Mittel für den Personennahverkehr in den Ballungsgebieten nicht schon früher und konzentrierter geflossen sind. Und immer wieder streicht er das Magnetschnellbahn-Projekt Transrapid als enorm zukunftssträchtige deutsche Erfindung mit geringem Verschleiß und geringen Emissionen heraus.

Der Ingenieur Hardt fasziniert diese Technik. Auch in seiner Freizeit liest er Fachbücher über technische Möglichkeiten für eine moderne, umweltfreundliche Verkehrspolitik.

Das unpolitische Leben des dreifachen Familienvaters spielt sich mindestens einmal im Jahr im oberbayerischen Mittenwald ab. Fast 50mal war er in dem malerischen Bergort — zum Wandern oder zum Skilanglauf. Reinhold Michels