



**Rede des
Ministers für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Michael Groschek

**Einführung in die Bau-, Wohnungs-, Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik
der 16. Legislaturperiode**

**Ausschuss für Bau, Wohnungswesen und Verkehr des Landtags NRW
27. September 2012**

NRW stärken heißt, vorbeugend und nachhaltig Politik zu entwickeln. Dieser rote Faden der Regierungserklärung der Ministerpräsidentin ist auch meine fachliche Leitlinie. Sie ist eingebettet in einem Sparzwang, der Voraussetzung für das Erreichen der Schuldenbremse ist. Dies zwingt zu einer Fachpolitik des „weniger und anders“ statt des „mehr und weiter so“. Nachhaltige Politik setzt auf wirtschaftliche Stärke, soziale Gerechtigkeit und ökologische Verantwortung. Diesem Dreiklang folgt die Bau- und Verkehrspolitik des Landes. Wohnen und Mobilität müssen bezahlbar sein.

Soziale Stadt ist Heimat vor der Haustüre

Unsere Gesellschaft bleibt im Wandel – wirtschaftlich, technisch und sozial. Mit dieser Einsicht wächst ein Bedürfnis nach Verwurzelung, nach Orientierung, nach Verbindlichkeit und nach einem festen Platz. Die Menschen haben ein wachsendes Bedürfnis nach Vertrautheit und sozialer Sicherheit. Sehnsuchtsort ist die „Heimat“, also im Grunde die Ausdehnung der „eigenen vier Wände“ auf das Stadtviertel, in dem man alt werden möchte. Heimat vor der Haustür ist nicht „Christels Post“ oder „Försters Silberwald“.

Im Gegenteil:

Hier wird demografischer Wandel als gelebte Alltäglichkeit konkret. Die gesellschaftliche Spaltung in Arm und Reich spiegelt sich auch in Tendenzen zur Ghettoisierung wieder. An den Rand gedrängte Armutsviertel einerseits und Luxusghettos andererseits. Der „Doorman“ wird zum Schutzmann der Privilegierten. Das gesellschaftspolitische Scheitern der „Privat vor Staat“ - Ideologie offenbart sich auch beim Wohnen und in der Stadtentwicklung. Sozialer Zusammenhalt braucht Gemeinschaftsinitiative und Partnerschaft der jeweils gesellschaftlich relevanten Akteure. So wird Stadtentwicklung mehr denn je zur Stadtteilentwicklung.

In der Rhein-Ruhr-Region bündeln sich alle logistischen und städtebaulichen Chancen und Herausforderungen. Diese einmalige Stadtlandschaft ist keine Kette von Armutsinseln, obwohl gesellschaftliche Spaltung auch in der Stadtentwicklung sichtbar ist. Sie ist eine Kultur- und Bildungslandschaft, Wohn- und Arbeitsstandort mit Weltgeltung. Die „Klima-EXPO“ im Ruhrgebiet unterstreicht dies.

Das Ideal der europäischen, sozialen Stadt, in deren Mitte Platz für alle ist, will ich lebendig halten. Die Repräsentanten der großen Städte lade ich ein, die weitere Profilierung auch gemeinsam zu verabreden und anzugehen. Uns mit den attraktivsten Metropolen weltweit zu messen, würde ich gerne als Wettbewerb nachhaltiger Stadtentwicklung formatieren. Wir können nicht überall alles fördern und eine noch dichtere Infrastruktur schaffen. Regionale Prioritäten und gezielte Investition sind gefordert.

Die „Stärken stärken“ ist mein Anspruch - auch mit Blick auf den ländlichen Raum.

Städtische Knotenpunkte im ländlichen Raum sind Voraussetzung für die Vernetzung öffentlicher und privater Infrastruktur. Sie bieten heute schon besondere Entwicklungschancen. Beispielhaft nenne ich Westfalen:

- den Siegener City-Campus, der mit studentischem Leben die Innenstadt stärkt,
- die Vorreiterrolle Münsters bei nachhaltiger Stadtentwicklung,
- die vier „Volme- Kommunen“ Halver, Kierspe, Meinerzhagen und Schalksmühle, die mit ihrem Projekt „Oben an der Volme“ über Nahmobilität, Tourismus und Kultur die Attraktivität der Region steigern.

Mit den „Regionalen“ haben wir eine funktionstüchtige Netzstruktur, die Erfolg durch Kooperation schafft.

Kassensturz / ehrlich machen

Begonnen habe ich mein Amt mit einem „Kassensturz“ – wir müssen uns „ehrlich machen“. Erlauben sie mir zwei Beispiele:

Erstens:

Der Bund hat angekündigt, den Finanzrahmen für den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen in den Jahren 2013 – 2016 erheblich zu reduzieren.

Das ist ein Zeichen dafür, dass sich der Bund aus seiner Verantwortung für seinen Straßenbau in unserem Land zurückzieht. Manche Ortsumfahrung die vor 25 Jahren geplant wurde, wird auch so in den nächsten 25 Jahren nicht gebaut werden.

Das trifft genauso auch auf die Mittel für die Straßenerhaltung in NRW zu. Insbesondere die zwingend notwendigen Brückensanierungen können nicht zeitnah umgesetzt werden.

Der Bund muss endlich einsehen, dass die Straßeninfrastruktur in NRW aus nationalen wirtschaftlichen Gründen funktions- und leistungsfähig sein muss. Jeder Mangel wirkt sich weit über unsere Landesgrenzen hinaus aus.

Unsere Verkehrsinfrastruktur – zentral in Europa und als Hinterland der für die globale Wirtschaft wichtigen Nordseehäfen – darf nicht zum logistischen Nadelöhr werden.

Zweitens:

Im Bereich des Schienenverkehrs ist die Benachteiligung NRWs noch weit eklatanter: Der Investitionsrahmenplan des Bundes für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen in den Jahren 2011 bis 2015 weist einen bundesweiten Finanzansatz von über 8,6 Milliarden Euro aus. Für NRW sind von diesen Mitteln lediglich 167 Millionen, also keine 2% vorgesehen. Das ist so wenig wie noch nie. Und von den bundesweit in 2011 zur Verfügung stehenden rund 6,9 Milliarden Euro nach dem Bundesregionalisierungsgesetz erhält Nordrhein-Westfalen etwa 16 %.

Dies ist keine bedarfsgerechte Finanzausstattung und entspricht auch im Ländervergleich in keinster Weise den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen.

Von den Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz entfallen nur etwa 19% auf Nordrhein-Westfalen, obwohl der übliche Länderanteil nach dem „Königsteiner Schlüssel“ über 21% für NRW vorsieht. Das wird erst recht dramatisch, wenn der Bund sich gegen die Länder durchsetzt und die Entflechtungsmittel nach 2013 kürzt.

Der Bund steht in finanzieller Mitverantwortung. Unserem Land gegenüber wird er seiner Verantwortung nicht gerecht. Es freut mich, dass dies auch aus den Reihen der Opposition anerkannt wird.

Im Verkehrsbereich hat die Bundesregierung eine drastische Kürzung der Mittel für Straßenneu- und ausbau angekündigt. Dies wird nicht ohne Auswirkungen auf wichtige Straßenbauprojekte in NRW bleiben. Beim Schienenverkehr sind die Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und Bahn bzgl. Betuwe und RRX lange überfällig.

Verantwortlichkeit des Landes

Was die Zuständigkeit des Landes angeht – meine Damen und Herren Abgeordnete – sage ich deutlich: Natürlich wünsche ich mir mehr finanziellen Spielraum für unsere Infrastruktur. Ich kann aber nur mit dem Geld arbeiten, das mir der Landtag bewilligt – und auf die vielen mir bereits jetzt schon vorliegenden Anfragen und Bitten (zum Beispiel zu Straßenbaumaßnahmen) werde ich in diesem Sinne antworten müssen. Die Notwendigkeit zur Haushaltskonsolidierung erlaubt aktuell keine noch so wünschenswerten Ausgabensteigerungen in den Förder- und Investitionsprogrammen meines Hauses. Mein Ressort trägt zudem durch die Mittelabsenkungen in der mittelfristigen Finanzplanung bis zum Jahr 2016, zu einem wesentlichen Teil zur Reduzierung der Nettoneuverschuldung des Landes bei.

Straße als Hauptverkehrsträger

Wenn wir beim Blick auf unser Land ehrlich sind, müssen wir aber auch feststellen, dass das Wesentliche in Sachen Infrastruktur und Siedlungsentwicklung schon gebaut ist.

Der klassische **Neubaubedarf** ist relativ gering. Die **Straße** leistet von allen Verkehrsträgern den stärksten Beitrag dazu, dass die Wirtschaft produzieren, der Handel seine Produkte vertreiben kann und unser gesellschaftliches Zusammenleben funktioniert. Maßgebliche Anteile des Schwerverkehrs werden wir nicht von der Straße auf die Schiene oder Wasserstraße verlagern können. Ohne Lkw ist eine flächendeckende Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit den notwendigen Gütern nicht möglich. Was wir brauchen, ist ein gutes Zusammenspiel aller Verkehrsträger: Straße, Schiene, Wasserstraße und Luftverkehr.

Obwohl NRW bereits über ein enges Straßennetz verfügt, kommt es leider immer noch viel zu häufig zu Staus. Die Ursachen dafür – das haben Untersuchungen im Auftrag meines Hauses gezeigt – sind grob ausgedrückt zu 40 % erhöhte Belastung, zu 50 % Baustellen und lediglich zu 10 % Unfälle.

Mit einer Vielzahl von Maßnahmen arbeiten wir an einer konkreten und nachweisbaren Verflüssigung des Verkehrs. Da, wo Strecken überlastet sind, arbeiten wir mit Hochdruck am Ausbau, zum Beispiel auf 6 Fahrspuren, wie auf der A 1, auf der A3 oder auf der A 40 und der A 43. Wo wir nicht mehr ausbauen können, nehmen wir Standspuren mit unter Verkehr, und wo wir unsere Autobahnkreuze als Stauwurzel identifiziert haben, planen wir mit Hochdruck an entsprechenden Umbaumaßnahmen

Der **Neubaubedarf** für die kommenden Jahre beschränkt sich auf nur noch wenige Lückenschlüsse im Straßennetz. Ich nenne hier bewusst beispielhaft die A33. Baustellen auf den Autobahnen kann und werde ich Ihnen auch in Zukunft nicht ersparen können. Große Hoffnung setze ich aber in die **Verkehrszentrale**. Sie wird uns helfen, den Verkehr, durch Baustellen hindurch und um Baustellen herum besser zu steuern und den vorhandenen Verkehrsraum dadurch optimal auszunutzen. Und ich sehe auch noch ein nicht unerhebliches Stauvermeidungspotenzial in der schnelleren Räumung der Fahrbahnen nach Unfällen. Bei Bagatellunfällen besteht schon heute eine Räumpflicht. Nichtbeachtung kann mit einem Bußgeld geahndet werden. Das wissen nur die wenigsten!

Viel drängender als weiterer Neu- und Ausbau ist der Erhalt der vorhandenen Infrastruktur. Sie ist vielerorts „in die Jahre“ gekommen oder genügt modernen Standards und Anforderungen nicht mehr. Das trifft vorrangig auf die Brücken zu: etwa 3,5 Mrd. € benötigen wir in NRW für Autobahnbrücken.

Verkehrszuwächse auf die Schiene bringen

NRW ist die bedeutendste Logistik-Drehscheibe in Deutschland und eine der wichtigsten in Europa. Erhalt und gezielter Ausbau der notwendigen Infrastruktur ist eine technische und finanzielle Herausforderung. NRW ist das bevölkerungsreichste Bundesland. In Rhein-Ruhr leben 11 von 18 Mio. Einwohnern. Dies ist der größte europäische Ballungsraum. Um hier Mobilität für Menschen und Güter zu gewährleisten, müssen zumindest die Güterverkehrszuwächse auf die Schiene verlagert werden.

Die weiter wachsenden Güterverkehre bewältigen wir nicht mit Gigalinern auf der Straße, sondern nur durch den Ausbau von Güterverkehrsprojekten wie: Betuwe, Eiserner Rhein, die Strecke Aachen – Köln und die Ruhr-Sieg-Strecke.

Der Rhein-Ruhr-Express als dicht getakteter regionaler Schnellzug muss im Personenverkehr der Hauptstrang des zukünftigen Schienennetzes werden.

In den kommenden Jahren wird der **Bundesverkehrswegeplan** fortgeschrieben. Dazu haben wir aktuell die Bezirksregierungen aufgefordert, bis Ende dieses Jahres über die Regionalräte Maßnahmen zur Bewertung durch den Bund vorzuschlagen und dazu entsprechende Voten der Regionen herbeizuführen. Entscheidend wird aber sein, mit wie viel Geld der Bund den Bedarfsplan hinterlegen wird.

Wir werden uns dafür stark machen, dass Nordrhein-Westfalen im neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 endlich wieder angemessen berücksichtigt wird. Darin müssen auch der Bahnknoten Köln, die Strecke Münster – Lünen und die Beseitigung der Engpässe zwischen Mönchengladbach und Venlo entsprechend berücksichtigt werden. Im Ausschuss werde ich über die Anmeldung unterrichten.

Wasserstraße stärken

NRW ist das Binnenschiffahrtsland Nr. 1 in Deutschland und Europa. Zentrale Tore zur globalisierten und stark arbeitsteilig organisierten Weltwirtschaft sind für uns die Häfen in Belgien und den Niederlanden. Die zentralen Umladevorgänge erfolgen dort. Und die vorhandene Hinterland-Infrastruktur entscheidet letztlich, ob auf den Lkw, den Zug oder das Binnenschiff verladen wird.

Wir wollen Wertschöpfung binden und nicht nur Umschlagsplatz sein. Wertvolle Flächen für logistische Nutzung zu akquirieren ist gemeinsame regionale Aufgabe. Kooperation trotz Wettbewerb erwarte ich von den Häfen in NRW.

Nordrhein-Westfalen verfügt mit 720 km Wasserstraßen und aktuell rund 120 Häfen über eine herausragende wasseraffine Infrastruktur.

Aber auch bei der Bundeswasserstraße haben wir eine erhebliche Unterfinanzierung. Wir brauchen dringend die Vertiefung des Rheins und den Ausbau unseres Kanalnetzes.

Nadelöhr Verkehrsfinanzierung

Sie sehen, wir sind wieder beim Geld. Die **Verkehrsfinanzierung** ist und bleibt der entscheidende Angelpunkt. Dabei wissen alle Verkehrsexperten: Von dem Grundsatz **Verkehr finanziert Verkehr** sind wir weit entfernt. Die so genannte Daehre-Kommission arbeitet dies auf. Sie wird im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz Ende des Jahres ein Gutachten zur nicht steuerlichen Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur vorlegen.

Ohne mich vorab festzulegen, erwarte ich von einem künftigen Modell, dass Bund, Länder und Gemeinden zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten bekommen. Wir brauchen sie dringend, um den Erhalt unserer Infrastruktur angemessen zu gewährleisten.

Auch die künftige Finanzierung des ÖPNV ist offen. Mit der **Revision des Bundesregionalisierungsgesetzes** und den Anschlussregelungen für das Entflechtungsgesetz und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz werden die Weichen für die Zukunft des ÖPNV gestellt.

Der Bund bleibt in der Pflicht, die sogenannten Entflechtungs- und Regionalisierungsmittel auch im aktuellen Verhandlungszeitraum 2014 bis 2019 mindestens auf den jetzigen Stand zu halten. Eine Reduzierung hätte unmittelbare Folgen für den kommunalen Straßenbau und die Attraktivität des ÖPNV in NRW.

Die von uns eingesetzte **ÖPNV-Zukunftskommission** wird kurzfristig die Voraussetzungen für eine sachgerechte Finanzierung des ÖPNV in NRW ermitteln und bis Mitte 2013 in einem Schlussbericht darlegen.

Wir brauchen einen bezahlbaren Öffentlichen Personennahverkehr, der Mobilität jenseits des Autos ermöglicht. Durch unsere Einführung eines **Sozialtickets** finden zum

Beispiel Menschen, die sich bisher Mobilität nicht leisten konnten, ein Angebot für die Nutzung von Bussen und Bahnen. Damit haben wir als Landesregierung einen Impuls gesetzt. Letztendlich ist aber der Bund gefordert, ein Grundrecht auf Mobilität für alle durch auskömmliche SGB-II- Regelsätze umzusetzen.

Luft – Verkehr – Lärm

Ich werde mich in besonderer Weise für eine Stärkung des Lärmschutzes einsetzen und hierfür auch in meinem Hause organisatorische Voraussetzungen schaffen. Aber auch hier ist der Bund in einer Pflicht. Einerseits bei der Bereitstellung von ausreichenden Mitteln für den Lärmschutz an Straße und Schiene – andererseits organisatorisch.

Dabei bleibt festzustellen: Beim Flugverbot hat sich die Bundesregierung einem landespolitisch gewollten Nachtflugverbot für Passagierflüge in Köln/Bonn verweigert. Bis heute ist sie nicht gewillt, mit einem verlässlichen, aktuellen Luftverkehrskonzept Weichen neu zu stellen. Die Bundesregierung schadet dem Luftverkehrsstandort Deutschland durch Untätigkeit und stärkt die Drehkreuze Istanbul und Dubai.

Wir brauchen endlich ein zeitgemäßes, **nationales Luftverkehrskonzept**, das die Bedürfnisse des Landes Nordrhein-Westfalen, der Flughäfen, der Airlines, der Nutzerinnen und Nutzer aber vor allem auch der Anwohnerinnen und Anwohner berücksichtigt.

Wir brauchen leistungsfähige internationale Flughäfen. Der Konflikt zwischen notwendigen Verkehrszeiten und Verkehrsdichten auf der einen Seite und dem Ruhebedürfnis der Anwohner andererseits, muss entschärft werden. Der beste Weg ist, die Krachmacher vom Himmel zu verbannen: „Wer lärmt muss mehr Gebühren zahlen - Flüsterjets zahlen weniger“. Dieses Prinzip soll auch bei der Schienennutzung durch Güterzüge greifen und so bis 2020 national spürbare Lärmentlastung bringen. Auch Straßenlärm kann krank machen – offenporiger Asphalt und optimierte Lärmschutzwände sind wirksame Instrumente. Über Geschwindigkeitsbegrenzungen sollten wir erst nach Abschluss des verabredeten Feldversuches diskutieren.

Stadtentwicklung: Erfolg durch Kooperation

Stadtentwicklung ist für uns eine gesamtgesellschaftliche Querschnittsaufgabe aller politischen Ebenen. Deshalb werden wir gegenüber der Bundesregierung auch weiterhin auf die Ausstattung der Städtebaufördermittel in bisheriger Höhe drängen. Denn im Bereich der Städtebauförderung ist die unverantwortliche Kürzung des Programms „soziale Stadt“ eine gesellschaftspolitische Erbsünde dieser Bundesregierung.

Wir werden prüfen, inwieweit Mittel des europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) stärker als bisher für die Stadtentwicklungspolitik in Nordrhein-Westfalen eingesetzt werden können. Zugleich wollen wir sicherstellen, dass alle Kommunen von bestehenden Förderprogrammen profitieren können.

Gleichzeitig erwarten wir aber von den Kommunen integrierte Entwicklungskonzepte für ihre Städte, Stadtteile, Ortsteilzentren und Quartiere. Dabei ist interkommunale Zusammenarbeit vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und knapper Kassen eine Chance für mehr Effizienz und für Qualitätsverbesserung.

Deshalb genießen in der Förderpolitik der Landesregierung interkommunal abgestimmte Konzepte wie die der REGIONALEn oder künftig die „Innovationsregion Rheinisches Revier“ Priorität vor rein lokalen Projekten.

Die „Soziale Stadt“ als umfassende Klammer unserer vorsorgenden Politik

In Nordrhein-Westfalen erleben wir Wachstum und Schrumpfung unserer Städte und Gemeinden gleichzeitig.

So beeinflussen zum Beispiel die Versorgung mit bezahlbarem Wohnraum auf der einen Seite und der Umgang mit leeren Wohnungsüberhängen auf der anderen Seite

die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen in den Städten und Quartieren.

Wir wollen daher die Bemühungen der verschiedenen Fachressorts, die im Bereich Stadtentwicklung tätig sind oder auf die Stadtentwicklung Einfluss nehmen, besser aufeinander abstimmen und verknüpfen. Dies ist die federführende Aufgabe des Stadtentwicklungsministers. Wir wollen alle Aktivitäten und Förderprogramme der Landesregierung auf den räumlichen Fokus des Stadtquartiers ausrichten.

Dabei fangen wir mit den Quartieren der anerkannten städtischen Problemgebiete an. Es gilt, den sozialen Zusammenhalt zu sichern, zukunftsfähige Umstrukturierung der Wohnungsbestände voranzutreiben und die Versorgungs- und Lebensqualität der Quartiere zu gewährleisten, die in besonderem Maße durch den demografischen Wandel geprägt sind. Ein Kernelement dieser vorsorgenden Politik ist das Programm „Soziale Stadt“. Hier werden wir ein mit allen Fachressorts abgestimmtes, integriertes Rahmenkonzept vorlegen.

Die Sicherheit und insbesondere die altersgerechte Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes, der Straßen, Wege und Plätze werden dabei durch städtebauliche Maßnahmen verbessert. Durch Einsatz der Wohnraumfördermittel soll das Wohnen im Stadtteil gestärkt werden. Gleichzeitig sollen im Sinne eines Leitbildes „Grüne Stadt“ als Teil einer nachhaltigen Stadtentwicklung mehr wohnortnahes Grün, Grüngürtel, Stadtbäume, Parkanlage sowie Dach- und Fassadenbegrünung Bestandteile der Stadtgestaltung werden.

In sozial benachteiligten Stadtteilen soll der Ausbau der Familienzentren vorangetrieben werden. Zugleich wollen wir Kindern und Jugendlichen gute Zukunftsperspektiven vermitteln - dies gilt auch für diejenigen mit Migrationshintergrund.

Gerade in diesen Stadtteilen ist die Aufwertung aller Bildungseinrichtungen von der Kindertagesstätte bis zur VHS dringend erforderlich, weil das lebenslange Lernen in den unterschiedlichen Lebensphasen von der Kita über Schule, Ausbildung, Studium, Beruf und Familie und Alter eine „gute Adresse“ im Stadtteil, in der Stadt oder in der Gemeinde erhalten soll.

Zu diesem Zweck wollen wir die energetische Erneuerung der öffentlichen und in der Regel kommunalen Infrastruktur verknüpfen mit einer funktionellen Verbesserung von Bildungsstätten und Stadtteilzentren. Hierdurch wollen wir den Kommunen auch Anreize geben, Betriebszeiten und -kosten bürgernäher und wirtschaftlicher zu gestalten.

Gerade in diesen Stadtteilen werden wir bei der energetischen Erneuerung und der Umsetzung der Klimaschutzziele darauf achten, sozialverträgliche Lösungen angesichts der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit eines großen Teils der dort lebenden Menschen zu erreichen.

Die Ausrichtung der Wirtschaftsförderung auf eine bestandsorientierte lokale Ökonomie, auf die Bereiche der Kreativwirtschaft oder der gemeinwohlorientierten und Sozialökonomie sollen ausdrücklich integrierte Bestandteile im Rahmen der EU-Förderung für städtische Problemgebiete werden.

Masterplan Stadtteilentwicklung

Wir werden einen Masterplan Stadtteilentwicklung auflegen. Damit will ich deutlich machen, dass die Entwicklung von Stadtteilen, Quartieren und Ortsteilen, aber auch von Stadtkernen eine ganzheitliche Aufgabe ist. Sie kann nur interdisziplinär, ressortübergreifend und in Koordination von privaten und öffentlichen Ressourcen gelöst werden.

Zur Daseinsvorsorge in den Stadtteilen und Quartieren gehören stabile Nachbarschaften, eine funktionierende Nahversorgung sowie ein aktives Stadteilleben in und mit funktionierenden Einrichtungen des sozialen und kulturellen Lebens.

In den Städten und Gemeinden des Landes Nordrhein-Westfalen gibt es eine Vielzahl guter Beispiele von Wohnungsunternehmen, Genossenschaften, bürgerschaftlichen Initiativen, Eigentümerstandortgemeinschaften, Vereinen, Stadt- und Gemeinderäten, die den Mut zu neuen Wege hatten, um in ihrem Quartier selber dafür zu sorgen, dass die Menschen dort gerne wohnen und arbeiten.

Diese Beispiele werden wir als gute Vorbilder herausstellen und zur Nachahmung empfehlen. So wollen wir den Masterplan Stadtteilentwicklung als vor Ort im Quartier erlebbar präsentieren. Angemessene Mobilität im Stadtquartier, der Heimat vor der Haustüre, ist vernetzte Nahmobilität. Fußgänger und Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer schützen und stärken, möglichst barrierefreier Verkehrsraum mit problemloser Erreichbarkeit eines qualitativen ÖPNV-Angebotes sind wichtige Stichworte.

Elektromobilität wird in den nächsten 10 Jahren vor allem Zweiradmobilität sein. Das Rad wird neue Bedeutung auch im Alltagsverkehr gewinnen. Auch deshalb setzen wir unsere vorbildliche Radwegpolitik fort und ergänzen sie – wenn möglich – durch Radschnellwege.

Wir brauchen also mehr sozialen Wohnungsbau

Ein wesentliches Element zur Schaffung bezahlbaren Wohnens ist unsere soziale Wohnraumförderung. Dabei haben wir aktuell ein Dilemma:

Selbst Normalverdiener haben zunehmend Schwierigkeiten in den Boomstädten unseres Landes bezahlbaren Wohnraum zu finden. Viele Sozialbindungen laufen aus. In Großstädten mit hohen Marktmieten fehlt preiswerter Wohnraum, denn frei finanzierter Wohnungsbau findet fast nur noch im oberen Preissegment statt. Auch die Sanierung von Beständen führt zu einer Verknappung preiswerten Wohnraums. Wir brauchen also mehr sozialen Wohnungsbau vor allem in den Wachstumsregionen.

Aber unsere Möglichkeiten mit zinsgünstigen Darlehen Investitionsentscheidungen zu beeinflussen sind geringer geworden, denn die Marktzinsen sind so niedrig wie nie zuvor. Deshalb wird es gerade dort, wo die Mieten steigen und preisgünstiger Wohnraum besonders benötigt wird, immer schwieriger, mit zinsgünstigen Darlehen den Einnahmeausfall durch die geringeren Mieteinnahmen bei preisgebundenen Wohnungen auszugleichen.

Vor diesem Hintergrund ist die Frage der Förderintensität wesentlich. Daher werden wir ein Förderprogramm auflegen,

- das dort fördert, wo es besonders nötig ist,
- das mittelfristig Bestand hat und
- das den Investoren verlässliche Perspektiven bietet.
- Wichtig ist dabei nicht, wie viel Geld ausgegeben wird, sondern was auf dem Wohnungsmarkt erreicht wird. Was soll erreicht werden?
- Zum einen Vorrang für den Mietwohnungsbau auf angespannten Märkten. Hier wird unser Schwerpunkt liegen. Hier müssen und werden wir die Förderbedingungen weiter verbessern. Aber hier müssen sich auch die Städte mehr engagieren.
- Zum anderen werden wir die Wohnraumförderung als Instrument der Quartiersentwicklung ausbauen. Wenn wir die soziale Spaltung der Städte verhindern wollen, brauchen wir gerade in den eher schrumpfenden Märkten mehr Qualität und eine vernünftige soziale Mischung. Deshalb macht der Blick auf die einzelne Immobilie keinen Sinn – stattdessen wird die Unterstützung der Quartiersentwicklung auf der Grundlage konkreter kommunaler Konzepte unser Handeln leiten.
- Und dann bleibt die Eigentumsförderung ein kleiner werdender Teil des Wohnraumförderungsprogramms. Hier werden wir kritisch darauf achten, wo eine Förderung bei den heutigen niedrigen Zinsen noch erforderlich ist. Sie kann als Instrument der Quartiersentwicklung sinnvoll sein, und sie kann zur Wohnungsversorgung für Familien mit Kindern notwendig bleiben. Eine Eigentumsförderung mit der Gießkanne kommt nicht mehr in Frage.
- Ein neuer Förderschwerpunkt wird der Studentische Wohnungsbau sein. Dabei werden wir die Förderprogramme verschiedener Ressorts zusammenführen

Nachhaltiger Klimaschutz darf weder Mieter noch Investoren überfordern.

Mit meiner Einladung an die Wohnungswirtschaft und den Mieterbund zu einem „Bündnis gut und preiswert Wohnen“ setze ich hier ein deutliches politisches Zei-

chen. Inklusion statt sozialer Ausgrenzung, integrierte Quartiere statt bloßer Objektentwicklung, energiesparende statt klimaschädliche Bestandsentwicklung sind konkrete Zielsetzung. Nur in gemeinsamer Verantwortung wird es gelingen, erfolgreich den altergerechten Umbau und die energetische Gebäudesanierung im Wohnungsbestand zu meistern.

Mehr als 6 Millionen unserer 8 Millionen Wohnungen in NRW wurde von 1977, dem Jahr der ersten Wärmeverordnung, gebaut. Bei diesem Wohnungsbestand werden noch 250 bis 300 Kilowattstunden pro Quadratmeter Wohnfläche im Jahr für die Heizung und Warmwasserbereitung benötigt. Heute liegen wir im Neubau bei rund 50 Kilowattstunden pro Quadratmeter und Jahr.

Deutlicher lässt sich nicht beschreiben, wie sehr energetische Gebäudesanierung auch ein Gebot sozialer Verantwortung ist. Die sogenannte 2. Miete kann man sonst nicht bezahlbar halten. Dies wiederum ist Voraussetzung für eine wirtschaftlich vernünftige Vermietbarkeit von Wohnungen.

Der Klimaschutz ist im Wohnbereich nicht die einzige Herausforderung, vor der wir stehen. Die Wohnungsbestände müssen zugleich barrierefrei oder barriereärmer werden, damit ältere Menschen länger in der vertrauten Wohnumgebung leben können. Das wollen die Menschen und das spart auch Heimkosten.

Wir werden deshalb mit der Wohnungswirtschaft in einen Dialog treten, wie Investitionen in die energetische Ertüchtigung und die Anpassung der Wohnungsbestände an den demografischen Wandel intensiviert werden können. Unser Ziel ist es, zu verbindlichen und nachprüfbar Absprachen zu kommen, welchen Beitrag die Wohnungswirtschaft hier leisten kann und wird. Die Denkmalpflege und die Förderung der Baukultur kommen hier nur textlich zu kurz. Sie bleiben selbstverständlich auf der politischen Tagesordnung. Eine Verschärfung des Denkmalschutzgesetzes mit weiteren Auflagen bei der energetischen Gebäudesanierung lehne ich ab. Im Gegenteil, wir müssen unseren Beitrag zum Klimaschutz pragmatisch leisten.

Die Bezahlbarkeit der Mieten trägt wesentlich zum sozialen Frieden bei. Wenn Alt und Jung, Arm und Reich nicht mehr in unseren Städten zusammenleben können,

dann ist auch der soziale Zusammenhalt in der Gesellschaft gefährdet. Daher lehnen wir eine Veränderung des Mietrechts zu Lasten der Mieter klar und deutlich ab. Wir haben uns im Bundesratsverfahren gegen den Mietrechtsentwurf der Bundesregierung positioniert und uns stattdessen dafür eingesetzt, Mietsteigerungen zu begrenzen.

„Heuschreckenplage“

Durch den Ankauf großer Wohnungsportfolios durch neue Finanzinvestoren hat sich die Anbieterstruktur des Wohnungsmarktes in NRW grundlegend gewandelt. Neue Finanzinvestoren agieren nach einem ausschließlich renditeorientierten Geschäftsmodell, das auf kurzfristige Verwertungszeiträume ausgerichtet ist. Wohnungen werden zur Handelsware. Mieterinnen und Mietern drohen Mieterhöhungen und Verluste ihrer Rechte.

Am Ende der Verwertungskette stehen Problemimmobilien, d. h. vernachlässigte und verwahrloste Wohnimmobilien. Opfer sind nicht nur die Mieter sondern auch die Kommunen und die Eigentümer der umliegenden Immobilien, denn einzelne vernachlässigte Immobilien können ganze Wohnquartiere ruinieren.

Der Landtag hat eine Enquete-Kommission eingerichtet, die diesen Komplex umfassend aufbereitet und der ich jetzt nicht vorgreifen will. Daher momentan nur soviel: Ein zentrales Element im Umgang mit Problemimmobilien stellt die Wohnungsaufsicht dar. Um die Kommunen in ihren Handlungsmöglichkeiten zu unterstützen, werden wir dieses Rechtsinstrument stärken. Wir wollen nach Finanzierungsmöglichkeiten suchen, um die Aufwertung und Instandsetzung von stadtteilprägenden Immobilien besonders zu unterstützen.

Das Baurecht den Erfordernissen anpassen

Die Landesbauordnung werden wir in dieser Legislaturperiode überprüfen und in mehreren Bereichen ändern. Dabei wird es voraussichtlich um drei Schwerpunkte gehen.

Erster Schwerpunkt soll eine grundlegende Überarbeitung der Vorschriften zur Barrierefreiheit sein. Mir ist es besonders wichtig, dass die Belange von alten Menschen und Menschen mit Behinderungen beim Bauen besondere Beachtung finden und dass die Landesbauordnung die Maßstäbe der UN-Behindertenrechtskonvention erfüllt.

Zweiter Schwerpunkt der Überarbeitung wird eine systematische Neuregelung der Verfahrensvorschriften sein: Sie sollen gestrafft und übersichtlicher als bisher geordnet werden. Dritter Schwerpunkt ist die Anpassung der Brandschutzvorschriften an die Regelungen der Musterbauordnung.

Darüber hinaus soll die Novellierung auch zahlreiche kleinere Änderungs- und Verbesserungsvorschläge aufgreifen, die sich aus der bauaufsichtlichen Praxis ergeben haben. Denn für ein gutes Ergebnis gibt es nun einmal nichts Besseres, als sich mit möglichst vielen Ideen und Meinungen konstruktiv auseinanderzusetzen.

Eine ganz konkrete Änderung der Landesbauordnung wollen wir schon vorzeitig auf den Weg bringen: die gesetzliche Pflicht, Wohnungen mit Rauchwarnmeldern auszustatten. Diese Geräte können im Brandfall Lebensretter sein. Mit einem Warnton wecken sie Menschen aus dem Schlaf, damit sie sich noch vor den tödlichen Rauchgasen in Sicherheit bringen können. Deshalb gehören Rauchwarnmelder in jede Wohnung.

Erste Bilanz

Die ersten 100 Tage meiner Amtszeit sind in wenigen Stunden vorüber.

Diese Einarbeitungsphase habe ich sehr intensiv genutzt und wesentliche Entscheidungen zur Neuausrichtung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr getroffen:

- die Trennung des ehemaligen MWEBWV haben wir ohne weitere Stellenaufstockungen durchgeführt und uns dabei „verschlankt“;
- wir haben ein hauseigenes Effizienzteam eingerichtet. Diese Arbeitsgruppe der Abteilungsleiter unter Leitung des Staatssekretärs wird die Effizienzsteigerungs- und Einsparbemühungen der Landesregierung unterstützen. Hierzu wird ein intensiver Prozess der Aufgabenkritik gestartet;
- Projektgruppen zur Quartiersentwicklung und zum Klimaschutz haben ihre Arbeit aufgenommen, um diese Schwerpunkte meiner Politik konzentriert aufzugreifen und aufzuarbeiten;
- Die Vollsperrung der A 40 mit einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von 65.000 Fahrzeugen in 24 Stunden haben wir durch klare Vorgaben erfolgreich gemanagt. Die bisherigen Erfahrungen zeigen die Leistungsfähigkeit unseres Baustellenmanagements. Ich habe dabei nur die „politische Baustelle“ verantwortet.
- Wir haben eine „Stabstelle Landesbetrieb Straßen“ geschaffen, die künftig die Führungsstruktur des Landesbetriebes überprüft und seine Steuerung an den Zukunftsaufgaben orientierten soll. Wir lassen den Landesbetrieb politisch nicht mehr allein.
- Zum Thema „Problemimmobilien“ haben wir eine erfolgreiche Bundesratsinitiative ergriffen und damit die Erarbeitungen der Enquetekommission des Landtags frühzeitig aufgegriffen.
- Wir haben ein neues ÖPNV-Gesetz in den Landtag eingebracht, mit dem wir die Finanzierung des ÖPNV transparenter und effizienter gestalten und die Steuerungsmöglichkeiten des Landes verbessern werden.
- Infrastruktur und ihre Finanzierungsdefizite konnten wir zum öffentlichen Thema machen.

Meine Damen und Herren Abgeordnete,
ich hoffe, dass wir in der Wohn- und Verkehrspolitik in dieser Legislaturperiode gemeinsam zum Wohle des Landes an „einem Strang“ und vor allem in die gleiche Richtung ziehen.