



Verkehrsausschuss

40. Sitzung (öffentlich)

18. März 2020

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 14:50 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Gertrud Schröder-Djug

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

| | | |
|----------|--|-----------|
| | Vor Eintritt in die Tagesordnung | 5 |
| 1 | Dringliche Frage gemäß § 59 GO LT NRW <i>(beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 1])</i> | 6 |
| | – mündlicher Bericht der Landesregierung | |
| | – Wortbeiträge | |
| 2 | Radschnellweg entlang der Autobahn 565 in Bonn – jetzt Planung zügig umsetzen! | 13 |
| | Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 17/8095 | |
| | Stellungnahme 17/2234 | |
| | Stellungnahme 17/2237 | |
| | Stellungnahme 17/2260 | |
| | Stellungnahme 17/2261 | |
| | Stellungnahme 17/2348 | |

– Wortbeiträge

Der Antrag wird von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zurückgezogen.

3 Treibhausgasarmer Wasserstoff – Energieträger der Zukunft: Nordrhein-Westfalen muss Chancen als Wasserstoff-Modellregion ergreifen 16

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 17/8589

– Wortbeiträge

Der Ausschuss beschließt, sich nachrichtlich an der Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Landesplanung am 12. Mai 2020 zu beteiligen.

4 Wasserstoffwirtschaft konsequent am Klimaschutz ausrichten! 17

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/8766

– Wortbeiträge

Der Ausschuss beschließt, sich nachrichtlich an der Anhörung des federführenden Ausschusses am 12. Mai 2020 zu beteiligen.

5 Der Dortmunder Hafen braucht eine nachhaltige Zukunftsperspektive! – Die Landesregierung muss den Bau einer zweiten Schleuse gegenüber dem Bundesverkehrsminister mit Nachdruck einfordern 18

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/8782

– Wortbeiträge

Der Ausschuss beschließt, zu dem Antrag eine Anhörung durchzuführen.

- 6 Luftverkehrskonzept für NRW** **22**
- Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/8764
- Wortbeiträge
- Der Ausschuss beschließt, eine Anhörung zu dem Antrag durchzuführen.
-
- 7 Antwort der Landesregierung auf die Kl. Anfrage 3215 – Warum unternimmt die Landesregierung nichts gegen den drohenden Kahl-
schlag bei der RB 38? (Bericht beantragt von der Fraktion der SPD
[s. Anlage 2])** **23**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3131
- Wortbeiträge
- Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung Vorlage 17/3131 zur Kenntnis.
-
- 8 Ausbau der Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen (Bericht beantragt
von der Fraktion der SPD [s. Anlage 3])** **24**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3132
- Wortbeiträge
-
- 9 Verbundgrenzen übergreifende Fahrten mit SPNV und ÖPNV in Nord-
rhein-Westfalen – Sachstand und Perspektiven (Bericht beantragt von
der Fraktion der SPD [s. Anlage 4])** **25**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3133
- Wortbeiträge

- 10 Infrastruktursanierung im Schienenverkehr der DB in NRW im Vergleich zu Bayern** *(Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 5])* **26**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3134
- Wortbeiträge
- 11 Verschiedenes** **27**
- a) zusätzliche Sitzung am 04.11.2020** **27**
- Der Ausschuss beschließt, am 4. November 2020, 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr, eine Ausschusssitzung durchzuführen.
- b) geplante Ausschussreise** **27**

* * *

Vor Eintritt in die Tagesordnung

begrüßt **Vorsitzender Thomas Nüchel** Herrn Minister Hendrik Wüst, die Vertreterinnen und Vertreter der Landesregierung und die Ausschussmitglieder. Der Parlamentarische Krisenstab „Pandemie“ habe in der vergangenen Woche sowie am Vortage einstimmige Beschlüsse getroffen, mit denen das Risiko von Ansteckungen möglichst gering gehalten werden solle. Diese Beschlüsse seien den Abgeordneten durch die PG-Büros zugegangen.

1 Dringliche Frage gemäß § 59 GO LT NRW (beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 1])

Vorsitzender Thomas Nückel merkt an, die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen habe nach § 59 der Geschäftsordnung des Landtags Nordrhein-Westfalen die Beantwortung einer Dringlichen Frage beantragt. Gemäß § 59 der GO würden Dringliche Fragen zu Beginn der Sitzung aufgerufen. Das Verfahren ähnele dem der Fragestunde. Insofern habe der Fragesteller drei Fragen, alle weiteren Abgeordneten dürften zwei Fragen stellen.

Minister Hendrik Wüst (VM) trägt vor:

Herr Vorsitzender! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich habe mich jetzt hier nicht in Verfahrensfragen einzumischen. Aber von mir aus können Sie so viel Fragen stellen, wie Sie wollen.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat uns geben, zum ÖPNV zu berichten. Ich will das gerne tun, aber auch gerne noch berichten zu den anderen Themen des Verkehrs- und Mobilitätsbereichs, wenn Sie erlauben. Ich glaube, dass da Fragen einer Beantwortung bedürfen, soweit wir das können. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Landesregierung kraftvoll aufgetreten ist, aber nicht in der Mannstärke, die wir sonst dabei hätten. Wir haben uns beschränkt, um nicht alle Kolleginnen und Kollegen hier auf engem Raum zu binden. Das heißt, wenn Sie vom zehntel ins hundertstel gehen, kommen wir noch mit. Wenn wir beim tausendstel irgendwann sind, kann es sein, dass wir die Waffen strecken, dann würden wir schriftlich das sagen, was zur Beantwortung beiträgt. Zunächst will ich ganz herzlich denen Danke sagen, die hier, aber auch draußen die Arbeit tun, um das öffentliche Leben und alle wesentlichen Funktionen desselbigen aufrechtzuerhalten: Medizin, Einzelhandel, Sicherheit und Ordnung.

Es kommen jetzt viele Menschen in den Fokus der Öffentlichkeit, die sonst im Schatten stehen und die sich sonst Gehör verschaffen müssen. Es tut vielleicht dem einen oder anderen auch mal gut, dahin zu schauen, in der Mobilität, wenn man an die Trucker denkt, an Triebfahrzeugführer, an all die Leute, die sich um reibungslosen Verkehr im weitesten Sinne kümmern. Zentralen oder Leitstellen sind jetzt in besonderer Weise in der Aufmerksamkeit. Wir hoffen, dass sie alle möglichst lang bei guter Gesundheit bleiben.

Zum Thema ÖPNV: Sie sehen jetzt teilweise beim ÖPNV in den Kommunen, auch mit dem heutigen Tag wieder, weil heute final auch bei Beschulungen die Regeln greifen, nach Wochenend- oder überwiegend Ferienfahrplänen zu fahren. Verstärkerfahrten sind jetzt auch nicht mehr nötig, weil die Schulkinder fehlen. Das ist in jeder Kommune ein bisschen anders. Im SPNV hatten wir letzte Woche schon 20 % weniger, Anfang dieser Woche, gestern, vorgestern – 40 %, – 50 %, auf einigen Linien – 80 % Fahrgäste.

Die aktuelle Personalsituation liegt im Rahmen der jahreszeitlichen Erkältungsdimension. Aber man muss natürlich auf dem Schirm haben, dass wir ein paar Sonderphänomene haben. Wer jetzt Schnupfen hat, überlegt sich dreimal, ob er nicht doch vielleicht lieber zu Hause bleibt, wobei früher ganz klar gewesen wäre: Ich gehe arbeiten als ordentlicher Kollege. Man sagt heute: Als ordentlicher Kollege muss ich da vielleicht erst recht zu Hause bleiben, wer weiß, was ich habe, und stecke die anderen an. Wir haben auf der anderen Seite das Erkrankungsrisiko und das Quarantäne-Risiko, Stand heute Morgen, Oberhausen-Osterfeld, Stellwerk ausgefallen, betroffen ist die S 9 und eine Beeinträchtigung des Güterverkehrs, nicht, weil auf einmal alle krank sind, sondern weil einer getestet ist und die anderen in Quarantäne sind. Passiert uns das noch 2,3 mal, haben wir ein Problem. Stand heute ist es aber nicht außergewöhnlich. Aber wir müssen davon ausgehen, dass es außergewöhnlicher wird. Ich komme gleich auf die potentiellen Konsequenzen.

Es wird auf Fahrkartenkontrollen verzichtet, schon seit letzter Woche an vielen Stellen, spätestens in dieser Woche auch. Die Busfahrer haben die Türen geschlossen. Die Zugbegleiter im SPNV sind an Bord, falls jemandem mit einem Rollstuhl rein- oder rausgeholfen werden muss. Aber sie laufen nicht mehr durch die Züge, um das Infektionsrisiko der Mitarbeiter, aber auch der Fahrgäste zu minimieren. Reinigungsintervalle wurden deutlich erhöht, bis hin zu Desinfektionen, die in Teilen stattfinden. Bei Bussen und bei Zügen sollen, wo es technisch möglich ist, überall alle Türen aufgemacht werden, außer beim Bus vorne, wo der Fahrer sitzt, um den nicht zu gefährden, damit keiner den Knopf drücken muss, um die Tür aufzumachen und den Haltewunsch anzukündigen, damit nicht alle auf dem gleichen Knopf rumpatschen. Auch soll eine möglichst gute Durchlüftung hergestellt werden. Das sind kleine Dinge, die in Pandemieplänen oder in Handreichungen des VDV gerade empfohlen werden.

Wir haben in den letzten Tagen in Windeseile Schlüsselpersonen SPNV, ÖPNV gemeldet. Ich habe die Liste hier. Alle, die da notwendig sind, um Verkehr stattfinden zu lassen, sind sogenannte Schlüsselpersonen, die Anspruch haben auf Kinderbetreuung.

Wenn man die Realität sieht, weiß man: Das ist die Aktenlage. Die Familiensituation ist unterschiedlich. Die Kindergärten sind, obwohl es relativ viele Schlüsselpersonen sind, doch ziemlich leer. Das ist die Lage, die wir schaffen, um die wesentlichen Mitarbeiterinnen und die Mitarbeiter im ÖPNV, auch im Verkehrsministerium, beim Landesbetrieb zu entlasten. Für die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sind wir nicht zuständig. Das klären wir aber. Wir bieten auch dort an, dass sie nicht durch den Rost fallen. Wir haben sie auch auf dem Schirm.

Ich will ausdrücklich anbieten – das ist eine Situation, da holen wir auch nicht alles aus der Schublade –: Wenn Ihnen Dinge auffallen, wo Sie sagen, da haben Sie jemanden vergessen, bitte melden! Ich bin da nicht in einer üblichen Abwehrhaltung einer Regierung gegenüber wohlmeinenden Hinweisen aus dem Parlament – ganz im Gegenteil. Es ist alles neu. Wenn Sie merken, da ist etwas durchgeflutscht, bitte melden!

Aktuell ist durch den Rückgang der Fahrgäste eine Situation da, die man sich ansonsten wünschen kann. Der SPNV läuft, abgesehen von dem eben beschriebenen Einzelthema, ohne Einschränkungen. Das hat die Landesregierung ausdrücklich so gefördert, unterstützt und auch gefordert. Wir mussten abwägen: Wollen wir ein Symbol? Wollen wir jetzt auf einen Schlag den SPNV ausdünnen? Dann erwischt es die Krankenschwester, den Arzt, die Polizisten, weil dann auf einmal der Takt nicht mehr da ist. Dann muss er früher raus, kommt später an. Aber wir haben das Symbol Entschleunigung überall, weniger Kontakte. Auf der anderen Seite sind die großen Gefäße jetzt auch Garant dafür, dass alle genug Platz haben. Da hat jeder, selbst in den üblichen Stoßzeiten, relativ viel Platz. Mir berichten Mitarbeiter: Morgens zwischen halb acht und halb neun auf dem Weg von Köln nach Düsseldorf hat jeder einen Vierer für sich. Das mag nicht immer so sein. Die Situation so lange aufrechtzuerhalten, wie es geht, ist unser Plan. Wie lange wir das können, weiß ich nicht. Wenn ich heute Nachmittag, wenn ich aus dem Ausschuss komme, noch von drei, vier andern Stellwerken höre, dann ist es morgen vorbei. Ich bitte um Akzeptanz, dass wir da schlicht ein Stück auf Sicht fahren.

In dem Kompetenzzentrum Sicherheit ist mit Hochdruck, nahezu täglich, zunächst verabredet Montag, Mittwoch und Freitag, in Telefonkonferenzen daran gearbeitet worden, einen Grundfahrplan zu definieren, der für den Fall, dass es entweder als Infektionsschutzsitz angeordnet wird oder weil das Personal wegen Krankheit oder Quarantäne fehlt, geregelt in Kraft tritt, dass da kein Chaos ausbricht. Dieser Grundfahrplan ist definiert worden, daran wird zur Zeit noch im Feintuning gearbeitet, so dass wir an dem Tag, wenn wir sagen, jetzt ist es soweit, nicht überrascht werden. Das ist alles relativ. Es wird dabei ruckeln irgendwie, irgendwo, wo man jetzt nicht hinguckt, wo irgendetwas nicht so passiert, wie es geplant ist. Aber die Vorbereitungen laufen seit über einer Woche, dass man diesen Grundfahrplan fährt. Über den Daumen, damit Sie eine Idee haben: Die Details werden dann kommuniziert, wenn sie ganz klar sind: ungefähr eine 50%ige Reduktion. Das ist dann schon was. Es kann sein, dass das nicht groß auffällt, weil das Mobilitätsbedürfnis noch weiter runtergeht. Es ist auch im Sinne des Infektionsschutzes, dass das Hand in Hand geht und niemandem auffällt. Wir werden das dann gut kommunizieren müssen, damit die Leute nicht sinnlos irgendwo in Gruppen rumstehen, möglichst noch am Bahnhof, über mobil.nrw und entsprechende andere Kanäle.

Beteiligt an diesem ständigen Austausch sind die SPNV-Aufgabenträger, die EVUs, die hier in NRW fahren, DB-Netz, DB-Station und Service, DB-Sicherheit, Fernverkehr, Bundespolizei, MAGS und VDV, sodass wir da niemanden vergessen haben.

Das Thema Flugverkehr: Wir haben keine neue Erlasslage schaffen müssen, weil es beim Thema Nachtflugregelungen für Notfälle der jetzigen Art eine Sonderregel gibt. Wenn Sie in den Himmel gucken, sehen Sie, dass gerade sehr wenig Flugverkehr da ist. Ich möchte gleich sagen, es kann sein, dass Evakuierungsflüge deutscher Urlauber – nach Angaben der Bundesregierung, die Zahl kommt vom Auswärtigen Amt, sind es 100.000, das Bundesverkehrsministerium sagt 300.000, irgendwo dazwischen ist wahrscheinlich die Wahrheit – aus dem Ausland anstehen. Die Bundesregierung hat mit der Lufthansa – und das ist öffentlich bekannt, sie haben Flugzeuge über – verabredet, dass die Lufthansa deutsche Urlauber aus dem

Ausland herholt. Ich möchte nicht, dass Familien, die teilweise stundenlang in Urlaubsregionen bei mäßigen sanitären Bedingungen an Flughäfen gewartet haben, auch noch nachts durch NRW mit dem Bus fahren müssen. Wir hatten das abwägen gegen das berechnete Nachtruheinteresse der Anwohner. Mir ist, Stand jetzt, kein Fall bekannt, in dem das passieren musste. Sonntag haben wir vereinbart, dass alle klar wissen, was sie tun dürfen. Nach jetzigem Stand wurde das bisher noch nicht in Anspruch genommen. Ich will es Ihnen nur sagen, weil ich sicher bin, dass die üblichen Sensibilitäten dann auch voll zuschlagen. Das hat dann solche Gründe. Ich finde, es ist auch gerechtfertigt.

Ansonsten ist zu sagen, der Flugverkehr ist drastisch zurückgegangen. Man lernt auch in solchen Situationen immer noch etwas Neues. Am Flughafen Köln/Bonn haben wir tendenziell eher Zunahme an Frachtverkehr, weil die Frachtmithnahme in Passagiermaschinen, die nicht fliegen, natürlich auch ausfällt. 55 % des weltweiten Cargovolumens im Luftverkehr laufen nicht über eigene Cargomaschinen, sondern unten in Passagiermaschinen. Das war für mich auch neu.

Es ist ausdrücklich im Interesse der Bundesregierung, dass die Flughäfen Düsseldorf als Sanitätsflughafen und Köln/Bonn als Frachtflughafen offen bleiben. Es ist aber auch erklärtes Ziel der Flughäfen selber.

Landesbetrieb Straßen.NRW – eigene Pandemieplanung: Da ist immer die Sorge, dass die Tunnelzentrale nicht besetzt wird. Wenn die Tunnelzentrale nicht besetzt wird, müssen wir Tunnel zu machen. Das wäre nicht gut. Wir haben zwei Tunnelzentralen, die auch räumlich getrennt sind. Sie könnten notfalls aufeinander aufgeschaltet werden, sodass wir glauben, was die Planung angeht, auf der sicheren Seite zu sein. Die Verkehrszentrale ist auch ein neuralgischer Punkt, vielleicht nicht ganz so neuralgisch wie der erstgenannte. Auch das Thema Autobahnmeisterei ist nicht zu vernachlässigen. Wenn ein Sturm kommt, muss irgendjemand mit der Kettensäge rausgehen. Auch dafür ist in der Pandemieplanung Vorsorge getroffen.

Bereits am 5. März hat das Verkehrsministerium das Thema Sonntagsfahrverbote neu geregelt. Auch Trockensortimente für Lebensmitteleinzelhandel wurden von dem Sonntagsfahrverbot ausgenommen – kein genereller Fall des Sonntagsfahrverbotes für irgendwelche gewerblichen Transporte, sondern dafür, dass die Supermärkte auch Trockensortiment, Klopapier und Nudeln, sag ich jetzt mal, bringen können. Das beste Mittel gegen Hamstern ist, dass die Regale immer voll sind, dass die Läden gut versorgt sind. Das haben wir am 5. März getan. Ich bin auch zu mehr bereit, wenn es sein muss. Da läuft aktuell ein reger Austausch auch auf Bundesebene mit den Speditionsverbänden, dass Lieferketten jedenfalls daran nicht scheitern.

Es wird über alles Mögliche geredet, Kabotageregulungen, Lenk- und Ruhezeiten. Das muss man sich in Ruhe angucken. Kabotageregulierung ist sicherlich etwas, an das man drangehen kann. Bei Ruhezeiten muss man aufpassen, sie haben auch ihren Sinn. Ich will ja nicht, dass Menschen völlig übermüdet herumfahren. Wir sind auf Sicht sehr pragmatisch unterwegs.

Nehmen Sie es nicht als zu spaßig gemeint, aber als Beispiel dafür, dass wir auf Sicht fahren und an vielen Stellen noch vorbeikommen, wo wir pragmatisch agieren müssen. Wenn jetzt ein Trucker, weil er regelmäßig Automobilteile für VW fährt, gar nicht fahren darf, dann könnte man sagen, dann könnte er doch wunderbar eine Weiterbildungsbescheinigung machen. Das kann er gerade nicht, weil die Schulen zu sind. Dann darf er dann vielleicht im nächsten Jahr nicht fahren. Jetzt seine Berufskraftfahrerlizenz fürs nächste Jahr zu verlängern, wäre auch ein bisschen schräg, wenn es wieder losgeht. Deswegen würden wir davon vorübergehend absehen. Das ist die Schlüsselzahl 95. Solche Dinge werden wir noch häufig haben. Ich werde, wenn Sie möchten, darüber auch noch berichten.

Arndt Klocke (GRÜNE) bedankt sich für den Bericht. Er habe die Dringliche Frage gestellt, nicht um eine Kontroverse aufzumachen, sondern weil er davon ausgegangen sei, dass der Ausschuss in weiten Teilen Interesse daran habe, einen aktuellen Bericht zur Lage zu bekommen, auch vor dem Hintergrund der Ausdünnung der Fahrpläne und der Frage, was das für ein Flächenland wie Nordrhein-Westfalen für die noch pendelnden Menschen, für die Situation in den Städten, in den Ballungsräumen bedeute. Er bedanke sich bei Herrn Nückel, dass er es auf die Tagesordnung gesetzt habe.

Was die Fahrpläne und auch die Situation in den Transportunternehmen angehe, so wüsste er gerne, ob die Maßnahmen bis zum Ende der Osterferien terminiert seien. Dann sei es von Interesse, ob es eine Einschätzung gebe, was die Baustellen angehe, ob es bei Straßen.NRW mit Blick auf Autobahnbaustellen zu Schwierigkeiten komme, ob es zu Situationen an den neuralgischen Punkten komme. Was die Sonntagsfahrverbote angehe, so habe der Minister eben dazu ausgeführt. Wenn es jetzt dazu komme, dass Supermärkte oder Lebensmitteldiscounter auch sonntags öffnen dürften, dann sei die Transportfrage auch relevant.

Minister Hendrik Wüst (VM) gibt an, zu den Fahrplanänderungen beim ÖPNV könne er keine abschließende Auskunft geben. Nach allem, was er mitbekomme, werde immer der 19.04.2020 genannt. Das könne jede Stadt selber entscheiden, wie sie auch selber über die Maßnahmen entscheiden könne. Er gehe davon aus, dass sich die meisten daran orientieren würden. Er könne aber in Einzelfällen nicht ausschließen, dass es anders laufe.

Baustellen, Stand heute: Ihm sei nicht bekannt, dass es Verzögerungen gebe – ganz im Gegenteil. Heute habe der Landesbetrieb in der Presse, in der WAZ mitgeteilt, Baustellen liefen noch aktuell wie gehabt. Änderungen seien nicht ausgeschlossen. Auch da könne der Virus zuschlagen. Ihm sei nicht bekannt, dass Baustellen notleidend würden, was Personal, Gerät oder Material angehe.

Andreas Keith (AfD) geht davon aus – es habe sich auch am Vortage im Krisenstab gezeigt –, dass niemand zum jetzigen Zeitpunkt längerfristige Prognosen abgeben könne. Die Entwicklungen seien dynamisch. Seine Fraktion habe sich beschlossen, mit den bescheidenen Mitteln einer Oppositionsfraktion das Ministerium bzw. die Landesregierung dahingehend zu unterstützen, dass man für solche Sitzungen so wenig

Zeit wie möglich beanspruche, damit auch die Mitarbeiterinnen und die Mitarbeiter des Ministeriums und der Minister selbst die Aufgaben wahrnehmen könnten, die jetzt im Hinblick auf die Bevölkerung notwendig seien, dass man da Präsenz zeige.

Seine Fraktion werde in diesem Ausschuss keine Fragen stellen, werde auch keine Kleinen Anfragen ans Ministerium richten. Von Großen Anfragen, die vorbereitet würden, werde man, bis man einigermaßen abschätzen könne, wann diese Krise bewältigt sein werde, absehen. Das sei gestern auch im Krisenstab so besprochen worden. Daran werde sich seine Fraktion halten. Es sei zwingend notwendig, die gesamten Kräfte auch der Landesregierung zu bündeln, damit die Bevölkerung nicht in Panik ver falle.

Der Minister habe es zum Teil ausgeführt. Die Aufarbeitung der gesamten Krise werde sowieso zu einem späteren Zeitpunkt, nicht einmal getrieben von der Opposition, sondern vor allem von den Medien stattfinden. Dann habe man Zeit, über alles zu sprechen. Zum jetzigen Zeitpunkt gelte es, die Sicherheit der Bevölkerung zu gewährleisten und entsprechende Maßnahmen einzuleiten. Daher werde seines Fraktion auf alles Weitere in diesem Bereich verzichten.

Klaus Vossemer (CDU) betont, es sei gut und richtig, den Helden des Alltags – von Krankenschwestern, Ärzten, Rettungsdienst sei viel gesprochen worden –, die auch im Verkehrsbereich dafür sorgten, die tagtäglich ihren Job machten, dass der Verkehr auf den Straßen, Schienen, Wasserstraßen und in der Luft weiter funktioniere, herzlich Danke zu sagen. Er schließe da ausdrücklich all diejenigen mit ein, die hinter den Kulissen arbeiteten, auch die anwesenden Vertreter aus dem Ministerium, allen voran Herr Minister Wüst. Die gesamte Landesregierung zeige, dass ein konsequentes und entschlossenes Vorgehen möglich sei und entsprechend gehandelt werde.

Was die Situation des ÖPNV angehe, so sei das im Moment eine Momentaufnahme. Das könne sich auf Grund der Prozesse stündlich/täglich ändern. Trotzdem sei es ein gutes Signal, früh und konsequent auf Krisenpläne umzuschalten, um auch diejenigen, die in kritischer Infrastruktur mobil sein müssten, die nicht die Chance hätten, ins Homeoffice zu wechseln, mobil zu halten, Lieferketten aufrechtzuerhalten, um all das, was eben beschrieben worden sei, zu verhindern.

Neben all den Bemühungen der Landesregierung insgesamt müsse die Wirtschaft weitgehend durch diese Krise unterstützt werden. Da frage er, was mit den privaten Partnern im ÖPNV-Bereich passiere. Der Busunternehmer, der jetzt keinen Schülerverkehr fahre, der in vielleicht 3, 4 oder 5 Wochen normal seinen Job machen müsse, müsse auch durch diese Krise. Er müsse auch Gewissheit haben, wie seine Liquidität zumindest bis dahin gewährleistet sei. Vielleicht habe der Minister eine Antwort darauf, das wäre klasse. Wenn nicht, würde er das gerne mitgeben für die weiteren Überlegungen, wie man letztlich damit umgehe.

Er bedanke sich noch einmal bei denjenigen, die draußen ihren Job machten, die trotzdem freundlich seien. Man sollte das auch mit Freundlichkeit erwidern, seien es Zugführerinnen, Zugführer, der Straßenwärter, der Busfahrer, die Busfahrerin oder auch die Crews, die trotz Sorge um ihre eigene Gesundheit, die deutschen Urlauber zurückholten.

Minister Hendrik Wüst (VM) gibt an, die ÖPNV-Pauschale würde anteilig immer pro Rate gezahlt. Der Erlass gehe am nächsten Tag raus, wonach alle Zahlungen für dieses Jahr in einem Rutsch geleistet würden, sodass es keine Liquiditätsprobleme wegen ausfallender Fahrgeldeinnahmen gebe. Spitz abgerechnet werden müsse am Ende immer noch. Man schenke niemandem etwas.

Carsten Löcker (SPD) erkundigt sich, wie es mit den eigenwirtschaftlichen Verkehren aussehe. Das schlage das sofort durch. Da gehe es darum, dass man von den Fahrgeldeinnahmen lebe. Da sei die Frage, wie man damit umgehe. Alles andere sei großes Kino, großes Lametta. Das könne man mit Verbänden alles regeln. Aber die privaten Busunternehmer seien direkt betroffen.

RBr Hans-Peter Bröhl (VM) gibt an, man werde sowohl die ÖPNV-Pauschale als auch die Ausbildungsverkehrspauschale en bloc anweisen an die kommunalen Aufgabenträger. Mit der Zuweisung der Mittel werde man sie dringend darum bitten, dieses Geld zu nutzen, um Liquiditätsengpässe, insbesondere bei den eigenwirtschaftlichen Betrieben, auszugleichen. Man wisse, dass das nur ein Aufschieben der Probleme sei und man eine grundsätzliche Lösung suchen müsse. Es werde versucht, damit die Liquidität sicherzustellen.

Carsten Löcker (SPD) geht davon aus, dass es einen Grundfahrplan geben solle. Mit Blick auf eine vielleicht kommende Ausgangssperre habe man jetzt Standards kreiert, die jeden Tag weiterentwickelt würden. Er habe es so verstanden, dass die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn auf jeden Fall aufbleiben würden. – “So soll es sein“, antwortet **Minister Hendrik Wüst (VM)**.

Carsten Löcker (SPD) erwidert, natürlich könne man jeden Tag noch klüger werden. Die Flughäfen blieben also dann geöffnet, auch im Falle einer Ausgangssperre.

Minister Hendrik Wüst (VM) antwortet, mindestens die genannten Flughäfen – das sei Wunsch der Bundesregierung –, um auf Funktionalitäten in diesem Krisenfall sicherzustellen. Man sehe jetzt schon eine deutliche Reduktion. Er könne nicht garantieren, dass man an jedem Flughafen in NRW noch einen Kaffee oder eine Zeitung bekomme. Aber es gehe um die Grundfunktion. Alle anderen Flughäfen sollten auch offen bleiben. Es sei ausdrücklicher Wunsch der Bundesregierung, auf Grund der besonderen Funktionalität Düsseldorf als Sanitätsflughafen und Köln/Bonn als Cargo-flughafen aufrechtzuerhalten.

Vorsitzender Thomas Nückel hält fest, es gebe keine weiteren Fragen zu diesem Punkt. Alle würden durch diese Krise auch lernen. Da kämen bestimmt noch viele Entscheidungen auf die Politik zu.

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

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

Stellungnahme 17/2234
Stellungnahme 17/2237
Stellungnahme 17/2260
Stellungnahme 17/2261
Stellungnahme 17/2348

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
19.12.2019)*

Vorsitzender Thomas Nüchel verweist darauf, dass der Verkehrsausschuss eine schriftliche Anhörung durchgeführt habe. Die Sachverständigen hätten bis zum 27.02.2020 ihre schriftlichen Stellungnahmen abgegeben. Die übersandten Stellungnahmen lägen vor.

Arndt Klocke (GRÜNE) möchte vom Ministerium wissen, ob sich in der letzten Woche in der Planung etwas Neues ergeben habe. Nun könne man die einzelnen Stellungnahmen auswerten. Er frage, ob es in der aktuellen Planung eine Rücksprache mit Straßen.NRW und der Stadt Bonn gegeben habe, ob es Neuerungen gebe, die noch nicht bekannt seien.

MR Dr. Ing. Markus Mühl (VM) unterstreicht, es habe zwischen dem Minister und dem Oberbürgermeister der Stadt Bonn im Dezember eine Abstimmung gegeben, dass sich die Stadt Bonn jetzt um alternative Trassen bemühen werde. Das laufe jetzt. Jetzt werde abgewartet, dass die Stadt Bonn auf das Ministerium oder den Landesbetrieb zukomme. Unterstützt werde die Stadt Bonn vom Landesbetrieb natürlich. Er hoffe, dass da sinnvolle und gute Lösungen gefunden würden, damit das Radpendlernetz mit dem Radschnellweg mitten durch Bonn hindurch realisiert werden könne.

Arndt Klocke (GRÜNE) hält fest, Straßen.NRW und die Stadt Bonn würden das Ziel, um zu einer vernünftigen Lösung zu kommen, verfolgen. Das sei das Anliegen gewesen. Info aus der Region sei es gewesen, dass der ursprüngliche Planungswunsch, dass man den Neubau nutze, um das mit einer Art Schnellweg zu kombinieren, beim jetzigen Stand der Planung nicht umgesetzt werde. Deshalb sei es auch thematisiert worden.

Minister Hendrik Wüst (VM) erwidert, im Dezember sei mit der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis völlige Übereinstimmung erzielt worden, dass der Anbau an den Tausendfüßler nicht funktioniere. An einer Alternative werde konstruktiv mitgearbeitet.

Man wolle schon, dass da etwas passiere. Das funktioniere nicht aus den bekannten Gründen, die er nicht noch einmal wiederholen wolle. Man arbeite konstruktiv mit den Städten und dem Rhein-Sieg-Kreis zusammen.

Klaus Vossemer (CDU) führt aus, diese Botschaft sei bekannt gewesen, bevor der Antrag intensiv beraten worden sei. Aus der Region sei die Pressemitteilung der Stadt Bonn vom 20.12.2019 hinlänglich bekannt gewesen. Dass es als Allerletztes an Straßen.NRW oder an den Politikern liegen würde, da einen Radschnellweg zu bauen, sei auch hinlänglich bekannt. Er erinnere daran, dass zu Zeiten der rot-grünen Vorgängerregierung erhebliche Bedenken gegen eine Trasse in modifizierter Art erhoben worden seien.

Jetzt solle das gebaut werden, was möglich sei, insbesondere im Bereich des Radwegeschnellbaus. Wenn man zu dem Ergebnis komme, dass ein Anbau an den Tausendfüßler auf Grund der fortgeschrittenen Planungen und der Notwendigkeit der Sanierung des Autobahnabschnitts in diesem Bereich nicht in Frage komme, aus vielen anderen Gründen auch, wie beschrieben worden sei, werde man sich gemeinsam, mit den Belegenheitskommunen bemühen. Das habe man vor und nach der Anhörung feststellen dürfen. Er bedanke sich bei allen, die sich an den Gesprächen beteiligt hätten.

Dass es am Ende des Tages nicht so einfach sei, wisse sicherlich jeder, der einmal die Stadt Bonn besucht habe, insbesondere die Südstadt. Er könne das aus Studenienzeiten berichten. Da sei alles sehr eng und knapp bebaut. Da jetzt einen Radschnellweg nach den Standards, die es im Lande gebe, durchfahren zu lassen, so wünschenswert das sei, sei ein „Werk“. Er habe großes Vertrauen in die Fachleute bei Straßen.NRW und auch bei den Belegenheitskommunen, dass man zu einer Umsetzung dieser wünschenswerten Vorstellung, eine Radschnellwegeverbindung hier zu haben, die auch den Rhein quere, komme.

Bodo Middeldorf (FDP) macht darauf aufmerksam, im Antrag der Grünen werde die Landesregierung aufgefordert, dem ausdrücklichen Wunsch und der Beschlusslage der Stadt Bonn nachzukommen und einen Radschnellweg entlang der A 565 und der Autobahnbrücke im Bonner Norden bis in den Rhein-Sieg-Kreis zu beauftragen. Er gehe davon aus, dass nach der schriftlichen Anhörung und nach dem heutigen Kenntnisstand die Grundlage entzogen worden sei. Es gebe augenscheinlich nicht mehr den ausdrücklichen Wunsch der Stadt Bonn nach einem solchen Verfahren, sondern es gebe nur den ausdrücklichen Wunsch, mit Straßen.NRW zusammen eine andere Trasse zu planen. Er sehe jetzt keine Grundlage mehr für einen solchen Antrag.

Arndt Klocke (GRÜNE) macht darauf aufmerksam, der Antrag sei ein paar Wochen halt. Es gebe einen neuen Sachstand. Er sei grundsätzlich offen. In dem Antrag sei es auch nicht darum gegangen, eine spezielle Trassenführung durchzusetzen, sondern den Anstoß zu geben, dass bei einer entsprechenden Planung und Neubau berücksichtigt werde, dass ein entsprechender Radweg auch angefügt werde. Wenn das in einer anderen Bauvariante umgesetzt werde oder wenn das Signal da sei, dass auf

alle Fälle alle beteiligten Institutionen daran mitarbeiten würden, dass das entsprechend umgesetzt werde, dann sei er damit zufrieden. Diesen Anschluss habe seine Fraktion abgeben wollen.

Es habe sowohl aus den Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt wie aus dem Rhein-Sieg-Kreis Hinweise gegeben –, dass es da zu Schwierigkeiten komme. In beiden regionalen Einheiten seien die Grünen in der Mitgestaltung. Die Grünen würden das weiter verfolgen. Den Antrag könne er an der Stelle zurückziehen.

Der Antrag wird von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
zurückgezogen.

Vorsitzender Thomas Nückel macht darauf aufmerksam, dass die Fraktionsspitze das schriftlich an den Präsidenten weitergebe. Der Ausschuss brauche jetzt nicht darüber abzustimmen.

3 Treibhausgasarmer Wasserstoff – Energieträger der Zukunft: Nordrhein-Westfalen muss Chancen als Wasserstoff-Modellregion ergreifen

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 17/8589

(Überweisung des Antrages an den Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung – federführend – sowie an den Verkehrsausschuss und den Ausschuss für Digitalisierung und Innovation am 12.02.2020)

Vorsitzender Thomas Nüchel merkt an, der federführende Ausschuss habe beschlossen, am 12.02.2020 um 14:00 Uhr eine Anhörung zu diesem Antrag durchzuführen. Als mitberatender Ausschuss habe der Verkehrsausschuss heute zu entscheiden, in welcher Form eine Beteiligung an der Anhörung stattfinden solle.

Der Ausschuss beschließt, sich nachrichtlich an der Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Landesplanung am 12. Mai 2020 zu beteiligen.

4 Wasserstoffwirtschaft konsequent am Klimaschutz ausrichten!

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/8766

*(Überweisung des Antrags an den Ausschuss für Wirtschaft,
Energie und Landesplanung – federführend – und an den Ver-
kehrsausschuss am 11.03.2020)*

Vorsitzender Thomas Nüchel hält fest, der federführende Ausschuss habe beschlossen, diesen Antrag in die Anhörung am 12. Mai 2020 aufzunehmen. Der Verkehrsausschuss werde entscheiden, ob er sich nachrichtlich an der Anhörung beteiligen wolle.

Der Ausschuss beschließt, sich nachrichtlich an der Anhörung des federführenden Ausschusses am 12. Mai 2020 zu beteiligen.

5 **Der Dortmunder Hafen braucht eine nachhaltige Zukunftsperspektive! – Die Landesregierung muss den Bau einer zweiten Schleuse gegenüber dem Bundesverkehrsminister mit Nachdruck einfordern**

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/8782

(Überweisung des Antrages an den Verkehrsausschuss – federführend – und an den Ausschuss für Wirtschaft, Energie und Landesplanung am 11.03.2020)

Carsten Löcker (SPD) macht darauf aufmerksam, der Antrag beinhalte nichts Neues. Die SPD-Fraktion habe den Antrag eingebracht, weil letztes Jahr ein konsensueller Antrag nicht zum Zuge gekommen sei, obwohl dieser Teil eingebracht worden sei. Das habe man rausgenommen, um den Antrag zu machen. Die Debatte im Plenum sei eigenartig verlaufen. Dieser Teil sei glattweg entsorgt worden. Im Fachausschuss wolle er daran erinnern, dass seine Fraktion den Teil eingebracht habe mit Blick auf die gemeinsamen Anstrengungen. Seine Fraktion habe den Antrag dieses Jahr eingebracht. Da helfe es nicht, den ganzen Sachverhalt fallen zu lassen.

Seine Fraktion beantrage auch eine Anhörung dazu, weil er glaube, dass im Rahmen der Anhörung deutlich werde, dass es nicht nur um den Dortmunder Hafen gehe. Er denke an eine Kette von Duisburg bis nach Minden. Wenn man heute sehe, dass insbesondere in Hamm erhebliche Aktivitäten in den letzten Monaten entwickelt worden seien, mit Blick auf die Ertüchtigung des Hafens und mit Blick auf die Investitionen rund um den Duisburger Teil und das Maßnahmengesetz des Bundes zum Hafen bei Evonik, so sei die Kette rund um Dortmund von einer besonderen Bedeutung. Man habe es hier auch mit Nutzungsveränderungen zu tun.

Die SPD wolle deutlich machen, dass es vor allem um industriepolitische Überlegungen in dem Zusammenhang gehe, nicht nur um den verkehrspolitischen Ansatz. Klar sei, dass die Logistikkette in der Form mit Blick auf die Planungen im nördlichen Ruhrgebiet von besonderer Bedeutung sein werde, auch für die industriellen Kerne und die Wasserstraßen. Man könne nicht einen Teil dieser Logistikkette rhetorisch abarbeiten nach dem Motto, da sei gar nicht mehr so viel Nutzung mit Blick auf die Vergangenheit. Alle wüssten, warum sich die Tonnage verändert habe mit Blick auf das stillstehende Schiffshebewerk.

Jetzt könne man sagen, man brauche keine zwei Hebewerke, vielleicht würde auch eins reichen, wenn man über Bahnertüchtigung und weitere Bahntransporte nachdenke. Das könne man alles machen. Aber deshalb diesen Antrag zur Seite zu legen, sei aus seiner Sicht ein verkehrtes industriepolitisches Signal. Er appelliere an die FDP und die CDU ausdrücklich, dass man das in der Form nicht abarbeite. Es gehe überhaupt nicht darum, dass man hier einen Punkt mache. Der SPD-Fraktion sei das ein ganz wichtiges Thema. Er habe gute Kontakte in die Unternehmen und auch nach

Dortmund. Er treffe niemanden, nicht beim VDI, beim VDV, der diesen Teil der Logistikkette aussondern wolle – im Gegenteil. Alle sagten mit Blick auf das, was man an Logistikkette im nördlichen Ruhrgebiet brauche, dass der Dortmunder Hafen ein Teil dieser Kette sei. Sonst funktioniere das auch in Hamm nicht richtig. Da seien die Signale viel positiver, als man sie zur Zeit mit Blick auf die Investitionen hier diskutieren. Über Minden wolle er nicht reden, das sei der letzte Teil der Kette. Was sich da entwickle, könne er hier nicht vortragen. Da habe er wenig Informationen. Es sei wichtig, den Antrag in der Anhörung ausreichend zu diskutieren, damit der Ausschuss auch die Information bekomme, die man brauche, um das ordentlich abschließend bewerten zu können. Man sei gerne bereit, den Ball aufzunehmen, wenn die Informationen eingegangen seien.

Klaus Voussem (CDU) weist den Vorwurf, dass CDU und FDP irgendetwas unter den Tisch hätten fallen lassen, namens der regierungstragenden Fraktionen ausdrücklich zurück. Herr Löcker sei schlecht vorbereitet. Hätte er gelesen, was damals gemeinsam beschlossen worden sei, mit dem Änderungsantrag, den die SPD zurückgezogen habe, dann hätte er lesen können, dass beschlossen worden sei, sich gegenüber dem Bund für verbindliche Projektabläufe insbesondere bei der Instandsetzung der Schleuse Henrichenburg als Zufahrt zum Dortmunder Hafen einzusetzen und die Sperrzeiten der Schleuse nach Möglichkeit zu minimieren. Das sei vor wenigen Monaten im Landtag von Nordrhein-Westfalen gemeinsam beschlossen worden.

Wenn Herr Löcker das nicht auf dem Schirm habe, dann verliere er wirklich jeden Glauben an das, was Herr Löcker hier mache. Den Ausschuss jetzt mit Anträgen, die offensichtlich den einzigen Sinn und Zweck hätten, Kommunalwahlkampf in Dortmund zu machen, zu beschäftigen und den ganzen Apparat anlaufen zu lassen, dafür habe er persönlich überhaupt kein Verständnis. Alle seien gemeinsam angetreten, für die Wasserstraße in Nordrhein-Westfalen zu kämpfen, sich beim Bund einzusetzen, all das, was in Jahrzehnten der verkorksten Politik von Rot-Grün liegen gelassen worden sei, aufzuarbeiten. Zu der Regierungszeit von Rot-Grün sei die Schleuse Henrichenburg und der Dortmunder Hafen nicht beim Bundesverkehrswegeplan als Projekt angemeldet worden. Das habe Rot-Grün versäumt. Diese Versäumnisse fielen heute der Politik auf die Füße.

Herr Löcker werfe allen Ernstes den regierungstragenden Fraktionen, sie hätten hier irgendetwas unter den Tisch fallen lassen. Das sei ein ungeheuerlicher Vorwurf. Man habe sich bewusst im Sound der Plenardebatte etwas zurückgehalten mit Rücksicht auf den Kollegen, der das vorgetragen habe. Jetzt sei wirklich Feierabend. Was Herr Löcker sich erlaube, noch einmal in dieser Form darzustellen, hier den Vorwurf zu machen, man hätte irgendetwas unter den Tisch fallen gelassen, sei aberwitzig. Da sollte sich die SPD gut überlegen, was sie mit solchen Anträgen in Zukunft mache. Seine Fraktion sei sehr für eine Anhörung, damit die Farce, die Herr Löcker hier aufziehe, ans Licht komme, und die Maske runtergerissen werde und die wahren Beweggründe, die Herr Löcker mit diesem Antrag verfolge, deutlich würden.

Alle stünden für die Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen. Man stehe für die Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen auch beim Bund. Da sei vieles erreicht worden vom

Verkehrsminister, was den personellen Aufwuchs betreffe, was den Abruf der tatsächlich vorhandenen Mittel an der Stelle betreffe. Er bitte, gemeinsam weiter an einem Strang zu ziehen und nicht in kommunalpolitisches Klein-Klein zu verfallen und Dinge, die schon längst auf der Tagesordnung gestanden hätten, die gemeinsam getragen worden seien, noch einmal aufzurufen. Er bitte, in sich zu gehen und über ein solches Verfahren ernsthaft nachzudenken.

Bodo Middeldorf (FDP) kommt darauf zurück, dass Herr Löcker zu Beginn seiner Ausführungen gesagt habe, dass möglicherweise im Rahmen seiner Ausführungen klarer werde, warum die SPD-Fraktion einen solchen Antrag erneut stelle. Kollege Vossemer habe deutlich gemacht, dass die regierungstragenden Fraktionen verwundert darüber seien, auch angesichts der Tatsache, dass Herr Löcker den Vorwurf mache, Schwarz-Gelb hätte etwas unter den Tisch fallen lassen. Wenn es nun tatsächlich nicht nur um Dortmund ginge, sondern um die generelle Situation, dann müsste man erneut über die gesamte Kette reden. Wenn Herr Löcker sage, er kenne sich mit Minden, mit Hamm nicht aus, dann entlarve das geradezu den Antrag als eine kommunalpolitische Initiative, die Herr Löcker hier im Landtag spielen wolle. Das werde im Angesicht der Ausführungen immer klarer.

Ihm werde auch klarer, dass das Ganze wohl in eine Gesamtkampagne der SPD-Fraktion passe, das Thema Industriepolitik nach vorne zu bringen und das Thema Investitionen in besonderer Weise hochzuziehen. Das sei angekommen.

Jenseits der Tatsache, dass man beim Investitionshochlauf ohnehin an massive Grenzen stoße, und zwar nicht an Geldgrenzen, sondern an Kapazitätsgrenzen, müsse man auch sagen, dass eine solche Maßnahme, wie Herr Löcker sie hier vorschlage, vollkommen fehl am Platze, vollkommen unsinnig sei. Da sollte man lieber über andere Dinge reden.

Im Augenblick habe man unter 2 Millionen Tonnen Umschlag im Dortmunder Hafen pro Jahr. Die jetzige Schleuse könnte zum jetzigen Zeitpunkt schon das Siebenfache abfertigen. Herr Löcker fordere eine zweite Schleuse, nur um das Thema Industriepolitik und Investitionen nach vorne zu bringen. Da sei unseriös. Das sollte man sich reiflich überlegen.

Andreas Keith (AfD) erklärt, seit zweieinhalb, drei Jahren könne man immer wieder beobachten: Die Opposition bringe einen Antrag ein, die regierungstragenden Fraktionen würden kritisiert, weil sie noch nichts geleistet hätte, umgekehrt werde zurückgeworfen, dass man in den letzten fast 70 Jahren maßgeblich an der Regierung beteiligt gewesen sei und im Endeffekt für die maroden Zustände der entsprechenden Wasserwege verantwortlich sei. Dieses Spiel wolle er nicht mitmachen.

Die AfD-Fraktion habe immer darauf hingewiesen, dass sie alle Maßnahmen, die zur Ertüchtigung der Wasserstraßen, aber auch der gesamten Verkehrsinfrastruktur beitragen könnten, unterstützen werde. Man habe immer darauf hingewiesen, dass ein Klein-Klein zwischen den Parteien oder einzelnen Projekten nicht dienlich sei, sondern dass man das große Ganze im Auge behalten müsse. Man werde weiterhin diesen

Weg verfolgen. Wenn es Maßnahmen für Projekte gebe, die sinnvoll seien, um selbiges zu erreichen, nämlich die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen, sei man dabei und werde es entsprechend flankieren.

Carsten Löcker (SPD) geht davon aus, dass es ein Missverständnis sei, was hier vorgetragen worden sei. Der Vorwurf, dass er sich regelmäßig die Dortmunder Brille aufsetzen würde, trage nicht. In der Sache bleibe es bei Ausfallzeiten bei drei Jahren, die zu einem erheblichen Rückgang der Kabotage geführt habe. Er habe auch mit Blick auf den gemeinsamen Antrag festgestellt, in dem Antrag der SPD stehe Instandhaltung. Hier gehe es um eine zweite Schleuse. Es gehe weniger darum, dass er die Initiative in dem Zusammenhang diskreditieren wolle. Er sei weit davon entfernt, gerade mit Blick auf das, was er eben beschrieben habe.

Er setze auf die Anhörung. Da könne man sich gerne mit den Akteuren unterhalten, alle könnten sich mit der notwendigen Information versorgen. Er sei fest davon überzeugt, dass es hier nicht um den Dortmunder Kommunalwahlkampf gehe, den mache er auch gar nicht –, sondern vielmehr darum, dass man die ganze Logistikkette in den Blick nehme. Es schade nichts, sich in der Anhörung zu versichern, ob das alles so in Ordnung sei. Es gehe um eine Absichtserklärung mit Blick auf den Antrag. Es handele sich um einen Auftrag an den Bund. Er bekomme die Informationen, dass alle sagten, dass es sehr sinnvoll sei, eine zweite Schleuse in dem Zusammenhang zu diskutieren und zu überlegen, ob das nicht sinnvoll sei.

Er habe auch nicht gesagt, dass er von Minden keine Ahnung hätte, sondern nur dass da die Informationen nicht so gut seien wie in anderen Bereichen, dass man nicht zu jedem Sachverhalt jede Information habe. Natürlich habe er zu Hamm auch Ausführungen gemacht. In der Anhörung könne man sich notwendige Informationen einholen. Er sei gespannt, wie man dann im Plenum damit umgehe. Er könne auf jeden Fall auf eine solche Art von Anwürfen in dem Zusammenhang verzichten.

Vorsitzender Thomas Nüchel möchte wissen, ob nun eine Präsenzanhörung oder eine schriftliche Anhörung gewünscht sei.

Carsten Löcker (SPD) bittet um eine Präsenzanhörung.

Der Ausschuss beschließt, zu dem Antrag eine Anhörung durchzuführen.

6 Luftverkehrskonzept für NRW

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/8764

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
12.03.2020)*

Arndt Klocke (GRÜNE) beantragt eine Anhörung. Eine Absprache sollte in der Ob-
leuterunde getroffen werden.

Der Ausschuss beschließt, eine Anhörung zu dem Antrag durch-
zuführen.

7 Antwort der Landesregierung auf die Kl. Anfrage 3215 – Warum unternimmt die Landesregierung nichts gegen den drohenden Kahlschlag bei der RB 38? (Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [s. Anlage 2])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3131

Carsten Löcker (SPD) macht darauf aufmerksam, dass vereinbart worden sei, die Berichte heute nur zu Kenntnis zu nehmen. Durch den Bericht sei man ausreichend informiert. Die Informationen über den Zweckverband habe er auch bekommen.

Der Ausschuss nimmt den Bericht der Landesregierung Vorlage 17/3131 zur Kenntnis.

8 Ausbau der Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen *(Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [s. Anlage 3])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3132

Arndt Klocke (GRÜNE) kommt auf das Thema Machbarkeitsstudien zu sprechen. Er frage, warum das jeweils bei den Kommunen liege und warum nicht das Land oder die Bezirksregierung aktiv werden könnten. Er wisse aus Köln, dass man da schwer in die Gänge komme bei dem Radschnellweg Richtung Frechen. Es habe lange in der Verwaltung gelegen. Das möge auch an der Kölner Verwaltung liegen.

Seine zweite Frage gehe in eine ähnliche Richtung. Er wüsste gerne, warum Straßen.NRW bei der Frage der Radschnellwege nicht Ausführungsplanung und Planfeststellung übernehme und warum das entsprechend bei den Kommunen liege.

Minister Hendrik Wüst (VM) erwidert, dass seien Entscheidungen, die lange vor der Regierungszeit von Schwarz-Gelb getroffen worden seien. Man kenne die örtlichen Gegebenheiten in der Kommune besser. Die Kapazitäten seien beim Landesbetrieb auch nicht da gewesen, die schaffe man jetzt mit 10 zusätzlichen Planern.

MR Ulrich Malburg (VM) führt aus, die Machbarkeitsstudien lägen deswegen bei den Kommunen, weil es ursprünglich einen kommunalen Planungswettbewerb gegeben habe. Damit sei man gestartet. Jetzt seien erst einmal die Kommunen am Zuge. Das heiße aber nicht, dass sie das bis zum Ende der Baudurchführung auch bleiben würden. Da werde sehr wohl ein Schnitt gemacht werden können, und der Landesbetrieb werde dann übernehmen. Das müsste im Einzelfall abgestimmt werden. Beim Radschnellweg Ruhr sei es längst der Fall, dass der Landesbetrieb da abschnittweise federführend tätig sei.

9 Verbundgrenzen übergreifende Fahrten mit SPNV und ÖPNV in Nordrhein-Westfalen – Sachstand und Perspektiven *(Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [s. Anlage 4])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3133

Carsten Löcker (SPD) betont, ihm sei die Situation bekannt. Aber es gebe mit Blick auf die Aktivitäten, insbesondere im östlichen Westfalen, signifikante Debatten darüber, wie sich die Probleme zukünftig besser lösen ließen. Das sei eine perspektivische Sicht mit Blick auf den Westfalen-Tarif. Das beschäftige nicht nur die SPD, sondern auch die CDU vor Ort. Es sei vernünftig, dass man da am Ball bleibe. Es gebe noch erheblichen Verbesserungsbedarf, ohne dass da fehlender Wille sei. Es gehe mit Blick auf die Strukturen auch darum, dass man das weiter im Auge behalte und dass man auch die Zweckverbände daran erinnere. Er kenne auch die Verlautbarung der Zweckverbände, dass da noch erheblicher Verbesserungsbedarf sei.

Das, was vor Ort laufe, sei der Grund, warum die SPD-Fraktion den Bericht beantragt habe. Es werde politisch diskutiert werden. Im Ziel gehe es immer darum, dass man zu Verbesserungen komme. Der Bericht sei in Ordnung. Wie das verbessert werden könne, darüber werde sich der Ausschuss noch unterhalten müssen mit Blick auf die zukünftigen Ausbaumöglichkeiten. Wenn es mehr Nutzerinnen und Nutzer in dem Bereich gebe, die in den Westen pendeln wollten, werde das Thema stärker nach oben kommen.

Bodo Middeldorf (FDP) führt aus, es sei in der Tat eine der größten verkehrspolitischen Herausforderungen, die man zu bewältigen habe, und zwar deswegen, weil die technischen Rahmenbedingungen alle verfügbar seien, aber man immer wieder auf Widerstand treffe, insbesondere bei den dafür zuständigen Verkehrsverbänden. Die regierungstragenden Fraktionen versuchten seit geraumer Zeit mit großem Nachdruck, auch mit den Verkehrsverbänden zu einer Lösung zu kommen.

Deswegen sei das, was in dem Bericht stehe, durchaus zukunftsgerichtet und schon mehr als das, was man vielleicht noch vor zwei Jahren erlebt habe. Trotzdem reiche das offensichtlich noch nicht, weil man sich innerhalb der Strukturen und der Organisationen nach wie vor mit diesen Dingen schwer tue und er den Eindruck habe, dass dem auch nicht die höchste Priorität beigemessen werde. Er sehe das genauso. Man müsse da mit den Verkehrsverbänden auch noch einmal schneller werden.

10 Infrastruktursanierung im Schienenverkehr der DB in NRW im Vergleich zu Bayern
(Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 5])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3134

Arndt Klocke (GRÜNE) macht darauf aufmerksam, dass Kollege Rimmel die Frage gestellt habe. Dieser sei heute aus gesundheitlichen Gründen nicht da. Er frage, ob man schriftlich Fragen nachreichen könne. Herr Rimmel habe sich damit beschäftigt.

Vorsitzender Thomas Nüchel bittet, die Fragen schriftlich nachzureichen.

Minister Hendrik Wüst (VM) bittet die Abgeordneten, Fragen gerne ans Ministerium zu stellen. Viele Kolleginnen und Kollegen gingen ins Homeoffice. Die Abgeordneten könnten auch gerne Kleine Anfragen stellen, die beantwortet werden müssten. Fest stehe, Demokratie müsse funktionieren, und eine Regierung brauche Kontrolle.

11 Verschiedenes

a) zusätzliche Sitzung am 04.11.2020

Vorsitzender Thomas Nüchel macht darauf aufmerksam, dass die Obleute sich darauf verständigt hätten, dass der Ausschuss eine zusätzliche Sitzung für die Haushaltsberatungen durchführe. Die Plenarwoche, die zunächst im Dezember hätte stattfinden sollen, finde nun Ende November statt. Damit müsse der Haushaltsausschuss auch früher tagen. Er schlage als zusätzlichen Termin für die Haushaltsberatung den 4. November, 13 bis 15 Uhr vor.

Der Ausschuss beschließt, am 4. November 2020, 13.00 Uhr bis 15.00 Uhr, eine Ausschusssitzung durchzuführen.

b) geplante Ausschussreise

Arndt Klocke (GRÜNE) geht davon aus, dass die für Anfang Mai geplante Ausschussreise nicht stattfinden werde. Gegebenenfalls könne man sich nach der Sommerpause noch einmal austauschen. Man könne ja sehen, ob man die Ausschussreise nach München und Wien gegebenenfalls im Jahre 2021 nachholen könne.

Vorsitzender Thomas Nüchel erwidert, man habe den zweiten Termin im Hinterkopf. Auch sei die Organisation der Reise, auch wenn sie nicht soweit gehe, sehr aufwendig. Die Schweizer Botschaft sei nicht so hilfreich gewesen. Bei Fahrten in andere Staaten müsse man auch auf die Botschaften mit dem Vorhaben zugehen. Er danke Frau Hufschmidt für die Bemühungen. Die vielen Telefonate seien jetzt leider wieder vergebens. Die nächste Sitzung finde am 22. April 2020 statt.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

5 Anlagen

19.05.2020/20.05.2020

73

**Landtag Nordrhein-Westfalen****Arndt Klocke MdL**Fraktionsvorsitzender
Bündnis 90/Die GRÜNEN

Arndt Klocke MdL • Landtag NRW • Platz des Landtags 1 • 40221 Düsseldorf

An
Herrn Thomas Nüchel MdL
Vorsitzender des Verkehrsausschusses

Telefon: (0211) 884-4336

Fax: (0211) 884-3507

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

Düsseldorf, 16. März 2020

Dringliche Frage für den Verkehrsausschuss am 18. März 2020

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der GRÜNEN Fraktion beantrage ich für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. März 2020 folgende Dringliche Frage:

Welche Auswirkungen haben die Maßnahmen zum Schutz vor Ausbreitung des Coronavirus auf den Öffentlichen Nahverkehr in NRW und welche weiteren Maßnahmen sind geplant?

Begründung:

Die weitere Ausbreitung des Coronavirus muss zum Schutz der Menschen in allen Bereichen verlangsamt und möglichst verhindert werden. Die getroffenen und empfohlenen Maßnahmen tangieren direkt und indirekt auch den Öffentlichen Nahverkehr in NRW. Mit der Dringlichen Frage im Verkehrsausschuss soll die Landesregierung den Verkehrsausschuss über die bisherigen Auswirkungen der Pandemie auf den ÖPNV in NRW sowie mögliche noch zu treffende Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen informieren.

Mit freundlichen Grüßen,

Arndt Klocke
Fraktionsvorsitzender



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

31. Januar 2020

Thema: „Antwort der Landesregierung auf die Kl. Anfrage 3215 –
Warum unternimmt die Landesregierung nichts gegen den drohenden Kahl-
schlag bei der RB 38?“

Bitte um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung
zur Sitzung des Ausschusses am 18. März 2020

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. März 2020 bitten wir um folgen-
den schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung:

**Warum unternimmt die Landesregierung nichts gegen den drohenden Kahl-
schlag bei der RB 38?**

Begründung:

Die Landesregierung hatte die Kleine Anfrage der Abgeordneten Carsten Löcker und Jochen Ott vom 03. Dezember 2019 (Drs. 17/ 3215) mit Datum vom 17. Januar 2020 (Drs. 17/8476) beantwortet. Gegenstand der Kleinen Anfrage waren die Auswirkungen einer anstehenden Sanierung der Bahnbrücke Köln-Deutz auf den Betrieb der Regionalbahn 38 (RB 38) zwischen Horrem und Köln. Hier sieht der Fahrplanwechsel zum Juni 2020 vor, dass die Züge auf dieser wichtigen Hauptverkehrsstrecke der Region zwischen Horrem und Köln in beiden Richtungen bis auf wenige Ausnahmen ausfallen sollen. Die Bauphase wird mehrere Jahre

umfassen. Die Fahrgäste müssten dann, aus Bedburg und Bergheim kommend, in Horrem in die S-Bahn oder in die Regionalexpress-Linien 1 und 9 umsteigen.

Aufgrund der befürchteten Verkehrsproblematik, vor allem für die betroffenen Pendler im Berufsverkehr, kam es zu einem Bürgerprotest gegen die Streckenverkürzung mit mehr als 7.000 Unterschriften und zu einer Resolution des Rates der Stadt Bergheim. Beides war bislang erfolglos.

Angesichts der befürchteten erheblichen Verkehrsprobleme wurde die Landesregierung u.a. gefragt, welche Beförderungskapazitäten zur Abwicklung dieser Ersatzverkehre zur Verfügung stehen und wie diese konkret bewerkstelligt werden sollen. Die Antwort der Landesregierung führt zu dem Eindruck, dass die genannten Zahlen und Informationen eher zur Beschönigung der Situation dienen sollen, als zur konkreten Aufklärung, wie die Verkehrsproblematik ab Juni 2020 in einem für die Fahrgäste erträglichen Maße abgewickelt werden soll.

Insbesondere die genannten Kapazitäten des eingesetzten Wagenmaterials und die gegenwärtigen Fahrgastzahlen werden angezweifelt.

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Landesregierung um die schriftliche wie mündliche Beantwortung folgender Fragen, ggfs. auch unter Hinzuziehung von Vertretern des NVR im Verkehrsschuss:

1. Werden auf der Strecke Bedburg-Köln für die RB 38 dreiteilige Triebzüge des Talents Baureihe 644 eingesetzt?
2. Wie gestaltet sich der Einsatz dieser Triebzüge über den Tagesverlauf hinweg, also wann werden wie viele dieser Triebzüge eingesetzt?
3. Wie viele Sitzplätze haben diese Züge?
4. Wie viele Stehplätze haben diese Züge?
5. Welche Auslastung dieser Züge ist jeweils derzeit im Zeitfenster von 5:43 bis 7:43 Uhr gegeben?
6. Wie wurde die Anzahl von acht Zügen berechnet, die in Horrem pro Stunde als Anschlussmöglichkeiten in Richtung Köln zur Verfügung stehen sollen?
7. Wurden dabei auch Züge anderer Destinationen eingerechnet, wie etwa Richtung Düren und Aachen und wenn ja, warum?
8. Warum führt die Berechnung der Verlängerung der durchschnittlichen Fahrzeit nur zu ca. 10 Minuten, wenn Verkehrsbeeinträchtigungen wie Baustellen in den Bahnhöfen, Überfüllung der Züge, Verzögerungen beim

Ein- und Ausstieg, eine sehr enge Taktung beim Umstieg auf die S 12 (nur eine Minute Zeit) und zusätzliche Haltepunkte der S-Bahnen zu berücksichtigen sind?

9. Wie bewertet die Landesregierung diese Problematik insgesamt, mit Blick auf die Aufrechterhaltung leistungsfähiger und zumutbarer Pendlerverkehre zwischen Bedburg und Köln für den Zeitraum der Baumaßnahmen?

Mit freundlichen Grüßen



Carsten Löcker MdL



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

17. Februar 2020

Thema: Ausbau der Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen –
Bitte um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung
zur Sitzung des Ausschusses am 18. März 2020

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. März 2020 bitten wir um folgenden schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung:

Ausbau der Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen

Begründung:

Der Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr ist ein wichtiger Bestandteil einer umfassenden Verkehrswende für Nordrhein-Westfalen. Dabei nehmen die Radschnellwege, die von der ehemaligen SPD-geführten Landesregierung initiiert und durch Fortentwicklung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes rechtlich mit Landesstraßen gleichgestellt wurden, eine zentrale Rolle ein. Sie sollen das Premiumprodukt der Radverkehrsinfrastruktur des Landes sein.

Die Radschnellwege sollen den längst fälligen qualitativen Sprung einleiten und die Voraussetzungen dafür schaffen, dass das Potenzial des Radverkehrs voll ausgeschöpft werden kann. Entsprechende Standards für deren Bau und Betrieb

wurden festgelegt. Die sieben in der Planung befindlichen Radschnellwege, für die das Land als Baulastträger auch die Finanzierungsverantwortung trägt, sind als fester Bestandteil einer umfassenden Verkehrswende zukunftsweisend.

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Landesregierung um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht zum Sachstand der sieben Radschnellweg-Projekte im Land, wobei insbesondere folgende Fragen beantwortet werden sollen:

1. Wie stellt sich der Planungsstand der sieben Radschnellwege in NRW jeweils dar?
2. Für welche Abschnitte der jeweiligen Streckenverläufe besteht bereits Baurecht?
3. Wie stellt sich der Fortgang der jeweiligen Planungsverfahren in zeitlicher Perspektive jeweils dar?
4. Welche Kosten werden pro Projekt erwartet (Planung und Realisierung) und welche Finanzmittel stehen dafür bereit?
5. Können ggfs. auch Bundesmittel im Rahmen von Synergieeffekten usw. mit verwandt werden?
6. Mit welchen Daten rechnet die Landesregierung bezüglich der Fertigstellung der sieben Radschnellwege?
7. Welche weiteren Projekte werden perspektivisch von der Landesregierung ins Auge gefasst?

Mit freundlichen Grüßen



Carsten Löcker MdL



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

04. März 2020

Thema: Verbundgrenzen übergreifende Fahrten mit SPNV und ÖPNV in Nordrhein-Westfalen – Sachstand und Perspektiven
Bitte um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung zur Sitzung des Ausschusses am 18. März 2020

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. März 2020 bitten wir um folgenden schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung:

Verbundgrenzen übergreifende Fahrten mit SPNV und ÖPNV in Nordrhein-Westfalen – Sachstand und Perspektiven

Begründung:

Regelmäßig kritisieren die Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV und insbesondere des SPNV Probleme bei Fahrten von einem Tarifverbund in den anderen. Besonders betroffen sind naturgemäß die Nutzer von S- oder Regionalbahnen, die in der Nähe von Verbundgrenzen leben und in angrenzende Tarifgebiete fahren wollen, darunter natürlich sehr viele Pendlerinnen und Pendler. Zwar gibt es auch Kragentarife, um die Fahrt aus angrenzenden Kommunen in den jeweils anderen Tarifverbund zu ermöglichen. Aber auch hier gilt, dass nur ein Stück weiter das gleiche Problem wieder auftritt.

Der Tarif-Wirrwarr bei Verbund übergreifenden Fahrten hat zudem zur Folge, dass je nach Verbindung teils sehr unterschiedliche Fahrpreise vorgeschlagen werden, die man zahlen soll. Ein gutes Beispiel ist die RB 25, die von Köln im VRS bis nach Lüdenscheid-Brügge in den Bereich des Westfalentarifs fährt. So zahlt man für das normale Ticket

von Kierspe Bf. etwa 22,90 Euro bis nach Köln Hbf., kauft man hingegen ein Ticket von Kierspe bis Meinerzhagen für 3,30 Euro und dann ab Meinerzhagen aus dem Kragentarif bis Köln Hbf. 11,90 Euro (oder sogar nur 10,71 Euro per Handyticket), spart man rund 8 oder 9 Euro.

Eine umfassende Verkehrswende kann nur gelingen, wenn es attraktive Mobilitätsangebote von ÖPNV und SPNV gibt. Dazu gehört vor allem auch ein transparentes und preiswertes Tarifsysteem, das nicht abschreckt, sondern allgemeinverständlich für jeden Nutzer, jede Nutzerin zu jeder Relation ein klares Angebot macht. Es ist in Zeiten der Digitalisierung wichtig, dass hier verständliche und einfache Lösungen gefunden werden, damit nicht zu verstehende Preissprünge möglichst bald der Vergangenheit angehören. Gerade im Zuge von Ticketsystemen über App, aber auch mit Blick auf bereits bestehende grenzüberschreitende Projekten für einen flüssigen ÖPNV – z.B. auch in die Nachbarländer - ist es wichtig, dass die Landesregierung proaktiv mit den Tarifverbänden Lösungen findet.

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Landesregierung um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht zum Sachstand und zu den Perspektiven der Verbundgrenzen überschreitenden öffentlichen Mobilitätsangebote in Nordrhein-Westfalen, wobei insbesondere folgende Fragen beantwortet werden sollen:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand bei Tarifverbund übergreifenden Fahrten in NRW?
2. Wie bewertet die Landesregierung diesen Sachstand?
3. Welche Maßnahmen sind seitens der Landesregierung angedacht, um Probleme wie etwa auf der Strecke der RB 25 und auf anderen betroffenen Strecken in Gesprächen mit den Verkehrsverbänden zu überwinden?
4. Welche Position vertreten dabei die Tarifverbände?
5. Gibt es bereits einen konkreten Fahrplan mit Zeitschiene für entsprechende Lösungen?

Mit freundlichen Grüßen



Carsten Löcker MdL

**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, 09.03.2020

Berichts-anfrage für die Verkehrsausschusssitzung am 18. März 2020

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nüchel,

hiermit beantrage ich für die GRÜNE Landtagsfraktion für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. März 2020 einen mündlichen und schriftlichen Bericht der Landesregierung:

**Infrastruktursanierung im Schienennetz der DB in NRW
im Vergleich zu Bayern**

Aus einer Kleinen Anfrage der GRÜNEN Bundestagsfraktion (Drucksache 19/14625) geht hervor, dass Bayern innerhalb der letzten Jahre deutlich mehr Mittel des Bundes und der DB zur Sanierung der Infrastruktur erhalten hat als Nordrhein-Westfalen. Obwohl der Umfang der Infrastruktur vergleichbar ist, fließt deutlich mehr Geld nach Bayern:

- Aus dem Bundeshauhalt flossen in den letzten 10 Jahren 2,9 Mrd. Euro für die Schieneninfrastruktur nach Bayern und 519 Mio. Euro nach NRW
- Bei den Eigenmittelinvestitionen der Deutschen Bahn gingen im selben Zeitraum 834 Mio. Euro nach Bayern und nach NRW waren es 534 Mio. Euro
- In den letzten 5 Jahren wurden 243 Bahnbrücken in Bayern saniert, in NRW waren es 100
- 131 bayrische Bahnhöfe wurden in den letzten 5 Jahren saniert, in NRW waren es 67
- Bei den erneuerten Weichen ergibt sich ein ähnliches Bild: 1703 in Bayern und 1096 in NRW

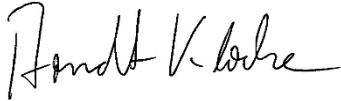
Auch wurden Innovationen in der Regel zuerst in Bayern ausprobiert, zum Beispiel neue Lärmschutztechniken, Hybrid-Rangierloks, Softwareerweiterungen beim Ticketkauf, autonom fahrende Busse, digitaler Scan-Glove etc.

Es verdichtet sich der Verdacht, dass das CSU-geführte Bundesverkehrsministerium das Heimatland des Bundesverkehrsministers bei der Vergabe der Mittel unverhältnismäßig bevorteilt hat.

In diesem Zusammen bitte ich die Landesregierung, folgende Fragestellungen zu beantworten:

1. Teilt die NRW-Landesregierung die Einschätzung, dass NRW bei den Bundesmitteln zur Sanierung der Schieneninfrastruktur gegenüber Bayern systematisch benachteiligt wurde?
2. Was sind dafür die Ursachen aus Sicht der Landesregierung?
3. Wurde die Benachteiligung von der Landesregierung gegenüber dem Bund zur Sprache gebracht?
4. Wenn ja in welcher Form?
5. Welche sonstigen Anstrengungen haben der Ministerpräsident und der Landesverkehrsminister unternommen, um für NRW mehr Mittel vom Bund zur Sanierung der Schieneninfrastruktur und insbesondere der sanierungsbedürftigen Brücken zu erhalten?
6. Wie will die Landesregierung dafür sorgen, dass sich der CSU-Verkehrsminister zukünftig nicht mehr unverhältnismäßig zugunsten Bayerns bedienen kann?

Mit freundlichen Grüßen,



Arndt Klocke
Fraktionsvorsitzender