



Verkehrsausschuss

14. Sitzung (öffentlich)

6. September 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:37 Uhr bis 17:25 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Steffen Exner

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

- 1 Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn AG – Allgemein und in NRW 7**
– Bericht der Deutschen Bahn AG (*Bildschirmpräsentation s. Anlage 1*)

- 2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2024 (Haushaltsgesetz 2024) 32**
Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/5000
Vorlage 18/1451 (Erläuterungsband)
Vorlage 18/1549 (Einführungsbericht Einzelplan 10)
Einzelplan 10 (ausschließlich für den Ausschuss relevante Kapitel)
 - mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge

3 Damit alle einsteigen können: NRW braucht kostenlosen ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie ein echtes Solidarticket 37

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/4584

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss beschließt auf Antrag von Gordan Dudas (SPD), eine schriftliche Sachverständigenanhörung durchzuführen.

4 Sachstand Deutschland-Ticket 38

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1537

In Verbindung mit:

Aktueller Stand beim SchülerInnen-Ticket (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1536

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

5 Zuschuss zum Deutschlandticket für alle Landesbeschäftigten – Landesregierung muss jetzt handeln 44

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/4583

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass der federführende Haushalts- und Finanzausschuss eine schriftliche Sachverständigenanhörung durchführen wird, und kommt überein, den Antrag in der Ausschusssitzung am 18. Oktober 2023 erneut aufzurufen.

6 Zügigere Entfernung und Verwertung rechtswidrig abgestellter Kraftfahrzeuge mittels Beseitigungsanordnungen sowie Vollstreckung im Wege des Sofortvollzugs 45

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/3309

– abschließende Beratung und Abstimmung

– Wortbeiträge

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

7 Die Demokratie lebt von gut informierten Parlamentariern: Nordrhein-Westfalen braucht einen Beirat für die Autobahn GmbH des Bundes in NRW 46

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/4137

Schriftliche Anhörung:
Stellungnahme 18/691
Stellungnahme 18/692
Stellungnahme 18/702
Stellungnahme 18/722
Stellungnahme 18/723
Stellungnahme 18/735

– Wortbeiträge

8 Entwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung 50

Drucksache 18/4837
Vorlage 18/1366

– Wortbeiträge

Der Vorsitzende Matthias Goeken stellt fest, dass der Verkehrsausschuss zu dem Verordnungsentwurf angehört wurde.

- 9 Bericht der Landesregierung zum 2. Jahrestag der Flutkatastrophe**
(Bericht auf Wunsch der Landesregierung) **51**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1377
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 10 Folgen des Hochwassers an der Emscher vom 22./23.06.2023** *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)* **54**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1367 – Neudruck
Vorlage 18/1468
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 11 Sachstand zum Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV (AMP)**
(Bericht beantragt durch die Fraktion der SPD [s. Anlage 2]) **56**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1538
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 12 Finanzierung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen im Ländervergleich**
(Bericht beantragt durch die Fraktion der SPD [s. Anlage 3]) **58**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1535
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge

- 13 Sachstandsbericht zur angekündigten Sperrung der A 544/Haarbachtalbrücke** *(Bericht beantragt durch die Fraktion der SPD [s. Anlage 4])* **60**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1534
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 14 Nationale Hafenstrategie** **64**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1539
- Wortbeiträge
- 15 Verschiedenes** **65**
- keine Wortbeiträge

1 Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn AG – Allgemein und in NRW

– Bericht der Deutschen Bahn AG (*Bildschirmpräsentation s. Anlage 1*)

Vorsitzender Matthias Goeken: Die Obleute haben vereinbart, dass dem Ausschuss heute das Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn AG allgemein und insbesondere in Nordrhein-Westfalen vorgestellt wird. Dazu haben wir Herrn Werner Lübberink eingeladen. Herzlich willkommen, Herr Lübberink. Wir freuen uns, dass Sie zu diesem Bericht von Herrn Dr. Wolfgang Weinhold, Programmleiter Generalsanierung Hochleistungsnetz der DB Netz AG, Herrn Köppel, Leiter Infrastrukturprojekte West der DB Netz AG, und Herrn Andreas Kirchner begleitet werden und gemeinsam berichten werden. Sie haben eine Präsentation vorbereitet, die später dem Ausschussprotokoll beigefügt wird.

Herr Lübberink, Sie dürfen gerne starten und im Anschluss an Ihre Kollegen weitergeben. Anschließend werden wir dann die Fragerunde eröffnen.

Werner Lübberink (DB-Konzernbevollmächtigter): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Staatssekretär! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, Gäste und vor allen Dingen Freunde der Bahn! Sie haben das Thema schon vorgestellt: Es geht um das Hochleistungsnetz der Bahn im Allgemeinen und in Nordrhein-Westfalen. Wir sind natürlich besonders daran interessiert, was sich in Nordrhein-Westfalen tut.

Ich möchte an dieser Stelle einfach unseren Vorstandsvorsitzenden zitieren, der dem Verkehrsministerium in Berlin gesagt hat: Ein „Weiter so“ kann es nicht geben.

Wir sind in der erfreulichen Situation, dass das Verkehrsvolumen in allen Verkehrsträgern gestiegen ist. Wir haben aber eine Infrastruktur, die überlastet und auch teilweise überaltert ist, und die Situation bei der Pünktlichkeit ist einfach unschön; das müssen wir in den kommenden Jahren wesentlich verbessern.

Deswegen werden wir – das ist das Ziel; darauf werden wir gleich im Detail eingehen – eine Generalsanierung der Hauptkorridore vornehmen. Gerade in Nordrhein Westfalen haben wir Streckenabschnitte mit über 125 % und mehr Auslastung. Als Eisenbahner muss ich einfach sagen: Wenn Sie über 100 % gehen und keine Reserve mehr im System haben, dann ist es einfach schwierig. Dazu hat auch der Erfolg des 49-Euro-Tickets seinen Teil beigetragen. Deswegen sind wir nun hier, um Lösungsvorschläge zu sammeln.

Das System ist einfach überlastet. Wir durften schon in der Vergangenheit mehrfach hier im Ausschuss präsentieren, auch zum Thema „Pünktlichkeit“. Man muss sagen, dass sich die Bahnfahrer in Nordrhein-Westfalen in den Jahren 2025 bis 2029 oder 2030 auf großen Streckenabschnitten auf Sperrungen, auf zeitliche Verzögerungen, auf Umleitungen, auf Ersatzverkehre einrichten müssen.

Zu allem gibt es detaillierte Baupläne, die natürlich auch mit dem Verkehrsministerium in Berlin und auch mit dem Landesministerium hier in NRW abgestimmt werden müssen bzw. bereits abgestimmt wurden.

Bevor wir ins Detail gehen, nenne ich Ihnen die Rahmenbedingungen, damit Sie die Dimension der Maßnahmen der Generalsanierung der Infrastruktur erkennen: Wir werden in 2025 vom 15.02. bis zum 13.12. den Korridor Emmerich–Oberhausen general-sanieren, in 2026 Koblenz–Troisdorf und Köln–Wuppertal–Hagen, in 2027 Köln–Düsseldorf und Dortmund–Hamm, in 2028 Köln–Bonn und Koblenz–Mainz sowie in 2029 Köln–Aachen. Das sind die wichtigsten Korridore in Nordrhein Westfalen.

Ich glaube, es ist wichtig, zu erkennen, dass wir für diese Zeiträume leistungsfähige Verkehrskonzepte brauchen, die natürlich individuell auf den Korridor abgestimmt sind und zwischen Land, Aufgabenträgern und EVU erarbeitet werden müssen.

Bei der Generalsanierung – wir werden es uns sicherlich noch im Detail ansehen – bündeln wir Maßnahmen. Es gibt dieses Wort „simultaneous constructing“. Das ist wichtig. Wir bündeln die Maßnahmen der Deutschen Bahn, um in einem Zeitraum möglichst viele Baumaßnahmen zu vereinen. Dann geht es über das volle Programm. Es geht um Schwellen, Schotter, Gleise, Oberleitungen, Weichensignale, Stellwerke und natürlich – das ist auch in der Diskussion in Berlin zur Ergänzungen des Gesetzesrahmens – um die Bahnhöfe.

Ich denke, es ist wichtig, dass wir die neue Zugewandtheit der Politik gegenüber dem Verkehrsträger „Schiene“ – so nenne ich es mal; wir merken auch an einigen Reaktionen aus Berlin, dass ein Paradigmenwechsel stattgefunden hat – nutzen, um es in den nächsten Jahren gemeinsam umzusetzen. Das kann man nicht oft genug sagen.

Eine Sache möchte ich ansprechen, die in Nordrhein-Westfalen einzigartig ist. Wir haben mit dem Land – ich möchte insbesondere Frau Hagelüken hervorheben – eine NRW-Branchenvereinbarung zur Baustellenkommunikation mit allen Stakeholdern in Nordrhein-Westfalen geschlossen, auch aufgrund der Erfahrungen. Das gibt es in keinem anderen Bundesland. Das wird uns helfen, um diese Herausforderungen zu meistern.

Es sind in der Tat Herausforderungen, es ist sehr anspruchsvoll, und es ist wichtig, dass wir insbesondere zusammen mit der Bauindustrie effiziente und kapazitätsschonende Verfahren haben.

Ich möchte noch kurz die Kollegen vorstellen, an die ich gleich das Wort übergeben werde. Herr Dr. Weinhold ist für das gesamte Programm Generalsanierung in Deutschland zuständig. Herr Köppel ist der Verantwortliche für das Thema „Infrastrukturprojekte West“. Ich sage immer spaßeshalber: Ohne Herrn Köppel bewegt sich keine Schuppe in Nordrhein Westfalen, weder operativ noch strategisch. Ich bin sehr glücklich – ich bin lange genug bei der Eisenbahn –, dass wir diese Projekte der Generalsanierung in die Großprojekte, zu denen die Kommunikation ohnehin schon sehr gut funktioniert, einbetten können. Wäre das nicht der Fall, würde ich mir größte Sorgen machen. So werden wir diese anspruchsvolle Tätigkeit meistern. Der Kollege Andreas Kirchner kümmert sich um das Thema „Bauslotmanagement“. Er ist derjenige, der im Prinzip plant, wann, wie, wo und was gebaut werden kann. In den gleichen Einheiten werden dann auch die Fahrpläne für die Verkehre durchgesetzt.

Herr Dr. Weinhold wird gleich weiter einführen, und wenn gewünscht, können wir auch im Detail auf die Korridore eingehen.

Die Idee hinter dieser heutigen Veranstaltung ist, dass wir Sie kontinuierlich informieren. Das Thema ist viel zu groß, als dass wir nicht darum bitten dürften, dies hier im Ausschuss tun zu dürfen. Es wird uns einige Monate beschäftigen.

(Im Folgenden wird mithilfe einer Bildschirmpräsentation vorgetragen.)

Dr. Wolfgang Weinhold (DB Netz AG; Programmleiter Generalsanierung Hochleistungsnetz): Ganz herzlichen Dank für die Möglichkeit, Ihnen das Thema „Generalsanierung“ vorzustellen.

(Folie 2)

Die Eingangsvoraussetzungen hat Herr Lübberink schon geschildert: Wir befinden uns in der im Grundsatz sehr erfreuliche Situation, dass die Nachfrage steigt, insbesondere auf dem ökologischen Verkehrsträger „Schiene“. Gleichzeitig wissen wir aber, dass wir einige Hausaufgaben aus den letzten Jahren haben. Überschrieben ist es in der Präsentation mit „Die Infrastruktur ist überaltert“. Sie merken ja auch jeden Tag, wenn Sie mit uns oder auch mit Wettbewerbenden auf unseren Schienen reisen, dass das Pünktlichkeitsthema durchaus etwas ist, was uns beschäftigt. Wir versuchen, dabei Stück für Stück besser zu werden, aber der große Wurf gelingt aktuell noch nicht.

(Folie 3)

Deswegen haben wir 2021, also vor gut zwei Jahren, vor dem Hintergrund einer sehr schwierigen Baustellenkoordination auf unserem Netz gesagt: Wir müssen Dinge fundamental ändern. Das bedeutet einerseits, einen Fokus auf bestimmte Strecken zu legen, und andererseits, die Art und Weise des Bauens und was wir bauen zu verändern. Dem haben wir später den Begriff „Generalsanierung“ gegeben.

Was ich hier zeige, ist ein Ausschnitt des Netzes der der Deutsche Bahn AG, also der DB Netz AG, das in Summe einen Umfang von ungefähr 33.000 km hat. Wir haben dort 9.200 km herausgenommen: überregional wichtige Strecken, Strecken, die sehr wichtig sind für die REs, bei Ihnen zum Beispiel für den RRR. In der Regel zeichnen sich diese Strecken dadurch aus – das ist eingangs angekommen –, dass sie eine sehr hohe Auslastung haben.

In der Analyse ist uns dann auch aufgefallen – dem einen oder anderen Bahnexperten war es vielleicht auch schon sehr klar –, dass dort, wo im Moment sehr viel gefahren wird, auch in Zukunft sehr viel gefahren wird. Die Konzentration steigt eher. Zweitens ist dort der Anlagenzustand eher schlechter als im Mittel.

Das ist erst einmal ein Befund, der, wenn Sie so wollen, etwas toxisch ist. In der Produktionsindustrie steht dort die beste Anlage, wo der höchste Ausstoß benötigt wird. Das ist bei uns heute nicht so, und das wollen wir korrigieren.

Um es zu korrigieren, könnte man weiterhin so sanieren, wie wir es bisher tun, nur ein bisschen schneller und ein bisschen häufiger – klassisch gesprochen: unter dem rollenden Rad. Wir haben den Eindruck, dass man, wenn man es so tun würde, bestimmte Effizienzen nicht hebt. Man würde dann mit einer Baumaschine nur kurz reingehen, kann nur ein bisschen machen, muss dann am nächsten Wochenende wieder

etwas machen. Dieses Regime, wie wir es in den letzten Jahren gemacht haben, hat uns nicht erfolgreich gemacht.

Deswegen erfolgt nun ein deutlicher Musterwechsel. Diesen Musterwechsel vollziehen wir im zukünftigen Hochleistungsnetz, also auf den Strecken, auf denen wir sehr hohe Auslastung haben. In der Regel gibt es immer Nahverkehr, immer Fernverkehr und immer starken Güterverkehr.

Die Strecken, die wir ausgewählt haben, sind auf der Karte auf Folie 3 eingezeichnet. Der dunkelgrüne Teil weist auf einen vergleichsweise guten Zustand hin. Das sind Schnellfahrstrecken oder Ausbaustrecken, die in den letzten Jahren erstellt wurden, mit einem Schwerpunkt teilweise noch in Ostdeutschland oder auch die Strecke Wendlingen–Ulm. Sie sehen aber auch, dass wir insbesondere auf dem westdeutschen C und auch ein bisschen in Norddeutschland große Strecken haben, bei denen wir Sanierungsbedarf sehen.

Wir haben uns vorgenommen, gut 4.200 km bis ins Jahr 2030 generalzusanieren. Die Logik dahinter ist, dass wir uns an vier Zielsetzungen orientieren.

Die erste Zielsetzung dürfte für Sie fast trivial sein: die Zuverlässigkeit erhöhen. Wir gehen quasi durch alle Themen durch, die schadhaft sind, unabhängig vom momentanen Finanzierungsregime. Darauf gehe ich vielleicht gleich noch mal ein. Wir gehen von unseren Strecken aus und sagen: Wenn diese Anlagen schadhaft sind oder wenn sie drohen, schadhaft zu werden, tauschen wir sie aus.

Das zweite Thema ist total neu: Wir versuchen, auf den Strecken, die wir heute schon haben, die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, sowohl im Störfall als auch im Normalfall. Im Kontext des Bestandes lässt unsere aktuelle Finanzierungsarchitektur dies noch nicht zu; das ist ein großer Teil des Diskurses, den wir gerade mit dem Bund führen. Wir wollen mit moderner Technik versuchen, die Strecke leistungsfähiger zu machen, damit sie resilienter wird.

Der dritte Teil ist bereits angeklungen. Wann immer wir etwas machen, denken wir es mit unseren Kollegen von Station&Service zusammen. Sie sind hier heute nicht vertreten, im Gesamtprogramm aber sehr stark. Wir wollen die technischen Sperrpausen, wann immer wir generalsanieren, auch nutzen, um alle anstehenden Arbeiten an der Bahnsteigkante und an den Verkehrsstationen mitzumachen und Informationstechnologie etc. einzubringen.

Zuletzt: Wenn wir das machen, kommen wir an den Punkt, dass wir für eine längere Zeit sperren müssen. In der Regel müssen wir auch totalsperren. Die Grundidee ist, dass wir nicht hier ein Wochenende, da ein Wochenende, hier mal zwei Wochen, da in den Sommerferien sperren, sondern für einen längeren Zeitraum. In der Regel sind es fünf Monate. Für die Zeit danach machen wir aber alles, was logischerweise dann anfällig wäre. So sorgen wir für mehr Planbarkeit.

(Folie 4)

Das hat auch den großen Vorteil, dass wir dadurch effizienter bauen können. Wir brauchen somit in Summe über ein Integral von mehreren Jahren deutlich weniger Sperrzeiten.

Wie denken wir über das Thema „Generalsanierung“ nach? Es ist eingebettet in ein Verkehrskonzept. Bei Bedarf könnten wir heute dazu auch etwas Auskunft geben. Das heißt, wenn wir sperren, brauchen wir ein Konzept, wie die Verkehre laufen. Wo müssen wir Verkehre durch mehr S-Bahnen ersetzen? Wo müssen wir Verkehre durch Busse ersetzen? Wo wird umgeleitet? Letzteres ist insbesondere für den Güterverkehr relevant, teilweise auch für den Fernverkehr.

Wenn wir solche Verkehrskonzepte machen, ist es wichtig, dass sie über längere Zeit tragbar sind – Sie kennen das ja aktuell auch bei den Themen in NRW –, insbesondere für Pendler, die dann eben nicht nur für zwei oder drei Wochen eine andere Situation haben, sondern im Zweifelsfall für fünf Monate.

Überall dort, wo wir während der Zeit, in der wir sperren, Mehrbelastungen auf eine Umleitungsstrecke bringen, gehen wir vorher die Umleitungsstrecken durch und schauen, was dort notwendig und machbar ist, damit sie für die höhere Belastung ausgelegt sind. Da heißt es dann immer, man müsse erst die eine Strecke und dann die andere Strecke machen. Irgendwo müssen Sie aber anfangen. Um ein triviales Beispiel zu geben: Wichtig ist, dass wir, wenn wir zum Beispiel etwas rechtsrheinisch machen wollen, vorher dringliche Dinge linksrheinisch erledigt haben.

Der dritte Punkt ist die Projektplanung. Wir machen das als Auftraggeber gemeinsam mit den Bauingenieurbüros und der Bauindustrie.

Dann kommt die Phase der Generalsanierung. In dieser Generalsanierung gehen wir durch alle Gewerke. Wir machen also nicht nur die Gleise, nicht nur den Teil des Gleiskörpers, sondern wir machen auch die Leit- und Sicherungstechnik, wir machen die Bahnsteigkanten, wir machen den Lärmschutz. All das, was in diesem Korridor, in diesem Abschnitt innerhalb der nächsten Jahre auf dem Programm steht, tun wir. Das ist die Idee.

Das führt aktuell dazu, dass wir sehr neue und kreative Lösungen bekommen. Wir werden auch sehr verdichtet bauen. Das ist durchaus eine Herausforderung für die Bauindustrie. Aber die Grundidee ist, dass man verkehrsfrei ist, dass sich Baumaschinen besser bewegen können, dass wir mit der Logistik besser vorankommen und dass wir infolgedessen auch wesentlich effizienter arbeiten können, als wir es tradiert tun.

Parallel dazu: Wenn wir bauen, braucht es eine Betriebs- und Engpasssteuerung in einem besonderen Maße, weil wir das Verkehrssystem auf eine besondere Art belasten. Wir müssen auch für den Fall, dass auf der Umleitungsstrecke etwas passiert, darauf achten, dass wir vergleichsweise schnell entstören können. Auch das ist Teil des Gesamtkonzepts, wie wir es im Moment andenken.

(Folie 5)

Ich komme zum aktuellen Fortschritt dessen, was wir im Programm bundesweit machen. Wir haben im vergangenen Jahr die Idee zur sogenannten Riedbahn formuliert, und der Bundesminister hat dies im letzten Jahr in ein Pilotvorhaben gegeben. Es handelt sich um eine große Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim, eine der meistbefahrenen Strecken mit ungefähr 300 Zügen pro Tag.

Wir haben dort mittlerweile die grundsätzliche Konzeption abgeschlossen, wie wir bauen wollen. Wir haben ein Verkehrskonzept entwickelt, mit Aufgabenträgern, mit der Güterverkehrsindustrie, mit den Fernverkehrsanbietern. Wir haben ein Unternehmen beauftragt, 150 Busse sowie ungefähr 400 bis 500 Fahrerinnen und Fahrer bereitzustellen, damit wir an dieser Stelle gerüstet sind, die entsprechenden Umleiterverkehre zu fahren.

Wir sind jetzt dabei, im Detail diese Ersatzverkehre zu organisieren. Es gibt auch schon ein Linienkonzept, wie gefahren werden soll. Wo geht man auf die Bundesstraße? Wo fährt man quasi durch die Ortschaftslagen? Diese Dinge sind so weit aufgeplant. Und wir sind jetzt dabei, die Umleitertüchtigung durchzuführen. Die beiden Strecken, die dann sehr viele ergänzende Verkehre aufnehmen werden, sind auch Teil des Verkehrskonzepts. Wir gehen es durch und sagen, welche Sanierungsmaßnahmen im ersten Halbjahr des kommenden Jahres dort vorgenommen werden müssen.

Die eigentliche Generalsanierung ist ab dem Sommer des nächsten Jahres vorgesehen – bis zum großen Fahrplanwechsel, fünf Monate; im Herbst. Die Teams stehen, die Bauleistungen sind vergeben. Das Ganze befindet sich also in der Vorbereitung und auch in der Detailplanung mit den verschiedenen Lieferanten.

Parallel dazu – deswegen sind wir auch heute hier – geht es darum, an welcher Stelle wir sinnvollerweise weitermachen. Herr Lübberink hat das eben schon skizziert. Wir haben in einer sehr intensiven Diskussionsphase mit der gesamten Branche über den Winter Input gehört. Wir haben erst gefragt, welche Streckenabschnitte wir auswählen sollten, und wir haben einen Vorschlag gemacht, wie wir sie zeitlich nacheinander angehen sollten. Das ist geschehen; das liegt dem Bund vor. Zwei weitere Korridore hat der Bundesminister im November letzten Jahres bekannt gegeben, und wir gehen davon aus, dass er in Kürze auch das grundsätzliche Programm 2026/2027, welches wir hier besprechen, einer größeren Öffentlichkeit bekannt gibt.

Wir selber sind dabei, die verschiedenen Generalsanierungen aufzuplanen. Wir haben Einheiten gebildet, wir kümmern uns darum, dass wir Projektleitende und Projektingenieure haben. Das sind die Hausaufgaben, die wir aktuell machen.

Wir tragen das Thema auch in die Öffentlichkeit, also zu den Aufgabenträgern und zur interessierten Öffentlichkeit, beispielsweise PRO BAHN und VCD. Wir klären außerdem mit der Industrie ab, welche Art von Vergabemodellen es braucht. Das ist vielleicht auch ein Thema für Sie. Wie schaffen wir es, diese Volumina, die zu bauen sind, tatsächlich zu bauen? Welche Firma traut sich das zu? Wie muss diese Firma ausgestattet sein?

Aktuell merken wir – das gilt für sämtliche Bauleistungen –, dass wir nicht überall auf leistungsfähige Lieferanten treffen. Das ist so ein Henne-Ei-Problem. Wir versuchen jetzt, es besser gemeinsam zu entwickeln.

Zuletzt: Das Ganze geht mit Geldfragen einher. Es gibt ein paar Dinge, die das Bundesministerium aktuell regelt. Dazu gehört die grundsätzliche Finanzausstattung des Netzes. Es gibt noch ein paar offene Themen, die mich im Detail betreffen. Dazu zählt der Nachweis von Wirtschaftlichkeit nach Haushaltsordnung usw.

Aus unserer Sicht ist aktuell noch wichtig – da schaue ich auch den Staatssekretär in Vertretung der Regierung an –: Es gibt eine Novellierung des Bundesschienenwegebauausbaugesetzes. Da ist sehr viel angedacht, was in den letzten anderthalb Jahren entstanden ist. Zwei Dinge sind noch offen, die wahrscheinlich eine Beteiligung der Länder brauchen. Das eine ist die Frage, wie wir mit Empfangsgebäuden umgehen. Wie förderwürdig ist eine Maßnahme an einem Empfangsgebäude – landläufig: an einem Bahnhof? Das zweite Thema lautet: Ist der Schienenersatzverkehr förderwürdig, bzw. wann ist er förderwürdig? Dazu gibt es einen Vorschlag von uns, weil wir glauben, dass wir bei dieser Art von Generalsanierung mehr Busse und besondere Arten von Bussen brauchen, die über das Maß hinausgehen, welches aktuell in den Verkehrsverträgen im Sektor des Nahverkehrs geregelt ist.

Das sind die Dinge, die uns im Moment beschäftigen. Die Grundidee ist skizziert; wir arbeiten sie jetzt Stück für Stück aus. Wir sind jetzt mit Blick auf NRW hier und können noch etwas dazu sagen, wie das Programm für NRW aussieht.

(Folie 6)

Bernd Köppel (DB Netz AG; Leiter Infrastrukturprojekte West): Vielen Dank, dass wir heute zu den Korridorprojekten in Nordrhein-Westfalen vortragen dürfen. Das zeitlich nächstgelegene Projekt der Korridore betrifft den Abschnitt von Oberhausen bis Emmerich. Wir haben die Ausbaustrecke ABS 46/2 Emmerich–Oberhausen als sogenannte Ankermaßnahme geplant.

Bei uns ist es alles meistens eine große Ausnahme. Das liegt nicht allein an Nordrhein-Westfalen, gilt aber hier insbesondere. Wir nutzen ein seit Jahren geplantes Sperrpausenregime für diese Korridor-Sanierungsmaßnahme im Schatten der Ausbautätigkeit der Ausbaustrecke Emmrich–Oberhausen. Es handelt sich dann nicht um fünf Monate Totalsperrung, sondern um etwa 80 Wochen, in denen wir eingleisig sperren, immer wieder unterbrochen durch Totalsperrungen.

Was haben die Menschen davon? Was hat der Verkehr davon, was wir dort zusätzlich im Korridor tun? Es gibt einige wenige Kilometer der Oberleitung und der Gleise, die wir im Zuge des Ausbaus nicht anfassen, die aber exorbitant wichtig sind, um auch während späterer Ausbautätigkeiten den Verkehr einigermaßen aufrecht zu erhalten, insbesondere wenn wir weitere eingleisige Sperrungen vornehmen. Das heißt: Wir sanieren die bestehende Anlage, die im Zuge des Ausbaus bis zu deren Inbetriebnahme nicht angefasst wird, damit wir einen stabilen Verkehr anbieten können.

Bei den signaltechnischen Anlagen sind wir schon vor dem Korridorprojekt sehr weit gewesen. Sie hören nur gelegentlich mal etwas von einer Signalstörung. Auf der Strecke sind wir auf einem sehr guten Niveau. Wir haben den Ausbau der Strecke sogar mit einem elektronischen Stellwerk begonnen, und wir werden auch Oberleitungen, Weichen und Gleise erneuern.

Der im Jahr 2026 folgende ist ein klassischer Korridor, bei dem der Schwerpunkt absolut auf der Erneuerung liegt, um den anschließenden Verkehr sauber und stabil durchführen zu können. Es handelt sich um den Korridor von Köln über Wuppertal nach

Hagen. Dort haben wir keine Ankermaßnahme, keinen großen Ausbau, sondern wir erneuern in erster Linie.

Aber auch hier ist es wieder etwas Besonderes. Denn ab Gruiten, wo die Gleise von Düsseldorf in Richtung Wuppertal herführen, haben wir vier Gleise. Wir werden von dort bis Wuppertal und Hagen zwei der Gleise generalsanieren. Im weitesten Sinne handelt es sich um die Fernverkehrsgleise. Das führt dazu, dass wir weiterhin zumindest teilweise Nahverkehr für die Menschen anbieten können.

Ziel ist es, diese Gleise, wenn sie saniert sind, in einem möglichst langen Zeitraum nicht mehr anfassen zu müssen. Achtung: „Nicht mehr anfassen“ bedeutet aber, dass wir Regelinspektionen oder Wartungsarbeiten – vereinfacht: Weichen schmieren – trotzdem machen müssen. Das müssen wir permanent auch bei der neuesten Weiche regelmäßig tun.

Anschließend, im Jahr 2026, werden wir die sogenannte rechte Rheinseite sanieren. Zusammen mit unseren Kollegen der Region Mitte tun wir dies von Troisdorf bis Koblenz und über Koblenz hinaus bis Wiesbaden. Per Definition finden Sie hier keine Ankermaßnahme, aber wir wissen natürlich alle, dass wir genau dort im Augenblick die S13 bauen. Natürlich ist aus meiner Sicht und für mein Tun die S13 die entscheidende Ankermaßnahme. Im Zuge dessen werden auch wieder sehr viele Bestandsgleise erneuert. Wir bauen zum Teil sogar zwei neue Gleise für die S-Bahn. Und weil dies so liegen soll, wie es liegen soll und wird, müssen auch die bestehenden Güterverkehrsgleise und Regionalverkehrsgleise angepackt werden. Zumindest im Raum Nordrhein-Westfalen erneuern wir nun auch den Teil der Gleise, Oberleitungen etc., der durch die S13 nicht betroffen ist.

Danach kommt der Korridor Köln–Dortmund–Hamm. Es ist der gleiche Streckenteil, zumindest bis Dortmund, den Sie auch von der Ausbaumaßnahme RRX kennen. Dort haben wir allerdings in manchen Abschnitten sechs und mehr Gleise, und auch da werden wir uns auf zwei Gleise in diesem Abschnitt konzentrieren. Denn allen Schienenverkehr zwischen Köln, Düsseldorf, Duisburg und Dortmund für fünf Monate stillzulegen, geht nicht. Ich denke, da sind wir uns einig. Wir werden uns also auf zwei durchgängige Gleise konzentrieren, die bei den danach folgenden Ausbauarbeiten des RRX schon erneuert sein werden und dann auch wieder entsprechend stabilen Verkehr sicherstellen können.

Der letzte Korridor in den nächsten fünf Jahre ist derjenige von Hagen in Richtung Hamm, sodass wir dann durchgängig von Köln über Hagen bis Hamm die Gleise erneuert haben werden. Auch da gibt es keine sogenannte Ankermaßnahme. Dann haben wir über diesen Ast als Eisenbahn in NRW über die Wupper eine sehr stabile Infrastruktur, mit der wir dauerhaft einen störungsarmen Verkehr anbieten können.

(Folie 7)

Wir haben Ihnen grob zusammengestellt, wie das Verkehrskonzept für die Erneuerung von Emmerich nach Oberhausen aussieht. Das ist eine wichtige Güterverkehrsstrecke. Wir können mit Blick auf unsere Arbeitsplätze in Deutschland den Unternehmen nicht zumuten, dass kein Güterverkehr mehr zwischen Rotterdam und Deutschland stattfindet. Insofern haben wir uns natürlich auch über die Umleitungen Gedanken gemacht.

Sie ist auf dieser Folie skizziert. Wir werden die Umleitungen auch durch Instandhaltungsmaßnahmen im Vorfeld ertüchtigen. Außerhalb der Totalsperrungen werden wir im Bereich des Personenverkehrs regulären Betrieb bzw. zumindest eingeschränkten Betrieb anbieten können.

(Folie 8)

Dieser eingeschränkte Betrieb ist auf dieser Folie dargestellt. Er betrifft die Regionalverkehrslinien. Wir werden sie, soweit möglich, in den Phasen, in denen wir eingleisig sperren, in Betrieb halten.

(Folie 9)

Es wird aber auch Totalsperrungen in diesem Abschnitt geben. Wir werden dann insbesondere im Bereich Wesel und Friedrichsfeld überhaupt keinen Zugverkehr haben. Die Totalsperrungen werden nicht die gesamte Strecke beinhalten, aber mindestens an dieser Stelle und dann auch für die weiteren Destinationen wird es Schienenersatzverkehr geben. Die übrigen Linien laufen dann ohne Einschränkung.

(Folie 10)

Auch für den Güterverkehr haben wir gemeinsam mit dem Fernverkehr wichtige Umleitungen definiert, was die Strecke von Köln nach Hagen betrifft. Wir müssen letzten Endes die Umleitungen durchs ganze Ruhrgebiet bringen. Die ohnehin dort schon sehr stark belasteten Strecken werden dadurch noch weiter belastet. Wir müssen auf all diesen Umleitungen dafür sorgen, möglichst keine Baustellen zu haben. Sie wissen, dass das Netz der DB in Nordrhein-Westfalen deutlich erneuerungsbedürftig ist, auch außerhalb der Hochleistungskorridore. Auch außerhalb dieser Hochleistungskorridore haben wir enorme Verkehrsmengen abzuwickeln, aber wir planen natürlich die Baustellen außerhalb der Hochleistungskorridore möglichst so, dass die Umleitungen nicht auch noch belastet werden.

(Folie 11)

Ähnliches gilt insbesondere für den überregionalen Güterverkehr bei dem Korridor der rechten Rheinseite. Für den Abschnitt von Troisdorf nach Koblenz – er geht weiter bis Wiesbaden – sehen Sie hier, welche Wege Züge nehmen müssen, um zum Beispiel aus dem industriestarken Großraum um Frankfurt, Baden-Württemberg und Bayern in irgendeiner Form über Aachen in Richtung Antwerpen zu kommen. Das sind dann Umleiterverkehre, die ganz Deutschland und auch die Gütertransporteure belasten werden. Aber wir müssen dafür Sorge tragen, dass wir unsere Industrie nicht von der Produktion abhängen. Wichtige Zulieferungen aus dem interkontinentalen Verkehr müssen wir sicherstellen. Und wir wollen natürlich auch weiterhin von unserem Export leben. Wir erkennen als DB Netz AG durchaus unsere Pflicht, hier zu handeln und langfristig zu planen.

(Folie 12)

Das gilt natürlich auch überall dort, wo wir die Generalsanierung für die Fernverkehrsgleise auf dem Winkel des RRX sicherstellen. Wir werden dann auch die bestehenden Schienenverkehrsstrecken neben dieser Haupttrasse mit Umleiterverkehren belasten,

auch wenn wir nicht alle Gleise sperren und somit auch auf der eigentlichen Trasse zwischen den Städten den Verkehr aufrechterhalten.

Eines ist an dieser Stelle klar: Das Ziel, möglichst viele Jahre nach der Generalsanierung nicht mehr zu bauen, gilt natürlich für Strecken wie Emmerich–Oberhausen, den Rhein-Ruhr-Express oder den Abschnitt der S13 in der Form nicht. Denn wir haben auch die Pflicht Ihnen gegenüber, die Infrastruktur für den Rhein-Ruhr-Express herzustellen sowie die S13 in Betrieb zu nehmen.

Insofern ist es wiederum eine Besonderheit hier in NRW, dass wir dieses Baufreiheitsversprechen an dieser Stelle schon wieder einschränken müssen. Wir unterstellen aber, dass es im Interesse des Landes und der Menschen hier im Land ist.

Christof Rasche (FDP): Vielen Dank für diese interessanten Informationen. Das hörte sich hochprofessionell an und hat wirklich den Eindruck vermittelt, dass da etwas läuft. Bis 2030 erleben wir Rekordinvestitionen auf diesem Hochleistungsnetz.

Erlauben Sie mir bitte drei kurze Fragen. Ich spreche jetzt einfach mal den Zeitraum von 2020 bis 2022 an. Da war der Sanierungsstau genauso groß wie jetzt. Warum wurde nicht da schon eine Generalsanierung angegangen? Fehlte es nur an Ministern wie Wissing und Lindner, die sagten: „Wir machen das jetzt“? Oder lag es an ganz anderen, vielleicht auch komplizierten Problemen?

Zweitens. Sie sprachen auch davon, dass es neben dem Hochleistungsnetz viele Strecken gibt, die ebenfalls sanierungsbedürftig und auch sehr stark befahren sind. Wir erleben beim Verkehrsträger Straße, dass Brücken in eine Phase kommen, in der sie gar nicht mehr befahren werden können und gesperrt werden müssen. Ist so etwas bei Schienenstrecken auch möglich, oder können wir das fast ausschließen?

Die dritte Frage bezieht sich auf einen Punkt von Herrn Weinhold in Richtung des Staatssekretärs. Da ging es um Empfangsgebäude und Schienenersatzverkehre sowie, so vermute ich, deren Finanzierung. Da scheint es einen Kontakt zwischen beiden zu geben. Könnten Sie aufklären, was dort erwartet wird oder was getan werden muss?

Vorsitzender Matthias Goeken: Da die Fragen sehr umfangreich sind, würde ich vorschlagen, dass sie direkt beantwortet werden, und im Anschluss daran werde ich das Wort für die nächsten Fragen erteilen.

Dr. Wolfgang Weinhold (DB Netz AG; Programmleiter Generalsanierung Hochleistungsnetz): Zur ersten Frage: Warum erst jetzt, und warum kommt erst jetzt dieses Konzept? Es gab eine Phase, in der die Pünktlichkeit auf dem Netz der Deutschen Bahn vergleichsweise gut war: die Coronakrise. In der Coronakrise haben wir uns alle gefreut, dass trotz der Einschränkung des öffentlichen Lebens die Bahn irgendwie das Leben in diesem Land am Laufen hält. Das war ja auch ein Zeichen.

Wir haben unterschätzt, wie schnell der Verkehr dann wieder anzieht. Alle haben auf die Kennzahlen geguckt: die Pünktlichkeit war hoch. Mit Wiedereinsetzendem Verkehr haben wir gemerkt, dass etwas passiert. Der Güterverkehr kam viel schneller zurück,

als wir es dachten. Dann haben wir ein sehr schwieriges Jahr bzw. einen schwierigen Herbst 2021 gehabt. Das war für uns der Moment, zu sagen: Jetzt müssen wir das System auf unserer Seite verändern.

Wir haben dann Vorschläge gemacht, sind an das Bundesministerium herantreten und befinden uns momentan in einem fruchtbaren Dialog. Wir sind noch nicht fertig; es geht auch um viel Geld und große Maßnahmen. Aber auslösendes Element war der Herbst 2021.

Zur Zeit davor: Da war, ehrlich gesagt, jeder froh, dass wir irgendwie gefahren sind. Das zeigen auch die Kennzahlen. Jörg Sandvoß, einer meiner Kollegen, hat mal sehr deutlich gesagt: Wir haben über diese Coronakrise wahrscheinlich drei bis fünf Jahre an Erkenntnissen verloren. Das war nicht en vogue. Wir haben uns auch gefragt, wie viel Güterverkehr in diesem Land überhaupt zurückkommt. Gibt es eigentlich eine Zukunft des Nahverkehrs? Das alles haben wir ja diskutiert.

Ich würde gerne noch die dritte Frage beantworten und zur zweiten an Bernd Köppel weitergeben. Sie haben zum Thema „Finanzierung“ und zur BSWAG-Novellierung gefragt. Einen direkten Kontakt mit uns gab es nicht. Hintergrund ist, dass einige der Vorschläge der Deutschen Bahn Eingang in das aktuelle Gesetzgebungsverfahren gefunden haben, auch über Verbände, auch über die direkte Ministervorlage.

Es gibt dort zwei Themen, die im Moment dem Grundsatz nach noch kontrovers diskutiert werden. Das eine ist die Frage, wie förderwürdig Empfangsgebäude sind. Wie grenzt man das ab? Braucht es dafür zusätzliche Mittel? Wer ist da eigentlich zuständig? Das ist ein großes Thema. Da gibt es einen Vorschlag, der aktuell auf dem Tisch liegt, im Moment aber nicht im Ministerium weiterbearbeitet wird, weil das Ministerium sagt, es sei nicht Teil der BSWAG-Novellierung.

Das zweite Thema ist die Finanzierung des Schienenersatzverkehrs. Grundsätzlich ist Schienenersatzverkehr Teil der Verkehrsverträge und damit über die Finanzausstattung der Länder mit Regionalisierungsmitteln abgedeckt. Wir sperren aber in einem viel stärkeren Maße und insbesondere dort, wo der Nahverkehr weichen muss. Den Güterverkehr können Sie in der Regel nicht substituieren, den Fernverkehr können Sie meistens ein bisschen umleiten. Allein im Nahverkehr haben Sie die Chance, etwas mehr zu tun.

Wir schätzen es so ein, dass wir Schienenersatzverkehr in einem Maße haben werden, der nicht in den Verkehrsverträgen enthalten ist. Jetzt ist die Frage, wie dafür zusätzliches Geld in den Kreislauf kommt, damit wir an dieser Stelle nicht falsch sparen. Wenn wir nicht zusätzliches Geld hineingeben, ist das Verkehrsunternehmen incentiviert, wenig Ersatzverkehre durchzuführen. Die schauen dann, was im Verkehrsvertrag steht. Und ich glaube, das ist keine Lösung, die wir wollen. Es muss leistungsfähiger sein. Dazu gibt es auch Schätzungen von uns, und darum geht es.

Bernd Köppel (DB Netz AG; Leiter Infrastrukturprojekte West): Ergänzend noch zu Ihrer Frage zu den Brücken und zu überraschenden Sperrungen: Sie haben es so formuliert, ob wir es ausschließen könnten. Da muss ich James Bond zitieren: Never say never. Ausschließen kann man grundsätzlich nichts.

Wir monitoren unsere Anlagen sehr eng, je nach Alter und Zustand und im regelmäßigen Dreijahresrhythmus. Die Rhythmen können wir verkürzen, und wir können auch die Belastung verringern, indem wir jeweils Geschwindigkeitsreduzierungen vornehmen.

Aber ich habe vorhin auch ausgeführt: Außerhalb der Hochleistungsnetzkorridore haben wir dringende Erneuerungen zu tätigen. Das betrifft auch eine ganze Reihe von Brücken. Die werden wir trotz der Korridore parallel erneuern müssen und auch die Sperrungen in dieser Zeit entsprechend einplanen. Es muss dann eben immer zu den Sperrungen der Korridore passen, sodass wir es nicht in dem Augenblick machen, wenn diese Strecken die Umleitungen sind.

Wir kombinieren aber auch wichtige Brückenerneuerungen mit Korridoren, auch wenn die Brücke nicht direkt auf dem Korridor liegt. Langfristig werden wir zwischen Köln und Aachen einen Korridor haben, und wir planen in Abstimmung zum Beispiel mit der Stadt Köln die Erneuerung von vier Brücken über ganz wichtige Ost-West-Straßen in Köln. Es betrifft die Luxemburger, die Zülpicher, die Venloer und die Viersener Straße. Wir können natürlich diese vier Straßen nicht gleichzeitig sperren; denn dann würden wir den Stadtverkehr in Köln komplett lahmlegen. Also sind wir hier ganz eng mit der Stadt Köln im Gespräch darüber, wie, in welchem Rhythmus und in welcher Dauer wir sperren werden.

Es wird vermutlich zeitlich auf der Westspange in Köln zulasten der Schiene gehen. Uns ist schon bewusst, wie wichtig die Straße für eine Stadt ist.

Insofern monitoren wir unsere Brücken sehr eng. Wir werden in der Zeit auch erneuern. Wir haben eine ganze Reihe an Brückenerneuerungen vor. Die Bauindustrie bereitet sich darauf ebenfalls vor; die Ausschreibungen laufen ständig. Insofern muss ich eben sagen: Ausschließen kann ich keine Situation.

Oliver Krauß (CDU): Ich möchte bei der Eingangsbemerkung von Herrn Lübberink beginnen. Herr Lübberink, Sie haben zu Beginn „liebe Freunde der Bahn“ gesagt – die Freundinnen der Bahn sind sicher auch gemeint. Freundschaften müssen gepflegt werden. Deswegen ist es gut, dass Sie hier sind; denn die Freundschaft mit der Bahn wird häufig auf eine harte Bewährungsprobe gestellt.

Insofern hat mir der Begriff der neuen Zugewandtheit gefallen. Ich erkenne die neue Zugewandtheit nicht nur bei der Politik, sondern ich erkenne sie auch bei der Bahn. Ich möchte nicht großartig in der Vergangenheit herumrühren, aber wir haben auch sehr wenig Zugewandtheit des DB-Konzerns erleben müssen, vor allem, was die Beseitigung von Problemen bei der Eisenbahninfrastruktur anbelangt, was uns heute und schon seit geraumer Zeit auf die Füße fällt.

Sie haben von einem Musterwechsel und vom Bauslotmanagement gesprochen. Können Sie bitte noch etwas dazu sagen – es klang ein bisschen revolutionär –, wie Ihr Bauslotmanagement aussieht?

Dann haben Sie uns dankenswerterweise die Verkehrskonzepte vorgestellt. Wir sind uns sicherlich einig, dass diese verlässlich sein müssen und vor allem die Kundeninfor-

mation entsprechend erfolgen muss. Nicht nur die Kunden, sondern auch alle weiteren Betroffenen müssen informiert werden, Unternehmen zum Beispiel.

Sie haben dann das Thema „Finanzierung“ angesprochen. Ich bin da, ehrlich gesagt, ein bisschen skeptisch, gerade was einen leistungsfähigen Schienenersatzverkehr anbelangt. Ist das wirklich ausreichend durchfinanziert? Beim Schienenersatzverkehr steht man angesichts des Fahrpersonalmangels und auch eines möglichen Mangels an entsprechenden Busunternehmen vor enormen Herausforderungen. Das wird sich dann erfahrungsgemäß im Preis niederschlagen. Meine Frage lautet daher: Wie sehen die Vorkehrungen für die Finanzierung eines leistungsfähigen SEV aus?

Dann habe ich noch eine Frage zum Thema „S13“. Aus Bahnkreisen heißt es – das können Sie vielleicht noch einmal erläutern, wenn es denn stimmt –, dass in der kommenden Woche Überlegungen veröffentlicht werden, wie diese Baumaßnahme S13, die zeitlich vornehmlich aus Finanzierungsgründen sehr gestreckt ist, beschleunigt werden kann. Dazu sei in der kommenden Woche mit neuen Informationen zu rechnen. Wenn dem so ist, fände ich es klasse, wenn Sie den Verkehrsausschuss des Landtages heute schon darüber informieren würden.

Bernd Köppel (DB Netz AG; Leiter Infrastrukturprojekte West): Ich beginne mit der Frage nach der S13. Ja, wir wollen den Ausbau der S13 beschleunigen, indem wir in der Korridorphase deutlich mehr bauen, als es bisher vorgesehen war. Wir haben ein Finanzierungsregime nach § 8 Nr. 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, über die dem Land Nordrhein-Westfalen jährlich eine bestimmte Geldmenge zur Verfügung gestellt wird, die wir dann verbauen.

Wir arbeiten daran, während des Korridors – da wird ja schon gesperrt – deutlich mehr zu bauen. Zugleich müssen wir aber prüfen, wie wir dann die Finanzierung hinkriegen. Wenn es nächste Woche zu dieser Finanzierung schon Auskünfte gäbe, würde mich das sehr freuen. Es wäre aber ein bisschen überraschend, und ich wäre bezüglich des Inhalts genauso gespannt wie Sie. Insofern kann ich Ihnen da im Augenblick nicht mehr sagen.

Ich hoffe natürlich darauf, dass wir die S13 deutlich beschleunigen können und vielleicht sogar einen Abschnitt nach dem Korridor in Betrieb nehmen können. Aber das ist alles bisher noch zu vage. Wir kämpfen an vielen Stellen dafür. Ich kann dazu aber keine nähere Auskunft geben. Ich weiß es nicht.

Das Thema „Bauslotmanagement“, welches Herr Lübberink angesprochen hat, bezog sich darauf, dass bislang möglichst alles so lange befahren wurde, wie es ging, damit wir das Geld, das wir haben, immer da einsetzen, wo man schon fast nicht mehr fahren kann. Das führte dazu, dass wir bei den Sperrbereichen sehr kleinräumig vorgegangen sind. Zum Ärger der Fahrgäste oder Güterversender haben wir auch mal dieselbe Strecke jedes Jahr wieder für ein paar Tage, vielleicht eine Woche, gesperrt, um etwas zu erneuern.

Die Grundstruktur lautet jetzt: Wir haben hier ein Hochleistungsnetz, und dieses wird im Rahmen von Korridorsperrungen massiv und konzentriert erneuert, um danach –

so kein Ausbauprojekt auf dieser Strecke folgt – nicht mehr sperren zu müssen. Das ist ein Paradigmenwechsel.

Natürlich leiten wir diese Strategie auch für alle anderen Eisenbahnstrecken in Nordrhein-Westfalen ab. Gerade hier haben wir ein engmaschiges, hochbelastetes, aber leider auch – man darf es so sagen – verschlissenes Netz. Auch alle anderen Sperrungen wollen wir, soweit möglich, aufladen, wie wir es nennen.

Diesbezüglich sind wir als DB AG und DB Netz AG aktuell mit dem Bund in intensivem Austausch. Es sind Milliardenbeträge in der Öffentlichkeit bekannt. Je mehr wir davon bekommen, umso mehr können wir auch dann auf den Korridoren, die nicht Hochleistungsnetz sind, bei Sperrungen Bautätigkeiten bündeln, die wir bisher häufig aus finanziellen Gründen noch ein bisschen strecken müssen.

Mit der Bündelung kommen wir dann natürlich auch in eine Rechtfertigungssituation. Schmeiße ich etwas weg, was ich noch gebrauchen kann, oder könnte ich eine Anlage zwei, drei oder vier Jahre länger benutzen? Es handelt sich ja um Volksvermögen. Die Anlage ist letzten Endes Volksvermögen, und wir wenden Steuergeld auf, welches ebenfalls Volksvermögen ist. Also sind wir bei solchen Bündelungen immer wieder in der Rechtfertigungsdiskussion: Was erneuern wir, und was könnten wir noch sinnvoll nutzen?

Diesen Paradigmenwechsel in Nordrhein-Westfalen auch neben den Hochleistungsnetzkorridoren hat Herr Lübberink angesprochen.

Dr. Wolfgang Weinhold (DB Netz AG; Programmleiter Generalsanierung Hochleistungsnetz): Ich möchte die Frage zum Schienenersatzverkehr aufnehmen. Ich hatte ausgeführt, dass wir bei der Riedbahn 150 zusätzliche Busse brauchen. Das sind Busse, die es im Grundsatz nicht gibt. Es ist richtig, wie Sie es beschreiben: Im Moment sind Busse teilweise Mangelware. Insbesondere sind aber Fahrerinnen und Fahrer eine Mangelressource.

Deswegen haben wir uns entschlossen, eine gesonderte Ausschreibung zu machen, auch mit Rückendeckung der Aufgabenträger, die sagen, dass es über das Maß einer normalen Sperrung hinausgeht, bei der mal ein Pendelbus an einem Wochenende eingesetzt wird. Insofern meinen wir, dass wir eigentlich ein neues Marktsegment entwickeln müssen.

Wir haben uns entschlossen, jetzt mit einer Ausschreibung in den Markt zu gehen. Die Ankündigung ist vor zwei Monaten im Europäischen Amtsblatt erschienen. Wir wollen für den gesamten Umriss, den ich Ihnen vorgestellt habe, bis ins Jahr 2030 zusätzliche Ressourcen ausschreiben. Wir sprechen hier über 400 bis 450 Busse plus die jeweiligen Fahrerinnen und Fahrer, die dann bundesweit zum Einsatz kommen.

Das ist durchaus ein Thema. Wir werden regionale Cluster machen, aber wir brauchen nicht immer die gleiche Anzahl an Bussen. Es könnte zum Beispiel mal zwischen Berlin und Hamburg saniert werden, und die nächste Strecke ist dann die nach Hannover. Es ist also ein neues Marktsegment. Wir befinden uns mit mehreren Busanbietern in Sondierungsgesprächen dazu, wie Vergaben möglich sind, und schauen, was es eigent-

lich braucht. Wir bilden uns auch eine Meinung, was ein fairer Preispunkt sein könnte. Die Ausschreibung ist jedenfalls rausgegangen und im Europäischen Amtsblatt ersichtlich.

Gordan Dudas (SPD): Herr Lübberink, Herr Weinhold, Herr Köppel, danke für Ihre Ausführungen. Ganz besonders freut es mich, dass Sie demnächst regelmäßig über die Entwicklung berichten wollen. Ich glaube, es ist wichtig, dass wir in diesem regelmäßigen Austausch bleiben, weil ich ganz stark davon ausgehe, dass sich im laufenden Verfahren Dinge verändern werden. Was wir heute gesehen haben, ist vielleicht in zwei Jahren nicht mehr ganz so aktuell, weil es durch verschiedene Einflussfaktoren zu Veränderungen kommen muss.

Dahin geht auch meine erste Frage. Wie ist das bei diesem Sanierungsausbau der Korridore geplant? Wir alle gehen davon aus, dass die Verkehre in Zukunft zunehmen werden. Das bedeutet, dass jetzt die Kapazitäten erweitert werden müssen. Inwieweit ist da schon in die Zukunft gedacht worden? Ist wirklich über einen sehr langen Zeitraum geplant worden, sodass beispielsweise, wenn jetzt diese Baumaßnahmen durchgeführt werden, zusätzliche Kapazitätserweiterungen eingeplant bzw. eingebaut werden, zumindest dort, wo es möglich ist?

Im Bergbau spricht man von „auf Halde bauen“. Wenn man in 20 Jahren feststellt, dass die Verkehrswende greift und alle Bus und Bahn fahren, sollte man nicht wieder zur nächsten Baustelle kommen müssen, sondern sagen können: Wir haben schon so weit vorgedacht und bestimmte Korridore so erweitert bzw. mitgeplant, dass wir nicht mehr im Planfeststellungsverfahren bei null anfangen müssen, sondern wir können noch ein weiteres Gleis daneben legen. – Ist das so angedacht oder soll das kommen? Oder gibt es diesbezüglich noch keine Überlegungen?

In Bezug auf meine zweiten Frage sind in der Präsentation die verschiedenen Maßnahmen, die durchgeführt werden, deutlich geworden. Wo sind da aus Ihrer Sicht die größten Zeitfresser, und lassen sich diese eventuell noch optimieren? Wir haben ja vorhin auch eine Diskussion über den Schienenersatzverkehr und die Strecken, die über einen bestimmten Zeitraum stillgelegt werden, weil niemand fahren kann, geführt. Gerade im Ruhrgebiet wird es da mit Sicherheit zu erheblichen Verkehrsengpässen und zusätzlichen Verkehrsbelastungen kommen, die jetzt schon sehr hoch sind. Inwiefern kann man es also eventuell noch optimieren, sodass gewisse Zeitfresser ausgeschaltet oder abgestellt werden? Und ist überhaupt ausreichend Fachpersonal vorhanden, um diese Maßnahmen wie geplant tatsächlich durchzuführen?

Auf dem Plan sieht ja alles immer ganz toll aus, und dann geht man in die Umsetzung und stellt fest: Wir haben überhaupt kein Fachpersonal und keine bauausführenden Firmen, die es in der gewünschten Zeit hinbekommen könnten.

Meine letzte Frage passt zwar nicht unbedingt ganz hierhin, aber weil wir auch über Pünktlichkeit gesprochen haben – wir sprechen ja in diesem Zusammenhang immer vom Deutschlandtakt – frage ich trotzdem. Wir haben in der Vergangenheit immer versucht, bei Strecken von A nach B die Fahrzeit zu verkürzen, was dazu geführt hat, dass die Standzeiten in den Bahnhöfen sich verkürzt haben. Dadurch ist man aber an-

fälliger, wenn man Anschlüsse hat. Diese werden dann verpasst, und es kommt zu weiteren Verspätungen.

Inwiefern gibt es Überlegungen, dass man tatsächlich eine Entzerrung durchführt, indem man sich beispielsweise durch Verlängerung der Standzeiten in den Bahnhöfen zusätzliche Kapazitäten schafft, die auf der anderen Seite wieder zu mehr Pünktlichkeit führen?

Bernd Köppel (DB Netz AG; Leiter Infrastrukturprojekte West): Ich beginne mit der Frage nach dem Ausbau. Die Deutsche Bahn AG und die Tochter DB Netz AG sind Aktiengesellschaften, also Unternehmen. Das heißt: Was wir tun, finanzieren wir zunächst einmal über unsere unternehmerische Einnahme; den Trassenerlös. Für jeden Zug, der auf unseren Schienen fährt, muss bezahlt werden. Die Höhe des Trassenerlöses wird uns mehr oder weniger vorgegeben, und zwar aus verschiedensten Richtungen, letzten Endes aber über die Bundesnetzagentur.

Der Anteil dieses Trassenerlöses an Investitionen ist extrem gering. Der Gesetzgeber hat sich bei der Bahnreform für alle Ausbauprojekte vorbehalten, aus Steuermitteln zu finanzieren. Das bedeutet, für jedes einzelne Ausbauprojekt, sei es die S13, der Rhein-Ruhr-Express, Emmerich–Oberhausen oder ein anderes Projekt, wird letztlich die DB Netz AG über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder über BSWAG-Mittel, also Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, direkt beauftragt. Und alle Aufträge dieser Art verfolgen wir natürlich mit ganzer Kraft weiterhin.

Das Investitionsgesetz Kohle sieht ebenfalls Ausbaumaßnahmen vor. Wir haben an den verschiedensten Stellen Elektrifizierungsmaßnahmen in der Planung. Wir haben viele Ausbaumaßnahmen in Nordrhein-Westfalen, und die verfolgen wir mit ganzer Kraft weiter.

Natürlich schielen wir, wenn wir Korridore machen, auch ein bisschen darauf, was mal sein könnte. Aber tatsächlich ist es so, dass Ausbau immer das Planrecht nach sich zieht, immer die Öffentlichkeitsbeteiligung in hohem Maße verlangt und deshalb oftmals sehr langfristig angelegt sein muss. Im Zuge der Korridormaßnahmen sprechen wir daher immer und ausschließlich von Erneuerungen oder Sanierungen und nehmen keine zusätzlichen Ausbaumaßnahmen oder zusätzlichen Ausbauplanungen vor. Aber alles, was bereits im Portfolio ist, werden wir mit aller Kraft weitertreiben.

Werner Lübberink (DB-Konzernbevollmächtigter): Das Thema kommt immer wieder. Wir wollen mit der Generalsanierung sicherstellen, die Kapazität, die wir haben, voll nutzen zu können. Das muss man einfach sagen. Und dann kommen noch die Erneuerungen bzw. Ausbaumaßnahmen hinzu.

Dr. Wolfgang Weinhold (DB Netz AG; Programmleiter Generalsanierung Hochleistungsnetz): Sie hatten noch die Frage nach den Zeitfressern gestellt. Fünf Monate klingen nach einer sehr langen Zeit. Wir merken es jetzt im Zuge der ersten Planung bei der Riedbahn, wie komplex es ist und was da alles ineinander greifen muss.

Wir sind dabei, die weiteren Korridore im Detail aufzuplanen, auch in Herrn Köppels Teams sind einige Kollegen damit befasst. Aktuell gehen wir davon aus, dass wir die Ideen, die wir für den jeweiligen Korridor in Summe haben, wahrscheinlich nicht innerhalb der fünf Monate umsetzen können, sondern priorisieren müssen. Wir werden allerdings in diesen fünf Monaten bleiben.

Ein wesentlicher Zeitfresser ist im Moment auf jeden Fall die Logistik, zum Beispiel bei der rechten Rheinseite: Wie bringt man all die Logistikmaterialien ein? Wo lagert man vor? Was kann man im Vorlauf machen? Welche Kabelarbeiten etc. kann man vorher machen, sodass keine Sperrung nötig ist? Damit beschäftigen wir uns aktuell. Bei der Logistik gibt es ein großes, aber gleichzeitig enges Fenster, bei dem wir auch in der Lieferkette wenig Resilienz haben. Da muss zum Beispiel der Schotterzug weg, damit der nächste wieder rein kann.

Das Zweite sind Abnahmeprozesse. Da ist sicherlich etwas mit unserer Behörde zu machen, auch mit unserem Regelwerk. Das ist eine Hausaufgabe. Wenn im Moment ein Abnahmebefugter quasi frei diktieren kann, wie viel Zeit er braucht, damit wir später eine sichere Anlage haben, wofür es auch einen guten Grund gibt, so müssen wir vielleicht trotzdem noch mal darauf schauen, wie man diese Prozesse beschleunigen kann. Abnahmeprozesse oder auch die industrielle Abnahme sind Themen, an denen wir arbeiten.

Dann sehen wir noch zu einem gewissen Grade eine Verschwendung in der Art und Weise, wie wir tradiert planen, bevor ein Unternehmen für die Ausführung übernimmt. Man kann in verschiedenen Branchen sehen, dass man in der Regel zu besseren Ergebnissen kommt, wenn man gemeinsam plant.

Wir suchen aktuell nach Vergabemodellen, wie das gelingen kann, damit derjenige, der ausführt, zu einem frühen Planungsstand involviert ist und hinterher nicht irgendwelche Planungsfehler nachweist oder so etwas. Das ist ein beliebtes Spiel in der Bauindustrie. Das wollen wir an dieser Stelle verhindern.

Diese drei Hinweise hätte ich zu Zeitfressern, an denen wir im Moment arbeiten.

Sie haben fairerweise das Thema „Fachpersonal“ genannt. Ich hatte es eingangs schon gesagt: Wir müssen diesen Sektor gemeinsam weiterentwickeln. Die sehr einfache Antwort des Bausektors lautet: Sorgt für langfristige Investitionssicherheit; dann sind wir schon dabei. Das ist immer wieder dieses Henne-Ei-Thema.

Wir haben uns jetzt entschlossen, auch mit unserer Unternehmensleitung, einen ambitionierten Plan vorzulegen und diesen in die Diskussion zu bringen. Wir erwarten aber auch von der Industrie, dass sie dann folgt. Das wird man jetzt bei den ersten Vergaben sehen, und dann werden wir vielleicht auch von unserer Seite mal entsprechend laut werden.

Wir haben eine sehr gute Diskussionsplattform mit der Bahnindustrie, die sogenannte Zukunftsinitiative Bahnbau. Dort schauen wir, wo wir Konsens haben, und dort entwickeln wir dieses Thema auch im Konsens nach vorne. Aber auch eine Bahnindustrie muss dann liefern. Das ist schon wichtig. Sie muss auch zwei, drei Verfahren weiterentwickeln. Das ist Teil des Konzepts.

Zuletzt dazu, was wir bauen: Bernd Köppel hat schon ausgeführt, dass wir auf den Strecken jeweils immer das tun, was technisch möglich ist. Wir orientieren uns bei all diesen Maßnahmen im Grunde an einem Zielfahrplan, der im Deutschlandtakt hinterlegt ist. Wir haben keine neuen Aufgabenstellungen, sondern wir orientieren uns in diesem Fall am Deutschlandtakt und den jeweiligen Zwischenstufen für die Länder.

Klaus Esser (AfD): Vielen Dank auch von unserer Seite, dass Sie heute hier sind und das Hochleistungsnetz und die Planungen der DB AG vorstellen. Es sind schon viele Dinge gefragt worden. Ich habe zwei ergänzende Fragen, eine davon ist recht allgemein.

Was kann man sich unter der Begrifflichkeit „Hochleistungsnetz“ vorstellen? Teilweise sind es ja Strecken, die auch in das Hochgeschwindigkeitsnetz fallen. Ist es nur das oder ist es eine Kumulation daraus, wie viele Züge am Tag fahren und wie viele Menschen einsteigen? Wie wird es also definiert?

Die zweite Frage bezieht sich auf die Strecke Köln–Aachen. Ich meine – das ist aber aus dem Gedächtnis heraus –, dass Sie in einer Vorlage der Parlamentariergruppe Bahn diese Strecke mal bis 2028, 2029 oder 2030 für die Sanierung oder Erneuerung vorgesehen hatten. Da bin ich mir allerdings unsicher. Sie wurde jedenfalls gerade in der Präsentation nicht aufgeführt unter diesen neun Korridoren in NRW, von denen fünf saniert werden sollten. Das ist ja auch ein wichtiger Korridor, der Richtung Belgien und Frankreich bzw. mit dem Thalys in Richtung Paris weitergeht. Die Frage ist daher: Wie sehen diesbezüglich die konkreten Planungen aus? Gibt es schon einen Zeitpunkt, wann Sie das angehen wollen?

Dr. Wolfgang Weinhold (DB Netz AG; Programmleiter Generalsanierung Hochleistungsnetz): Zum Hochleistungsnetz und was wir uns dabei gedacht haben: Dieses Netz, welches ich vorhin aufgezeigt hatte, zeichnet sich dadurch aus, dass es heute sehr hoch belastet ist und sehr stark nachgefragt wird. Alle Verkehrsprognosen sagen aus, dass es noch stärker belastet sein wird.

Deswegen haben wir gesagt: Wir versuchen, es technisch mit den besten Standards auszurüsten, die konventionell zu diesem Zeitpunkt möglich sind – ob bei der Leit- und Sicherungstechnik oder bei Überleitstellen.

Dazu führen wir aktuell durchaus eine Diskussion mit unserem Eigentümer, weil unser Eigentümer diesen Wandel noch nicht vollzogen hat. Im Grundsatz müssen wir die Wirtschaftlichkeit nachweisen, wenn wir eine zusätzliche Überleitstelle einbauen. Jeder Eisenbahnprofessor und jeder Praktiker auf unseren Lokomotiven sagt, das macht total Sinn, der Vertreter des Volkssouveräns sagt an dieser Stelle aber: Weise mir das bitte nach. – In diesen Diskussionen sind wir gerade.

Die grundsätzliche Logik lautet: Wir haben Standards definiert. Wie häufig wollen wir eine Überleitstelle haben? Wo gibt es ein Überholgleis, sodass der Fluss, wie er für die Zukunft geplant ist, wirklich gut gemacht werden kann? Damit weichen wir vom aktuellen Finanzierungsregime ab.

Diesen Standard haben wir uns gegeben, und wir prüfen in den anstehenden Bauphasen immer, wie weit wir von diesem Standard entfernt sind bzw. wie nahe wir ihm kommen. Wir haben uns im Grundsatz einen Standard gegeben, den der Bund auch kennt und nachvollzogen hat.

Sie hatten dann zur Strecke Köln–Aachen gefragt. Es ist für 2029 einsortiert. Wir haben uns hier auf 2026/2027 und einen Ausblick auf die Wupper beschränkt, weil das ein logisches Schwesterprojekt ist. Wir haben einen Zeitraum verkehrlich koordiniert, in den auch die anderen Themen sehr gut passen. Die sind noch nicht Teil der öffentlichen Kommunikation, wir sind aber in der Branchenkommunikation mit diesem Material unterwegs, und intern planen wir danach.

Ina Besche-Krastl (GRÜNE): Vielen Dank für Ihre Ausführungen. Ich habe noch einige Fragen, die noch nicht gestellt wurden. In NRW haben wir das Programm „Robustes Netz“ aufgelegt, und ich kann mir vorstellen, dass es in dem einen oder anderen Hochleistungskorridor sinnvoll wäre, Maßnahmen davon unterzubringen. Wie läuft der Dialog, um dort die Maßnahmen zu bündeln?

Dann wird von der chemischen Industrie immer wieder das Thema „Baustellenmanagement“ und die Frage, ob es eine Ansprechperson für die Belange der chemischen Industrie gibt, angesprochen, weil es meistens irgendwie hakt, was die Kurzfristigkeit von Baustellenplanungen angeht. Vielleicht könnten Sie darauf, wenn es darum geht, wie es für die Phase der Hochleistungskorridore geplant ist, gesondert ein Augenmerk legen.

Ich möchte mir zu der S13 noch einen Kommentar erlauben. Wenn die Finanzierung bei den Sanierungsmaßnahmen weniger eine Rolle spielt, wäre dies zugunsten der Baustellenfreiheit bei diesem Projekt ebenfalls wünschenswert, sodass es da schnell zu einem Gesamtabschluss kommt.

Sie haben zu Beginn des Vortrags auf eine geeinte Branchenkommunikation und auf zahlreiche Stakeholder Bezug genommen, die beteiligt seien. Mich würde interessieren, welche das sind. Sind es die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen? Welche sind es vielleicht noch?

Einer der „Magic Moments“ dabei, das Ganze zu schaffen, wird, glaube ich, die Fahrgastinformation werden. Weil es momentan, sage ich mal, nicht immer gleich gut funktioniert mit der Fahrgastinformation, interessiert mich, wie, bis der Hochleistungskorridor geplant und umgesetzt wird, diese zahlreichen Informationen – ein Korridor muss umfahren werden; es fällt noch etwas aus – weitergetrieben, verbessert und perfektioniert wird.

(Olaf Lehne [CDU]: Meine Frage würde direkt dazu passen!)

Vorsitzender Matthias Goeken: Herr Lehne, Sie sind der Nächste auf der Liste; wenn es dazu passt, herzlich gerne.

Olaf Lehne (CDU): Es geht mir auch darum, wie es mit den großen Industrieanschlüssen ist. Es muss ja nicht nur gewährleistet sein, dass frühzeitig informiert wird, sondern wenn möglich sollte die Industrie auch ihre Anschlussmöglichkeiten behalten oder zumindest die Möglichkeit haben, sich anderweitig anzubinden und anzudienen. Mich würde interessieren, welche Maßnahmen die Bahn ergreift, um dies sicherzustellen.

Bernd Köppel (DB Netz AG; Leiter Infrastrukturprojekte West): Ich beginne mit dem Thema der großen Industrieanschlüsse und zugleich dem Baustellenmanagement im Hinblick auf die Anschlüsse der chemischen Industrie. Das ist relativ eng gelagert.

Es ist uns sehr wichtig – wir sind durch das sogenannte Annex-7-Verfahren europaweit auch dazu verpflichtet –, alle Anschließer, so es in irgendeiner Form technisch möglich ist, weiterhin zu versorgen. Dazu sind wir mit den meisten Anschließern in einem ganz engen Austausch. Es ist nicht immer zur Zufriedenheit der Anschließer, aber wir tun das Mögliche.

Gelegentlich gibt es dann auch vor der Bundesnetzagentur auf Initiative dieser Anschließer Diskussionen mit uns. Es gibt bestimmte Auflagen, aber es gibt eben auch technische Grenzen.

Bei der Kurzfristigkeit ist es das gleiche Ärgernis für Anschließer – ob für die chemische Industrie oder andere – wie für Fahrgäste oder andere Güterversender, wenn wir aus kurzfristigen Erkenntnissen sperren oder Bautätigkeiten kurzfristig einplanen müssen.

Wo es geht, werden Anschließer versorgt. Wir hatten jetzt das Risiko bei der Totalsperrung im Großraum Leverkusen, von der zum Beispiel der Anschließer Bahnen der Stadt Monheim und andere Anschließer betroffen waren – wir haben die großen Häfen als Anschließer –, dass Deutschland ein Jahr lang auf Schauma-Shampoo hätte verzichten müssen. Das konnten wir abwenden.

Tatsächlich fahren sehr viele Anschließerzüge durch unsere Baustellen hindurch. Dort, wo es technisch möglich ist, ermöglichen wir diese Durchfahrten. Ich nehme mal an, Sie sprechen da unter anderem den VCI an, der sehr aktiv ist und sich regelmäßig bei mir meldet und sich für die chemische Industrie einsetzt. Aber wir behandeln alle Industrien gleich. Ich möchte hier auch auf die Stahlindustrie und viele andere produzierende Industrien verweisen. Wir haben auch in Wesel chemische Industrie. Es sind nicht nur die ganz großen, die uns am Herzen liegen, sondern alle Anschließer. Wo es irgendwie geht, werden wir Durchfahrt und Anschlüsse ermöglichen und gehen auch sehr früh in den Korridorplanungen in die Überlegung wie wir diese Industrien versorgen können. Wir haben ja auch nichts davon, wenn den Arbeitgebern plötzlich die Produktion durch uns stillgelegt wird.

Wir haben jüngst erst im Bereich eines Stahlwerks eine provisorische Brücke in einer Form errichtet, wie wir es noch nie getan haben, um auch da weiter produzieren lassen zu können. Jede Industrie und alle Anschließer sind uns wichtig. Die Bundesnetzagentur achtet auch auf die Rechte der Anschließer. Gelegentlich muss sie auf Anregung der Anschließer auch prüfen, ob wir alles richtig getan haben. Ich will nicht ausschließen, dass wir das eine oder andere Mal eine Auflage bekommen, mit der wir so noch

nicht gerechnet hatten. Aber so es irgendwie geht, werden wir es tun. Und wir werden ganz sicher keine Industrie fünf Monate lang komplett abhängen.

„Robustes Netz“ liegt uns sehr am Herzen, denn es hilft uns als DB Netz AG. Es macht uns flexibler, es macht uns stabiler. Wir versuchen, es in irgendeiner Form mit anderen Maßnahmen zu verbinden. Ich denke jetzt an eine Erneuerung eines Brückenüberbaus in Köln über die Deutz-Mülheimer-Straße. Unmittelbar mit dieser neuen Brücke haben wir auch Platz für eine neue Weiche geschaffen, die zum Beispiel aus „Robustes Netz“ kam.

Natürlich achten wir dort, wo wir einen Korridor haben, auch darauf, wie wir das mit umsetzen können. Manchmal steckt der Teufel aber im Detail, und die Überleitstelle aus „Robustes Netz“ ist genau auf den beiden Gleisen, die wir im Korridor dann eigentlich nicht anpacken wollten. Da sind wir dann natürlich in einem Zwiespalt. Manchmal sind wir auch in Situationen, in denen ich sage: Wir sperren zum Beispiel grundsätzlich zwei von vier Gleisen nach Wuppertal, aber temporär alle. – Dann sind es genau solche Maßnahmen, die wir, wenn es irgendwie geht, mit realisieren.

Dr. Wolfgang Weinhold (DB Netz AG; Programmleiter Generalsanierung Hochleistungsnetz): Dann ist noch die Frage nach der Brancheneinbindung und Fahrgastinformation offen. Zur Brancheneinbindung: Wir hatten eine Grundidee entwickelt und diese auch kommuniziert. Bei der Frage, wie wir weiter skalieren, haben wir die Branche gefragt. Wir sind mit einem Vorschlag gekommen.

Die Branche waren in diesem Fall – an dieser Stelle mal mit Blick auf Stationen und den Nahverkehr – die Länder; die Aufgabenträger. Da sind sämtliche in Deutschland tätigen EVUs angeschrieben worden, viele haben sich auch beteiligt, der Bund selber hat sich in die Diskussion eingebracht. Es waren auch die Verbände dabei: In diesem Fall war das NEE als Dachverband der Güterverkehrsindustrie außerhalb von DB Cargo dabei, ebenso wie der VDV. Diese Verbände haben jeweils über ihre Strukturen gebündelt die Eisenbahnverkehrsunternehmen vertreten.

Wir hatten in Summe fünf Diskussionsrunden, die extern moderiert wurden. Das war sehr hilfreich. Die ersten beiden haben rein virtuell stattgefunden, irgendwann haben wir aber das Muster gebrochen und gesagt, dass es besser wird, wenn wir physisch vor Ort sind. Wir hatten dann zwei Runden physisch vor Ort mit jeweils ungefähr 150 Vertretern, verlängert durch eine virtuelle Einheit, da es die Bitte gab, auch außerhalb von Frankfurt mitdiskutieren zu können. Im Rahmen dessen, was technisch möglich ist, haben wir das entsprechende Format geschaffen.

Dabei ist schon sehr klar geworden, dass es zusätzliche Inputs gibt, die unser Grundkonzept verändert haben. Es gab aber auch Punkte, bei denen wir sagen, dass wir das Konzept so nicht durchziehen können. Die Güterverkehrskollegen sind da sehr schmerzfrei und sagen, an ihnen hängt ganz Deutschland; nehmt doch mal die ganzen ICEs und REs weg. Dass wir diesen Punkt ein bisschen stärker austarieren müssen, ist dann auch klar. Entsprechend gibt es auch bestimmte Statements.

Es ist, Stand heute, denke ich, gelungen, es leidlich gut auszutarieren, sodass wir im Detail immer bessere Lösungen finden können. Für die gesamte Sanierungsmenge ist im Moment keine bessere Lösung da, weshalb dies im Moment auch Bestand hat.

Das hat der Bund dann auch noch gutachterlich nachvollzogen. Insofern ist das im Moment leidlich robust und im Moment in der Branche auch Konsens, glaube ich. Wir werden sehen, wie die ersten Sanierungen laufen, und dann werden wir gemeinsam schlauer.

Zur Fahrgastinformation will ich einmal darauf verweisen, dass Sie in NRW eine sehr gute Tradition haben. Sie haben schon Strukturen geschaffen, auf die wir zurückgreifen. Ich will noch zwei Ergänzungen zu dem machen, was Herr Lübberink eingangs schon gesagt hat.

Die Angebotskonzepte unterscheiden sich bei der Riedbahn von den denjenigen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Daraus werden wir lernen. Heute steht im Verkehrsvertrag, dass man einen bestimmten Bahnhof anzufahren hat. Wenn man für fünf Monate den Bahnhof wegnimmt, macht der Bahnhof an dieser Stelle als Verkehrsstation keinen Sinn mehr. Dann geht man eher auf eine Bundesstraße. Das heißt, wir werden die Haltepunkte verändern, um dann auch möglichst schnell einen Fluss zu haben.

Der zweite Punkt: Wir haben in die Standards geschrieben, dass wir Istzeitinformationen haben wollen. Das geht technisch eigentlich, wird aber im Nahverkehr nicht immer gemacht. Sie kennen es aus dem DB Navigator oder anderen Apps: So wissen Sie, wo der Bus oder der Zug sich aktuell befindet. Wir werden dort auch die Ersatzbusse komplett integrieren.

Zuletzt: Da wir vergleichsweise lange im Voraus planen und diese Konzepte ein Jahr vorher schon stabil haben, werden sie auch in die entsprechenden Auskunftsmedien integriert. So haben wir also die Information über die Auskunftsmedien, auch über die langfristige Suche, plus Istzeitinformation. Wir überlegen im Moment außerdem mit den Aufgabenträgern, wo es zusätzliche Kommunikation braucht, weil wir teilweise andere Wege haben. Wir werden zum Beispiel nicht nach Mannheim in die Innenstadt fahren, sondern wir werden auf einen S-Bahnpunkt gehen, weil wir glauben, dass es das bessere Verkehrskonzept ist. Diese Elemente kann ich an dieser Stelle mitgeben.

Daniel Scheen-Pauls (CDU): Ich habe nur eine kurze Nachfrage: Wie stellen Sie sicher, dass im Zuge dieser Generalsanierungen der Korridore auch der Mobilfunkausbau quasi im gleichen Maße vollzogen und verbessert wird? Die Netzabdeckung auf den Streckenabschnitten ist ja immer noch ein Erlebnis. Dazu wäre eine Auskunft sehr hilfreich.

Julia Kahle-Hausmann (SPD): Frau Besche-Krastl hat dankenswerterweise die beiden Fragen, die ich eigentlich hatte, schon wirklich gut formuliert. Deshalb habe ich nur kleine Nachfragen.

Sie haben bezogen auf „Robustes Netz“ gesagt, dass Sie versuchen, so viel wie möglich reinzunehmen, wo es möglich ist. Das Verkehrsministerium hatte uns zu Beginn des Jahres dankenswerterweise eine Aufstellung gegeben. Bei „Robustes Netz I“ ist

schon einiges beantragt, aber noch nicht richtig durchgeplant worden. Für die Projekte bei „Robustes Netz II“ ist noch nicht mal beantragt worden, die Planung zu fördern.

Meines Wissens obliegt die Planung der DB – DB Services, DB Netz; wem auch immer. Warum geht das so langsam voran, und können Sie das wirklich miteinander verbinden, wenn jetzt noch nicht einmal ein Planungsstand erreicht ist?

Meine zweite Frage bezieht sich auf die Kommunikation. Ja, die Fahrgastverbände usw. einzubinden, ist meiner Ansicht nach gut und schön und sollte genau so sein. Bloß befürchte ich: Spätestens in 2027, wenn wir die „Banane des Grauens“, wie Herr Lübberink immer so schön sagt, von Köln bis Hamm ertüchtigen, werden mehr oder weniger Knall auf Fall um die 5 Millionen Menschen oder mehr einfach nicht mehr so fahren können, wie sie es gewohnt sind.

Natürlich erkundigt sich ein großer Teil derjenigen, die normale Pendler sind, bei den Fahrgastverbänden, aber ein ganz großer Teil wird das nicht tun. Dann werden auch die Straßen sehr voll sein. Die sind ja jetzt schon voll, und gerade in den Herbst- und Wintermonaten wird es eher voller als leerer. Haben Sie mit der Autobahn GmbH noch Umleitungsstrecken geplant? Bei den Schienenersatzverkehren bin ich zwischen Hamm und Köln gespannt, wie Sie das hinkriegen. Wie gehen Sie mit den einzelnen Kommunen so in die Kommunikation, dass die Leute tatsächlich wissen, wie sie von A nach B kommen, und tatsächlich genügend Zeit einplanen? Denn es wird definitiv länger dauern, egal mit welchem Verkehrsmittel.

Werner Lübberink (DB-Konzernbevollmächtigter): In diese Richtung ging in der Tat auch die Frage von Frau Besche-Krastl. Es geht um das Reisendeninformationssystem. Ich glaube, da müssen wir auch zwischen Aufgabenträgern, Eisenbahnverkehrsunternehmen und natürlich der Deutschen Bahn etwas näher zusammenrücken. Das ist immer die Frage der Fragen. Da haben wir gemeinsam noch eine Aufgabe; so will ich es mal darstellen. Wir können als Deutsche Bahn nicht eine Generalanweisung für alle geben. Das funktioniert nicht. Wir müssen zusammen Lösungen finden. Aber da gibt es auch Gesprächskreise. Vielleicht muss man da noch ein bisschen mehr Dampf reinbringen.

Zum Thema Mobilfunk: Es betrifft ja nicht nur die Digitalisierung entlang der Strecke, sondern auch die Fahrzeuge. Die Scheiben sind in neuen Zügen schon erneuert. Die neuen Scheiben sind durchlässiger, die alten werden sandgestrahlt.

Dr. Wolfgang Weinhold (DB Netz AG; Programmleiter Generalsanierung Hochleistungsnetz): Ich kann zu dem Thema „Mobilfunk“ noch etwas sagen. Die dritte Generalsanierung betrifft Hamburg–Berlin. Bei Hamburg–Berlin haben wir im Moment genau diese Aufgabenstellung, die Sie beschrieben haben.

Ein Vorteil des Zuschnitts des Bundesministerium ist, dass es für Digitales und Verkehr zuständig ist. Wir reden also mit beiden Teilen des Hauses und überlegen, was man im Rahmen dieser Generalsanierung machen könnte, sodass wir mindestens die passive Infrastruktur gleisnah errichten könnten.

Die Frage, wer regulatorisch Zugriff darauf hat, erspare ich Ihnen an dieser Stelle. Das ist schwieriges Thema. Beim Beispiel Hamburg–Berlin haben wir uns jedenfalls vorgenommen, unseren Teil beizutragen, und es genießt auch hohe Priorität im Bundesministerium. Da geht es wirklich um 5G an der Strecke, um einfach mal zu zeigen, was technisch in Deutschland möglich ist.

Bernd Köppel (DB Netz AG; Leiter Infrastrukturprojekte West): Zu „Robustes Netz“ kann ich nur bestätigen: Wir treiben es intensiv voran. Aber auch wenn wir einen Korridor durchplanen, müssen wir das mit den Menschen tun, die uns zur Verfügung stehen. Das kam jetzt auch relativ schnell.

Wir prüfen natürlich, ob es in dem Korridor eine Maßnahme aus „Robustes Netz“ gibt, und entsprechend treiben wir es dann auf dem Korridor oder eben an anderer Stelle voran.

Wir machen die Sperrpausenplanung sehr langfristig. „Robustes Netz“ ist in aller Regel planrechtsfrei. Insofern können wir dann, auch wenn wir langfristig von der Sperrung wissen, eher kurzfristig reagieren und die eigentliche Bautätigkeit bzw. im Vorfeld auch die Planungsmittel entsprechend abrufen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank. Wir haben zwar eine halbe Stunde länger gebraucht als geplant, aber die Abgeordneten haben sehr intensive und dezierte Fragen gestellt. Es ist ein spannendes Thema, das uns noch fast ein Jahrzehnt begleiten wird. Wir werden uns daher, denke ich, noch öfter hier sehen. Der Informationsaustausch ist sowohl für die Abgeordneten als auch für die Bürgerinnen und Bürger als Nutzer des ÖPNV und SPNV ganz entscheidend.

Heute sind eine ganze Menge Punkte angesprochen worden, die auch den Bürgerinnen und Bürgern Nordrhein-Westfalens am Ende dienlich sein müssen. Es wurde vorhin schon gesagt: Der ganz große Wurf kommt erst zum Ende. Es wird eine lange Zeit sein, in der wir mit Einschränkungen leben müssen. Da muss es Alternativen geben für diejenigen, die auf den ÖPNV und den SPNV angewiesen sind.

Ich bedanke mich ganz herzlich bei Herrn Lübberink, Herrn Dr. Weinhold, Herrn Köppel und Herrn Kirchner, dass Sie heute den Weg zu uns gefunden haben. Sie haben von allen Kolleginnen und Kollegen gehört, dass wir im engen Austausch bleiben werden. Ich denke, wir werden es im nächsten Jahr, wenn die erste Maßnahme ansteht, wieder auf die Tagesordnung bringen, auch ganz konkret zu den Beispielen.

Es ist „Learning by Doing“. Das haben Sie selber gesagt; Sie lernen aus den Bereichen. Ich kann Ihnen auch als Abgeordneter, der regelmäßig die Bahn nutzt, nur empfehlen, dass wir wirklich im Gespräch bleiben.

Ich weiß, dass Sie sehr viel Technik an die Strecken bringen. Ich komme aus dem ländlichen Raum: Ich würde mir ja wünschen, dass die Kollegen Mobilfunkanbieter Ihre Technik mitnutzen und sich zumindest an Ihre Masten heften, damit das Netz vernünftig ist. Es liegt nicht nur an den Zügen, sondern teilweise auch an den geografischen Gegebenheiten. Das ist etwas, wobei alle Bürgerinnen und Bürger merken, dass es vorwärts geht.

Danke noch einmal für die wertvollen Erläuterungen und die Vorstellung des Hochleistungsnetzes mit allen Facetten, die damit zusammenhängen.

Ich wünsche Ihnen einen guten Heimweg und uns gemeinsam gute weitere Beratungen. Ich denke, Sie haben es gemerkt: Es war hier mucksmäuschenstill und eine sehr intensiv Befragung. Ich glaube, es hat uns auch Spaß gemacht.

Herzlichen Dank, dass Sie da waren. Wir sehen uns mit Sicherheit wieder.

2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2024 (Haushaltsgesetz 2024)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/5000

Vorlage 18/1451 (Erläuterungsband)
Vorlage 18/1549 (Einführungsbericht Einzelplan 10)

Einzelplan 10 (ausschließlich für den Ausschuss relevante Kapitel)

(Überweisung am 23. August 2023 an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend – sowie an die zuständigen Fachausschüsse mit der Maßgabe, dass die Beratung des Personalhaushalts einschließlich aller personalrelevanten Ansätze im Haushalts- und Finanzausschuss unter Beteiligung seines Unterausschusses Personal erfolgen)

Vorsitzender Matthias Goeken weist darauf hin, dass im Anschluss an die Einbringung des Haushalts üblicherweise lediglich Verständnisfragen gestellt würden. Die weiteren Beratungen zum Haushalt 2024 fänden in den Sitzungen am 18. Oktober und am 8. November 2023 statt; der Haushalts- und Finanzausschuss erwarte die Voten der Fachausschüsse zu seiner Sitzung am 10. November 2023. In der Novembersitzung des Verkehrsausschusses würden auch die Änderungsanträge der Fraktionen beraten und abgestimmt.

Die Fraktionen könnten wie üblich auch schriftliche Fragen zur Einbringung des Einzelplans an die Landesregierung richten, die daraufhin schriftlich beantwortet würden. Gegen den Vorschlag, den 13. September 2023 als Frist zur Einreichung der Fragen und den 20. September 2023 als Frist zur Beantwortung zu bestimmen, erhebt sich kein Widerspruch.

Er gehe außerdem davon aus, dass dem Ausschuss der Sprechzettel des Staatssekretärs zur Einbringung des Haushalts – Minister Krischer könne an der heutigen Sitzung nicht teilnehmen – zur Verfügung gestellt werde.

Gordan Dudas (SPD) merkt an, dass die jeweiligen Minister für Verkehr über die vergangenen Legislaturperioden hinweg ihre Sprechzettel bereits im Zuge der Einbringung als Tischvorlage zur Verfügung gestellt und im Nachgang per E-Mail verteilt hätten.

Von dem in der Vergangenheit gepflegten Vorgehen habe er keine Kenntnis gehabt, so **StS Viktor Haase (MUNV)**. Sicherlich werde man sich dem in Zukunft nicht verwehren. Er sage zu, den heutigen Sprechzettel im Nachgang zeitnah zur Verfügung zu stellen.

Zur Einbringung der für den Verkehrsausschuss relevanten Kapitel des Einzelplans 10 trägt er wie folgt vor:

Vielen Dank, dass ich Ihnen heute die Haushaltseinbringung übermitteln darf. Ich möchte Herrn Minister Krischer entschuldigen. Dieser Bedarfstermin ist überlagert worden durch die auswärtige Kabinettsitzung in Brüssel. Von daher kann er leider heute nicht hier sein. Es handelt sich aber um einen Sprechzettel, der schon seit längerem vorbereitet ist. Ich vermute daher, Minister Krischer hätte es sehr ähnlich vortragen wie ich.

Auch in diesem Jahr stehen wir vor gewaltigen Herausforderungen für die finanzielle Ausgestaltung unserer Politik. Die Rahmenbedingungen sind überwiegend bedingt durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine. Man muss sich immer wieder vor Augen führen und bewusst machen, dass die finanzielle Situation und die Herausforderungen, vor denen sowohl das Land als auch der Bund stehen, dadurch bedingt sind.

Wir als Landesregierung NRW stellen uns diesen Herausforderungen und nehmen für den Haushalt 2024 keine neuen Schulden auf. Das bedeutet für den Geschäftsbereich des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr auf der anderen Seite Einsparungen. Das muss man ganz klar sagen. Dennoch setzen wir die entsprechenden Ziele des Zukunftsvertrages in Einzelplan 10 des Haushalts um.

Ganz zu Beginn möchte ich das Deutschlandticket nennen, mit dem der Tarifschub gelichtet und die Ticketbeschaffung revolutioniert werden konnte, bzw. wir sind dabei, sie zu revolutionieren. Mit einer Ergänzungsvorlage hat die Landesregierung bereits 560 Millionen Euro aufgenommen, um das bundesweit gültige und monatlich kündbare 49-Euro-Ticket mitzufinanzieren.

Die Landesregierung hat sich darüber hinaus auf die Einführung eines Schülertickets und des Sozialtickets verständigt, zu sehr attraktiven Preisen: Mit 39 Euro für das Sozialticket und 29 Euro für das Ticket für Schülerinnen und Schüler kommen wir dem Ziel, Mobilität unabhängig von der persönlichen finanziellen Situation für alle zugänglich zu machen, einen bedeutsamen Schritt näher.

Wir sorgen zum anderen dafür, dass vernetzte und nutzerfreundliche Mobilität in NRW gelebt wird und Vernetzungs- und Digitalisierungsprojekte unterstützt, Kooperationen befördert und Effekte von Automatisierung und Digitalisierung untersucht werden.

Zur Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Personennahverkehrs wurde der Ansatz 2024 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 90 Millionen Euro gesteigert. Damit wird dessen hohe Bedeutung untermauert.

Die ÖPNV-Offensive des Landes wird über die Gewährung von Pauschalen hinaus weiter fortgeführt. Bis 2031 werden rund 4 Milliarden Euro für die weitere Verbesserung des ÖPNV des Landes eingesetzt. Daraus werden insbesondere zusätzliche Angebote im Schienenpersonennahverkehr, regionale Schnellbusverkehre, der Neu- und Ausbau und die Reaktivierung von Bahnstrecken, die barrierefreie Gestaltung

von Haltestellen und Bahnhöfen, der Ausbau und die Erneuerung der Stadtbahninfrastruktur sowie ein robustes Netz der Eisenbahn für den Nahverkehr finanziert.

Neben Investitionen in die Infrastruktur von Stadt- und Eisenbahnen für den Nahverkehr fördert das Land auch Erneuerungs- und Erhaltungsinvestitionen in die Infrastruktur von nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen, sofern sie vorrangig dem Güterverkehr dienen.

Darüber hinaus fördert das Land Elektro- und Wasserstoffbusse und die dafür erforderliche Lade- und Werkstattinfrastruktur. Mit Blick auf die Finanzierung – wir kommen später auch noch zur Diskussionen um die Finanzierung des ÖPNV, die wir mit dem Bund führen und auch führen müssen – will ich auf die besondere Verantwortung des Bundes hinweisen.

Eine nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet auch Umwelt- und Klimaschutz für unser Land. Um Deutschland beim Erreichen seiner ambitionierten Klimaschutzziele zu unterstützen, treibt Nordrhein-Westfalen unter anderem den Ausbau von Radwegen voran und erhöht die Investitionsmittel für Bau und Erhalt von Radwegen.

Das Land gewährt nach Maßgabe der Förderrichtlinien Nahmobilität Zuwendungen an Gemeinden und Gemeindeverbände für Investitionen und Planungen, Service sowie Kommunikation und Informationen zur Verbesserung des Radverkehrs und anderer Formen der Nahmobilität. Förderfähig sind Bau- und Ausbauvorhaben, grundhafte Sanierung sowie weitere Vorhaben der Nahmobilität, die geeignet sind, ein umweltschonendes, sicheres und nutzerorientiertes Angebot der Nahmobilität zu schaffen und motorisierten Individualverkehr auf die Nahmobilität zu verlagern.

Gefördert werden neben Radwegen, Fahrradabstellanlagen und Gehwegen auch Querungseinrichtungen, die den Verkehr sicherer machen. Außerdem sind neue Wegweiser, Ladestationen für Pedelecs, Öffentlichkeitsarbeit und Modal-Split-Erhebungen Bestandteil der Programme. Die hier geförderten Neubau-, Ausbau- oder grundhaften Sanierungsmaßnahmen wirken für die Bürgerinnen und Bürger direkt vor Ort und dienen überwiegend den Alltagsverkehren.

Die Förderung der Fuß- und Radinfrastruktur erfreut sich einer sehr großen Beliebtheit auf kommunaler Ebene. Dies wird durch die hohe Anzahl an geförderten Maßnahmen in den Nahmobilitätsprogrammen der letzten Jahre sehr deutlich.

Neben dem öffentlichen Verkehr und dem Radverkehr ist der Schienenverkehr das Rückgrat einer zukünftigen, nachhaltigen und vernetzten Mobilität. Schienenverkehr und öffentlicher Nahverkehr müssen sowohl im städtischen wie im ländlichen Raum ausgebaut, optimiert und intelligent miteinander verknüpft werden. Wir haben vorhin schon eine intensive Diskussion um die Bedeutung des Schienenverkehrs geführt.

Nordrhein-Westfalen verfügt über ein Binnenwasserstraßennetz mit insgesamt 720 km Länge. Davon entfallen rund 240 km auf den Rhein und knapp 480 km auf das Westdeutsche Kanalnetz. An den Binnenwasserstraßen liegen 120 Häfen; davon sind 23 öffentliche Häfen. Sie leisten als Schnittstelle der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße einen maßgeblichen Beitrag zur umweltschonenden Bündelung und Verlagerung von Gütertransporten auf Wasserstraßen und Schienen.

Es ist ein Anliegen der Landesregierung, nicht nur die Häfen der Rheinschiene, sondern auch die Anbindung der Kanalhäfen als Logistikstandorte zu stärken, unter anderem durch eine Kostenbeteiligung an den Ausbaumaßnahmen.

Mit Blick auf die internationalen Verflechtungen und die Mobilitätsbedürfnisse ist der Luftverkehr ein wichtiger Bestandteil für die Bürgerinnen und Bürger wie auch für die Wirtschaft. Dabei gilt es auch – das ist sicherlich ein neueres Thema –, den national, europäisch und international vereinbarten Klimaschutzzielen nachzukommen und sie in den Blick zu nehmen. Hierfür gilt es, eine Neuausrichtung hin zu einem klimaneutralen Fliegen – mit dem Zwischenziel eines klimafreundlicheren Fliegens – aktiv mitzugestalten und zu forcieren. Ziel der Landesregierung ist daher, den Luftverkehr in Nordrhein- Westfalen so weiterzuentwickeln, dass er neben den Bedürfnissen der Reisenden und der nordrhein-westfälischen Wirtschaft dem Klimaschutz und den Bedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohner nach Lärmschutz stärker Rechnung trägt.

Last, but not least: Auch wenn wir Mobilität insgesamt und auch den Modal Split verändern wollen, sind und bleiben Straßen wichtige Adern für die Menschen und die Wirtschaft in unserem Land. NRW verfügt über ein großes und grundsätzlich gutes Straßennetz, das allerdings an vielen Stellen in die Jahre gekommen ist. Mit dem Haushalt 2024 setzt die Landesregierung die Modernisierung der Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen fort.

Lassen Sie mich am Ende zusammenfassen: Trotz der anhaltenden finanziell engen Handlungsspielräume gibt es mit dem Einzelplan 10 eine gezielte Prioritätensetzung, mit der wichtige Projekte der zukunftsorientierten Transformation unseres Bundeslandes im Verkehrssektor vorangetrieben werden können.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Gordan Dudas (SPD) bezeichnet die Einführung in den Einzelplan 10 des Haushaltsplans als sehr knapp. Angesichts der Übersichtlichkeit des Einzelplans überrasche dies jedoch nicht.

Weder aus den bisherigen Ausführungen noch aus dem Haushaltsplanentwurf gehe hervor, wie die Landesregierung die nötige Verkehrswende bewältigen wolle. Dafür brauche es ein Sonderprogramm, und er frage, ob es ein solches gebe.

Zweitens bleibe offen, ob die Landesregierung haushalterische Rücklagen für die Instandhaltung des Landesstraßennetzes bilde. Er verweise insbesondere auf den Zustand der Brückenbauwerke.

Drittens frage er, inwiefern konkrete Investitionspläne für einzelne Kapitel die im Haushaltsplanentwurf dargestellten Handlungsschwerpunkte begleiteten.

Vorsitzender Matthias Goeken erinnert daran, dass im Anschluss an die Einbringung lediglich Verständnisfragen vorgebracht werden sollten. Teile der Fragen des Abgeordneten reichten möglicherweise schon in den Bereich der inhaltlichen Auseinandersetzung hinein.

StS Viktor Haase (MUNV) antwortet, haushalterisch in einzelnen Titeln verankerte Rücklagen oder ein Sonderprogramm existierten nicht. Aus den im Haushaltsplanentwurf aufgeführten Mitteln würden selbstverständlich die geplanten Maßnahmen den Festlegungen entsprechend umgesetzt; über mehr Mittel als im Haushaltsplan vorgelegt verfüge das Land nun einmal nicht. Der finanzielle Rahmen stelle sich für das Land derzeit herausfordernd dar; umso mehr gelte es, Schwerpunkte zu setzen.

Konkrete Investitionspläne würden im weiteren Verlauf der Haushaltsberatungen vorgelegt, beispielsweise mit Bezug auf das Landesstraßenbauprogramm.

3 Damit alle einsteigen können: NRW braucht kostenlosen ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie ein echtes Solidarticket

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/4584

(Überweisung an den Verkehrsausschuss – federführend –, an den Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales sowie an den Ausschuss für Familie, Kinder und Jugend am 15. Juni 2023)

Der Ausschuss beschließt auf Antrag von Gordan Dudas (SPD), eine schriftliche Sachverständigenanhörung durchzuführen.

4 Sachstand Deutschland-Ticket

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1537

In Verbindung mit:

Aktueller Stand beim SchülerInnen-Ticket (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1536

StS Viktor Haase (MUNV) führt aus:

Zu Beginn möchte ich feststellen, dass die Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 insgesamt ein großer Erfolg war. Ich habe es vorhin schon bei der Einbringungsrede zum Haushalt gesagt: Mit dem 49-Euro-Ticket wird bundesweit das komplette Angebots- und Tarifsysteem erneuert. Wir kommen da zu einer Modernisierung.

Auch die Verkaufszahlen belegen den Erfolg. Mittlerweile – das ist Stand Juli 2023 – haben ca. 10 Millionen Personen das Deutschlandticket erworben. Wir können damit auch eine beträchtliche Zahl an neuen Nutzenden in den ÖPNV locken. Das ist der Stand, und ich glaube, dass es ein sehr attraktives Angebot für alle ist, die es nutzen. Das zeigt auch die öffentliche Resonanz.

Wir befinden uns derzeit an mehreren Stellen noch in der Diskussion. Ich denke, es ist wichtig, mitzuteilen, wo wir derzeit stehen. Zum Schülerticket und zum Sozialticket komme ich gleich noch.

Wir sehen mit Blick auf die Fortsetzung des Deutschlandtickets noch einen erheblichen Handlungsbedarf. Wir freuen uns, wenn der französische Präsident auf unser System in Deutschland schießt und es auch nach Frankreich bringen will, und wir freuen uns, wenn auch der Bundesverkehrsminister dies als Beispiel lobt. Allerdings sind wir derzeit in intensiven Diskussionen mit dem Bund über zwei wichtige Fragestellungen, bei denen es um die Finanzierung im nächsten Jahr geht. Es geht um die Nachschusspflicht. Wir sind auf Ebene der Verkehrsministerkonferenz, bei der wir den Vorsitz haben, in intensiven Gesprächen, um diese Frage endgültig zu klären und Sicherheit für alle Beteiligten zu schaffen. Wir hoffen sehr, dass der Bund an dieser Stelle kurzfristig ein Signal gibt.

Gleiches gilt für das Thema „Studierendenticket“ bzw. „Semesterticket“. Auch zu dem Modell, das von allen Ländern auf dem Tisch liegt, muss der Bund ein Signal geben, dass er mitmacht und mitgeht. Das sind wichtige Punkte, die jetzt ganz konkret anstehen.

Mit Blick auf das Schüler-und-Schülerinnenticket haben wir per Erlass die Möglichkeit geschaffen, dass die Kommunen in Nordrhein-Westfalen daran partizipieren können. Davon ist auch von erfreulich vielen Kommunen Gebrauch gemacht worden. Nach unseren aktuellen Zahlen sind es auf jeden Fall über 50 % der Kommunen, die daran teilnehmen.

Wir haben noch keinen ganz konkreten Überblick. Wir haben am 15.08. noch mal eine Abfrage an alle Verbände gestartet. Die Zahlen liegen noch nicht in einer guten, konsolidierten Form vor, wir hoffen aber, dass wir sie – wie viele nehmen konkret daran teil? – möglichst bald nachreichen können.

Sie bekommen ja auch vor Ort mit, wie dort jeweils die Situation aussieht. Es gibt Kommunen, die ganz normal das Angebot übernehmen. Teilweise gibt es lokale, einzelne Lösungen, und es gibt eine ganze Reihe von Fällen, in denen derzeit darüber diskutiert wird, wie es in den Orten umgesetzt werden kann. Wir hoffen allerdings, dass es noch von vielen weiteren in Anspruch genommen wird.

Zum Thema „Sozialticket“: Auch da haben wir landesweit die Voraussetzungen geschaffen. Wir haben die Rückmeldung erhalten, dass es im Laufe des Jahres noch von den Verkehrsverbänden eingeführt wird. Es hat sich bei den Verkehrsverbänden, nicht beim Land, etwas verzögert, weil die gesamte Abwicklung umgesetzt werden muss. Deshalb kommt es etwas später, aber wir bzw. die Verkehrsverbände können hoffentlich in den nächsten Monaten dieses Angebot landesweit an den Start bringen.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) pflichtet Staatssekretär Haase bei: Das Deutschlandticket sei ein voller Erfolg. Es bringe einen guten Preis und einfache Handhabung zusammen. Laut schriftlichem Bericht ständen die Ergebnisse einer Evaluation der verkehrlichen Lenkungswirkungen des Tickets für den September zu erwarten. Sie bitte um Informationen dazu, wie evaluiert werde und was dabei herauskomme.

Zum Semesterticket bzw. Studierendenticket liefen die Verhandlungen. Sie wünsche sich mehr Einsatz seitens Minister Krischer, welcher der Verkehrsministerkonferenz vorsitze, für die 600.000 Studierenden in NRW. Einige ASten signalisierten bereits, die Semestertickets zu kündigen, weil es nicht vorangehe.

Hinsichtlich des für den Dezember angekündigten Sozialtickets vertrete die SPD die Auffassung, dass die avisierten, noch unter dem Finanzierungsvorbehalt stehenden 39 Euro immer noch zu teuer seien. Sie erkenne an, dass das Ministerium unter haushalterischem Druck stehe und nicht alle Wünsche erfüllen könne, in den Kommunen gebe es allerdings bereits einen echten Wildwuchs unterschiedlicher Sozialtickets: Während es in Essen 39 Euro koste, gebe es in Bonn eines für 19 Euro. Sie plädiere dafür, gemeinsam daran zu arbeiten, ein Ticket landesweit für weniger als 39 Euro anzubieten.

Als gute Nachricht erachte sie, dass ein Sechstel der Deutschlandtickets im Rahmen von Jobticketangeboten ausgegeben worden sei. Dies gelte es weiter zu stärken. Leider ließen die Grundlagen im nordrhein-westfälischen Beamtenrecht und im Tarifvertrag ein Jobticket dieser Art für Landesbeschäftigte nicht zu, diese Rechtsgrundlagen

ließen sich aber sicherlich verändern, sodass gegebenenfalls mit dem Angebot eines solchen Jobtickets auch in die anstehenden Tarifverhandlungen eingestiegen werden könnte. Dem könnten sich im Nachgang auch die Kommunen anschließen.

Den Erfolg des Tickets für Schülerinnen und Schüler bewerte die SPD trotz der Darstellung des Staatssekretärs, dass 50 % der Kommunen daran teilnahmen, geringer als die Landesregierung. Sie wisse aus zahlreichen, eher resignativen Rückmeldungen, dass der Aufwand, der mit den in diesem Zusammenhang zu beachtenden Verwaltungsvorschriften und -regelungen einhergehe, als sehr hoch eingeschätzt werde. Zudem fragten die Kommunen nach einer dauerhaften finanziellen Absicherung der Träger und wünschten sich diesbezüglich mehr Planbarkeit.

Es gelte, die Finanzierung, die Verwaltungsvorschriften und -regelungen sowie die Schülerverkehre insgesamt zu vereinfachen. Dies biete sich als Folgeprojekt an, zum Beispiel für das kommende Jahr.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die Deutsche Bahn seien mit der Evaluation des Deutschlandtickets beauftragt worden, so **MR Thomas Plück (MUNV)**. Die offizielle Evaluation dauere noch an, aber bereits aus den einzelnen Sachstandsberichten gehe hervor, dass durch das Deutschlandticket eine Lenkungswirkung erzielt werde. Aus dem letzten Sachstandsbericht hätten sich 5 % Verkehrsverlagerung vom Auto auf den ÖPNV ablesen lassen. Dieser Wert errechne sich zum einen aus der Verkaufszahlen, zum anderen aus Befragungen und Marktforschung. Andere in der Presse genannte Werte, die mithilfe von Routingsoftware oder Mobilfunk gewonnen würden, stammten nicht aus der offiziellen Evaluation.

StS Viktor Haase (MUNV) erwidert auf die Forderung, der Verkehrsminister möge sich zum Semesterticket stärker einsetzen, Minister Krischer habe bereits mehrfach persönlich mit dem Bundesverkehrsminister über das Thema gesprochen. Des Weiteren widmeten sich verschiedene Arbeitsgruppen dieser Sache, und auch mit den ASten gebe es einen engen Austausch. Auch eigene Konzepte seien vorgelegt und Beschlüsse in Koordinierungsgremien herbeigeführt worden. Ein in diesem Kontext vorgeschlagenes Modell fiele für den Bund sogar günstiger aus, sodass er nicht verstehe, weshalb der Bundesverkehrsminister es nicht nutze. Er könne sich kaum vorstellen, dass man noch mehr tun könnte, um das Thema voranzutreiben. Manches davon gelange möglicherweise gar nicht an die Öffentlichkeit.

Die Diskussion werde unter dem nordrhein-westfälischen Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz und mit Blick auf die Kündigungen des Semestertickets durch manche ASten noch an Fahrt aufnehmen, wobei er meine, dass die Kündigungen bei einer Einigung auf ein deutschlandweites Ticket auch noch rückgängig gemacht werden könnten. Nichtsdestotrotz erhöhten sie natürlich den Druck, ein deutschlandweites Semesterticket einzuführen.

Hinsichtlich des Sozialtickets lasse sich angesichts der Haushaltslage kein günstigerer Preis als 39 Euro realisieren. Immerhin handle es sich um ein Ticket zu einem Preis, zu welchem auch in der Vergangenheit Sozialtickets angeboten worden seien. Die 39 Euro

gölten erstmals landesweit, günstigere Tickets könnten aber in einzelnen Regionen weiterhin angeboten werden.

Für das Jobticket beständen in der Tat noch nicht die nötigen rechtlichen Voraussetzungen. Die Zuständigkeit dafür liege beim Finanzministerium, dem ein Antrag des Landtages vorliege, entsprechend zu prüfen. Bezogen auf Tarifverträge müssten die Tarifparteien eine Klärung herbeiführen. Die nötige Öffnung für Angestellte der Kommunen gebe es bereits, für Landesbeschäftigte werde noch verhandelt. Sobald die Rahmenbedingungen in einem ersten, wichtigen Schritt festständen, gehe es um die Finanzierung, um zu klären, inwiefern das Land bzw. die Kommunen ein Angebot machen könnten.

Dass die Kommunen sich das Ticket für Schülerinnen und Schülern betreffend resignativ äußerten, könne er nicht nachvollziehen. Die Regelungen seien zunächst recht einfach und auch auf Wunsch der kommunalen Spitzenverbände für dieses Jahr befristet. Unabhängig vom Deutschlandticket müsse man sich künftig der Frage widmen, wie die Fahrtkosten für Schülerinnen und Schüler geregelt werden könnten. Dies betreffe mehrere Ressorts, wobei das MUNV in dieser Sache nicht federführend sei. Mit dem Deutschlandticket und dem jetzigen Ticket für Schülerinnen und Schüler habe das nicht unmittelbar etwas zu tun.

Laura Postma (GRÜNE) macht geltend, nicht nur das Deutschlandticket sei ein voller Erfolg. Mit dem Sozialticket und dem Schülerticket würden sowohl junge Menschen als auch Menschen mit geringem Einkommen in den Blick genommen. Sie werte es als Erfolg, das Sozialticket für 39 Euro anbieten zu können – einer Summe, die unterhalb des Satzes für Mobilität beim Bürgergeld liege. Teurer werde es darüber hinaus für niemanden; günstigere lokale Angebote blieben bestehen.

Beim Schülerticket zeige sich schon jetzt, vor der Rückmeldung aller Kommunen, dass viele daran teilnehmen wollten. Teils brauche es noch etwas Zeit, um Verträge zu ändern, und sie sei gespannt auf die abschließenden Zahlen.

Bezüglich des Jobtickets erinnere sie an einen aus einem Antrag der schwarz-grünen Koalition erwachsenen Prüfauftrag an das Finanzministerium. Sie bitte um Informationen zum diesbezüglichen Sachstand.

Beim Semesterticket verweise sie auf die Verhandlungen in Berlin. Falls die Prüfung tatsächlich ergeben habe, dass es günstiger wäre, das Semesterticket beizubehalten, wäre die Sache für sie klar. Die Verkehrsministerkonferenz habe bereits Eckpunkte vorgelegt, nun warte man auf die Zusage aus Berlin.

StS Viktor Haase (MUNV) bestätigt, dass zum Semesterticket Diskussionen stattfinden, und er hoffe, dass die Argumente auch den Bundesverkehrsminister sowie den Bundesfinanzminister überzeugten. Die nächste Verkehrsministerkonferenz werde am 11. und 12. Oktober stattfinden; spätestens bis dahin hoffe er auf eine Lösung.

Das Semesterticket habe in NRW angesichts 600.000 Studierenden besonders große Bedeutung. Deshalb freue es ihn, dass es gelungen sei, in der Verkehrsministerkonferenz einen gemeinsamen Beschluss mit einer einheitlichen Konzeption zu entwickeln,

von dem alle Länder und alle Studierenden profitieren würden, und dies an den Bund heranzutragen.

Zum Sachstand des Deutschlandtickets führt **RD Gerd Kordt (FM)** aus, das Landesbesoldungsgesetz lasse es in der Tat nicht zu, den Beamten in Land und Kommunen einen entsprechenden Zuschuss zu gewähren. Ob eine Bezuschussung angestrebt werden solle, sei zudem noch Gegenstand einer Abwägung innerhalb der Landesregierung.

RR Andreas Terhorst (FM) ergänzt, ähnlich stelle es sich für Tarifbeschäftigte des Landes dar. Im TV-L fehle im Gegensatz zum TVöD eine Regelung, über welche die Bezuschussung des Deutschlandtickets erfolgen könnte. Ob eine Bezuschussung Teil des Tarifabschlusses nach den Verhandlungen Ende des Jahres werde, bleibe abzuwarten.

Christof Rasche (FDP) bezeichnet das Deutschlandticket als echtes Erfolgsmodell, dessen Gelingen maßgeblich mit der Rolle des Bundesverkehrsministers Volker Wissing zusammenhänge.

Die mit dem Deutschlandticket einhergehenden weiteren Beratungen um Preise für bestimmte Tickets dauerten an, grundsätzlich gehe es aber um Strukturfragen. Sowohl das Angebot der Fahrleistungen als auch den Erwerb von Tickets für unterschiedliche Verkehrsträger betreffend werde sich künftig einiges verändern.

Staatssekretär Haase habe ein Konzept zum Semesterticket erwähnt, welches durch das Land vorgelegt worden sei. Dieses sei ihm nicht bekannt. Er bitte darum, es dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen.

StS Viktor Haase (MUNV) antwortet, er beziehe sich, wenn er über ein Konzept spreche, auf einen in einer Untergruppe des Koordinierungsrats entwickelten Vorschlag der Länder, welcher dem Koordinierungsrat zur Einführung des Deutschlandtickets vorliege, aber aufgrund gegenläufiger Positionen in der Bundesregierung noch nicht beschlossen sei. Die Eckpunkte dieses Beschlussvorschlags würden im Bericht skizziert, könnten aber auch noch einmal vorgestellt werden.

MR Thomas Plück (MUNV) erläutert daran anschließend, bei dem Koordinierungsrat handle es sich um ein Abstimmungsgremium von Bund und Ländern. In der Arbeitsgruppe Tarifentwicklung dieses Koordinierungsrats sei ein Konzept entwickelt worden, welches berücksichtige, an welchen Stellen es bereits kostenneutrale oder sogar günstigere andere Ticketlösungen gebe, sodass mit zahlreichen Kündigungen zu rechnen wäre. Daraus folge die Annahme, dass es teils günstiger wäre, Semestertickets beizubehalten.

Hierzu werde überprüft – auch von unabhängigen Sachverständigen – was haushalterisch und rechtlich tragbar wäre. Die entsprechenden Beratungen fänden auf Bundes-

ebene statt; mit dem Ziel – auch vor dem Hintergrund des VMK-Vorsitzes Nordrhein-Westfalens –, dieses Vorhaben im Koordinierungsrat zum Erfolg zu bringen.

Die Eckdaten des Konzepts sähen einen Rabatt von 40 % vor, was zu einem Preis von 29,40 Euro führte. Somit würde dem Abstandsgebot Genüge getan, nach welchem das Semesterticket günstiger als sonstige Ticketangebote sein müsse. Die vorgeschlagene Relation gelte als juristisch tragbar.

Der Beschlussvorschlag bedürfe im Koordinierungsrat nun Abstimmungen zwischen Ländern, Verbänden und Bund.

Dass das Landesbeamtengesetz die rechtlichen Grundlagen für einen Zuschuss zum Deutschlandticket nicht hergebe, sei ihm bewusst, so **Gordan Dudas (SPD)**. Die Initiative der SPD-Fraktion – er verweise auf den in Tagesordnungspunkt 5 zur Abstimmung stehenden Antrag – ziele darauf ab, diese rechtlichen Grundlagen zu schaffen. Wer die Verkehrswende wolle, müsse mit gutem Beispiel vorangehen und den Landesbeschäftigten Möglichkeiten einräumen, ein solches Ticket zu erwerben.

In anderen Bundesländern funktioniere dies bereits. Seines Erachtens würde es auch dem größten Bundesland gut zu Gesicht stehen. Wenn man es nur wolle, könnten die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden. Wenn dies nicht mit dem Beschluss des Antrags der SPD, sondern ausgehend davon auf anderem Wege gelinge, sei es auch gut; ihm gehe es um das Ergebnis.

Klaus Esser (AfD) stellt darauf ab, dass für die Finanzierung des Deutschlandtickets kalkulatorisch von einem Vollkostenansatz ausgegangen werden müsse, der dann subventioniert werde, um den günstigeren Ticketpreis zu erreichen. Ihn interessiere, wie dieser Vollkostenansatz aussehe bzw. ob sich diese Frage überhaupt genau beantworten lasse. Die Frage erstreckte sich auch auf das Jobticket und das Semesterticket.

MR Andreas Wille (MUNV) erläutert, ein Vollkostenansatz lasse sich nur schwerlich in Zahlen darstellen, da die ÖPNV-Tarife ohnehin nicht kostendeckend seien und große regionale Unterschiede beständen. Darin begründeten sich die ÖPNV-Förderung des Landes sowie Finanzierungsbeiträge der Kommunen.

Aus diesem Grund würden für den finanziellen Ausgleich beim Deutschlandticket nicht die Kosten betrachtet, sondern die tatsächlichen Tarifeinnahmen mit den angenommenen Tarifeinnahmen ohne Deutschlandticket verglichen. Dies werde auf das Jahr gesehen auch über Preissteigerungen bzw. Tariferhöhungen fortgeschrieben. Würde mit Tariferhöhungen ein vollständiger Kostenausgleich anstrebt, würde auch ein vollständiger Kostenausgleich geleistet, aber dies sei auch in der Vergangenheit nicht der Fall gewesen.

5 Zuschuss zum Deutschlandticket für alle Landesbeschäftigten – Landesregierung muss jetzt handeln

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/4583

(Überweisung an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend – an den Unterausschuss Personal des Haushalts- und Finanzausschusses sowie an den Verkehrsausschuss am 14. Juni 2023)

Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass der federführende Haushalts- und Finanzausschuss eine schriftliche Sachverständigenanhörung durchführen wird, und kommt überein, den Antrag in der Ausschusssitzung am 18. Oktober 2023 erneut aufzurufen.

6 **Zügigere Entfernung und Verwertung rechtswidrig abgestellter Kraftfahrzeuge mittels Beseitigungsanordnungen sowie Vollstreckung im Wege des Sofortvollzugs**

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/3309

– abschließende Beratung und Abstimmung

(Überweisung an den Verkehrsausschuss zur alleinigen Befassung am 9. März 2023)

Vorsitzender Matthias Goeken informiert, die zur Stellungnahme aufgerufenen Sachverständigen hätten sich an der am 26. April 2023 beschlossenen schriftlichen Sachverständigenanhörung nicht beteiligt. Schriftliche Stellungnahmen lägen also nicht vor.

Klaus Esser (AfD) bezeichnet den Antrag als sachgerecht. Er basiere auf einem Rechtsgutachten von Professor Dr. Stark aus Köln. Leider habe auch der von der AfD benannte Sachverständige sich nicht geäußert, wofür er sich entschuldige. Auch die fehlende Beteiligung anderer Sachverständiger könne er daher nicht kritisieren, so dass der Antrag heute abgestimmt werden könne.

Christof Rasche (FDP) spricht sich gegen eine Zustimmung zum Antrag aus. Dass sich niemand an der schriftlichen Anhörung beteiligt habe, stütze die These, dass es für das Thema des Antrags keinen tatsächlichen Bedarf gebe.

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

7 Die Demokratie lebt von gut informierten Parlamentariern: Nordrhein-Westfalen braucht einen Beirat für die Autobahn GmbH des Bundes in NRW

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/4137

Schriftliche Anhörung:
Stellungnahme 18/691
Stellungnahme 18/692
Stellungnahme 18/702
Stellungnahme 18/722
Stellungnahme 18/723
Stellungnahme 18/735

(Überweisung an den Verkehrsausschuss zur alleinigen Befassung am 3. Mai 2023)

Gordan Dudas (SPD) wirbt für die Einrichtung eines Beirats für die Autobahn GmbH. Da die Informationspolitik des Verkehrsministers bzw. des Verkehrsministeriums nicht ausreiche, sei dies nötig, damit das Parlament im Sinne größtmöglicher Transparenz die für seine Debatten relevanten Informationen erhalte. Auch IHK, ACE und die kommunalen Spitzenverbände, also diejenigen, die eine gute und funktionierende Autobahninfrastruktur benötigten, sähen die Notwendigkeit, einen Beirat einzurichten. Die kommunalen Spitzenverbände wollten überdies daran beteiligt werden. Dieser Wunsch erschließe sich ihm voll und ganz.

Christof Rasche (FDP) spricht sich ebenfalls für eine Zustimmung zu dem Antrag aus, der im Grunde das Selbstverständnis der Abgeordneten betreffe, die ein Recht darauf hätten, bei wichtigen, das Land betreffenden Vorhaben nachfragen zu können. Er hoffe, dass dem Ansinnen, mit diesem Antrag das Parlament in Gänze zu stärken, keine Parteipolitik entgegengestellt werde, nur weil es sich um einen Antrag der Opposition handle. Auch in seiner Funktion als Vizepräsident betone er, dass der Antrag eigentlich nicht das Ministerium, sondern das Recht des Parlaments und die Möglichkeit, sich für das Land einzusetzen, betreffe.

Ebenso wie Gordan Dudas verweise er auf die Stellungnahmen, in welchen die Wichtigkeit der Kommunikation und Information hervorgehoben werde. Einige Institutionen wären verständlicherweise gerne selbst Teil des Beirats, dann würde das Gremium aber zu groß.

Das Vorgetragene sei eine schöne Predigt, allerdings in der falschen Kapelle, meint **Klaus Vossemer (CDU)**. Für Planung, Bau und Unterhaltung der Bundesfernstraßen zeichne seit dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH des Bundes verantwortlich, also eine Firma in Zuständigkeit der Bundesregierung um Olaf Scholz und Volker Wissing.

Er verschweige nicht, dass auch die Regierungskoalition aus CDU und FDP in der vergangenen Legislaturperiode ein Begleitgremium gefordert habe. Dies sei vom Bund nicht umgesetzt worden. Die Forderung, ein solches Gremium nun für die Landesebene einzurichten, bleibe aber noch hinter der damaligen Forderung zurück und führe nicht weiter. Dies habe auch die Mehrheit der Sachverständigen zum Ausdruck gebracht.

In der Tat werde auch betont, dass ein besserer Informationsfluss stattfinden müsse. Er teile die Auffassung, dass sich die Akteure besser vernetzen und bessere Kommunikations- und Informationsstrukturen vorherrschen sollten. Diese Kritik richte sich aber zu 100 % an die Bundesebene, nämlich an die in der Autobahn GmbH Verantwortlichen sowie an die Bundesregierung. Ein Beirat auf NRW-Ebene führte, wie auch Sachverständige betonten, lediglich zu einer zusätzlichen Belastung, da er Ressourcen binden würde.

Martin Metz (GRÜNE) pflichtet seinem Vorredner bei, dass mangelnde Kommunikation über Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen logischerweise bei der Bundesebene adressiert werden müsse. Einen Beirat auf Landesebene brauche es dafür nicht.

Die Sachverständigen schätzten den Fall durchaus unterschiedlich ein. Der BUND spreche sich grundsätzlich gegen einen Beirat aus, da die Verantwortung eindeutig bei der Bundesebene liege, kommunale Spitzenverbände und IHK forderten mehr Informationen ein, wobei ein Beirat helfen könne – allerdings nicht auf die vorgeschlagene Weise, und sie wollten auch selbst beteiligt sein –, und der VDV hinterfrage gut abgewogen, ob ein Beirat tatsächlich einen Mehrwert hinsichtlich der Abstimmung zwischen Landtag, Straßen.NRW, Landesregierung und Autobahn GmbH bringe. Er selbst folge der Einschätzung des VDV, dass dieser Mehrwert bezweifelt werden müsse.

Die nächsten Jahre oder sogar Jahrzehnte erforderten einen guten Austausch aller Akteure und ein gutes Management der Sanierung maroder Infrastruktur, insbesondere von Brücken. Es gelte, dafür geeignete Instrumente zu finden, den von SPD und FDP vorgeschlagenen Beirat bewerte er nicht als ein solches.

Klaus Esser (AfD) meint, die Debatte verlaufe wie üblich als Spiel der Kräfte. Sachlich sei es aber korrekt, dass die Verantwortlichkeit bei Bundesverkehrsminister Wissing bzw. dem Bund liege. Der VDV beschreibe zudem treffend, dass ein Beirat Ressourcen binde, Aufwand verursache und in Zeiten des Fachkräftemangels keinen adäquaten Nutzen biete. Ähnlich formulierten es auch andere Sachverständige.

Es brauche also keinen weiteren Arbeitskreis bzw. ein Gremium wie einen Beirat, bei welchem Sitzungen bezahlt bzw. Sitzungsgelder ausgeschüttet würden. Nichtsdestotrotz stehe die Landesregierung in der Pflicht, das Parlament angemessen zu informieren, und die Antworten auf Kleine Anfragen fielen häufig sehr dünn aus. Letzteres habe aber mit dem Antrag selbst nichts zu tun. Diesen lehne die AfD ab.

In der Tat falle die Stellungnahme des VDV sehr differenziert aus, so **Christof Rasche (FDP)**. Der VDV unterstütze den Wunsch nach zeitnaher und vollständiger Information, und genau darauf ziele der Antrag ab. Die Ablehnung des VDV beziehe sich auf das Mitsprache- und Gestaltungsrecht im Beirat.

Die Parlamentarische Gruppe Bahn komme im Interesse des Landes NRW mit Vertretern der Deutschen Bahn zusammen, und noch unter Tagesordnungspunkt 1 habe der für NRW zuständige DB-Bevollmächtigte Werner Lübberink den Ausschuss informiert. Ähnlich laufe es beim Thema „Binnenschifffahrt“. All dies betreffe Zuständigkeiten des Bundes, dennoch werde das Parlament Nordrhein-Westfalens informiert. Ob es einen Beirat gebe oder eine Parlamentarische Gruppe, sei ihm im Grunde völlig egal; es gehe darum, als Parlamentarier bei dem sehr wichtigen Verkehrsträger „Autobahn“ tätig werden zu können. Dass die Koalition dies nicht wolle, finde er ein bisschen irre.

Vorsitzender Matthias Goeken merkt an, auch Elfriede Sauerwein-Braksiek als Direktorin der Niederlassung Westfalen der Autobahn GmbH habe dem Ausschuss auf ein Schreiben mitgeteilt, dass die erbetene Stellungnahme aus Berlin zu erwarten sei. Daraus folge, dass man in Fragen, welche die Autobahn GmbH betreffen, künftig auch jemanden aus Berlin in den Ausschuss einladen müsse. Trotz dezentraler Struktur gestalte sich die Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH also schwierig.

Er selbst hätte es ähnlich gesehen wie im Fall der DB AG und dem Bevollmächtigten für NRW, Herrn Werner Lübberink, die Autobahn GmbH habe sich aber ausgedungen, dass nicht die örtliche Dependence, sondern Berlin antworte.

Dieser Vorgang könne gegebenenfalls noch erörtert werden, ebenso die Implementierung einer Parlamentarischen Gruppe. Momentan stelle es sich jedenfalls so dar, dass der Austausch mit der Autobahn GmbH über den Sitz in Berlin laufe.

Die Abstimmung zum Antrag werde der Vereinbarung der Obleute folgend in der nächsten Sitzung durchgeführt.

Gordan Dudas (SPD) gibt Christof Rasche recht: Zu anderen Verkehrsträgern wie Straßen, Luftwegen, Wasserwegen und Schienen existierten Parlamentarische Gruppen oder Ähnliches, bei einem der wichtigsten Verkehrsträger, der Autobahn, gebe es so etwas nicht. Informationen würden nicht so weitergegeben, dass im Parlament adäquat reagiert werden könne. Eine Parlamentarische Gruppe wäre ihm völlig recht; wichtig sei, dass dem Parlament keine Informationen vorenthalten würden. Dann erführe man so etwas wie die Sperrung der Haarbachtalbrücke, um die es unter Tagesordnungspunkt 13 gehe, auch nicht aus der Presse, sondern schon im Vorfeld.

Ob die Zuständigkeiten beim Bund oder beim Land lägen, sei ihm recht egal. Von den gewählten Volksvertretern werde erwartet, dass sie sich der Themen im Land annähmen. Sicherlich würden auch die Abgeordneten der CDU und der Grünen nicht behaupten, nicht informiert werden zu wollen. Auch wenn es ihm nicht so sehr darauf ankomme, ob es letztlich auf einen Beirat hinauslaufe, erachte er den Antrag in diesem Sinne als wichtig.

Martin Metz (GRÜNE) macht geltend, die Autobahn GmbH selbst spreche sich gegen das Vorgeschlagene aus. Besser wäre eine Beschlussfassung zu einer Sache, welche die Institution, um die es gehe, selbst als sinnvoll wahrnehme. Zwingen könne man die Autobahn GmbH schließlich nicht.

Der Vergleich Christof Rasches mit der Bahn hinke überdies etwas, weil die Aufgabenträgerschaft bei der Schieneninfrastruktur sich anders darstelle als bei den Autobahnen. In der Tat gebe es auch eine Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt, mit der man sich vergleichen könnte, bei allem Respekt sei diese aber nicht so hoch angesiedelt und gut ausgestattet wie die Parlamentarische Gruppe Bahn.

Für die Information über Einzelprojekte sei ein Beirat oder auch eine Parlamentarische Gruppe überdies nicht das geeignete Format. Bei Straßen-, Autobahn- oder Brückenprojekten gelte es, frühzeitig die Akteure vor Ort zu erreichen und nicht nur die Mitglieder des Landtags in einem wie auch immer gestalteten Gremium vorab zu informieren. Falls der Antrag abgelehnt würde, bedeutete dies eine Absage an den konkreten Vorschlag, nicht an die grundsätzliche Zielsetzung, über die sicherlich noch diskutiert werden könne.

Klaus Vossemer (CDU) stellt heraus, es werde über den Inhalt des Antrags debattiert, und darin finde sich nichts von einer Parlamentarischen Gruppe. Der Antrag sei bewertet worden, auch von den Sachverständigen, und insgesamt stehe am Ende das Ergebnis, dass er nicht zielführend sei.

Der Vorschlag der Einrichtung einer Parlamentarischen Gruppe könne allenfalls Gegenstand einer Obleuterunde sein. Dabei würde es auch darauf ankommen, Einfluss in Berlin geltend zu machen, vor allem beim Bundesverkehrsminister, um den Informationsfluss zu einer solchen Gruppe zu gewährleisten.

Darüber hinaus stimme er seinem Vorredner zu: Selbstverständlich bestehe Interesse an Informationen, aber das vorgeschlagene Instrument eigne sich nicht. Es würde etwas aufgebaut, was falsche Hoffnungen erzeugen, am Ende aber nur für Ärger und Frustration sorgen würde.

Christof Rasche (FDP) betont, er bewerte es besonders hoch, dass in fast jeder Stellungnahme der Stellenwert der Kommunikation hervorgehoben werde, und genau um diesen Wunsch nach Informationen gehe es.

Er verstehe auch nicht, weshalb insbesondere die CDU sich einem solchen Format versperre. Dass sie den Weg der Grünen mitgehe, die als wenig straßenaffin gölten, unterstreiche die Veränderung der Verkehrspolitik der CDU.

8 Entwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung

Drucksache 18/4837
Vorlage 18/1366

Gordan Dudas (SPD) regt an, in ähnlichen Fällen eine gut nachvollziehbare Zusammenfassung auf etwa einer DIN-A4-Seite anzufertigen, da sich die Verordnung in der vorgelegten Form recht sperrig lese.

StS Viktor Haase (MUNV) äußert Verständnis für diesen Wunsch, da auf der einen Seite ein Informationsbedürfnis bestehe, man bei einigen Verordnungen aber auf der anderen Seite recht tief einsteigen müsste, um dieses Informationsbedürfnis zu befriedigen. Er sage zu, diese Anregung ins Ministerium weiterzutragen.

Der Vorsitzende Matthias Goeken stellt fest, dass der Verkehrsausschuss zu dem Verordnungsentwurf angehört wurde.

9 Bericht der Landesregierung zum 2. Jahrestag der Flutkatastrophe (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1377

StS Viktor Haase (MUNV) trägt wie folgt vor:

Ihnen liegt ein ausführlicher Bericht vor; die wesentlichen Aspekte möchte ich noch einmal zusammenfassen.

Ich will aber natürlich auch in Erinnerung rufen, dass das Hochwasser vor etwas mehr als zwei Jahren viele Menschenleben in Nordrhein-Westfalen gefordert hat. Wir sind jetzt in der Nachbereitung. Die Landesregierung hat in allen Ausschüssen, in allen Fachbereichen darüber berichtet, was in der Zwischenzeit geschehen ist; hier im Ausschuss über den Verkehrsbereich.

Die aktuellen Ereignisse – mittlerweile fast überall auf der Erde – zeigen, dass es zumindest kein Einzelfall war, dass es ein Starkregenereignis gab. In diesem Sommer gab es auch in Nordrhein-Westfalen wieder ähnliche Bilder, glücklicherweise nicht mit so vielen Todesfällen. Gerade gestern erreichten uns die Berichte aus Griechenland. Das sind Bilder, an die man sich nicht gewöhnen darf, und wir müssen künftig Vorsorgemaßnahmen treffen. Das bedeutet natürlich auch, dass wir bei den Klimaschutzanstrengungen nicht nachlassen dürfen, um es insgesamt abzumildern.

Ich komme konkret zu den Schäden, die im Jahr 2021 entstanden sind. Der Wiederaufbau ist an den meisten Stellen fast vollständig abgeschlossen. Bei den Straßen sind 116 Bauwerke erheblich beschädigt worden. Von den letzten beiden Vollsperrungen ist die eine im Juli dieses Jahres aufgehoben worden: die L 924 zwischen Velbert-Nierenhof und Wuppertal-Mitte. Bei der L 136 in Jülich wird die Vollsperrung im Frühjahr 2024 aufgehoben. Das sind die letzten beiden Straßen, die noch flutbedingt gesperrt waren.

Um die entstandenen Schäden wieder aufzubereiten, haben wir insgesamt über 120 Millionen Euro investiert. An den Stellen, die wir angegangen sind – das gilt für die Schienenstrecken ähnlich –, haben wir geschaut, wie man aus den Ereignissen lernen kann, um die Infrastruktur resilient zu machen. Insbesondere gilt es, die Brücken so zu gestalten, dass in der Durchlässigkeit mehr Wasser aufgenommen werden kann.

Im Zuge der Sanierung der Straßen wurde dort, wo es möglich war, auch das Thema „Radwege“ mitgedacht. Wir haben, wo es ging, also die Möglichkeiten im Zuge des Wiederaufbaus genutzt.

Bei der Schiene bestanden Schäden an 1.500 Stellen, teilweise mit Streckensperrungen verbunden. Die sind noch nicht ganz so weit abgeschlossen wie bei den Straßen. Vieles ist aber mittlerweile auch da erledigt, und es wird sukzessive bearbeitet. Es wird mit Hochdruck daran gearbeitet, und auch hier wird die Gelegenheit genutzt, in

Teilen der Strecken in der Eifel gleichzeitig für eine Elektrifizierung zu sorgen. Es wird also nicht nur instand gesetzt, sondern das Netz gleichzeitig modernisiert.

Mein Dank gilt insbesondere den Kolleginnen und Kollegen, die das jetzt mit Hochdruck umgesetzt haben. Straßen.NRW hat enorm viel geleistet und mit Hochdruck gearbeitet. Das möchte ich gerne aus Sicht der Landesregierung explizit erwähnen.

Ansonsten verweise ich auf den Bericht, beantworte aber gerne Rückfragen.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) bittet insbesondere angesichts der angesprochenen 1.500 Maßnahmen für die Schiene um Zurverfügungstellung einer Liste über noch ausstehende Maßnahmen, aus der auch hervorgehe, bis wann sie abgeschlossen sein sollten – zumindest, sofern es sich nicht nur auf die im schriftlichen Bericht thematisierte Eifelstrecke, die Oleftalbahn und die Volmetalbahn beschränke. – **StS Viktor Haase (MUNV)** sagt zu, dieser Bitte nachzukommen.

Als Abgeordneter aus einer der am stärksten betroffenen Regionen schließe er sich dem Dank an Straßen.NRW, Deutsche Bahn, die kommunalen Verwaltungen und alle weiteren Beteiligten an, so **Klaus Vossemer (CDU)**. Manches stehe noch aus, es werde aber vorbildlich gearbeitet. Unmittelbar nach der Hochwasserkatastrophe sei mit der Wiederherstellung der öffentlichen Infrastruktur begonnen worden. Manche der betroffenen Straßen hätten im ländlichen Raum die einzige Verbindungsmöglichkeit zwischen zwei Orten dargestellt. Um den Prozess zu beschleunigen, seien auch neue Bauverfahren wie der Einsatz von Fertigbauteilbrücken eingesetzt worden.

Die Vorgängerregierung habe für Vergabeerleichterungen im Sinne einer schnellen und effektiven Auftragserteilung gesorgt. Angesichts anderer Planungs- und Genehmigungsstaus stelle sich die Frage, weshalb dies nicht immer, sondern offenbar nur in einer krisenhaften Situation funktioniere.

Zwar könne der ambitionierte Zeitplan der Deutschen Bahn bei der Wiederherstellung der Eifelstrecke und der Voreifelbahn nicht ganz eingehalten werden, dies werde aber immerhin durch die Elektrifizierung der Strecke kompensiert, was ohne das einmalige Commitment von Bund, Land und Verkehrsverbund sicherlich 10 bis 15 weitere Jahre gebraucht hätte.

Auch die Reaktivierung der Oleftalbahn über Freizeitverkehre hinaus als Regelverkehrsstrecke werde nun in einer Machbarkeitsstudie geprüft, allerdings handle es sich dabei sicherlich nicht um die für den Verkehr relevanteste Strecke in der Eifel. Die Hochleistungskorridore in der Eifel seien die Strecken von Trier nach Köln sowie die Strecke Bonn–Euskirchen–Düren. Diese gingen bald wieder ans Netz.

Martin Metz (GRÜNE) schließt sich dem Dank an. Die durch Straßen.NRW und alle weiteren Beteiligten erbrachten Leistungen wisse man sehr zu schätzen.

Als positives Beispiel von besonderer Bedeutung hebt der Abgeordnete heraus, dass der Wiederaufbau der Voreifelbahn sowie der Strecke Köln–Trier mit der Elektrifizierung verbunden werde. Auch mit Blick auf den Klimaschutz sei es das richtige Zeichen,

nachhaltig und zukunftsfähig zu bauen. Möglicherweise könnte in der Region Missmut darüber entstehen, dass sich mit der Elektrifizierung weitere Bauphasen anschließen, sodass doch länger gesperrt werden müsse. Er appelliere an alle Beteiligten, beim Wiederaufbau nicht in Handlungsmuster aus der Zeit vor dem Hochwasser zu verfallen, sondern bürgerfreundlich und zukunftsgerichtet zu agieren.

Auch **Christof Rasche (FDP)** dankt allen Beteiligten. Es handle sich um eine gewaltige Aufgabe.

10 Folgen des Hochwassers an der Emscher vom 22./23.06.2023 *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1367 – Neudruck
Vorlage 18/1468

StS Viktor Haase (MUNV) ergänzt die schriftlichen Berichte folgendermaßen:

Das Thema betrifft uns im Landtag zumindest in zwei Ausschüssen. Zum einen steht im Wesentlichen die Frage des Hochwasserschutzes auf der Tagesordnung, zum anderen die Frage der Ursachen, wie also ein Starkregenereignis, das gar nicht so stark war, zu einem Hochwasser und dazu geführt hat, dass ein Deich beschädigt wurde. Die Folge war – das ist das Thema, worüber wir insbesondere hier im Verkehrsausschuss sprechen müssen –, dass eine Güterbahnbrücke in die Knie gegangen ist, sodass sie nicht mehr zu halten war. Mittlerweile musste sie auch abgebaut werden.

Der eine Aspekt ist also die Ursachenfrage: Wie kann es zu den Schäden kommen? Das ist ein Thema, welches wir auch in der nächsten Sitzung des Umweltausschusses vorstellen werden. Die Emschergenossenschaft als entsprechende deichschutzpflichtige Institution hat eine Begutachtung in Auftrag gegeben, was derzeit von der Bezirksregierung geprüft wird. Wir werden versuchen, die Ergebnisse zeitnah darzustellen.

Die Güterzugstrecke ist die einzige Anbindung an DeltaPort. Von Beginn an haben wir uns mit allen Beteiligten in die Diskussion eingebracht, weil das natürlich für den Hafen ein enormer Eingriff ist. Wir haben das Ziel, die Strecke so schnell wie möglich zu reaktivieren.

Dazu gibt es mittlerweile regelmäßige Gesprächsrunden. Inzwischen ist wohl eine 60 m lange Ersatzbrücke gefunden worden, sodass beim nächsten gemeinsamen Termin – ich meine, Mitte September –, bei dem auch DeltaPort dabei ist, ein Zeitplan vorgestellt werden kann, wie diese Ersatzbrücke, die bewusst breiter aufgestellt und breiter verankert wird als im bisherigen Querschnitt, die nächsten Jahre dort genutzt werden kann, um dann insgesamt in einen Ersatzneubau zu gehen.

Es wird nun also ein dauerhaftes Provisorium mit einer Ersatzbrücke erstellt, und das möglichst schnell. „Möglichst schnell“ bedeutet einen Zeitraum von, schätze ich, ungefähr einem Jahr. Wir sind zuversichtlich, dass das in diesem Zeitraum gelingt. Wichtig ist dabei zum einen die Kommunikation mit den Unternehmen sowie die Verlässlichkeit mit der DB, um es entsprechend mit Nachdruck einzufordern.

Das eine ist der Bau und die Planung der Brücke, zum anderen gibt es begleitende Genehmigungen, die erstellt werden müssen. Sie betreffen Dinge wie Kampfmittel, umweltrechtliche Fragestellungen, Bodengutachten usw. Dies liegt nicht unmittelbar in der Verantwortung der DB, sondern wir haben eine begleitende Arbeitsgruppe eingerichtet, die genau diesen Prozess koordinieren wird, sodass alles ineinander-

greifen, die Zeit eingehalten und der Zeitraum des Ausfalls dieser Güterzugstrecke so minimal wie möglich gehalten werden kann.

Es braucht leider ein bisschen Zeit, aber wir hoffen, dass wir mit dieser Verlässlichkeit und der Unterstützung – teilweise auch von anderen Häfen – DeltaPort und den Unternehmen, die dort angesiedelt sind, so helfen können, dass die Zeit überbrückbar ist. Diese Zeit der Überbrückung ist endlich, und wir tun alles, um die Güterzugstrecke so schnell wie möglich wieder in Betrieb zu nehmen.

Gordan Dudas (SPD) begrüßt die geschilderten Maßnahmen und möchte wissen, inwiefern sie mit den Kommunen abgestimmt worden seien. Er denke hier an die Organisation von Umleitungsverkehren für die mit der Bahn transportierten Güter sowie an etwaige Beschwerden von Anwohnern.

Da es sich um einen fortlaufenden Prozess handle, bitte er überdies um einen Statusbericht zum Ende des Jahres oder zu Beginn des kommenden Jahres.

Vorsitzender Matthias Goeken sagt zu, Letzteres für eine entsprechende Tagesordnung vorzusehen.

Die Kommunen seien in den Informationsfluss eingebunden, und bei Bedarf würden auch weitere Akteure hinzugezogen, so **StS Viktor Haase (MUNV)**. Die Anzahl der Beschwerden halte sich in Grenzen, wiewohl der Abbruch der Brücke mithilfe eines riesigen Krans für ein paar Beschwerden gesorgt habe.

Für die Umleitungsverkehre suchten auch die im Hafen ansässigen Firmen jeweils nach Lösungen. Manche verlagerten den Güterverkehr auf Lkws. Er habe diesbezüglich keine Kenntnis über Beschwerden. Einige Alternativwege führten über andere Häfen und andere Anschlüsse; eine Umleitungsstrecke, die für alles genutzt werde, gebe es aber nicht. Diskussionen gebe es allenfalls mit Blick auf Entzerrungen aufgrund der Sperrung des Hochleistungskorridors.

11 Sachstand zum Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV (AMP)
(Bericht beantragt durch die Fraktion der SPD [s. Anlage 2])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1538

StS Viktor Haase (MUNV) berichtet:

Der Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV ist ein Prozess, der seit Längerem aufgegleist, aber noch nicht zum Abschluss gekommen ist. Er ist jenseits der Fragen rund um das Deutschlandticket und dessen Finanzierung eine der großen Baustellen in der Diskussion mit dem Bund und einer der großen Finanzierungsbausteine, die wir mit dem Bund diskutieren und diskutieren müssen.

Es gibt da ein verabredetes Verfahren und auch entsprechende Gutachten. Es gibt eine Grundstruktur mit sechs strategischen Zielen, die bearbeitet werden sollen. Damit ist man in großen Teilen bereits vorangeschritten.

Die zentrale Frage der Finanzierung ist derzeit noch nicht finalisiert. Das durch den Bund bei der Firma Ramboll in Auftrag gegebene Gutachten ist erst jetzt mit großer zeitlicher Verzögerung mündlich vorgestellt worden. Die Langfassung liegt den Ländern noch nicht schriftlich vor. Es wird dann eine ganz wichtige Grundlage sein.

Man muss aber auch sehen: Das ist nur ein Teil der Diskussionen zur Finanzierung, die vor uns liegen, weil das Ramboll-Gutachten bislang nur die Betriebskosten in der Fortschreibung ermittelt, aber nicht den Ausbau- und Investitionsbedarf. Das wird in einem weiteren Schritt mit dem Bund diskutiert, sodass wir auch da eine gemeinsame Zahlengrundlage bekommen. Das ist etwas, was wir entsprechend einfordern, mit dem Gutachten, welches jetzt vom Bund vorgelegt wird, aber noch nicht erfüllt ist.

Wir befinden uns also in einem Prozess der Diskussion mit dem Bund, um die Finanzsituation und damit eine der großen Baustellen so hinzubekommen, dass es am Ende ein gutes Ergebnis wird.

Wir sind derzeit in den Gremien der Verkehrsministerkonferenz ebenfalls intensiv dabei, die Diskussion voranzutreiben, und versuchen, eine gemeinsame Länderpositionierung und insbesondere ein gemeinsames Zahlengerüst als Grundlage für die Diskussion mit dem Bund zu haben. Es ist entscheidend, ein gemeinsames Zahlengerüst zu haben, um dann schauen, welche Mittel wie verankert werden können.

Das ist ein wichtiger Aspekt, der sich insbesondere an den Bund und die Finanzierungsverantwortung des Bundes richtet. Wir sind insofern etwas hellhörig bis irritiert, wenn es vom Bund andere Vorstellungen von der Finanzungsverteilung oder möglicher angedachter Dinge gibt. Ich glaube, das ist kein guter Beitrag in der Diskussion, und wir hoffen, dass wir auf der Grundlage der bisherigen verfassungsrechtlichen Aufgabenteilung der Finanzierung die Diskussion zu Ende führen können.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) fragt, ob erstens ein Zeitplan existiere, bis das Gutachten schriftlich vorliege und dann auch dem Ausschuss zur Verfügung gestellt werden könne, und bis wann zweitens die Verhandlungen mit dem Bund zu einem Ergebnis geführt werden sollten.

StS Viktor Haase (MUNV) antwortet, er wisse nicht, wann die Langfassung des Gutachtens vorliege. Die Kurzfassung sei mittlerweile im Internet abrufbar. Er biete an, im Nachgang der Sitzung den entsprechenden Link mitzuteilen. Bei dieser Kurzfassung handle es sich um das, was den Ländern vorgestellt worden sei.

Der Einfluss auf den übrigen zeitlichen Ablauf sei gering. Der Koalitionsvertrag auf Bundesebene sehe den Beschluss des Paktes explizit vor, und dies werde auch seitens NRWs mit Nachdruck eingefordert. Dies werde auch Gegenstand der Diskussionen bei der nächsten Verkehrsministerkonferenz sein, um beim Bund eine klare Richtung einfordern zu können.

12 Finanzierung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen im Ländervergleich *(Bericht beantragt durch die Fraktion der SPD [s. Anlage 3])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1535

StS Viktor Haase (MUNV) führt aus:

Zur Frage des Vergleichs: Da gibt es entsprechende Zahlen, die man auch noch mal recherchieren kann. Mit Bezug darauf, wer den ersten, zweiten, dritten oder letzten Platz belegt, erlauben Sie mir die Anmerkung, dass man sich beim Pro-Kopf-Verbrauch, bei dem es diesen Platz gibt, der Anlass für Ihre Berichts-anfrage war, die Zahlen genau ansehen muss. Zum einen sind die Stadtstaaten natürlich immer in einer etwas anderen Konkurrenz, und bei den Flächenländern sind die Zahlen sehr eng beieinander. Wenn man es pro Kopf verteilt, ergibt dies in einer numerische Reihenfolge den Platz, den Sie nennen, aber die Flächenländer sind relativ nahe beieinander.

Man kann natürlich auch schauen, wer absolut wie viel Geld einsetzt. Da nimmt Nordrhein-Westfalen den ersten Platz ein. Nordrhein-Westfalen setzt am meisten Geld absolut für diese Tätigkeiten ein.

Dann gibt es noch eine dritte Variante, wenn man es auf die Fläche umrechnet. Das ist, finde ich, mit die interessanteste Zahl. Da liegt Nordrhein-Westfalen hinter den Stadtstaaten auf Platz eins.

Es gibt also eine gewisse Bandbreite der Interpretationen, und deswegen muss man, denke ich, die Zahlen differenziert betrachten. Insgesamt sind wir bei der Ausstattung wieder bei dem Thema des vorherigen Tagesordnungspunkts: Ganz entscheidend ist letztlich, wie am Ende die Mittelausstattung über den Bund zum Tragen kommt.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) dankt für den schriftlichen Bericht sowie die Ergänzungen durch den Staatssekretär, aus denen sich jedoch keine tiefer gehenden Erkenntnisse in Bezug auf andere Bundesländer ziehen ließen. Staatssekretär Haase habe zwar verschiedene Relationen zu anderen Länder dargestellt, einen echten Vergleich könnten die Fraktionen aber zum Beispiel mittels einer Synopse ziehen, aus der auch die durch andere Bundesländer eingesetzten Mittel – zum Beispiel pro Person – hervorgingen. Da gerade ein solcher Ländervergleich erbeten worden sei, um zu erkennen, an welchen Stellen von anderen Ländern gelernt werden könne, fehle ihrer Meinung nach im Grunde die Hälfte des Berichts.

StS Viktor Haase (MUNV) erwidert, die Berichts-anfrage habe eine derart explizite Bitte um Daten anderer Länder nicht enthalten, er sage aber zu, zu prüfen, welche Zahlen – teils handle es sich um Berichte der Länder an den Bund – zur Verfügung gestellt werden könnten, und dabei auch die bereits von ihm angedeuteten Interpretationen zu beachten.

Vorsitzender Matthias Goeken gibt zu bedenken, dass der Ländervergleich im Titel der Berichts-anfrage durchaus enthalten sei, die Vorlage davon inhaltlich aber etwas abweiche. Er vermute, dass es kein Problem darstellen werde, die angekündigte Ergänzung zu liefern.

13 Sachstandsbericht zur angekündigten Sperrung der A 544/Haarbachtalbrücke
(Bericht beantragt durch die Fraktion der SPD [s. Anlage 4])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1534

StS Viktor Haase (MUNV) legt dar:

Die Haarbachtalbrücke ist eine Brücke aus dem Jahr 1956, die sich im Zuständigkeitsbereich des Bundes befindet und in den vergangenen Jahren regelmäßig überprüft wurde. In diesem Jahr ist uns mitgeteilt worden, dass diese Brücke im Laufe des Jahres vollgesperrt werden muss und dann ein Ersatzneubau erfolgt.

Sie befindet sich derzeit in einer Teilspernung, die nach unseren Informationen im Oktober in eine Vollsperrung übergehen soll. Seitdem läuft auch die Abstimmung mit den Kommunen und dem Landesbetrieb Straßen.NRW über entsprechende Ersatzrouten und andere Fragestellungen.

Das läuft nach unserer Einschätzung – wie gesagt: die Federführung liegt beim Bund – gut. Es wird natürlich angesichts knapp 50.000 Kfz, die derzeit über diese Straße fahren, zu einer Belastung führen, das ist aber, denke ich, in der Belastungsdimension nicht vergleichbar mit der anderen bekannten Brücke in Lüdenscheid, weil das Straßensystem es verteilt. Aber es wird natürlich zu einer Belastung kommen.

Es gibt verschiedene Ausweichstrecken, die derzeit in der Diskussion sind, über welche Verkehrsmodellen bzw. -prognosen zufolge der Verkehr abfließen wird. Herr Usath wird gleich im Detail erläutern, wie da der Stand der Planungen ist. Die Situation ist sicherlich herausfordernd, aus unserer Sicht aber bewältigbar.

MR René Usath (MUNV) ergänzt:

Herr Staatssekretär hat es einleitend schon erwähnt: Es handelt sich um eine Brücke in der Baulast des Bundes. Es ist ein Bauwerk, das die Autobahnniederlassung in Krefeld betrifft, also nicht den Bereich von Frau Sauerwein-Braksiek, sondern es ist unter der Leitung von Herrn Ganz.

Die Niederlassung Rheinland in Krefeld hat diese Brücke im Rahmen von kontinuierlichen Untersuchungen irgendwann so ablasten müssen, dass das Bauwerk nicht mehr tragfähig erscheint und dementsprechend durch einen Ersatzneubau ersetzt werden muss.

Herr Staatssekretär hat des Weiteren erwähnt, dass das Straßennetz in der Städte-region Aachen nicht vergleichbar ist mit dem eher dünnmaschigen Netz im Sauerland bzw. in Lüdenscheid. Die Umleitungsverkehre werden natürlich über entsprechende Ausschilderungen kanalisiert, aber die Erfahrungen zeigen, dass sich die Verkehre selbst ihren Weg suchen, und sie können über dieses Netz abgewickelt werden.

Wir haben uns von den vor Ort zuständigen Behörden berichten lassen, also vom Landesbetrieb Straßenbau, der Städteregion Aachen und den Städten Stolberg, Würselen, Eschweiler und Aachen selbst. Dort ist man positiv überrascht über die gute Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH.

Die Autobahn GmbH hat ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, aus dem hervorgeht, wie die Verkehre sich aller Voraussicht nach – nach dem Stand der Technik simuliert – in der Region verteilen werden. Man hat daraufhin entsprechende Hot-spots bzw. Bottlenecks identifizieren können, in denen die zuständigen Straßenbaulastträger in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde entsprechende Maßnahmen umgesetzt haben – wir müssen ja unterscheiden zwischen der Straßenbaubehörde und der Straßenverkehrsbehörde.

Beispielsweise wurden auf der B 57, die an der Soers und am Tivoli vorbeigeht, Standstreifen freigegeben, um einen besseren Verkehrsfluss gewährleisten zu können. Die Berichte, die wir vor Ort erhalten haben, sagen aus, dass die derzeitige Teilspernung – wir reden momentan über eine Sperrung stadtauswärts – relativ problemlos abgewickelt werden kann, sodass wir aufgrund der guten Vorarbeit aller Beteiligten vor Ort guter Hoffnung sind, dass sich diese relativ geräuschlose Verkehrsabwicklung auch für die Zeit der Vollsperrung abzeichnet.

Die Autobahn GmbH, mit der wir gestern noch Kontakt hatten, hat berichtet, dass das Ersatzbauwerk ähnlich wie in Lüdenscheid im Rahmen einer funktionalen Ausschreibung, in der die Bauzeit als wesentliches Element und Vergabekriterium dient, in maximal 22 Monaten zur Verfügung stehen wird, sodass das Bauwerk im Laufe des Jahres 2025, gegen Ende der zweiten Jahreshälfte, wieder zumindest in Teilen befahrbar ist, um beide Fahrbeziehungen – sowohl in Richtung Aachen als auch stadtauswärts – wieder anbieten zu können.

Das ist aus Sicht des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr der aktuelle Stand rund um die Haarbachtalbrücke.

Was die Ablastung und Vollsperrung einer Brücke bedeute, wisse er sehr gut, da er aus der Umgebung der A 45 stamme, so **Gordan Dudas (SPD)**. In seiner Heimatregion sei die Situation unerträglich, im Raum Aachen stelle sie sich aber in der Tat anders dar. Über die B 57 und die A 44 gebe es immerhin Möglichkeiten, den Verkehr umzuleiten.

Auch aus dieser Region erreichten die Fraktionen aber schon jetzt, da nur abgelastet und noch nicht voll gesperrt werde, Nachrichten, dass ortskundige Autofahrerinnen und Autofahrer Wege durch Wohngebiete nutzten, weil die Umleitungsstrecken ohnehin durch Verkehr belastet seien. Auch Navigationsprogramme zeigten manchmal Wege durch Wohngebiete auf. Aller Voraussicht nach werde sich die Situation in diesen Wohngebieten bei einer Vollsperrung noch verschärfen, was die Anliegerinnen und Anlieger zwar nicht wie in Lüdenscheid, aber doch erheblich belasten werde.

Er halte es für wünschenswert, schon im Vorfeld Sorge für eine gewisse Entlastung der Anwohner zu sorgen. Der Aachener Club 544 bringe sich diesbezüglich bereits sehr

aktiv mit guten Vorschlägen ein. Diese Vorschläge in den weiteren Planungen zu berücksichtigen, halte er für unerlässlich.

Ihn interessiere erstens, ob und welche Baumaßnahmen in nächster Zeit auf den Umleitungsstrecken geplant und durchgeführt würden und inwiefern diese Baumaßnahmen zwischen Land, Bund, Kommune und Deutscher Bahn, die dies auch betreffe, abgestimmt würden.

Zweitens wünsche er Informationen darüber, ob das Land gemeinsam mit Bund und Kommunen Daten zum Verkehrsaufkommen erheben, also eine Verkehrszählung durchführen werde. Dies wäre aufgrund der Ausweichverkehre nicht nur auf den Umleitungsstrecken, sondern insbesondere in den Wohngebieten von großem Interesse.

Drittens frage er, ob der Club 544, in welchem sich Vertreterinnen und Vertreter aus der örtlichen Wirtschaft und Politik sowie Verbände und Anwohner engagierten, in die Planungen des Landes zu Umleitungen einbezogen werde.

StS Viktor Haase (MUNV) macht geltend, dass der Bund verantwortlich für die Brücke sei. Nur ein Teil der Zuständigkeiten für die weiteren betroffenen Straßen liege überdies beim Land, sondern vieles bei den Kommunen. In der Tat stelle sich die Situation anders dar als in Lüdenscheid.

MR René Usath (MUNV) erläutert, die Kanalisierung der Ausweichverkehre – dazu zähle auch, Wohngebiete von Durchgangsverkehren freizuhalten – liege in der originären Zuständigkeit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde. Auf diese Weise seien auch in Lüdenscheid Durchfahrtsverbote angeordnet und überwacht worden.

Seiner Kenntnis nach würden dazu für den Fall der Haarbachtalbrücke bereits Gespräche geführt. Dies erkenne man auch daran, dass die Ortsdurchfahrt in Würselen auf der L 136 für Lkw gesperrt werde, analog zum Vorgehen in Lüdenscheid. Die beim Bund für Lüdenscheid erwirkte Rechtsinterpretation habe man für Würselen adaptiert, sodass die Lkw-Verkehre über eine andere Landesstraße und eine Kreisstraße umgeleitet würden, um die Ortsslage in Würselen zu entlasten.

Da mehr Zeit zur Verfügung stehe als in Lüdenscheid, als man sehr spontan und für alle überraschend gesperrt habe, seien die Umleitungsstrecken ertüchtigt worden, sodass sie zumindest für die Zeit des Ersatzneubaus möglichst von Baumaßnahmen freigehalten werden könnten. Aufgrund der dann stärkeren Belastung durch Lkw-Verkehre könnten aber auch kurzfristig Schäden entstehen, die dann behoben werden müssten. Die vor Ort zuständigen Straßenbaubehörden hätten jedenfalls, sofern möglich, schon Maßnahmen vorgezogen.

Bei einer dieser Maßnahmen handle es sich um die Ertüchtigung der B 57 in Richtung Soers, auf der nun der Seitenstreifen für den regelmäßigen Verkehr befahrbar gemacht werde, um die Verkehre besser abwickeln zu können.

In der Verkehrszentrale in Leverkusen sei überdies ein Baustellenkoordinierungssystem eingerichtet worden, über welches sämtliche Straßenbau- und Straßenverkehrs-

behörden des Landes sich koordinieren könnten. Aus der Tatsache, dass Baumaßnahmen vorgezogen würden, schließe er, dass eine solche Koordination auch stattfinde.

In der Regel koordiniere auch die DB Netz AG ihre Maßnahmen auf diesem Wege, allerdings üblicherweise mit langem Vorlauf. Wenn jetzt eine Sperrpause beantragt werde, müsse dies seines Wissens in den Jahresfahrplan 2026 eingearbeitet werden. In dieser Hinsicht kurzfristig zu koordinieren, falle also schwer, man befinde sich aber immerhin in Gesprächen beispielsweise in Bezug auf etwaige Baumaßnahmen auf dem Korridor Köln–Aachen.

Die Aufgabe, Verkehrszählungen durchzuführen, liege nicht beim Land, sondern ebenfalls bei den vor Ort zuständigen Behörden. So geschehe es auch in Lüdenscheid. Falls nötig, unterstütze das Land aber bei der Koordinierung. Noch heute habe er bezüglich des Lenkungskreises Kontakt mit der Stadt Lüdenscheid gehabt.

Bezüglich des Clubs 544 merke er an, dass nicht alle Vorschläge vorbehaltlos begrüßenswert seien; einige bewerte er gar als realitätsfern. Er habe sich über die Hintergründe des Clubs auch mit der RWTH Aachen ausgetauscht. Insgesamt bezögen sich die Vorschläge zudem in erster Linie auf die Haarbachtalbrücke selbst, nicht auf die Umleitungsverkehre. Er nehme die Nachfrage aber zum Anlass, sich zu erkundigen, ob der Club 544 auch für die Umleitungsverkehre beratend zu Verfügung stehen könnte.

Gordan Dudas (SPD) dankt für die Bereitschaft, den Club 544 einzubeziehen. In der Bevölkerung gebe es wichtige Erfahrungswerte – auch in Lüdenscheid kämen vernünftige und hilfreiche Hinweise zur Verkehrssteuerung aus der Gesellschaft –, und der Club 544 bringe sich sehr engagiert und sachlich ein.

14 Nationale Hafenstrategie

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1539

Den schriftlichen Bericht ergänzend informiert **StS Viktor Haase (MUNV)**, in den Planungen zur Nationalen Hafenstrategie seien fünf Handlungsfelder identifiziert worden, zu denen das Bundesministerium für Digitales und Verkehr einen ambitionierten Zeitplan aufgestellt und auch eingehalten habe. Die Ergebnisse würden am 14./15. September durch den Bundeskanzler bei der Nationalen Maritimen Konferenz vorgestellt.

Dem MUNV lägen die Ergebnisse bislang nicht vor, sodass er empfehle, über die Hafenstrategie zu einem späteren Zeitpunkt intensiver zu diskutieren. Zur Positionierung des Landes hinsichtlich Häfen und Schifffahrtswegen habe er bereits unter Tagesordnungspunkt 2 bei der Einbringung des Haushalts etwas gesagt.

Gegen eine Wiederaufnahme des Tagesordnungspunkts zwecks weiterer Berichterstattung zu einem späteren Zeitpunkt spreche nichts, so **Vorsitzender Matthias Goeken**. Die Wasserstraßen hätten große Relevanz für Nordrhein-Westfalen.

Frank Börner (SPD) zeigt sich erfreut, dass die Landesregierung die Aktivitäten der Bundesregierung positiv würdige und erwartungsvoll den Ausführungen des Bundeskanzlers zur Nationalen Hafenstrategie entgegenblicke. Er erwarte von der Landesregierung jedoch auch, nicht nur nach Berlin zu schauen – dies scheine das Konzept der Landesregierung zu sein –, sondern sich, wenn man doch wisse, dass manches bautechnisch im Argen liege, aktiv einzubringen und deutlich zu machen, welche Anforderungen Nordrhein-Westfalen an die Hafenstrategie stelle. Dies vermisse er.

StS Viktor Haase (MUNV) stellt heraus, die Landesregierung positioniere sich durchaus und werde sich bei der nächsten Verkehrsministerkonferenz auch mit den Ergebnissen der Hafenstrategie auseinandersetzen.

Man sei unter anderem in Vorbereitungsgesprächen vertreten gewesen und wisse daher, dass im Wesentlichen Finanzierungsfragen im Fokus ständen. Ob es gelinge, bezüglich der Modernisierungsbedarfe bei der Infrastruktur einen bedeutenden Schritt voranzukommen, hänge maßgeblich von Zusagen des Bundes ab.

Als Binnenhafenstandort gelte es, dies entsprechend zu platzieren sowie die wichtigen wirtschaftlichen Verbindungen und intermodalen Verknüpfungen voranzutreiben. Dem widme man sich gemeinsam mit der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt und werde sich selbstverständlich entsprechend positionieren.

15 Verschiedenes

– keine Wortbeiträge

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

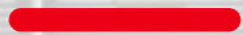
4 Anlagen

25.09.2023/26.09.2023



NRW Verkehrsausschuss

Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn AG - Allgemein und in NRW



06. September 2023

Um die Verkehrswende zu schaffen, müssen wir in der Infrastruktur andere Wege gehen



Darum kann es ein „Weiter so“ in der Infrastruktur nicht geben

Das Verkehrsvolumen steigt

Noch nie waren mehr Personen und Güter auf unserem Schienennetz unterwegs wie heute



Die Infrastruktur ist überaltert

Durch überalterte und unterfinanzierte Infrastruktur wächst das hochbelastete Netz weiter

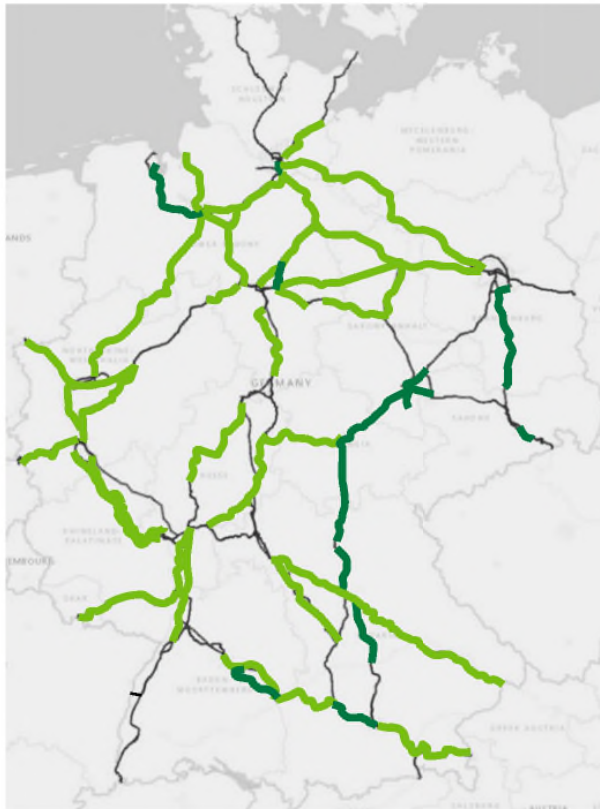


Die Pünktlichkeit ist auf Rekordtief

Qualitätsprobleme sind heute deutlich spürbar, Potenziale für kundenfreundliches Bauen werden nicht ausgeschöpft



Generalsanierung von 4.200 km vorgesehen, um bis einschl. 2030 **DB NETZE** aus dem hochbelasteten Netz das neue Hochleistungsnetz zu schaffen



Hochleistungsnetz in 2030 [in Strecken-Km]

Durch neue Bewirtschaftungsstrategie können **ca. 5.000 km** auf gute bis sehr gute Qualität gehoben werden



■ Generalsanierung
■ Zustandsnote ≤ 2
■ Instandhaltung

Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

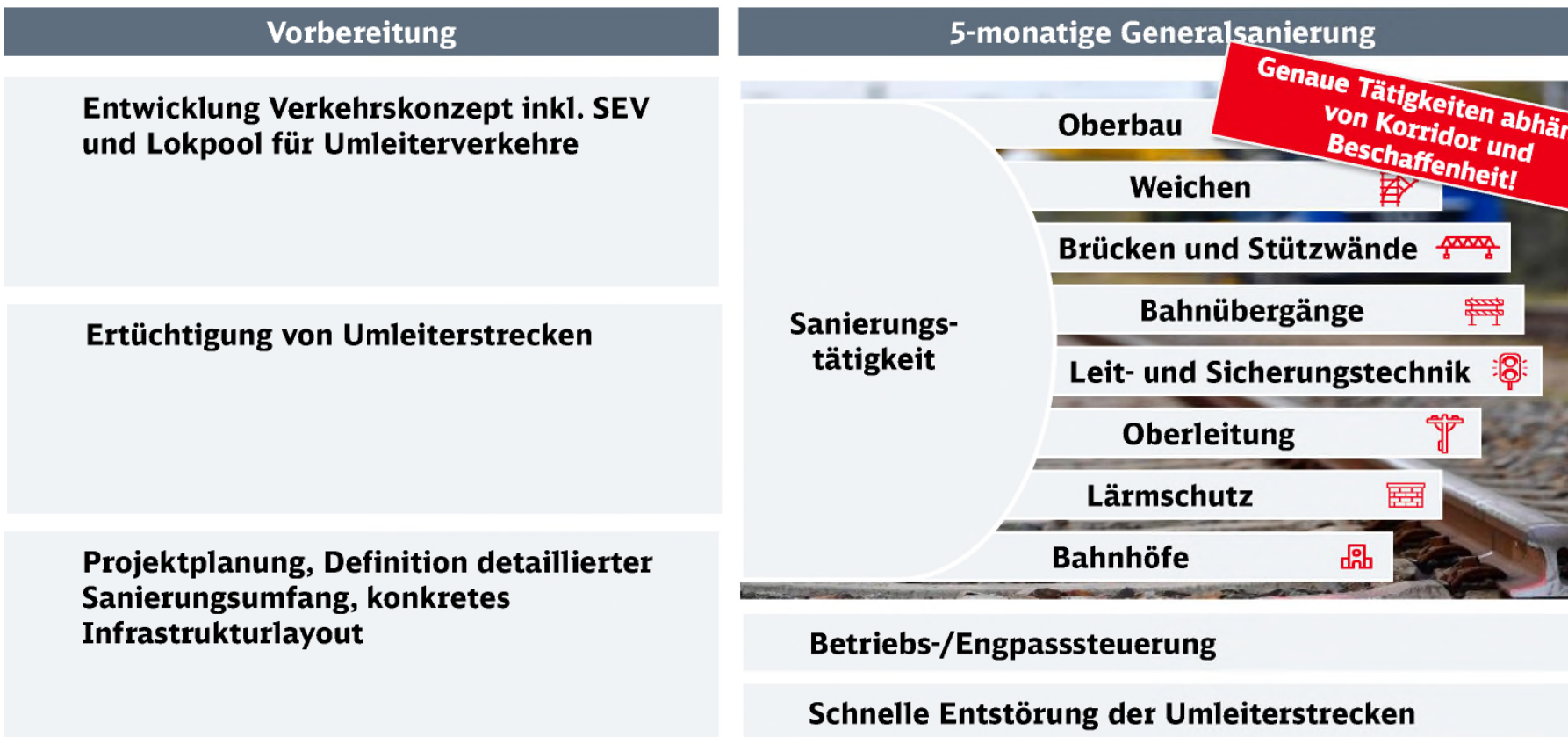
Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards sorgen für mehr Zugaufkommen und erhöhen somit die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe** und gut **organisierten Schienenersatzverkehr**

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

Eine Generalsanierung beinhaltet folgende wesentliche Aktivitäten

Inhalte / Tätigkeiten der Generalsanierung



Drei wesentliche Schwerpunkte stehen im aktuellen Fokus unserer Arbeit



Pilotvorhaben Riedbahn

- Ersatzverkehre organisieren
- Umleiterertüchtigungen durchführen



Rollout

- Abstimmung mit dem Bund finalisieren
- Generalsanierungen 2025ff ausplanen
- Dialogformate fortführen
- Vergabemodelle weiterentwickeln



Finanzierung

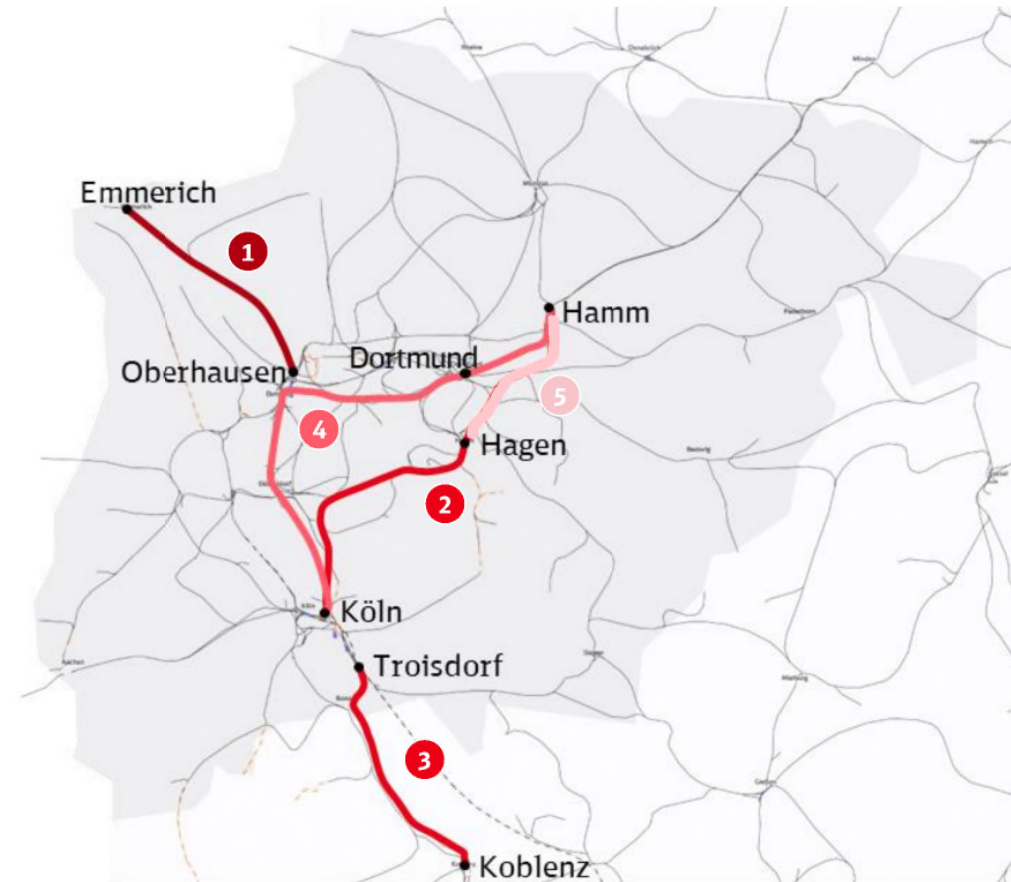
- Klärung von Finanzierungsregulierungen und Verabschiedung BSWAG-Novelle (Forderung DB AG nach Kofinanzierung EG und SEV)

In der Region West sind insgesamt neun Korridore vorgesehen, **DB NETZE** davon sollen vier Korridore bis einschließlich 2027 umgesetzt werden

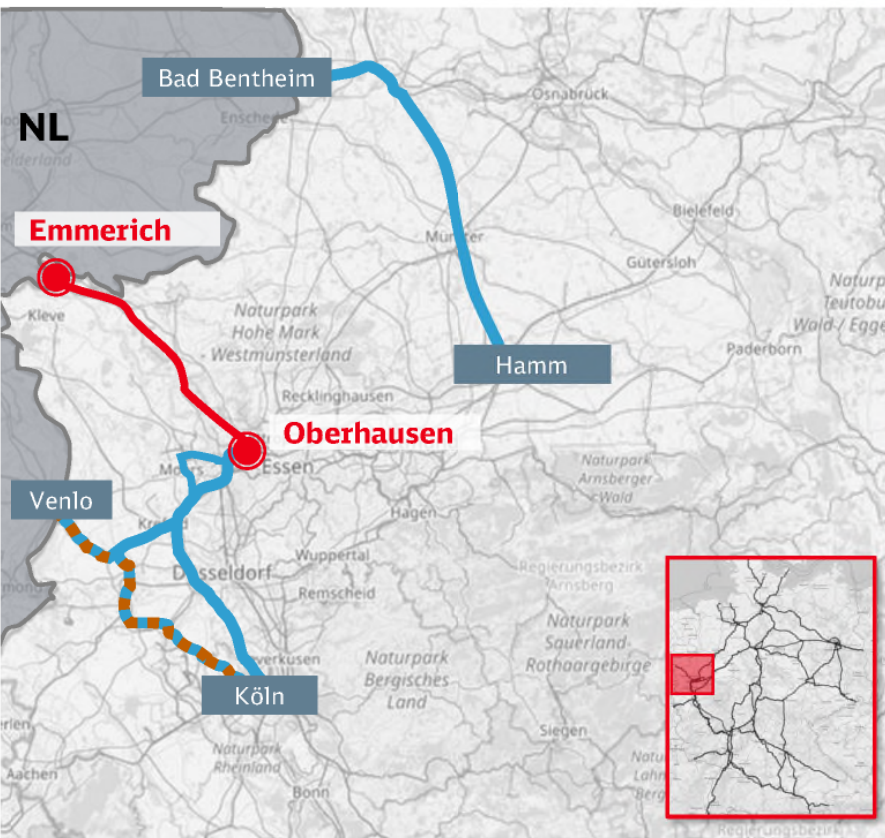
Reihung Hochleistungskorridore (HLN) Region West

Korridor	Jahr
Emmerich-Oberhausen (2270; AM ¹ : ABS 46/2)	2025 ①
Köln-Hagen (2730/2550 – Hauptgleise)	2026 ②
Troisdorf-Koblenz-Wiesbaden (2324, 3507)	2026 ③
Köln-Dortmund-Hamm (u.a. 2160/2300 – Hauptgleise; AM: RRX)	2027 ④
Hagen-Hamm (2550/2840/2103/2932)	2028 ⑤

(1) Ankermaßnahme



Verkehrskonzept: Während Generalsanierung kein Entfall von FV; **DB NETZE** GV-Umleitung über Bad Bentheim / Venlo (NL)



- Generalsanierungsabschnitt
- Umleiterstrecke Fernverkehr
- Umleiterstrecke Güterverkehr



Fernverkehr

- Während der TSP: Umleitung im Abschnitt Venlo - Köln
- Während ESP: Regulärer Betrieb
- Regulärer ESP-Betrieb für FV-Linien 78 (Frankfurt – Amsterdam), IC (Amsterdam – Zürich) und NJ (Amsterdam – Innsbruck)



Güterverkehr

- Umleitung Güterverkehr über:
 - Bad Bentheim/Münster und Hamm (Westf)
 - Venlo (NL) sowie Düsseldorf/Köln
- Ca. 80% der Züge auf Regelweg (ESP)

Regionalverkehr: SEV am Beispiel EM-OB während TSP

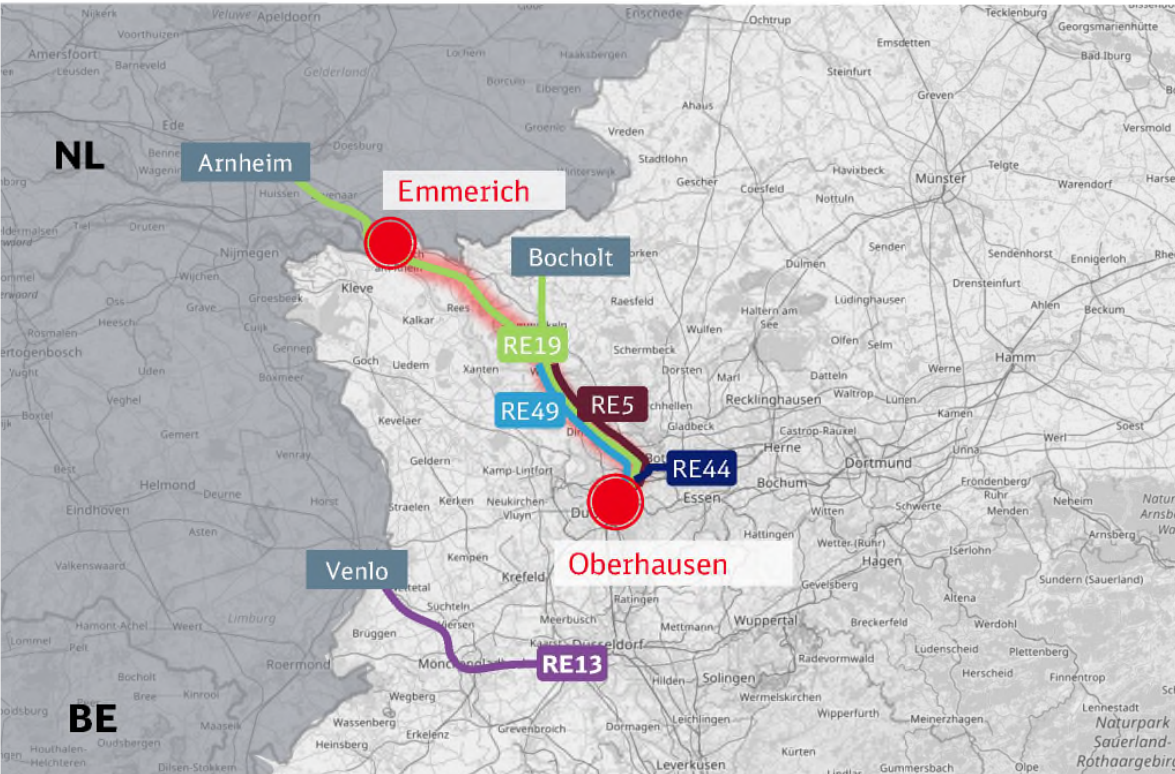
Farbliche Darstellung des SEV anhand der betroffenen Linien



SEV-Konzept der
ABS 46/2 wird
umgesetzt



Regionalverkehr TSP



- RE5** SEV Wesel – Oberhausen Hbf; nur bis Oberhausen
- RE19** SEV (Arnhem – Emmerich -) Bocholt – Oberhausen Hbf
In Klärung: Abschnitt Bocholt – Wesel mit Verkehr; Arnhem – Emmerich (Komplettausfall) → Fahrt
- RE49** SEV Wesel – Oberhausen Hbf
nur bis Oberhausen
- RE44** SEV Bottrop – Oberhausen Hbf
- RE13** SEV Venlo – Düsseldorf Hbf
Entfall Abschnitt Venlo - Viersen

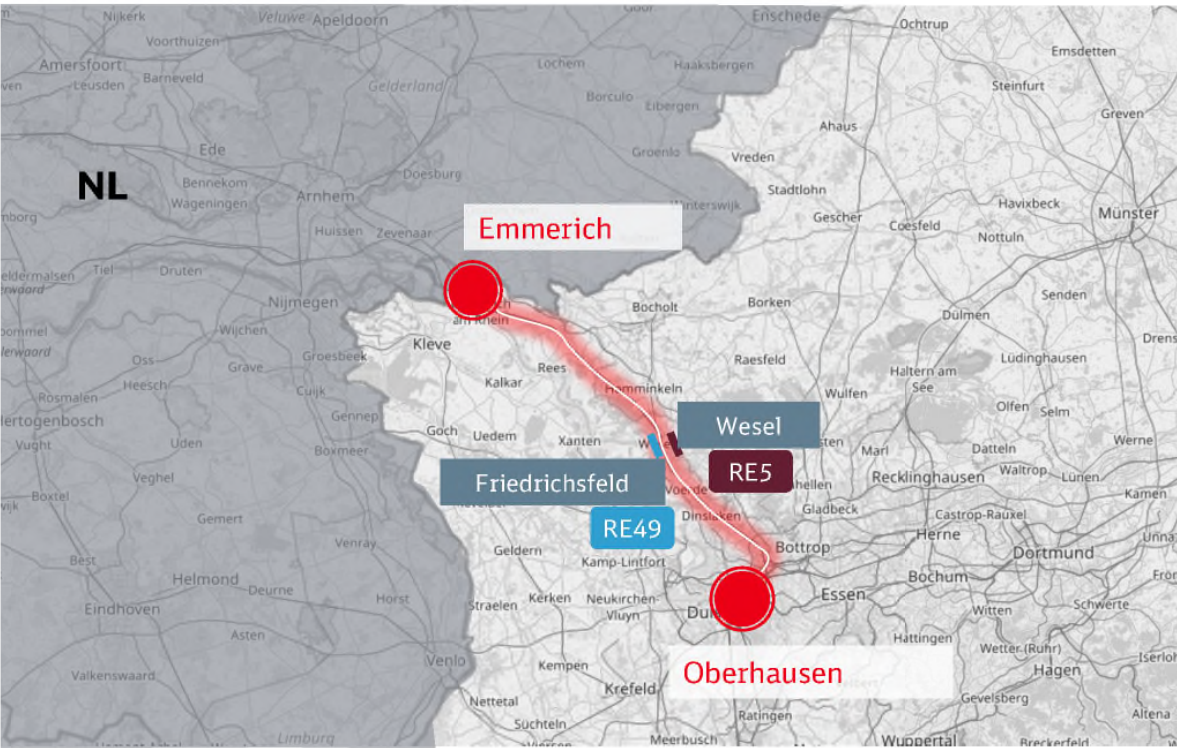
Generalsanierungsabschnitt / inkl. Zulaufstrecken

Regionalverkehr: SEV am Beispiel EM-OB im Abschnitt Wesel – Friedrichsfeld, übrige Linien ohne Einschränkungen

Farbliche Darstellung des SEV anhand der betroffenen Linien



SEV-Konzept der
ABS 46/2 wird
umgesetzt



Regionalverkehr ESP

RE5 NRW: SEV Abschnitt Wesel – Friedrichsfeld

RE49 NRW: SEV Abschnitt Wesel – Friedrichsfeld

Alle übrigen Linien ohne Einschränkungen

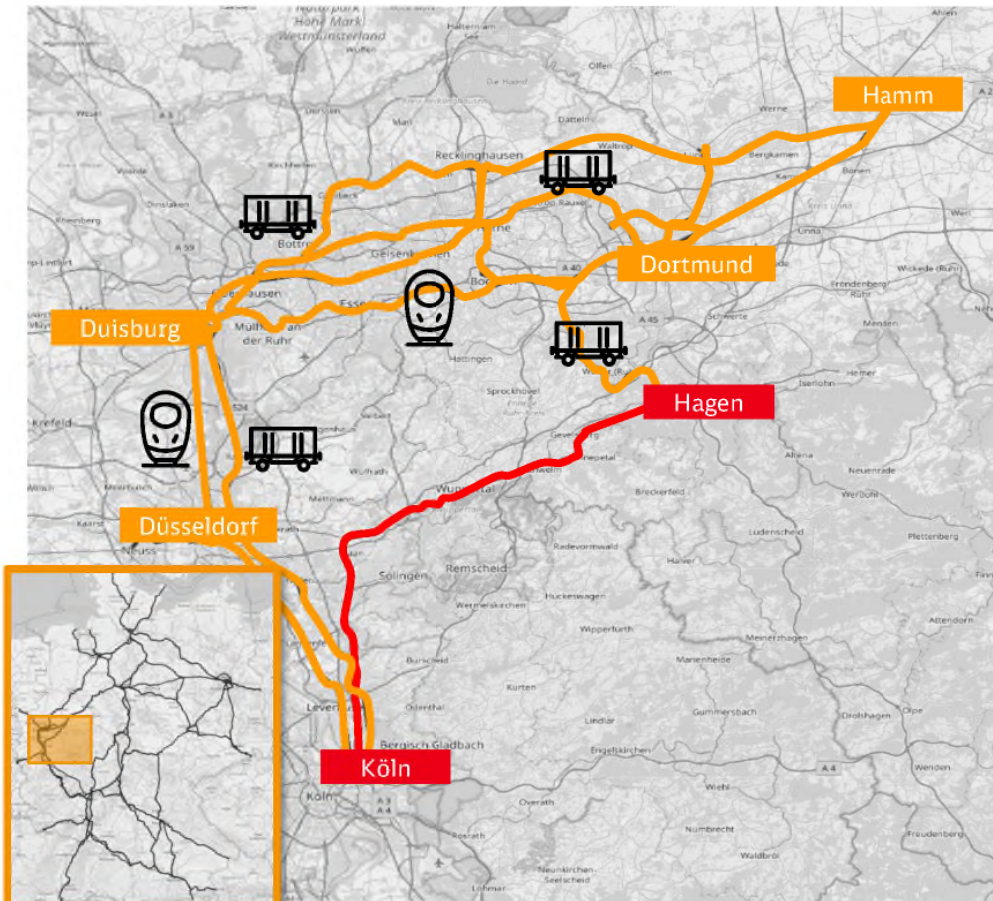
RE19

RE44

RE13

Generalsanierungsabschnitt

GSH Hagen-Köln: Güter- und Fernverkehr werden großräumig umgeleitet, SEV im Nahverkehr



Umleitung Fernverkehr



Umleitung Güterverkehr

DB Netz AG | Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn AG - Allgemein und in NRW

Zeitraum

06.02. – 10.07.2026 **Totalsperrung Fernbahn und temporäre Zusatzsperrung der S-Bahn - Gleise**

Betriebsprogramm Korridor

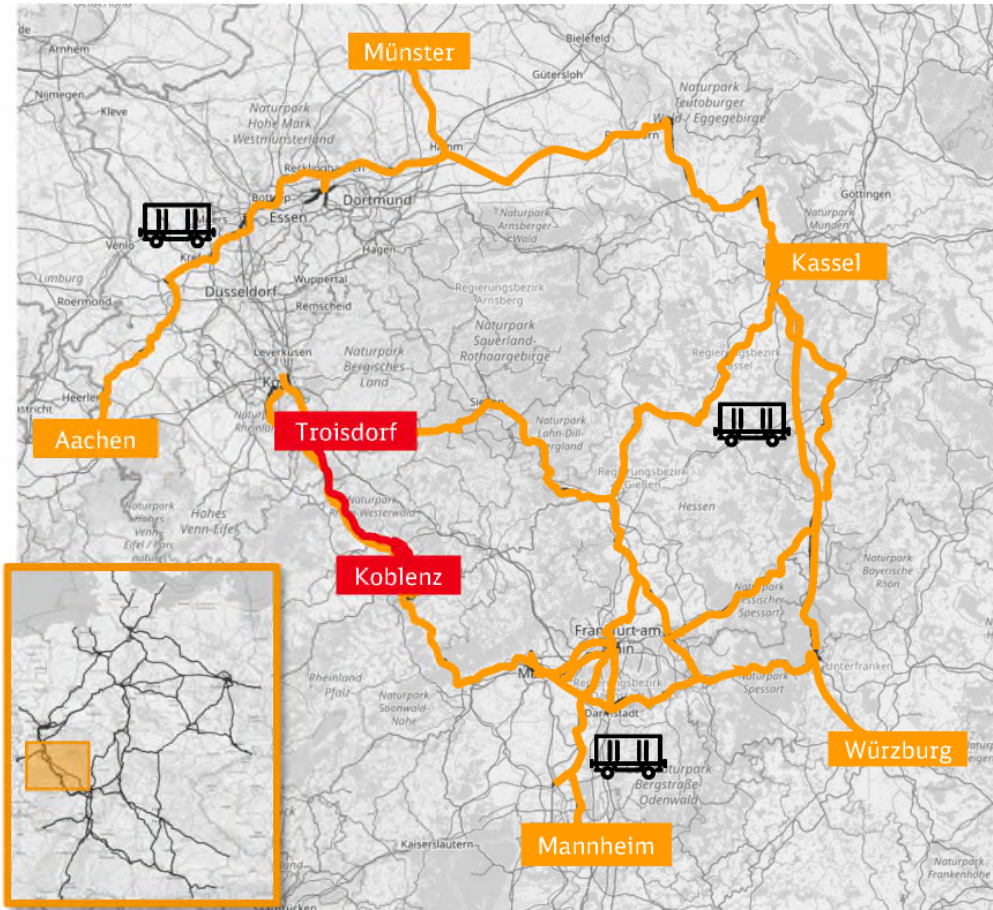
Verkehrlicher Überblick:

- Fernverkehr:
 - Betroffene Linien
 - Linie 9: Bonn - Berlin
 - Linie 10: Köln - Berlin (Wupperflügel)
 - Linie 42: Hamburg - München
 - Linie 55: Köln - Dresden
 - Linie 91: Dortmund - Wien
 - **Auswirkungen: großräumige Umleitungen**
- Regionalverkehr:
 - Betroffene Linien
 - RE 4, RE 7, RE 13, RB 48, S 7, S 8, S 9, S 28, S 68
 - **Auswirkungen: Schienenersatzverkehr** und Teilausfall
- Güterverkehr:
 - **Auswirkungen: großräumige Umleitungen**

Anschlussbedienung

Abstimmung im Rahmen **GSH-spezifischer Dialoge**

GSH Troisdorf–Koblenz: Güterverkehr wird überregional umgeleitet, Fernverkehr ist nicht betroffen, SEV im Nahverkehr



Umleitung Fernverkehr



Umleitung Güterverkehr

DB Netz AG | Hochleistungsnetz der Deutschen Bahn AG - Allgemein und in NRW

Zeitraum

03.07. – 11.12.2026 **Totalsperrung**

Betriebsprogramm Korridor

Verkehrlicher Überblick:

- Fernverkehr:
 - **Nicht betroffen**
- Regionalverkehr:
 - Betroffene Linien
 - RE 8, RB 27, (RE 9, S 12, S19)
 - **Auswirkungen: Schienenersatzverkehr** und Teilausfall
- Güterverkehr:
 - **Auswirkungen: überregionale Umleitungen**

Anschlussbedienung

Abstimmung im Rahmen **GSH-spezifischer Dialoge**

GSH Hamm–Dortmund–Köln



Zeitraum

09.07. – 10.12.2027 **Totalsperrung Fernbahn und temporäre Zusatzsperrung der S-Bahn - Gleise**

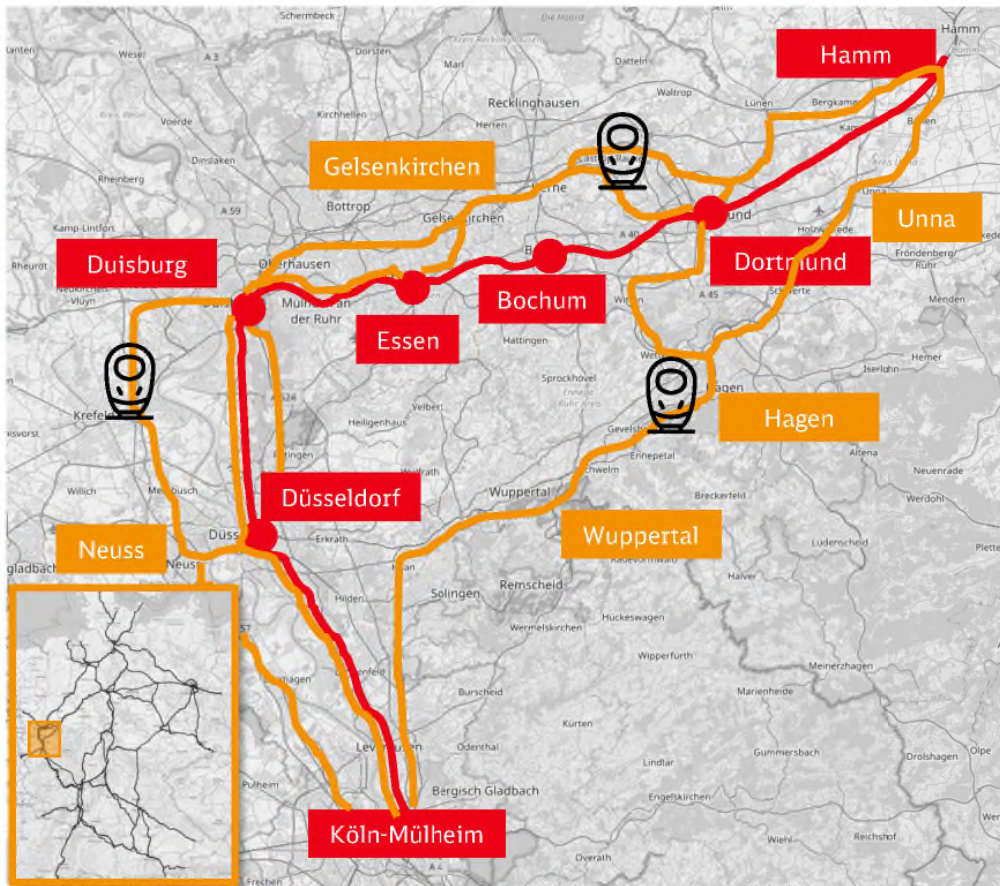
Betriebsprogramm Korridor

Verkehrlicher Überblick:

- Fernverkehr:
 - Betroffene Linien
 - Linie 2: Düsseldorf - München
 - Linie 10: Düsseldorf – Berlin
 - Linie 14: Berlin - Köln
 - Linie 35: Bonn/Köln - Norddeich
 - Linie 37: Düsseldorf - Luxemburg
 - Linie 39: Köln - Hamburg
 - Linie 41: Dortmund - München
 - Linie 43: Hamburg – Basel
 - Linie 47: Dortmund - München
 - Linie 51: Düsseldorf - Gera
 - Linie 55: Köln - Dresden
 - Linie 78: Frankfurt – Amsterdam
 - Linie 80: Dortmund – Paris
 - Linie 91: Dortmund - Wien
 - Linie FLX 20: Hamburg - Köln
 - Linie FLX 30: Dresden – Aachen
 - Amsterdam – Zürich
 - Amsterdam – Innsbruck
 - **Auswirkungen: Teilausfälle und großräumige Umleitungen**
- Regionalverkehr:
 - Betroffene Linien
 - RE 1, RE 2, RE 3, RE 5, RE 6, RE 11, RE 16, RE 19, RE 42, (RE 44), RB 33, (RB 35), RB 40, S 1, S 3, S 9, S 6, S 68
 - **Auswirkungen: Umleitungen und Schienenersatzverkehr mit Teilausfall**
- Güterverkehr:
 - **Auswirkungen: großräumige Umleitungen**

Anschlussbedienung

Abstimmung im Rahmen **GSH-spezifischer Dialoge**



Umleitung Fernverkehr



Umleitung Güterverkehr



**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit**



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

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

Gordan Dudas MdL
Sprecher für den Arbeitskreis Verkehr

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 - 884 2413
Fax: 0211 - 884 3222
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion.nrw

5. Juli 2023

Thema:

Sachstand zum Ausbau- und Modernisierungspakt für den ÖPNV (AMP): Beantragung eines mündlichen wie schriftlichen Berichts für den Verkehrsausschuss am 6. September

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Landesregierung beteiligt sich nachweislich der Antwort auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Gordan Dudas (Drucksache 18/4838) an der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Vorbereitung und Ausarbeitung eines Ausbau- und Modernisierungspaktes für den ÖPNV (AMP). Wie weiterhin zu erfahren war, soll der AMP im Herbst 2023 unterzeichnet werden. Aus diesem sollen dann weitere Prozesse zum Ausbau des ÖPNV abgeleitet werden.

Aufgrund der großen Bedeutung des Themas für die Zukunft eines verlässlichen und bedarfsgerechten öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen, ist es von großem Interesse, wie sich der gegenwärtige Sachstand zum AMP darstellt und insbesondere, welche Vorstellungen die Landesregierung bezüglich der Erreichung der von Ihr definierten Ziele für die Verkehrswende in NRW hat. Dazu gehört auch, mit welchen originären Landesmitteln dieser Prozess in welcher Weise unterstützt werden soll.

Deshalb bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 06. September 2023.

Mit freundlichen Grüßen,



Gordan Dudas



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

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

Gordan Dudas MdL
Sprecher für den Arbeitskreis Verkehr

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 - 884 2413
Fax: 0211 - 884 3222
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion.nrw

7. Juli 2023

Thema:

Finanzierung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen im Ländervergleich: Beantragung eines mündlichen wie schriftlichen Berichts für den Verkehrsausschuss am 6. September

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

laut Berichterstattung des Norddeutschen Rundfunks über die Finanzierung des ÖPNV in Deutschland vom 3. Juli 2023, belegt das Land Nordrhein-Westfalen im Ranking der Bundesländer lediglich den drittletzten Platz, was die Pro-Kopf-Finanzierung angeht. Grundlage der Information ist ein Bericht des Bundesverkehrsministeriums an den Haushaltsausschuss des Bundestages.

Insofern ist von Interesse wie die Finanzierungsstruktur in NRW grundsätzlich aussieht, was die Anteile und Summen von Bundes-, Landes- und kommunalen Mitteln im Detail angeht. Darüber hinaus ist von Interesse, wie sich diese Summen entwickeln werden und was die Landesregierung selbst an originären Mitteln in den kommenden Jahren einsetzen wird, um die großen Herausforderungen der Verkehrswende im Bereich des ÖPNV bewältigen zu können.

Aufgrund der großen Bedeutung des Themas für die Zukunft eines verlässlichen und bedarfsgerechten öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen, ist es von großem Interesse, wie sich der gegenwärtige Sachstand zur Gesamtfinanzierung des ÖPNV in NRW darstellt und insbesondere, welche Leistungen die Landesregierung selbst bezüglich seiner zukünftigen Finanzierung zu erbringen gedenkt.

Deshalb bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 06. September 2023.

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas



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

Herrn
Matthias Goecken (Mdl)
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas (Mdl)

Verkehrspolitischer Sprecher
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 – 884 2413
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion-nrw.de

21.07.2023

Beantragung eines Tagesordnungspunktes mit schriftlichem und mündlichem Bericht für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 06.09.2023

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der SPD-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 06.09.2023 folgenden Tagesordnungspunkt mit schriftlichem und mündlichem Bericht:

Sachstandsbericht zur angekündigten Sperrung der A544/Haarbachtalbrücke

Mit Pressemitteilung vom 19. Juli 2023 hat die Autobahn GmbH des Bundes mitgeteilt, dass bei einer Sonderprüfung weitere Schäden an der Haarbachtalbrücke an der A544 in Aachen festgestellt wurden. Fachgutachter haben laut Mitteilung insbesondere an der Unterseite der Fahrbahnplatte in Fahrtrichtung Köln neue Schäden festgestellt, die unverzüglich eine weitere Entlastung des Bauwerks erfordern. AB der Nacht vom 23.07. auf den 24.07.2023 wird die A 544, Richtungsfahrbahn Köln, vom Europaplatz bis zur Anschlussstelle Würselen daher vorsorglich für den Verkehr gesperrt. Zudem würden entsprechende Umleitungen im nachgeordneten Netz werden ausgewiesen. Die Gegenrichtung zwischen dem Autobahnkreuz Aachen und dem Europaplatz soll laut Mitteilung einschließlich der Anschlussstelle Rothe Erde weiterhin einspurig befahrbar bleiben.

Dabei soll insbesondere beantwortet werden:

1. Welche konkreten Auswirkungen auf die Verkehrssituation erwartet die Landesregierung aufgrund der am 19. Juli angekündigten Sperrung der Haarbachtalbrücke?
2. In welchem Umfang werden Straßen in Landeszuständigkeit als Umleitungsstrecken ausgewiesen?
3. In welchem Umfang wird das Land die betroffenen Kommunen und die Autobahn GmbH des Landes bei den notwendigen verkehrlichen Maßnahmen unterstützen?

4. In welchem Umfang erwartet das Land zusätzliche Belastung der Umleitungsstrecken? Welche Zahl zusätzlicher Fahrzeuge (PKW und LKW) erwartet das Land pro Tag auf den Umleitungsstrecken?
5. In welchem Umfang werden die Anliegerkommunen nach Einschätzung des Landes von der Sperrung betroffen sein?

Mit freundlichen Grüßen



Gordan Dudas