



## **Verkehrsausschuss**

### **25. Sitzung (öffentlich)**

27. März 2019

Düsseldorf – Haus des Landtags

15:55 Uhr bis 17:40 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Benjamin Schruff

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

#### **Vor Eintritt in die Tagesordnung 5**

Der Ausschuss kommt überein, die Sitzung gegen 17:30 Uhr zu schließen und die bis dahin nicht behandelten Tagesordnungspunkte zu schieben.

#### **1 Vorstellung der Fachabteilung für Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung im Ministerium für Verkehr 6** *(Berichtswunsch der Landesregierung)*

Bericht der Landesregierung

– Diskussion –

#### **2 Nordrhein-Westfalen stellt die Weichen für die Mobilität der Zukunft 14**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 17/4447

Der Ausschuss nimmt den Antrag Drucksache 17/4447 an mit den Stimmen der Fraktionen der CDU und der FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Fraktionen der AfD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

- 3 Es ist fünf nach Zwölf! Wann wird die Landesregierung endlich kurzfristig wirksame Maßnahmen gegen die drohenden Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge ergreifen? – Diesel-Hardware-Nachrüstung jetzt!** 17

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/4458

Der Ausschuss lehnt den Antrag Drucksache 17/4458 ab mit den Stimmen der Fraktionen der CDU, der FDP und der AfD gegen die Stimmen der Fraktionen der SPD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

- 4 Mit Sonderverkehrswegeplan den Strukturwandel im Rheinischen Revier unterstützen** 19

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/4292

Ausschussprotokoll 17/539

Der Ausschuss beschließt, Tagesordnungspunkt 4 zu schieben.

- 5 Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW** 21

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/2547

Ausschussprotokoll 17/362

Änderungsantrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/4437

Änderungsantrag  
der Fraktion der CDU,  
der Fraktion der FDP und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

## Drucksache 17/5370

Der Ausschuss stimmt dem Änderungsantrag Drucksache 17/5370 zu mit den Stimmen der Fraktionen der CDU, der FDP, der SPD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Fraktion der AfD.

Der Ausschuss stimmt dem geänderten Antrag Drucksache 17/2547 zu mit den Stimmen der Fraktionen der CDU, der FDP, der SPD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Fraktion der AfD.

- 6 Die Landesregierung muss Ankündigungen auch Taten folgen lassen: Reaktivierung von Schienenstrecken im nördlichen Ruhrgebiet ist dringend geboten** 23

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/4807

Der Ausschuss beschließt, die Abstimmung über den Antrag Drucksache 17/4807 zu schieben.

- 7 ÖPNV in Nordrhein-Westfalen: Kommunen beim Erhalt der Stadt- und Straßenbahnsysteme unterstützen** 27

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 17/5069

Bericht der Landesregierung  
Vorlage 17/1848

Der Ausschuss kommt überein, das Thema in der nächsten Sitzung erneut zu behandeln.

- 8 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landesbetriebs Straßenbau brauchen Klarheit: Landesregierung muss endlich klare Beschäftigungsperspektive und Organisations- sowie Aufgabenstruktur vorlegen** 31

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/5064

Der Ausschuss beschließt, Tagesordnungspunkt 8 zu schieben.

**9 Debatte um Feinstaub und Luftreinheit versachlichen, Ideologie ausblenden, unabhängige und wissenschaftlich fundierte Untersuchungen schnellstmöglich auf den Weg bringen 32**

Antrag  
der Fraktion der AfD  
Drucksache 17/5073

Der Ausschuss beschließt, Tagesordnungspunkt 9 zu schieben.

**10 Verbot der Entgasung von Tankschiffen endlich umweltfreundlich umsetzen! 33**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/5052

Der Ausschuss beschließt mit Zustimmung des Antragstellers, auf eine Abstimmung zum Antrag Drucksache 17/5052 zu verzichten.

**11 Verschiedenes 34**

– ohne Diskussion –

\* \* \*

## **Aus der Diskussion**

### **Vor Eintritt in die Tagesordnung**

Der Ausschuss kommt überein, die Sitzung gegen 17:30 Uhr zu schließen und die bis dahin nicht behandelten Tagesordnungspunkte zu schieben.

## 1 **Vorstellung der Fachabteilung für Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung im Ministerium für Verkehr** (*Berichtswunsch der Landesregierung*)

Bericht der Landesregierung

**Minister Hendrik Wüst (VM)** weist eingangs darauf hin, dass nicht nur tradierte Themenfelder wie Infrastruktur und ÖPNV-Finanzierung, sondern auch die Digitalisierung, insbesondere die Vernetzung, Chancen für eine bessere Mobilität böten.

(Den folgenden Ausführungen liegt eine computergestützte Präsentation zugrunde [s. Anlage 1].)

### **MDgt Dr. Dirk Günnewig (VM) berichtet:**

Aus der Einführung der früheren Mobilitätsinnovationen – Rad, Dampflokomotive und Auto – folgte, dass ein Fortbewegungsmittel seine jeweilige Zeit wesentlich bestimmte. Die Einführung war relativ klar strukturiert: Es wurde jeweils ein Infrastrukturtyp benötigt – befestigte Wege, Schienen und Straßen – und es wurde jeweils ein Fahrzeugtyp benötigt.

Aber wo stehen wir heute? Es geht heute nicht um ein einzelnes, unsere Zeit bestimmendes, neues Verkehrsmittel. Vielmehr geht es darum, die diversen bestehenden und neuen Mobilitätsangebote intelligent miteinander zu vernetzen; denn dann gelingt es, die verfügbaren und bedarfsorientiert auszubauenden Infrastrukturen optimal zu nutzen, um das individuelle Vorankommen zu verbessern.

Dazu ist die Digitalisierung ein wichtiges Instrument, wenngleich sich digitale und physische Maßnahmen ergänzen müssen. Dabei gilt: Mobilität ist heute, hinsichtlich der angebotenen Mobilitätsalternativen und der zahlreichen beteiligten eigenständig tätigen Akteure, vielfältiger als bisher. Damit besteht Bedarf, zu koordinieren, zu vernetzen, zu moderieren, zu fördern und zu fordern. Diesen Aufgaben stellt sich die Fachabteilung.

Im ersten Jahr unseres Bestehens haben wir den Fokus erstens auf die diversen organisatorischen Maßnahmen gelegt und zweitens darauf, Ziele zu konkretisieren, Strategien zu entwickeln, Strukturen zu etablieren und konkrete Instrumente, Maßnahmen und Projekte anzustoßen und möglichst in die Umsetzung zu bringen.

Einige Daten zur Abteilung: Mit Stand nächster Woche haben wir in neun Referaten 35 von 43 Stellen besetzt, weitere Einstellungsverfahren laufen aktuell. Ich erspare Ihnen heute das behördliche Organigramm. Zwar gehören einzelne Kästchen natürlich zu einer behördlichen Aufbauorganisation, allerdings lassen sich unsere Themen nicht vollständig in organisatorische Silos pressen.

In der täglichen Arbeit wird deutlich, dass wir themenbezogen eng, gerne und gut innerhalb der Abteilung und mit den beiden anderen Fachabteilungen des Ministeriums zusammenarbeiten; so wie im Übrigen auch mit den weiteren Ressorts der Landesregierung und den diversen Akteuren im Kontext der Mobilität.

Für unsere Arbeit ist das Kapitel „Intelligente Mobilität für mehr Freiheit und Teilhabe“ der Strategie für ein digitales Nordrhein-Westfalen ein strategisch-konzeptioneller Rahmen.

Unsere Handlungsfelder sind demnach:

Erstens. Leistungsstarke IT- und Verkehrsinfrastrukturen als Grundlage zukunftsfähiger Mobilitätsangebote zu schaffen.

Zweitens. Inter- und multimodale Mobilität zu fördern, die den Nutzer in den Mittelpunkt stellt.

Drittens. Eine Digitaloffensive für den ÖPNV voranzutreiben.

Viertens. Automatisiertes und in Zukunft auch autonomes Fahren zu erproben und zu ermöglichen.

Über die verschiedenen Handlungsfelder hinweg ist das Bündnis für Mobilität ein wichtiges Instrument. Wir müssen die Menschen in unserem Land frühzeitig beteiligen, damit Infrastrukturvorhaben und neue Mobilitätsangebote und -systeme breite Akzeptanz finden.

Das Bündnis bringt ein Jahr nach seiner Gründung 80 Partner aus Politik, öffentlicher Hand, Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden und Verkehrsbranche zusammen. Zahlreiche Projekte – einige davon sehen Sie in der Präsentation – laufen bereits mit unserer Unterstützung.

(s. Anlage 1, Seite 3)

Solche Partnerschaften von Akteuren sind für eine zukunftsfähige Mobilität wichtig; denn es gilt, Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote transparent und nahtlos kombinierbar zu machen. Jeder Einzelne soll zwischen diversen Alternativen wählen können, um die Ideallösung für seine persönliche, individuelle Mobilität in einer konkreten Situation zu finden.

Wichtige Bausteine einer leistungsfähigen Mobilitätskette sind:

Erstens. Digitalisierung.

Zweitens. Physische Umstiegspunkte.

Drittens. Regional abgestimmte, moderne Mobilitätskonzepte.

Der Baustein der Digitalisierung umfasst die verbesserte verkehrsträgerübergreifende Information, Buchung und Bezahlung. Dazu fördern wir bereits verschiedene Maßnahmen. Beispielsweise lassen wir aktuell für digitale Anwendungen erheben und aufbereiten, welche Angebote – wie unter anderem Carsharing, Bikesharing und Parkplätze – Menschen an Mobilstationen und Haltestellen konkret nutzen können. Menschen sollen vor Antritt ihrer Reise wissen, wie sie an einer Haltestelle weiterkommen, wenn sie aus Bus und Bahn ausgestiegen sind.

Damit komme ich zu den Mobilstationen. Im Behördendeutsch spricht man auch von „physischen Verknüpfungspunkten verschiedener Mobilitätsangebote“ – in der

Präsentation sehen Sie eine Seite des kürzlich herausgegebenen Gestaltungsleitfadens für die Mobilstationen sowie ihr Logo.

(s. Anlage 1, Seite 4)

Mobilstationen sind in Nordrhein-Westfalen so gestaltet, dass sie erstens leicht erkennbar sind und zweitens relevante Informationen darüber bereithalten, welche Mobilitäts- und darüber hinausgehenden Angebote wie Kioske oder Paketstationen dort genutzt werden können.

Um die Umsetzung dieses Konzepts zu beschleunigen und die Städte und Gemeinden optimal zu unterstützen, erstellen wir unter anderem eine Förderfibel. Das ist quasi ein Katalog, dem zu entnehmen ist, welche einzelnen Elemente eine Mobilstation umfassen kann und wie diese Elemente jeweils finanziert werden können. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW – ebenfalls in der Präsentation angeführt – haben wir gestärkt, damit die Kommunen dabei optimal beraten und unterstützt werden können; schließlich wird Mobilität vor Ort gemacht.

(s. Anlage 1, Seite 4)

Aber die Mobilität endet nicht an der Grenze einer Gebietskörperschaft oder mit der Zuständigkeit eines Akteurs. Daher sind regional abgestimmte moderne Mobilitätskonzepte erforderlich. Dafür müssen die einzelnen Akteure über die Grenzen der eigenen Zuständigkeit hinaus blicken und Kooperationen eingehen.

Deshalb unterstützen wir regionale Kooperationen und fördern davon bereits mehrere in Ostwestfalen, im Münsterland und in der Region Neuss/Mönchengladbach/Krefeld. Weitere Kooperationen, beispielsweise im Bergischen Land, in Südwestfalen, im Raum Düsseldorf/Ratingen/Duisburg oder im Rheinischen Revier, stehen in den Startlöchern.

Auf den Punkt gebracht: Digitale und physische Maßnahmen müssen sich ergänzen und kooperativ vorgebracht werden, um eine nahtlose Mobilität über verschiedene Verkehrsträger hinweg zu ermöglichen.

Es ist selbstverständlich, mit dem Smartphone Videos zu streamen, Flüge zu buchen oder Bankgeschäfte zu erledigen. Ebenso selbstverständlich soll es sein, sich im ÖPNV möglichst in Echtzeit zu informieren sowie dort zu buchen und zu bezahlen; auch wenn verschiedene Verkehrsmittel in einer persönlichen Reisekette kombiniert werden.

Aus diesem Grund ist es unser Ziel, den ÖPNV attraktiver zu machen, damit mehr Gelegenheitskunden gewonnen werden und die Qualität für die Bestandskunden verbessert wird. Dazu wurde die ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW – in der Präsentation sehen Sie das Titelblatt des Konzeptpapiers – vereinbart; denn es ist deutlich geworden, dass die ÖPNV-Digitalisierung nur als Gemeinschaftsleistung mit den zuständigen Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen vorgebracht werden kann.

(s. Anlage 1, Seite 5)



Um die einzelnen Maßnahmen der Digitalisierungsoffensive zu koordinieren, haben wir das Kompetenzzentrum Digitalisierung geschaffen, das wir von 2019 bis 2022 mit 6,8 Millionen Euro fördern. Eines der bisherigen Ergebnisse ist beispielsweise das abgeschlossene Pilotprojekt „nextTicket“ des VRR, das wir als Verkehrsministerium gefördert haben. Weitere Pilotprojekte im Rheinland und in Westfalen stehen in den Startlöchern.

Aktuell wird auch eine App entwickelt, die erstmals den NRW-Tarif und alle Verbundtarife in Nordrhein-Westfalen bereitstellt und buchbar macht. Auch das ist ein wichtiger Schritt hin zur verbundübergreifenden Zusammenarbeit. Mit der von uns moderierten landesweiten Beschaffung eines einheitlichen CiBo-Systems – Check-in/Be-out – als Backend wird die technische Grundlage für einen landesweiten E-Tarif gelegt.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig, zu erwähnen, dass die Zuständigkeit bzw. die Tarifhoheit bei den Verbänden liegt. Daher ist ein verbundübergreifender Diskussionsprozess um einen E-Tarif bereits im Gange. Dazu findet nächste Woche beispielsweise ein weiterer Austausch statt.

Drei wichtige Schritte hin zur ÖPNV-Digitalisierung sind: Pilotprojekte voranbringen, technische Infrastruktur aufbauen und einen E-Tarif entwickeln. Gemeinsam mit den verschiedenen Akteuren sind wir dabei auf einem guten Weg.

Stellen Sie sich folgende Situation vor: Kleine Fahrzeuge holen Menschen nahe der Haustür ab und sammeln weitere Mitfahrer ein. Auf kurzen Umwegen bringen sie diese zu schnellen Achsen, auf denen Schnellbusse, S-Bahnen und Züge verkehren. Im Zielbereich steigen die Menschen wiederum in kleinere Fahrzeuge, in denen sie gemeinsam mit anderen Menschen weiterfahren, um nah beieinanderliegende Ziele auf kurzen Umwegen zu erreichen.

Solche Zukunftsvisionen zeigen auf, dass automatisierte – in Zukunft fahrerlose –, bedarfsgesteuerte Shuttles das Potenzial haben, die Personenmobilität zu revolutionieren, indem sie neue Mobilitätskonzepte ermöglichen.

Das von mir soeben beschriebene System kommt am ehesten zum Durchbruch, wenn solche Fahrzeuge fahrerlos fahren. Dieses Szenario ist einer der Gründe dafür, dass wir uns bei diesem Thema besonders engagieren. So ist es das Ziel der Landesregierung, die Chancen der Automatisierung zu nutzen, um die Verkehrssicherheit zu steigern und die Mobilität in urbanen und ländlichen Räumen zu verbessern, indem wir neue Angebote ermöglichen.

An verschiedenen Hotspots verfügt Nordrhein-Westfalen in Wirtschaft und Wissenschaft bereits über exzellente Voraussetzungen für die Automatisierung – in der Präsentation sehen Sie beispielsweise eine Teststrecke in Aldenhoven.

(s. Anlage 1, Seite 6)

So gibt es in Nordrhein-Westfalen umfangreiche Testmöglichkeiten: von der Simulation über nachgebildete Verkehrssituationen im Großlabor bis hin zum realen Verkehrsgeschehen.

Diese verschiedenen über das Land verteilten Kompetenzen gilt es zu bündeln, um die gute Ausgangssituation von Nordrhein-Westfalen zu nutzen. Als Fachabteilung koordinieren wir die administrativen, rechtlichen und technischen Prozesse, beispielsweise durch eine einheitliche Anlaufstelle im Verkehrsministerium, eine Arbeitsgemeinschaft mit den Bezirksregierungen und durch unsere Initiative, mit den technischen Prüfstellen einen einheitlichen Rahmen für die Genehmigungen zu finden.

So beraten und unterstützen wir Kommunen, Verkehrsunternehmen und weitere Akteure bei der Durchführung von Demo- und Testanwendungen im realen Straßenverkehr, etwa für Shuttles in Weeze, Drolshagen und Monheim – damit fahren in Nordrhein-Westfalen seit diesem Jahr erstmals hochautomatisierte Shuttles im öffentlichen Straßenraum.

Es ist wichtig, solchen konkreten Erfahrungen zu sammeln, um schrittweise in Richtung innovativer Mobilitätskonzepte voranzukommen. Mit dem Haushalt 2019 haben wir erstmals sechs Millionen Euro für die Kofinanzierung von EFRE-Projekten erhalten. Ein Projekt zum automatisierten Fahren wird bereits gefördert und Weiteres ist in Bezug auf die Automatisierung geplant.

Heute habe ich einige Schlaglichter auf die Themen der Abteilung geworfen. Wir arbeiten daran, die Chancen der Digitalisierung und Vernetzung zu nutzen, um die Mobilität in Nordrhein-Westfalen zu verbessern. Menschen sollen zwischen leistungsstarken Alternativen für ihre individuelle Mobilität wählen und verschiedene Verkehrsträger nahtlos miteinander kombinieren können. Dazu müssen die verschiedenen Akteure über die Grenzen der eigenen Zuständigkeit hinausblicken und Kooperationen eingehen. Somit ist eine zukunftsfähige Mobilität eine gemeinsame Leistung vieler Akteure. Daher sehen wir unsere Rolle darin, zu koordinieren, zu vernetzen, zu moderieren, zu fördern und zu fordern.

**Klaus Vossemer (CDU)** vertritt die Auffassung, dass die Vorstellung der neuen Abteilung den mit dem Neustart in der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik einhergehenden Ansatz der NRW-Koalition aufzeige, Mobilität nicht nur unter Berücksichtigung der Infrastruktur zu ermöglichen, sondern auch den Blickwinkel der Nutzer einzubeziehen.

Obwohl sich die Abteilung gut ein Jahr nach ihrer Gründung noch im Aufbau befinde, gingen von ihr diesbezüglich schon viele Impulse aus. Da man darin große Chancen sehe, werde man diese Entwicklung nachhaltig unterstützen. In diesem Zusammenhang erwähnt er das Zusammenführen von Menschen mit ähnlichen Zielsetzungen im Rahmen des Bündnisses für Mobilität als Fortentwicklung des alten Bündnisses für Infrastruktur. Veranstaltungen und Gespräche hätten die Notwendigkeit und Richtigkeit der Implementierung einer solchen Instanz im Verkehrsministerium offenbart.

Bei einem Besuch der Teststrecke in Aldenhoven durch den Arbeitskreis Verkehr und Digitales habe man – im Wortsinne – „erfahren“, was es bedeute, mit 5G-Unterstützung autonom unterwegs zu sein. Dass es in Nordrhein-Westfalen in diesem Bereich

Forschung, Entwicklung und Tests unter realen Bedingungen gebe, halte er für ein hervorragendes Ergebnis der noch auszubauenden Aktivitäten der neuen Abteilung.

Er befürworte den ÖPNV-Schwerpunkt des Berichts, da er dort die meisten Möglichkeiten sehe. Er wisse aber, dass die Abteilung auch in anderen Bereichen wie Straßenverkehr, Verkehrslenkung, Baustellenmanagement, Mobilität auf Straßen, Binnenschifffahrt und Luftverkehr tätig werde. Auch dort ergäben sich durch Digitalisierung und Vernetzung viele Chancen für Nordrhein-Westfalen.

**Johannes Remmel (GRÜNE)** bittet zunächst um die Zurverfügungstellung sowohl des Berichts als auch der Präsentation, um auf dieser Grundlage im Rahmen einer vertieften Diskussion auf das Thema zurückkommen zu können.

Ohne den Bericht negativ bewerten zu wollen, täten sich Lücken auf, die Nachfragen erforderlich machten: Befasse sich die Abteilung – angesichts der im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie erfolgten Verpflichtung Nordrhein-Westfalens zur Umsetzung der Sustainable Development Goals – mit nachhaltiger Mobilität als Grundsatzangelegenheit? Welcher Beitrag werde geleistet, um klimaschonende Mobilität zu realisieren? Und welche Rolle spiele die Abteilung für das Erreichen der Klimaziele in Nordrhein-Westfalen?

Jenseits von Vernetzung und Digitalisierung interessiere ihn zudem, ob man auf bestimmte Antriebstechnologien wie elektrische Motoren setze oder ob Technologieoffenheit vorherrsche.

**Arndt Klocke (GRÜNE)** schlägt vor, in der Obleuterunde gemeinsam darüber zu beraten und gegebenenfalls eine Arbeitsgruppe, besetzt mit einem Vertreter je Fraktion, zu gründen, die sich zwei- bis viermal im Jahr treffe, um sich mit den Entwicklungen in dieser Sache zu befassen.

**Nic Peter Vogel (AfD)** erkundigt sich nach eventuellen Überlegungen, Zukunftstechnologien wie Plastikstraßen, Solar Roads oder Smart Cities in den Nachbarländern Belgien und den Niederlanden im Hinblick auf etwaige Erfolge zu analysieren.

**Klaus Vossemer (CDU)** lehnt den Vorschlag Arndt Klockes (Grüne), eine Arbeitsgruppe zu gründen, mit dem Hinweis darauf ab, dass dies der Bedeutung des Themas nicht gerecht werde. Vielmehr liege die Verantwortung dafür, sich mit der Entwicklung der Abteilung zu beschäftigen, beim gesamten Verkehrsausschuss. Er erinnere nur an die bereits erfolgte Ablehnung der Einrichtung eines derartigen Gremiums im Ausschuss für Digitalisierung und Innovation.

**Minister Hendrik Wüst (VM)** verweist darauf, dass die Zuständigkeit für das Thema „Antriebe“ wegen der energiepolitischen Nähe beim Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie liege. Die quasi automatische gedankliche Ver-

knüpfung von autonomem Fahren mit elektrischen Antrieben halte er insofern für verfehlt, als dass theoretisch auch moderne – sogar altmodische – Verbrennungsmotoren dem autonomen Fahren nicht entgegenständen.

Nichtsdestotrotz könne die neue Abteilung mit ihren Beiträgen zu vernetzter Mobilität und Mobilität 4.0 Mobilität nicht nur besser, sondern auch umweltgerechter, nachhaltiger und CO<sub>2</sub>-ärmer machen. Durch die Vernetzung von Wegeketten verbesserten sich die Angebote insbesondere für Menschen in ländlichen und suburbanen Regionen.

Wenn sie keine Möglichkeit hätten, mit dem Bus zum Bahnhof zu gelangen, tendierten die meisten Menschen wegen ihrer Neigung zur Bequemlichkeit dazu, gleich die ganze Strecke mit dem Auto zu fahren. Und wer mangels zur Verfügung stehender Fläche oder wegen unzureichender Informationen nicht absehen könne, ob er einen Park-and-Ride-Parkplatz finde, fahre dort gar nicht erst vorbei, sondern direkt auf die Autobahn.

In diesem Zusammenhang könnten Digitalisierung bzw. Vernetzung einen großen Beitrag leisten.

Das gelte im Übrigen auch in Bezug auf die Verkehrssteuerung. Zwar funktionierten die gängigen Navigationssysteme gut, dennoch schauten immer mehr Menschen vor Fahrtantritt wegen der Fülle der dort verarbeiteten Daten bei Google Maps nach. Diese Daten könnten auch für die Verkehrssteuerung sinnvoll genutzt werden.

Als kennzeichnend für die derzeitige Situation des ÖPNV in ländlichen Regionen führt er das Beispiel eines morgendlich verkehrenden Schulbusses an, der, abgegolten durch die Schülerfahrkosten, noch bis 19 Uhr „ein paar Runden“ zusätzlich drehe. Er, Wüst, benötige über zwei Stunden, um via ÖPNV ins Büro zu gelangen, sein Bus verkehre im Halbstundentakt – und das entspreche vielerorts der Realität.

Man unterstütze die Entwicklung des autonomen Fahrens also nicht nur, um Vision Zero – keine Toten und Schwerverletzten mehr bei Unfällen – zu verwirklichen, sondern auch, weil dadurch ein besseres ÖPNV-Angebot ermöglicht werde. Zudem verbinde sich damit eine Stärkung des Umweltverbundes und damit der Alternativen zum Pkw. Er erwarte daher viele positive Folgen für die nachhaltige Mobilität und den Klimaschutz.

Nic Peter Vogel (AfD) ansprechend, stellt er klar, dass Belange des Straßenbaus nicht in die Zuständigkeit der Abteilung IV, sondern in die der ebenfalls sehr innovativen Abteilung III fielen und von Straßen.NRW begleitet würden.

Mit den Niederlanden wolle man wieder enger zusammenarbeiten; die Entwicklungen in Sachen Plastic Roads und Ähnlichem verfolge man mit großem Interesse.

**Bodo Middeldorf (FDP)** ist es ein Anliegen, hervorzuheben, dass die neue Abteilung, obwohl erst vor gut eineinhalb Jahren vom Verkehrsministerium eingerichtet, schon heute erste Ergebnisse und ein ambitioniertes Arbeitsprogramm vorlege.

In Richtung Johannes Remmel (Grüne) weist er auf drei wesentliche Trends beim Thema „neue Mobilität“ hin: Sharing – worauf sich auch Unternehmen mit eigenen Geschäftsmodellen vorbereiteten –, Automatisierung und E-Mobilität. Führe man diese

drei Aspekte, jenseits von Fragen der Vernetzung und der Effizienzgewinne, zusammen, ergebe sich daraus möglicherweise Schwarmmobilität, welche wiederum den Individualverkehr deutlich verringern könne. Auch der werde sich in Zukunft aber noch als hilfreich erweisen: zum einen, um die innerstädtischen Verkehre besser abzuwickeln und zum anderen, um die Erreichbarkeit einer älter werdenden Bevölkerung auch auf dem Land sicherzustellen.

## 2 Nordrhein-Westfalen stellt die Weichen für die Mobilität der Zukunft

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 17/4447

*(Die plenare Überweisung des Antrags Drucksache 17/4447 erfolgte am 12. Dezember 2018. Die Federführung liegt beim Verkehrsausschuss, die Mitberatung beim Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen, beim Ausschuss für Europa und Internationales, beim Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung und beim Ausschuss für Digitalisierung und Innovation. Der AHKBW, der AEI, der AWEL und der ADI stimmten für die Annahme des Antrags. Die abschließende Beratung und Abstimmung soll nach Vorlage einer Beschlussempfehlung durch den VA im Plenum erfolgen.)*

**Bodo Middeldorf (FDP)** geht davon aus, dass sich die Mobilität in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren auf der Basis interessanter neuer Entwicklungen – die es für Nordrhein-Westfalen aufzugreifen gelte – gravierend verändern werde. Die unter Tagesordnungspunkt 1 vorgestellte Abteilung IV des Verkehrsministeriums fungiere als Thinktank und arbeite daran, die gesamte Mobilität umweltfreundlicher, effizienter, sicherer und vor allem komfortabler zu machen. Das gelte für das Autofahren und den ÖPNV ebenso wie für neue, zwischen Individual- und öffentlichem Verkehr angesiedelte Modelle.

Auch in zehn oder zwanzig Jahren brauche man sicherlich noch den klassischen ÖPNV – „die großen Gefäße“. Eine Ergänzung um intelligente Angebote wie beispielsweise Busse on demand, die zu Tagesrandzeiten oder in ländlichen Gebieten deutliche Verbesserungen hinsichtlich Komfort und Erreichbarkeit brächten, halte er allerdings für sinnvoll.

Für diese Entwicklungen wolle man mit dem vorliegenden Antrag die Weichen stellen. Dieser enthalte sehr konkrete – zum Teil auch schon in der Umsetzung befindliche – Vorschläge; unter anderem zur Verbesserung von Ticketsystemen und ÖPNV-Vernetzung sowie zur Unterstützung von autonomem Fahren, Elektromobilität und Bussen on demand. Der von der SPD im Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung vorgebrachte Vorwurf, der Antrag lasse Konkretes vermissen, erweise sich also als „grober Unfug“.

Man wolle jetzt den nächsten Schritt unternehmen – dabei handele es sich um eine weitere wichtige Botschaft des Antrags – und diese erstmals in Nordrhein-Westfalen ergriffenen Maßnahmen mit signifikanten finanziellen Mitteln unterstützen. Der Haushalt sehe 6 Millionen Euro für die Eigenbeteiligung an Fördermaßnahmen vor. Seiner Kenntnis nach sollten auch Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung eingesetzt werden, um nicht nur öffentliche, sondern auch innovative private Projekte zu bedienen, damit Nordrhein-Westfalen in den nächsten Jahren zu einem Zentrum für neue Mobilität – Entwicklung, Erforschung, Erprobung und Anwendung – heranwache.

Dafür bedürfe es zum einen der bereits geschaffenen Kapazitäten innerhalb der Ministerialverwaltung und zum anderen finanzieller Mittel. Im Übrigen brauche diese Initiative politischen Rückhalt, weshalb er dafür werbe, sie mit großer Mehrheit auf den Weg zu bringen.

**Klaus Vossemer (CDU)** stellt heraus, dass der vorliegende Antrag sehr gut in die heutige Beratungsreihenfolge passe, da man nahtlos an das unter Tagesordnungspunkt 1 Gesagte anknüpfen könne: Digitalisierung diene als Schlüssel für eine bessere und flexiblere Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Stadt und auf dem Land.

Da der Wettstreit der guten Ideen nicht am Geld scheitern dürfe, ziele der Antrag auf die Bereitstellung bzw. Nutzbarmachung von EFRE-Mitteln in dieser und nachfolgenden Förderperioden. So könne man gewährleisten, dass die Wertschöpfung den Bürgerinnen und Bürgern Nordrhein-Westfalens zugutekomme.

**Carsten Löcker (SPD)** gibt zu bedenken, dass die regierungstragenden Fraktionen zwar versuchten, den Eindruck zu erwecken, „ein Gesamtkunstwerk zu kreieren“, die innovative Umsetzung der Ideen aber vor allem durch die im Jahr 2016 geschaffenen finanziellen Rahmenbedingungen ermöglicht werde.

Als Opposition könne man sich mit Absichtserklärungen – wie schon im Titel des Antrags zu lesen – jedenfalls nicht zufrieden geben, vielmehr verlange man konkrete Maßnahmen. Eine Debatte darüber zu führen, bei wem die eigentliche Urheberschaft für das von der Landesregierung im Rahmen ihres „Neustarts“ endlich umgesetzte nextTicket liege, halte er für sinnlos.

Abschließend bescheinigt er der Landesregierung, auf dem richtigen Weg zu sein, und zeigt sich zuversichtlich, dass es weiter vorangehen werde. Da seine Fraktion aber zunächst abwarten und erst einsteigen wolle, wenn konkrete Inhalte bzw. Maßnahmen ersichtlich würden, werde sie den vorliegenden Antrag dennoch ablehnen.

**Arndt Klocke (GRÜNE)** kündigt eine Enthaltung seiner Fraktion bei der Abstimmung an. Grundsätzlich weise der Antrag in die richtige Richtung, er vermisse aber konkrete Zielvorgaben sowohl den zeitlichen als auch den finanziellen Rahmen betreffend.

Bodo Middeldorf (FDP) und Klaus Vossemer (CDU) stimmt er dahin gehend zu, dass es eines grundsätzlichen parlamentarischen Konsenses bedürfe, um in dieser Sache voranzukommen. Die dem Antrag zugrunde liegende Vorstellung allerdings – im Bereich des Verkehrs und der Mobilität brauche es keine preisliche Steuerung oder sonstigen Regulierungen, sondern lediglich Investitionen in Technik bzw. Digitalisierung – werde weder von ihm selbst noch von Vertretern der modernen Mobilitätsforschung geteilt.

Zwar wisse er um die Schwierigkeiten, die mit der Vermittlung klarerer Formulierungen an die Klientel der regierungstragenden Fraktionen einhergingen. Dennoch bedürfe es eindeutiger Zielvorgaben, die den Fokus nicht nur auf Ausbau in der Breite und individuelle Entscheidungsfreiheit legten. Er meine nämlich, dass sich die Debatte um das

Klima angesichts der aktuellen Zahlen der UN und der Prognosen für das arktische Eis in den kommenden zwei oder drei Jahren weiter zuspitzen werde.

Der Ausschuss nimmt den Antrag Drucksache 17/4447 an mit den Stimmen der Fraktionen der CDU und der FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Fraktionen der AfD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.



### **3 Es ist fünf nach Zwölf! Wann wird die Landesregierung endlich kurzfristig wirksame Maßnahmen gegen die drohenden Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge ergreifen? – Diesel-Hardware-Nachrüstung jetzt!**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/4458

*(Die plenare Überweisung des Antrags Drucksache 17/4458 erfolgte am 13. Dezember 2018. Die Federführung liegt beim Verkehrsausschuss, die Mitberatung beim Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales, beim Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen, beim Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz und beim Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung. Der AGS, der AHKBW, der AULNV und der AWEL haben den Antrag abgelehnt.)*

**Carsten Löcker (SPD)** stellt unter Hinweis auf die bereits erfolgte Diskussion im Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz klar, dass seine Fraktion keinen weiteren Beratungsbedarf sehe und deshalb direkt abstimmen wolle.

**Nic Peter Vogel (AfD)** bedauert, dass es sich beim vorliegenden Antrag um „Flickwerk“ handle und er inhaltlich zu vage sei, als dass man ihm zustimmen könne.

Daran, dass einige Besitzer von Dieselfahrzeugen freiwillig mindestens 3.300 Euro in die Hardwarenachrüstung investierten, um weiterhin zur Arbeit fahren zu können, werde ersichtlich, dass die Nachrüstung, zumindest auf Prototypbasis, funktioniere. Es existierten aber auch alte Dieselfahrzeuge, bei denen sich Hardwarenachrüstungen technisch gar nicht realisieren ließen. Bei diesen fände beispielsweise kein Dialog zwischen Motorsteuerung und AdBlue-System statt, es träten Probleme mit dem Abgasgedruck auf, der Partikelfilter gehe ungeachtet zusätzlicher Katalysatoren ständig in den Verbrennungsvorgang. Ganz praktische Schwierigkeiten verursache eine nicht vorhandene AdBlue-Anzeige, schließlich könne man zur Überprüfung des Füllstands nicht jedes Mal in den Kofferraum klettern.

**Bodo Middeldorf (FDP)** nimmt den Titel des vorliegenden Antrags zum Anlass, darauf hinzuweisen, dass – erstens – Fragen der Hardwarenachrüstungen für Dieselfahrzeuge auf Bundesebene geklärt werden müssten und – zweitens – die Bundesregierung für die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes drei Jahre benötigt habe, sodass erst jetzt gesetzliche Rahmenbedingungen für derartige Hardwarenachrüstungen vorlägen. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für eine Überwachung von Fahrverboten hingegen habe die Bundesregierung sehr schnell, nämlich innerhalb weniger Monate, geschaffen.

In der Zwischenzeit verhalte sich die Landesregierung in dieser Sache nicht untätig. Die der SPD angehörende Regierungspräsidentin Köln beispielsweise lasse nichts unversucht, um Fahrverbote zu verhindern. Zudem unterstütze der nordrhein-westfäli-

sche Ministerpräsident eine Bundesratsinitiative mit dem Titel „Hardware-Nachrüstungen statt Fahrverbote“. Angesichts dessen halte er den Antrag für überholt und hätte eigentlich erwartet, dass er heute vom Antragsteller zurückgezogen werde.

Die hiesigen SPD-Politiker sollten gemeinsam mit ihren Kollegen auf Bundesebene stattdessen über eine Beschleunigung der Angelegenheit nachdenken.

In diesem Zusammenhang weist er darauf hin, dass die durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz geschaffenen Rahmenbedingungen von der deutschen Automobilindustrie nicht genutzt würden. Anders als die AfD vertrete seine Fraktion nämlich die Auffassung, dass Hardwarenachrüstungen bei den allermeisten Fahrzeugen durchaus umgesetzt werden könnten. Der eigentliche Skandal bestehe darin, dass US-amerikanische Hersteller Hardwarenachrüstungen anböten, wohingegen deutsche und europäische Hersteller dies nicht täten. Er erwarte von der SPD im Land wie im Bund deshalb, auf die Automobilindustrie einzuwirken, sich in diese Richtung zu bewegen.

Für **Klaus Vossemer (CDU)** ist nachvollziehbar, dass die SPD den vorliegenden Antrag schnell hinter sich lassen wolle. Schließlich finde das in den Plenarsitzungen des vergangenen Jahres noch leidenschaftlich diskutierte Thema mittlerweile weniger Beachtung in den Nachrichten. Er vertrete aber die Auffassung, dass man sich dennoch inhaltlich mit dem Antrag auseinandersetzen müsse.

Bezug nehmend auf die Formulierung „fünf nach Zwölf“ im Titel des Antrags weist er darauf hin, dass Ministerpräsident Armin Laschet die von der SPD-Fraktion geforderten Maßnahmen in seiner Unterrichtung im März dieses Jahres thematisiert habe. Die Berufung des Landes gegen die Urteile des Verwaltungsgerichts, die Einstufung von Nachrüstungen als verhältnismäßiger als Fahrverbote durch Umweltministerin Ursula Heinen-Esser, die Bereitstellung von 2 Milliarden Euro durch den Bund zur Verhinderung von Fahrverboten und die bereits stattgefundenen Dieselpipfel hebt er in diesem Zusammenhang hervor.

Er bewerte die in den vergangenen Wochen und Monaten erfolgte Annäherung an das Ziel der NRW-Koalition, Dieselfahrverbote in den Innenstädten Nordrhein-Westfalens zu vermeiden, als großen Erfolg. Die im SPD-Antrag gestellten Forderungen betrachte er somit als inhaltlich erledigt und den Antrag insgesamt als überholt.

Der Ausschuss lehnt den Antrag Drucksache 17/4458 ab mit den Stimmen der Fraktionen der CDU, der FDP und der AfD gegen die Stimmen der Fraktionen der SPD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

#### 4 Mit Sonderverkehrswegeplan den Strukturwandel im Rheinischen Revier unterstützen

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/4292

Ausschussprotokoll 17/539

*(Die plenare Überweisung des Antrags Drucksache 17/4292 erfolgte am 28. November 2018. Die Federführung liegt beim Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung, die Mitberatung beim Verkehrsausschuss und beim Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen. Am 13. Februar 2019 fand eine Anhörung statt.)*

**Susana dos Santos Herrmann (SPD)** betont, dass die SPD-Fraktion einen Sonderverkehrswegeplan für das Rheinische Revier als wichtige Unterstützungsmaßnahme für den anstehenden Strukturwandel betrachte, der die Abgeordneten vermutlich noch über Jahrzehnte begleiten werde.

Wolle man den Bewohnern einer solchen Region ermöglichen, dort gut leben und arbeiten zu können, müsse man auch eine gute Infrastruktur gewährleisten. Diese aber müsse an manchen Stellen erst geschaffen und an anderen Stellen zumindest erneuert werden.

Da ihre Fraktion Signale empfangen habe, aufgrund derer eine gemeinsame Initiative möglich erscheine, schlage sie vor, den Tagesordnungspunkt zu schieben.

Nach den Worten von **Bodo Middeldorf (FDP)** würde die FDP-Fraktion einen gemeinsamen Kurs begrüßen, da man auf Bundesebene mit vereinten Kräften agieren müsse. Das halte er für erforderlich, weil es seitens des Bundeskabinetts noch keine Aussagen dazu gebe, wie man sich zu den Empfehlungen der sogenannten Kohlekommission verhalten wolle, wodurch wiederum Gewissheit im Hinblick auf wie auch immer gearbete Projektkataloge verhindert werde. Die im vorliegenden Antrag aufgezeigte Liste mit Infrastrukturmaßnahmen halte er für „ganz überwiegend sehr sinnvoll“ und geeignet, den Strukturwandel in dieser Region aktiv zu begleiten.

Er hebt hervor, dass er einen breiten politischen Konsens und gebündelte politische Kraft für entscheidend halte, um auf Bundesebene konkrete finanzielle Unterstützung zur Umsetzung dieser Projekte in den nächsten Jahren zu erwirken. Da er in der Grundsatzdebatte im Plenum keinen gemeinsamen Ansatz habe erkennen können, begrüße er die nun zum Ausdruck gebrachte veränderte Haltung der SPD umso mehr.

**Klaus Vossemer (CDU)** weist auf die im Plenum bereits stattgefundenene Debatte zum Teilaspekt „Infrastruktur für den gelingenden Strukturwandel im Rheinischen Revier“ hin. Zudem macht er auf handwerkliche Mängel im vorliegenden Antrag aufmerksam, in dem einerseits Maßnahmen beschrieben würden, die sich bereits in der Umsetzung befänden, und in dem andererseits eine Reihe von erforderlichen Maßnahmen fehlten. Darüber hinaus vermisse er eine Priorisierung der Maßnahmen.

Nichtsdestotrotz vertrete er die Ansicht, dass man dem Rheinischen Revier jedwede gemeinsame Unterstützung zukommen lassen müsse. Nordrhein-Westfalen sollte sich hinsichtlich der Verteilung der in Aussicht gestellten Mittel breit aufstellen, da die Umsetzung des Kohlekompromisses der Strukturwandelkommission noch ausstehe und der entsprechende gesetzliche Rahmen noch der Ausgestaltung bedürfe. In diesem Zusammenhang erhoffe er sich einen alle Themenfelder abdeckenden Aufschlag.

Sollte dem Vorschlag, den Tagesordnungspunkt zu schieben, eine ähnliche Intention zugrunde liegen, werde man diesem zustimmen. Auf diese Weise werde nämlich den Bemühungen der Region und deren Unterstützung durch die Landesregierung Rechnung getragen, ein Konzept aus einem Guss zu erhalten, das sich nicht in einem Kleinklein aus Einzelmaßnahmen verliere.

**Susana dos Santos Herrmann (SPD)** macht deutlich, dass man in ihrer Fraktion um die komplexen, etliche Aspekte berührenden, Fragestellungen bezüglich des Rheinischen Reviers wisse. Der Antrag zur Infrastruktur werde nur deshalb im Verkehrsausschuss diskutiert, weil bei diesem die Zuständigkeit liege. Es herrsche aber Klarheit darüber, dass die präsentierten Vorschläge eher den Anfang als das Ende des Wegs markierten. Den Strukturwandel im Rheinischen Revier bewerte ihre Fraktion jedenfalls als wichtig genug, um sich hinsichtlich des einzuschlagenden Wegs kompromissbereit zu zeigen.

**Johannes Rimmel (GRÜNE)** weist auf das fehlende Konzept der Landesregierung zum Zeitpunkt der Antragstellung und die verschiedenen Versuche, diese Lücke zu füllen, hin. Da es in der Kommission mittlerweile eine Einbringung durch die Landesregierung gebe, müsse man nun neu justieren. In diesem Zusammenhang stelle sich die Frage, inwieweit der Landtag den in einen gesetzlichen Rahmen oder sogar einen Staatsvertrag zu fassenden Kohlekompromiss begleite.

Er erinnert an seinen bereits im Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen unterbreiteten Vorschlag, einen themenübergreifenden Sonderausschuss zum Strukturwandel im Rheinischen Revier zu gründen, um Fragen zu behandeln, die über die Infrastruktur hinausgingen. Dem Vorschlag, den Tagesordnungspunkt zu schieben, stimme seine Fraktion daher zu.

Der Ausschuss beschließt, Tagesordnungspunkt 4 zu schieben.

## 5 Masterplan für die Elektrifizierung von Bahnstrecken in NRW

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/2547

Ausschussprotokoll 17/362

Änderungsantrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/4437

Änderungsantrag  
der Fraktion der CDU,  
der Fraktion der FDP und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/5370

*(Die plenare Überweisung des Antrags Drucksache 17/2547 an den Verkehrsausschuss erfolgte am 16. Mai 2018. Am 12. September 2018 fand eine Anhörung statt.)*

**Johannes Remmel (GRÜNE)** bedankt sich für die fruchtbare Diskussion, zieht den Änderungsantrag Drucksache 17/4437 zurück und kündigt für den Änderungsantrag Drucksache 17/5370 die Zustimmung seiner Fraktion an.

**Carsten Löcker (SPD)** bescheinigt dem Antrag, von Anfang an in die richtige Richtung gewiesen zu haben. Nach der Änderung zweier Punkte könne auch seine Fraktion zustimmen. Er weist auf eine ähnliche Initiative seiner Fraktion im vergangenen Jahr hin. Die Fokussierung auf die Elektrifizierung von Bahnstrecken befürworte er.

Mit Blick auf die beabsichtigte Antriebs- und Verkehrswende halte er es für wesentlich, gut zusammenzuarbeiten; die Atmosphäre der bisherigen Diskussionen stimme ihn diesbezüglich aber zuversichtlich.

**Klaus Vossemer (CDU)** zeigt sich erfreut über den breiten Konsens beim Thema „Elektrifizierung von Bahnstrecken in Nordrhein-Westfalen“. Die Überarbeitung des ursprünglichen Antrags bezeichnet er angesichts der Qualität des gemeinsamen Antrags als lohnend. Er bedankt sich bei den beteiligten Fraktionen und kündigt die Zustimmung seiner Fraktion für die vorliegenden Anträge an.

Der Ausschuss stimmt dem Änderungsantrag Drucksache 17/5370 zu mit den Stimmen der Fraktionen der CDU, der FDP, der SPD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Fraktion der AfD.

Der Ausschuss stimmt dem geänderten Antrag Drucksache 17/2547 zu mit den Stimmen der Fraktionen der CDU, der FDP, der SPD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der Fraktion der AfD.

## 6 Die Landesregierung muss Ankündigungen auch Taten folgen lassen: Reaktivierung von Schienenstrecken im nördlichen Ruhrgebiet ist dringend geboten

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/4807

*(Die plenare Überweisung des Antrags Drucksache 17/4807 an den Verkehrsausschuss erfolgte am 25. Januar 2019.)*

**Carsten Löcker (SPD)** nimmt Bezug auf die in seiner Fraktion angesichts des anstehenden Strukturwandels im Rheinischen Revier aufgekommene Frage, wie es um die liegen gebliebenen Projekte zur Schienenanbindung im nördlichen Ruhrgebiet stehe. Diese Projekte befänden sich zwar zum Teil schon in der Pipeline, würden aber – trotz fraktionsübergreifender Willensbekundungen – nicht mit dem notwendigen Tempo vorangetrieben.

Der vorliegende Antrag diene dazu, das nördliche Ruhrgebiet – ähnlich wie das Rheinische Revier – in den Fokus zu nehmen. Er plädiere dafür, die Abstimmung über den Antrag zugunsten des Versuchs einer gemeinsamen Initiative zu vertagen.

Die im Antrag aufgegriffenen Themen seien in der Region sehr präsent. Sowohl in der Berichterstattung der letzten Tage als auch in den Anfragen bzw. Auskünften der Bewohner dieser Region deute sich die Forderung nach einer Reaktivierung der Schienenstrecke zwischen Recklinghausen und Bochum an – eines der sich bereits in der Pipeline befindlichen Projekte. Zudem sollten derartige Maßnahmen für den östlichen Kreis Recklinghausen, einschließlich Bergkamen, im ÖPNV-Bedarfsplan Berücksichtigung finden und gegebenenfalls Gegenstand einer Machbarkeitsstudie werden. Als weiteres Projekt, das man endlich zu Ende führen müsse, nennt er die Hertener Bahn.

Sollte dem östlichen Kreis Recklinghausen der diesbezügliche Bedarf abgesprochen werden, könnte sich seine Fraktion damit keinesfalls zufrieden geben. Seiner Ansicht nach gehe es den Bewohnern dieser Region weniger um die Zurverfügungstellung finanzieller Mittel oder Instrumente zur Umsetzung, sondern vielmehr um eine eindeutige Positionierung des Landtags. Gespräche mit Vertretern des Ministeriums und Rückmeldungen der entsprechenden Einrichtungen hätten bei ihm den Eindruck erweckt, in dieser Sache inhaltlich gut aufgestellt zu sein.

Er kündigt an, den übrigen Fraktionen einen Vorschlag für einen Änderungsantrag zu unterbreiten über den man sich austauschen könne, um so zu einem gemeinsamen Beschluss zu gelangen.

Die Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personennahverkehr leiste, so **Henning Rehbaum (CDU)**, einen positiven Beitrag für klimafreundliche Mobilität, die Entlastung der Straßen und Innenstädte sowie für einen attraktiven ÖPNV. Das gelte sowohl für die Ballungsräume – so es dort überhaupt noch derartige Strecken gebe – als

auch für die Übergangsräume zwischen Stadt und Land. Häufig gehe es auch darum, überhitzte mit weniger überlaufenen Wohnungsmärkten zu verbinden.

Die NRW-Koalition unterstütze geeignete Reaktivierungsprojekte, weshalb er es auch für sinnvoll erachte, die Schienenstrecken im Bereich Recklinghausen diesbezüglich zu prüfen. Allerdings müsse man auch die aus der Bahnreform der 90er-Jahre resultierende Aufgabenteilung bei der Reaktivierung von Schienenstrecken berücksichtigen: Der Bund stelle den Ländern – in der Regel aus dem Mineralölsteueraufkommen stammende – Regionalisierungsmittel zur Verfügung. Die einzelnen Länder wiederum verteilten diese Mittel, unterschiedlichen Methoden folgend, in die Fläche. In Nordrhein-Westfalen läge die Verantwortung für die Gestaltung des Angebots im Schienenverkehr beim NWL, beim NVR und beim VRR. – Die Anwendung des Prinzips der Subsidiarität bei der Verkehrsgestaltung halte er auch für vernünftig.

Die Überprüfung potenziell interessanter Schienenstrecken hinsichtlich des Investitionsbedarfs, der technischen Realisierbarkeit und der Prognosen zum Fahrgastaufkommen obliege also der zuständigen Stelle, in diesem Fall dem VRR. Auf Grundlage einer volkswirtschaftlichen Kriterien folgenden standardisierten Bewertung entscheide sich, ob sich eine Reaktivierung lohne.

An einer standardisierten Bewertung führe kein Weg vorbei, da anderenfalls die Gefahr bestünde, an einem Gericht oder dem Landesrechnungshof zu scheitern. Daher gelte es, potenziell zu reaktivierende Strecken sorgfältig zu prüfen, bevor man große Beträge aus Steuermitteln investiere.

Ein Sonderverkehrswegeplan könne diesen Prozess nicht beschleunigen, zumal der ÖPNV-Bedarfsplan schon spezielle Kategorisierungen und Priorisierungen vorsehe. Er plädiere dafür, dieser Systematik weiterhin zu folgen. Insofern sehe er zunächst den VRR und dann den RVR am Zug. Anschließend werde der Vorgang dem Ministerium übergeben, welches ihn schließlich dem Ausschuss zukommen lasse, in dem dann darüber abgestimmt werde, ob ein Projekt im ÖPNV-Bedarfsplan Berücksichtigung finde. Dass der Ausschuss einem guten Projekt die dafür erforderliche Mehrheit verwehren würde, könne er sich nicht vorstellen.

Seiner Ansicht nach zeigten sich die Bewohner des Kreises Recklinghausen vor allem wegen der langen Dauer des Verfahrens beunruhigt. Von daher sollte die SPD-Fraktion mit dem vorliegenden Antrag beim VRR und beim RVR vorstellig werden; denn dort müsse Geschwindigkeit aufgenommen werden, damit die Projekte abstimmungsreif in den Landtag gelangen könnten.

Abschließend betont er, dass er die Reaktivierung von Schienenstrecken für eine „super Sache“ halte und er vernünftige Projekte gerne realisieren würde.

**Nic Peter Vogel (AfD)** berichtet von der Prüfung der im Antrag angeführten Strecken und Teilstrecken durch seine Fraktion daraufhin, ob technisch überhaupt die Möglichkeit eines Ausbaus bestehe. Man müsse die Strecken dafür nicht einmal abfahren – wie es seine Fraktion getan habe –, manchmal offenbare auch Google Earth, dass ein Ausbau eingleisiger Strecken nur nach der Rodung von Wäldern, dem Abriss von Häusern oder dem Einebnen von Bergen möglich wäre.



Als Befürworter der Güterverlagerung von Lkw auf die Schiene plädiere er im Übrigen dafür, jeweils zu prüfen, ob es sich lohne, den Güterverkehr auf diesen Strecken einer Konkurrenz durch den Personenverkehr auszusetzen.

Auch wenn er einige Vorschläge im vorliegenden Antrag für gut und außerdem unproblematisch in der Umsetzung halte, empfehle er der antragstellenden Fraktion, die fraglichen Strecken via Google oder Bahnfahrt in Augenschein zu nehmen, um beispielsweise herauszufinden, ob an bestimmten Bahnhöfen überhaupt die Möglichkeit bestehe, Wendegleise einzurichten.

**Johannes Remmel (GRÜNE)** schließt sich den Ausführungen Henning Rehbaums (CDU) an und betont, dass auch die Grünenfraktion die Reaktivierung von Schienenstrecken für sinnvoll und notwendig halte – ihm selbst fielen diesbezüglich auch einige in seiner Region gelegene Strecken ein.

Der vorliegende Antrag könne sich, eine Einpassung in die bestehenden Systematiken – Bundesverkehrswegeplan, ÖPNV-Bedarfsplan, RVR-Mobilitätsgutachten – vorausgesetzt, noch als brauchbar erweisen.

**Carsten Löcker (SPD)** hebt hervor, dass er keine Korrespondenz mit dem Bundesverkehrswegeplan sehe, da es in diesem Zusammenhang um regionale Projekte gehe. Zudem bestehe seine Fraktion auch nicht mehr auf einen Sonderverkehrswegeplan; diese Forderung entstamme noch der Debatte um das Rheinische Revier.

Er kritisiere vor allem das Desinteresse des VRR daran, eine Machbarkeitsstudie bezüglich der weiterhin abgehängten Städte im östlichen Ruhrgebiet – Datteln, Waltrop, Bergkamen – zu erstellen. Das halte er angesichts der vorhandenen Erwartungshaltungen und Notwendigkeiten für inakzeptabel.

Als Beispiel für eine dieser Notwendigkeiten nennt er den weiterzuentwickelnden newPark, den man im Hinblick auf die Verkehrswende nicht nur über die B474n, sondern auch über die Schiene anbinden solle. Zu der in der Nähe vorbeiführenden Strecke müsse man zwar nicht zwangsläufig Beschlüsse herbeiführen, auf ihre Eignung prüfen sollte man sie aber schon. Derartige Einordnungen könne man nicht allein dem VRR überlassen, vielmehr bedürfe es in diesem Zusammenhang politischer Priorisierungen, die auch im Rahmen gemeinsamer Initiativen vorgenommen werden könnten.

Für den Raum Recklinghausen/Bochum sei das auf Grundlage der §§ 12 und 13 relativ unspektakulär abbildbar. Ähnlich wie die Hertener Bahn handle es sich hierbei allerdings um ein in den vergangenen Jahren vernachlässigtes Projekt. Insgesamt betrachte er das nördliche Ruhrgebiet im Hinblick auf die über den VRR eingebrachten Reaktivierungen als deutlich vernachlässigt. Zwar wolle er wegen der offensichtlich andersorts gesetzten Prioritäten niemandem böse Absichten unterstellen, aber dass der Zug nach der Reaktivierung der Hertener Bahn im Jahr 2019 zunächst zwei Jahre lang an der Stadt vorbeifahre, zeige auf, wie langsam es diesbezüglich vorangehe.

Er bestehe gar nicht auf der Umsetzung sämtlicher Forderungen im Antrag, halte es aber für dringend geboten, sich diesbezüglich zu positionieren und politische Priorisierungen vorzunehmen.

**Bodo Middeldorf (FDP)** hält das Ansinnen Carsten Löckers (SPD) prinzipiell für berechtigt. Er gibt aber zu bedenken, dass es in diesem Zusammenhang nicht nur um standardisierte Bewertungen gehe, sondern auch darum, politische Abwägungen auf regionaler Ebene – etwa der Regionalräte oder der Verbandsversammlung des RVR – mit einzubeziehen.

Auf den vorliegenden Antrag Bezug nehmend äußert er die Ansicht, dass man die Behauptung, die Verkehrswende im Blick zu haben, nicht als Feigenblatt nutzen könne, um einzelne Projekte aus einem bestimmten Wahlkreis für besonders wichtig zu erklären. Stattdessen müsse man für das grundsätzlich richtige Anliegen des Antrags – dem sich seine Fraktion auch nicht verschließen wolle – entweder einen Ansatz für ganz Nordrhein-Westfalen entwickeln oder aber auf regionaler Ebene tätig werden.

**Henning Rehbaum (CDU)** hält es für den Erfolg der jeweiligen Projekte entscheidend, dass vor Ort bzw. in den Regionen Einigkeit herrsche. Für das von Carsten Löcker (SPD) bemängelte fehlende Tempo liege die Verantwortung seiner Ansicht nach vor allem bei den zuständigen Stellen in der Region wie etwa dem VRR oder den Kommunalpolitikern. Um derartige Projekte voranzubringen, bedürfe es vor allem der Zusammenarbeit, insbesondere auch mit den Bürgern – und zwar stets den gleichen Mechanismen folgend. Nicht nur in der von Carsten Löcker (SPD) erwähnten Region lägen derartige Strecken.

Carsten Löckers (SPD) Vorschlag lasse im Übrigen die korrekte Reihenfolge im Verfahrensablauf außer Acht: Er verlange vom Landtag bzw. der Landesregierung, die Projekte in der Region „wach zu küssen“; dabei müssten sie dort eigentlich bis zur Abstimmungsreife entwickelt und dann an den Landtag herangetragen werden.

Der Ausschuss beschließt, die Abstimmung über den Antrag Drucksache 17/4807 zu schieben.

## 7 **ÖPNV in Nordrhein-Westfalen: Kommunen beim Erhalt der Stadt- und Straßenbahnsysteme unterstützen**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 17/5069

Bericht der Landesregierung  
Vorlage 17/1848

*(Die plenare Überweisung des Antrags Drucksache 17/5069 erfolgte am 20. Februar 2019. Die Federführung liegt beim Verkehrsausschuss, die Mitberatung beim Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen und beim Haushalts- und Finanzausschuss.)*

**Minister Hendrik Wüst (VM)** gibt an, dass wegen des Sanierungsstaus und einiger anstehender Projekte im Laufe der kommenden Jahre insgesamt 2,6 Milliarden Euro in den Erhalt der Stadt- und Straßenbahnsysteme investiert werden müssten.

In diesem Zusammenhang wolle er auf drei Punkte hinweisen:

Erstens müsse man beim Bund dafür werben, mithilfe einer einfachgesetzlichen Regelung zu ermöglichen, über das GVFG auch Erhaltungs- bzw. Erneuerungsinvestitionen tätigen zu können, um so an anderer Stelle entlastet zu werden; in dieser Sache befinde sich die Landesregierung mit anderen Bundesländern im Gespräch. Häftige Finanzierungen unter dem GVFG habe die Landesregierung im Rahmen eines Vermittlungsausschussverfahrens ausschließen können.

Zweitens werde man am 12. April gemeinsam mit den Unternehmen über das sich derzeit in der Schlussredaktion befindliche Gutachten beraten – insbesondere im Hinblick darauf, dass man die Höhe des Investitionsbedarfs nicht mit der Höhe des Förderbedarfs gleichsetzen könne. Das Gutachten werde man dem Ausschuss zukommen lassen, sobald es in der endgültigen Version vorliege.

Obwohl es sich um eine rein kommunale Aufgabe handle, bestünde bei der Landesregierung angesichts der Dimensionen die Bereitschaft, die Kommunen zu unterstützen. Eine 100%ige Förderung vom Land bzw. Bund verlangten aber selbst die kommunalen Spitzenverbände nicht. Zudem müsse nicht der gesamte Betrag auf einmal investiert werden.

Drittens dürfe man sich aufgrund der Höhe der Investitionen nicht darauf beschränken, Vorhandenes zu reparieren, sondern müsse auch zusätzlichen Verkehrswert schaffen – darauf ziele auch das von der derzeitigen Landesregierung in Auftrag gegebene Gutachten ab, welches jenes der vorherigen Regierung ergänze.

So bestünde an einigen Stellen die Möglichkeit, zusätzlichen Verkehrswert durch die Beseitigung unterschiedlicher Spurweiten zu schaffen, indem man – im Verhältnis zur Gesamtsumme von 2,6 Milliarden Euro als „überschaubar“ zu bezeichnende – 45 Millionen Euro investiere.

**Klaus Vossemer (CDU)** weist im Zusammenhang mit dem schon lange bekannten Erneuerungsbedarf bei den nordrhein-westfälischen U- und Straßenbahnen auf die Arbeit der Enquetekommission zum ÖPNV in der vergangenen Legislaturperiode hin.

Aus dem von der vorherigen Landesregierung beauftragten und später ergänzten Gutachten errechne sich für den förderfähigen Bedarf an Erneuerungsmaßnahmen eine Investitionssumme von 2,6 Milliarden Euro bis 2031.

Er betont, dass die NRW-Koalition die Kommunen – obwohl der Betrieb und Unterhalt von Stadtbahnssystemen ganz klar in deren Zuständigkeit falle – nicht allein lasse. Den beschriebenen Weg, zunächst gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen das Gutachten auszuwerten, halte er daher für richtig, und der Antrag der regierungstragenden Fraktionen bzw. der Bericht der Landesregierung stellten einen ersten Schritt in diese Richtung dar.

Gemeinsam wolle man sich dafür einsetzen, das GVFG für Erhaltungsmaßnahmen zu öffnen, um dafür künftig auch Bundesmittel verwenden zu können. Von dieser Nutzbarmachung erhoffe er sich eine Hebelwirkung. Er gehe davon aus, dass der Verkehrsminister dem Ausschuss laufend über die Gespräche mit den Verkehrsunternehmen berichten werde.

Den Antrag, den Bericht und die Zusammenfassung des Gutachtens betrachte er als Auftakt für eine noch zu führende Diskussion darüber, welche Maßnahmen es in den kommenden Jahren oder sogar Jahrzehnten bedürfe, um die Stadt- und Straßenbahnen wieder in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

Wenn das Land Finanzmittel zur Verfügung stelle, gelte es, Systembrüche zu beseitigen und für die Menschen in den betroffenen Kommunen einen Mehrwert hinsichtlich der Mobilität zu generieren.

**Bodo Middeldorf (FDP)** vertritt die Ansicht, dass die Höhe des im Raum stehenden Betrags niemanden überraschen könne, da einige Experten der Enquetekommission die Kosten für die Beseitigung des Sanierungsstaus ähnlich beziffert hätten – was im Übrigen die Genauigkeit der damaligen wie heutigen Einschätzungen aufzeige.

Die vorherige Landesregierung habe das aufwendig zu erstellende Gutachten vor allem in Auftrag gegeben, um sich – mangels des notwendigen Geldes für die erforderlichen Sanierungen – „über die Wahl zu retten“.

Kommunen, in denen es Stadtbahnssysteme gebe – für deren Erhalt ihnen ohne Zweifel die Verantwortung obliege –, verfügten häufig nicht über die entsprechenden finanziellen Mittel. Mit dem vorliegenden Antrag sende man ein politisches Signal, dass man die Kommunen in dieser Sache nicht im Stich lasse.

Seine Fraktion wolle vermeiden, dass Investitionen in den Erhalt – wie in der Vergangenheit geschehen – unterlassen würden. Er regt an, dass die Landesregierung eine Förderrichtlinie erarbeiten solle, anhand derer mit differenzierten Instrumenten Anreize geschaffen werden könnten, zu mehr Effizienz und ökonomischer Nachhaltigkeit zu

gelangen. Insgesamt gehe es darum, die anstehenden Sanierungsaufwendungen dafür zu nutzen, den ÖPNV – vor allem auch den Komfort für die Fahrgäste – entscheidend zu verbessern.

**Johannes Remmel (GRÜNE)** zeigt sich angesichts des noch nicht fertiggestellten Gutachtens verwundert über den Bericht der Landesregierung und den Antrag der regierungstragenden Fraktionen – damit zäume man das Pferd quasi von hinten auf.

Er gehe davon aus, dass der Antrag Grundlage einer Anhörung sein solle – anderenfalls rege er eine solche an. Eine Anhörung und eine daran anschließende Beratung machten allerdings nur Sinn, wenn das Gutachten einschließlich des Ergänzungsgutachtens und ein Bericht über die stattgefundenen Gespräche vorlägen.

Das Anliegen, die Finanzierung zu gewährleisten und Förderrichtlinien zu erstellen, begrüße seine Fraktion jedenfalls. Er schlage daher vor, einen Zeitplan für den weiteren Beratungsablauf aufzustellen.

**Vorsitzender Thomas Nüchel** bemerkt, dass man die intensive Behandlung des Themas durch die Enquetekommission in der vergangenen Legislaturperiode als „Anhörung XXL“ bezeichnen könne.

**Carsten Löcker (SPD)** erbittet eine Klarstellung, ob also am 12. April eine gemeinsame Bewertung des Gutachtens mit den Verkehrsunternehmen anstehe, um eine Grundlage für die Planung und Gewichtung von Themen zu schaffen.

Zwar begrüße er die Investition von 2,6 Milliarden Euro, ihn interessiere aber, welche Kriterien bei der Berechnung der Summe Berücksichtigung gefunden hätten und welche nicht. Ihm selbst schwebte nämlich eine etwas höhere Zahl vor.

Er halte es für wichtig, sich über das Zustandekommen dieser Zahl im Klaren zu sein bevor man die Zweckverbände und Unternehmen, die sich zu den anstehenden Sanierungen auch schon Gedanken gemacht hätten, befrage. Er sehe daher keine Möglichkeit, dem vorliegenden Antrag jetzt zuzustimmen, sondern vielmehr die Landesregierung in der Pflicht, den Ausschuss nochmals – etwa über die Beratungen am 12. April – zu informieren.

Auch wenn er den erst relativ spät eingegangenen Bericht nicht komplett habe lesen können, gehe er davon aus, dass die Absicht bestehe, das Geld vom Bund möglichst sinnvoll zu investieren. In diesem Zusammenhang interessiere ihn allerdings der Anteil des Landes, schließlich gehe es nicht nur um die Beseitigung des Sanierungsstaus, sondern auch um Ertüchtigung, Ausbau und Verbesserung.

Angesichts der Menge des zur Verfügung stehenden Geldes wiesen die Möglichkeiten zur Fortentwicklung der Stadtbahnverkehre weit über die vom Verkehrsminister erwähnten Angleichungen unterschiedlicher Schienensysteme hinaus. Er frage sich allerdings – auch angesichts der Umsetzungsprobleme in anderen Bereichen –, wie man die für derartige Aktivitäten benötigten Bauingenieure organisieren wolle. Gebe es im Hinblick auf die innerhalb von zehn Jahren zu investierenden 2,6 Milliarden Euro im

Ministerium Überlegungen, die Umsetzung mithilfe einer eigenen Gesellschaft zu realisieren?

**Minister Hendrik Wüst (VM)** bestätigt Carsten Löcker (SPD), dass am 12. April eine gemeinsame Bewertung des Gutachtens mit den Verkehrsunternehmen anstehe, auf deren Grundlage die nächsten Schritte geplant würden. Im Übrigen werde man dem Ausschuss noch vor der nächsten Sitzung das endgültige Gutachten, welches sämtliche Parameter hinsichtlich Beauftragung und Bearbeitung enthalte, als Diskussionsgrundlage zukommen lassen.

(Minister Hendrik Wüst [VM] verlässt die Sitzung – Nic Peter Vogel [AfD] zieht seine angemeldete Frage zurück.)

**Bodo Middeldorf (FDP)** erinnert daran, dass man das Thema wegen der mitberatenden Ausschüsse ohnehin nochmals aufrufen werde. Bei dieser Gelegenheit könne man auch über weiterführende Aspekte beraten.

Er betont, dass der Kern des Antrags darin bestehe, die Landesregierung mit der Erarbeitung eines Konzepts zur Sanierungsfinanzierung zu beauftragen – ein wichtiges und möglichst bald zu sendendes politisches Signal.

**Vorsitzender Thomas Nüchel** schlägt vor, das Thema in der kommenden Sitzung unter Berücksichtigung der Befassung durch die mitberatenden Ausschüsse erneut aufzurufen. Auf die Frage von **Dr. Ralf Nolten (CDU)**, wie realistisch es sei, dass die mitberatenden Ausschüsse sich vor dem federführenden Ausschuss mit dem Thema befassen, erwidert er, dass man die mitberatenden Ausschüsse einfach um ihre Voten bitten werde. **Carsten Löcker (SPD)** wirft ein, dass man sich soeben mit dem Thema befasst habe.

Der Ausschuss kommt überein, das Thema in der nächsten Sitzung erneut zu behandeln.

**8 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landesbetriebs Straßenbau brauchen Klarheit: Landesregierung muss endlich klare Beschäftigungsperspektive und Organisations- sowie Aufgabenstruktur vorlegen**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 17/5064

*(Die plenare Überweisung des Antrags Drucksache 17/5064 erfolgte am 20. Februar 2019. Die Federführung liegt beim Verkehrsausschuss, die Mitberatung beim Haushalts- und Finanzausschuss.)*

Der Ausschuss beschließt, Tagesordnungspunkt 8 zu schieben.

**9 Debatte um Feinstaub und Luftreinheit versachlichen, Ideologie ausblenden, unabhängige und wissenschaftlich fundierte Untersuchungen schnellstmöglich auf den Weg bringen**

Antrag  
der Fraktion der AfD  
Drucksache 17/5073

*(Die plenare Überweisung des Antrags Drucksache 17/5073 erfolgte am 22 Februar 2019. Die Federführung liegt beim Verkehrsausschuss, die Mitberatung beim Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales und beim Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz. Der AULNV hat den Antrag abgelehnt.)*

Der Ausschuss beschließt, Tagesordnungspunkt 9 zu schieben.



**10 Verbot der Entgasung von Tankschiffen endlich umweltfreundlich umsetzen!**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/5052

*(Die plenare Überweisung des Antrags Drucksache 17/5052 erfolgte am 20. Februar 2019. Die Federführung liegt beim Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz, die Mitberatung beim Verkehrsausschuss.)*

Der Ausschuss beschließt mit Zustimmung des Antragstellers, auf eine Abstimmung zum Antrag Drucksache 17/5052 zu verzichten.

## 11 Verschiedenes

– ohne Diskussion –

gez. Thomas Nüchel  
Vorsitzender

### **Anlage**

31.05.2019/03.06.2019

73



# Abteilung für Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung

Verkehrsausschusses des Landtages Nordrhein-Westfalen

Düsseldorf, 27. März 2019

# Kapitel Mobilität

## Handlungsfeld 1

leistungsfähige Infrastrukturen

## Handlungsfeld 2

inter- / multimodale Mobilität  
aus Nutzersicht

## Handlungsfeld 3

Digitalisierungsoffensive ÖPNV

## Handlungsfeld 4

Automatisiertes Fahren



**Strategie für das digitale Nordrhein-Westfalen**  
Teilhabe ermöglichen – Chancen eröffnen

- Ziele:
  - Menschen frühzeitig beteiligen
  - Akzeptanz für Verkehrsinfrastruktur & Mobilitätsangebote fördern
- Instrument:
  - Bündnis für Mobilität
- Maßnahmen (u.a.):
  - Beteiligungsverfahren, z.B. Brücke Duisburg-Neuenkamp, S-Bahn-Knoten Köln
  - Innovationsatlas



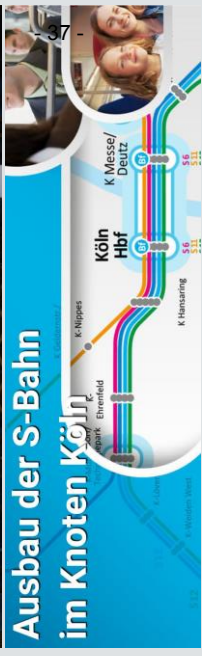
**vorankommenNRW**  
**Bündnis für Mobilität**

Landtag Nordrhein-Westfalen

**#GemeinsamMobil für Duisburg und den Niederrhein**



**Ausbau der S-Bahn im Knoten Köln**



**Innovationsatlas Bündnis für Mobilität**

An der Zukunft der Mobilität wird in Nordrhein-Westfalen schon heute gearbeitet. Ideen, Konzepte und Projekte für innovativen Mobilitätsverkehr sind im Innovationsatlas gesammelt.



Bitte wählen Sie ein Themenfeld aus

Projekte

Akteure

- Ziel:  
Mobilität von Menschen nahtlos gestalten
- Instrumente (u.a.):
  - Digitalisierung
  - Mobilstationen verknüpfen
  - Mobilitätsangebote
  - Unterstützung regionaler Zusammenarbeit von Kommunen
- Maßnahmen (u.a.):
  - Ministerium für Verkehr und das Zukunftsnetz Mobilität beraten
  - Förderung & Förderfibel
  - Gestaltungsleitfaden für Mobilstationen



## ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW Konzeptpapier



- Ziel:  
attraktiver, leicht nutzbarer,  
vernetzter ÖPNV in NRW
- Instrumente:  
Digitalisierung & Vernetzung
- Maßnahmen u.a.:
  - landesweites E-Ticket in einer App
  - bessere Qualität der Fahrgastinformationen
  - CheckIn-BeOut NRW
  - Pilotprojekte  
im VRR, VRS und in Westfalen

- Ziele:
  - Effektivität & Effizienz der Mobilität steigern
  - Wirtschafts- & Standortförderung
  - Verkehrssicherheit verbessern
- Instrumente (u.a.):
  - Testkapazitäten
  - Pilotvorhaben
- Maßnahmen u.a.:
  - Entwicklungen & Austausch fördern
  - Administrativ unterstützen
  - vernetzen, koordinieren





- **Mobilität ist eine Grundlage für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes**
- **zukunftsfähige Mobilität ist eine Gemeinschaftsleistung**
- **Wir arbeiten daran, die Chancen der Digitalisierung und Vernetzung in der Mobilität für Nordrhein-Westfalen zu nutzen.**