



Verkehrsausschuss

27. Sitzung (öffentlich)

5. Juni 2019

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 17:05 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

1 Mobilität für Landesbeschäftigte in NRW

5

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

Ausschussprotokoll 17/522

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

2 Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf wirksam reduzieren **8**

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/4105

Ausschussprotokoll 17/583

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

3 Mit Sonderverkehrswegeplan den Strukturwandel im Rheinischen Revier unterstützen **12**

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/4292

Ausschussprotokoll 17/539

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD gegen die Stimmen der SPD-Fraktion bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Antrag abzulehnen.

4 ÖPNV in Nordrhein-Westfalen: Kommunen bei Erhalt der Stadt- und Straßenbahnsystemen unterstützen **15**

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

Vorlage 17/1848
Vorlage 17/1960

Der Ausschuss nimmt den Antrag einstimmig an.

- 5 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landesbetriebs Straßenbau brauchen Klarheit: Landesregierung muss endlich klare Beschäftigungsperspektive und Organisations- sowie Aufgabenstruktur vorlegen** (s. Anlage 1) **17**
- Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/5064
- in Verbindung mit
- Beachtung der gesetzlichen Regelungen Betriebs-verfassungs- und Personalvertretungsgesetzes beim Landesbetrieb Straßenbau.NRW**
- Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/2009
- Der Ausschuss lehnt den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.
- 6 Debatte um Feinstaub und Luftreinheit versachlichen, Ideologie ausblenden, unabhängige und wissenschaftlich fundierte Untersuchungen schnellstmöglich auf den Weg bringen** **26**
- Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/5073
- Der Ausschuss lehnt den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der AfD-Fraktion ab.
- 7 Grenznahe Kontrollflächen für Bundespolizei, Landespolizei und BAG schaffen** **29**
- Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/5632
- Der Antrag wird mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der AfD-Fraktion abgelehnt.

- 8 Vielfalt der Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen nutzen – Infrastruktur ausbauen, Rahmenbedingungen verbessern und die Intermodalität stärken** **31**
- Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 17/6246
- 9 Eiserner Rhein (s. Anlage 2)** **34**
- Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/1997
- 10 Geplante Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes (s. Anlage 3)** **36**
- Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/2123
- 11 Verschiedenes** **38**
- a) Jury-Termine der Arbeitsgemeinschaft „fahrradfreundliche Städte“**
- b) ÖPNV-Sprechstunde**
- c) Ausschussreise**
- Der Ausschuss beschließt einstimmig, vom 4. bis zum 10. Mai 2020 eine Informationsreise mit dem Ziel Hongkong/ Shenzhen bei einem maximalen Eigenanteil von 1.200 Euro durchzuführen.
- d) Sitzungstermine für das Jahr 2020 (s. Anlage 4)**
- Der Ausschuss nimmt die Sitzungstermine für das Jahr 2020 zur Kenntnis.

1 Mobilität für Landesbeschäftigte in NRW

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

Ausschussprotokoll 17/522

Johannes Remmel (GRÜNE) räumt ein, nicht alle Sachverständigen hätten sämtliche Vorschläge im Antrag begrüßt, unterstützten aber Initiativen des Arbeitgebers zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität, zumal das Land als großer Arbeitgeber hier sehr unmittelbar viel erreichen könnte. Zudem würde man damit auch die Attraktivität des Arbeitsplatzes unterstützen. Er erklärt sich gegenüber den Koalitionsfraktionen ausdrücklich zur Anpassung des Antrags seiner Fraktion bereit.

Klaus Vossemer (CDU) stellt klar, man setze sich stets für eine ideologiefreie und an den Bedürfnissen der Menschen in Nordrhein-Westfalen orientierte Mobilitätspolitik ein. Dies gelte auch für die klimafreundliche Stärkung des ÖPNV und den Ausbau der Nahmobilität.

Der Antrag sei in der Anhörung tatsächlich zerrissen worden und enthalte nach wie vor kritische Punkte wie das kostenlose Jobticket für Landesbedienstete und das Jobrad, die man den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zwangsweise anstelle von Entgelt zur Verfügung stelle, was Nutzerquoten von unter 12 % erwarten lasse, wie man aus Baden-Württemberg erfahre.

Zudem lasse der Antrag die durch den ÖPNV schlechter angebundenen Außenstandorte außer Acht, was zu einer weiteren Ungleichbehandlung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter führen würde.

Auch fürchte man öffentlich Diskussionen darüber, warum wieder nur die Bediensteten des Landes Nordrhein-Westfalen in den Genuss eines solchen Angebotes kämen.

Bodo Middeldorf (FDP) konstatiert, aus der Anhörung ergebe sich kein einziges Argument, das seine Fraktion von ihrer Skepsis gegenüber dem Antrag abbringe. So könne man schon keine Gleichbehandlung von Tarifbeschäftigten und Beamten erreichen. Zudem erziele man durch die niedrige Teilnehmerquote überhaupt keine Lenkungswirkung, verbrauche zugleich aber enorm viele Mittel; taxierte die Verbände das von den Grünen vorgesehene Ticket doch auf 150 Millionen Euro.

Carsten Löcker (SPD) bezeichnet den Antrag als ideologiefreies Angebot, mit dem das Land Anreize schaffte. Zwar müsse man zu Recht auf den effizienten Mitteleinsatz achten; allerdings halte es seine Fraktion für prioritär, die Bereitschaft zu stärken, mehr Fahrrad zu fahren. Insofern interessiere ihn der Ansatz der Koalition. Es könne ja wohl

niemand ablehnen, Lösungsvorschläge zu erarbeiten, weshalb er die Einladung von Johannes Remmel zur Mitarbeit ausdrücklich begrüße.

Arndt Klocke (GRÜNE) richtet die Frage an die Koalition sowie an den Minister nach den eigenen Vorstellungen, welche Angebote man den Landesbediensteten machen wolle. Der Vertreter des hessischen Innenministeriums habe von einer starken Nachfrage nach dem dortigen Jobticket berichtet. Auch die baden-württembergische Rate von knapp 12 % beim Jobrad nach einem Jahr halte er für ein gutes Zwischenergebnis.

Er fasst zusammen, es habe sich um eine durchaus differenzierte Anhörung gehandelt. Im Ergebnis sei der im Antrag vorgestellte Weg aus unterschiedlichen Gründen nicht umsetzbar. Auch würden in Nordrhein-Westfalen andere tarifrechtliche Rahmenbedingungen gelten als in Hessen, das nicht der Tarifgemeinschaft der Länder angehöre.

Nic Peter Vogel (AfD) hält es zwar grundsätzlich für sehr erstrebenswert, Anreize dafür zu schaffen, die Menschen auf der letzten Meile zu emissionsfreien oder emissionsarmen Verkehrsmitteln zu bringen; allerdings bevorzuge man mit Steuermitteln die Landesbediensteten. Zudem warnt er vor dem bürokratischen Aufwand und den administrativen Kosten im Zusammenhang mit den Jobrädern bei einer prognostizierten geringen Nutzerquote.

50 % der Arbeitnehmer pendelten zur Arbeitsstelle und hätten damit gar nicht die Möglichkeit, dieses Angebot für die volle Strecke zu nutzen, was selbst in der kleinen Gruppe wiederum nur eine kleine Gruppe bevorzuge.

Stattdessen halte er es für sinnvoller, mehr auf Digitalisierung zu setzen, und verweist in diesem Zusammenhang auf Litauen, wo man eine App einführe, die auf einen Blick alle konkreten und aktuellen Möglichkeiten zeige, zum Ziel zu kommen.

Johannes Remmel (GRÜNE) widerspricht, Hessen habe die Einführung des Tickets sehr gelobt, und aus Baden-Württemberg habe man die übliche schwäbische Zurückhaltung erfahren, wobei er 10 bis 12 % für keinen schlechten Wert halte. Er stellt fest, Schwarz-Gelb wolle das Jobrad aus ideologischen Gründen grundsätzlich nicht. Wenn man in Anträgen die Förderung der Nahmobilität fordere, müsse man auch konkret sagen, wie man das umsetzen wolle.

Die Gewerkschaften lehnten das Jobrad als Teil des Lohns ab, weil dies möglicherweise zu Schwierigkeiten bei den Sozialkassen führe. Alternativ könnte der Arbeitgeber das Jobrad auch einfach zur Verfügung stellen.

Das Jobticket müsste man in der Tarifgemeinschaft der Länder verhandeln oder wie in Hessen durch eigene Leistung gestalten. Bei den von den Verkehrsverbänden veranschlagten 150 Millionen Euro verweist er zudem auf die Verhandlungsposition des Landes.

Klaus Vossemer (CDU) konstatiert, Rot-Grün habe nichts Entsprechendes hinterlassen, obwohl der Finanzminister auf eine Kleine Anfrage Mitte der letzten Legislaturperiode geantwortet habe, am Thema zu arbeiten. Insofern mahne er zur Vorsicht, nun forsche Forderungen zu stellen.

Zudem hätten die Sachverständigen festgestellt, dass das von den Grünen vorgeschlagene Modell nicht funktioniere; gebe es doch beispielsweise Probleme im Tarifrecht. Auch könne man mit dem niedrigen Wirkungsgrad sicher keine nennenswerten Erfolge erzielen.

An Carsten Löcker gewandt weist er darauf hin, Schwarz-Gelb gestalte Radverkehr und ÖPNV attraktiver, stelle beispielsweise 1 Milliarde Euro für die Sanierung der Stadtbahnssysteme zur Verfügung und investiere so viel Geld wie nie in den Ausbau der Radwege, womit man im vergangenen Jahr bereits 177 km gebaut habe.

Dabei habe Rot-Grün die Bedingungen unnötig erschwert und den Radschnellweg im Straßen- und Wegegesetz den Landesstraßen gleichgesetzt. Zum anderen wehre man sich auf Bundesebene gegen die Vereinfachung der VwGO, um Planungsprozesse zu vereinfachen und zu beschleunigen.

Schwarz-Gelb schaffe attraktivere Angebote für alle Bürgerinnen und Bürger des Landes und nicht nur für Landesbedienstete, damit möglichst viele Menschen Nahmobilitätsangebote nutzen.

Bodo Middeldorf (FDP) führt aus, seine Fraktion lehne es mit voller Überzeugung ab, eine kleine Gruppe von Menschen einseitig zu bevorzugen und ihnen bei niedrigstem Wirkungsgrad eine Leistung zuzuschancen, sondern wolle eine Verkehrspolitik für das gesamte Land und für alle Menschen. Damit tue man weit mehr als Rot-Grün jemals.

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

2 Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf wirksam reduzieren

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/4105

Ausschussprotokoll 17/583

Vorsitzender Thomas Nüchel dankt eingangs dem Sitzungsdokumentarischen Dienst für die sehr schnelle Erstellung des Protokolls der Anhörung.

Arndt Klocke (GRÜNE) stellt fest, es gebe nach wie vor deutliche Probleme mit dem Lärmschutz, nämlich eine kontinuierliche Belastung insbesondere durch die massive Wirkung der Verspätungsflüge. Der Flughafen verweise dabei insbesondere auf die Probleme auf dem Luftverkehrsmarkt im letzten Jahr wie beispielsweise die Pleite von Air Berlin und behaupte, es gebe zwischenzeitlich spürbare Verbesserungen, was die Lärmschutzinitiativen allerdings deutlich entkräftet hätten.

Die Lärmschutzbeauftragte aus Hamburg habe dargestellt, wie man mit einer deutlichen Staffelung der Verspätungsgebühren wirksam eingreifen könne. Auch die Aktivitäten des Lärmschutzbeauftragten von Frankfurt führten zu deutlichen Verbesserungen. Insofern wünsche man sich von der Landesregierung ein klares Konzept zur Lärmreduzierung am Düsseldorfer Flughafen, um sowohl seine wirtschaftliche Entwicklung als auch den Lärmschutz der Anwohner zu gewährleisten.

Klaus Vossemer (CDU) schließt sich Arndt Klocke mit Blick auf die Darstellung und Einschätzung des Problems an, zumal es schon seit Jahrzehnten bestehe. Der prosperierende Flughafen sei ein wichtiger Arbeitgeber in Düsseldorf; auf der anderen Seite gebe es die absolut nachvollziehbaren rechtlichen Interessen und Belange der Anwohnerinnen und Anwohner insbesondere auf Nachtruhe und Lärmschutz.

Er widerspricht, seiner Kenntnis nach hätten die Maßnahmen in Hamburg leider wenig bewirkt, weil die horrenden erhöhten Lärmzertelte für Zeiten verlangt würden, in denen gar kein Flugbetrieb stattfinde. Gleichwohl halte er lärm- und zeitabhängige Start- und Landegebühren für das Mittel der Wahl, was allerdings bereits an nordrhein-westfälischen Flughäfen wie Köln und Düsseldorf angewendet werde, wenn auch noch Luft nach oben bestehe. Sie seien für Düsseldorf zwar bis 2020 festgelegt, aber bei einer Neuverhandlung müsse man den Fokus darauf legen.

Die dramatischen Veränderungen bei den Verkehrsträgern in den letzten beiden Jahren hätten die Probleme deutlich verschärft, denn es komme zu zahlreichen nicht hinnehmbaren unplanmäßigen Verspätungen. Zugleich habe der Bürgermeister von Tönisvorst darauf hingewiesen, dass Verkehrsminister Hendrik Wüst als Erster das Gespräch mit den Airlines gesucht und Gegenmaßnahmen eingefordert habe.

Als Folge seien bereits zusätzliche Kapazitäten geschaffen worden, insbesondere vom maßgeblichen Player Eurowings, der nun mehr Reservekapazitäten zur Verfügung

halte, was die Anzahl der Verspätungen bereits reduziere, wenn sie sich auch noch auf beklagenswert hohem Niveau befänden, sodass man die weitere Senkung nach wie vor im Auge behalten müsse.

Über die weiteren Maßnahmen müsse man selbstverständlich diskutieren, denn es handele sich um einen wichtigen Abwägungsprozess. Allerdings zeige die Anhörung, dass man die Verkehre nicht einfach auf das Land verteilen könne, denn beim Flughafen Düsseldorf handele es sich um ein Drehkreuz.

Bodo Middeldorf (FDP) betont, es gebe noch keine optimale Situation am Düsseldorfer Flughafen, was man seit Jahren wisse. Allerdings erfahre man wohl aufgrund der sehr intensiven Gespräche des Verkehrsministers mit den Fluggesellschaften eine augenscheinliche Verbesserung. Auch in Hamburg hätten insbesondere ernsthafte Gespräche mit den Fluggesellschaften zur Reduzierung des Problems geführt, sodass man sich auch in Nordrhein-Westfalen auf einem sehr guten Weg befinde.

Dabei müsse man stets zwischen zwei wichtigen Belangen abwägen, denn zum einen handele es sich beim unverzichtbaren Düsseldorfer Flughafen um das wichtigste Luftdrehkreuz in Nordrhein-Westfalen mit einer enormen Bedeutung als Wirtschaftsfaktor für die gesamte Region. Auf der anderen Seite stünden die sehr berechtigten Interessen der dem Fluglärm ausgesetzten Anwohnerinnen und Anwohner. Die Akzeptanz des Flughafens hänge sehr davon ab, ob insbesondere die Nachtzeiten eingehalten und Verspätungsflüge reduziert würden.

Es handele sich für seine Fraktion um ein äußerst wichtiges Anliegen, sodass sie den Verkehrsminister ausdrücklich ermuntere, seine Gespräche – auch mit dem Flughafen selbst – nötigenfalls zu intensivieren, damit alle Beteiligten darauf hinwirkten, dass insbesondere die Störung der Nachtruhe in Zukunft immer weniger beeinträchtigt, sondern man die Nachtruhe einhalten könne. Hier befinde man sich auf einem guten Weg.

Auch **Carsten Löcker (SPD)** bezeichnet den Flugverkehr wie auch den entsprechenden Anwohnerschutz als erforderlich. Dafür benötige man selbstverständlich gestaffelte Kosten. Mit Blick auf die mittelfristig zu erwartenden Wachstumsraten auch an anderen Flughäfen stelle sich aber die Frage, mit welchen Modellen man den Flugverkehr an sich bewältigen wolle. Die Landesregierung müsse eindeutige Anforderungen entwickeln, um das Wachstum zu organisieren und die in Nordrhein-Westfalen vorhandenen Kapazitäten gut zu nutzen, denn natürlich benötige man Flugverkehr. Er fordere die Landesregierung auf, Vorschläge für eine Perspektive für die nächsten Jahre zu machen.

Die Adaptionen von Luftverkehrskonzepten anderer Regionen oder Städte werde nicht dazu führen, dass sich zukünftig niemand mehr über Nachtflüge beklage und man dazu keine Debatten mehr führe. Nun klappe es zwar mit Eurowings besser; dafür Sorge nun aber TUI durch zahlreiche Verspätungen für Probleme. Er spreche sich für gestaffelte Flugpreise ähnlich dem Hamburger Modell aus, um klare Konsequenzen für Verspätungen festzusetzen, sodass die Fluggesellschaften ihre Flugumläufe zukünftig anders organisieren müssten. Dabei gehe es auch um die Zusammenarbeit der Airlines untereinander; sie müssten nun liefern.

Nic Peter Vogel (AfD) konstatiert Einigkeit bei der Beibehaltung der Zukunftsfähigkeit und der Konkurrenzfähigkeit des Düsseldorfer Flughafens, wobei man auf der anderen Seite die Belange der Anwohner berücksichtigen müsse. Insofern halte er die Intention des Antrags zwar für richtig; so bezeichnet er die Verspätungsentgelte am Düsseldorfer Flughafen als vergleichsweise viel zu niedrig. Allerdings werde es eine Fluggesellschaft wohl kaum auf dauerhafte bewusste Verspätungen anlegen, weil es dabei auch um die Kundenzufriedenheit gehe.

Nach seinen Recherchen führten drei Komponenten zu Verspätungen, nämlich zunächst ein viel zu dichter Flugplan der Fluggesellschaften, sodann unbeeinflussbare Faktoren wie etwa Wetterphänomene sowie schließlich die bereits jetzt schon ausgeschöpften Kapazitäten am Flughafen Düsseldorf, sodass sich eine Verspätung am Morgen über viele Stunden auswirke.

Insofern müsse man über den Angerlandvergleich sowie eine neue Betriebsgenehmigung des Düsseldorfer Flughafens nachdenken, um aufgelaufene Verspätungen wieder ausgleichen zu können. Daher regt er Gespräche mit dem Flughafen zur Kapazitätssteigerung an, ohne ihn im Vergleich zu den Mitbewerbern konkurrenzlos zu machen.

Arndt Klocke (GRÜNE) stellt fest, die Situation am Düsseldorfer Flughafen habe sich über Jahre hinweg deutlich verschlechtert. Wenn der Minister zu Verbesserungen beitrage, könne man dies nur begrüßen. Seine Fraktion werde die Entwicklungen der nächsten Monate genau beobachten. Für entscheidend für die Akzeptanz des Flughafens hält er die Einhaltung der Nachtruhe; auch eine Lärmreduzierung über Tag hielte er für sehr wünschenswert.

Minister Hendrik Wüst (VM) erläutert, die im letzten Sommer von ihm geführten Gespräche habe er bewusst öffentlich gemacht, um gewissen Druck auszuüben, denn die im Land zur Verfügung stehenden Mechanismen halte er für nicht so wirkungsvoll, wie es wünschenswert wäre. So werde der Markt beispielsweise entsprechende Verlagerungen nicht in dem Maße durchführen, wie man sich das wünsche.

Die Branche stehe stark unter Druck. Eurowings beispielsweise habe im vergangenen Jahr 231 Millionen Euro verloren. Lobbyisten der Lufthansa als Marktführerin sprächen beispielsweise von qualitativem Wachstum; deshalb habe er der Lufthansa auf dem Luftverkehrsgipfel angekündigt, sie als Marktführerin und Preisführerin zu behandeln, wenn man über Landeentgelte in Düsseldorf verhandele. Daraufhin habe ihm Eurowings mitgeteilt, wenn die Entgelte am Flughafen Köln stiegen, ziehe man sieben Maschinen nach Stuttgart ab, denn das Unternehmen interessiere vor allem, wo die Maschinen wirtschaftlich fliegen könnten, zumal es überall Kunden gebe.

Wenn man die berechtigten Anwohnerinteressen tatsächlich gegen die Mobilitätsinteressen abwägen wolle, müsse man wie bei den Luftverkehrsgipfeln auf höchster Ebene alle an einen Tisch bringen. In diesem Zusammenhang müsse auch das Bundesinnenministerium noch Hausaufgaben erledigen, etwa bei den stark unterbesetzten Personenkontrollen. Zwar müsse man nicht unbedingt mit mehr Maschinen fliegen,

um das Wachstum abzufangen, sondern könne beispielsweise auch größere Maschinen einsetzen; gleichwohl brauche man Verstärkung in der stark unterbesetzten Luftsicherheit.

Insgesamt habe man 24 Maßnahmen beschrieben mit den unterschiedlichsten Zuständigkeiten. Dabei habe man sich wie schon im Koalitionsvertrag festgeschrieben darauf verständigt, etwas an den Landeentgelten am Flughafen Düsseldorf zu tun. Der Flughafen Düsseldorf habe schon nach der letzten Preisrunde zugesagt, in diesem Jahr in Gespräche darüber einzusteigen und sie im nächsten Jahr abzuschließen, so dass sie ab dem übernächsten Jahr in Kraft treten könnten.

Nach der Pleite von Air Berlin habe der Lufthansakonzern die freigewordenen Slots zu 80 % mit den Ersatzmaschinen gefüllt, die man sonst in der Hinterhand behalte. Zwischenzeitlich verfüge der Lufthansakonzern wieder über 37 Ersatzmaschinen, sodass man bereits seiner Forderung entspreche, für mehr Puffer zu sorgen.

Am Flughafen Düsseldorf gebe es mittags nun längere Standzeiten, um die Verspätung am Morgen nicht bis in den Abend fortzusetzen. Auch gebe es mehr Ersatz-Crews und einiges mehr. Der Verlust bei Eurowings in Höhe von 231 Millionen Euro werde sicherlich auch damit zu tun haben, dass man Maschinen als Ersatz im Netz vorhalten müsse und damit kein Geld verdienen könne. Damit leiste man auf der anderen Seite genau den Stabilitätsbeitrag, den man erwarte.

Er würde es begrüßen, gemeinsam genau hinzuschauen und zu kontrollieren. Nun müssten auf verschiedenen Seiten Aufgaben erledigt werden, nämlich aufseiten der Politik, der Airlines und der Flughäfen. So habe der Flughafen Düsseldorf beispielsweise schon für 2 Millionen Euro für andere Zuwegungen gesorgt. Zwar gebe es gerechnet auf das schlimmste Jahr einen Rückgang um 46 %; allerdings spreche man immer noch über 530 Verspätungsflüge. Somit bestehe Einigkeit bei allen am Luftverkehrsgipfel Beteiligten, dass noch viel zu tun bleibe.

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

3 Mit Sonderverkehrswegeplan den Strukturwandel im Rheinischen Revier unterstützen

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/4292

Ausschussprotokoll 17/539

Carsten Löcker (SPD) hebt die Bedeutung dieses Antrags für seine Fraktion hervor, der auf das große Engagement vieler Akteure im Rheinischen Revier zurückgehe, um unter zuverlässigen Rahmenbedingungen den Ausbau einer guten Infrastruktur zu ermöglichen. Dafür wolle man ein konkretes Instrument entwickeln, um die Anforderungen der Region mit Blick auf die Priorisierung zu beschreiben.

Da es im Antrag nicht nur um Verkehrsträger, sondern auch um die strukturelle Entwicklung gehe, wolle man den Antrag als Teil der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“ sehen. Dabei mache die Kommission deutlich, dass man in der Region nun gemeinsam über die Prioritäten nachdenken müsse, wozu dieser Antrag seinen Beitrag leisten wolle.

Bodo Middeldorf (FDP) hält den Antrag für überholt, denn in der Zwischenzeit sei auch wegen der dynamischen Vorgehensweise der Landesregierung und der Beschlüsse auf Bundesebene vieles passiert. Was die SPD-Fraktion aufzeige, bilde längst die Grundlage für das Maßnahmenpapier der Kohlekommission und was die Landesregierung an konkreten und teilweise Sofortmaßnahmen für die Region vorsehe.

Man dürfe sich nicht in der Konkurrenz und im Klein-Klein verlieren, weil man damit die Botschaft vermittele, sich schon in Nordrhein-Westfalen selbst nicht einig zu sein. Auf Bundesebene gebe es aber noch längst nicht die nötigen Beschlüsse, um im Rheinischen Revier die von der Kohlekommission empfohlenen Maßnahmen umzusetzen. Er plädiere daher dafür, aus Nordrhein-Westfalen ein Signal der Geschlossenheit auszusenden. Deshalb biete er Carsten Löcker ausdrücklich an, zu einem Gesamtpaket zu kommen.

Selbstverständlich enthalte der Antrag einige richtige Punkte, über die man natürlich auch reden könne; allerdings sei er bislang nach der Plenardebatte vor zwei Wochen davon ausgegangen, dass die SPD-Fraktion auf der Seite der Landesregierung stehe. Daher überrasche es ihn, dass sie nun einen solchen Teilantrag auf Basis von mehr als einem halben Jahr alter Überlegungen zur Abstimmung stelle.

Klaus Vossemer (CDU) appelliert an die staatspolitische Verantwortung der SPD-Fraktion, denn der Prozess des Strukturwandels im Rheinischen Revier könne nur gelingen, wenn Infrastruktur und Mobilität eine ganz entscheidene Rolle spielten. Zwar enthalte der Antrag durchaus wichtige Maßnahmen, von denen aber manche bereits umgesetzt seien bzw. umgesetzt würden.

Bislang habe man alle Anträge der SPD-Fraktion zu diesem Thema im Wirtschaftsausschuss geschoben, um einen Aufschlag mit allen wichtigen Themen in einem gemeinsamen Papier machen zu können. Man müsse nämlich gegenüber Berlin gemeinsam auftreten, denn es stünden noch wichtige Entscheidungen aus. Wenn man sich in Nordrhein-Westfalen in Grabenkämpfen verzettelte, freuten sich am Ende andere. Das Rheinische Revier verdiene aber jede Unterstützung und dafür einen Schulterchluss.

Die Landesregierung habe das Verkehrsthema zudem längst aufgegriffen und entsprechende Listen zusammengetragen, für deren Umsetzung man auch vor Ort um die Unterstützung der SPD werbe, denn der Infrastrukturausbau werde nicht immer von allen mitgetragen.

Er appelliert an die SPD-Fraktion, den mühsam errungenen gemeinsamen Pfad, um den Strukturwandel im Rheinischen Revier zu bewältigen, nicht zu verlassen, indem sie diesen einen Antrag nun zur Abstimmung stelle, sodass der wichtige Teilaspekt bei der Gesamtbetrachtung möglicherweise untergehe.

Carsten Löcker (SPD) hält es für unangemessen, dass Klaus Vossemer davon spreche, seine Fraktion wolle den gemeinsamen Pfad verlassen. Der Antrag enthalte in der Region und mit den Akteuren vor Ort wohlabgestimmte Projekte, sodass er zumindest einen Arbeitsspeicher darstelle.

Schwarz-Gelb positioniere sich dazu aber nicht, sondern gehe vielmehr davon aus, sowieso gemeinsam alles neu zu erarbeiten. Es handele sich um in der Region zusammengetragene Projekte für ganz unterschiedliche Verkehrsträger und nicht um Partikularinteressen.

Es gehe um längerfristige Projekte, bei deren Umsetzung man noch mancher Problematik begegnen werde. Er fordere Schwarz-Gelb auf, sich heute wenigstens zu enthalten, weil man andernfalls auch die Inhalte wegstimme. Ansonsten sende die Koalition das Signal aus, dass sie darauf setze, dass die Initiative im Sande verlaufe. Seiner Fraktion gehe es nicht darum, „sich schön machen zu wollen“, denn der Prozess werde sowieso noch schwer genug.

Arndt Klocke (GRÜNE) meint, der Antrag enthalte viele vernünftige Projekte, wobei seine Fraktion manche Straßenbauprojekte infrage stelle. Es fehlten allerdings innovative Ansätze insbesondere zur vernetzten Mobilität. Er halte es für überlegenswert, ein Gesamtkonzept anzustreben, denn die Entwicklung der Region werde ein riesiges Projekt für die nächsten Jahre darstellen.

Bodo Middeldorf (FDP) bedauere außerordentlich, dass die SPD-Fraktion ihr „parteiliches Süppchen“ koche, zumal der Antrag viel Richtiges enthalte, was die Landesregierung zum Teil bereits bearbeite. Zudem fordere er einen eindeutigen regionalen Konsens und Transparenz bei den geführten Gesprächen, was er beim Antrag vermisse. Schwarz-Gelb allerdings verfolge einen anderen Anspruch an die Herleitung

sinnvoller Projekte für die Region. Die Landesregierung arbeite mit Hochdruck daran, dies umzusetzen.

Gordan Dudas (SPD) unterstreicht, es handele sich um ein in der Region erarbeitetes Papier, das man gemeinsam weiterentwickeln wolle. In Wahrheit störe Bodo Middeldorf doch, dass nicht Schwarz-Gelb die Urheberschaft auf diesen Antrag habe, denn andernfalls könnte sich die Koalition doch zumindest enthalten; handele es sich doch um einen Impuls für das weitere Verfahren, um gemeinsam zu Lösungen zu kommen.

Nic Peter Vogel (AfD) betont, man müsse die Voraussetzungen vor Ort berücksichtigen, um die Umsetzbarkeit der Vorschläge bewerten zu können, denn dies sei nicht in jedem Fall möglich, den der Antrag, in dem eine Menge Fleißarbeit stecke, benenne. Die Entwicklung der Infrastruktur im Rheinischen Revier bezeichne er als Mammutaufgabe der nächsten Jahre.

Klaus Vossemer (CDU) wirft Gordan Dudas vor, es gehe der SPD-Fraktion letztlich nur um politische Geländegewinne, obwohl vor Ort SPD und CDU teilweise sehr gut zusammengearbeiteten. Gleichwohl erhebe die SPD den alleinigen Anspruch der Urheberschaft auf die Projekte und werde damit der Wichtigkeit des Strukturwandels im Rheinischen Revier nicht gerecht.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP und AfD gegen die Stimmen der SPD-Fraktion bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Antrag abzulehnen.

4 **ÖPNV in Nordrhein-Westfalen: Kommunen bei Erhalt der Stadt- und Straßenbahnsystemen unterstützen**

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

Vorlage 17/1848
Vorlage 17/1960

Klaus Vossemer (CDU) unterstreicht das große Interesse der Koalition an der funktionsfähigen und attraktiven ÖPNV-Infrastruktur im Land. Das zwischenzeitlich veröffentlichte Gutachten weise einen Förderbedarf in Höhe von 2,6 Milliarden Euro aus. Auch wenn es sich an sich um eine kommunale Aufgabe handele, müsse sich das Land beteiligen, weshalb man den vorgelegten Weg der Landesregierung unterstütze.

Bodo Middeldorf (FDP) stellt eine massive Vernachlässigung der Infrastruktur in den letzten Jahrzehnten fest, sodass man den ÖPNV nun fit für die Zukunft machen müsse, auch um ihm eine größere Bedeutung beimessen zu können. Deshalb unterstütze man ausdrücklich das Angebot der Landesregierung an die Kommunen, ihnen mit 1 Milliarde Euro bei der Bewältigung dieser riesigen Aufgabe unter die Arme zu greifen.

Seine Fraktion wolle den Einsatz der Mittel nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis priorisieren, denn die Fahrgäste müssten den größtmöglichen Nutzen durch das eingesetzte Geld haben. Zum anderen müssten die Mittel den Kommunen und Verkehrsunternehmen ganz unmittelbar zugutekommen.

Arndt Klocke (GRÜNE) führt aus, seine Fraktion vermute von Anfang an, dass es sich um „die Chronik eines angekündigten politischen Erfolges“ handele; habe doch noch Rot-Grün den Gutachtenauftrag gerade mit dem Ziel vergeben, die Bedarfe zu ermitteln. Auch seinerzeit habe man bereits mehr Mittel für die marode ÖPNV-Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Gleichwohl halte seine Fraktion die Inhalte für bekannt und richtig sowie die Handlungsnotwendigkeiten für klar.

Mit Blick auf die Einleitungssätze des Antrags verweist er auf die Äußerung des Präsidenten des Städtetages, wonach es keine ideologische Mobilitätspolitik mehr gebe, weil alle an einem Strang ziehen müssten, um die Verkehrswende durchzusetzen, wozu starker ÖPNV und gut ausgebaute Radverkehrswege gehörten.

Er bittet die Landesregierung, vielleicht zum Jahresende den aktuellen Sachstand mitzuteilen, damit man wisse, wie die Fördermittel bei welchen Förderrichtlinien konkret eingesetzt würden.

Carsten Löcker (SPD) begrüßt die Investition in Höhe von 1 Milliarde Euro, zumal der ÖPNV auch ein wichtiges Zuliefersystem für den RRX darstelle. Allerdings führten die heutigen Instrumente im Großen und Ganzen eher zu einer Abgrenzung der Städte

gegeneinander sowie zur Stilllegung von Linien oder zu ungünstigen Bedienungstakten.

Er fordere deshalb eine politische Debatte und Positionierung, um gemeinsam über das Hintergrundnetz im Ruhrgebiet zu sprechen, denn man könne nicht in einer Stadt bestimmte Linien stilllegen, die zu diesem Netz gehörten. Man brauche also eine Strukturdebatte für die Zukunft, um die Projekte auch tatsächlich umsetzen zu können.

Der Ausschuss nimmt den Antrag einstimmig an.

5 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

in Verbindung mit

Beachtung der gesetzlichen Regelungen Betriebsverfassungs- und Personalvertretungsgesetzes beim Landesbetrieb Straßenbau.NRW

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/2009

(Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion, s. Anlage 1)

Vorsitzender Thomas Nückel: Der Antrag der SPD-Fraktion wurde am 20. Februar 2019 vom Plenum an den federführenden Verkehrsausschuss überwiesen. Mitberatend ist der Haushalts- und Finanzausschuss. Die abschließende Beratung wird im Verkehrsausschuss stattfinden.

Die SPD-Fraktion hatte am 20. März 2019 einen mündlichen und schriftlichen Bericht der Landesregierung beantragt. Der schriftliche Bericht der Landesregierung steht als Vorlage 17/2009 zur Verfügung.

Auf Wunsch der antragstellenden Fraktion ist dieser Antrag von der Tagesordnung der letzten Sitzung abgesetzt worden. Heute wird dieser Antrag erstmalig im Ausschuss beraten.

Die Obleute hatten sich darauf verständigt, beide Punkte zusammen zu beraten und über den Antrag in der heutigen Sitzung abzustimmen.

Gordan Dudas (SPD): Eine kleine Korrektur, denn es war kein Wunsch von uns, sondern musste aufgrund der Tagesordnung geschoben werden, weil die Sitzung nach hinten ein bisschen eng wurde.

Nichtsdestotrotz ist es richtig, dass unser Antrag natürlich schon seit Längerem in der Diskussion steht. Allerdings hat sich in Bezug auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landesbetriebes leider nichts zum Positiven verändert. Das heißt, die Verunsicherung ist bei den Kolleginnen und Kollegen immer noch da, denn es fehlt ihnen die Klarheit bei diesem Thema. Klarheit bedeutet an dieser Stelle natürlich, wie denn zukünftig die tarifliche Eingruppierung aussehen wird, welche Aufgabenfelder auf sie zukommen werden und – das ist natürlich ganz wichtig – der zukünftige Einsatzort.

Die konstruktive Beteiligung der Mitarbeitervertretung ist bislang leider auch noch nicht geklärt, sodass die Verunsicherung unheimlich groß ist. Wir werden ständig von den Kolleginnen und Kollegen kontaktiert. Die Leistungsfähigkeit des Landesbetriebes

durch die Umorganisation ist aus unserer Sicht damit nicht sichergestellt – und das in einer Situation, in der viele Projekte wie beispielsweise die A45 nach vorne getrieben werden müssen. Wir sehen die Gefahr, dass letztlich gewisse Dinge hinten runterfallen könnten.

Mit Wohlwollen habe ich, Herr Minister, in der Plenarrede vom 20. Februar 2019 Ihren Ausführungen gelauscht. Sie haben gesagt:

„Der Landesbetrieb wird künftig in zwei Regionen mit jeweils vier Niederlassungen organisiert. Für diese insgesamt acht Niederlassungen haben wir – ebenfalls im März 2018 – im gleichen Kabinettsbeschluss eine Standortgarantie ausgesprochen. Diese Garantie ist auch eine Arbeitsplatzgarantie für die Kolleginnen und Kollegen.“

Im weiteren Verfahren ist aber deutlich geworden, dass genau diese Garantie wohl wieder gestrichen worden bzw. unsicher ist. Deswegen lautet meine Frage: Bleiben die heutigen Standorte in den Regionen bestehen? Herr Minister, Sie haben das seinerzeit zugesagt. Stehen Sie weiterhin zu Ihrem Wort, oder hat sich der Sachverhalt mittlerweile geändert? Ich würde mich natürlich freuen, wenn darauf eine Antwort käme, weil man natürlich aus der Szene im Moment das Gegenteil hört, was natürlich zur weiteren Verunsicherung der Kolleginnen und Kollegen beiträgt.

Klaus Vossemer (CDU): Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Straßen.NRW leisten unstrittig eine ganz hervorragende Arbeit und sind wesentlicher Bestandteil des von uns im Koalitionsvertrag versprochene Neustarts in der Verkehrspolitik des massiven Ausbaus und des Erhalts unserer Verkehrsinfrastruktur und Rückgrat unseres Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlaufs. Dafür noch einmal ganz herzlichen Dank auch an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort, die daran beteiligt sind. Das wissen wir sehr zu schätzen und erkennen dieses Engagement hoch an.

Ich werde aber auch nicht müde, nicht unerwähnt zu lassen, dass die ganze Idee, Bundesautobahnen oder sogar Bundesstraßen in die Verantwortung des Bundes zu legen, sowie die Beschlussfassung dazu während rot-grüner Regierungsverantwortung, nämlich unter der Zeit von Ministerpräsidentin Hannelore Kraft, in Berlin verhandelt worden ist – wohlwissend, dass dafür nicht alle Bedingungen auf dem Tisch gelegen haben müssen, denn sonst wären all die Fragen, die sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Übrigen zu Recht stellen, leicht zu beantworten gewesen. Sie haben einen wesentlichen Stein dafür gesetzt, dass diese Verunsicherung bis heute nicht in Gänze abgeräumt werden konnte.

Weil man diese Aufgabe mittlerweile als deutlich schwieriger einschätzt – auch das war aus unserer Sicht auch damals schon absehbar –, gab es eine gewisse Verschiebung beim Start, wie man vernehmen konnte. Das entbindet uns aber nicht davon, im Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die fachlichen Bedingungen dafür auch weiterhin im Auge zu behalten; an dieser Stelle sind wir völlig bei Ihnen.

Aber dieser Prozess, der in Gang gesetzt wurde, ist mühsam, und die Beteiligten mögen sich das am Anfang vielleicht etwas leichter vorgestellt haben, als es in der ent-

sprechenden Tiefe ist. Wir sehen sehr wohl, dass unser Verkehrsminister seit Regierungsübernahme sehr schnell an diesem Thema gearbeitet hat – Sie haben es dankenswerterweise erwähnt –, und zwar nicht nur auf der Pressekonferenz, sondern seitdem auf allen Betriebsversammlungen und immer, wenn das Thema aufgekommen ist.

Er hat immer bestätigt, dass wir weiterhin – das ist auch gut und richtig so – die Bundesstraßen aus vielen Gründen in unserer Verantwortung behalten wollen, also Bau, Erhalt und Pflege der Bundesstraßen. Diese Entscheidung ist sehr frühzeitig getroffen worden, um Planungssicherheit zu geben. Es ist auch eine Standortgarantie gegeben worden für die Betriebssitze. Ich weiß nicht, was Sie gehört haben. Möglicherweise vermischen Sie das mit der Debatte um Niederlassungen und Außenstellen.

Zu den Niederlassungen ist ganz deutlich gesagt worden, dass es eine Standortgarantie gibt. Bei den Außenstellen können wir uns nicht vorstellen, dass es dort anders ist, weil die Aufgabe an der Stelle immer größer wird. Wenn wir es ernst damit meinen, die Arbeit zu den Menschen zu bringen, ist es ein ganz wichtiges Thema, auch vor Ort präsent zu sein. Wo die Maßnahmen stattfinden und umgesetzt werden, müssen die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eine wohnortnahe Betriebsstätte vorfinden, denn die Wohnortnähe des Arbeitsplatzes ist neben der Frage des Entgeltes und der angemessenen Vergütung in der heutigen Zeit sicherlich eine ganz wesentliche und maßgebliche Frage; das wissen wir sehr wohl.

Über den Tarifvertrag hat nicht das Land Nordrhein-Westfalen zu entscheiden; das haben Sie zumindest in einem Nebensatz zugestanden. Auch hier würde man sich sicherlich etwas mehr Druck auf dem Kessel bzw. Geschwindigkeit wünschen; das würden wir unterschreiben.

Ansonsten gibt es aber ein strukturiertes Verfahren, es gibt eine Kommission, die von Verkehrsminister Hendrik Wüst eingerichtet worden ist, die sich sehr intensiver Abstimmung und intensiver Einbindung der Personalvertretung mit den Dingen beschäftigt.

Wir sehen das Projekt bei aller Schwierigkeit im Detail – das möchte ich noch einmal sagen – dennoch auf einem guten Weg und stehen genauso wie Sie an der Seite der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, wissen um die Probleme, stehen im Dialog und tauschen uns regelmäßig aus.

Der Bericht der Landesregierung sorgt noch einmal für besondere Klarheit. Insofern kann man nur zustimmend zur Kenntnis nehmen, was das Verkehrsministerium zu Ihren Fragen und zum Thema, das Sie aufgerufen haben, vorgelegt hat.

Bodo Middeldorf (FDP): Liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD, wenn man den ersten Satz Ihres Antrags liest, kann ich nur sagen: Ja, das ist völlig richtig. Das Sie die Verantwortung für die Herstellung dieser Klarheit nun der Landesregierung zu schreiben, ist natürlich geradezu absurd, denn wir wissen – das hat Kollege Vossemer ausgeführt –, dass es sich vor allem um eine Bundesangelegenheit und um Bundesverantwortung handelt, wie damit umgegangen wird oder – wie wir es in den letzten anderthalb Jahren gesehen haben – wie damit nicht umgegangen wird.

Mittlerweile sieht das Bundesverkehrsministerium zumindest neben den Berichterstattungen noch keine kurzfristigen Umsetzungsmöglichkeiten. Das zeigt die Defizite, die wir hier auf einer anderen Ebene zu beklagen haben. Ich sage das vor allen Dingen aufgrund der Notwendigkeit, Sicherheit für die Beschäftigten des Landesbetriebes zu haben.

Ich sage das aber auch deswegen so kritisch, weil wir dringend vermeiden müssen, dass es bei einem solchen Übergang zu irgendwelchen Friktionen kommt. Wir wissen nämlich, dass wir im Augenblick einen Sanierungsstau, der über Jahre und Jahrzehnte aufgelaufen ist, beheben, und zwar gerade mit dem Landesbetrieb.

Deswegen hat unsere Landesregierung einen Planungs- und Bauhochlauf organisiert. Wir als Haushaltsgesetzgeber haben es dem Landesbetrieb ermöglicht, 85 neue Stellen zu schaffen.

In Richtung der SPD möchte ich auch noch einmal erwähnen, dass wir es im Übrigen waren, die sehr frühzeitig gesagt haben: Wir werden den Landesbetrieb Straßen von allen Überlegungen in Richtung Übergang zu privaten Strukturen ausnehmen. – Auch das ist dokumentiert.

Insofern gibt es zumindest auf Landesebene – viele andere Dinge, die die Landesregierung und insbesondere der Minister auf den Weg gebracht haben, hat Kollege Vossemer schon erwähnt – überhaupt gar keinen Anlass, hier ein schlechtes Gewissen zu haben und sich zu überlegen, was wir sonst noch hätten tun können. Hier tritt die Landesregierung an jeder Stelle in Vorleistung.

Jetzt brauchen wir tatsächlich Klarheit von der Bundesebene. Ich bitte Sie sehr herzlich, für diese Klarheit auf Bundesebene alsbald zu sorgen, denn das brauchen unsere Beschäftigten. Wir brauchen ein motiviertes Team, um tatsächlich auch die Anforderungen zu bewältigen, die durch den Sanierungsstau auf uns zugekommen sind.

Dafür brauchen die Beschäftigten – insoweit gebe ich Ihnen völlig recht – Klarheit, die der Bund herstellen muss. Ich bitte Sie, mit Nachdruck dafür zu sorgen, dass das auch auf Bundesebene passiert.

Johannes Remmel (GRÜNE): Herr Kollege Vossemer, als Geschichtsschreiber sollten Sie sich nicht bewerben, denn historische Dokumentationen sollten halbwegs objektiv sein und auch die nötigen Quellen beschreiben.

Die Verantwortung für das, was wir heute diskutieren, der Vorgängerregierung und Hannelore Kraft anzuhängen, ist historisch nicht ganz richtig. Es gab am Ende der Verhandlungen um den Länderfinanzausgleich den gelungenen Erpressungsversuch der damaligen Bundesregierung, angeführt durch Herrn Finanzminister Schäuble, begleitet durch den damaligen Verkehrsminister. Das ist die historische Wahrheit.

Wir in Nordrhein-Westfalen hätten heute nicht so gute Finanzzahlen im Haushalt, wenn der Länderfinanzausgleich nicht in diesem Sinne geändert worden wäre, dass wir nämlich einen höheren Anteil an der Umsatzsteuer bekommen. Das ist die ganze historische Wahrheit.

Insofern gibt es hier auch keine Verantwortung der Landesregierung für die aktuelle Situation, die nämlich in der Tat bei der Bundesregierung liegt. Nach dem, was man hört, gestaltet sich eine solche Organisation auf Bundesebene ausgesprochen schwierig.

Deshalb meine konkrete Frage an den Minister, an die Landesregierung, aber nicht als politischer Gegner, sondern als Vertretung der Interessen Nordrhein-Westfalens: Wäre es nicht an der Zeit, noch einmal mit dem Bund zu reden? Die verantwortlichen Personen haben gewechselt: Herr Schäuble steht nicht mehr an der Spitze des Bundesfinanzministeriums, und auch beim Verkehrsministerium gibt es eine andere Zuständigkeit. Vielleicht ist die Einsicht, die damals schon in der Argumentation von allen vorgetragen worden ist, dass es eine äußerst schwierige Operation ist, das auf Bundesebene zu implementieren, zwischenzeitlich gegeben, sodass man das vielleicht auch zurücknehmen könnte.

Am Ende des Tages bedeutet es nämlich mindestens zwei bis drei Jahre Verzögerungen bei verschiedenen Vorhaben – egal für welche Verkehrsträger –, wenn eine solche Organisation neu aufgebaut werden muss, und das ist offensichtlich der Fall. Man weiß in Berlin überhaupt nicht, wo man das andocken soll, wie eine solche Organisation arbeiten muss usw.

Das alles wird dazu führen, dass die notwendigen Arbeiten an unserer Verkehrsinfrastruktur deutlich verzögert werden. Deshalb setze ich ein bisschen auf die Einsichtsfähigkeit der Bundesebene. Es würde den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern schon helfen, wenn es dazu noch einmal eine Diskussion geben könnte. Dazu würde mich Ihre Einschätzung interessieren.

Minister Hendrik Wüst (VM): Ich schaue gerade mal, ob es unter Ihrem Sitz nass ist, denn es müssen gerade so viele Krokodilstränen heruntergekullert sein. Sorry, Herr Remmel: So nicht, so wirklich nicht! Es mag ein Teil Ihrer Sicht auf die historische Wahrheit sein – bestenfalls.

Der Bund wäre doch nie auf die Idee gekommen, wenn er den Ländern zugetraut hätte, insbesondere dem von Ihnen mitregierten Land – das sage ich ganz bewusst –, den Bundesverkehrswegeplan, den er beschlossen hat – 20 Milliarden Euro alleine für Nordrhein-Westfalen – umzusetzen. Der Bund wusste doch ganz genau, was Sie machen würden, wenn Sie weiter mitregiert hätten: nämlich torpedieren, wie Sie es immer gemacht haben.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Deswegen hat der Bund gehandelt. Deswegen stellt sich der Bund dem. Was hat denn Herr Schäuble mit diesem Beschluss gemacht – als ob Herr Schäuble Lust darauf hat, jetzt reihenweise Ingenieure einzustellen? Der Bund hat doch gar keine so großen Personalkörper, die er da jetzt neu aufbaut. Als ob Herr Schäuble gerade darauf Lust gehabt hätte.

Der Bund hat gesehen, was in großen Bundesländern, in denen Rot-Grün regiert oder wo die Grünen auch in anderen Konstellationen regieren, passiert, und gesagt: Verdammte Axt, wenn wir das umsetzen wollen, müssen wir es selbst machen. – Genau

deswegen stellt sich der Bund auch dieser Verantwortung und wird sich davon auch nicht abbringen lassen.

Die Gesellschaft ist gegründet, ist aufgehängt und in der Struktur, die sie hat, arbeitsfähig. Sie baut sich jetzt nach und nach auf. Es ist auch nichts verschoben worden, sondern der 1. Januar 2021 ist der Termin der Verantwortungsübergabe für die Autobahn und da, wo die Länder anders votiert haben, was aber kaum einer gemacht hat, auch für die Bundesstraßen.

Schrittweise passiert, was wir heute schon sehen, dass es Projektgruppen gibt, dass sich Mitarbeiter freiwillig melden können, um an diesen Projektgruppen und Aufbautteams mitzuarbeiten. Zur Vermeidung des von Ihnen mal eben hingekotzten Drei-Jahres-Versuchs bei Projekten – Entschuldigung; Sie würden sich im Zweifelsfall noch darüber freuen – arbeiten wir die Projekte schön in den Teams weiter ab. Ein solches Projekt wird notfalls auf Rechnung des Bundes fortgeführt, bis es fertig wird. Es ist aber nicht so, dass Akten einfach so von A nach B gehen, um zu schauen, wer sie dann öffnet. Einen solchen Quatsch sollten Sie auch nicht erzählen.

Nun zu den gestellten Fragen. Die Entgeltordnung ist beschlossen. Herr Adler, der frühere SPD-Staatssekretär hier aus Nordrhein-Westfalen, ist nun dafür zuständig. Er beschreibt, im dritten Quartal sei die tarifvertragliche Arbeit final beendet; dann haben Sie genau die Klarheit, die Sie zu Recht einfordern. Ich fordere sie auch ein, aber Tarifverhandlungen haben ihren eigenen Rhythmus. Im Zweifelsfall kommt man auch nicht mit einem besseren Ergebnis heraus, wenn man es überstürzt. Ich stecke nicht drin und bin auch nicht dabei.

Dann haben wir aber die Klarheit, die ich gerne schon früher gehabt hätte – da haben Sie total recht – für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die natürlich fragen, was sie denn dann verdienen. Wenn Sie in die Entgeltordnung schauen, haben Sie schon ein paar Indikatoren. Wenn Sie den Stand der Diskussion abfragen, merken Sie schon, dass der Bund zum Erfolg verdammt ist. Das ist kein schlechter Punkt für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Ich mache mir ehrlich gesagt eher Sorgen, dass deshalb ein so guter Tarifvertrag mit dem Bund entsteht, dass es kein Halten mehr gibt, dass uns sehr viele verlassen werden. Das ist aktuell fast meine größte Sorge; das will ich Ihnen ehrlich sagen.

Sie haben mich nach den Niederlassungen gefragt. Vor über einem Jahr haben wir Klarheit geschaffen für den Landesbetrieb und entsprechend im Kabinett beschlossen. Ich gehe ganz fest davon aus – bei uns weiß ich es ganz sicher, und auch beim Bund habe ich nichts anderes gehört –, ich gehe sicher davon aus, dass auch Standorte unter Niederlassungsebene nirgendwo zur Disposition stehen. Sie werden also entweder Standorte des Landes bleiben auf allen Ebenen, oder es werden Standorte des Bundes werden.

Damit haben die Mitarbeiter – das ist auch immer wieder beschrieben worden – auf allen Ebenen des Landesbetriebes größtmögliche Sicherheit. Das ist der Stand heute. Daran hat es auch eigentlich gar kein Zweifel gegeben. Das ist doch unser Bestreben, wie Kollege Vossemer eben gesagt hat: Die Arbeit muss zu den Menschen kommen.

Wir haben auf allen Ebenen – vom erfahrenen Ingenieur bis zum Straßenmeister – eher die Sorge, dass uns die Leute wegen der Unsicherheit weglaufen. Deswegen haben wir das auch immer klar kommuniziert, und ich will das gerne noch einmal unterstreichen.

Alle Schritte, die jetzt kommen – unabhängig davon, ob sie in dem Moment konkret irgendwelche Mitbestimmungspflichten auslösen –, besprechen wir in einer Steuerungsgruppe, in der der Personalrat von Anfang an mit dabei ist; das war der Wunsch. Das hat es auch vor meine Amtszeit schon gegeben unter meinem Vorgänger Groschek. Diese Steuerungsgruppe haben wir exakt, eins zu eins, weitergeführt.

Dadurch kann ich die letzte Unsicherheit, die durch die Bundesebene ausgelöst werden, nicht nehmen, aber wenigstens jeweils den Stand kommunizieren, darüber sprechen und die Sorgen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufnehmen. Das machen wir auch. Deswegen sehe ich auch keine durch uns ausgelöste Verunsicherung.

Dabei möchte ich nicht leugnen, dass es noch eine Unsicherheit gibt, insbesondere solange die tariflichen Regelungen noch nicht abschließend getroffen worden sind. Das ist so, und das kann ich auch nicht schönreden; da beißt die Maus keinen Faden ab. Da stecken wir auch nicht drin.

Gordan Dudas (SPD): Vielen Dank, Herr Minister. Sie haben viel geredet und eigentlich nichts gesagt. Deswegen habe ich Sie vorhin ganz konkret zitiert und eine konkrete Frage gestellt. Falls Herr Vossemer jetzt Ihr Pressesprecher ist, verlasse ich mich auf seine Aussage.

Wenn Sie sagen, dass Sie davon ausgehen, dass die Standorte und die Arbeitsplatzgarantie erhalten bleiben, verweise ich noch einmal auf das, was Sie im Plenum gesagt haben: Es gibt einen Kabinettsbeschluss, in dem man eine Standortgarantie ausgesprochen hat. Das ist eine Arbeitsplatzgarantie für die Kolleginnen und Kollegen.

(Minister Hendrik Wüst [VM]: Ja, das ist so!)

Meine Frage war, ob diese Aussage heute so immer noch eins zu eins stimmt. Das haben Sie nicht klar und deutlich beantwortet.

(Minister Hendrik Wüst [VM]: Doch!)

Jetzt zu Ihnen, Herr Kollege Middeldorf. Aus den bereits genannten Gründen und aus dem Grund, auf den ich jetzt eingehen werde, wünsche ich mir auch ein Wortprotokoll für diesen Tagesordnungspunkt.

Zu Ihrer Äußerung, die Landesregierung wäre für ihre Mitarbeiter und für den Übergang nicht verantwortlich: Natürlich ist eine Landesregierung für ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verantwortlich. Sie muss dann auch zusehen, dass es einen vernünftigen und geordneten Übergang gibt. Das sind die Aufgabe und die Verantwortung einer Landesregierung. Das können Sie hier nicht negieren und so tun, als ob eine Regierung damit überhaupt nichts zu tun hätte.

Deswegen wünsche ich mir auch ein Wortprotokoll, denn ich glaube, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollten wissen, wie Sie über sie und ihre Arbeitsplätze denken.

Das ist schon ein wirklich tiefer Griff in die Kiste, den ich nicht annähernd nachvollziehen kann. Wer wenn nicht die Landesregierung hat für den Landesbetrieb und für einen vernünftigen und geordneten Übergang die Verantwortung? – Das sollten Sie vielleicht noch einmal erklären.

Minister Hendrik Wüst (VM): Dann noch mal ganz kurz in klaren deutschen Hauptsätzen. Standorte stehen nicht zur Disposition. Entweder bleiben sie Landesstandorte, oder sie werden Bundesstandorte. Punkt. Klarer kann man es nicht sagen. Ich kenne keinen Plan beim Bund, irgendwelche Standorte zur Disposition zu stellen. Die sind heilfroh, wenn sie das Ding strukturell sauber über die Bühne schieben und ihnen keine Leute weglaufen.

Ich sage es noch einmal: Das ist auch eine Arbeitsplatzgarantie. Wir haben doch gerade ein ganz anderes Problem, dass nämlich Recruiting so schwer ist.

Haben Sie die klaren deutschen Hauptsätze verstanden? – Standortgarantie und Arbeitsplatzgarantie. Ein Wort. Noch klarer kann man es gar nicht sagen. Das hat das Kabinett insofern auch Anfang des letzten Jahres beschlossen. Der Beschluss ist öffentlich kommuniziert worden mit Pressemitteilungen. Dass Sie jetzt immer wieder versuchen, Zweifel zu säen, mag Ihr Spielchen sein, aber über dieses Stöckchen muss ich eigentlich nicht noch häufiger springen heute.

(Gordan Dudas [SPD]: Das werden wir sehen!)

Bodo Middeldorf (FDP): Darauf muss ich antworten. Herr Kollege Dudas, es grenzt an eine Unverschämtheit, mir die Worte derart im Munde herumzudrehen.

(Gordan Dudas [SPD]: Wir haben ja ein Wortprotokoll!)

Das zeigt auch, dass Sie mit dem Rücken zur Wand stehen; das muss man einmal ganz klar sagen.

Ich habe für meine Fraktion sehr deutlich gesagt, dass wir den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landesbetriebs sehr dankbar sind und dass es darum geht, die Motivation hochzuhalten. Es geht darum, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Sicherheit zu geben. Ich habe auch gesagt, dass die Landesregierung mit unserer Unterstützung alles tut, um genau das zu machen.

Ich habe auch gesagt, dass der Bund an dieser Stelle seine Hausaufgaben nicht macht. Der Bund wird seiner Verantwortung an dieser Stelle definitiv nicht gerecht. Das ist teilweise auch Ihre Verantwortung als SPD; darauf will ich an dieser Stelle noch einmal hinweisen. Dass Sie jetzt an dieser Stelle eine solche Schärfe in die Debatte bringen, ist völlig unverhältnismäßig.

(Gordan Dudas [SPD]: Dafür haben wir ein Wortprotokoll!)

– Allerdings.

Johannes Remmel (GRÜNE): Herr Minister, ich möchte Ihre Äußerungen klar zurückweisen. Damals hat das in der Historie überhaupt keine Rolle gespielt. Es gab eine

hohe fachpolitische Übereinstimmung zwischen allen Verantwortlichen aller 16 Bundesländer, die davor gewarnt haben, diese Struktur zu verändern. Ich hoffe, dass es diese sachliche Einschätzung heute immer noch gibt, denn fachpolitisch war allen klar, dass die Aufgabe leiden wird, wenn es zu einer Strukturveränderung kommt.

Sie machen sich ein Stück mitschuldig zukünftig an einer falschen bzw. weniger intensiven Aufgabenwahrnehmung, wenn Sie das nicht fachpolitisch hochhalten. Wir sehen doch aktuell, dass der Bund die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung vor die Wand gefahren hat; die Auswirkungen erleben wir tagtäglich. Das Gleiche steht an dieser Stelle zu befürchten. Es gab eine hohe fachliche Übereinstimmung, dass das mit einem hohen Risiko verbunden ist.

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

6 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

Nic Peter Vogel (AfD) erinnert an die unterschiedlichen wissenschaftlichen Bewertungen der letzten Monate wie beispielsweise der Lungenfachärzte, die vielfältige Gründe für die Gesundheitsbeeinträchtigungen und vorzeitige Todesfälle anführten, sowie die Münchener Studien, auf die sich die Ministerin beziehe, die man für Dieselfahrverbote heranziehe. Allerdings hielten die Mathematiker der Ruhruniversität diesen Studien wiederum massive Rechenfehler entgegen. Die Leopoldina weise zudem darauf hin, weniger das CO₂ als vielmehr der Feinstaub rufe starke Gesundheitsbeeinträchtigungen hervor.

Augenscheinlich habe die Luftreinhaltung in den Städten viele Komponenten, wobei man auch global und langfristig nachhaltig denken müsse. Die anderen Fraktionen setzten auf eine starke Entlastung durch Elektromobilität. Dabei müsse man aber beispielsweise die Lithiumgewinnung in den Salzseen der Anden im Blick behalten, weil Milliarden Liter Trinkwasser unbrauchbar gemacht würden, was mehr als 100.000 indigene Menschen betreffe.

Kobalt wiederum werde maßgeblich durch Kinderarbeit im Kongo gefördert, die die Erde mit ihren bloßen Händen durchwühlen müssten. Auch die Förderung der seltenen Erden in China müsse man berücksichtigen. Die Welt ende nun einmal nicht an den Landes- und Bundesgrenzen. Darüber hinaus engagiere sich China seit Jahren wirtschaftlich in Südamerika und im Kongo.

Insofern erkaufe man sich die Verbesserung der Luftqualität in den Innenstädten mit moralischen Problemen, sodass man Elektromobilität nicht als Allheilmittel ansehen dürfe, denn sie werde in der Nahmobilität nicht für die nächsten 20 bis 30 Jahre eingesetzt werden können, weil es dafür weltweit gar nicht genügend Rohstoffe gebe. Man dürfe aber nicht nur an die nächste Wahl, sondern müsse längerfristig denken.

Bei der Kooperation von VW mit den Chinesen werde Deutschland auf lange Sicht vermutlich den Kürzeren ziehen, weil man im Gegensatz zu den Chinesen keine Rohstoffe, sondern Know-how zu bieten habe, was sukzessive abfließen werde. Zudem könne sich der ärmere Teil der Bevölkerung wohl kaum teure Elektroautos leisten, sodass sie wohl größtenteils als Zweit- oder Drittwagen angeschafft würden, um das grüne Gewissen zu beruhigen.

Er plädiert für unabhängige Forschung, denn meistens weise sie weltweit Lobbyismus-Charakter auf; finanziere sie doch zumeist die große Industrie. Vielmehr müssten unabhängige Koryphäen Forschungsaufträge erhalten, die völlig frei forschen dürften.

Deutschland als Noch-Industrienation und Nordrhein-Westfalen müssten langfristig planen und dürften sich beispielsweise von Elektromobilität nicht einseitig abhängig machen. Insofern müsse man die gesamte Debatte nüchterner angehen.

Viele könnten erstaunliche Zahlen liefern, zu welchem wirtschaftlichen und Schaden für den Planeten es komme, wenn man die NO_x- oder Feinstaubwerte nicht einhalte. Ihn würden vergleichbare Zahlen auch für andere Antriebsarten wie beispielsweise die Elektromobilität interessieren. Dabei halte er die Elektromobilität in vielen Fällen für umsetzbar.

Bodo Middeldorf (FDP) hält Nic Peter Vogel entgegen, im vorliegenden Antrag gehe es zum einen gar nicht um Elektromobilität. Zum anderen verdeutlichte seine Ausführungen, dass man von der Diskussion überrollt werde und selbst die Sinnhaftigkeit infrage stelle, bei der Grenzwertdebatte zu bleiben.

In der Tat könne man über die Grenzwerte und ihr Zustandekommen diskutieren, zumal auch viele Wissenschaftler unterschiedliche Meinungen verträten. Gleichwohl gebe es die Grenzwerte seit mehr als zehn Jahren und seit 13 Jahren die Diskussion darum. Sie also nach der langen Zeit erneut infrage zu stellen und damit eine erhebliche Verzögerung durch einen neuen Diskussionsprozess in Kauf zu nehmen, helfe niemandem, weshalb seine Fraktion eine solche Grenzwertdebatte eindeutig ablehne.

Ungefähr 20 entwickelte Länder weltweit mit erheblichem Autoverkehr hätten den Verbrennungsmotor ab etwa 2030 bis 2040 verboten, im Übrigen auch China, wo man jährlich 25 Millionen Autos verkaufe bei einer Wachstumsrate von 10 % pro Jahr. 40 % davon seien Elektroautos. Volkswagen verkaufe bereits heute 4,2 Millionen Autos nach China. Eine nationale Debatte über die Elektromobilität halte er vor diesem Hintergrund für absolut rückwärtsgewandt, denn die Entscheidung sei weltweit auf den Märkten längst gefallen. Insofern müsse man die Automobilindustrie mit Blick auf die neuen Technologien vernünftig aufstellen.

Bekanntermaßen sei die Rohstofffrage nicht unproblematisch, was aber auch für die Gewinnung von Erdöl gelte. Zudem brauchten auch Verbrennungsmotoren Kobalt sowie Katalysatoren Platin und seltene Erden zum Teil in einem Umfang, der den Bedarf für Elektromotoren übersteige.

Auch bei mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen handele es sich um Elektrofahrzeuge. Gegenwärtig kümmere sich die Landesregierung darum, Forschung und Entwicklung deutlich nach vorne zu bringen.

Johannes Remmel (GRÜNE) wirft Nic Peter Vogel vor, wenn die AfD wissenschaftlich redlich wäre und sich für an wissenschaftlicher Redlichkeit abgeleitete politische Maßnahmen interessierte, zöge sie aus intellektueller Redlichkeit diesen Antrag zurück, den er für schlicht falsch halte.

Stattdessen versuche die AfD-Fraktion auch weiterhin, mit bestimmten Emotionen zu spielen, womit sie auch Entwicklungen des Rechtsstaates infrage stelle, worin eines ihrer Hauptmotive liege.

Wenn es um technologische und klimaorientierte Innovationen und Techniken gehe, werfe die AfD-Fraktion die Frage nach dem fairen Handel auf. Seine Partei arbeite an diesem Thema seit über 25 Jahren und mache unter anderem hinter Mobilfunkgeräte und Autos viele Fragezeichen. Warum die AfD dies nun gerade bei Elektromobilität thematisiere, könne seine Fraktion nicht nachvollziehen.

Stattdessen brauche man fairen Handel überall, den man auch in Handelsverträgen berücksichtigen müsse, wofür es aber eine starke EU brauche, die die AfD allerdings auch nicht wolle.

Nic Peter Vogel (AfD) hält es für selbstverständlich, 13 Jahre alte Richtlinien und Forschungsergebnisse zu hinterfragen, denn es gehe bei Forschung doch gerade darum, Ergebnisse offen zu evaluieren und zu hinterfragen, ohne getrieben zu sein.

Natürlich müsse China mit seinen Megametropolen ganz anders reagieren und könne sich damit zu Recht als Vorreiter in der Elektromobilität darstellen, verfüge allerdings auch über völlig andere Möglichkeiten. Dabei halte man Elektromobilität dort nur für eine Übergangsmobilität.

Die Fixierung auf eine Antriebsart oder bestimmte Forschung halte er für ebenso hochgefährlich wie den Umstand, dass bedeutende Teile der Autoindustrie nur kurzfristig dächten und es letztlich nur darum gehe, in den nächsten Jahren Neuwagen zu verkaufen.

Er betone, die Probleme bei den Rohstoffen und des nicht fairen Handels sehe seine Fraktion nicht nur bei der Elektromobilität, sondern es gehe um langfristige Alternativen. Smartphones ohne Rohstoffe, an denen Blut klebe, würden sich gewiss am Markt durchsetzen, weil es verantwortungsvolle Käufer gebe, die auch einen höheren Preis zahlten.

Es gehe nicht um nationale Alleingänge, sondern um unabhängige Forschung. Man müsse überprüfen, ob man es sich nicht zu einfach mache zu glauben, ein Elektroauto zu fahren und damit das Weltklima zu retten. In den nächsten Jahrzehnten werde es ganz andere Technologien geben, sodass man ergebnisoffen forschen müsse.

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

7 Grenznahe Kontrollflächen für Bundespolizei, Landespolizei und BAG schaffen

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/5632

Nic Peter Vogel (AfD) erinnert an die Expertenanhörung zur Frage, wie man die nordrhein-westfälische Westgrenze stärker schützen könne. Dabei hätten die Polizeigewerkschaften signalisiert, dass man bislang nur mit Schleierfahndung arbeiten könne. Bei verstärkten Grenzkontrollen etwa beim G8-Gipfel seien den Beamten bis zu 49 % Straftäter ins Netz gegangen, was zeige, dass sie über ein geschultes Auge verfügten, und der Mär widerspreche, das zukünftig jeder angehalten werde.

Die Polizeigewerkschaften empföhlen deutlich mehr grenznahe Kontrollflächen in Form von Haltebuchten oder flexiblen Leitplanken, um solche Kontrollen überhaupt sicher vornehmen zu können. Dabei gehe es auch um die Gefährdung von Leib und Leben der zu Kontrollierenden sowie der Beamten; sei es doch schon zu Todesfällen gekommen. Mehr wolle dieser Antrag nicht.

Klaus Vossemer (CDU) konstatiert, die AfD-Fraktion wolle über die Westgrenze reden, nicht aber über Sicherheit im Straßenverkehr und eine ordentliche Lenk- und Ruhezeitenkontrolle.

Carsten Löcker (SPD) schließt sich Klaus Vossemer an. An Nic Peter Vogel richtet er die Frage, warum die AfD-Fraktion ihre Forderung an Grenzen festmache, denn die Polizei habe bereits Möglichkeiten, mit Blick auf den Schengenraum und die EU-weiten Regelungen entsprechende Kontrollen durchzuführen. Auch seine Fraktion spreche sich für Kontrollen aus, könne aber nicht nachvollziehen, warum diese gerade an der Grenze stattfinden müssten.

Arndt Klocke (GRÜNE) spricht sich dafür aus, Fahrzeiten, Gewicht, die Abschaltung von AdBlue-Einrichtungen usw. schärfer zu kontrollieren, was aber nicht an den Grenzen stattfinden müsse, denn dabei handele sich um eine Aufgabe der Autobahnpolizei. Die Forderungen der AfD-Fraktion brächten also keinerlei Mehrwert.

Nic Peter Vogel (AfD) erläutert, die Grenznähe ergebe sich aus der Notwendigkeit der Schleierfahndung mit einer Begrenzung auf 30 km sowie auf 50 km an Binnengrenzen, die man gegebenenfalls auf 50 bzw. 80 km ausweiten möge, wie teilweise gefordert werde.

Nordrhein-Westfalen stelle ein Einfallstor für Drogenhändler, Schmuggler, Menschenhändler und sonstige Kriminelle dar, weshalb verstärkte Kontrollen an den Grenzen sehr sinnvoll seien, sodass man eben dort auch mehr Haltebuchten benötige.

Selbstverständlich spreche auch er sich für stärkere Fahrzeitkontrollen, mehr Lkw-Stellplätze und dafür aus, die unredlichen osteuropäischen Speditionen, die den redlichen Speditionen das Leben schwer machten, zu kontrollieren und mit empfindlichen Bußen zu belegen.

Der Antrag greife dabei auch nur eine Problematik im Verkehrsbereich auf, eben als einen Baustein von mehreren, wie er diesen Antrag auch verstanden wissen wolle.

Der Antrag wird mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der AfD-Fraktion abgelehnt.

8 Vielfalt der Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen nutzen – Infrastruktur ausbauen, Rahmenbedingungen verbessern und die Intermodalität stärken

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 17/6246

Klaus Vossemer (CDU) tritt der bereits geäußerten Kritik entgegen und unterstreicht, selbstverständlich meine man immer auch den Fußverkehr.

Sodann begrüßt er die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen auf nordrhein-westfälischen Straßen ebenso wie die erreichten Verbesserungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit und ihren ordnungsgemäßen Einsatz. Ob sie sich tatsächlich zu einem Mittel zur Lösung einiger Nahverkehrsprobleme entwickelten, bleibe abzuwarten; sein Selbstversuch stimme ihn jedenfalls durchaus positiv.

Einen wesentlichen Baustein stelle der Radverkehr dar, sodass die Koalition das Radwegenetz systematisch weiter ausbauen und Lücken schließen wolle; so habe man im vergangenen Jahr bereits 177,5 km Radwege neu gebaut nach 156 km im Jahr davor. Für den Erhalt und Neubau an Bundesstraßen stelle man im laufenden Haushalt 24 % mehr zur Verfügung als im Vorjahr und investiere 12,4 Millionen Euro für den Radwegbau an Landesstraßen, mithin 67 % mehr als im Vorjahr. Auch der Anteil der Rad-schnellwege steige um 38 % im Verhältnis zum Jahr 2017.

Man wolle Nordrhein-Westfalen weiter zum Fahrradland ausbauen als ein Baustein der Multi- und Intermodalität. Man habe auch die Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ mit einer beeindruckenden Zahl an Unterschriften zur Kenntnis nehmen dürfen, was nicht verwundere, weil das Fahrradfahren in breitesten Bevölkerungsschichten beliebt und als Mittel der Wahl der Fortbewegung tagtäglich genutzt werde. Man werde die Forderungen der Volksinitiative sehr sorgfältig prüfen, die man vom Grundsatz her unterstütze, wenn man auch die eine oder andere Forderung für sehr ambitioniert, aber grundsätzlich umsetzbar halte. Deshalb wolle man auch den Aktionsplan Nahmobilität gemeinsam mit Vertretern der Volksinitiative fortentwickeln.

Auch spreche man sich für eine Weiterentwicklung der Förderkriterien bei der Nahmobilität aus, um die Fördersätze für den kommunalen Radwegbau weiter anzuheben, was einen wesentlichen Aspekt des Antrags beschreibe.

Darüber hinaus strebe man eine Verbesserung der Verkehrssicherheit an, denn Radfahrer seien immer noch als schwächstes Glied auf der Straße besonders gefährdet, etwa durch Abbiegeunfälle mit schrecklichen Folgen. Hier wolle man sich die Innovation genauer anschauen und nach Möglichkeit auch in Nordrhein-Westfalen nutzen, um den Radverkehr und das Radfahren noch sicherer zu machen.

Bodo Middeldorf (FDP) hält Carsten Löcker entgegen, neben der Stärkung des ÖPNV mit 1 Milliarde Euro fördere man mit diesem Antrag die Nahmobilität, um dem

eigenen Anspruch der Nutzerorientierung, der Technologieoffenheit und der Ideologiefreiheit gerecht zu werden.

Für die Erreichung der Mobilitätswende dürfe es nicht nur darum gehen, den ÖPNV immer weiter auszubauen, was am Ende aus Kapazitätsgründen nicht mehr gelingen könne; es gehe vielmehr um die entscheidende Frage, wie man jedem Nutzer eine geschlossene Mobilitätskette garantieren könne. Die Elektromobilität eröffne dabei eine völlig neue Dimension, denn dafür, ob man jemanden tatsächlich vom Auto auf andere Verkehrsmittel bringen könne, halte er es für entscheidend, ob man den Weg zur oder von der Haltestelle mit einem Fahrrad oder möglicherweise mit Kleinstfahrzeugen zurücklegen könne. Damit könnte man möglicherweise auch das Problem der letzten Meile lösen.

Verknüpfe man die verschiedenen Angebote im Sinne der Intermodalität intelligent miteinander, schaffe man eine echte Chance dafür, die komplette Mobilitätskette zu gewährleisten, ohne ein privates Auto nutzen zu müssen. Erst damit erreiche man eine reale Chance für die von der Opposition viel beschworene Mobilitätswende. Insofern halte er es für außerordentlich bedauerlich, dass insbesondere die von den Grünen mitregierten Länder in der Bundesratsdebatte die meisten Bedenken vorgetragen hätten.

Selbstverständlich müsse man die eine oder andere Regelung unter Sicherheitsaspekten abwägen; für ganz entscheidend halte er es allerdings, nicht wie sonst gerne in Deutschland die Bedenken in den Vordergrund zu stellen, sondern erst einmal die Chancen einer solch neuen Technologie und eines solch neuen Transportmittels zu sehen.

Weil man dafür natürlich die entsprechende Infrastruktur brauche, sei es der Koalition so wichtig, so viel Geld in den Radwegebau zu stecken wie nie zuvor. Dabei handele es sich um eine tatsächlich ideologiefreie Politik, die alle Verkehrsträger als gleichberechtigt ansehe und das Ziel anstrebe, eine echte Alternative zum Auto zu bieten, aber nicht dazu zu zwingen.

Carsten Löcker (SPD) widerspricht Bodo Middeldorf, von einer gleichberechtigten Behandlung der Verkehrsträger habe er von der Koalition noch nie gehört. Der vorliegende Antrag enthalte keinerlei konkrete Maßnahmen. Feldwege und Landesstraßennetze zusammenzuführen, beschreibe überhaupt nicht die anstehenden Herausforderungen. Tatsächlich gehe es um die Neuorganisation des Verkehrsraums insbesondere in den Städten, worauf der Antrag überhaupt nicht eingehe.

Es handele sich um einen reinen Showantrag, dessen Anstrengungen er ausdrücklich für in Ordnung halte; es fehlten eben schlichtweg die tatsächlichen Anforderungen mit Blick auf die gut funktionierenden Mobilitätsketten. Darin liege aber das größte Konfliktpotenzial der nächsten Jahre, und zwar insbesondere dort, wo man erst noch dafür werben müsse, dass der Radverkehr in der Stadt tatsächlich funktioniere.

Arndt Klocke (GRÜNE) hält die radverkehrspolitische Entwicklung von Schwarz-Gelb für beeindruckend, wenn er an die Kürzungen der Regierung unter Jürgen Rüttgers

denke. Abwarten müsse man wohl, ob Schwarz-Gelb die Zahlen auch dann noch fortschreiben werde, wenn man in turbulenteren Haushaltszeiten komme und in den nächsten Jahren deutlich weniger Geld zur Verfügung stehe.

Insbesondere freue ihn, dass man die Volksinitiative einbinden wolle. Er bedaure aber zugleich, dass man keine Anhörung mit den Experten vor Ort durchführe, um ins Gespräch zu kommen. Möglicherweise gebe es auch andere Möglichkeiten, alle Akteure an einen Tisch in den Landtag zu holen.

Seine Fraktion habe letzte Woche ein eigenes Eckpunktepapier für ein NRW-Radverkehrsgesetz beschlossen und veröffentlicht, bei dem es durchaus Schnittmengen zum Antrag gebe.

Nic Peter Vogel (AfD) hält den Antrag für grundsätzlich zustimmungsfähig. Er begrüßt es, sich andere Systeme zur Vermeidung von Abbiegeunfällen anzusehen, wenn man auch den Antrag seiner Fraktion zur beschleunigten Einführung von Abbiegeassistenten noch abgelehnt habe. Allerdings könnten Systeme wie etwa Bike-Flash unter ungünstigen Bedingungen eher zu Irritationen und Verunsicherungen führen. Darüber hinaus bezweifle er, dass man dafür Mittel in Höhe von mindestens 30.000 Euro an jeder Kreuzung ausgeben müsse.

Die Euphorie in Bezug auf die Kleinstfahrzeuge teile er hingegen nicht, die er für im Straßenverkehr sehr gefährdet und durchaus auch gefährlich halte. Außerdem gebe es eine Konkurrenz zum Fahrradfahren, was überhaupt keine Emissionen verursache und zudem noch einen Fitnessfaktor aufweise. Zudem verschrotteten die Sharing-Anbieter in den USA die Geräte nach 29 Nutzungstagen, weil sich Reparaturen, aber auch Recycling nicht rechneten. Ein Fahrrad benötige im Vergleich insgesamt weniger Rohstoffe.

9 Eiserner Rhein

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/1997

(Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion, s. Anlage 2)

Minister Hendrik Wüst (VM) berichtet wie folgt:

Das Bundesverkehrsministerium hat schon 2014 neben der historischen Trasse der A52-Variante den sogenannten dritten Weg in die Diskussion und die Überlegung einer Schienenverbindung von Nordrhein-Westfalen nach Antwerpen einbezogen.

Der dritte Weg läuft – das sage ich mit Blick auf den Text der Antragsteller – von Mol über Weert, Roermond und Venlo nach Nordrhein-Westfalen. Die Führung einer Güterverkehrsstrecke nach Antwerpen über Eindhoven ist von Amts wegen nicht bekannt: weder bei uns noch im BMVI. Hier gibt es irgendwo ein Missverständnis in der Kommunikation; ich wäre für einen gelegentlichen Hinweis dankbar.

Vielleicht kommt das Missverständnis daher, dass großes Interesse besteht, auf dem deutschen Teil der auch für den dritten Weg gebrauchten Strecke gerne die Strecke Den Haag–Eindhoven–Düsseldorf zu verbessern.

Wir haben uns alle sehr gefreut, dass Ende letzten Jahres der deutsche Teil, also Kaldenkirchen–Mönchengladbach–Rheydt–Odenkirchen, im Bundesverkehrswegeplan aufgestiegen ist. Daran hängt aber immer die Prämisse, dass auf dem gesamten Stück Güterverkehr stattfindet. Das ist der schwierige Punkt, denn jeder, der das Thema kennt, weiß – das sage ich bewusst ironisch –, wie gern die Niederländer dieses Projekt haben.

Wenn man nach liebevollen Formulierungen auf niederländischer Seite zu diesem Projekt sucht, findet man eher schwierige Formulierungen. Im Koalitionsvertrag der niederländischen Regierung steht beispielsweise, dass auf der aktuellen Strecke auf niederländischer Seite nur Personenverkehr stattfindet.

Deswegen war es kein ganz leichtes Unterfangen, die niederländische Regierung in einer gemeinsamen schriftlichen Absichtserklärung dazu zu bringen, sich unter anderem auch über diese Strecke, also den sogenannten Eisernen Rhein, mit uns ins Benehmen zu setzen. Es ist ein ganzes Paket an Themen zu besprechen, aber sie haben gesagt: Auch darüber sind wir bereit, mit euch zu sprechen – trotz des Koalitionsvertrags.

Sie sind auf meine Anregung und Bitte hin, die ich dem BMVI vorgetragen habe, das dann eine entsprechende Einladung ausgesprochen hat, auch darauf eingestiegen, eine internationale Arbeitsgruppe einzurichten. Insofern haben wir jetzt die Gesprächsbereitschaft hergestellt, was mehr ist, als wir je hatten, aber noch lange nicht genug. Dort wird jetzt daran gearbeitet, das Ziel zu erreichen, am Ende ein Staatsvertrag über den Bau des sogenannten dritten Wegs zu schließen.

Das findet auf nationaler Ebene statt, und die niederländischen Provinzen nehmen ebenso wie das Land Nordrhein-Westfalen an diesen Gesprächen und Verhandlungen teil. – Das ist der Stand, soweit ich ihn heute berichten kann.

10 Geplante Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/2123

(Tagesordnungspunkt auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN, s. Anlage 3)

Johannes Remmel (GRÜNE) stellt fest, der Bericht der Landesregierung beantworte nicht die gestellten Fragen; habe man doch dezidiert nach der Haltung der Landesregierung zur beabsichtigten Liberalisierung des Personenbeförderungsgesetzes gefragt. Auch möchte er wissen, wie die Landesregierung die Aufhebung der Rückkehrpflicht sowie bestimmte Standards bewerte, die man festlegen müsste. Er bietet an, die Antworten schriftlich nachzureichen.

Carsten Löcker (SPD) schließt sich Johannes Remmel an, zumal im Herbst die Verkehrsministerkonferenz stattfindet, sodass seine Fraktion spätestens bis dahin eine Mitteilung der Landesregierung erwarte. Auch wünsche man sich eine zeitnahe Information über die Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz. Im Übrigen halte er gleiche Rechte und gleiche Pflichten für nicht zu viel verlangt.

Minister Hendrik Wüst (VM) führt aus, er rechne nicht mit Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz zu diesem Thema, weil man die Einsetzung einer Findungskommission angeregt habe und der Bundesverkehrsminister dem nachgekommen sei. Daran seien alle im Bundestag vertretenen Parteien beteiligt sowie die Länder, wobei er selbst die B-Länder vertrete. In einem ersten Treffen habe man die Arbeitsstrukturen besprochen. Bis zum Spätsommer werde man auf Mitarbeiterenebene die Situation eruiieren, wo Einigkeit bestehe und wo nicht. Mit Ergebnissen rechne er daher erst weit nach der Verkehrsministerkonferenz.

Die nordrhein-westfälische Position habe er bereits mehrfach dargestellt, nämlich die Chancen der Digitalisierung für eine bessere Mobilität zu nutzen, ohne die zusätzliche Verlässlichkeit des Taxis zu riskieren, was Carsten Löcker vermutlich mit „gleiche Rechte und gleiche Pflichten“ meine. Dabei gehe es um eine Vielzahl von Stellschrauben weit über die Rückkehrpflicht hinaus, bei der es sich um den Versuch handele, die On-demand-Verkehre ein Stück weit an die Kette zu legen und dem Taxi die Chance einzuräumen, als Gegenleistung für die Beförderungspflicht ein gewisses Maß an Privilegien zu erhalten.

Die Rückkehrpflicht könne ein probates Mittel darstellen, wobei es auch Vorschläge gebe, sie etwa mit drei Rückkehrorten in einer Stadt abzumildern. Es gebe allerdings auch andere Methoden, um dasselbe Ziel zu erreichen, zumal er die Rückkehrpflicht nicht für innovativ halte, da man damit Autos, bei denen es sich größtenteils um Verbrennungsmotoren handele, leer durch die Gegend schicke.

Auf jeden Fall wollten alle mehr Verkehr und mehr Autos in der Stadt vermeiden wie beispielsweise in New York. Er selbst sei für solche Regelungen sehr offen und werde

auch Regelung einbringen, heute allerdings keine Verhandlungsstände vorwegnehmen, die es noch gar nicht gebe. Jedoch sei er gerne bereit, bei Gelegenheit über Zwischenstände zu berichten; bei der großen Runde in Berlin werde man gewiss sowieso alles in den Zeitungen lesen können.

Johannes Remmel (GRÜNE) konstatiert, die Haltung der Landesregierung werde immer noch nicht erkennbar. Seiner Fraktion sei daran gelegen, über diese Frage eine offene und öffentliche Diskussion im Verkehrsausschuss zu führen, denn die Grenze zwischen öffentlichem und Individualverkehr verschwimme, sodass es am Ende zu einer Kannibalisierung des öffentlichen Verkehrs kommen könnte, was die Bündlungsfunktion des öffentlichen Verkehrs infrage stelle und letztlich Finanzierungsfragen auslöse. Genau dies passiere in New York. Darüber hinaus gehe es auch um die Sozialversicherungspflichtigkeit.

Bodo Middeldorf (FDP) stellt klar, seine Fraktion freue sich auf eine sehr intensive Debatte auf Landesebene, zumal man die Liberalisierung des Personenbeförderungsgesetzes nicht auf die Frage reduzieren dürfe, ob man Über nun genehmigen könne oder nicht. Vielmehr gehe es um die Frage, ob neue Mobilitätsformen zum Beispiel in Tagesrandzeiten, in Randlagen oder im ländlichen Raum die Defizite des öffentlichen Nahverkehrs kompensieren könnten. Im Augenblick liefen solche Angebote nur als Sondernutzung.

Auch hier dürfe man nicht nur zurückblicken und die Bedenken in den Vordergrund stellen, sondern müsse ein 70 Jahre altes Gesetz anpacken, um die neuen Möglichkeiten, die die technologischen Entwicklungen böten, tatsächlich umsetzen zu können. Auch an dieser Stelle werde sich die Ernsthaftigkeit in Bezug auf die angestrebte Mobilitätswende zeigen.

Carsten Löcker (SPD) stimmt Bodo Middeldorf zu, mit Blick auf die Anforderungen sei das Gesetz tatsächlich veraltet. Auch gehe es in der Tat nicht nur darum, den Wettbewerb zu organisieren, sondern auch, die Möglichkeiten der Digitalisierung gut umzusetzen.

Allerdings müsse das Gesetz auch in Zukunft Wettbewerbsverzerrungen vermeiden. Wer mehr Mobilität im ländlichen Raum anbiete, brauche dafür auch die rechtlichen Grundlagen. Grundsätzlich begrüße er zwar die Findungskommission, weil man die Fragen nicht einfach nur in einer Verkehrsministerkonferenz abarbeiten könne. Allerdings gebe es auch ganz klare Erwartungshaltungen aus dem ländlichen Raum wie auch in den Städten. Er unterstreicht, zum öffentlichen Nahverkehr gehörten auch die Taxis.

11 Verschiedenes

a) Jury-Termine der Arbeitsgemeinschaft „fahrradfreundliche Städte“

Vorsitzender Thomas Nückel teilt mit, der Termin am 24. Juni 2019 entfalle; die Termine für das zweite Halbjahr stünden noch nicht fest.

b) ÖPNV-Sprechstunde

Der nächste Termin finde am 19. September 2019 statt, zu dem er wieder als Gastgeber einladen werde.

c) Ausschussreise

Neben der zweitägigen Ausschussreise zu den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam am 26. und 27. September 2019 schlugen die Obleute eine weitere Informationsreise mit dem Ziel Hongkong/Shenzhen vom 4. bis zum 10. Mai 2020 vor. Um allen Ausschussmitgliedern die Teilnahme zu ermöglichen, empfahlen die Obleute nach einer ersten Kalkulation einen Eigenanteil von maximal 1.200 Euro.

Der Ausschuss beschließt einstimmig, vom 4. bis zum 10. Mai 2020 eine Informationsreise mit dem Ziel Hongkong/Shenzhen bei einem maximalen Eigenanteil von 1.200 Euro durchzuführen.

d) Sitzungstermine für das Jahr 2020 (s. Anlage 4)

Der Ausschuss nimmt die Sitzungstermine für das Jahr 2020 zur Kenntnis.

gez. Thomas Nückel
Vorsitzender

4 Anlagen

05.08.2019/12.08.2019

73



SPD-Fraktion im Landtag NRW, Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf

An den
Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr
Herrn Thomas Nückel MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Carsten Löcker MdL
Sprecher für den Arbeitskreis Verkehr

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 - 884 2615
Fax: 0211 - 884 3222
carsten.loecker@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion.nrw

20. März 2019

Beachtung der gesetzlichen Regelungen Betriebsverfassungs- und Personalvertretungs-
gesetzes beim Landesbetrieb Straßenbau.NRW

Bitte um einen umfassenden schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung
zur Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 08. Mai 2019

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Rahmen der von der SPD beantragten Aktuellen Stunde zum Landesbetrieb Straßen-
bau.NRW am 20. März, wurde an Verkehrsminister Wüst eine Reihe von Fragen gestellt.
Diese betrafen die anstehende Transformation des Landesbetriebs im Zusammenhang
mit der neu zu bildenden Autobahn GmbH des Bundes und die erforderlichen Übergänge
von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landesbetriebs zur Autobahn GmbH.

Hierbei wurden die Fragen zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen zur Mitarbeiter-
mitbestimmung nicht beantwortet.

Aufgrund der Bedeutung des Themas bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um
einen umfassenden schriftlichen wie mündlichen Bericht zur Sitzung des Ausschusses für
Verkehr am 08. Mai 2019.

Gegenstand des Berichts sollen sein:

- Welchen Stand haben die organisatorischen Vorbereitungen seitens der Landes-
regierung zur Neuorganisation des Landesbetriebes für die Arbeit ab 2021?
- Welchen Stand haben die Vorbereitungen für den Übergang von Personal zur
Autobahn GmbH des Bundes?
- Welche Vorkehrungen hat die Landesregierung getroffen, um den Landesbetrieb
in der Übergangsphase arbeitsfähig zu halten?

- Wie wurde die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung der Mitarbeiterschaft bislang vollzogen bzw. durchgeführt und welche Ergebnisse zeitigt diese?

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Carsten Löcker'.

Carsten Löcker MdL
Sprecher für den Arbeitskreis 11



SPD-Fraktion im Landtag NRW, Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf

An den
Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr
Herrn Thomas Nückel MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Carsten Löcker MdL
Sprecher für den Arbeitskreis Verkehr

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 - 884 2615
Fax: 0211 - 884 3222
carsten.loecker@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion.nrw

20. März 2019

Eiserner Rhein
Bitte um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung zur Sitzung
des Ausschusses für Verkehr am 08.Mai 2019

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

das Thema „Eiserner Rhein“ ist seit Jahren auf der verkehrspolitischen Agenda, geht es doch um eine Verbesserung der Hafenhinterlandverkehre der sogenannten ZARA-Häfen in den Niederlanden und Belgien mit Bezug zu Nordrhein-Westfalen. Für unser Bundesland ist die Verbesserung dieser Anbindung von großer Bedeutung.

Dem Vernehmen nach wird derzeit daran gearbeitet den Eisernen Rhein über eine Trasse Richtung Eindhoven zu entwickeln. Hierzu sollen bereits Gespräche mit niederländischer wie belgischer Beteiligung stattgefunden haben.

Aufgrund der Bedeutung des Themas bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen umfassenden schriftlichen wie mündlichen Bericht zur Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 08. Mai 2019.

Mit freundlichen Grüßen

Carsten Löcker MdL
Sprecher für den Arbeitskreis 11



Landtag Nordrhein-Westfalen

Arndt Klocke MdL

Fraktionsvorsitzender
Bündnis 90/Die GRÜNEN

Landtags NRW • Platz des Landtags 1 • 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses
Thomas Nüchel

Telefon: (0211) 884-4336

Fax: (0211) 884-3507

E-Mail: arndt.klocke@
landtag.nrw.de

Düsseldorf, 16. Mai 2019

Berichts-anfrage für die Verkehrsausschusssitzung am 5. Juni 2019

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nüchel,

hiermit beantrage ich für die GRÜNE Landtagsfraktion für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 5. Juni 2019 einen mündlichen und schriftlichen Bericht der Landesregierung:

Geplante Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes

Seit Anfang dieses Jahres ist bekannt geworden, dass Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer beabsichtigt, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu ändern. Damit sollen Mobilitätsdienstleister wie Uber und Co. Pooling-Modelle mit algorithmusgesteuerten Streckenführungen auch in Deutschland anbieten können. Bislang konnte Uber in Deutschland nur Mietwagen-Fahrdienste anbieten mit entsprechenden Einschränkungen wie Rückkehrpflicht; Pooling ist bislang laut PBefG verboten. Die beabsichtigten Änderungen stoßen vor allem in der Taxibranche auf erheblichen Widerstand. Die Taxiunternehmen fühlen sich gegenüber den Fahrdiensten benachteiligt, da Taxis als Teil der Daseinsvorsorge und des ÖPNV bestimmte Standards wie flächendeckendes Angebot rund um die Uhr und zu festen Preisen einhalten müssen. Sie befürchten Wettbewerbsnachteile und schlechtere Arbeitsbedingungen durch Dumping-Löhne.

Neue amerikanische Studien zu den Auswirkungen der neuen Mobilitätsdienstleister in den USA kommen zu dem Schluss, dass der Autoverkehr in den Städten dadurch zu und nicht wie erhofft abgenommen hat. Nicht nur Taxis, sondern auch der ÖPNV wurden durch die neuen Angebote karnalisiert.

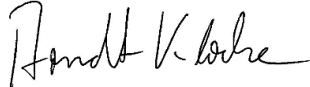
Im Mai soll es ein Treffen von Verkehrsminister Scheuer mit Vertretern der Länder gegeben haben, wo über die beabsichtigten Änderungen im PBefG gesprochen wurde.

- 2 -

Ich möchte die Landesregierung in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen bitten:

- Wie ist die grundsätzliche Haltung der Landesregierung zur beabsichtigten Liberalisierung des Personenbeförderungsgesetzes?
- Wie bewertet sie die einzelnen Punkte wie zum Beispiel die Aufhebung der Rückkehrpflicht und des Pooling-Verbots?
- Wie sollen soziale, ökologische und qualitative Standards im Mietwagenbereich zukünftig festgelegt werden?
- Wie könnten diese aussehen?
- Welche Ergebnisse hatte das Gespräch von Verkehrsminister Scheuer mit den Ländern?
- Mit welchen Vorschlägen und Initiativen sich die Landesregierung in dieses Gespräch eingebracht?

Mit freundlichen Grüßen,



Arndt Klocke
Fraktionsvorsitzender

A 11 - Verkehrsausschuss

○ Sitzungstermine

Reisewochen

● Bedarfstermine

Terminplan 2020
- 1. Jahreshälfte -

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	
Januar			1	2	3	4	5	Weihnachtsferien bis 06.01. sitzungsfrei
	6)	7	8	9	10	11	12	Sitzungswoche
	13	14	15	16	17	18	19	Sitzungswoche
	20	21	22	23	24	25	26	Sitzungswoche
Februar	27	28	29	30	31	1	2	Sitzungswoche
	3	4	5	6	7	8	9	Sitzungswoche
	10	11	12	13	14	15	16	Sitzungswoche
	17	18	19	20	21	22	23	sitzungsfrei
März	24	25	26	27	28	29	1	sitzungsfrei
	2	3	4	5	6	7	8	Sitzungswoche
	9	10	11	12	13	14	15	Sitzungswoche
	16	17	18	19	20	21	22	Sitzungswoche
	23	24	25	26	27	28	29	Sitzungswoche
April	30	31	1	2	3	4	5	Sitzungswoche
	(6	7	8	9	10	11	12	Osterferien 06.04. - 18.04. sitzungsfrei
	13	14	15	16	17	18)	19	sitzungsfrei
	20	21	22	23	24	25	26	Sitzungswoche
Mai	27	28	29	30	1	2	3	Sitzungswoche
	4	5	6	7	8	9	10	Sitzungswoche
	11	12	13	14	15	16	17	Sitzungswoche
	18	19	20	21	22	23	24	Sitzungswoche
	25	26	27	28	29	30	31	Sitzungswoche
Juni	1	(2)	3	4	5	6	7	Pfingstferien 02.06. sitzungsfrei
	8	9	10	11	12	13	14	Sitzungswoche
	15	16	17	18	19	20	21	Sitzungswoche
	22	23	24	25	26	27	28	Sitzungswoche
	(29	30						Sommerferien 29.06. - 11.08. sitzungsfrei

□ = Plenarsitzungstage

() = Schulferien

_ = Bundesrat

A11 Verkehrsbeschuss

Terminplan 2020
- 2. Jahreshälfte -

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	
Juli			1	2	<u>3</u>	4	5	sitzungsfrei
	6	7	8	9	10	11	12	sitzungsfrei
	13	14	15	16	17	18	19	sitzungsfrei
	20	21	22	23	24	25	26	sitzungsfrei
August	27	28	29	30	31	1	2	sitzungsfrei
	3	4	5	6	7	8	9	sitzungsfrei
	10	11	12	13	14	15	16	sitzungsfrei
	17	18	19	20	21	22	23	Sitzungswoche
	24	25	26	27	28	29	30	Sitzungswoche
September	31	1	2	3	4	5	6	Sitzungswoche
	7	8	9	10	11	12	13	Sitzungswoche
	14	15	16	17	18	19	20	Sitzungswoche
	21	22	23	24	25	26	27	Sitzungswoche
Oktober	28	29	30	1	2	3	4	Sitzungswoche
	5	6	7	8	9	10	11	Sitzungswoche
	(12	13	14	15	16	17	18	Herbstferien 12.10. - 24.10. sitzungsfrei
	19	20	21	22	23	24	25	sitzungsfrei
November	26	27	28	29	30	31	1	Sitzungswoche
	2	3	4	5	6	7	8	Sitzungswoche
	9	10	11	12	13	14	15	Sitzungswoche
	16	17	18	19	20	21	22	Sitzungswoche
	23	24	25	26	27	28	29	Sitzungswoche
Dezember	30	1	2	3	4	5	6	Sitzungswoche
	7	8	9	10	11	12	13	Sitzungswoche
	14	15	16	17	18	19	20	Sitzungswoche
	21	22	23	24	25	26	27	Weihnachtsferien 23.12.2020 - 06.01.2021 sitzungsfrei
Januar	28	29	30	31	1	2	3	sitzungsfrei
	4	5	6	7	8	9	10	sitzungsfrei

A11 VA