



Verkehrsausschuss

16. Sitzung (öffentlich)

7. November 2018

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 14:24 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Zur Tagesordnung

5

Der Ausschuss kommt überein, den bisherigen Tagesordnungspunkt 3 „Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW“ auf eine der nächsten Sitzung zu verschieben.

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2019 (Haushaltsgesetz 2019)

6

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/3300
Drucksache 17/4100 (Ergänzungsvorlage)
Vorlage 17/1075
Vorlage 17/1229

Einzelplan 09
Bericht der Landesregierung

Der Ausschuss kommt überein, wie vom Vorsitzenden angeregt zu verfahren.

2 Konsultation der Monitoring-Stelle der UN-BRK in NRW zur Weiterentwicklung der Inklusion unmittelbar in der parlamentarischen Arbeit nutzen 14

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/2388
Ausschussprotokoll 17/350

Der Ausschuss kommt überein, zu diesem Antrag kein Votum abzugeben.

3 Neue Technologien im Straßenbau am Beispiel der Niederlande 15

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/3592

4 Mobilität für Landesbeschäftigte in NRW 17

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/3794

Der Ausschuss kommt überein, zu dem Antrag eine Anhörung durchzuführen und das weitere Vorgehen in einer Obleuterunde zu klären.

5 Verschiedenes **18****a) A40-Brücke Neuenkamp****b) Terminplanung**

Der Ausschuss kommt überein, am 2. Oktober 2019 und am 6. November 2019 zusätzliche Ausschusstermine vorzusehen. Zugleich kommt der Ausschuss überein, den Bedarfstermin am 21. November 2018 aufzuheben.

* * *

Aus der Diskussion

Zur Tagesordnung verweist **Vorsitzender Thomas Nückel** auf den Wunsch der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, den bisherigen Tagesordnungspunkt 3 „Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW“ auf eine der nächsten Ausschusssitzungen zu verschieben, um für die Auswertung des erst vor Kurzem erschienenen Protokolls der Anhörung mehr Zeit zu haben.

Der Ausschuss kommt überein, den bisherigen Tagesordnungspunkt 3 „Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW“ auf eine der nächsten Sitzungen zu verschieben.

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2019 (Haushaltsgesetz 2019)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/3300
Drucksache 17/4100 (Ergänzungsvorlage)

Vorlage 17/1075
Vorlage 17/1229

Einzelplan 09
Bericht der Landesregierung

Minister Hendrik Wüst (MV) führt aus:

Ich stelle Ihnen heute die Eckpunkte unseres Haushaltsentwurfs 2019 für den Einzelplan 09 vor. Mit dem Haushaltsentwurf 2019 wurde das für Mobilität zuständige Ressort noch einmal deutlich gestärkt. Das ist vor dem Hintergrund der Probleme der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrs von heute – zu eng, zu klein, zu marode – auch weiterhin notwendig.

Der Etat des Verkehrsministeriums soll im kommenden Jahr um weitere rund 97 Millionen Euro auf rund 2,863 Milliarden Euro steigen. Mit dem Etat 2019 forcieren wir, was wir nach dem Regierungswechsel vor anderthalb Jahren eingeleitet haben: eine pragmatische und eine moderne Mobilitätspolitik, eine Politik, die den Nutzer in den Mittelpunkt von Mobilität stellt und die alle Verkehrsträger in den Blick nimmt.

Mit dem Etat 2019 setzen wir vier Schwerpunkte:

Erstens. Wir beschleunigen weiter den Planungs- und Bauhochlauf auf unseren Straßen. Eine moderne und bedarfsgerecht ausgebaute Infrastruktur ist Voraussetzung für eine leistungsfähige und wettbewerbsfähige nordrhein-westfälische Wirtschaft.

Den Versäumnissen der Vergangenheit setzen wir steigende Planungskapazitäten und mehr Baukapazitäten entgegen. Bereits mit dem Haushalt 2018 haben wir 50 neue Stellen für Planer bei Straßen.NRW geschaffen, um die Planungskapazitäten für Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen auszubauen. Bis jetzt – Stand 31.10. – konnten wir 42 neue Kollegen gewinnen. Weitere Besetzungsverfahren laufen.

Mit dem Haushalt 2019 erhöhen wir jetzt noch einmal die Mittel für externe Ingenieurleistungen auf 98 Millionen Euro. Das ist eine Verdoppelung im Vergleich zum letzten rot-grünen Haushalt.

Mit dem Haushalt 2019 erhält der Landesbetrieb zudem weitere Stellen, um den Bauhochlauf zu organisieren:

- 25 weitere Ingenieure unter anderem für Bauleitung, Projektleitung und Bauaufsicht, um mehr Projekte in die Umsetzung zu bringen.
- 8 Stellen, um beim notwendigen Grunderwerb schneller voranzukommen, denn wer mehr baut, muss auch mehr Grundstücke erwerben.
- 10 weitere Stellen für das Rechnungswesen, denn wer mehr baut, muss auch mehr Rechnungen bezahlen.

Unser Engagement zahlt sich bereits aus: Bei Bundesstraßen und Autobahnen werden wir dieses Jahr mit ca. 1,3 Milliarden Euro einen neuen Rekordumsatz erzielen. Das sind 96 Millionen Euro mehr, als zu Beginn des Jahres geplant waren. Man möge sich nur daran erinnern, dass Nordrhein-Westfalen 2013 bei einem deutlich geringeren Umsatz 42 Millionen Euro des Bundes nicht verbauen konnte.

Bei den Landesstraßen investieren wir ebenfalls mehr: sowohl in den Erhalt als auch mehr in den Aus- und Neubau, damit aus den Buckelpisten landauf landab wieder ein modernes Landesstraßennetz wird. Für den Erhalt streben wir deshalb eine Erhöhung der Mittel von 160,85 Millionen Euro auf nunmehr 175 Millionen Euro an.

Für den Aus- und Neubau stellen wir 2019 47 Millionen Euro zu Verfügung, das sind 10 Millionen Euro mehr als 2018. Damit hinterlegen wir jede Maßnahme, die 2019 baureif werden könnte, mit Geld. Kein baureifes Projekt muss auf Geld warten. Wenn Baurecht vorliegt, muss auch gebaut werden können.

Es werden sicherlich Maßnahmen dabei sein, bei denen es Verzögerungen gibt, zum Beispiel weil sie beklagt werden; aber ich will nicht, dass *eine* Landesstraßenbaumaßnahme, die gebaut werden kann, nicht gebaut wird, weil wir ausgerechnet in dem Jahr das Geld nicht im Haushalt haben.

Geld, das für Neubau nicht ausgegeben wird, fließt zusätzlich in den Erhalt.

Zweitens. Wir investieren mehr gegen den Stau. Lassen Sie mich eines vorne weg sagen: Man kann regulatorisch vieles verbessern, um Staus zu reduzieren. Dafür braucht man nicht zwingend mehr Geld in die Hand zu nehmen. Genau das tun wir seit Amtsantritt der neuen Landesregierung auch.

So haben wir beispielsweise durch Erlasse die Durchführung von Sonn- und Feiertagsbaustellen vereinfacht. Ein weiteres Beispiel: der Landesbetrieb wird mit einem neuen Bauzeitencontrolling dafür Sorge tragen, dass Verkehrsbeschränkungen durch Baumaßnahmen in Umfang und Dauer reduziert werden.

Dass diese Maßnahmen nicht schon früher angepackt wurden, zeigt den Unterschied zwischen dieser Landesregierung und der Vorgängerregierung: Wir lösen die politischen Blockaden.

Neben regulatorischen Verbesserungen zeigt sich das auch im Haushaltsplanentwurf 2019. Lassen Sie mich das an Hand von fünf Maßnahmen erläutern, mit denen wir den Verkehr flüssig halten trotz Bauhochlauf.

Maßnahme 1: Wir investieren mehr in die Baustellenkoordination. Wir bauen mehr, damit die Kapazitäten unserer Straßen endlich wieder dem Bedarf entsprechen. Nur so werden wir langfristig die Staus in Nordrhein-Westfalen reduzieren.

Aber jede weitere Baustelle birgt naturgemäß auch ein Staurisiko. Deswegen haben wir in diesem Jahr bei der Verkehrszentrale Leverkusen die Stabsstelle Baustellenkoordination eingerichtet. Sie sorgt dafür, dass die Baustellen im Land besser aufeinander abgestimmt und so geplant werden, dass der Verkehr fließen kann – wenn auch auf Umleitungen.

Wenn die Deutsche Bahn in einer Region baut, muss die Autobahn frei bleiben – und umgekehrt. Aktuell arbeiten daran drei Leute. Im kommenden Jahr werden wir die Baustellenkoordination mit weiteren acht Stellen beim Landesbetrieb stärken.

Maßnahme 2: Wir investieren mehr in die Verlagerung von Gütern von der Straße auf Schiene und Schiff. Insbesondere der steigende Güterverkehr auf unseren Autobahnen macht uns die Kapazitäten dicht. Diese Erkenntnis ist nicht neu.

In der Vergangenheit wurde daher viel über die Verlagerung von Gütern auf Schiene und Schiff geredet. Getan wurde dafür zu wenig. Wir tun etwas dafür – und das nicht nur in Sonntagsreden, sondern indem wir Schiene und Binnenschiff aktiv stärken.

Lassen Sie mich das mit zwei Beispielen beschreiben:

Beispiel 1: NE-Bahnen. So gab und gibt es bei den nicht bundeseigenen Eisenbahnen einen großen Investitionsstau, weil Rot-Grün die Infrastrukturförderung durch ein Kreditprogramm ersetzt hat. Wer aber mehr Güter auf die Schiene verlagern will, braucht leistungsfähige Gleisanschlüsse für Industrie- und Gewerbegebiete und Logistikstandorte.

Deshalb haben wir die Infrastrukturförderung mit dem Haushalt 2018 wieder eingeführt. Wir werden sie dauerhaft fortführen. Aufgrund des großen Investitionsstaus wollten wir im Haushalt 2018 8 Millionen Euro zur Verfügung stellen. Der Landtag hat den Ansatz im letzten Jahr dankenswerterweise auf Antrag der Koalitionsfraktionen um 2 Millionen Euro auf 10 Millionen Euro erhöht.

Im kommenden Jahr verstetigen wir die Förderung laut Haushaltsentwurf mit 4 Millionen Euro. Wir hören aber gerade noch einmal sehr genau nach, ob eine Erhöhung sinnvoll sein könnte und wenn ja, in welcher Höhe. Wenn sich bei den Beratungen in den kommenden Wochen ergibt, dass wir weiteren Investitionsbedarf haben, der mit dem Haushaltsentwurf nicht gedeckt ist, sollten wir hier gemeinsam über eine Erhöhung des Ansatzes sprechen. Das Thema ist wichtig: Auch hier soll keine baureife Maßnahme auf Geld warten.

Beispiel 2: Stolberg. Die EUREGIO Verkehrsnetzschienen GmbH will gemeinsam mit dem Hafen Rotterdam jeden Tag einen 740-Meter-Zug von Rotterdam nach Stolberg und zurück bringen. Das würde uns täglich mehr als 100 Lkw von der Straße holen.

Voraussetzung dafür ist in Stolberg der Bau des dritten Abschnitts der L 238n, damit der Verkehr dort abfließen kann. Warum das unter Rot-Grün nicht ging, er-

schließt sich mir nicht; vielleicht erklären Sie mir das mal bei Gelegenheit bei einem Glas Bier. Wir machen das jetzt: Nächstes Jahr nehmen wir die Planung hier wieder auf. Das ist nur ein Beispiel, bei dem wir durch eine kleine Maßnahme oder eine kleine Förderung weitere Standorte bi- oder trimodal erschließen.

Maßnahme 3: Digitale Ampelschaltungen an Landesstraßen. Der Landesbetrieb hat ein Programm zur Digitalisierung unserer Ampelanlagen an Landesstraßen erarbeitet. Damit wollen wir den Verkehrsfluss auf unseren Landesstraßen verbessern. Wir finanzieren das durch eine Erhöhung der Zuführungen an den Landesbetrieb.

Maßnahme 4: Wir erhöhen die Mittel für Um- und Ausbaumaßnahmen an Landesstraßen unter 3 Millionen Euro. Sie alle wissen, dass der Verkehrsfluss an unseren Landesstraßen durch viele kleine Maßnahmen deutlich verbessert werden kann. Die Projektlisten bei den Bezirksregierungen sind lang. Hier wollen wir durch eine Erhöhung des Ansatzes um 2 Millionen Euro einen weiteren Beitrag für eine Verbesserung des Verkehrsflusses leisten.

Maßnahme 5: Wir stärken die Vergabekammern. Leider kommt es gelegentlich vor, dass Bieter mit einem Gang vor die Vergabekammer drohen, wenn ihnen unsere Tempoverschärfung bei Ausschreibungen nicht passt. Die Verfahren vor der Vergabekammer dauern dann aber so lange, dass wir selbst dort, wo wir sicher gewinnen, vor der Länge der Verfahren zurückschrecken.

Dieses Dilemma lösen wir jetzt auf. Gemeinsam mit den Kollegen Pinkwart und Reul schaffen wir acht neue Stellen bei den Vergabekammern und bauen die Vergabekammer Münster zu einer Schwerpunktkammer für die Vergabe im Verkehrsbereich aus.

Unser dritter Schwerpunkt. Wir machen ÖPNV und SPNV attraktiver. Von unserem Gesamtetat von 2,9 Milliarden Euro fließen mehr als 1,8 Milliarden in den ÖPNV; das sind mehr als 60 %. 1,63 Milliarden Euro davon kommen vom Bund.

Unser Ziel ist es, den ÖPNV attraktiver zu machen, denn vollgestopfte Straßen werden auch dann leerer, wenn mehr Menschen mit Bus und Bahn fahren. Aber Sie kriegen die Leute nicht per Zwang aus ihren Autos, sondern nur mit einem besseren Angebot im ÖPNV.

Dafür wollen wir mit dem Haushalt 2019 die Rahmenbedingungen weiter verbessern. Wir fördern damit unter anderem Bahnstationsmodernisierungen, Elektro- und Wasserstoffbusse, die Elektrifizierung von Bahnstrecken und vieles mehr.

Vier Maßnahmen möchte ich beispielhaft herausgreifen, um deutlich zu machen, wie wir den ÖPNV und SPNV attraktiver machen:

Maßnahme 1: Wir investieren in die Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken. Vor 20 Jahren wurden zu viele Trassen stillgelegt: in ganz Deutschland insgesamt 500 Schienenstrecken mit einer Gesamtlänge von über 5.000 km. Die Leute waren damals lieber im eigenen Auto unterwegs mit dem Ergebnis, dass sie heute im Stau stehen und dass viele Städte mittlerer Größe auf der Schiene nicht mehr an die Metropolen angeschlossen sind. So ist zum Beispiel Kamp-Lintfort die dritt-

größte deutsche Stadt ohne eigenen Bahnanschluss. Hier reaktivieren wir die stillgelegte „Niederrheinbahn“.

Wir wollen, dass mehr Pendlern ein besseres Angebot gemacht wird, die täglichen Wege mit der Bahn zu machen – auch im ländlichen Raum. Deswegen prüfen wir die Reaktivierung weiterer stillgelegter Strecken, damit wieder mehr Eisenbahnen durchs Land fahren.

Auch die Entscheidungen von gestern helfen sehr: Der für den Bahnverkehr bundesweit wichtige Bahnknoten Köln, die Strecken Münster–Lünen und Rheydt–Odenkirchen sind jetzt im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans. Aachen–Köln wird im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt entschieden. Der Korridor Mittelrhein wird mit einer Machbarkeitsstudie weiter verfolgt, obwohl er heute noch keine gesamtwirtschaftliche Rentabilität vorweist.

Maßnahme 2: Wir investieren in die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren auf der Schiene. Bei der Bezirksregierung Köln steht aktuell nur eine halbe Stelle für die Genehmigungsverfahren rund um den Bahnknoten Köln zur Verfügung. Ich konnte es gar nicht fassen! Hier schaffen wir gemeinsam mit dem Kollegen Reul zwei weitere Stellen, um die Genehmigungsverfahren zu beschleunigen.

Maßnahme 3: Wir steigern die Attraktivität des ÖPNV für Azubis. Wir fördern im kommenden Jahr den Ausbildungsverkehr mit 135 Millionen Euro. Davon sind 5 Millionen Euro für den Anschub des Azubitickets vorgesehen.

Sie wissen, dass wir Verbände und Wirtschaft an einen Tisch geholt haben, damit Azubis ein faires, freiwilliges, landesweites Angebot gemacht wird. Es sieht derzeit so aus, dass dies zu Beginn des kommenden Ausbildungsjahres möglich sein könnte.

Auch das Sozialticket werden wir in 2019 wieder mit 40 Millionen Euro fördern.

Maßnahme 4: Wir fördern die Digitalisierung des Nahverkehrs. Wir wollen die Leute zum Wechsel in den ÖPNV bringen, indem wir den ÖPNV attraktiver machen und nicht, indem wir die Straße unattraktiv machen. Wir müssen den Leuten für Bus und Bahn ein besseres Angebot machen: einen attraktiven und leistungsfähigen, einen modernen und kundenfreundlichen ÖPNV.

Ein moderner ÖPNV ist für mich in erster Linie ein digitaler. Der Pilotversuch mit dem nextTicket im VRR zeigt, obwohl im Nahverkehr die Preissensibilität ein großes Thema ist: Beim Digitalticket sind die Leute sogar bereit, mehr zu zahlen. Das sollte niemand ausnutzen, aber es ist doch bemerkenswert.

Lassen Sie mich auch noch kurz etwas zur kommunalen Schiene sagen. Wir haben in Nordrhein-Westfalen 33 Kommunen mit Stadtbahnsystem und einem riesigen Investitionsstau. Wie hoch der Investitionsbedarf genau ist, wird gerade in einem Gutachten, das uns zum Jahreswechsel vorliegen wird, genau beziffert.

Klar ist: Die kommunale Schiene ist kommunale Aufgabe. Aber wir lassen die Kommunen hier mit ihren Aufgaben in der erwartbaren Dimension nicht allein. Wenn man die Schiene im Land stärken will, dann gehört auch die kommunale Schiene dazu.

Unser vierter Schwerpunkt. Wir investieren mehr in Digitalisierung und Vernetzung unseres Verkehrs. Wir haben in diesem Jahr im Verkehrsministerium begonnen, eine neue Abteilung einzurichten, die sich den Themen „Vernetzung“ und „Digitalisierung im Verkehr“ widmet.

Auch hier möchte ich vier Maßnahmen beispielhaft herausgreifen, um Ihnen die Bandbreite der Arbeit des Hauses zu verdeutlichen:

Maßnahme 1: Ein zentrales Projekt dieser neuen Abteilung ist die eben schon angesprochene ÖPNV-Digitalisierungsoffensive, die wir mit konkreten Maßnahmen vorantreiben, zum Beispiel indem wir landesweit Praxistests mit eTickets fördern. Erst letzte Woche war ich beim VRR, der den nextTicket-Praxistest abgeschlossen hat, der auf große Resonanz gestoßen ist. Statt der erwarteten 2.000 haben ganze 8.000 Menschen an diesem Piloten teilgenommen.

Das zeigt: Das Interesse an digitalen Angeboten im ÖPNV und an einem modernen Ticketsystem ist groß. Die Nachfrage ist da. Die junge Generation lässt uns die Unübersichtlichkeit und Komplexität im Nahverkehr nicht mehr durchgehen. Sie können heutzutage vom Sofa aus per App eine Weltreise inklusive Flug, Hotel und Mietwagen in Australien buchen. Digital weltweit buchen zu können, aber vor der eigenen Haustüre an Verbundgrenzen zu stoßen – das ist kein moderner und kein kundenfreundlicher ÖPNV.

Deshalb werben wir bei den Verkehrsverbänden, damit die verschiedenen Lösungsansätze zu einem einheitlichen System zusammengeführt werden. Unser Ziel ist ein landesweit einheitliches, verbundübergreifendes elektronisches Ticketsystem. Damit hält man bestehende und damit gewinnt man neue Kunden für den ÖPNV.

Maßnahme 2: Wir investieren in vernetzte Mobilität, damit das Land zur Modellregion für Mobilität 4.0 wird. Früher waren die Menschen ganz selbstverständlich im eigenen Auto unterwegs. Heute führen überlastete Straßen, überfüllte Innenstädte, aber auch das veränderte Mobilitätsbedürfnis der Menschen zum Umdenken. Weniger junge Menschen wollen ihr eigenes Auto besitzen, sondern ein Auto nur vorübergehend und leihweise nutzen – und das nicht einmal für eine gesamte Wegstrecke.

Wenn Sie auf einem Teil der Strecke schneller mit dem Leihrad vorankommen, muss der Übergang vom Auto aufs Leihfahrrad eben reibungslos erfolgen. Verkehrsmittel sind dann optimal vernetzt, wenn Sie ihr Leihfahrrad am nächsten Bahnhof oder der nächsten U-Bahn abstellen können, wenn Sie dort in den Zug steigen und sich am Zielort zur Weiterfahrt ins Leihauto setzen, also die lückenlose Verbindung von „Bikesharing“ mit „Carsharing“, Bus und Bahn. Das ist Multi- und Intermodalität: also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für das Zurücklegen einer Wegstrecke.

Entscheidend ist dabei, dass es Übergangspunkte gibt, an denen der Wechsel von einem auf das andere Verkehrsmittel erfolgen kann. Deshalb fördern wir im Land die Errichtung von Mobilitätsstationen mit 10 Millionen Euro. Die Digitalisierung gibt uns die Chance, Wegeketten aus einer Hand buchbar und planbar zu ma-

chen, zum Beispiel indem sie für die Verfügbarkeit von Echtzeitinformationen sorgt.

Im Haushalt 2018 haben wir daher erstmals einen Titel für vernetzte Mobilität eingeführt und 12,5 Millionen Euro Fördermittel bereitgestellt. Mit dem Haushaltsentwurf erhöhen wir die Fördermittel für vernetzte Mobilität auf insgesamt 16,5 Millionen Euro in Titelgruppe 65 und bei den Kofinanzierungsmitteln für den EFRE.

Maßnahme 3: Wir investieren mehr in Nahmobilität. Nahmobilität ist ein wichtiger Baustein künftiger Mobilitätskonzepte. Deshalb wollen wir die Förderung von Vorhaben der Nahmobilität weiter stärken. Die Beträge für Zuweisungen an die Gemeinden und Gemeindeverbände werden um 1 Millionen Euro auf 17,1 Millionen Euro erhöht.

Die Mittel für den Bau von Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes werden um 1,75 Millionen Euro auf nun 7,5 Millionen Euro aufgestockt. Auch hier gilt: Am Geld darf es nicht scheitern. Für den Radwegebau an Landesstraßen stellen wir erneut 12,4 Millionen Euro zur Verfügung.

Maßnahme 4: Wir ermöglichen die Förderung neuer Antriebstechnologien für Luftfahrzeuge. Am Flugplatz Merzbrück wollen Forscher aus Aachen elektrische Antriebe für Luftfahrzeuge entwickeln und testen. Das MWIDE wird das Forschungsvorhaben fördern. Wir stellen 2019 4 Millionen Euro für den Umbau des Flugplatzes zur Verfügung, damit das Neue in die Welt kommt: Made in NRW.

Die Nutzung elektrischer Antriebe in der Start- und Landephase könnte den Konflikt zwischen dem Mobilitätsinteresse unserer Gesellschaft im Luftverkehr und dem Lärmschutzinteresse der Anwohner von Flughäfen gerade in unseren Ballungsgebieten auflösen. Daher hat die Landesregierung ein starkes Interesse an diesem Projekt.

Ich könnte jetzt noch viele weitere Maßnahmen aufzählen, mit denen wir die Mobilität in unserem Land verbessern wollen. So schaffen wir beispielsweise bei jeder Bezirksregierung eine zusätzliche Stelle, die sich um die Abwicklung von Groß- und Schwerlasttransporten kümmern soll. Ich will aber mit Blick auf die Uhr erst einmal bei diesen Schwerpunkten verbleiben. Weiteres gerne auf Ihre Rückfrage.

Bei allen Versäumnissen der Verkehrspolitik in den letzten Jahren: Sie sehen vor sich einen glücklichen Verkehrsminister, weil erstens jeder weiß, welche Mammutaufgabe wir haben – das hilft.

Zweitens habe ich die volle Unterstützung des gesamten Kabinetts und einer stabilen Mehrheit – gelegentlich sogar mit der Opposition – im Landtag.

Drittens bekomme ich ausreichend Mittel und Verstärkung.

Viertens haben wir durch die Digitalisierung inzwischen Chancen, die es vor zehn Jahren noch gar nicht gab.

Fünftens ist die Verkehrspolitik inzwischen überwiegend entideologisiert – und das ist gut so.

Sechstens bin ich Teil einer bürgerlich-liberalen Koalition, die den Anspruch hat, dass Regieren in Deutschland auch stressfrei geht. Das ist schön! –Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Klaus Vossemer (CDU) konstatiert Sprachlosigkeit bei der Opposition und dankt dem Minister für die Einführung in den Haushalt. Entgegen einer ursprünglichen Vereinbarung werde seine Fraktion möglicherweise Änderungsanträge früher einbringen, was er der Fairness halber bereits jetzt mitteile.

Vorsitzender Thomas Nückel stellt fest, somit würden Änderungsanträge in der Sitzung am 16. November zur Abstimmung gestellt, weshalb er alle Fraktionen bitte, bis zum 13. November, 13:00 Uhr, Änderungsanträge an die Verwaltung zu übersenden. Möglicherweise könne man Änderungsanträge dann bereits in der Sitzung am selben Tag als Tischvorlage auslegen.

Der Ausschuss kommt überein, wie vom Vorsitzenden ange-regt zu verfahren.

2 Konsultation der Monitoring-Stelle der UN-BRK in NRW zur Weiterentwicklung der Inklusion unmittelbar in der parlamentarischen Arbeit nutzen

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/2388
Ausschussprotokoll 17/350

Vorsitzender Thomas Nückel erinnert an die Anhörung des federführenden Ausschusses für Schule und Bildung am 5. September 2018. Der federführende Ausschuss werde seine Beratungen am 21. November 2018, 10:00 Uhr, abschließen und über den Antrag abstimmen.

Arndt Klocke (GRÜNE) schlägt vor, kein Votum abzugeben, sondern die Beratungen dem federführenden Ausschuss zu überlassen.

Der Ausschuss kommt überein, zu diesem Antrag kein Votum abzugeben.

3 Neue Technologien im Straßenbau am Beispiel der Niederlande

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/3592

Nic Peter Vogel (AfD) verweist auf das seine Ansicht nach innovative Vorgehen der Niederlande bei der Sanierung im Straßenbau. An den Niederlanden könne man zudem lernen, wie man fahrradfreundliche Infrastruktur aufbaue.

In Rotterdam gebe es seit einigen Wochen die ersten Teststrecken für Fahrradwege komplett aus recyceltem Plastik. Damit lenkten die Niederländer auch das Bewusstsein darauf, dass es sich beim Müll bisweilen um Wertstoffe handele.

Die Fahrradwege würden als Module mit Hohlräumen produziert, die man aneinandersetze. In den Hohlräumen wiederum könne man Kabel oder Ähnliches installieren, sodass man beispielsweise mit Blick auf die Digitalisierung vor allem im ländlichen Raum keine Fahrradwege aufzubaggern brauche.

Bislang habe man noch nicht genug Grip an der Oberfläche. Zudem brauche man ausreichenden Schutz vor UV-A-Strahlung, damit das Material nicht porös werde. Auch den Brandschutz halte seine Fraktion für noch nicht ausgereift.

Er regt die Einsetzung einer halben Monitoringstelle für Zukunftstechnologien im Ministerium an, von denen sich einige, wenn auch nicht alle durchsetzen könnten. In Schottland gebe es beeindruckende Firmen für Plastikstraßen wie auch in Australien und anderen Ländern. Er appelliert, das Thema ergebnisoffen zu betrachten.

Zwar sei seine Fraktion grundsätzlich ideologiefrei, technologieoffen und halte das Projekt in den Niederlanden für interessant, betont **Klaus Vossemer (CDU)**; allerdings sei es deutlich zu früh, die Methode wie im Antrag der AfD-Fraktion gefordert anzuerkennen. Vielmehr wolle man sie wie viele andere neue Technologien auch insbesondere mit Blick auf ihre Alltagstauglichkeit weiter beobachten.

Gordan Dudas (SPD) vermisst eine Prüfung der Praktikabilität durch die AfD-Fraktion. Selbstverständlich nehme man gerne Innovationen aus anderen Kulturen und aus anderen Ländern auf; allerdings hätten die Niederländer erst vor wenigen Wochen damit begonnen, erst wenige Meter auf Radwegen zu testen, die man keinesfalls mit der Belastung durch den Pkw- und den Schwerlastverkehr vergleichen könne. Insofern halte er es für geradezu fahrlässig, diese Technologie ohne einen einzigen Erfahrungswert zu beschwören.

Arndt Klocke (GRÜNE) möchte wissen, ob die AfD-Fraktion tatsächlich die heutige Abstimmung ihres Antrags anstrebe oder das Thema nicht besser im Rahmen eines Sachverständigengespräches betrachten wolle.

Ulrich Reuter (FDP) weist darauf hin, mit den vorgestellten Themen befassten sich durchaus bereits Unternehmen, sodass seine Fraktion keine Notwendigkeit sehe, dem Antrag der AfD-Fraktion zuzustimmen.

Nic Peter Vogel (AfD) unterstreicht, ihm liege an einem Monitoring, sodass man den Antrag deutlich „entschärfen“ könne. Insofern reiche ihm bereits die Feststellung aus, dass die Technologie eventuell Potenzial habe und man sie deshalb beobachten werde. Allerdings reiche es nicht aus, auf Unternehmen zu warten, zumal es auch Interessenskonflikte gebe.

Er spricht sich dafür aus, das Pilotprojekt den Niederländer sehr konstruktiv und aufgeschlossen zu beobachten. Insofern stelle er den Antrag nicht zur Abstimmung, sondern ziehe ihn zurück.

Carsten Löcker (SPD) formuliert seine große Sorge mit Blick auf die Belastung der Gewässer durch Mikroplastik. Daher müsse man die Auswirkungen solch technischer Innovationen auf die Umwelt und insbesondere die Gewässer berücksichtigen.

Nic Peter Vogel (AfD) pflichtet Carsten Löcker bei, dabei handele es sich um einen essenziellen Punkt, über den sich allerdings auch die Niederländer wohl Gedanken machen dürften. Sollten sich negative Auswirkungen auf die Umwelt etwa durch Mikroplastik ergeben, nähme er als Erster Abstand von diesem Verfahren.

Vorsitzender Thomas Nückel stellt fest, die AfD-Fraktion habe ihren Antrag zurückgezogen. Insofern brauche man darüber nicht abzustimmen und auch nicht über ein Expertengespräch nachzudenken. Er bittet die AfD-Fraktion, das Zurückziehen ihres Antrags schriftlich mitzuteilen.

4 Mobilität für Landesbeschäftigte in NRW

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/3794

Johannes Remmel (GRÜNE) beantragt für seine Fraktion eine Anhörung. Das weitere Verfahren möge man sodann in der Ob-
leuterunde klären.

Arndt Klocke (GRÜNE) regt an, bestimmte Gruppen wie die Verkehrsverbände, das Land Hessen und die Gewerkschaften vor die Klammer der Anzuhörenden zu ziehen und dies in der Ob-
leuterunde zu besprechen.

Klaus Vossemer (CDU) wirft ein, zwar sei der Verkehrsausschuss federführend; gleichwohl müsste das Finanzministerium handeln, was man bei der Auswahl der Sachverständigen berücksichtigen möge, denn es gehe nicht nur um die Mobilität, sondern auch um Rechtsfragen sowie um die Finanzierung.

Der Ausschuss kommt überein, zu dem Antrag eine Anhörung durchzuführen und das weitere Vorgehen in einer Ob-
leuterunde zu klären.

5 Verschiedenes

a) A40-Brücke Neuenkamp

Minister Hendrik Wüst (MV) informiert über den Zustand der A40-Brücke Neuenkamp. Derzeit führe man das Planfeststellungsverfahren für den Neubau durch. Bis zum Neubau müsse man die bestehende Brücke gewissermaßen in „Manndeckung“ nehmen und somit täglich kontrollieren und reparieren, um sie weiterhin auch für Lkw aller zulässigen Gewichtsklassen befahrbar zu halten.

Deshalb müsse man sie vor denjenigen schützen, die ihre Fahrzeuge rechtswidrig überladen würden, von denen man sich die Brücke nicht kaputt fahren lassen dürfe. Das zulässige Gesamtgewicht liege in Deutschland bei maximal 44 Tonnen. In der letzten Oktoberwoche habe der Landesbetrieb Messungen durchgeführt und dabei 87 Lkw über 44 Tonnen ermittelt, 1.750 Lkw über 40 Tonnen sowie einen mit 66 Tonnen. Insgesamt habe man 1.008 Fahrzeuge mit einer Achslastüberschreitung ermittelt.

Daher nehme der Landesbetrieb die Lkw-Waage am kommenden Freitag vor der Brücke Neuenkamp in Fahrtrichtung Essen in Betrieb. Im Frühjahr erfolge dann die Installierung auf der Gegenrichtung. Man werde es nicht zulassen, dass die Brücke mutwillig kaputt gefahren werde.

Gordan Dudas (SPD) fragt, wie man verhindere, dass überladene Lkw die Brücke trotzdem überfahren, ob man also ähnlich wie bei der Leverkusener Brücke mit einer Schranke arbeite und die betroffenen Lkw ableite, was **Minister Hendrik Wüst (MV)** bejaht.

b) Terminplanung

Vorsitzender Thomas Nüchel führt aus, im kommenden Jahr wolle er eine enge terminliche Beratung des Haushaltsplanes wie in diesem Jahr vermeiden, weshalb er zusätzliche Sitzungstermine vorschlägt.

Der Ausschuss kommt überein, am 2. Oktober 2019 und am 6. November 2019 zusätzliche Ausschusstermine vorzusehen. Zugleich kommt der Ausschuss überein, den Bedarfstermin am 21. November 2018 aufzuheben.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender