



Verkehrsausschuss

38. Sitzung (öffentlich)

8. Januar 2020

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 15:40 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Zur Tagesordnung

5

Der Ausschuss kommt auf Bitte der AfD-Fraktion überein, Tagesordnungspunkt 4 „Pudelwohl im fremden Land! Endlich wirksame Bekämpfung von invasiven Neobiota ermöglichen und heimische Ökosysteme schützen!“ in seiner nächsten Sitzung zu beraten.

1 „Ideologiefreiheit, Nutzerorientierung und Technologieoffenheit“ – Gleichstellung der Verkehrsträger auch bei Landesreisekostengesetz und Pendlerpauschale

6

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/6737

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

– Wortbeiträge

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

2 Klimaschutz und Verkehrswende brauchen mehr als Sonntagsreden: Landesweites und kostenloses Ticket für Kinder und Jugendliche für Nordrhein-Westfalen!

8

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/6591

Ausschussprotokoll 17/778 (*Anhörung am 30.10.2019*)

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

– Wortbeiträge

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 Der Freiheit auf der Spur: Grüne Welle statt Stauspur und Tempo 30 – ideologiefreie Mobilität und Individualverkehr erhalten – Verkehrsexperimente zu Lasten der Pendler beenden

12

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/7908

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

– Wortbeiträge

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.

4 Pudelwohl im fremden Land! Endlich wirksame Bekämpfung von invasiven Neobiota ermöglichen und heimische Ökosysteme schützen!

15

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/7906

– keine Wortbeiträge

- 5 Radschnellweg entlang der Autobahn 565 in Bonn – jetzt Planung zügig umsetzen!** 16
- Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/8095
- Wortbeiträge
- Der Ausschuss kommt überein, eine schriftliche Anhörung durchzuführen.
- 6 Akuter Brückennotstand – NRW braucht eine Offensive für Brückensanierungen** 18
- Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/8098
- Wortbeiträge
- 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 Europäische Klimapolitik forcieren: CO₂ einen Preis geben und Energiegeld einführen** 21
- Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/5724
- Ausschussprotokoll 17/750 (*Anhörung am 27.09.2019*)
- Wortbeiträge
- 8 „Silent Rider“ – Motorradlärm in NRW (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1])** 23
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/2870
- Wortbeiträge

9 Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Regionalisierungsmitteln *(Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 2])* **24**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/2871

– Wortbeiträge

10 Verschiedenes **26**

– keine Wortbeiträge

* * *

Zur Tagesordnung

Der Ausschuss kommt auf Bitte der AfD-Fraktion überein, Tagesordnungspunkt 4 „Pudelwohl im fremden Land! Endlich wirksame Bekämpfung von invasiven Neobiota ermöglichen und heimische Ökosysteme schützen!“ in seiner nächsten Sitzung zu beraten.

1 „Ideologiefreiheit, Nutzerorientierung und Technologieoffenheit“ – Gleichstellung der Verkehrsträger auch bei Landesreisekostengesetz und Pendlerpauschale

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/6737

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

(Der Antrag wurde nach Beratung am 11.07.2019 einstimmig an den Verkehrsausschuss – federführend – sowie an den Haushalts- und Finanzausschuss überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Ablehnung durch HFA)

Johannes Remmel (GRÜNE) hebt hervor, mit dem Antrag wolle man ökologische Verkehrsträger und insbesondere den Radverkehr im Landesreisekostengesetz und bei der Pendlerpauschale mit anderen Verkehrsträgern gleichstellen und darüber hinaus einen Anreiz schaffen.

Landesregierung und Koalitionsfraktionen hätten zum Landesreisekostengesetz auf den Grundgedanken der Kostenerstattung verwiesen, den er für falsch halte. Vor einigen Jahren habe man ihn auch bei der Pendlerpauschale auf Bundesebene aufgegeben, um Anreize für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger zu schaffen.

Zum Vorwurf, der von seiner Fraktion monierte Deckel bei der Pendlerpauschale könne bereits heute durchaus überschritten werden, führt er aus, nach dem Finanzgericht Münster gelte der Deckel bei der Kombination verschiedener Verkehrsträger sehr wohl, sodass nach wie vor ein steuerrechtliches Problem bestehe.

Klaus Vossemer (CDU) widerspricht, das Landesreisekostengesetz solle keinen Anreiz für bestimmte Verkehrsträger schaffen, sondern schlicht die entstandenen Kosten berücksichtigen, die eben beim Auto deutlich höher lägen als beim Fahrrad. Vor diesem Hintergrund stellten schon die für die Nutzung des Fahrrads gezahlten 30 Cent eine Privilegierung dar.

Zudem halte der Dienstherr bei der Genehmigung einer Dienstreise seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter regelmäßig an, für Dienstreisen bevorzugt öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, für die ebenfalls 30 Cent pro Kilometer gezahlt würden, wobei die Entfernungspauschale bei der Nutzung eines Pkw begrenzt sei. Insofern deute bereits das geltende Recht darauf hin, dass es besser und wirtschaftlicher sei, anstelle des Pkw den ÖPNV bzw. das Fahrrad zu nutzen. Darüber hinausgehende Ansätze halte seine Fraktion aber für falsch.

Auch bei Fahrgemeinschaften könnten mitgenommene Pendler zudem die Entfernungspauschale von 4.500 Euro pro Jahr in Ansatz bringen, womit es ein deutliches

Signal im Regelwerk gebe, sehr sparsam, ressourcenschonend und möglichst gemeinsam unterwegs zu sein. Zudem schweige sich der Antrag über Konsequenzen für den Fiskus völlig aus.

Bodo Middeldorf (FDP) ergänzt, man könne das Landesreisekostengesetz nicht mit der Pendlerpauschale vergleichen, bei der man auf die individuelle Entscheidung, welches Verkehrsmittel genutzt werde, und die Entfernung abstelle, wohingegen das Landesreisekostengesetz von den Vorgaben des Arbeitgebers abhängt. Seine Fraktion gehe dabei davon aus, dass öffentliche Arbeitgeber diesbezüglich klare Vorgaben machten, sich so umweltfreundlich wie möglich fortzubewegen. Da es sich nicht um individuelle Entscheidungen handele, werde man mit einer Veränderung des Landesreisekostengesetzes auch keine Anreize schaffen.

Carsten Löcker (SPD) bezeichnete die Gleichstellung der Verkehrsträger als wichtiges Ziel. Die jeweiligen spezifischen Aufwände könne man nur wenig miteinander vergleichen. Es gelte, durch große Investitionen in den Ausbau zu einer guten Angebotsstruktur zu kommen, um überhaupt die entsprechenden Angebote und damit eine echte Wahlfreiheit zu schaffen.

Andreas Keith (AfD) hält die beantragte Änderung nicht für gerichtsfest.

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

2 **Klimaschutz und Verkehrswende brauchen mehr als Sonntagsreden: Landesweites und kostenloses Ticket für Kinder und Jugendliche für Nordrhein-Westfalen!**

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/6591

Ausschussprotokoll 17/778 (*Anhörung am 30.10.2019*)

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

(Der Antrag wurde nach Beratung am 27.06.2019 an den Verkehrsausschuss – federführend –, an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen, an den Ausschuss für Familie, Kinder und Jugend, an den Haushalts- und Finanzausschuss sowie an den Ausschuss für Schule und Bildung überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Ablehnung durch die mitberatenden Ausschüsse)

Carsten Löcker (SPD) hält den Antrag nach wie vor für aktuell, denn auch in anderen Bundesländern gebe es Überlegungen, die Tarifstruktur attraktiver zu gestalten, damit Menschen mit kleinem Budget den extrem teuren Nahverkehr überhaupt nutzen könnten. Vor diesem Hintergrund habe seine Fraktion mit den Kindern und Jugendlichen beginnen wollen.

Es bestehe die Chance, mit dem Modellprojekt des VRR zu 2 und 4 Euro entsprechende Möglichkeiten auszuloten und sich mit Partnern zusammenzutun, um über die Digitalisierung und die kilometerbasierte Abrechnung weiterzukommen. Er bezeichne die Annahme als falsch, man könne die Kunden nur durch kräftige Investitionen in den nächsten zehn Jahren zu einem Umstieg auf den ÖPNV bewegen.

Man spüre eine Aufbruchstimmung, zu der seine Fraktion ihren Beitrag leisten wolle, indem man sich vertieft mit diesem Thema weiter beschäftige. Deshalb bitte er die Landesregierung, zum Vorschlag des Zweckverbandes Stellung zu nehmen, zumal man mit Blick auf das Modellprojekt in Berlin NRW fragen werde, was man von 200 Millionen Euro für das Ruhrgebiet halte. Dabei müsse man aber die tatsächliche Summe immerhin in Milliardenhöhe berücksichtigen.

Das Land müsse seinen Beitrag leisten, zumindest eine modellhafte Tarifstruktur auf den Weg zu bringen und mehr Fahrgastgruppen anzusprechen. Die Bediensteten im öffentlichen Dienst hätten sich für die Tarifverhandlungen vorgenommen, im Rahmen ihrer Beschäftigtenstruktur über entsprechende Tickets durch den Abschluss des Tarifvertrages ihren Beitrag zu leisten.

Klaus Vossemer (CDU) verweist auf die einhellige große negative Kritik in der Anhörung. Dabei bleibe die SPD die Antwort auf die Frage schuldig, wie man die Angebotsqualität im ÖPNV hebe, wenn man gleichzeitig die Preise senke. Die Kapazitäten im ÖPNV reichten nicht aus, sodass man den jungen Fahrgästen Lust auf den ÖPNV machen müsse, anstatt dafür zu sorgen, dass sie nach dem Ende ihrer Schulzeit aufgrund ihrer schlechten Erfahrungen nie wieder den ÖPNV nutzen.

Über 600 Millionen Euro an Regionalisierungsmitteln habe Rot-Grün planlos liegen lassen, anstatt Pläne für den Ausbau und die Attraktivierung des ÖPNV zu erstellen. In den letzten Jahren und Jahrzehnten seien ÖPNV-Angebote gerade im ländlichen Raum stark oder sogar ganz abgebaut worden. Daran habe Rot-Grün keinen Gedanken verschwendet. Stattdessen fordere die SPD in der Opposition nun, den ÖPNV gratis anzubieten.

Dem setze Schwarz-Gelb die ÖPNV-Offensive, 1 Milliarde Euro für die Unterstützung der Stadtbahnssysteme, die Unterstützung der Schnellbussysteme, On-Demand-Verkehre, die Digitalisierung und die Reaktivierung von Schienenstrecken entgegen, um die Menschen zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu motivieren, indem man den ÖPNV massiv ausbaue und das System stabilisiere. Es gehe auch um den Aufbau des ÖPNV-Angebots im und den Anschluss des ländlichen Raums.

Dafür müsse man schließlich zuerst sorgen, bevor man darüber nachdenke, Tickets zu nicht angemessenen Preisen zu verkaufen. Jede Kundenumfrage zeige zudem, dass Sicherheit, Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und eine überschaubare Tarifstruktur den Kunden noch wichtiger seien als der Ticketpreis.

Bodo Middeldorf (FDP) schließt sich Klaus Vossemer an, die Sachverständigen hätten ausnahmslos die Bedeutung des Ausbaus des ÖPNV gegenüber seiner kostenlosen Nutzung hervorgehoben. Dazu zähle ausdrücklich auch der Vertreter des Landesjugendrings.

Mit dem Antrag fordere die SPD-Fraktion letztlich, 800 Millionen Euro aus dem System herauszuziehen, obwohl bereits 80 % der Jugendlichen den ÖPNV nutzen, sodass man überhaupt keine kurz- und mittelfristige und selbst nur eine eventuelle marginale langfristige Umweltwirkung erzielen würde. Dies bezeichnet er als politisch unverantwortlich.

Stattdessen setze man mit der ÖPNV-Offensive der Landesregierung auf einen besser ausgebauten und kundenfreundlicheren modernen ÖPNV. Mit diesem Ziel hätten die Verbände noch einen unglaublich langen Weg vor sich; müsse man doch etwa die Aussagen der Verbände zu einem NRW-weiten Ticket als verheerend bezeichnen. Die Verbände seien noch lange nicht auf dem Weg zu einem modernen, aktuellen und zukunftsweisenden System. Daran müsse man massiv arbeiten und versuche bereits, die Verbände in diese Richtung zu bewegen.

Das System brauche mehr Geld für den Ausbau in Stadt und Land, was letztlich zu einem echten Umsteigeanreiz führe.

Andreas Keith (AfD) meint, der Antrag entstamme dem SPD-Umverteilungstraumland ohne Gegenfinanzierungsvorschlag. Kinder und Jugendliche könnten in NRW bereits kostengünstige oder sogar kostenlose ÖPNV-Tickets bekommen. Zudem müssten nicht alle Kinder und Jugendlichen überall in Nordrhein-Westfalen den ÖPNV nutzen, weshalb es auch nicht sinnvoll sei, dafür den vollen Preis zu zahlen.

Arndt Klocke (GRÜNE) bestätigt die klare Tendenz der Sachverständigen, wenn er sie auch mit Blick auf klare Plädoyers in die andere Richtung nicht als so eindeutig bezeichnen wolle wie Klaus Vossemer und Bodo Middeldorf. In der ÖPNV-Enquete-Kommission habe man in der letzten Legislaturperiode über andere Finanzierungsmodelle wie Drittmittel und eine ÖPNV-Abgabe diskutiert.

Es gebe in europäischen Großstädten und Ballungsräumen eine Debatte über die kostenfreie ÖPNV-Nutzung bzw. über ein einfaches Ticketing. Seine Partei habe sich dabei stets für eine Nutzerfinanzierung bzw. eine Nutzermitfinanzierung ausgesprochen. Der Landesjugendring beispielsweise könne sich auch ein Ticket für 1 Euro vorstellen.

Er prophezeit, die zentrale Debatte um einfache Tarifstrukturen, günstiges Fahren, Reaktivierung, Elektrifizierung und Verbesserung der Takte werde die Politik noch weiter begleiten, sodass man möglicherweise in einigen Jahren zu einer Reform komme, die Schwarz-Gelb und die Landesregierung heute noch nicht sähen.

Carsten Löcker (SPD) hält die von Bodo Middeldorf angeführten Kosten von 800 Euro für gänzlich unbelegt und spekulativ, mit denen er den Vorschlag schlichtweg kaputt rechnen wolle.

Günstige Preise für junge Menschen und ein gutes Angebot seien kein Widerspruch. Stattdessen verstecke sich Schwarz-Gelb hinter der Aussage, man brauche in den nächsten 10 bis 20 Jahren einem Bauhochlauf und könne gegebenenfalls anschließend die Preise senken. Tatsächlich aber brauche man beides.

Seine Fraktion gehe es nicht darum, Freifahrt für alle zu fordern, sondern Schritt für Schritt dazu und über eine Diskussion zu entsprechenden Entwicklungen zu kommen.

Henning Rehbaum (CDU) wirft ein, alleine zur Aufrechterhaltung des Status quo brauche man mit Blick auf steigende Kraftstoffpreise und die Löhne des Fahrpersonals zukünftig deutlich mehr Geld.

Bodo Middeldorf (FDP) verwehrt sich gegen den Vorwurf, eine gegriffene Zahl in den Raum zu stellen. Der Vertreter des Verbandes der deutschen Verkehrsunternehmen habe in der Anhörung von Kosten in Höhe von rund 880 Millionen Euro gesprochen. Über solche Geschenke könnte man allenfalls nach dem Ausbau des ÖPNV nachdenken, wenn es keine weiteren Anforderungen gebe wie etwa in Wien, wo man den ÖPNV nach Jahren systematischen Ausbaus stufenweise vergünstigt habe.

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 Der Freiheit auf der Spur: Grüne Welle statt Stauspur und Tempo 30 – ideologiefreie Mobilität und Individualverkehr erhalten – Verkehrsexperimente zu Lasten der Pendler beenden

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/7908

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

(Der Antrag wurde nach Beratung am 29.11.2019 an den Verkehrsausschuss – federführend –, an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen sowie an den Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen.)

Andreas Keith (AfD) erinnert daran, FDP und CDU hätten im Düsseldorfer Stadtrat in Bezug auf die Umweltspuren von Bremsspuren gesprochen und harsche Kritik daran geäußert. Selbst Professor Dr. Dudenhöffer bezeichne Umweltspuren als Schildbürgerstreich, der tatsächlich zu mehr Staus und Emissionen führe. Zudem handele es sich primär um eine Lenkung bzw. Umerziehung der Bürger und Pendler mit der Brechstange, um ihr Mobilitätsverhalten gezwungenermaßen zu verändern, indem man den Individualverkehr immer unattraktiver und schließlich nahezu unmöglich mache.

Bei einer Pendlerzufuhr nach Düsseldorf von 250.000 Menschen pro Tag gebe es knapp 3.000 Pendlerparkplätze sowie rund 10.000 Pendlerparkplätze an Bus- bzw. Zughaltstellen, sodass es mitnichten ausreichend Park-&-Ride-Parkplätze in Düsseldorf und Umgebung gebe, wie Klaus Vossemer in der letzten Ausschusssitzung behauptet habe.

Klaus Vossemer (CDU) fordert Andreas Keith nachdrücklich auf, die Aussage, die er ihm unterstelle und auch auf seiner „Fake-News-Facebookseite“ verbreite, zu beweisen. Diese Art des Vortrags bezeichne er als stillos, würdelos und selbst der AfD nicht angemessen.

Zur Düsseldorfer Umweltspuren schließe man sich den Ausführungen des Verkehrsministers an anderer Stelle an. Die CDU strebe eine flüssige und saubere Mobilität an, für deren Organisation noch viel zu tun bleibe. Der Antrag der AfD-Fraktion helfe bei der Lösung jedenfalls nicht.

Bodo Middeldorf (FDP) kritisiert, der Antrag greife nach typischer AfD-Manier ein Thema heraus, analysiere es kritisch – wobei man sich der Analyse grundsätzlich anschließen könne –, biete aber keine echte Lösung an und stelle das Problem völlig undifferenziert dar.

So handele es sich bei der Einrichtung einer Umweltspur um die hoheitliche Aufgabe der Kommune im Zusammenhang mit der Erstellung des Luftreinhalteplans mit der demokratischen Mehrheit des kommunalen Gremiums. Insofern spreche man über ein grundlegend legitimes, wenn im Einzelfall vielleicht auch nicht richtiges Mittel. Im Düsseldorfer Stadtrat habe es dazu eine sehr differenzierte Debatte gegeben, wobei zwei der drei Umweltpuren völlig unproblematisch seien. Insofern sei es völlig falsch, nun zu fordern, es dürfe gar keine Umweltpuren mehr geben.

Auch die Überlegungen zum ÖPNV und SPNV habe seine Fraktion längst an den Anfang ihrer Überlegungen auf Landes- und kommunaler Ebene gestellt, sodass es des AfD-Antrages nicht bedürfe.

Carsten Löcker (SPD) hält den Versuch der AfD-Fraktion für falsch, den Luftreinhalteplan an sich als „planungspolitischen Klimbim“ darzustellen. Als einzige Partei wolle die AfD den Menschen weismachen, dass man wie in früheren Zeiten auf den Straßen machen könne, was man wolle, weil man dafür auch genügend Platz habe. Diesen Platz gebe es zwischenzeitlich aber nicht mehr, sodass die AfD ihre Versprechen gar nicht einhalten könne. Stattdessen versuche sie, es so darzustellen, als versuchten die Bezirksregierung und die Akteure in einem Anfall schlechter Laune, die Menschen von der Straße zu drängen, um Bussen und Fahrradfahrern freie Fahrt zu organisieren.

Die SPD erwarte, dass die Institutionen ihre Arbeit machten und nach Recht und Gesetz entschieden. Dies bedeute auch, Entscheidungen zu treffen, für die es keinen Applaus gebe.

Andreas Keith (AfD) stellt gegenüber Klaus Vossemer klar, er habe aus seiner Erinnerung zitiert. Er versichert, er verfüge durchaus über die Größe, sich offiziell und öffentlich bei Klaus Vossemer zu entschuldigen, wenn dies ausweislich des Protokolls nicht stimme.

Der regionalen Presse sei zu entnehmen gewesen, der Düsseldorfer Stadtrat habe sich „gekloppt wie die Kesselflicker“, sodass man wohl kaum von einer differenzierten Debatte sprechen könne.

Arndt Klocke (GRÜNE) fragt Andreas Keith nach der politischen und programmatischen Antwort der AfD auf die Problematik der Umweltpuren und der Umstellung von Verkehren in den Innenstädten, denn es gebe eine massive Luftbelastung sowie die entsprechenden Urteile mit drohenden Fahrverboten, sodass sich die Städte bemühten, die innerstädtischen Verkehre umzustellen, andere Angebote zu machen, die Luft zu entlasten und damit die Bürgerinnen und Bürger zu schützen.

Bodo Middeldorf (FDP) hält einen sehr intensiven Austausch im höchsten politischen Gremium der Stadt Düsseldorf nicht für schlecht. Über ein hochkomplexes Thema sei dort eine sehr differenzierte Debatte geführt worden, in der man unterschiedliche Ziele abgewogen habe, um demokratisch den besten Weg zu organisieren.

Andreas Keith (AfD) antwortet Arndt Klocke, er habe in der letzten Sitzung dargestellt, was man tun könne, um die Innenstädte insgesamt zu entlasten, auch vom Individualverkehr. Die AfD verfolge nicht den Anspruch, dass jeder immer mit dem Auto überall hinfahren sollte. Aufgrund der baulichen Situation in den Städten könne man nicht erweitern, sondern werde zukünftig aus verschiedenen Gründen Parkplätze wegnehmen müssen.

Gerade deshalb habe er den Ausbau der Park-&-Ride-Parkplätze angesprochen, um den Menschen die Möglichkeit zu geben, außerhalb der Stadt zu parken, um zeitnah und trockenen Fußes mit Verkehrsmitteln in die Stadt zu kommen. Nach seiner Erinnerung habe Klaus Vossemer ausgeführt, dies sei doch überhaupt kein Problem, da es doch ausreichend Park-&-Ride-Parkplätze in Düsseldorf gebe.

Seine Fraktion vertrete die Meinung, dass man zunächst diese Angebote schaffen müsse, um sodann über Alternativen wie Umweltpuren oder anderes nachzudenken, sei aber mitnichten diejenige, die sich allem verwehre.

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.

(Der Tagesordnungspunkt wird heute nicht behandelt, s. "Zur Tagesordnung".)

4 Pudelwohl im fremden Land! Endlich wirksame Bekämpfung von invasiven Neobiota ermöglichen und heimische Ökosysteme schützen!

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/7906

– keine Wortbeiträge

5 Radschnellweg entlang der Autobahn 565 in Bonn – jetzt Planung zügig umsetzen!

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/8095

(Der Antrag wurde am 18.12.2019 an den Verkehrsausschuss überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen nach Vorlage einer Beschlussempfehlung des Ausschusses erfolgen.)

Arndt Klocke (GRÜNE) bittet den Minister um Ausführungen zum Planungsstand und beantragt eine schriftliche Anhörung.

Minister Hendrik Wüst (VM) weist darauf hin, die vorgelegte Machbarkeitsstudie berücksichtige den Radschnellwegstandard nicht in Gänze. Daneben stehe der weit fortgeschrittene Planungsstand zum Tausendfüßler, wobei er niemandem die Idee an sich vorwerfe. Die schriftliche Anhörung werde aber sicherlich erweisen, dass man beim Tausendfüßler aufgrund seines desolaten Zustandes der puren Not gehorche. In diesem Jahr wolle man mit dem Planfeststellungsverfahren beginnen; die Öffentlichkeitsbeteiligung stehe unmittelbar bevor.

Rein praktisch sei der Tausendfüßler teilweise bis an die Hauswände herangebaut, sodass man ihn nicht ohne Weiteres um 6,50 m verbreitern könne. Zudem würden die Planungen ganz erheblich verzögert, wobei ihm niemand auch nur ansatzweise garantiere, dass der Tausendfüßler eine solche Verzögerung aushalten könnte. Deshalb sei nun höchste Eile geboten.

Mitte Dezember habe er in einem Gespräch mit dem Oberbürgermeister und dem Stadtbaurat der Stadt Bonn Einigkeit darüber erzielt, dass dies nicht der richtige Weg sein könne, weil man riskiere, den Tausendfüßler irgendwann schlimmstenfalls sperren zu müssen, wobei dieses Risiko bei der zentralen Bedeutung des Bauwerks niemand eingehen wolle.

Auch sprengt ein Radschnellweg parallel zur Autobahn über das Autobahnkreuz Bonn-Nord hinweg jedes Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Vor diesem Hintergrund unterstütze das Land die Stadt Bonn nach Kräften, einen anderen Weg zu finden, wobei es auch nicht einfach sei, einen Radschnellweg nach dem Standard durch die Bausubstanz der Stadt Bonn zu führen. Er unterstreicht die Bereitschaft zum Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der Stadt Bonn, wobei man auch finanziell unterstützen wolle. Dazu führe man Gespräche auf Fachebene, um für die Stadt Bonn und ihr Umland eine bessere Radinfrastruktur auf höchstmöglichen Standard herzustellen.

Der Ausschuss kommt überein, eine schriftliche Anhörung durchzuführen.

6 Akuter Brückennotstand – NRW braucht eine Offensive für Brückensanierungen

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/8098

(Der Antrag wurde nach Beratung am 19.12.2019 an den Verkehrsausschuss – federführend – sowie an den Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen.)

Andreas Keith (AfD) führt aus, 6.500 Brückenbauwerke in NRW seien vor 1985 errichtet worden, von denen man ausweislich der Antwort des Verkehrsministeriums auf eine Kleine Anfrage bislang erst 920 untersucht habe, von denen 637 nicht mehr den heutigen Tragfähigkeitsbedürfnissen entsprächen. 573 müssten auf jeden Fall durch einen Neubau ersetzt werden. Laut Verkehrsministerium werde die Erneuerung der betroffenen Brückenbauwerke innerhalb der nächsten 20 Jahre erforderlich, wobei die Kosten für den Ersatzneubau der 573 Brücken bei rund 7 Milliarden Euro lägen zuzüglich der Kostensteigerungen im öffentlichen Bausektor in diesem langen Zeitraum.

Die Untersuchung der Brücken schreite nicht im erforderlichen Maße fort; fehlten doch noch rund 5.500 weitere Brückenbauwerke. Zwar erkenne man an, dass die Landesregierung deutlich mehr tue als die rot-grüne Vorgängerregierung; angesichts der erschreckenden Zahlen müsse die Opposition hier allerdings mehr Druck erzeugen, damit man zügig vorankomme. Erst vor Kurzem sei schließlich die Theodor-Heuss-Brücke in Düsseldorf wegen Einsturzgefahr für Lkw über 30 Tonnen gesperrt worden.

Matthias Goeken (CDU) weist darauf hin, das Verkehrsministerium habe einen Marathon begonnen und nehme sich nun vieler Aufgaben an, die in den letzten Jahrzehnten unerledigt geblieben seien. Allein 2018 habe man 1,4 Milliarden Euro in Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen investiert; 2019 gebe es noch 165 Millionen Euro mehr.

Für die Erstellung der Ausführungspläne seien über 100 zusätzliche Stellen geschaffen worden. Dabei gebe es auch bei den ausführenden Unternehmen Engpässe eben aufgrund der gesunkenen Nachfrage bei Brücken- und Straßenbauwerken in den letzten Jahrzehnten.

Das Baustellenmanagement Sorge zudem dafür, dass Baustellen nicht nach der gewonnenen Ausschreibung, sondern erst dann eingerichtet würden, wenn man auch tatsächlich mit dem Bauen loslegen könne.

Bodo Middeldorf (FDP) hält das Ziel der schwarz-gelben Koalition für entscheidend, den aufgelaufenen Sanierungsstau zu beseitigen, wofür man so viel Geld in die Sanierung von Straßen und insbesondere von Brücken stecke wie nie zuvor. Aus der Erkenntnis bei Regierungsübernahme habe man also längst Konsequenzen gezogen

und konkrete Maßnahmen entwickelt, was Minister Wüst mit den Begriffen Planungs- und Bauhochlauf beschreibe.

Zwischenzeitlich befinde man sich auf einem Niveau, mit dem man mit Blick auf die Beeinträchtigung durch Baustellen an der Grenze liege. Die Forderung, noch mehr Geld in diesem Bereich zu stecken, halte er daher für absurd; sie zeige die Eindimensionalität der AfD-Argumentation.

Längst gebe es zudem Maßnahmen zum Baustellenmanagement über die verschiedenen Ebenen der Baulastträger hinweg. Erst unlängst sei eine lange vorbereitete Kooperationsvereinbarung zwischen dem Minister und den Kommunen unterzeichnet worden.

Straßen.NRW richte zunehmend Nachtbaustellen ein und versuche darüber wie auch über Sperrungen am Wochenende, die Beeinträchtigungen zu reduzieren. Das Verkehrsministerium habe neue Mittel zur Verfügung gestellt, um den Bauablauf von Baustellen noch schneller zu bearbeiten.

Die AfD komme also schlicht zweieinhalb Jahre zu spät.

Gordan Dudas (SPD) wirft der AfD vor, wie auch bei den anderen Tagesordnungspunkten alles zu vermischen, zu verallgemeinern und „eine populistische Nummer daraus zu machen“, ohne die Verantwortlichkeiten, die Baulast und die Finanzverantwortung der verschiedenen Ebenen zu berücksichtigen.

Er hält Bodo Middeldorf entgegen, zwar begrüße er es, dass Schwarz-Gelb 185 Millionen Euro mehr einsetze, kritisiere aber zugleich die Ablehnung des SPD-Antrags im Rahmen der Haushaltsberatungen, die Summe auf 200 Millionen Euro zu erhöhen. Selbst die löblicherweise hohe zur Verfügung gestellte Summe reiche für die Sanierung noch nicht aus.

Arndt Klocke (GRÜNE) erinnert daran, schon zu Beginn der rot-grünen Minderheitsregierung 2010 habe man sich mit der Projektierung der zu sanierenden Autobahnbrücken beschäftigt. Das Ende des Stellenabbaus bei Straßen.NRW, die Einstellungen neuer Planer und die erhöhten Mittel begrüße er; des AfD-Antrages hätte es allerdings nicht bedurft.

Bodo Middeldorf (FDP) stellt fest, offensichtlich ziehe die SPD-Fraktion ihre Schlüsse aus den Versäumnissen der letzten Legislaturperiode. Auf die Frage an die Bauindustrie zu Beginn dieser Legislaturperiode, wie man nun möglichst schnell umsetzen könne, sei ausgeführt worden, man habe sich auf das niedrige rot-grüne Niveau eingestellt, sodass die Bauindustrie zuerst ihre Kapazitäten erhöhen müsse, um überhaupt umsetzen zu können.

Klaus Vossemer (CDU) spekuliert, die SPD sei nun befreit aus der „Babylonischen Gefangenschaft der Grünen“, die jahrelang den Abschwung gepredigt hätten. Das Landesstraßensanierungsprogramm 2017 habe 127,5 Millionen Euro betragen und

liege nun bei 185 Millionen Euro. Allerdings müsse man die Mittel auch durch Straßen.NRW verplanen und die Unternehmen vor Ort verbauen können. Dafür habe Rot-Grün keine Voraussetzungen geschaffen. Dass man jetzt mehr Mittel fordere, sei offensichtlich der Oppositionsrolle geschuldet.

Stattdessen hätten die Grünen in den Haushaltsberatungen die Mittel für den Straßenneubau als „Manövriermasse“ angesehen, sich dann aber geweigert, konkret zu sagen, welche Straße und welche Ortsumgehung nicht gebaut werden sollte.

Schwarz-Gelb befinde sich auf einem guten Weg, wenn natürlich immer noch mehr gehe, weshalb man die entsprechenden Kapazitäten aufbaue und Personal gewinne, um das Bestandsnetz zu ertüchtigen. In diesem Zusammenhang dankt er den fleißigen Planern und Ingenieuren von Straßen.NRW.

Andreas Keith (AfD) hält es für die Opposition für opportun, darauf aufmerksam zu machen, dass man mehr tun und mehr Geld in die Hand nehmen könnte. Anders hätten sich FDP und CDU in der letzten Legislaturperiode als Opposition auch nicht verhalten.

Zur Wahrheit gehöre, dass Rot-Grün mit dafür gesorgt habe, dass nun die Mittel zur Verfügung stünden, unterstreicht **Carsten Löcker (SPD)**. Auch der frühere Bauminister habe die Ansicht vertreten, gegen Stau helfe nur Bau. Ob dies tatsächlich zu der beschworenen Entfesselung führen werde, bleibe abzuwarten.

Arndt Klocke (GRÜNE) betont, die Grünen hätten sich stets für die Sanierung von Brücken und Straßen eingesetzt; lediglich beim Neubau gebe es einen Dissens. Der letzte schwarz-gelbe Haushalt für das Jahr 2010 habe 50 Millionen Euro für die Sanierung und 64 Millionen Euro für den Landesstraßenneubau vorgesehen. Der Betrag liege heute erfreulicherweise höher wie auch die Quote der Neueinstellungen bei Straßen.NRW. Er verweist darauf, beim Schuldenstand des Jahres 2017 ergebe sich eine andere Situation als beim Schuldenstand des Jahres 2010, wozu auch der frühere Landesfinanzminister Norbert Walter-Borjans und die damalige Landesregierung beigetragen hätten.

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 Europäische Klimapolitik forcieren: CO₂ einen Preis geben und Energiegeld einführen

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/5724

Ausschussprotokoll 17/750 (Anhörung am 27.09.2019)

(Der Antrag wurde nach Beratung am 22.05.2019 an den Ausschuss für Europa und Internationales – federführend –, an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen, an den Haushalts- und Finanzausschuss, an den Verkehrsausschuss sowie an den Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen.)

Johannes Remmel (GRÜNE) stellt fest, der Antrag habe sich zwar zwischenzeitlich durch das Ergebnis des Vermittlungsausschusses bezogen auf den CO₂-Preis erledigt; trotzdem bestünden auch weiterhin Regelungsbedarf sowie aktuelle Herausforderungen.

Den höheren CO₂-Preis von 25 Euro zum Start halte er für angemessen, wobei man die Einnahmen den Bürgerinnen und Bürgern durch die teilweise Anhebung der Pendlerpauschale, die Senkung der Stromsteuer und der EEG-Umlage zurückgebe.

Bestehen bleibe aber das Problem der europäischen Einpassung; etabliere man doch ein nationales Emissionshandelssystem. Deshalb habe man im Vermittlungsausschuss die große Befürchtung zu Protokoll gegeben, dass dieses System möglicherweise auf dem Rechtsweg deutlich hinterfragt werde, da es in der Einführungsphase letztlich eben um die Einführung einer neuen nationalen Steuer und nicht um einen Emissionshandel gehe. Bei der Brennelementesteuer etwa sei vom Bundesverfassungsgericht eine Verfassungsänderung angemahnt worden. Auf europäischer Ebene gebe es zudem keinen vergleichbaren nationalen Emissionshandel.

Zudem habe die Anhörung den erheblichen Verwaltungsaufwand herausgestellt. Beim gegenwärtigen Emissionshandel müssten ungefähr 1.200 Unternehmen eingepreist werden, beim nationalen Emissionshandelssystem mindestens die drei- bis vierfache Zahl, was in einer relativ kurzen Zeit bewerkstelligt werden müsse und nach Ansicht der Experten höchst problematisch werden könnte.

Bei der CO₂-Minderung gebe es ausgesprochen positive Entwicklungen, sodass man die nationalen Ziele für 2020 vielleicht sogar noch erreichen könne. Dies liege zum einen am hohen Anteil der erneuerbaren Energien von weit über 40 % am Energiemix sowie am Emissionshandelspreis von derzeit 25 Euro, der den Kohlestrom unwirtschaftlicher mache und die erneuerbaren Energien am Markt bevorzuge.

Um diesen Effekt auch im Verkehrsbereich zu erzielen, habe man ihn auch am Handelssystem beteiligen wollen. Sollte dies misslingen, werde man die dringend notwendigen Effekte in diesem Bereich nicht erreichen. Deshalb appelliere er, auch über die Parteigrenzen hinweg alles dafür zu tun, auch diesen Bereich deutlich schneller in die Systematik einzupassen.

Er unterstreicht, seine Fraktion halte die dargestellten Bedenken nach wie vor aufrecht. Dem federführenden Ausschuss wolle seine Fraktion gerne empfehlen, den Antrag für erledigt zu erklären.

8 „**Silent Rider**“ – **Motorradlärm in NRW** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/2870

Carsten Löcker (SPD) stellt fest, Freizeit- und Ausflugsverkehr führe in bestimmten Regionen zu erheblicher Lärmbelästigung. Er halte die gestellten Fragen 4, 5, 8, 10 und 13 für unbeantwortet; allerdings wolle man die Interessen der Menschen in den betroffenen Gebieten berücksichtigt wissen.

Klaus Vossemer (CDU) fühlt sich an seine Kleine Anfrage des Jahres 2011 an den damaligen Verkehrsminister Groschek erinnert, der auch nicht alle gestellten Fragen beantwortet habe, was auch die Komplexität des Themas verdeutliche.

Es handele sich um ein sehr gravierendes saisonales und lokales Problem, weil sich die Motorradfahrer aus der näheren und fernerer Umgebung, teilweise auch aus den Nachbarländern, nicht immer an die Regeln hielten.

Um die Regelverstöße konsequent ahnden zu können, fehle es am rechtlichen Instrumentarium auf EU- und Bundesebene. Er begrüßt den Schulterschluss verschiedener Kommunen auch über die Landesgrenzen hinaus, um gewissen Druck auf die EU und den Bund auszuüben. Zumindest sei zwischenzeitlich auf Initiative der Länder geregelt, die nachträglich eingebauten Soundverstärker für unzulässig zu erklären.

Zwar kontrolliere die Polizei bereits schon sehr engagiert, könne aber auch nicht überall sein, zumal es sich um weitläufige Gebiete handle und man auch über eine Subkultur sprechen müsse, der es darum gehe, wie oft, wie schnell und möglichst lautstark man durch verschiedene Kurven im Land komme, was mit Helmkameras gefilmt werde. Dies bezeichne er als wahnsinnig und nicht nachvollziehbar, wenn man auch nur die wenigsten Motorradfahrer als schwarze Schafe bezeichnen müsse.

Auch die Koalitionsfraktionen würden das Thema weiterhin kritisch beobachten und Hinweise für Verbesserungen für die lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner geben. Allerdings liege das Problem am wenigsten im Zuständigkeitsbereich des Verkehrsministeriums, das in der Vergangenheit bereits durch bauliche Maßnahmen beispielsweise versucht habe, die Geschwindigkeit erheblich zu reduzieren, um Lärm zu vermeiden.

9 Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Regionalisierungsmitteln *(Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 2])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/2871

Johannes Remmel (GRÜNE) hält den Bericht für suggestiv und bittet um weitere Erläuterungen. So führe der Bericht für die Jahre ab 2017 dezidiert die Restsummen aus, spreche für das Jahr 2016 allerdings nur von einem erheblichen Millionenrest, weshalb er um die entsprechende Darstellung auch für die letzten zehn Jahre bitte, um die Zahlen miteinander vergleichen zu können.

Als Ursache für die Ausgabenreste vermute er strukturelle Gründe, sodass er die Hausspitze um Auskunft darum bitte, welche strukturellen Gründe in der Vergangenheit und aktuell dazu führen könnten, dass die Regionalisierungsmittel nicht abfließen. Er könne sich beispielsweise ungelöste Kofinanzierungsfragen bei den Kommunen vorstellen, dass Personal fehle oder administrative Gründe bei der Abwicklung eine Rolle spielten.

Er unterstreicht, unabhängig von der Parteizugehörigkeit wolle doch jeder, dass die Mittel auch tatsächlich verausgabt würden.

Klaus Vossemer (CDU) stellt fest, die Ursache liege vor allen Dingen in der Plan-, Perspektiv- und Visionslosigkeit der Vergangenheit. Der Bundesrechnungshof habe sich bis zum Jahr 2016 mit der Materie befasst und festgestellt, dass sich gar nichts getan habe. Anstatt kleinere Maßnahmen mit dem Geld zu fördern, habe man stets behauptet, es für zwei Großprojekte zurückzulegen.

Zugegebenermaßen sei bis 2016 die Zukunft der Regionalisierungsmittel unklar gewesen, weshalb eine politische Begründung darin liegen könne, dass man diese Mittel für schlechte Zeiten habe ansparen wollen. Allerdings habe der Verkehr unter Rot-Grün aus den bekannten Gründen keine hohe Priorität gehabt. Dabei handele es sich aber mitnichten um strukturelle Gründe.

In der Liste fänden sich konkrete Projekte und Maßnahmen wie die ÖPNV-Offensive, die Investitionen in das robuste Netz und die Reaktivierung von Bahnstrecken.

Carsten Löcker (SPD) betont, man habe das Geld in guter Absicht zurückgestellt.

Minister Hendrik Wüst (VM) weist darauf hin, Johannes Remmel habe in seinem Berichtsantrag nach den Jahren 2017 und 2018 gefragt; die jetzt erbetenen Zahlen für die zusätzlichen Jahre reiche man gerne nach.

Es handele sich um ganz konkrete Projekte und bereits unterzeichnete Maßnahmen wie das Systemupgrade für Stadt- und Straßenbahnen, 16 konkrete Maßnahmen für Weichen, Umfahrung und Leittechnik für die 180 Millionen Euro für das robuste Netz,

um bei den Rekordsanierungsarbeiten stabilisierend auf das Netz einzuwirken, konkrete Reaktivierungsmaßnahmen, konkrete Schnellbuslinien, die man mit 100 Millionen Euro für die nächsten Jahre hinterlege; bei den On-Demand-Verkehren laufe die Ausschreibung.

Über die Frage, warum man dies erst jetzt tue und nicht schon damals getan habe, wolle er nicht spekulieren, denn das wäre im Zweifel noch ernüchternder als der vorgelegte Bericht.

Aus eigener Erfahrung etwa mit der Abwasserabgabe oder mit der Verausgabung der Hochwassermittel wisse er, dass sich zum Beispiel Probleme mit der Kofinanzierung ergeben könnten, so **Johannes Remmel (GRÜNE)**. Es bestehe das politische Interesse, dass das Geld auch wirklich abfließe. Insofern gehe es ihm nicht um Spekulationen, sondern um die konkreten Gründe. Manchmal fehle auch schlicht das erforderliche Personal in den Bezirksregierungen oder bei den Zweckverbänden.

10 Verschiedenes

– keine Wortbeiträge

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

2 Anlagen

27.02.2020/28.02.2020

73



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

An den
Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr
Herrn Thomas Nüchel 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

19. November 2019

Thema „Silent Rider“ – Motorradlärm in NRW
Bitte um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung
zur Sitzung des Ausschusses am 8. Januar 2020

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 8. Januar 2020 bitten wir um folgenden schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung:

„Silent Rider“ – Motorradlärm in NRW.

Mehrere touristische Destinationen in NRW erfreuen sich angesichts idyllischer Natur und herausfordernder Straßenverläufe großer Beliebtheit bei Motorradfahrern. Motorradfahrer sind in diesen Regionen gern gesehene Gäste. Eine kleine Minderheit der Motorradfahrer wird in diesen Destinationen leider durch rücksichtsloses Verhalten zum Problem für Anwohner, andere Verkehrsteilnehmer und Touristen.

Insbesondere halsbrecherische Fahrmanöver und der – teilweise durch illegale technische Veränderungen verstärkte – Geräuschpegel dieser Minderheit sorgen in den Regionen für großen Unmut bei Anwohnern, anderen Verkehrsteilnehmern und Touristen.

Als Reaktion hierauf hat sich in der Eifel die Initiative „Silent Rider“ gegründet, der mittlerweile viele weitere Kommunen und Interessengemeinschaften aus ganz

Deutschland beigetreten sind. Auch der Bundesverband der Motorradfahrer ist Mitglied der Initiative.

Die Initiative wirbt für *„ein Umdenken des kleinen Anteils der „schwarzen Schafe“ unter den Motorradfahrern, mehr gegenseitigen Respekt zwischen allen Parteien und plädieren für ein verantwortungsvolles Miteinander und Rücksichtnahme.“* Hierzu betreibt die Initiative Öffentlichkeitsarbeit und hat einen Forderungskatalog veröffentlicht.¹

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Landesregierung um schriftliche wie mündliche Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Regionen in NRW sind aus Sicht der Landesregierung besonders betroffen?
2. Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen von Motorradlärm auf Anwohner und Besucher in den entsprechenden Regionen?
3. Wie hat sich die Zahl der aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit gegen Motorradfahrer verhängten polizeilichen Maßnahmen in NRW seit 2010 bis heute entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
4. Welche polizeiliche oder ordnungsbehördliche Sanktionen oder Handlungsoptionen sieht das Recht für Überschreitungen der zulässigen Lautstärke bei Motorrädern vor?
5. Wie bewertet die Landesregierung die jeweils vorgesehenen Bußgelder in Bezug auf ihre Abschreckungswirkung bzw. ihre Wirkung zur Erreichung einer Verhaltensänderung?
6. Welche Gestaltungsmöglichkeiten liegen in der Kompetenz des Landes NRW im Hinblick auf Kontrollen, polizeiliche und ordnungsbehördliche Maßnahmen?
7. Wie viele polizeiliche oder ordnungsbehördliche Maßnahmen sind gegen Motorradfahrer wegen Überschreiten der zulässigen Lautstärke in NRW seit 2010 verhängt worden (bitte nach Jahr und Art der Maßnahme aufschlüsseln)?
8. Welcher Voraussetzungen bedarf es zur gerichtsverwertbaren Feststellung einer Überschreitung der zulässigen Lautstärke bei Motorrädern?

¹ Abzurufen unter <http://www.silent-rider.de>

9. Wie bewertet die Landesregierung die Aufstellung der NRW-Polizei, insbesondere in technischer Hinsicht, was die Verfolgung von Lautstärkeverstößen betrifft?
10. Welche Probleme, rechtlicher oder technischer Natur, stellen sich aus Sicht der Landesregierung bei der Ahndung von Lautstärkeverstößen und was unternimmt die Landesregierung, um diese Probleme zu lösen?
11. Was unternimmt die Landesregierung, um Probleme verursacht durch Motorradlärm zu reduzieren?
12. Welche Maßnahmen unternimmt die Landesregierung auf bundespolitischer oder europäischer Ebene?
13. Wie bewertet die Landesregierung die Forderungen der Initiative „Silent Rider“ hinsichtlich ihrer rechtlichen wie auch tatsächlichen Umsetzbarkeit und welche Haltung hat die Landesregierung hierzu?
14. Welche Informationen liegen der Landesregierungen zu Testreihen mit sogenannten „Lärm-Blitzern“ in der Schweiz und in Frankreich vor und wie bewertet sie diese?

Mit freundlichen Grüßen



Carsten Löcker MdL



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, PLATZ DES LANDTAGS 1, 40221 DÜSSELDORF

Thomas Nückel

- im Hause -

Johannes Remmel MdL

Sprecher für Europa- und
Stadtentwicklungspolitik

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf, den

Tel.: +49 (211) 884 - 2748

Fax: +49 (211) 884 - 3502

johannes.remmel@landtag.nrw.de

Düsseldorf, den 11. Dezember 2019

Berichts-anfrage für die Ausschusssitzung am 8. Januar 2020

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nückel,

hiermit beantrage ich für die GRÜNE Landtagsfraktion für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 8. Januar 2020 einen mündlichen und schriftlichen Bericht der Landesregierung:

Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Regionalisierungsmitteln

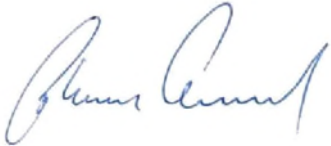
Der Bundesrechnungshof hat in einem Bericht von Oktober 2019 an den Verkehrsausschuss des Bundestags mitgeteilt, dass die den Ländern zum Zweck der Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel von manchen Ländern nicht vollständig abgerufen bzw. zu anderen Zwecken verwendet wurden.

Da der Bericht nicht nach Ländern aufgeschlüsselt ist, bitte ich die Landesregierung in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen:

- Wie hoch waren die Regionalisierungsmittel, die der Bund für NRW jeweils in den Jahren 2017, 2018 und 2019 zur Verfügung gestellt hat?
- In welchen Haushaltsstellen wurden die jeweiligen Mittel eingesetzt?
- Sind die Mittel vollständig verausgabt worden?
- Wenn nein, sind Restmittel vorhanden?
- In jeweils welcher Höhe in den Jahren 2017, 2018 und 2019?
- Wie hoch sind die Restmittel insgesamt?
- Wurden Mittel an den Bund zurückgezahlt?

- Werden die für 2020 veranschlagten Regionalisierungsmittel vollständig für Zwecke des ÖPNV eingesetzt?
- Gibt es darüber hinaus noch Restmittel, die eingesetzt werden sollen?

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Johannes Remmel'.

Johannes Remmel MdL