



Verkehrsausschuss

9. Sitzung (öffentlich)

1. März 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:37 Uhr bis 17:05 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Alexander Happ, Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung	5
1 Finanzielle Situation im NRW-ÖPNV (Präsentationsvorlage s. Anlage 1)	6
– Gespräch mit sachverständigen Gästen	
2 Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten	23
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/611	
Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses Stellungnahmen 18/20, 18/28, 18/29, 18/31, 18/32, 18/37 – Neudruck –, 18/39, 18/79	
– abschließende Beratung und Abstimmung	
– Wortbeiträge	

Der Ausschuss kommt überein, die Abstimmung über den Antrag zu vertagen und ihn vorbehaltlich einer fraktionsübergreifenden Einigung zu ergänzen.

3 Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein **27**

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/1355

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahmen
18/216, 18/231, 18/232,
18/235, 18/238, 18/239,
18/240, 18/243, 18/245

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag von Ina Besche-Krastl (GRÜNE), die Behandlung des Antrags wegen noch bestehenden Beratungsbedarfs zu vertagen.

4 Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung in Nordrhein-Westfalen umsetzen! **28**

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/2566

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, sich nachrichtlich an der Anhörung des federführenden Ausschusses zu beteiligen.

5 Studierende und Universitäten bei Mobilitätsfragen entlasten und „Ticketstudium“ überflüssig machen **29**

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/2568

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, sich nachrichtlich an der Anhörung des federführenden Ausschusses zu beteiligen.

6 Arbeitsplanung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für das Jahr 2023 *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2])* **30**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/683

– Wortbeiträge

7 Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem 8. Änderungsgesetz zum RegG *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3])* **33**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/680

In Verbindung mit:

Verwendung der Regionalisierungsmittel *(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 4])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/684

– Wortbeiträge

8 Siebte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 5])* **36**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/682

– Wortbeiträge

9 Brücken an Landes- und Bundesstraßen *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 6])* **37**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/860

– Wortbeiträge

10 49 € – Deutschlandticket (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) **46**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/848

– Wortbeiträge

11 Verschiedenes **49**

hier: **Ausschussreise**

* * *

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Minister Oliver Krischer (MUNV) gibt bekannt, dass RB'r Udo Sieverding (MUNV) ab dem heutigen Tag als neuer Leiter der Abteilung VII – Mobilität der Zukunft, Radverkehr, ÖPNV tätig sein werde.

(RB'r Udo Sieverding [MUNV] erhebt sich und begrüßt die Anwesenden. – Beifall)

Vorsitzender Matthias Goeken gratuliert RB'r Udo Sieverding (MUNV) zu seinem neuen Aufgabengebiet und hofft auf gute Zusammenarbeit.

Dem Sitzungsdokumentarischen Dienst dankt er dafür, das Protokoll der Sondersitzung des Verkehrsausschusses vom 13. Februar 2023 bereits am 14. Februar fertiggestellt zu haben.

(Beifall)

1 **Finanzielle Situation im NRW-ÖPNV** (Präsentationsvorlage s. Anlage 1)

– Gespräch mit sachverständigen Gästen

Vorsitzender Matthias Goeken: Der Verkehrsausschuss hat für heute die finanzielle Situation im ÖPNV auf die Tagesordnung gesetzt und zu einem Gespräch mit Aufgabenträgern und Branchenverband eingeladen. Ich begrüße Frau Gabriele Matz vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Herrn Joachim Künzel vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, Herrn Dr. Norbert Reinkober von go.Rheinland und Herrn Ulrich Jaeger vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen. Vielen Dank, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind und für ein Gespräch bzw. Rückfragen zur Verfügung stehen. Nach meinen Informationen haben die drei Aufgabenträger eine gemeinsame Präsentation vorbereitet, die Herr Künzel vorträgt; anschließend spricht Herr Jaeger für den VDV.

Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe): Vielen Dank, dass wir die Chance haben, hier über die aktuelle finanzielle Lage in SPNV und ÖPNV insgesamt vorzutragen. Wie der Herr Vorsitzende gerade schon gesagt hat, haben wir das in zwei Teile aufgeteilt. Uns war es wichtig, den Blick auf die gesamte Branche und nicht nur auf einen Teilaspekt zu richten. Deswegen trage ich jetzt für die drei SPNV-Aufgabenträger und anschließend Herr Jaeger für den ÖPNV vor.

Wir werden sicherlich einiges sagen, was nicht neu ist. Ich glaube aber, dass es wichtig ist, sich noch einmal anzugucken, wie die Marktentwicklung in der letzten Zeit war. Als Aufgabenträger haben wir bei dem, was wir tun, aufgrund der Marktentwicklung teilweise überhaupt keine Entscheidungssicherheit mehr, und jede Entscheidung unterliegt erheblichen Risiken.

Wir haben einige kritische Pfade, dazu gehört – wenig überraschend – die Energiekostenentwicklung. Man muss sich einfach vor Augen führen, dass wir seit 2020 eine Verdreifachung der Stromkosten hatten. Seit heute greift die Strompreisbremse. Die Frage ist nur, für wen sie greift. In unserem Fall ist die Strompreisbremse für die Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgesehen. Die Verkehrsverträge werden durch Aufgabenträger bzw. Regionalisierungsmittel finanziert. Wir haben dort die Logik der Energiepreisindizes. Die Strompreisbremse ist teilweise noch nicht bewertbar, wird aber – so eine gutachterliche Einschätzung – nur geringe Auswirkungen auf die Indizes haben. Wir sind also auf den guten Willen der Eisenbahnverkehrsunternehmen angewiesen, mit denen wir Gespräche führen. Wir müssen schauen, ob das, was bei den EVUs ankommt, auch bei denjenigen, die den Verkehr finanzieren, also bei uns, ankommt. Dass künftige Strompreisentwicklungen nicht unbedingt absehbar sind, dass das alles hochvolatil ist, ist wohl keine Überraschung.

Wir haben weitere kritische Kostenpositionen. Im Moment sicherlich sehr stark im Fokus ist das Thema „Personal“. Wir hatten in den vergangenen fünf, sechs Jahren im Bereich der Personalkosten schon erhebliche Entwicklungen durch die Tarifabschlüsse. Aktuell – das brauche ich Ihnen nicht zu sagen – laufen in allen Bereichen Tarifverhandlungen. Das ist jetzt nicht der Beritt des SPNV, aber man sieht, dass im

ÖPNV gerade nichts fährt. Das wird uns im Eisenbahnsektor absehbar ebenfalls treffen, auch dort laufen die Verhandlungen ja an. Arbeitgeber und Arbeitnehmer liegen weit auseinander, und wenn die Abschlüsse nur ansatzweise so kommen, wie es der Inflation entsprechen würde, wird das ins Kontor schlagen, weil derartige Kostensteigerung bei uns nicht abgedeckt werden können.

Ähnliches gilt für Verbrauchsgüter. Man sieht, dass vor allem die Fahrzeugpreise durch die Decke gehen, und das ist bei einer normalen Entwicklung der uns zur Verfügung stehenden Mittel nicht mehr auffangbar.

Ebenfalls Thema sind der Bestandsverkehr, die Verkehrswende und die Finanzierungssicherheit. Hinsichtlich der Bestandsverkehre sind wir – so möchte ich es formulieren – in einer ernsthaften Notlage. Wir haben zwar die 1 Milliarde Euro des Bundes, aber bisher wissen wir in Nordrhein-Westfalen nicht, wie viel uns davon zukünftig für die Finanzierung des SPNV konkret zur Verfügung stehen wird. Wir haben noch keine Konkretisierung über die Pauschalen-Verordnung. Wir stochern, was das Thema angeht, also noch im Nebel. Aber selbst, wenn die Mittel durchgereicht werden – und das ist ein wichtiger Kern der Botschaft –, reichen sie nur für eine relativ kurze Überbrückungsphase, denn die Forderungen seitens der Branche waren, was die Aufstockung der Regionalisierungsmittel angeht, deutlich höher. Zunächst einmal ist es natürlich gut, dass zumindest 1 Milliarde Euro in das System kommt. Nichtsdestotrotz zielten die Forderungen nicht auf 1 Milliarde Euro, sondern auf das ab, was wir brauchen. Wir brauchen deutlich mehr, und zwar nicht nur, um die Verkehrswende zu finanzieren, sondern allein schon dafür, das heutige Verkehrsangebot zu sichern. Die Formulierung „Es ist fünf vor zwölf“ ist in diesem Zusammenhang fast zu harmlos.

Selbst bei Einberechnung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel in einem gewissen Umfang – am Gesetz orientiert, im Sinne von: ist vorrangig für den SPNV zu verwenden – sind die Bestandsverkehre, je nach Verband, ab dem Zeitraum zwischen 2024 und 2026 nicht mehr ausfinanziert. Wir bekommen das Jahr 2023 durchfinanziert, die Jahre 2024 und 2025 aber in Teilen schon nicht mehr. Wir geraten also trotz dieser Mittel 2024 erstmals in die Situation, dass der Bestandsverkehr nicht komplett ausfinanziert ist.

Wie können wir darauf reagieren? Mit Kommunalumlagen oder Abbestellungen. Ich möchte mich jetzt nicht weiter zum Thema „Kommunalumlagen“ äußern, sondern hier eher das Thema „Abbestellungen“ in den Raum stellen. Natürlich will das niemand von uns, wir wollen alle etwas anderes. Es gibt wohl auch außerhalb dieses Raums niemanden, der das ernsthaft will. Wir wollen die Verkehrswende. Wir wollen den Klimaschutz. Das fängt in Brüssel an und geht über Berlin und Düsseldorf zu uns auf die kommunale Ebene. Nichtsdestotrotz ist die Situation so, wie sie ist. Wir haben alle Verträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, und wenn wir die nicht mehr bedienen können, dann werden wir die Leistungen, die wir bei denen einkaufen, reduzieren müssen. Da wir bis Mitte April die Bestellungen der Trassen für das Jahr 2024 vornehmen müssen, werden wir ohne zusätzliche Planungssicherheit in Teilen in die Situation kommen, die Trassen jetzt entweder nicht zu bestellen oder sie im Vertrauen auf eine Ausfinanzierung doch zu bestellen, aber dann möglicherweise nachher nicht zu

bestätigen, also nicht anzunehmen, was erhebliche Stornokosten zur Folge hätte, die je nach Zeitpunkt in den Millionenbereich gehen können.

Die Conclusio lautet also, dass die Bestandsverkehre selbst nach der Zuweisung zusätzlicher Regionalisierungsmittel nur vorübergehend bzw. für einen kurzen Zeitraum gesichert. Es ist uns wichtig, dass diese Botschaft ankommt. Stand jetzt werden wir die Trassenbestellung voraussichtlich komplett vorlegen, aber es gibt immer die Unsicherheit, ob wir sie auch tatsächlich werden umsetzen können, weil uns in Teilen schon 2024 das Geld fehlt.

Von einer Verkehrswende sind wir im Moment so weit entfernt wie von einer anderen Galaxie. Jetzt die Verkehrswende anzugehen, wäre in etwa so, als wollten wir schon die 2. Etage bauen, ohne mit den Sicherungsmaßnahmen für die 1. Etage fertig zu sein. Alles, was wir planen und tun, ist auf die Verkehrswende ausgelegt. Wir planen weitere Maßnahmen, um sie in der Schublade zu haben. Wir wollen nicht in eine Situation kommen, wie sie früher in Nordrhein-Westfalen durchaus die Regel war. Bayern hatte nicht nur die Bundesverkehrsminister gestellt, sondern auch Pläne in der Schublade, wenn am Ende Geld da war. Wir planen, planen, planen und hoffen, dann in der Situation zu sein, umsetzen zu können. Wir sind alle von dem Ziel überzeugt und verfolgen es intensiv. Es ist aber ein Spagat, einerseits eine Verkehrswende gestalten zu wollen und andererseits dauernd erzählen zu müssen, dass wir uns mit den vorhandenen Mitteln nicht mal das heutige Verkehrsangebot leisten können. Die Bundesregierung hat die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 zum Ziel; im Zukunftsvertrag der Landesregierung steht: 60 % mehr ÖPNV-Angebote bis 2030. – Mit den heute uns zur Verfügung stehenden Mitteln ist das nicht erreichbar.

Mit Blick auf die Maßnahmen, die auf die Verkehrswende einzahlen, haben wir die Vereinbarung, dass dort wo Infrastruktur ausgebaut wird, hinterher auch mehr Verkehr bestellt wird. Wir haben viele laufende Infrastrukturmaßnahmen und mit der Landesregierung, mit dem Verkehrsministerium vereinbart, dort den Verkehr entsprechend auszuweiten. Dafür gibt es auch einen gesonderten Finanzierungstopf, der aber der Logik des ÖPNV-Gesetzes folgt und als Finanzierungsbeitrag dynamisierte zehn Euro pro neuem Zugkilometer vorsieht. Wenn also 2025 etwas in Betrieb geht, bekämen wir für einen Mehrleistungszugkilometer auf Grundlage der Dynamisierung vermutlich etwa 11 Euro. Auf Basis der eben geschilderten Umstände und weil die tatsächliche Kostensituation bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine andere ist, läuft es bei der aktuellen Marktlage in diesem Bereich auf etwa 20 Euro hinaus. Wenn man mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln, die noch nicht einmal für den Bestand ausreichen, also einen zusätzlichen Zugkilometer für 20 Euro einkaufen will und 11 Euro hinzubekommt, muss man 9 Euro von dem Geld nehmen, das eigentlich für andere Verkehre aufgewendet werden sollte. Das wiederum heißt, dass jeder zusätzliche Zugkilometer auf Kosten des Bestandsverkehrs gehen würde. Das zahlt am Ende natürlich nicht auf die Verkehrswende ein. Es geht hier nicht darum, Bestandsverkehr und Reaktivierung gegeneinander auszuspielen, sondern darum, die Situation aufzuzeigen, dass wir zwar diverse Töpfe haben, dass aber die Dinge, die wir tun müssen und tun wollen, nicht ausfinanziert sind.

Eine nicht überraschende Kernbotschaft lautet: Uns fehlt jegliche Finanzierungssicherheit. Wir betreiben und finanzieren ein System, das erheblich von langfristigen Investitionen in enormer Größenordnung lebt. Wir treffen heute Entscheidungen mit langfristigen Auswirkungen, die erst in mehreren Jahren zum Tragen kommen. Rein finanzpolitisch betrachtet, kann die Politik solche Entscheidungen eigentlich überhaupt nicht treffen, weil es für sie häufig keine Finanzgrundlage gibt. Bei der Vergabe im Rahmen von Wettbewerbsverfahren treffen wir Entscheidungen, bezüglich derer man am Ende sagen muss, dass das, was da ausgeschrieben wurde, nicht unbedingt nachhaltig finanziert war. Das passiert in gewisser Weise im Vertrauen darauf, dass wir alle auf dieses gemeinsame Ziel hinwirken wollen. Wenn wir diese Entscheidungen nämlich nur finanzpolitisch und nicht verkehrspolitisch trafen, würden wir für 15 oder vielleicht sogar 30 Jahre Dinge zementieren, die wir zwar nicht wollen, die aber der augenblicklichen Situation geschuldet sind. Wir befinden uns also in dem Dilemma, relevante, langfristig nachwirkende Entscheidungen über hohe Investitionssummen treffen zu müssen, für die eigentlich die finanzielle Grundlage fehlt. Entscheidungen über den Ausbau von Infrastruktur, die Beschaffung von Fahrzeugen oder die Vergabe von Betriebsleistungen gelten für lange Zeiträume und erfordern hohe Summen. Uns fehlt die mittel- und langfristige Finanzierungssicherheit.

Eigentlich war das mit der Pauschalen-Verordnung anders gedacht, aber wir haben in letzter Zeit häufig die Situation, bei jeder einzelnen Maßnahme aufs Neue um Geld betteln zu müssen. Wir müssen zurzeit Entscheidungen ohne wirkliche Absicherung treffen. Dieses Geschäft ist nicht durchführbar, wenn man erst Mitte des Jahres erfährt, wie viel Geld ab dem nächsten Jahr zur Verfügung steht. Dieses Geschäft ist aufgrund der Fristen usw. nur durchführbar, wenn man über einen längeren Zeitraum hinweg weiß, wie man finanziell ausgestattet ist. Nur dann sind unsere gemeinsamen Ziele zu erreichen. Im Moment wissen wir aber regelmäßig nicht, wie viel Geld wir im nächsten Jahr zur Verfügung haben werden.

Um es zusammenzufassen: Die Aufgabenträger benötigen dringend einen finanziellen Rahmen. Wir haben unsere gemeinsamen Ziele: die Zielnetze 2032 und 2040. Sogar der Bund hat diese Ziele, denn das zählt auf den Deutschlandtakt ein. Wir haben also ein Zielgerüst, ein Zielkonstrukt. Um unsere gemeinsamen Ziele aber erreichen zu können, fehlt uns die verlässliche mittel- bis langfristige Ausstattung mit den dafür nötigen Finanzmitteln. – Vielen Dank.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herr Künzel, herzlichen Dank für den Vortrag. – Nun ist Herr Jaeger an der Reihe, und anschließend können die Vertreterinnen und Vertreter der Parteien Fragen stellen.

Ulrich Jaeger (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Schönen guten Tag, meine Damen und Herren! Bevor ich inhaltlich einsteige, ist mir wichtig, zu erwähnen, dass wir diese Vorträge abgestimmt haben. Es ist also nicht so, dass der SPNV sagen würde: Ich hätte gerne denselben Euro, den der ÖPNV möchte. – Der Kunde nimmt den öffentlichen Verkehr gemeinsam wahr und ich bitte Sie, unsere Vorträge auch genauso

zu verstehen. Der Kunde will von A nach B kommen, er braucht Mobilität – und da haben wir als ÖPNV im vergangenen Jahrzehnt sehr gute Arbeit geleistet.

Wir haben in den Jahren von 2010 bis 2019 das Angebot um über 15 % ausgeweitet. Wir haben die Fahrgastzahlen um 8,5 % erhöht. Das war möglich, weil wir das Angebot in vielen Städten und Kreisen verbessert haben. Wir haben neue Stadtbahnen gebaut, wir haben Tunnel gebaut, wir haben On-Demand-Systeme eingeführt. Wir haben dank der Unterstützung des Landes für die Stadtbahnunternehmen ein Sanierungsprogramm für die Infrastruktur aufgelegt und damit sukzessive die Qualität und das Angebot im ÖPNV verbessern können. Das gilt auch für die Kreise und den ländlichen Raum, wo wir mit Schnellbussen und anderen Angeboten den öffentlichen Personennahverkehr deutlich attraktiver gestalten konnten, als er es in den Jahren davor war. Natürlich gibt es da auch noch Defizite.

Wir sind in Nordrhein-Westfalen bei der Antriebswende ein ganzes Stück vorangekommen. Die KVB in Köln hat mittlerweile wahrscheinlich eine der größten elektrischen Flotten, aber auch bei vielen anderen Verkehrsbetrieben haben wir batteriebetriebene Busse. Wir haben mit der RVK gezeigt, dass sich Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie für den eher ländlichen Raum eignet, also für längere Umläufe und längere Strecken. In Wuppertal haben wir als Branche gezeigt, dass man mittels Sektorenkopplung, durch den Strom, der bei der Müllverbrennung entsteht, Wasserstoff herstellen und dadurch in einer sehr schwierigen Topografie emissionsfrei unterwegs sein kann.

Neue Angebotsformen wie on Demand etc. haben dazu beigetragen, dass wir vor der Pandemie, das Gefühl hatten, gut unterwegs zu sein. Dann kam Corona und hat alles verändert – das haben Sie hier ja auch ausführlich diskutiert und politisch bewertet. Es kam der Krieg in der Ukraine. Corona hat dazu geführt, dass die Kunden einfach weggeblieben sind, weil wir Lockdowns hatten. Der Krieg hat dazu geführt, dass wir in einem sowieso schon angespannten Energiemarkt Preise für Strom und Diesel zahlen mussten, die wir uns vorher nicht hätten vorstellen können. Das hat alle Unternehmen erheblich belastet. Das hat in den kommunalen Haushalten zu der einen oder anderen negativen Entwicklung geführt, weil das alles finanziert werden musste.

Gleichzeitig stehen wir in den Kommunen vor sehr, sehr großen Herausforderungen, was die Wärmewende und die Energiewende angeht. In fast allen nordrhein-westfälischen Städten wird der ÖPNV über den steuerlichen Querverbund finanziert, das heißt, dass wir eigentlich darauf angewiesen sind, auf der Energieseite sehr gut zu wirtschaften, um die Erträge nutzen und damit den ÖPNV finanzieren zu können. Wärme- und Energiewende spielen auch deshalb eine wesentliche Rolle, weil es große Investitionen braucht, um beim Gebäudebestand und bei den Heizungen nach vorne zu kommen. Das kostet einen Haufen Geld, und das können Kommunen, Stadtwerke oder Kreise nicht allein, nicht ohne Hilfe von Bund und Land bewältigen. Die kommunalen Haushalte sind extrem angespannt – das muss ich Ihnen, die Sie als Abgeordnete aus einer Kommune, einem Kreis kommen, nicht erzählen. Es gibt hohe Kosten wegen der Flüchtlingskrise, der Unterbringung, dem Kita- und Schulausbau. Es gibt Turnhallen, in die es hereinregnet; manchmal gibt es auch überhaupt keine Turnhalle. Ich könnte eine Stunde so weitermachen und Ihnen aufzählen, was da alles

geschieht. Der ÖPNV muss hier aber auch eine Rolle spielen, und das müssen wir irgendwie gemeinsam hinbekommen. Wir müssen den Sanierungsstau in den Kommunen bewältigen und gleichzeitig den ÖPNV ausbauen. Es wird also nicht einfacher, und die Herausforderungen werden nicht weniger.

Jetzt führen wir das Deutschlandticket ein. Das ist für uns als Branche Fluch und Segen zugleich. Es ist ein Fluch, weil es natürlich unsere Einnahmenentwicklung deckelt. Faktisch sind wir jetzt auf das Niveau von 2019 festgelegt, weil es die Logik des Rettungsschirms ist, dass wir genau da den Ausgleich haben, sodass ein Anwachsen der Einnahmen, wie wir es in der Vergangenheit nutzen konnten, um zumindest einmal Kostensteigerungen auszugleichen, für die nächsten zwei Jahre nicht möglich ist. Bitte nicht falsch verstehen: Wir sind sehr froh über den Rettungsschirm, das gemeinsame Paket, das die Bundesländer mit dem Bund verabredet haben, und die 3 Milliarden Unterstützung jedes Jahr, die wir aber auch dringend brauchen, um diese massive Preissenkung zu finanzieren. Trotzdem fehlt uns auch da ein bisschen Geld, um den Inflationsausgleich hinzubekommen.

Wir haben das große Thema der Barrierefreiheit – auch darüber wurde hier im Haus schon öfter gesprochen. An vielen Bahnhöfen bzw. Haltestellen, auch bei Stadtbahnen und Bussen sind wir mit der Barrierefreiheit noch nicht so weit, wie wir eigentlich sein sollten. Auch das wird viel Geld kosten.

Die EU plant, ab 2030 nur noch emissionsfreie Busse zuzulassen. Wir haben schon die Clean Vehicles Directive – auch das ist ein Thema, das uns auf der Investitionsseite massiv in Anspruch nimmt. Diese Busse sind eben immer noch wesentlich teurer als Dieselbusse, und wir haben, egal, ob wir das mit Wasserstoff machen oder Batterien aufladen, erhebliche Mehrkosten. Wir schätzen, dass wir in den nächsten Jahren allein in Nordrhein-Westfalen einen Betrag von 2,5 bis 3 Milliarden Euro für die Umrüstung der Busflotte brauchen, um so die ambitionierten, aber notwendigen Ziele zu erreichen. Hinzukommen übrigens auch neue Betriebshöfe. Wir brauchen wesentlich mehr Platz für die Batteriebusse, weil sie zum Aufladen Infrastruktur brauchen. Im Moment haben sie, wenn sie batterieelektrisch sind, leider auch noch deutlich geringere Reichweiten, sodass wir mehr Busse brauchen. Pro Bus wiederum braucht es natürlich einen Menschen, der ihn fährt. Wir brauchen also mehr Personal, was im Moment bei der akuten Mangellage auf den Fahrermarkt nicht leicht umsetzbar ist.

Als VDV haben wir schon vor Jahren mit Roland Berger ein Gutachten erstellt, um zu untersuchen, ob die sehr ambitionierten Ziele, die wir aus der Politik bekommen haben, umsetzbar sind. Sie sind umsetzbar, das ist die gute Nachricht. Die schlechte Nachricht ist, dass wir dafür sehr viel Geld brauchen. Wir brauchen pro Kopf einen Zuschuss nicht von 120, sondern von 300 Euro pro Jahr. Diese Zahl wurde aber ermittelt, bevor Herr Putin die Ukraine angegriffen hat und die Energiepreise komplett durch die Decke gegangen sind. Das dürfte heute also noch einmal erheblich mehr sein. Kurzum: Ohne die Hilfe des Bundes, der Länder werden die Kreise, die Kommunen, die kommunalen Verkehrsunternehmen, die privaten Verkehrsunternehmen im ÖPNV die Verkehrswende nicht hinbekommen und das heutige Angebot kaum aufrechterhalten können.

Damit niemand das Gefühl hat, sich für etwas rechtfertigen zu müssen, das vor Ort passiert, nenne ich jetzt ganz bewusst ein Beispiel, das nicht aus Nordrhein-Westfalen

kommt. Die meisten waren wahrscheinlich schon einmal in München. Diese Stadt ist nicht bekannt dafür, dass es verkehrlich entspannt zugehen würde. Dennoch gab es dort eine ernsthafte Diskussion darüber, ob man den ÖPNV reduzieren müsse, da er aufgrund der deutlich gestiegenen Kosten nicht mehr finanzierbar sei.

Meine Damen und Herren, in so eine Situation dürfen wir in Nordrhein-Westfalen nicht kommen. Ich weiß, dass das in der einen oder anderen Stadt, in dem einen oder anderen Kreis mal etwas lauter, mal etwas leiser diskutiert wird. Deshalb lautet unsere Bitte an Sie alle, gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden und mit uns über neue Investitionsmöglichkeiten für den ÖPNV nachzudenken. Wir brauchen dringend Betriebskostenzuschüsse. In der Vergangenheit haben wir die nicht gebraucht, weil wir das in vielen Bereichen über den steuerlichen Querverbund erledigen konnten. Das geht nicht mehr. Wir müssen den Rückenwind nutzen, den das Deutschlandticket uns gibt. Wir müssen uns andere Pauschaltickets anschauen und zum Beispiel die Regelung zu den Schülerfahrkosten drastisch vereinfachen. Das ist nach meiner Überzeugung übrigens ein Thema, das bei allen Beteiligten nur zu Frust und schlechter Laune führt, weshalb wir es gerne viel einfacher geregelt hätten. Sozialtickets, Semestertickets – auch hier würden wir uns freuen, wenn wir im Rahmen der bestehenden Finanzierung gute Lösungen für unsere Fahrgäste finden würden.

Wir müssen die Investitionsförderung für den ÖPNV weiter ausbauen, und zwar – das wäre unser Wunsch – mit wenig Bürokratie und landesweit einheitlich. Das wäre wichtig, um in der Verkehrswende voranzukommen und Betriebshöfe, Streckenausbauten und anderes finanzieren zu können.

Der Bund hat den Ländern vorgeschlagen, einen Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV auf den Weg zu bringen. Diese Initiative ist super. Wir müssen schauen, dass wir das möglichst schnell verhandeln und einen Knopf dran bekommen. Wir stehen dem Ministerium und Ihnen auf der Abgeordnetenseite gerne zur Verfügung, um das schnell hinzubekommen. Wir brauchen nämlich Planungssicherheit, um unsere Pläne und Investitionen weiter voranzubringen.

Unser Wunsch ist eine Finanzierung der Betriebskosten. Unser Wunsch ist, das Deutschlandticket zu nutzen, um über Vereinfachungen von Tarif- und Organisationsstrukturen nachzudenken, die Tarife unterhalb des Deutschlandtickets simpler und transparenter zu machen und Grenzen abzubauen. Unser Wunsch ist, gemeinsam mit Ihnen neue Finanzierungsformen für den ÖPNV zu finden, damit wir beim Thema „Verkehrswende“ da anknüpfen können, wo wir 2019 aufgehört haben: bei einem starken Wachstum und einer starken Veränderung. So könnten wir als ÖPNV dabei helfen, in den Kommunen die sehr ambitionierten Klimaziele und andere Dinge, die die Lebensqualität etc. betreffen, voranzutreiben. Ich weiß, dass noch nicht Weihnachten ist, aber vielleicht wird der eine oder andere Wunsch ja erhört. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herr Jaeger, herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. Wäre es möglich, Ihren Sprechzettel zu bekommen? Die Präsentation ist mir schon zugesagt worden. Das würde uns die Sache vereinfachen. – Und jetzt Feuer frei für die Kolleginnen und Kollegen; als Ersten habe ich Herrn Löcker auf der Liste.

Carsten Löcker (SPD): Werte Gäste! Das waren ungeschminkte Berichte, die Sie hier heute vorgetragen haben. Mit Blick auf die Realität und die Entwicklung, die wir in den vergangenen Monaten gesehen haben, haben wir aber auch nichts anderes erwartet. Eines muss man heute deutlich sagen: Sorgen haben wir auch in der Vergangenheit schon gesehen, diese betrafen unter anderem die finanziellen Strukturen, die Vergabepraxis oder den Ausstieg von Unternehmen, weil die Finanzierung nicht mehr auskömmlich war. Klar ist aber auch, dass sich die Probleme wegen der Krise und der Energiekosten jetzt verdichten. Sie haben mit Ihren Ausführungen deutlich gemacht, wo in Zukunft der Reformbedarf liegt. Mit Blick auf die heutigen Strukturen ist das sicher das ÖPNVG NRW, in dem alle Instrumente beschrieben werden; die Paragraphen liegen auf dem Tisch.

Im Zuge der Krisen haben wir gesehen, dass manch ein Instrument nicht gepasst hat, um entsprechende Mittel zur Verfügung stellen zu können. Gott sei Dank haben wir andere Wege finden können, um uns um die schlimmsten Probleme zu kümmern. Über das eine oder andere Instrument werden wir im Zusammenhang mit den Strukturen heute noch reden, insofern werde ich mir das jetzt sparen. Es ist klar – und das haben Sie eben auch formuliert –, dass eine der Antworten mehr Geld von Bund und Land sein muss, und dabei ist es egal, ob das am Ende zu einer Debatte oder zu einem Streit führt. Ansonsten werden wir die 60 %, die der Minister hier formuliert hat, in den nächsten Jahren nicht erreichen können. Mit Blick auf den heutigen Bestand, den es – wie Sie beschrieben haben – eigentlich zunächst einmal zu sichern gilt, wird es schlimmer werden. Es wird niemand etwas dagegen haben, das hinzubekommen. Schließlich darf das, was hier formuliert wurde, kein Traum bleiben. Ich finde, dass Sie das gut formuliert haben. Klar ist aber auch: Gegen Adam Riese kommt niemand an.

Man könnte vieles anmerken, aber eine Frage wird uns in den nächsten Monaten und Jahren wohl viel beschäftigen: Was ist auskömmlich? Darüber müssen wir intensiv sprechen, weil das wichtig ist. Wir haben unsere Rolle, wir kennen die Struktur in Nordrhein-Westfalen. Wir brauchen jetzt Hinweise, gute Begründungen. Wir sehen, dass die Mängel, in dem Verfahren, das wir haben, offen zutage getreten sind. Das Land musste schon zuvor mit dreistelligen Millionenbeträgen in das System eingreifen, damit die Probleme nicht weiter eskalieren. Das war gut, und ich will das nicht kritisieren. Es bleibt aber die Frage: Was ist auskömmlich? Diese Frage müssen wir auch Ihnen stellen, weil Sie am Ende für die Verkehrsangebote verantwortlich sind. Es ist aber auch wichtig, zu klären, was das Land in Zukunft tun muss, und zwar abgesehen vom Einsatz derjenigen Instrumente, die wir heute schon haben.

Die Formulierung des Ministers zu den 60 % eröffnet sicherlich eine gerechte Perspektive. Seitens des Landes muss natürlich gesagt werden, was ist. Aber was meinen Sie, was das Land, außer zu appellieren, dass das eine gute Entwicklung nehmen muss, zusätzlich tun sollte?

Damit es keine Missverständnisse gibt: Wir wollen alle mehr ÖPNV. Für die ländlichen, für die verdichteten Räume brauchen wir aus vielerlei Gründen diesen Zuwachs. Aber wir müssen auch sagen, was ist. Das erfordert, dass wir uns mit den Instrumenten und den finanziellen Strukturen im Land Nordrhein-Westfalen beschäftigen. Auf diese Fragen muss man heute keine Antworten finden, aber wir brauchen Debatten, in denen

Sie klar formulieren, was Sie brauchen: Was ist ein Muss? Was sind Wünsche mit Blick auf die Zielnetze 2032 und 2040? Es gibt dazu schöne Papiere, mit denen wir uns gerne beschäftigen – ich sowieso –, aber am Ende muss auch jemand die haushalterischen Mittel vorlegen.

Danke für die Berichte. Wir brauchen heute keine Antworten auf die Fragen, aber wir dürfen nicht vergessen, dazu entsprechende Gespräche zu führen; gerne auch mit Ihrer Unterstützung.

Daniel Scheen-Pauls (CDU): Sehr geehrte Damen und Herren! Wir möchten uns ganz herzlich für die Ausführungen bedanken, die die sehr dramatische Situation, in der sich die Branche derzeit befindet, deutlich gemacht haben. Sehr geehrter Herr Künzel, Sie sprachen davon, dass wir mit den Sicherungsmaßnahmen für die 1. Etage noch nicht fertig seien, aber schon die 2. Etage bauen wollten. Das ist ein schönes Bild, aber vielleicht könnten Sie das ein wenig verdeutlichen: Welche Maßnahmen stehen für die 2. Etage?

Christof Rasche (FDP): Sehr verehrte Gäste! Das waren interessante Aussagen. Wir alle wollen einen verlässlichen ÖPNV, einen verlässlichen SPNV. Das muss natürlich finanziert werden, das gibt es nicht kostenlos. Das sind langfristige Investitionen und langfristige Konzepte, und die benötigen natürlich Planungssicherheit. Das wurde alles geschildert, und das ist selbstverständlich.

Deutlich wurde heute, dass die Sicherheit nicht mehr gegeben. Das gilt schon für den Zeitraum Mitte April, in dem man bestimmte Trassen spätestens bestellen muss. Wenn man die im Herbst stornieren muss, führt das zu Stornokosten in Millionenhöhe. Ein solches vermeidbares Risiko einzugehen, müssten die Aufsichtsräte in den Verbänden erst einmal genehmigen. Ich würde mich fragen, ob ich das überhaupt zulassen kann.

Wir alle wollen ausbauen. Der Koalitionsvertrag ähnelt den Zielen im Bund: plus 50 %, plus 60 % bis 2030. Wir hörten aber heute, dass es um die Sicherung von Bestandsverkehren geht. In Wahrheit geht es sogar darum, dass der jetzige Bestand wegen der finanziellen Gegebenheiten erheblich reduziert werden könnte.

Die Gremien der einzelnen Verbände tagen jetzt im März. Dort werden die Fragen gestellt, dort wird es in den Diskussionen auch um konkrete Trassen gehen. Natürlich muss man hinter verschlossenen Türen überlegen, um welche Trassen es geht, sollten wir abbestellen müssen. Dann wird es vor Ort spannend, dann wird es politisch spannend. Unser gemeinsames Ziel ist es sicherlich, so ein Szenario zu vermeiden. Ich habe den Eindruck, dass man dabei aufs Tempo drücken muss.

Sie wissen, dass der Bund die Mittel für die Regionalisierung zum 1. Januar 2022 um 1 Milliarde Euro erhöht hat. Obwohl es um Bestandssicherung geht, ist seitens des Landes die Regelung der Weitergabe mittels Pauschalen-Verordnung noch nicht erfolgt. Wir haben gerade gehört, dass der Bestand 2024, selbst wenn das erfolgt, noch nicht gesichert ist. Vor diesem Hintergrund frage ich den Minister, warum die Pauschalen-Verordnung noch nicht angepasst worden ist, um diese Mittel in diejenigen Bereich weiterzugeben, in denen sie auch landen sollen. Wenn man das nicht tut, entsteht

automatisch der Verdacht, dass das Geld nicht in den SPNV und den ÖPNV, sondern in andere Bereiche gehen soll. Deswegen bitte ich den Herrn Minister um eine klare Aussage dazu.

Manchmal sind es Halbsätze in Vorträgen, die einen hellhörig werden lassen. Herr Künzel hat für die Verbünde gesagt, dass die Pauschalen-Verordnung mal anders gedacht gewesen sei. Bitte erklären Sie uns, was Sie damit meinen. Ich kann für mich jedenfalls nicht beantworten, wie das ursprünglich gedacht war. Außerdem, Herr Künzel, haben Sie Bayern als Beispiel für vorhandene Pläne im Falle etwaiger Investitionen genannt: Dort könne man investieren, wenn Geld auftauche, mit dem man vielleicht vorher nicht gerechnet habe, weil planungsreife Projekte in der Schublade lägen. Bitte versuchen Sie, zu schildern, was in Nordrhein-Westfalen mit Blick auf die jüngere Vergangenheit hätte besser laufen können und was mit Blick auf die Zukunft besser laufen sollte. Was erwarten Sie hier?

Herr Jaeger hat ganz diplomatisch den Blick nach München gerichtet und gesagt, dass dort die Möglichkeit im Raum gestanden habe, Verkehre abbestellen zu müssen. Der Formulierung habe ich entnommen, dass das nicht passiert ist. Wie haben die Bayern, die Münchner das gelöst? Deren Lösung wäre ja vielleicht auch ein Ansatz für uns.

Laura Postma (GRÜNE): Herr Künzel, Herr Jaeger, vielen Dank für Ihre Ausführungen. Sie haben richtig beschrieben, dass unser gemeinsames Ziel Verkehrswende und Klimaschutz sind. Das ist es, worauf wir unsere Anstrengungen ausrichten müssen.

Unser öffentlicher Verkehr steht auf mehreren Säulen. Ich habe herausgehört – und dafür bin Ihnen dankbar –, dass es darum gehen müsse, die Tarife deutlich zu vereinfachen und den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu machen. Hier haben wir gerade einen großen Schritt nach vorne gemacht.

Es geht aber natürlich auch um das Angebot – auch für Ihre Schilderungen dazu danke ich Ihnen. Herr Jaeger, bitte konkretisieren Sie Ihre Forderungen hinsichtlich der zukünftigen Finanzierungsformen.

Klaus Esser (AfD): Herzlichen Dank für den ungeschönten Bericht. Es war sehr eindrucksvoll, zu hören, dass die jetzigen Bestandsverkehre gefährdet sind. Wie wir alle wissen, sind diese sowieso noch sehr weit von den politisch gewollten – in Führungszeichen – Luftschlössern bzw. Zielen entfernt, die die Politik gerne vorgeben möchte.

Bitte nennen Sie konkrete Zahlen dazu, ab wann es auskömmlich ist. Vorhin hieß es, es müssten 300 statt 120 Euro pro Kopf sein. Bitte gehen Sie darauf noch etwas genauer ein. Es wäre außerdem wichtig, zu wissen, inwieweit es an Material und Personal fehlt und ob es in diesem Bereich einen Investitionsstau gibt.

Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe): Zur Frage nach der Formulierung mit der 2. Etage: Im Endeffekt entspricht die der Verkehrswende. Nehmen wir die Zielnetze 2032 und 2040: Es bringt nichts, einen Halbstundentakt auf einen Viertelstundentakt verdichten zu wollen, wenn man eigentlich gezwungen ist, aus einem Halbstundentakt eine Stundentakt zu machen. Wir brauchen zunächst

einmal das, was heute schon fährt. Das ist die Basis der Daseinsvorsorge, die unser Auftrag ist. Bevor wir noch mehr machen, müssen wir die Chance haben, das zu erhalten. Das ist der Punkt, den ich meine: Man würde auf eine Etage, bei der die Sanierung noch nicht fertig ist und die kaum die Decke trägt, nicht eine weitere Etage bauen.

Wir arbeiten aber parallel. Wir sind zwar noch nicht in der Lage, die 2. Etage zu bauen, aber wir versuchen, Pläne für den Moment in der Schublade zu haben, wenn die Sanierung der 1. Etage abgeschlossen ist. Früher hat man in Nordrhein-Westfalen Planungen gestartet, wenn man das Geld hatte, um am Ende auch sicher etwas umsetzen zu können. Wenn der Bund aber beispielsweise gesagt hat: „Über das GVFG sind zusätzliche Mittel da“, konnte man diese Mittel nur abrufen, wenn es eine fertige Planung gab. Fertige Planungen lagen aber in der Regel oder zumindest häufig nicht vor. Deshalb arbeiten wir jetzt daran, fertige Planungen zu haben, um in dem Moment, in dem Fördermittel kommen, sagen zu können: Hier sind unsere Vorhaben, und die sind umsetzungsreif. – Wir alle hoffen darauf, dass die nicht fünf oder zehn Jahre in der Schublade liegen müssen, bevor wir sie hervorholen können, sondern dass wir, wenn die Projekte durchgeplant und umsetzungsreif sind, auch die Finanzmittel haben, um sie umzusetzen. In jedem Falle wollen wir die Situation herbeiführen, dass wir auch tatsächlich Dinge tun können, sobald wir Mittel haben, ansonsten werden wir die Verkehrswende niemals schaffen.

Die Pauschalen-Verordnung war ursprünglich so gedacht, dass es eben nicht für jede einzelne Maßnahme jedes Jahr neue Gespräche geben muss, um den Finanzrahmen neu zu justieren, sondern dass die Aufgabenträger stattdessen einen Rahmen bekommen, der ihnen Luft zum Atmen lässt und in dem sie gestalten und Dinge umsetzen können. Die Kostenentwicklung hat das aber zur Makulatur werden lassen. Dieser Rahmen ist vollständig ausgeschöpft bzw. überzeichnet. Das betrifft nicht das, was wir in den nächsten 20 Jahren noch tun wollen, sondern vielmehr das, was wir heute draußen haben, weil es nicht einmal im Ansatz dem entspricht, was wir brauchen, um unsere gemeinsamen Ziele zu erreichen.

Gabriele Matz (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr): Ich würde gerne ergänzen, dass es im Moment ein sehr gutes Instrument gibt, um diese Planungen voranzutreiben: Es gibt beim Land sozusagen einen Topf für Planungsvorrat. Ich würde mir sehr wünschen, dass das fortgeschrieben würde. Zurzeit ist der limitiert. Wenn wir Planungsvorrat in der Schublade haben und es Geld geben sollte, könnten Maßnahmen zügig umgesetzt werden und das entfielen nicht an Bayern. Das ist immer ein großer Vorteil.

Dr. Norbert Reinkober (go.Rheinland): Es war die Frage gestellt worden, wann es so weit sei. Das können wir nur bedingt abschätzen. Wir wissen im Augenblick nicht, wie sich die Finanzsituation im Energiesektor verändert, inwieweit der Deckel bei uns wirkt und was nachher bei uns ankommt. Insofern gibt es da gewisse Unsicherheiten. Wir werden Ende März die Trassenbestellungen für 2024 auslösen müssen, und das können wir nur unter Vorbehalt machen. Spätestens im Juni-Sitzungsblock müssen wir endgültig bestellen, weil alles, was danach kommt, horrenden Kosten erzeugt. Wenn

wir ab August noch abbestellen, stehen für jede einzelne Fahrt horrenden Gebühren an. Wir wären also gut aufgestellt, wenn wir bis spätestens Juni die Finanzierungssicherheit für die Verkehre in 2024 hätten, weil es anderenfalls Abbestellungen geben könnte.

Ulrich Jaeger (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Es wurde gefragt, wie viel die Branche braucht. Wir haben das im Zuge des Roland-Berger-Gutachtens ermittelt. Wir brauchen ein um 60 % höheres Angebot im ÖPNV für die Verkehrswende, damit die Leute den ÖPNV mehr nutzen und das CO₂ auf Basis der bekannten Beschlüsse reduziert werden kann. Das würde pro Jahr bundesweit Mehrkosten von ungefähr einer Milliarde Euro bedeuten, wovon 20 % auf Nordrhein-Westfalen entfallen würden.

Einschränkend muss man aber sagen – und deshalb muss man sich von so großen Zahlen nicht erschrecken lassen –, dass wir im Moment nicht in der Lage wären, das sofort zu verarbeiten. Wir befinden uns derzeit in der Situation, dass überall gebaut wird und im Straßenbau, im Hochbau, im Tiefbau eine unfassbare Konjunktur zu verzeichnen ist. Busse mit elektrischen Antrieben etwa können wir entweder gar nicht mehr bestellen oder sie werden erst in zwei oder drei Jahren geliefert. Deshalb der Hinweis: Wichtig ist, dass wir anfangen, zu diskutieren, wie wir uns auf den Weg machen können. Als Branche erwarten wir gar nicht, dass jemand aufspringt und sagt: Wir haben jedes Jahr 100 oder 200 Millionen Euro für euch. – Vielmehr müssen wir einen Weg finden, dass es funktioniert und wir in die richtige Richtung gehen, um das Ziel zu erreichen, die Verkehrswende gestalten zu können.

Soweit ich weiß, war die Lösung in Bayern relativ einfach: Dort belasten sie die kommunalen Haushalte, und dafür müssen andere Projekte zurückstehen. Als neue Finanzierungsformen kommen die üblichen Verdächtigen infrage: Parkraumbewirtschaftung; Mautsysteme; steuerliche Entlastung des ÖPNV; steuerliche Belastung des Individualverkehrs; den Raum in den Kommunen anders nutzen; den Kommunen Instrumente zur Verfügung stellen, sodass sie bestimmte Umlagen erheben können. Das ist für die Kommunen politisch gesehen – so deutlich möchte ich es sagen – übrigens Teufelszeug, insbesondere im Ruhrgebiet. Es braucht einen Rahmen des Landes, damit in den einzelnen Kommunen diese Entscheidungen nicht getroffen werden müssen, da sie vor Ort fast keiner treffen kann. Das ist ein bisschen wie bei der EU, weil es dort manchmal auch ganz gut ist, Entscheidungen delegieren zu können und einen Schuldigen zu haben. Für die Kommunen ist es jedenfalls ein extrem kompliziertes Thema, zumal gleichzeitig noch viele andere Themen bearbeitet werden müssen.

Es wurde auch nach Material und Personal gefragt. Im Moment haben wir – das wurde bereits zutreffend beschrieben – weder Material noch Personal. Dazu gibt es aber zahlreiche Initiativen, und ich glaube, dass wir mit dem, was wir jetzt starten, das Personalthema in den nächsten zwei Jahren in den Griff bekommen sollten. Das wird aber nicht von jetzt auf gleich gehen. Auch das Materialthema bzw. die Baukosten und ähnliche Dinge werden wir sicherlich in den Griff bekommen. Die Ukraine-Krise hat uns hier sehr geschadet, weil wir bestimmte Sachen schlichtweg nicht mehr bekommen, da die Lieferketten nicht mehr funktionieren. Das betrifft Aufzüge, Rolltreppen,

Fahrzeuge und alle möglichen anderen Dinge; da ist im Moment der Wurm drin. Selbst wenn es jetzt Geld geben würde, wäre es also aktuell schwierig, es so auszugeben, dass es sofort Wirkung zeigen würde.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Künzel hat in einem Nebensatz mit westfälischem Understatement auf etwas hingewiesen, das ich gerne hervorheben würde: Die gesamte Branche hat über Jahre hinweg trotz gleichbleibender Mittel ein erhebliches Mehr an Verkehrsleistung erbracht. Das ist keine Selbstverständlichkeit, normalerweise wird es inflationsbedingt weniger, wenn die Mittel stagnieren. Die ÖPNV-Branche in Nordrhein-Westfalen hat aber lange Zeit mehr erbracht, obwohl es nicht mehr Geld gab. Ich finde, dass man das auch einmal aussprechen muss. Zur Wahrheit gehört aber auch dazu – und da gibt es überhaupt nichts zu beschönigen –, dass das System jetzt an seine Grenze gestoßen ist. Wir haben ein chronisch unterfinanziertes System.

Wir können über viele Detailfragen diskutieren; aber die Ziele der Verkehrswende sind, was den ÖPNV angeht, auf Bundes- und Landesebene nicht exakt deckungsgleich, auch wenn es grob betrachtet dieselben sind. In jedem Fall ist es Aufgabe aller staatlichen Ebenen, das zu finanzieren, und ohne eine sehr viel stärkere Finanzierung über Regionalisierungsmittel – das muss ich in aller Deutlichkeit sagen – werden wir die Ziele nicht erreichen können.

Ich habe mir zu Beginn der Wahlperiode angeguckt, wie das in der Vergangenheit gelaufen ist. Dabei habe ich festgestellt, dass die Verkehrsminister*innenkonferenz über Jahre hinweg immer wieder Beschlüsse gefasst und den Bund aufgefordert hat, mehr Geld zur Verfügung zu stellen. Passiert ist nichts oder fast nichts. Im Zuge der Debatte um das Deutschlandticket haben wir es zum ersten Mal erlebt, 1 Milliarde Euro mehr und eine Indexierung zu haben. Damit ist der Anfang gemacht, aber jetzt muss es weitergehen, damit wir die Probleme, die gerade beschrieben worden sind – ich habe dem nichts hinzuzufügen –, in den Griff zu bekommen. Das wird eine Herausforderung für alle. Für die Branche wird das in Zukunft viel mehr Flexibilisierung und für den Bund mehr Finanzierung bedeuten, und mit Blick auf den Rechtsrahmen werden wir sicherlich unseren Teil beitragen müssen. Das ist eine große Herausforderung, an der wir alle werden arbeiten müssen.

Nordrhein-Westfalen ist derzeit Vorsitzland der Verkehrsministerkonferenz, und den Ausbau- und Modernisierungspakt haben wir uns als Schwerpunkt vorgenommen. Der wird seit Jahren vor sich hergeschoben, ohne dass er mit Leben gefüllt würde. Man kann eine Zieldefinition für den öffentlichen Verkehr in Deutschland für 2030 machen, aber solange die verschiedenen staatlichen Ebenen nicht die notwendige Finanzierung dafür stellen, wird das eine reine Worthülse bleiben. Das muss sich ändern.

Zur Frage, wie sich das Land engagiert: Als klar war, dass die Energiepreise explodieren werden und das von den Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern nicht mehr zu bewältigen ist, haben wir im Rahmen des Krisenbewältigungsfonds 200 Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung gestellt. Das ist der größte Einzelposten aus dem Krisenbewältigungsmechanismus des Landes. So wollten wir deutlich machen, dass wir die Not verstanden haben und entsprechend unterstützen. Mir ist völlig klar, dass

200 Millionen Euro nicht ausreichend sind, das müsste eigentlich noch mehr sein. Aber 200 Millionen Euro sind 200 Millionen Euro, und wer den Landeshaushalt kennt, weiß, dass das keine irrelevante Summe ist.

Wir werden uns neben den Fragen, die wir jetzt in der Verkehrsministerkonferenz bearbeiten, natürlich und auch mit dem Thema „Drittfinanzierung“ auseinandersetzen müssen. Die Koalitionsfraktionen haben eine Vereinbarung getroffen, um weitere Möglichkeiten der Finanzierung zu schaffen.

An der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung arbeiten wir. Wir sitzen heute Abend – die Fachleute wissen das – wieder mit den Verbänden zusammen und diskutieren viele Einzelfragen. Ein paar Probleme, die aus der Vergangenheit stammen, müssen noch geregelt werden, um diese Verordnung entsprechend fortschreiben zu können. Ich hoffe, dass das in nächster Zeit gelingt, damit wir hier Klarheit bekommen.

Ich sage aber auch: Es geht bei all diesen Fragen meist um das Kurieren von Symptomen. Die entscheidenden Punkte werden über den Ausbau- und Modernisierungspakt geregelt werden müssen.

Julia Kahle-Hausmann (SPD): Wir als SPD stehen natürlich hinter der Verkehrswende. Auch wir wollen die Leute von A nach B bekommen, ohne noch viel mehr Straßen ausbauen zu müssen; wir wollen Straßen instand halten. Wir wollen, dass der öffentliche Verkehr positiv wahrgenommen wird, und wir wollen ihn nach vorne bringen.

Ich war ziemlich lange in kommunalen Zusammenhängen mit dem ÖPNV und dem VRR zugange. Die Summe erschließt sich mir dennoch nicht ganz, oder ich habe es eben nicht richtig vernommen. Wie viel bräuchten Sie tatsächlich als Verkehrsverbände, um jetzt die Bestandsverkehre zu sichern? Verkehrswende: 60 % Verkehrsleistung oben drauf – alles super, gehen wir sofort mit. Auch beim Mobilitätspakt gehen wir sofort mit. Wie viel aber brauchen Sie – das ist ja ein durchlaufender Posten – für 2023, 2024, 2025? Schließlich können wir nicht Ende 2023 sagen: Leute, jetzt bleibt ihr an den Bahnhöfen stehen. – Wie viel brauchen Sie jetzt, um die Bestandsverkehre zu gewährleisten? Und an welchen Stellen könnten Sie aus dem eigenen System heraus noch Beträge aufbringen?

Christof Rasche (FDP): Bundesweit gibt der Bund 1 Milliarde Euro mehr. Für Nordrhein-Westfalen macht das im Jahr 2022 175 Millionen, 2023 180 Millionen und 2024 186 Millionen Euro. Insgesamt kommen wir auf eine Summe von deutlich über 500 Millionen Euro. Somit wären zumindest die wesentlichen Risiken für 2024 abgedeckt. Wenn das Land die Mittel vom Bund für die vorgesehenen Zwecke aufwendet, haben wir keine Sorgen. Herr Minister, ich wünsche Ihnen also einen guten Abschluss der Gespräche, von denen Sie gerade gesprochen haben. Unsere Fraktion hat aber auch die Erwartung, dass zur nächsten Ausschusssitzung Ergebnisse vorliegen oder dass Sie zumindest hinsichtlich des formulierten Ziels alles geregelt haben und sagen können: Das machen wir jetzt so. – Anderenfalls müssten Sie begründen, warum das nicht geht und andere Konzeptionen vorlegen.

Herr Jaeger hat eben vorgezogene Weihnachtswünsche geäußert. Da man spätestens Mitte Juni für Klarheit sorgen muss, sollten wir Weihnachten also von Dezember auf Juni vorziehen.

Seitens des Ministers hieß es, dass es eine Aufgabe für alle staatlichen Ebenen – Bund, Land, Kommunen – sei. Dann kann es aber nicht sein, dass die einen das Geld zur Verfügung stellen und die anderen nur Pauschalen verändern, also selbst kein Geld in die Hand nehmen. Das ist nach meinem Verständnis keine gesamtstaatliche Aufgabenerfüllung, da das Land auch Geld in die Hand nehmen müsste.

Frau Matz, Sie sprachen von dem Topf für Planungsvorrat, den das Land bereitstellt. Ohne das mit Kritik verbinden zu wollen: Kann ich das so verstehen, dass da eigentlich mehr hineinmüsste, da wir von mehr Planungsvorrat alle profitieren würden?

Wie viel mehr Geld brauchen wir? Wir wollen in keinen Wettbewerb eintreten, aber die Kollegen von der CDU sagen, wir bräuchten 400 Millionen Euro mehr, und die Opposition sagt, wir bräuchten 500 Millionen Euro mehr. Dafür gibt es aber keine solide Grundlage; eine solche könnten nur Sie uns liefern. Können Sie das also irgendwie beziffern? Wobei natürlich klar ist, dass man die Strom- oder Dieselpreisentwicklung für dieses oder gar das nächste Jahr nicht voraussagen kann. Mit diesem Risiko müssen wir leben. Am Ende des Jahres wird das Land helfen müssen. Im vergangenen Jahr hat es das auch getan – und das war gut so.

Oliver Krauß (CDU): Frau Matz, ich bin Ihnen dankbar, dass Sie das wichtige Thema „Planungsvorrat“ angesprochen haben. Kollege Rasche hatte dazu eine, wie ich finde, zutreffende Frage gestellt. Schließlich muss es Aufgabe des Landes sein, die Planungen fortzuschreiben. Herr Jaeger sprach von Weihnachten, und auch ich komme gleich zu meinen Wünschen, sprich: Fragen.

Wer sich in der Branche auskennt – und das sind ja einige hier –, weiß, dass wir in der Vergangenheit schon einmal Szenarien zur Abbestellung von einzelnen SPNV-Leistungen entworfen hatten. Herr Künzel, gestatten Sie mir die Bemerkung: Das, was Sie hier vorgetragen haben, war noch recht moderat. Wenn es heißt, dass die Gefahr der Abbestellungen formal noch nicht gebannt sei, wird ein Jurist hellhörig. Die Gefahr der Abbestellungen ist in keiner Hinsicht gebannt, und es ist – das haben Sie auch deutlich gemacht – dramatischer als in der Vergangenheit.

Wichtig ist die Feststellung, dass Bestandsverkehre und Reaktivierungen bzw. Modernisierungen nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen – und damit kommen wir allmählich zu meinen Wünschen. Wir laufen Gefahr, dass wir uns bei den Verbänden zu sehr auf den SPNV konzentrieren. Ich möchte hier aber deutlich machen, dass wir nicht wollen, dass ÖPNV und SPNV gegeneinander ausgespielt werden.

Herr Jaeger, wenn ich Sie richtig verstanden habe, sind Sie bezüglich der Personalsituation optimistisch. Auftragsunternehmen teilen diesen Optimismus nicht. Das weiß ich, weil ich einige Jahre in der Branche gearbeitet habe und die Kontakte weiterhin vorhanden sind. Wir müssen das System als Ganzes sehen, und deshalb lautet mein Wunsch, ÖPNV und SPNV nicht gegeneinander auszuspielen. Das gilt insbesondere bei den Fragen der Finanzierung und der Einnahmenaufteilung. Die gummibereiften

Verkehrsunternehmen haben – gerade auch mit Blick auf das Deutschlandticket – große Sorge, dass sie bei der Einnahmenaufteilung jetzt hintenüberfallen. Sie fordern von uns, dass die Landesgelder für den Ausbildungsverkehr beim befördernden Verkehrsunternehmen verbleiben. Hier lautet mein Wunsch: keine Finanzverlagerung vom Umland auf die Städte und keine Finanzverlagerung vom straßengebundenen Nahverkehr auf die Schiene. Wir müssen alle Verkehrsunternehmen im Blick haben, gerade hinsichtlich der Einführung des Deutschlandtickets. Dazu eine Frage an Herrn Jaeger und Herrn Künzel: Wie wird sichergestellt, dass wir keine Finanzverlagerung vom Umland auf die Städte, vom straßengebundenen Nahverkehr auf die Schiene haben?

Gabriele Matz (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr): Frau Kahle-Hausmann, Ihre Frage kann man nicht mal so eben und auf den Punkt beantworten, aber ein Kollege hat eine Summe errechnet, die uns bis 2031 fehlt: Die erschreckende Zahl lautet 5 Milliarden Euro. Man muss aber dazu sagen, dass darunter auch die Energiekostensteigerungen fallen, die wir gerade erleben. Auch Fahrgeldausfälle sind dabei, weil wir heute noch keine Sicherheit haben, dass die zusätzlich finanziert werden.

Zu den Planungskosten darf ich ausführen, dass es dafür einen Topf gibt. Es ist sehr vorausschauend gedacht, dass die öffentlichen Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen, nicht nur im SPNV, sondern auch im ÖSPV, wichtige Planungen finanziert bekommen, um in dem Moment, in dem die Finanzierung möglich ist, fertige Planungen zu haben. Es wäre toll, wenn dieser Topf fortgeschrieben würde. Momentan stockt das, wir dürfen keine weiteren Vorhaben anmelden. Die Planungskosten erhöhen sich aber ständig, und deshalb wäre es schön, wenn es dort eine Fortschreibung gäbe.

Dr. Norbert Reinkober (go.Rheinland): Das ergänze ich direkt mit konkreten Zahlen: Das Land Nordrhein-Westfalen stellt für die Jahre 2022 bis 2025 für die Förderung von Planungsleistungen 77 Millionen Euro zur Verfügung. Laut mündlichen Mitteilungen ist das im Augenblick ausgeschöpft. Wir müssen ergänzen, dass wir drei in den letzten Jahren selber auch Planungen aus Eigenmitteln angestoßen haben. Damit sind wir bundesweit ganz weit vorne bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen, die wir für die Verkehrswende brauchen. Insofern unterstütze ich das, was Frau Matz gerade formuliert hat: Auch wir wären sehr froh, wenn dieser Topf aufgefüllt würde.

Joachim Künzel (Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe): Die von Frau Matz genannte Zahl – kumuliert bis Ende 2031, also Ende Pauschalen-Verordnung – ist groß genug. Wir machen regelmäßig, in sehr kurzen Abständen einen sogenannten Kassensturz zum Thema. Dazu stehen wir mit dem Ministerium im engen Austausch. Das letzte Ergebnis dieses Kassensturzes – ich habe es eben mal kurz überschlagen – waren etwa 5 Milliarden Euro bis 2031 als fehlende Summe für den Bestandsverkehr. Was fehlt uns für das, was im SPNV im Zuge der Verkehrswende gemacht werden soll? Das Zielnetz 2040 als Maßstab genommen, sind es – wenn ich das richtig im Kopf habe – etwa 60 Millionen Zugkilometer mehr, als wir sie heute fahren.

Nimmt man 60 Millionen Zugkilometer mit einem Zugkilometerpreis von 15 bis 20 Euro, also Stand heute, sind das rund 1 Milliarde Euro pro Jahr. Und das sind nur die Betriebskosten, man hat dann noch keinen Cent in den Ausbau der Infrastruktur investiert, was aber notwendig ist, um diesen Mehrverkehr überhaupt zu fahren. Allein für den Betrieb des Zielnetzes 2040 bräuchte man in Nordrhein-Westfalen nach heutigem Preisstand also jedes Jahr etwa 1 Milliarde Euro mehr.

Ulrich Jaeger (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Herrn Krauß, beim Thema „Fahrer“ bin ich vielleicht zu optimistisch, vielleicht bin ich auch Berufsoptimist. Man wird sehen, wessen Einschätzung richtig ist. Klar ist allerdings, dass wir ohne Fahrpersonal nicht weiterkommen. Das ist im Moment ein Riesenthema, und es wird natürlich noch größer, wenn wir uns die Entwicklung anschauen und ernsthaft eine Verkehrswende wollen. Das ist auch der Grund für die Initiativen, die wir als VDV zusammen mit den privaten Unternehmen bundesweit betreiben. Wir müssen den Beruf besser vermarkten und zeigen, wie attraktiv er ist. Gerade laufen Tarifverhandlungen, das spielt jetzt auch eine große Rolle. Wir müssen abwarten, was das bedeutet und was dabei herauskommt. Wie gesagt: Ohne Lokführer, ohne Busfahrerinnen werden wir keine Verkehrswende starten können.

Wegen der Finanzverlagerungen machen wir uns alle Sorgen. Dazu kann ich jetzt aber nicht viel sagen, weil es hauptsächlich die Aufgabe des Bundes und der Länder ist, zu schauen, wie man die 3 Milliarden Euro verteilt. Uns wurde gesagt, dass es auf der Basis von 2019 läuft, ähnlich wie der Rettungsschirm, der für uns als Branche in der Coronazeit ein Segen war. Dann würden quasi alle so behandelt, als ob 2019 wäre, wobei Inflationseffekte berücksichtigt werden sollen. Das gilt aber nur für zwei Jahre, also für dieses und für nächstes Jahr. Danach könnte es tatsächlich kritisch werden, und wir müssen aufpassen. Als Branche sehen wir schon jetzt eine gewisse Gefahr, weil überall das Geld knapp ist und alle nach demselben Geldsack greifen. Es darf aber nicht zu Verlagerungen kommen, weder zwischen ÖPNV und SPNV noch zwischen Ballungsräumen und ländlichem Raum. Eine Verlagerung ist natürlich dann gerechtfertigt, wenn irgendwo kein Verkehr mehr und woanders doppelt so viel Verkehr stattfindet. Es darf sich aber systematisch nicht verändern. Die Unternehmen im ländlichen Raum haben große Befürchtungen, dass wir sie im Regen stehen lassen.

Momentan gibt das Regelwerk das nicht her. Wir werden über eine Einnahmenaufteilung ab dem Jahr 2025 sprechen müssen. Es gibt gute Ideen dazu, wie man das System stabil halten könnte. Das funktioniert aber nur, wenn die Geldmenge im System dieselbe bleibt. Wenn das Geld deutlich weniger wird, etwa um 3 Milliarden Euro, weil sich Bund und Länder aus der Finanzierung zurückziehen, haben wir als Branche ein Riesenproblem, das wir über einen normalen Einnahmenaufteilungsmechanismus nicht mehr lösen können. Diese Sorgen werden also geteilt.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich bedanke mich ganz herzlich bei Frau Matz, Herrn Künzel, Herrn Dr. Reinkober und Herrn Jaeger dafür, dass sie dem Ausschuss heute Rede und Antwort gestanden haben. Wir haben uns Zeit genommen, und es war sehr informativ.

2 Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/611

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahmen
18/20, 18/28, 18/29, 18/31,
18/32, 18/37 – Neudruck –,
18/39, 18/79

– abschließende Beratung und Abstimmung

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
31.08.2022)*

Sich auf die schriftliche Anhörung beziehend, nennt **Christof Rasche (FDP)** einige der von den angefragten Akteuren erhobenen Forderungen: Abladeoptimierungen, beim Umgang mit Niedrigwasserständen den Niederlanden als Vorbild folgen, flachwasseroptimierte Binnenschiffe fördern, Bau- und Sanierungsmaßnahmen beschleunigen, Flächen umweltverträglich zur Verfügung stellen. Seitens der Naturschutzverbände habe es vor allem Kritik an den Ausbauvorhaben gegeben. Nun gelte es, die unterschiedlichen Positionen zusammenzuführen.

Über den vorliegenden Antrag und etwaige Änderungsanträge entscheide am Ende natürlich die Koalition bzw. die parlamentarische Mehrheit, weshalb seine Fraktion nur Vorschläge unterbreiten könnte, die aufseiten der demokratischen Fraktionen hoffentlich Zustimmung fänden. Diese Vorschläge lauteten wie folgt: Das Land möge die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 bzw. die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs bei den Wasserstraßen unterstützen. Über alle diesbezüglichen Projekte solle der Landtag fortlaufend informiert werden. Alle wasserwirtschaftlichen Optionen sollten – eine Forderung, die auch in der schriftlichen Anhörung mehrmals erhoben worden sei – ergebnisoffen untersucht werden. Die Entwicklung von niedrigwassergeeigneten Schiffstypen – auch das eine Forderung aus der Anhörung – müsse unterstützt werden. Als wünschenswert, wenn auch nicht unbedingt zwingend erforderlich, betrachte seine Fraktion eine Binnenschiffahrtsstrategie.

Frank Börner (SPD) erklärt für seine Fraktion, den vorliegenden Antrag zu befürworten, da es sich bei den Wasserstraßen um wichtige Lebensadern für den hiesigen Industriestandort handle, der sich derzeit allerdings in einem insgesamt eher traurigen Zustand befinde. Er hoffe, dass die Landesregierung den Antrag zum Anlass nehme, eine aktivere Rolle im Konkurrenzkampf der Bundesländer einzunehmen und mehr Geld für Nordrhein-Westfalen zu erwirken, damit die anstehenden Sanierungsmaßnahmen noch rechtzeitig genug durchgeführt werden könnten, um einen Kollaps zu

verhindern. Diesbezüglich könne die Talbrücke Rahmede als mahnendes Beispiel dienen.

Dem Thema, auch mit Blick auf die Mobilitätswende, große Bedeutung beimessend, verweist **Oliver Krauß (CDU)** darauf, dass das bisherige Engagement Nordrhein-Westfalens in der schriftlichen Anhörung seitens der IHK NRW ausdrücklich gewürdigt worden sei. So würden unter anderem die Initiative „Smart & Green Ship“, das Testfeld für autonome Binnenschiffe und die regelmäßig übermittelten Informationen zu Projektfortschritten gelobt. Innovationen stünden also nach wie vor auf der Agenda, und das Land habe in den vergangenen Jahren große Fortschritte gemacht; mithilfe der Unternehmen, aber auch des Projektbeirats „Niederrhein und westdeutsches Kanalnetz in NRW“. Die Zuständigkeit für den Ausbau der Wasserstraßen, dem in Deutschland eine hohe Priorität zukomme, liege aber vor allem beim Bund und seinen Institutionen wie etwa der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Zudem müssten natürlich immer auch Umweltschutzaspekte berücksichtigt werden.

Michael Röls (GRÜNE) äußert die Ansicht, dass die schriftliche Anhörung insofern wertvoll gewesen sei, als dass sie die bestehenden Handlungsbedarfe im Bereich der Binnenschifffahrt aufgezeigt habe, wobei die massive Unterfinanzierung durch den Bund in diesem Zusammenhang sicherlich das größte Problem darstelle, was insbesondere hinsichtlich des Kanalnetzes und der Schleusen gelte. Um die Zukunftsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu sichern, müsse sich der Bund also stärker engagieren. Christof Rasche (FDP) möge sich daher beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, dafür einsetzen, dass die Binnenschifffahrt im Haushalt einen größeren Stellenwert bekomme.

Dem Thema „Niedrigwasser“ komme im Zuge der Klimakrise eine immer größere Bedeutung zu. Punktuelle Engpassbeseitigungen ergäben durchaus Sinn, allerdings sollen diese naturnah umgesetzt werden, um zu verhindern, dass sich die Flussgeschwindigkeiten immer weiter erhöhen. Pauschale Vertiefungen stellten jedenfalls keine Lösung dar. Die entsprechenden Bedenken der Umweltverbände müssten Berücksichtigung finden. Die Priorität dürfe nicht darauf liegen, die Flüsse an die Schifffahrt anzupassen, vielmehr müsse es darum gehen, eine niedrigwasserresiliente Schifffahrt aufzubauen.

Klaus Esser (AfD) merkt an, dass man in der Schifffahrtspolitik, obwohl seit Jahrzehnten Thema im Landtag, nicht besonders weit vorangekommen sei, wie man am Zustand von Häfen, Anlegeplätzen und Schleusen unschwer erkennen könne. Auch mit der Rheinvertiefung befasse man sich schon lange. In den schriftlichen Stellungnahmen werde dementsprechend gefordert, dass NRW sich in dieser Sache endlich bewegen müsse.

Natürlich werde von Christof Rasche (FDP) erwartet, zwischen Demokraten und Nichtdemokraten zu unterscheiden, nichtsdestotrotz möge er sich überlegen, ob er das wirklich nötig habe, schließlich betreibe man hier Sachpolitik.

An seinen Vorredner gerichtet, merkt **Gordan Dudas (SPD)** an, dass dieser sich zur freiheitlichen demokratischen Grundordnung bekennen müsse, wenn er zu den Demokraten gezählt werden wolle.

Die schriftliche Anhörung habe deutlich gemacht, dass es bei dem Thema nicht um Ideologie, sondern vielmehr darum gehe, das Industrieland NRW nach vorne zu bringen. Hier gebe es nicht nur die meisten und wichtigsten Wasserstraßen – die sich bekanntermaßen in einem schlechten Zustand befänden –, sondern auch den größten Binnenhafen der Welt.

Eine Diskussion über die jeweiligen Zuständigkeiten von Land und Bund helfe in diesem Zusammenhang nicht weiter. Christof Rasche (FDP) bzw. die FDP-Fraktion bemühten sich offensichtlich darum, den Weg für eine gemeinsame Positionierung zu eröffnen, sodass der Landtag geschlossen an die Wirtschaft bzw. Industrie das Signal senden könne, dass er den heimischen Wasserstraßen große Bedeutung beimesse. Die Koalition möge also erwägen, sich politischer Grabenkämpfe zu enthalten und stattdessen eigene Impulse setzen, sodass am Ende vielleicht sogar ein fraktionsübergreifender Antrag stehen könnte. Über den vorliegenden Antrag müsse heute nicht abgestimmt werden – wobei die SPD-Fraktion ihm zustimmen würden –, wenn es aufseiten von Schwarz-Grün den Wunsch gebe, noch Änderungen einzubringen.

Christof Rasche (FDP) stimmt seinem Vorredner in dessen Einschätzung zu, dass er versuche, den Weg für eine gemeinsame Positionierung zu eröffnen. Im Norden Deutschlands gebe es nicht nur Einigkeit innerhalb der jeweiligen Bundesländer, sondern sogar eine bundesländerübergreifende Schifffahrtspolitik mittels derer man sich gegenüber den übrigen Bundesländern durchzusetzen versuche. Gegen diese Macht habe NRW keine Chance, wenn noch nicht einmal innerhalb des hiesigen Verkehrsausschusses bei relativ simplen Sachverhalten ein Konsens erzielt werden könne.

Über den vorliegenden Antrag müsse wie bereits gesagt nicht heute abgestimmt werden. Schwarz-Grün müsse allerdings schon etwas Bewegungsbereitschaft demonstrieren. Als Teilnehmer an den Koalitionsverhandlungen in Berlin wisse er, dass sich die meisten Grünen für Planungsbeschleunigungen und relativ umfassende Vertiefungen im Bereich des Mittelrheins eingesetzt hätten. Ein solches geschlossenes Vorgehen mittels breiter Mehrheiten brauche es auch mit Blick auf die nordrhein-westfälischen Wasserstraßen; dass es das bislang nicht gebe, sei fatal und nicht der Bundespolitik, sondern der Landespolitik zuzuschreiben, da es hier an Bereitschaft fehle, gemeinsame Ziele zu verfolgen.

Die Meinung, dass die Zuständigkeit für die Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen nicht bei der Landesregierung liege, teile er nicht, da es sich dabei um einen wichtigen Pfeiler der Wirtschafts- bzw. Industriepolitik handle, weshalb viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erwarteten, dass es Lösungen für bestehende Probleme gebe. Er stimme der Grünenfraktion dahingehend zu, dass es keine pauschale Vertiefung des Rheins geben dürfe, aber punktuell müsse das sehr wohl geschehen, um so Abladeoptimierungen zu erzielen.

Carsten Löcker (SPD) erinnert an die gute Zusammenarbeit in der vorigen Legislaturperiode, im Rahmen derer man sich gemeinsam für die Binnenschifffahrt bzw. die Wasserstraßen eingesetzt habe; als Beispiel für diese fraktionsübergreifende Einigkeit sei der Wesel-Datteln-Kanal genannt. Die Haltung der derzeitigen Koalition hingegen enttäusche: Anstatt nachvollziehbare Argumente zu nennen, beschränke man sich darauf, Plattitüden als Begründung dafür vorzutragen, warum man Anträgen aus den Reihen der Opposition nicht folgen könne. Dabei habe Christof Rasche (FDP) mit seiner Einschätzung, dass es Einigkeit in Düsseldorf brauche, um in Berlin Gehör zu finden, natürlich recht. Das gelte umso mehr, da diese Einigkeit nur den Anfang darstelle, um sich anschließend um Aspekte wie Planung und Personal kümmern zu können. Für die heimische Industrie gehe es um existenzielle Faktoren, weshalb sie zu Recht Bewegung in dieser Sache verlange.

Oliver Krauß (CDU) hält seinem Vorredner vor, ihm bei seinem vorigen Wortbeitrag nicht richtig zugehört zu haben, da er ansonsten mitbekommen hätte, dass es der Koalition sehr wohl darum gehe, Nordrhein-Westfalen in dieser Sache voranzubringen.

Im Übrigen halte auch er selbst ein gemeinsames Vorgehen für wünschenswert, allerdings müsse Gemeinsamkeit schon zu Beginn eines Verfahrens praktiziert werden, diesbezügliche Signale seien aber ausgeblieben. Unberührt davon bleibe die Tatsache, dass viele der in Rede stehenden Aspekte nicht in die Zuständigkeit des Landes fielen, weshalb man sich auf solche Initiativen beschränken sollte, mit denen man der hiesigen Wirtschaft, den hiesigen Häfen wirklich helfen könnte.

In diesem Sinne plädiere er dafür, heute nicht über den vorliegenden Antrag abzustimmen, sondern stattdessen zu versuchen, auf Basis der schriftlichen Anhörung über ein gemeinsames Vorgehen zu beraten.

Christof Rasche (FDP) gibt an, nicht nachvollziehen zu können, dass es seinem Vorredner zu Beginn des Verfahrens an Signalen für den Wunsch nach einem gemeinsamen Vorgehen gefehlt habe, da man sich, abgesehen von der bereits erfolgten schriftlichen Anhörung, noch am Beginn des Verfahrens befinde. Nichtsdestotrotz begrüße er natürlich den Vorschlag, nun über ein gemeinsames Vorgehen zu beraten.

Der Ausschuss kommt überein, die Abstimmung über den Antrag zu vertagen und ihn vorbehaltlich einer fraktionsübergreifenden Einigung zu ergänzen.

3 Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/1355

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahmen
18/216, 18/231, 18/232,
18/235, 18/238, 18/239,
18/240, 18/243, 18/245

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
03.11.2022)*

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag von Ina Besche-Krastl (GRÜNE), die Behandlung des Antrags wegen noch bestehenden Beratungsbedarfs zu vertagen.

4 Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung in Nordrhein-Westfalen umsetzen!

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/2566

(Überweisung des Antrags an den Ausschuss für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie – federführend –, den Verkehrsausschuss sowie den Ausschuss für Bauen, Wohnen und Digitalisierung am 26.01.2023)

Der Ausschuss kommt überein, sich nachrichtlich an der Anhörung des federführenden Ausschusses zu beteiligen.

5 Studierende und Universitäten bei Mobilitätsfragen entlasten und „Ticketstudium“ überflüssig machen

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/2568

(Überweisung des Antrags an den Wissenschaftsausschuss – federführend – sowie den Verkehrsausschuss am 26.01.2023)

Der Ausschuss kommt überein, sich nachrichtlich an der Anhörung des federführenden Ausschusses zu beteiligen.

6 Arbeitsplanung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für das Jahr 2023 *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/683

Vorsitzender Matthias Goeken weist darauf hin, dass man den TOP in der 7. Sitzung des VA aus Zeitgründen nicht behandelt und übereingekommen sei, ihn heute auf Grundlage eines aktualisierten Berichts erneut aufzurufen.

Gordan Dudas (SPD) bezeichnet den vorliegenden Bericht mit seinen lediglich anderthalb inhaltlichen Seiten als ernüchternd, da sich aus ihm nicht erschließe, wann mit konkreten Gesetzentwürfen oder Bundesratsinitiativen zu rechnen sei. Anstatt proaktiv zu agieren, beschränke sich die Landesregierung darauf, auf die Bundesregierung zu reagieren bzw. auf deren Zuständigkeit zu verweisen. Im Übrigen bestehe der Verkehrsbereich nicht nur aus ÖPNV bzw. SPNV. Angesichts dessen, dass sich auch Anfang März noch keine eigenen Maßnahmen abzeichneten, möge das MUNV hier und heute zumindest einen Zeitplan aufzeigen. Die ausbleibenden verkehrspolitischen Impulse bestätigten zunehmend den bereits beschriebenen Eindruck, dass Oliver Krischer zwar als Umwelt- und Naturschutzminister, nicht aber als Verkehrsminister wirke.

Seinen Ausführungen voranstellend, dass der vorliegende Bericht nach wie vor den neuesten Stand wiedergebe, fährt **Minister Oliver Krischer (MUNV)** mit der Erläuterung fort, dass die Entwicklungen im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets oder der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs entweder bereits thematisiert worden oder derzeit noch nicht absehbar seien. Sobald es Initiativen bezüglich Verordnungen, Gesetzen oder den Haushalt gebe, würden die zuständigen Ausschüsse selbstverständlich informiert.

Carsten Löcker (SPD) verweist auf die unter TOP 1 artikulierten Änderungsbedarfe und Erwartungshaltungen, etwa die Struktur, die Organisation, die Finanzierung oder die Gesetzgebung betreffend, die keineswegs Neuigkeitswert gehabt hätten, weshalb Minister Oliver Krischer (MUNV) sie unter diesem TOP eigentlich hätte aufgreifen müssen, was er aber mit seinem recht knappen Bericht nicht getan habe. Da der Verkehrsausschuss als zuständiger Fachausschuss über diese Dinge diskutieren sollte, müsse Minister Oliver Krischer (MUNV) in den kommenden Monaten fortlaufend über die entsprechenden Entwicklungen in seinem Ressort berichten.

Vorsitzender Matthias Goeken erinnert daran, dass in der Berichtsbeantragung nicht nach der Arbeitsplanung für die gesamte laufende Legislaturperiode, sondern lediglich nach der für das Jahr 2023 gefragt worden sei.

Christof Rasche (FDP) meint, dass man die Gelegenheit habe verstreichen lassen, Befürchtungen hinsichtlich des Zuschnitts des Ministeriums zu zerstreuen. Da der Bericht aber dermaßen knapp ausfalle, verstärke sich der Eindruck, dass der Bereich „Verkehr“ gegenüber den Bereichen „Umwelt“ und „Naturschutz“ zu kurz komme. Er selbst werde das zum Anlass nehmen, Vorschläge zu unterbreiten, mittels derer die Arbeitsplanung des MUNV entsprechend angereichert werden könne.

Minister Oliver Krischer (MUNV) hebt hervor, dass seitens seines Hauses alle in der Berichtsbeantragung gestellten Fragen – die, wie vom Vorsitzenden Matthias Goeken bereits erwähnt, lediglich auf das Jahr 2023 abgezielt hätten – beantwortet worden seien. Zu einigen Dingen habe man sich zum Zeitpunkt der Berichtslegung, also Mitte Januar, noch nicht äußern können, da sie sich kurzfristig aus komplizierten Situationen heraus ergeben hätten.

So gingen von Nordrhein-Westfalen als Vorsitzland der Verkehrsministerkonferenz aktuell unter anderem folgende Initiativen aus: Im Bundesrat setze man sich dafür ein, dass der Bund, wenn er eine bessere Finanzierung des öffentlichen Verkehrs haben wolle, im Zusammenhang mit den zusätzlichen Regionalisierungsmitteln auf die ungegerechtfertigte automatische Erhöhung der Trassenentgelte verzichten müsse. Außerdem sei die anstehende Änderung des Regionalisierungsgesetzes, die darauf abziele, dass Tarife nicht mehr von einzelnen Verkehrsverbänden bzw. Bezirksregierungen, sondern bundesweit genehmigt würden, von Nordrhein-Westfalen angestoßen worden. Zudem dränge NRW darauf, dass der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, seine Zusage einhalte, eine europarechtliche Genehmigung hinsichtlich der Beihilfen für das Deutschlandticket einzuholen. Alles in allem arbeite man derzeit also daran, einerseits Bestandsverkehre zu erhalten und andererseits einen revolutionären Ticketansatz umzusetzen.

Carsten Löcker (SPD) möchte wissen, ob es neben der Änderung des Regionalisierungsgesetzes auf Bundesebene auch in Nordrhein-Westfalen geplante Maßnahmen zur gesetzlichen bzw. finanziellen Absicherung des Deutschlandtickets gebe oder ob man die Entscheidungshoheit bei den Zweckverbänden belassen wolle. Unter TOP 1 jedenfalls seien die Sorgen hinsichtlich der Ausfinanzierung deutlich artikuliert worden. Im Übrigen gelte es natürlich – etwa mittels einer Initiative auf Bundesebene –, zu vermeiden, dass ein Flickenteppich entstehe, weil die einzelnen Bundesländer sich jeweils für unterschiedliche Ansätze entschieden.

Christof Rasche (FDP) erinnert daran, dass der Bund eine dreistellige Millionen-summe bereitstelle, die das Land nicht weitergebe.

Minister Oliver Krischer (MUNV) betont, dass man selbstverständlich für eine auskömmliche Finanzierung Sorge. Allein im Zuge der Krisenbewältigung seien 200 Millionen Euro aus Landesmitteln für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt worden. Auch im Rahmen der aus dem Regionalisierungsgesetz resultierenden Regelungen fänden, der geübten Praxis folgend, Mittelzuweisungen statt.

Man müsse sich nun allerdings neuen Bedingungen und damit auch neuen Herausforderungen stellen. Zudem hapere es in Berlin bei der handwerklichen Umsetzung, weshalb Nordrhein-Westfalen als derzeitiges Vorsitzland der Verkehrsministerkonferenz Dinge zu Ende führen müsse, die eigentlich in den Aufgabenbereich des Bundes fielen. So habe man etwa Dr. Volker Wissing, den Bundesminister für Digitales und Verkehr, nach vielen intensiven Gesprächen davon überzeugen können, das Regionalisierungsgesetz dergestalt zu ändern, dass es hinsichtlich der Tarife eine bundesweite Genehmigungsfiktion geben werde. Mit dieser unbürokratischen Lösung, die bald in Kraft trete, verhindere man, dass die 16 Bundesländer sich für unterschiedliche Ansätze entschieden, was gerade auch angesichts der zahlreichen Verkehrsverbünde bzw. -unternehmen erhebliche Risiken hinsichtlich der Umsetzbarkeit mit sich gebracht hätte. Diese von NRW geleistete Vorarbeit sei unabdingbar gewesen, um das Deutschlandticket wie vorgesehen zum 1. Mai 2023 an den Start zu bringen, und selbstverständlich agiere NRW in anderen Bereichen in ähnlicher Weise, um die Dinge voranzubringen.

Seinem Vorredner eingangs vorwerfend, inhaltlich relativ wenig zu sagen, erinnert **Gordan Dudas (SPD)** anschließend an den Grund, warum seine Fraktion nach der Arbeitsplanung für 2023 gefragt habe. Als Minister, als Regierung setze man sich ja wohl Ziele, deren Verwirklichung sich über die gesamte Legislaturperiode erstreckten, und in diesem Zusammenhang blieben folgende Fragen nach wie vor offen: Existierten verkehrspolitische Schwerpunkte? Gebe es eine langfristige Planung? Womit werde man beginnen? Was wolle man auf den Weg bringen? Agiere man proaktiv oder reagiere man nur auf Maßnahmen seitens des Bundes?

Minister Oliver Krischer (MUNV) hält seinem Vorredner entgegen, dass man sehr wohl eine Arbeitsplanung habe, die dem Ausschuss im Übrigen auch schon vorgestellt worden sei. Selbstverständlich stehe es der Opposition zu, diese jedes Jahr aufs Neue abzufragen. Die verkehrspolitischen Maßnahmen, mit denen sich sein Haus derzeit beschäftige, habe er jedenfalls gerade umrissen.

7 Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem 8. Änderungsgesetz zum RegG *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/680

In Verbindung mit:

Verwendung der Regionalisierungsmittel *(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 4])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/684

Minister Oliver Krischer (MUNV) führt aus, dass der Bundestag mit dem Achten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Regionalisierungsmittel ab 2022 um 1 Milliarde Euro erhöht und die jährliche Dynamisierungsrate ab 2023 von 1,8 auf 3 % gesteigert habe. Die zusätzlichen finanziellen Mittel für Nordrhein-Westfalen beliefen sich im Jahr 2022 auf rund 174,2 Millionen Euro und bis zum Jahr 2031 auf insgesamt rund 3,1 Milliarden Euro.

Dieser Zuwachs stelle eine zwingende Voraussetzung dar, um die umfangreichen Kostensteigerungen im ÖPNV ausgleichen zu können, wobei das eigentlich auch schon vor dem Ukraine-Krieg angezeigt gewesen sei. Man werde die Mittel zur Sicherung der Bestandsverkehre einsetzen. Die Landesregierung habe in diesem Jahr schon 200 Millionen Euro eingebracht. Für den Ausbau des SPNV reichten diese Mittel nicht, wobei perspektivisch möglicherweise die ÖPNV-Pauschale erhöht werden könnte. All das stehe allerdings unter dem Vorbehalt des Ausmaßes der Kostenentwicklung.

Ab 2024 sei eine Steigerung der Trassen- und Stationsentgelte um jährlich 3 % vorgesehen. Der Bund solle diese Erhöhung, wie für 2023 nach schwierigen Verhandlungen zugesagt, auch in Zukunft aussetzen. Eine Optimierung des ÖPNV zum Zwecke der Erreichung der klimapolitischen Ziele des Bundes könne auf Grundlage der derzeitigen Finanzierung nicht erreicht werden.

Als VMK-Vorsitzland bringe sich NRW aktiv in die Gestaltung des Ausbau- und Modernisierungspakts ein, und er erwarte, dass der Bund die Regionalisierungsmittel nach Abschluss der Beratungen erneut erhöhe, da das für eine Steigerung des Angebots unabdingbar sei.

Die Regionalisierungsmittel würden in NRW, etwa bezüglich des ÖPNV bzw. des SPNV oder der Infrastruktur, weitgehend pauschaliert ausbezahlt. Die Aufgabenträger als Empfänger müssten dem MUNV die Verwendung der Mittel bis zum 15. August des jeweiligen Folgejahrs nachweisen, weshalb für das Jahr 2022 noch keine vollständigen Nachweise vorlägen. Zudem entsprächen nicht alle seit 2016 vorgelegten Verwendungsnachweise den Vorgaben des Regionalisierungsgesetzes, so müsse hinsichtlich eines Zweckverbands korrigiert werden, was Nacharbeiten erforderlich mache. Auch

die Nachweise des Landes müssten korrigiert werden, worüber der Bund informiert sei. Allerdings habe man die Verwendung der Regionalisierungsmittel auch im Zusammenhang mit dem Ausbau- und Modernisierungspakt aufbereitet, wobei die fehlenden Zahlen geschätzt worden seien. Zwischen 2019 und 2021 habe NRW jährlich rund 1,3 Milliarden Euro an Regionalisierungsmitteln verausgabt.

Die 2022 für den ÖPNV bereitgestellten 1,68 Milliarden Euro dürften von den Aufgabenträgern überjährig verwendet werden. Die Ausgabereste der überjährig verwendbaren, aber noch nicht ausgezahlten Mitteln fänden keine Berücksichtigung, da sie dem Land nicht mehr zur Verfügung stünden. So müsse der Ausbau der Bahnstrecke Emmerich–Oberhausen vorfinanziert werden. Zudem würden die Stadt- und Straßenbahnsysteme saniert, die Qualität der SPNV-Netze gesteigert und die Schnellbuslinien und On-Demand-Verkehre ausgebaut.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) möchte wissen, ob es sich bei den von ihrem Vorredner erwähnten 200 Millionen Euro um eine einmalige oder eine verstetigte Mittelzuweisung handle. Hinsichtlich der Finanzierung der Bestandsverkehre ergingen ansonsten zwar Forderungen an den Bund, aber das Land halte sich zurück.

Minister Oliver Krischer (MUNV) möge darlegen, inwieweit die erforderlichen Korrekturen bei den Verwendungsnachweisen Auswirkungen auf die Haushalte der Verbände bzw. den des Ministeriums hätten.

Seite 4 der Vorlage 18/684 könne man entnehmen, dass die Ausgabereste zwischen 2012 und 2022 von gut 500 Millionen Euro auf knapp 1 Milliarde Euro gestiegen seien. Über diese Mittel könne aber nicht frei verfügt werden, da sie teilweise für die Betuwe-Linie und den RRX aufgewendet würden. Mit Blick auf die auch für 2023 zu erwartenden Ausgabereste in Höhe von rund 1 Milliarde Euro stelle sich daher die Frage, wie viel davon beispielsweise den Bestandsverkehren zufließen könne und was ansonsten damit finanziert werde. Generell wünsche ihre Fraktion mehr Transparenz hinsichtlich der Verwendung bzw. des Verbleibs der Regionalisierungsmittel.

Christof Rasche (FDP) fragt, ob es einen Zeitplan bzw. eine Deadline für die Vervollständigung der Verwendungsnachweise gebe. Im Übrigen gehe er davon aus, dass diese Informationen dann auch dem Landtag vorgelegt würden.

Minister Oliver Krischer (MUNV) stellt klar, dass es sich bei den 200 Millionen Euro um eine einmalige zusätzliche Zahlung aus dem Krisenbewältigungsfonds des Landes handle, die man den Verkehrsunternehmen im Land wegen der schwierigen Situation infolge der Energiekostensteigerung zukommen lasse. Er betrachte diese Zahlung als hervorragende Maßnahme für den öffentlichen Verkehr, wobei es natürlich immer noch mehr Geld sein dürfe, da man für sinnvolle Dinge schwerlich zu viel ausgeben könne.

Bei den Ausgaberesten von knapp 1 Milliarde Euro handle es sich um gebundene Mittel für zukünftige Investitionen, die man nicht nach Gutdünken in irgendwelche verkehrspolitischen Projekte stecken könne.

MR Andreas Wille (MUNV) erläutert, dass die Verwendungsnachweise bis zum 30. September des jeweiligen Folgejahrs an den Bund übermittelt werden müssten. Zuletzt habe man vorläufige Verwendungsnachweise liefern müssen, weil die von einem Zweckverband vorgelegten Nachweise unzulänglich gewesen seien. Der Zweckverband arbeite an der Nachbesserung, befinde sich aber weiterhin im Verzug. Eine finale Korrektur könne natürlich erst dann vorgenommen werden, wenn die richtigen und endgültigen Zahlen vorlägen. Direkte Auswirkungen auf den Haushalt gäbe es nur, wenn wegen der Mängel an den Verwendungsnachweisen eine Rückforderung der Mittel veranlasst würde, wovon man mit Blick auf die schwierige finanzielle Lage der Zweckverbände derzeit aber noch absehe und stattdessen auf die Beibringung ordnungsgemäßer Nachweise warte.

Vor einigen Jahren habe man sich mit dem Bund darauf geeinigt, den Betuwe-Nahverkehrsanteil mit 450 Millionen Euro zu finanzieren. Davon seien mittlerweile etwa 70 Millionen Euro abgeflossen und somit noch rund 380 Millionen Euro übrig, die aber natürlich einer vertraglichen Bindung mit dem Bund und der Bahn unterlägen. Zudem müsse finanzielle Vorsorge getroffen werden, die Investitionsförderung des Landes für die Stadt- und Straßenbahninfrastruktur sowie die digitale Ertüchtigung im Umfang von 1 Milliarde Euro zu finanzieren. Da sich eine solche Summe nicht über den laufenden Haushalt bzw. den laufend dem Land zur Verfügung gestellten Mitteln aufbringen lasse, müssten die Ausgabereste anteilig vorgehalten werden. Für andere Infrastrukturinvestitionen würden Mittel der ÖPNV-Offensive eingesetzt.

Die Mittel, die vor der Änderung des Regionalisierungsgesetzes bis zum Jahr 2031 zur Verfügung gestanden hätten, seien vollständig verplant, etwas durch die langfristige Festlegung der SPNV-Pauschale in der Pauschalen-Verordnung. Der Anteil des Landes an den zusätzlichen 1 Milliarde Euro sei ebenfalls schon verplant, da er gemeinsam mit den 200 Millionen Euro aus dem Krisenbewältigungspaket zum Ausgleich der gestiegenen Kosten und somit zur Sicherung der Bestandsverkehre von ÖPNV bzw. SPNV eingesetzt werden solle.

Carsten Löcker (SPD) fragt seinen Vorredner, welche Instrumente die Landesregierung vorsehe, um dem Ausschuss regelmäßig über die Verausgabung der in Rede stehenden Mittel zu berichten und ihn gegebenenfalls bei entsprechenden Maßnahmen auch einzubinden.

MR Andreas Wille (MUNV) führt aus, dass bei ÖPNV-Investitionsmaßnahmen von besonderem Landesinteresse laut § 13 Abs. 1 Nr. 8 ÖPNVG NRW eine Einvernehmensherstellung mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vorgesehen sei. Bei großen Investitionsmaßnahmen, die künftig gefördert werden sollten, bestehe zudem die Verpflichtung einen Bedarfsplan zu erstellen, was ebenfalls Einvernehmen mit dem Ausschuss erfordere. Diese brauche es auch – und damit befasse man sich unter dem nächsten TOP – für Änderungen der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung. Sollte der Ausschuss es wünschen, könne natürlich auch über Bewilligungen transparent berichtet werden.

8 Siebte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 5])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/682

Unter Verweis auf den vorliegenden Bericht legt **Minister Oliver Krischer (MUNV)** dar, dass die Umverteilungen zugunsten dieser und zulasten jener Aufgabenträger nicht mit Pandemieeffekten in Zusammenhang stünden. Einerseits habe man durch COVID-19 bedingte Fahrgeldverluste durch den Rettungsschirm ausgeglichen, andererseits sei die Verkehrsleistung der nordrhein-westfälischen Straßenbahnen gleich geblieben und die der Busse sogar gestiegen. Für den Märkischen Kreis beispielsweise könne zwischen 2017 und 2020 eine Steigerung der Verkehrsleistung um 400.000 Rechnungskilometer verzeichnet werden, für den Kreis Unna im gleichen Zeitraum sogar um 700.000 Kilometer. Die Umverteilung würde hier also zugunsten des Kreises Unna erfolgen.

Unabhängig von der gesetzlichen Vorgabe zur Neuschlüsselung der ÖPNV-Pauschale werde der ÖPNV-Sektor natürlich besonders von der Energiepreisentwicklung getroffen, auf die die Branche aber nicht einfach mit Fahrpreissteigerungen reagieren könne. Daher habe die Landesregierung bereits im Rahmen des Rettungsschirms von 2020 einen dreiprozentigen Zuschlag auf Basis der Sollfahrgeldeinnahmen gewährt. Für das Jahr 2023 würden dem ÖPNV mittels des Krisenbewältigungsgesetzes wie bereits erwähnt 200 Millionen Euro zur Abfederung von Energiepreissteigerungen bereitgestellt. Im Einvernehmen mit dem FM habe das MUNV eine Billigkeitsrichtlinie erarbeitet, die in Kürze veröffentlicht werde, sodass das Geld auch fließen könne. Die Bereitstellung der Mittel in Form von pauschalen Beträgen an die Aufgabenträger erfolge noch im Laufe des Monats auf unbürokratische Art und Weise, ohne dass gesonderte Antragstellungen erforderlich wären.

Die Pauschalen seien mittels der Daten der Zweckverbände auf Grundlage der Diesel- und Strompreisentwicklung festgelegt worden. Zudem beziehe man die bereits vorliegenden Daten zur Neuverteilung der ÖPNV-Pauschale mit ein. Für den ÖPNV mit Kraftfahrzeugen, also insbesondere den Busverkehr, werde ein Ausgleich von 11 Cent pro Rechnungswagenkilometer gewährt. Insgesamt werde sich der Ausgleich auf etwa 70,8 Millionen Euro belaufen. Für die Straßenbahnen und Oberleitungsbusse werde ein Ausgleich von 5 Cent pro Rechnungswagenkilometer gewährt, was zu einem Ausgleich von 9 Millionen Euro führe. Für den SPNV schüttele man 35 Cent pro Dieselmotorkilometer und 1,30 pro Zugstromkilometer aus, wofür insgesamt rund 120 Millionen Euro vorgesehen seien. Eine etwaige Unterdeckung beim SPNV werde mittels der vom Bund bereitgestellten zusätzlichen Regionalisierungsmittel ausgeglichen.

Carsten Löcker (SPD) dankt seinem Vorredner für die Transparenz in dieser Sache.

9 Brücken an Landes- und Bundesstraßen (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 6]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/860

Minister Oliver Krischer (MUNV): Ihnen liegt der schriftliche Bericht der Landesregierung zum Zustand der Brücken in der Zuständigkeit des Landes Nordrhein-Westfalen vor. Der Bericht fällt, wenn man ihn ausdruckt – das hat jemand in meinem Büro gemacht –, etwas dicker aus, als Sie das sonst gewohnt sind, weil er umfängliche Daten enthält.

(Minister Oliver Krischer [MUNV] hält einen gehefteten Papierstapel in die Höhe.)

Ich möchte dazu noch ein paar kurze Anmerkungen machen:

Unsere Straßeninfrastruktur ist in die Jahre gekommen. Dies ist nicht nur Folge des Alterns, sondern auch eine Folge des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerverkehrs, und der zunehmenden Belastung durch höhere zulässige Achslasten und Gesamtgewichte von Lkws. Trotz aller bisherigen Bemühungen ist es in der Vergangenheit nicht gelungen, den Zustand unseres Straßennetzes signifikant zu verbessern.

Der Landesregierung ist es daher ein großes Anliegen, den Zustand der nordrhein-westfälischen Straßeninfrastruktur einschließlich seiner Brücken zu erhalten und vor allen Dingen nachhaltig zu verbessern. Daher räumen wir der Erhaltung Vorrang gegenüber dem Neu- und Ausbau ein. Da im Zusammenhang mit unseren Brücken häufig die Situation rund um die Rahmedetalbrücke anklingt, müssen wir uns vor Augen halten, dass der Vergleich von Autobahnbrücken mit den Brücken unserer Landesstraßen schnell zum Vergleich von Äpfeln mit Birnen wird.

Über das Autobahnnetz wird ein Vielfaches der Verkehrsmengen abgewickelt, vor allen Dingen der Schwerverkehre. Gleichzeitig gibt es oftmals nur wenige Redundanzen, wenn es, wie bei der Rahmedetalbrücke, zu einer Sperrung kommen muss, und diese sind dann verkehrlich zumeist hochbelastet. Bei unseren Landesstraßen ist nicht mit diesen immensen Auswirkungen zu rechnen. Umleitungen lassen sich meistens einfacher organisieren. Der vollständige Ausfall einer Brücke in unserem Netz wird somit in aller Regel kaum zu Folgen führen, wie wir das im Bereich der Rahmedetalbrücke sehen.

Trotzdem ist die Situation aber auch hier alles andere als trivial; sie ist herausfordernd, und wir müssen alles tun, um zu vermeiden, dass hier Brückenbauwerke am Ende nicht mehr verkehrlich zur Verfügung stehen. Gleichwohl müssen wir unsere Brückenbauwerke selbstverständlich im Blick haben und die notwendigen Sanierungen durchführen, damit sich so etwas wie bei der Autobahn bei unseren Bundes- und Landesstraßen hoffentlich nicht wiederholt.

Für Brückenbauwerke hat sich bundesweit ein System etabliert, das sich im Wesentlichen auf die regelmäßige Bauwerksprüfung nach DIN 1076 und die staatliche Nachrechnung von Brückenbauwerken gemäß Nachrechnungsrichtlinie stützt.

Dem vorliegenden Bericht können Sie entnehmen, dass das Land Nordrhein-Westfalen – der Stichtag ist der 1. Januar dieses Jahres – für insgesamt 6.422 Brücken zuständig ist, die durch den Landesbetrieb Straßen.NRW betreut werden. Davon befinden sich 2.583 Bauwerke an Bundesstraßen und 3.839 Brücken an Landesstraßen. Jede einzelne Brücke ist in dem Bericht aufgelistet; die jeweiligen Zustandsnoten dieser Brücken können Sie dort sehen. Auch wenn die Zahl der Brücken, die eine sehr schlechte Zustandsnote haben, sehr gering ist, muss man doch den Blick darauf richten, dass auch diejenigen Brücken, die noch eine ausreichende Zustandsnote haben, teilweise in die Jahre gekommen sind und wir hier entsprechend mit Sanierungsnotwendigkeiten und Ausfällen rechnen müssen. Diejenigen Bauwerke, die nach der beschriebenen Systematik in einem schlechten Zustand sind und nicht mehr die erforderliche Tragfähigkeit aufweisen, werden entsprechend der sich daraus ergebenden Dringlichkeit saniert, verstärkt oder ersetzt.

Gordan Dudas (SPD): Danke, Herr Krischer, Sie haben dafür gesorgt, dass ich eine Kiste Bier gewonnen habe. Ich finde es löblich, dass Sie unsere Ausführungen zum Anlass genommen haben, sich vor Ort über den Sachstand dazu zu informieren, wie es um unsere Brücken steht. Ich habe wie gesagt eine Kiste Bier durch eine Wette gewonnen. Als ich gelesen habe, dass Sie diese Veranstaltung vor Ort durchführen, habe ich zu meinem Mitarbeiter, der leider diese Kiste verloren hat, gesagt: Ich wette mit dir, dass der dpa-Bericht uns eher erreichen wird als der Bericht aus dem Ministerium.

Was Sie von der Beteiligung des Parlaments halten, haben Sie schon öfter deutlich gemacht, nämlich, dass das alles für Sie unsinnig und fragwürdig ist. Ich erwarte aber von einem Minister und von einem Ministerium schon, dass uns ein Bericht vorliegt, bevor die Presse informiert wird. Deswegen fordere ich Sie auf, in der Zukunft entsprechend zu handeln, damit wir die Ergebnisse nicht zuerst aus dem dpa-Bericht erfahren müssen. Wenn wir einen Bericht beantragen – der in diesem Fall vom Umfang, vom Informationsgehalt und der Struktur her wirklich vorbildlich ist –, erwarten wir, dass wir diesen Bericht zeitig bekommen und nicht erst, nachdem die Presse öffentlich darüber berichtet hat.

Es bleibt auch jetzt noch völlig offen, wie die Landesregierung mit dieser prekären Lage umzugehen gedenkt. Aufgrund des Zustands vieler Brücken in Nordrhein-Westfalen stellt sich immer wieder die Frage, ob noch mit weiteren Überraschungen wie beispielsweise an der Rahmedetalbrücke zu rechnen ist oder ob sich das verhindern lässt. Wir haben seinerzeit, in der letzten Legislaturperiode – das war noch vor Ihrer Zeit –, einen Brückengipfel gefordert. Wir wollten alle relevanten Akteure an einen Tisch bringen, damit solche Maßnahmen besprochen werden und ein Masterplan erarbeitet wird, ähnlich wie das Herr Minister Groschek zur A45 mit der Projektgruppe gemacht hat. Leider ist das bis heute ungehört geblieben. Allerdings ist das Brücken-

thema immer noch ein Wundertütenthema, das heißt, wir haben viele Brücken im Land und wissen bis heute nicht, welche Brücke es als nächstes ereilen wird.

Im Bauwerksverzeichnis sind beispielsweise auch Brücken aufgeführt, die mit der Note 3 bewertet werden. Wir wissen mittlerweile alle: Die Note 3 ist keine gute Note. – Da sind keine Maßnahmen vorgesehen. Mir ist eine spezielle Brücke aus meinem Wahlkreis bekannt, die abgelastet werden musste. Da ich davon ausgehe, dass mit dieser Brücke in den nächsten zehn Jahren nichts passiert, sonst hätte man sie nicht abgelastet, habe ich die große Sorge, dass sie – ich sage es mal ganz platt – vorher die Grätsche macht. Deswegen: Wo ist der Masterplan? Wird es da seitens der Landesregierung noch etwas geben?

Darüber hinaus ergeben sich für mich noch weitere Fragen. Aus der Tabelle in der Anlage 1 geht zum Beispiel hervor, dass 68 Brücken die Restnutzungsdauer spätestens 2033 erreicht haben werden, also in den kommenden zehn Jahren. Wenn man da genauer hinguckt, stellt man fest, dass bei einem Drittel dieser Brücken noch kein Sanierungsplan terminiert ist. Ich wünsche mir von der Landesregierung, dass sie Stellung dazu nimmt, wie mit diesen Brücken verfahren wird und wieso es dazu keine Sanierungspläne gibt. Ich kann mir schwerlich vorstellen, wie Brücken, die zu diesen 68 gehören, in den nächsten zehn Jahren saniert werden sollen.

Ein weiteres konkretes Beispiel aus meinem Wahlkreis: An der B237 gibt es ein Bauwerk, ein Viadukt, das über einen Bach führt und noch eine Restnutzungszeit bis 2025 hat. Das ist in Kierspe. Es sind weder Bauanfang noch Bauende terminiert. Wir haben jetzt das Jahr 2023. Wenn eine Brücke noch eine Restlaufzeit bis 2025 hat und überhaupt keine Maßnahme vorgesehen ist, weder Bauanfang noch Bauende, dann frage ich mich, was mit dieser Brücke 2025 passiert. Deswegen meine Bitte: Erläutern Sie uns, wie damit umgegangen wird.

Bei dem Thema „Brücken“ wird immer wieder auf die Prüfnorm DIN 1076 verwiesen. Angesichts der bösen Überraschungen – Stichworte: Emschertalbrücke, Rahmedetalbrücke – stellt sich zwangsläufig auch die Frage, ob diese Prüfnorm überhaupt noch zeitgemäß ist oder ob es genauerer Instrumente bedarf, um Brücken kontinuierlich zu überwachen. Auch hierzu würde ich gerne von der Landesregierung in einer Stellungnahme erfahren, wie sie zu dieser Frage steht. Vielleicht könnten mit konkreteren Messergebnissen ganz andere Schlüsse gezogen werden als bislang – siehe Rahmedetalbrücke: Es ist erst hinterher entdeckt worden, mit den üblichen Prüfverfahren war das ja leider nicht möglich. Deswegen die Frage: Wie positioniert sich die Landesregierung bzw. wie schätzt sie das an dieser Stelle ein?

Noch mal: Der Bericht ist top. – Ein bisschen Lob muss auch sein.

Vorsitzender Matthias Goeken: Es tut auch mal gut, gelobt zu werden – und das aus Ihrem Mund, Herr Dudas, das kommt wahrscheinlich gut an.

(Gordan Dudas [SPD]: Wir haben uns doch alle lieb!)

Christof Rasche (FDP): Da Herr Kollege Dudas zweimal gesagt hat, dass er eine Kiste Bier gewonnen habe, sind es vielleicht sogar zwei.

Vorsitzender Matthias Goeken: Wenn Herr Dudas die Reise des Verkehrsausschusses mitmacht, nehmen wir die beiden Kisten gerne mit.

(Gordan Dudas [SPD]: Es war eine, die können wir aber gerne zusammen trinken!)

Die andere steuere ich bei, Herr Dudas – okay?

(Heiterkeit)

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Vorsitzender! Herr Abgeordneter Dudas, dass Sie durch mich eine Kiste Bier gewonnen haben, könnten wir zur Regel machen.

(Gordan Dudas [SPD]: Ich hoffe nicht! – Heiterkeit)

Dann wäre die Getränkeversorgung des Ausschusses in Zukunft gewährleistet. Ich danke ausdrücklich für das Lob für den ausführlichen Bericht, das ich an die Fachkollegen weitergebe, an die vielen Menschen, die diese Arbeit machen und das verfolgen und nachverfolgbar machen.

Ich würde die Kollegen aus der Fachabteilung bitten, jetzt das Prozedere, das es schon gibt und das durchaus eingeübt ist, zu erläutern: wie das mit den Zustandsnoten, Restnutzungszeiten vonstattengeht; wann und wie eine Entscheidung über eine etwaige Ablastung, Sanierung erfolgt; was wir in Zukunft noch vor der Brust haben.

Ich möchte an der Stelle ergänzen: Wir haben eine Riesenaufgabe vor uns. Wenn man sich in diese lange Liste einarbeitet und sich mit den Bauwerken im Einzelnen auseinandersetzt, wird man sehr schnell feststellen, dass sich gerade in der Kategorie, die zwar nicht die letzte, aber die vorletzte ist, eine große Zahl von Brücken befindet. Wir müssen ständig damit rechnen, dass sich eine Brücke bis zur nächsten Brückenprüfung in ihrem Zustand deutlich verschlechtert hat und dann Maßnahmen erforderlich sind. Das haben wir in der Vergangenheit erlebt, das werden wir in Zukunft wieder erleben. Hier kommt eine regelrechte Welle auf uns zu, weil viele Brücken in dem Alter sind, in dem man damit rechnen muss, dass das passiert. Deshalb ist unsere klare Priorität, die vorhandenen – und das ist der Flaschenhals – finanziellen und personellen Ressourcen, also Geld und Menschen, im Bereich „Sanierung“ zu konzentrieren, damit wir diese Probleme bei den Bundes- und Landesstraßen nicht haben.

MR Achim Frieling (MUNV): Die Systematik bei der Feststellung des Erhaltungsbedarfs für Brückenbauwerke stützt sich im Wesentlichen auf zwei Schwerpunkte: Das eine ist die Bauwerksprüfung nach DIN 1076. Das sind die regelmäßigen Prüfungen. Alle sechs Jahre wird eine handnahe Hauptprüfung durchgeführt, drei Jahre danach eine einfache Prüfung. Dann gibt es noch die laufenden Beobachtungen und die jährlichen Besichtigungen. Diese Untersuchungen haben den Zweck, den äußeren Zustand eines Bauwerks festzustellen, sichtbare Mängel und dergleichen. Es handelt sich also sozusagen um eine Beobachtung des aktuellen Bauwerkszustandes unter den gegebenen Betriebsbedingungen. Außerdem gibt es die Brückennachrechnung, die sehr großen Raum einnimmt. Zwischen 2010 und 2012 kam dieses Thema erstmals groß auf. Es gibt eine umfangreiche Liste mit Kriterien, die sogenannte BAST-

Liste, in der zahlreiche Bauwerke aufgrund ihrer Struktur, ihres Alters, ihrer Baustoffe und Bauweise, die seinerzeit gewählt wurden, aufgeführt sind. Das sind die Bauwerke, die statisch nachgerechnet werden. Es gibt einen sogenannten Traglastindex von I bis V. V ist der schlechteste, I ist der beste, also derjenige, der für unsere aktuellen Bauwerke anzusetzen wäre, wenn sie in Betrieb gehen. Im Rahmen einer systematischen Nachrechnung wird dieser Bestand untersucht. Das sind aktuell etwa 20 % der Brückenbauwerke unseres Gesamtbestandes, die wir im Portfolio haben und nach einer Dringlichkeit gereiht sind: zuerst die mit dem schlechtesten Traglastindex unter Berücksichtigung des Bauwerkszustands nach entsprechender Bauwerksprüfung nach DIN 1076.

Diese beiden Faktoren ergeben zusammen anschließend eine Gesamtschau, die in ein Erhaltungsprogramm für unsere Brückenbauwerke mündet. Das finden Sie auch in der Anlage zu dem Bericht. Dort sind die Bauwerke aufgeführt, die dringlichst erneuert oder betrachtet werden müssen. Teilweise laufen bei diesen Bauwerken noch weitere Untersuchungen.

Im Rahmen einer Nachrechnung wird eine Restnutzungsdauer festgelegt. Das ist eine theoretische Restnutzungsdauer. Es gibt etliche Restnutzungsdauern im Brückenbau, in der Regel redet man von einer Nutzungsdauer der Bauwerke von 70 bis 100 Jahren; je nachdem, ob man eine Stahlbrücke oder ein anderes Bauwerk hat. Diese Restnutzungsdauer wird eingeschränkt, wenn eine Nachrechnung ergibt, dass sich zum Beispiel der Betriebszustand geändert hat: stark erhöhte Verkehrslasten, erhöhte Achslasten usw., für die die Bauwerke nicht bemessen sind. Die Restnutzungsdauer ist allerdings eine theoretische Größe, die nicht bedeutet, dass das Bauwerk in 2025 – diese Zahl ist gerade gefallen – zusammenbricht. Diese den Nachrechnungsrichtlinien folgenden Nachrechnungen haben mehrere Stufen, die immer feiner bzw. genauer werden. Es ist möglich, durch erneute oder konkretere Nachrechnungen zu ermitteln, ob möglicherweise längere Restnutzungsdauern möglich sind. Der Bauwerkszustand fließt mit ein, man kann zwischenzeitlich auch Bauwerksertüchtigungen vornehmen, die die Restnutzungsdauer verlängern. Wir haben zahlreiche Bauwerke, bei denen wir eine Verstärkung durchgeführt und dann gemerkt haben, dass sich die Restnutzungsdauer um mehr als 20 Jahre erhöht hat. Das Bauwerk ist dann sozusagen aus dem roten Bereich heraus und wird wieder im normalen Bestand geführt. So viel zur Systematik, zur Brückennachrechnung und zur Restnutzungsdauer.

Sie hatten mehrere Fragen aufgeworfen, auch, ob die Systematik in Bezug auf die DIN 1076 noch angemessen sei. Wie ich gerade ausgeführt hatte, waren die Schäden der Rahmedetalbrücke bei der Bauwerksprüfung offensichtlich nicht erkannt worden. Sie sind in den Prüfberichten nicht enthalten, weil nur der äußere Zustand begutachtet wurde. Für die Begutachtung der Bauwerke in Bezug auf ihre Standsicherheit wesentlich ist die Nachrechnung. Daraus resultierte auch die reduzierte Restnutzungsdauer, die auf 2025 festgelegt wurde. Aufgrund dieses Ereignisses an der Rahmedetalbrücke hat der Bund ein Obmannschreiben veröffentlicht, das vorgegeben hat, dass ähnliche Bauwerke oder Bauwerke, die möglicherweise ähnliche Mängel aufweisen könnten, zu untersuchen seien. Das haben wir gemacht oder sind noch dabei. Das ist bundesweit erfolgt. Die Länder haben sich dem mit ihrem eigenen Bauwerksbestand angeschlossen. Es ging im Wesentlichen um Beulnachweise; in Nordrhein-Westfalen waren

insgesamt 72 Bauwerke zu untersuchen, darunter 24 des Bundes, also im Zuge von Bundesstraßen, und 38 im Zuge von Landesstraßen. Von diesen Bauwerken sind bisher 32 im Ergebnis unproblematisch, zehn Bauwerke sind zu erneuern, und bei den übrigen Bauwerken laufen die Maßnahmen noch. Dazu wird der Landesbetrieb bis Mitte des Jahres noch berichten. Ich kann aber sagen, dass bisher keine einzige Brücke mit Problemen ähnlich der Rahmedetalbrücke identifiziert werden konnte. Es scheint Gott sei Dank ein Einzelfall zu sein, der, aus welchen Gründen auch immer, auf Grundlage der bisherigen Systematik nicht entdeckt wurde.

Gordan Dudas (SPD): Das ist alles nachvollziehbar und logisch, aber die Fragen waren andere. Die erste Frage bezog sich darauf, dass es für die 68 Brückenbauwerke, die in Anlage 1 aufgeführt und sanierungsbedürftig sind, bislang keinen Sanierungsplan gibt. Ich will nicht immer die Rahmedetalbrücke als Beispiel anführen, aber wir wissen ja alle, wie lange solche Sanierungspläne in der Planungsphase sind. Ich habe eine andere Brücke beispielhaft angeführt, die zufällig auch eine Restlaufzeit bis 2025 hat. Ich hätte zumindest erwartet, dass diese Brücke insoweit vorgeplant ist, dass man zum Beispiel 2027 anfangen kann, aber nicht, dass gar keine Planung vorliegt. Wenn es eine Restlaufzeit bis beispielsweise 2025 ist und es keinen Sanierungsplan gibt, bedeutet das ja, dass erst in 10, 15 Jahren angefangen wird. Ich habe die große Befürchtung, dass die eine oder andere dieser 68 Brücken aufgrund des fehlenden Sanierungsplans vielleicht doch abgelastet bzw. gesperrt werden muss, weil sie nicht mehr tragfähig ist. Warum also gibt es für diese 68 Brücken keine Sanierungspläne? Wie will man verhindern, dass in Zukunft etwas Ähnliches wie an der Rahmedetalbrücke geschieht?

Die zweite Frage war in der Tat, ob die Prüfnorm DIN 1076 überhaupt noch zeitgemäß ist. Die wird wahrscheinlich in einer Zeit entstanden sein, in der es Atari-Computer oder noch gar keine Computer gab. Die Messverfahren haben sich aber weiterentwickelt, und wir haben Brücken in einem Zustand, mit dem wir vor 20, 30 Jahren nicht gerechnet hätten. Ist es also aus Ihrer Sicht zeitgemäß, weiter nach dieser Prüfnorm zu verfahren? Oder wäre es angebracht, diese DIN-Norm zu ändern, um die Prüfverfahren so anzupassen, dass wir eben nicht nach dem Prozedere, das Sie gerade geschildert haben, verfahren müssen? Dann würden die Brücken alle nach einem neuen Verfahren geprüft, damit man schon im Vorfeld erkennt: Die Schäden gehen mit einer bestimmten Geschwindigkeit in eine bestimmte Richtung. So könnte man das, was an der Rahmedetalbrücke passiert ist, ausschließen.

Carsten Löcker (SPD): Es geht mir nicht um einzelne Brückenbauwerke, sondern auch noch einmal mit Blick auf die Ausführung des Herrn von Straßen.NRW darum, wie sich das bezogen auf das Prozedere verhält. Es gibt ein Brückenmanagement, das haben Sie gerade beschrieben. Wir setzen im Grunde genommen alle darauf, dass dort der Ehrgeiz so groß ist, dass man das ständig weiterentwickelt, damit es zu Problemen, wie sie jetzt geschildert worden sind, gar nicht erst kommt. Das ist aber der Kern der Diskussion, die wir führen, und weniger irgendwelche Unterstellungen und Mutmaßungen oder auch Eingriffe von außen, die es offensichtlich gibt. Das will ich hier gar nicht bewerten, das werden wir an anderer Stelle tun. Klar ist aber, mit

Blick auf das Brückenmanagement, dass der Kern der Überlegungen und der Diskussionen für die Zukunft sein muss, solche Vorgänge wie an der Rahmedetalbrücke zu verhindern; oder die Sperrung der Emschertalbrücke, die auch von heute auf morgen stattgefunden hat. Mit Glück haben wir sie für Pkws offenhalten können. Die Lkws fahren da schon zwei Jahre nicht mehr, und wir werden noch erleben, was mit Blick auf die Bahnbauwerke passiert.

Ich will das aber alles gar nicht kritisch sehen, sondern noch einmal nachfragen – auch, weil wir darüber schon länger und oft diskutieren –: Wie kriegen wir das eigentlich in den Griff? Ist es die schiere Menge der beschädigten oder in die Jahre gekommenen Bauwerke, die uns immer wieder vor solche Probleme stellen kann? Kann man das also gar nicht bewältigen mit Blick auf die Zukunft? Drückt die Last, auch wenn man nach bestem Wissen und Gewissen plant und überprüft, am Ende so sehr, dass man hinnehmen muss, dass das passiert, auch, wenn man es nicht will? Das ist eine wichtige Frage auch mit Blick auf die Verständigung, die wir politisch mit Ihnen haben. Wie ist das mit dem Modell, was der Kollege gerade beschrieben hat – reicht das aus? Sind das die richtigen Anstrengungen, die das am Ende verhindern? Mit Blick auf die Diskussion, die wir jetzt um die Rahmedetalbrücke führen, frage ich Sie: Gibt es so etwas wie ein Brückenbuch für jede Brücke, die Sie bewirtschaften? Das ist insofern interessant und bedeutend für uns, als dass das die Gelegenheit ist, zu schauen, wie die Brücke über die Jahre funktioniert hat, was für die einzelne Brücke unternommen und in welcher Form die bewirtschaftet worden ist; auch mit Blick auf die Anforderungen, damit wir ein Desaster dieser Art kommen sehen.

Klar muss auch sein: Man muss vor die Lage kommen. Die Brückensperrung mag plausibel sein, wenn man sie nicht mehr verhindern kann. Die Frage ist aber, wie viel Zeit wir vorher haben oder gewinnen können, um manche Dinge im Vorfeld klären zu können; die Probleme, mit denen man sich erst am Tag nach der Sperrung beschäftigt hat, nämlich zu überlegen: Wo kriegt man Lösungen hin, die es uns erlauben, selbst wenn die Brücke gesperrt wird, schon einmal vorbeugende Maßnahmen zu treffen. Das wäre mit Blick auf die Bewirtschaftung am Ende auch eine gute Vorausplanung. Diese bräuchten wir, um zu sehen: Es gibt schon Entscheidungen, wie wir das eine oder andere Problem ohne Sperrung lösen können.

Ich hoffe, es ist deutlich geworden, worum es uns geht: die gemeinsame Anstrengung, dieses über viele Jahrzehnte entstandene Desaster zu beseitigen – das werden wir hinkriegen –, aber auch nach bestem Wissen und Gewissen die Instrumente zu schärfen, damit es vielleicht gelingt, eine bessere Brückenplanung hinzubekommen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herr Löcker, ich muss Sie korrigieren: Herr Frieling ist nicht von Straßen.NRW, sondern vom Ministerium.

(Carsten Löcker [SPD]: Nehme ich zur Kenntnis!)

MR Achim Frieling (MUNV): Ich war mehr als zehn Jahre beim Landesbetrieb Straßenbau aktiv, unter anderem im Brückenbau, insofern habe ich damit kein Problem.

(Carsten Löcker [SPD]: Wunderbar!)

Ich hatte die besagten Brücken als nächsten Punkt auf meiner Liste und wäre auch noch darauf eingegangen. Ich würde vorab aber noch etwas zur DIN 1076 sagen. Das ist eine Norm, die es lange gibt, die aber auch mehrfach geändert wurde und immer wieder in der Diskussion war. Federführend begleitet wird das Ganze vom BMDV, auch im Hinblick auf Anpassungen vor dem Hintergrund solcher Bauwerksschäden. Wie ich schon gesagt hatte, zielt die Bauwerksprüfung auf den äußeren Anschein, aber nur über den äußeren Anschein kann man nicht alle Schäden im Vorfeld erkennen. Dafür gibt es andere Monitoringmaßnahmen, dazu muss es aber auch einen Anlass geben.

Ich habe leider keine detaillierten Kenntnisse über die Rahmedetalbrücke, weil die zum damaligen Zeitpunkt, als sie abgelastet wurde, nicht mehr in unserer Zuständigkeit war. Ich kann Ihnen aber sagen, dass aufgrund der Nachuntersuchungen infolge des Ereignisses an der Rahmedetalbrücke alle ähnlichen Fälle aufgearbeitet wurden und werden; mehr als Hälfte haben wir abgearbeitet. Wir haben kein einziges Bauwerk dabei, das mit der Rahmedetalbrücke vergleichbar wäre. Bisher sind wir da also im grünen Bereich.

Diese Beulproblematik tritt bei Stahlbrücken auf. Wir haben nur einen verhältnismäßig kleinen Anteil an Stahlbrücken in unserem Gesamtbestand, viele sind Massivbrücken. Insofern kann man es nicht gut pauschalisieren.

Aus bundesweiter Sicht kann man sagen, dass die Systematik der Prüfung nach DIN 1076 in Kombination mit der Nachrechnungsrichtlinie ein absolut anerkannter Standard ist, der sich bewährt hat, und dass Ergänzungen aktuell nicht vorgesehen sind; auch nicht seitens des Bundes, der im Vergleich zu uns einen riesigen Bauwerksbestand zu bewältigen hat. Gerade der Bund ist mit Professor Marzahn als verantwortlichem obersten Brückenbauer der Republik gut aufgestellt. Von daher gibt es bisher keine Veranlassung, diese Systematik zu verändern.

Die 68 angesprochenen Brückenbauwerke, die zu sanieren sind, sind tatsächlich nur zu sanieren, nicht neu zu bauen. Das ist vielleicht ein Missverständnis. „Sanierung“ umfasst Verstärkungen oder andere Maßnahmen der Sanierung. Es gibt auch andere Instandsetzungsmaßnahmen, die erforderlich werden, auch größere Maßnahmen: dass die Lager ausgetauscht werden müssen, Fahrbahnübergänge gewechselt werden müssen, die Abdichtung komplett neu gemacht werden muss, die Kappen erneuert werden müssen mit Schutzsystemen und allem Drum und Dran. Auch das spielt eine wesentliche Rolle für unsere Bauwerkserhaltung. Da gibt es kleine und große Maßnahmen, und die großen Maßnahmen sind auch entsprechend in dieser Liste aufgeführt. Insofern ist diese Sanierungsbegriff weit zu fassen, aber abzugrenzen von einem Ersatzneubau, der mehr Vorlauf braucht.

In Bezug auf das von Ihnen angesprochene Bauwerk kann ich Ihnen leider nichts sagen, weil ich nicht alle mehr als 7.000 Teilbauwerke kenne, nur einzelne.

(Gordan Dudas [SPD]: Das habe ich auch nicht erwartet! Das war nur ein Beispiel!)

Ich kann Ihnen aber sagen, dass die Systematik uns zumindest bisher recht gegeben hat. Wir haben relativ selten Ablastungen. Es ist aber nicht alles vorhersehbar, manches

ist vielleicht ein Blick in die Glaskugel. Wir sehen das bei der Rahmedetalbrücke: Das ist sicherlich ein Versagen, das sich nicht angekündigt hat. Wir haben einen ähnlichen Fall in Altena im Zuge der B236, wo jemand regelwidrig mit einem mehr als 80 t schweren Schwertransporter über eines unserer Bauwerke gefahren ist. Das war übrigens auch der Anfangsverdacht bei der Rahmedetalbrücke, dass darüber ein ungenehmigter Schwertransport gefahren sei – das hatte ich seinerzeit von der Autobahn GmbH gehört.

Wir haben solche Dinge auch in der Strecke. Es gibt Dolinengebiete, in denen von heute auf morgen große Löcher in den Fahrbahnen sind und zu Baustellen führen. Das ist in einem so großen Netz leider nicht zu vermeiden. Wir sind bemüht, das auf ein absolutes Minimum zu reduzieren und unser Netz dementsprechend instand zu halten, damit solche Dinge möglichst ausgeschlossen werden.

Zur Frage nach dem Brückenbuch: Ja, das gibt es zu allen Bauwerken. Darin sind definitionsgemäß alle Maßnahmen eingetragen, die durchgeführt wurden. Das ist bei uns Standard.

10 49 € – Deutschlandticket (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/848

Minister Oliver Krischer (MUNV) hebt lobend hervor, dass es zwischen Bund und Ländern die grundsätzliche Verständigung darauf gebe, das Deutschlandticket zum 1. Mai 2023 einführen zu wollen, wobei der Verkauf am 3. April starten solle. Neben einer für die Passagierinnen und Passagiere günstigeren Beförderung erhoffe man sich von diesem Ticket vor allem eine Lichtung des auch in Nordrhein-Westfalen bestehenden Tarifdschungels, da es erstmals ein einheitliches Angebot zur bundesweiten ÖPNV-Nutzung geben werde. Im Übrigen könnten auf Grundlage dieses Tickets natürlich noch weitere Produkte entwickelt werden.

Derzeit werde noch diskutiert, wie man für die bestehenden Semestertickets ein bundesweit einheitliches, fakultatives Upgrade schaffen könne. In dieser Sache gelte es noch einige Fragen zu klären, aber sowohl die AStAs als auch die Länder stünden prinzipiell hinter einem solchen Modell.

Auch die Jobtickets sollten laut Vereinbarung der Verkehrsministerkonferenz entsprechend angepasst und vereinheitlicht werden. Übernahme der Arbeitgeber mindestens 25 % des Ausgabepreises gebe es eine Rabattierung von 5 %. Das stelle sowohl für Arbeitgeber als auch für Arbeitnehmerinnen eine attraktive Lösung dar.

Auf Landesebene gelte es zu klären, wie man zu einem landeseinheitlichen und attraktiven Angebot für Schülerinnen und Schüler mit Freifahrtberechtigung kommen könne. Dazu stehe er derzeit in intensivem Austausch mit den kommunalen Spitzenverbänden.

Der eazy.nrw-Tarif müsse mit Blick auf das Deutschlandticket weiterentwickelt werden, um Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrern ohne Aboticket ein flexibles Angebot unterbreiten zu können.

In den vergangenen Wochen und Monaten hätten mit den Branchenvertreterinnen und -vertretern ausgesprochen konstruktive Gespräche stattgefunden, um trotz der derzeit schwierigen Situation zu guten und zukunftsorientierten Lösungen zu kommen.

Carsten Löcker (SPD) befürwortet die von seinem Vorredner geschilderten Bemühungen, hinsichtlich der bestehenden Tickets für spezielle Zielgruppen geeignete Lösungen zu finden, auch wenn das sicherlich noch einige Zeit in Anspruch nehmen werde. Dass das Deutschlandticket insgesamt eine Lichtung des Tarifdschungels zur Folge haben werde, bewerte er natürlich ebenfalls als Fortschritt.

Seitens der Landesregierung möge in der nächsten Ausschusssitzung über die Verbreitung bzw. die Nutzer des eazy.nrw-Tarifs berichtet werden, damit man abschätzen könne, was in diesem Bereich noch getan werden müsse.

Es stelle sich die Frage, wie es mit On-Demand-Verkehren, Sammeltaxen, Bürgerbussen weitergehe. Letztere etwa müssten speziellen Anforderungen genügen und seien

insbesondere im ländlichen Raum von Bedeutung, wo sie meist von bürgerschaftlichen Initiativen betrieben würden.

MR Andreas Wille (MUNV) gibt an, dass der eezy.nrw-Tarif von allen Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen angeboten werde. Bei den Bürgerbussen mit sogenannten Inseltarifen, von denen es in der Vergangenheit viele gegeben habe, fände eezy.nrw jedoch keine Anwendung. Über die Förderung der Bürgerbusinitiativen werde aber eine erhöhte Organisationspauschale gewährt, um Anreize für die Nutzung der Gemeinschaftstarife zu schaffen. Das werde im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket wohl noch an Bedeutung gewinnen. Laut § 44 Personenbeförderungsgesetz könne On-Demand-Verkehr nur dann als Linienbedarfsverkehr gelten, wenn die Beförderungsentgelte den Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan entsprächen. Die Inseltarife der Bürgerbusse tauchten in diesen Nahverkehrsplänen in der Regel nicht auf, weshalb es nicht funktioniere, sie mit On-Demand-Verkehren zu kombinieren. Insofern wäre es wünschenswert, wenn die Bürgerbusvereine bzw. die betreuenden Verkehrsunternehmen das Deutschlandticket anerkennen bzw. anwenden würden. Zumal die Inseltarife auch darauf zurückgingen, dass man den ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern die Auseinandersetzung mit dem nun wegfallenden Tarifdschungel habe ersparen wollen.

Die Bedeutung der Bürgerbusvereine und des zugrunde liegenden Engagements hervorhebend, fährt **Minister Oliver Krischer (MUNV)** mit dem Hinweis fort, dass man sie bereits finanziell gestärkt habe und es nun darum gehen müsse, sie in den Deutschlandtickettarif zu integrieren. Letzteres allerdings gehe mit vielen Fragen einher, die man derzeit noch abarbeite.

Der bereits in ganz Nordrhein-Westfalen nutzbare eezy.nrw-Tarif werde bestenfalls weitere Verbreitung finden. Auf den Verkehrsministerkonferenzen habe er jedenfalls festgestellt, dass man von anderen Bundesländern um dieses System beneidet werde. Bislang habe sich die Etablierung am Markt wegen der Coronapandemie, wegen des 9-Euro-Tickets und wegen der daraus hervorgegangenen Diskussionen über das Deutschlandticket schwierig gestaltet, aber nun sei man fest entschlossen, die Aufbruchstimmung im Ticketbereich zu nutzen, um dieses Angebot zu stärken. Über eine breite politische Unterstützung in dieser Sache, mit der man bei der Bevölkerung sicherlich auch punkten könne, würde er sich freuen.

Vorsitzender Matthias Goeken merkt an, dass eezy.nrw sicherlich für all diejenigen eine gute Alternative zum Deutschlandticket darstelle, die den ÖPNV nicht regelmäßig, sondern nur gelegentlich nutzten.

Gordan Dudas (SPD) würde es begrüßen, wenn das MUNV, deren eigentliche Ansprechpartner ja die Verkehrsunternehmen seien, den direkten Kontakt zu den zwar sehr engagierten, aber vielleicht nicht immer bestens informierten Bürgerbusvereinen suchen würde, um die laufenden Verfahren und die möglichen Vorgehensweisen aufzuzeigen und etwaige Verunsicherungen auszuräumen.

Minister Oliver Krischer (MUNV) stimmt seinem Vorredner dahin gehend zu, dass die Kommunikationskette MUNV-Verkehrsunternehmen-Bürgerbusvereine einen Stille-Post-Effekt und damit den Verlust von Informationen zufolge haben könne. Den Vorschlag der direkten Kontaktaufnahme nehme er daher gerne mit. Er weise aber auch darauf hin, dass man sich derzeit in einem hochdynamischen Prozess befinde und viele Gesprächspartner adressieren müsse. Hinzu kämen die zahlreichen Fragen und Nachfragen von allen möglichen Akteuren, die natürlich alle beantwortet werden müssten.

11 Verschiedenes

hier: **Ausschussreise**

Vorsitzender Matthias Goeken gibt bekannt, dass man die Häfen Zeebrugge und Antwerpen als Ziele und Anfang/Mitte August als Zeitraum der diesjährigen Ausschussreise in Betracht ziehe.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

6 Anlagen

10.07.2024/10.07.2023



**WIR. MACHEN.
NAHVERKEHR.**

Gemeinsam für eine nachhaltige Mobilität in NRW

NRW-Aufgabenträger für den Nahverkehr:

GO RHEINLAND
Bewegt Dich.

VRR

NWL

Marktentwicklung (1/2)

Die aktuellen Preisentwicklungen im gesamten Markt verringern die Entscheidungssicherheit der Aufgabenträger. Bei der Planung von Maßnahmen müssen erhebliche Risiken beachtet werden.

Kritische Pfade

- Energiekostenentwicklung
 - Verdreifachung der Stromkosten seit 2020
 - Wirkung der Strompreisbremse auf Verkehrsverträge noch unklar: Aufwändige Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen notwendig
 - Zukünftige Stromkostenentwicklung nicht absehbar

Marktentwicklung (2/2)

Die aktuellen Preisentwicklungen im gesamten Markt verringern die Entscheidungssicherheit der Aufgabenträger. Bei der Planung von Maßnahmen müssen erhebliche Risiken beachtet werden.

Kritische Pfade

- Weitere Kostenpositionen (Personal, Verbrauchsgüter) aktuell mit deutlicher Steigerung
 - Kurzfristige Effekte teils noch moderat
 - Mittel- und langfristige Effekte werden in Neuvergaben durchschlagen
- Infrastrukturvorhaben, die bereits finanziert werden, weisen zunehmend Kostensteigerungen auf, die aktuell nicht abschließend quantifizierbar sind
- Zunehmende Bautätigkeit und erforderliche Ersatzkonzepte erhöhen Kostendruck und stellen für zahlende Fahrgäste eine Herausforderung und Belastung dar

Bestandsverkehre (1/2)

Kurzfristig muss zunächst das Ziel erreicht werden, die Verkehre im Bestand zu sichern.
Aktuell stehen den Aufgabenträgern die dafür erforderlichen Finanzmittel nicht zur Verfügung

Kritische Pfade

- Die Erhöhung der Regionalisierungsmittel und die Anpassung der Dynamisierung sind bisher nicht in der Pauschalenverordnung verankert
- Die derzeit zur Verfügung stehenden Mittel reichen schon ab 2024 nicht zur Finanzierung der Bestandsverkehre aus
- Die Gefahr, durch Abbestellung von Verkehren für das Jahr 2024 reagieren zu müssen, ist formal noch nicht gebannt

Bestandsverkehre (2/2)

Kurzfristig muss zunächst das Ziel erreicht werden, die Verkehre im Bestand zu sichern. Aktuell stehen den Aufgabenträgern die dafür erforderlichen Finanzmittel nicht zur Verfügung

Kritische Pfade

- Die aktuell laufende Anmeldung von Trassen erfolgt im Vertrauen auf eine adäquate Mittelzuweisung
- Bei nicht ausreichender Mittelzuweisung folgen kostenpflichtige Stornierungen
- Die Vorläufe und Aufwände für derartige Reaktionen sind äußerst aufwändig; SPNV lässt sich nicht zurückschicken wie eine Online-Bestellung
- **Selbst nach der Zuweisung zusätzlicher Regionalisierungsmittel sind die Bestandsverkehre nur vorübergehend und für einen kurzen Zeitraum gesichert.**

Verkehrswende (1/2)

Langfristig wird das Ziel verfolgt, die Verkehrswende zu gestalten. Aktuell stehen dem gesamten System die dafür erforderlichen Finanzmittel nicht zur Verfügung

Kritische Pfade

- Ausweitung des ÖPNV-Angebots als verkehrspolitischer Beitrag zum Klimaschutz (Verkehrswende) ist – abgesehen von Einzelfällen – selbst mit vollständig durchgereichten zusätzlichen Regionalisierungsmitteln sowie den für den ÖPNV vorgesehenen Mitteln aus dem Entlastungspaket des Landes nicht möglich
- Die Ziele der Bundes- (Verdopplung Fahrgastzahlen bis 2030) und der Landesregierung (60% mehr Angebot im ÖPNV bis 2030) sind so nicht erreichbar

Verkehrswende (2/2)

Langfristig wird das Ziel verfolgt, die Verkehrswende zu gestalten. Aktuell stehen dem gesamten System die dafür erforderlichen Finanzmittel nicht zur Verfügung

Kritische Pfade

- Die Logik der Finanzierung von vereinbarten Mehrleistungen aus Töpfen außerhalb der Mittel nach §11 ÖPNVG NRW trägt nicht mehr und muss dringend reformiert werden
- Die Aufgabenträger erhalten 10 € pro ZugKm für Mehrleistungen, haben aber inzwischen regelmäßig Kosten in Höhe von 20 € pro ZugKm
- Jeder abgestimmte, zusätzliche ZugKm gefährdet die Aufrechterhaltung von Bestandsverkehren

Finanzierungssicherheit (1/2)

Notwendige Entscheidungen können aktuell nur unter hohen Unsicherheiten getroffen werden. Die Handlungsfähigkeit der Aufgabenträger ist damit derzeit in einigen Punkten eingeschränkt.

Kritische Pfade

- Im ÖPNV und SPNV müssen Entscheidungen mit großen finanziellen Auswirkungen und langfristigen Verpflichtungen getroffen werden
 - Ausbau der Infrastruktur
 - Beschaffung von Fahrzeugen
 - Vergabe von Betriebsleistungen
- Hier bedarf es eines Mindestmaßes an mittel- bis langfristiger Finanzierungssicherheit
- Die Aufgabenträger treffen derzeit Entscheidungen, deren finanzielle Absicherung im Prinzip völlig unklar ist

NRW-Aufgabenträger für den Nahverkehr:



Finanzierungssicherheit (2/2)

Notwendige Entscheidungen können aktuell nur unter hohen Unsicherheiten getroffen werden. Die Handlungsfähigkeit der Aufgabenträger ist damit derzeit in einigen Punkten eingeschränkt.

Kritische Pfade

- Entscheidungen sind aber notwendig, um verkehrspolitische Ziele erreichen zu können, aber eben auch, um nur die Daseinsvorsorge auf aktuellem Niveau gewährleisten zu können
- **Die Aufgabenträger benötigen dringend einen finanziellen Rahmen, der es mittel- und langfristig verlässlich ermöglicht, das bisherige Angebot zu sichern und im Sinne der gemeinsam entwickelten Zielnetze 2032 und 2040 weiterzuentwickeln**

NRW-Aufgabenträger für den Nahverkehr:



WIR. MACHEN.
NAHVERKEHR.



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

An den Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
Herr Matthias Goeken
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion-nrw.de

23.12.2022

Arbeitsplanung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für das Jahr 2023

Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzende,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Arbeitsplanung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für das Jahr 2023“.

Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

1. Welche Gesetzesinitiativen aus dem Verantwortungsbereich des Ministeriums werden im Jahr 2023 dem Landtag vorgelegt? Wie sieht hierzu die genaue Zeitplanung aus?
2. Welche Bundesratsinitiativen plant das Ministerium und wann werden diese in den Bundesrat eingebracht?
3. Welche Verordnungen plant das Ministerium und wann werden diese von der Landesregierung verabschiedet? Wie wird dabei der Landtag beteiligt?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.



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

An den Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
Herr Matthias Goeken
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion-nrw.de

23.12.2022

Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem 8. Änderungsgesetz zum RegG

Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzende,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem 8. Änderungsgesetz zum RegG“. Mit Beschluss des Bundestages vom 15. und des Bundesrats vom 16. Dezember ist das 8. Änderungsgesetz zum Regionalisierungsgesetz (RegG) nun geltendes Recht. Die im Bundeskoalitionsvertrag getroffene Festlegung, dass die Regionalisierungsmittel, die insbesondere für die Finanzierung des SPNV verwendet werden sollen, signifikant erhöht werden, ist so umgesetzt worden.

Vor diesem Hintergrund bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung über das geplante Verfahren und die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel für 2022 in Höhe von rund 174,23 Mio. Euro zu berichten. Ebenso wird darum gebeten, über die weiteren Auswirkungen der Änderungen entsprechend des 8. Änderungsgesetzes des RegG für die Folgejahre zu berichten.

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.

**Freie
Demokraten**Landtagsfraktion
Nordrhein-Westfalen **FDP**

Christof Rasche MdL | Platz des Landtags 1 | 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Verkehr
Herrn Matthias Goeken MdL
Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Christof Rasche MdL

Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen
Sprecher für Verkehr
Sprecher für Sport

Düsseldorf, 05. Jan. 2023

Schriftliche Berichts-anfrage für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. Januar 2023 mit Tagesordnungspunkt „Verwendung der Regionalisierungsmittel“

Sehr geehrter Herr Goeken,

Die Regionalisierungsmittel werden von den Ländern in erster Linie zur Finanzierung des Verkehrsangebotes im SPNV eingesetzt. Ein Teil der Mittel wird auch für investive Maßnahmen im schienen- und straßengebundenen ÖPNV verwendet. Dies umfasst sowohl die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben als auch die Beschaffung von Straßenbahnen, Bussen und Schienenfahrzeugen. Die Länder entscheiden in eigener Zuständigkeit über die Verwendung und weisen dies dem Bund jährlich nach. Das Bundesverkehrsministerium erstellt auf der Grundlage dieser Nachweise einen Bericht an den Deutschen Bundestag. Dieser liegt zuletzt für das Kalenderjahr 2018 vor (BT-Drs. 20/672). Die Verwendungsnachweise der Folgejahre werden derzeit vom Bund geprüft und sollen in Kürze veröffentlicht werden.

Die Landesregierung wird auf Basis der Berichterstattung an den Bund um einen schriftlichen Bericht über die Verwendung der Regionalisierungsmittel der Jahre 2019, 2020, 2021 und insbesondere 2022 gebeten (welche Anteile wurden jeweils in den Bereichen Leistungsbestellung, Fahrzeuginvestitionen, ÖPNV-spezifische Ausgaben, Infrastrukturinvestitionen, Managementaufwand, Tarifaufgleiche SPNV/ÖPNV etc. verausgabt). Dabei bitte ich die Landesregierung folgende Fragen zusätzlich zu beantworten:

1. Wie hoch war die Regionalisierungsmittel-Rücklage des Landes zum 1. Januar 2023?
2. Wie hat sich die Regionalisierungsmittel-Rücklage des Landes in den vergangenen 10 Jahren entwickelt? (Bitte einzeln nach Jahren aufschlüsseln.)

FDP-Landtagsfraktion NRW
Platz des Landtags 1
40221 DüsseldorfT: 0211 | 884 – 25 29
F: 0211 | 884 – 36 56christof.rasche@landtag.nrw.de
www.christof-rasche.de

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of two distinct, stylized parts that appear to be initials or a first and last name.

Christof Rasche



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

An den Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
Herr Matthias Goeken
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion-nrw.de

23.12.2022

Siebte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung

Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzende,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Siebte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung“. Dies erfolgt auf Grundlage der Diskussion in der Ausschusssitzung vom 9.12.2022.

Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

1. Inwiefern kann eine pandemiebedingte Verzerrung der zugrundeliegenden Zahlen ausgeschlossen werden?
2. Falls im Nachhinein eine Verzerrung der Zahlen festgestellt wird, wie wird mit dieser umgegangen, damit für die Kommunen eine auskömmliche Finanzierung gesichert wird?
3. Inwiefern findet die anhaltende Energiepreisentwicklung mit ihren Auswirkungen auf die Ausgaben für SPNV und ÖPNV im Gültigkeitszeitraum der 7. ÖPNV-Pauschalen-Verordnung Berücksichtigung und wie geht die Landesregierung hiermit um?
4. Wie ist der aktuelle Stand der internen Überlegungen zu einer Sonderförderung, die am 9.12.2022 in der Ausschusssitzung genannt wurde?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.



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

An den Vorsitzenden
des Verkehrsausschusses
Herr Matthias Goeken
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion-nrw.de

12.01.2023

Orientierungslos ins nächste Brückendebakel. Wann liefert die Landesregierung endlich einen Masterplan?

Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Brücken an Landes- und Bundesstraßen“

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

zahlreiche Straßen und Brücken in Nordrhein-Westfalen sind zum Sanierungsfall geworden. Gerade bei den Brücken drohen im schlimmsten Fall langwierige Konsequenzen, wie exemplarisch die Rheinbrücke der A1 bei Leverkusen und die A45-Talbrücke Rahmede in Lüdenscheid zeigen. Aber auch zahlreiche Brücken in Landeszuständigkeit müssen saniert oder erneuert werden. Zuletzt wurde das NRW-Verkehrsministerium in der Rheinischen Post vom 11.01.2023 damit zitiert, dass 210 Brücken an Landes- und Bundesstraßen abgerissen und neu gebaut werden, 22 Brücken mit Verstärkungsmaßnahmen versehen und 69 weitere Instand gesetzt werden müssten.

Notwendige Maßnahmen müssen natürlich rechtzeitig ergriffen werden, bevor durch Schäden kurzfristige Sperrungen erfolgen müssen und damit weitere Verkehrsprobleme entstehen. Entsprechende Erfahrungen wurden und werden gemacht und haben teils fatale, andauernde Folgen für Menschen, Wirtschaft, Umwelt und Infrastruktur.

Gleichermaßen müssen bei den notwendigen Maßnahmen für den Erhalt bzw. Ersatzneubau frühzeitig Planungen für die Phase der Baumaßnahmen erfolgen. Eine gute und nachhaltige Verkehrsplanung ist bei der Einrichtung der jeweiligen Baustellen dringend geboten, um die Belastungen während der Baumaßnahmen zu begrenzen. Auch muss rechtzeitig dafür Sorge getragen werden, dass entsprechende Haushaltsmittel bereitstehen und die Maßnahmen planerisch vorbereitet und anschließend baulich umgesetzt werden können.

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.



Vor diesem Hintergrund SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Arbeitsplanung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für das Jahr 2023“.

Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

- ▶▶ Wie viele und welche Brücken in Zuständigkeit des Landes (brückenscharf aufgeschlüsselt nach Landes- und Bundesstraßen hinsichtlich Zustand, Schadensbild, Kostenschätzung, Planungsstand und Zeitplan) müssen nach aktuellem Kenntnisstand erneuert, saniert oder verstärkt werden?
- ▶▶ Wie lang ist die aktuell zu erwartende Lebensdauer der jeweiligen in Landeszuständigkeit befindlichen Brücken, die erneuert oder saniert werden müssen?
- ▶▶ Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung um die von Minister Oliver Krischer ebenfalls angesprochene Problemlage der fehlenden Fachkräfte wie Ingenieure bei Straßen.NRW, aber auch den sonstigen Planungsbüros zu begegnen?
- ▶▶ Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um den Sanierungsstau bei den Brücken in eigener Zuständigkeit schnellstmöglich abzarbeiten?
- ▶▶ Welche Kosten sind für die nach aktuellem Stand notwendigen Erneuerungs- und Instandsetzungsmaßnahmen der Brücken in Landeszuständigkeit zu erwarten (aufgeschlüsselt nach Landes- und Bundesstraßen)?
- ▶▶ In welcher Höhe sind für das Haushaltsjahr 2023 bereits Mittel für Planungs- und Neubaukosten für Brücken in Landeszuständigkeit eingeplant?
- ▶▶ Welche finanziellen Mittel insgesamt wird das Land für die notwendigen Maßnahmen inkl. Planungskosten einplanen müssen?
- ▶▶ Wie werden die Planungskosten für die Brücken an Bundesstraßen zwischen Land und Bund aufgeteilt?
- ▶▶ Gibt es einen Masterplan des Landes für die Brücken in Landeszuständigkeit?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL