



Verkehrsausschuss

16. Sitzung (öffentlich)

18. Oktober 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:35 Uhr bis 15:09 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

- 1 Sperrung der Volmetalhochstraßenbrücke B 54** (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) **7**

In Verbindung mit:

Vollständige Sperrung der B 54 Volmetalstraße nach Feststellung von massiven Schäden an der Übergangskonstruktion der Volmetalbrücke
(*Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 1]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1723 – Neudruck

- mündlicher Bericht der Landesregierung
- Wortbeiträge

2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2024 (Haushaltsgesetz 2024) 9

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/5000

Vorlage 18/1451 (Erläuterungen zum Einzelplan 10)
Vorlage 18/1549 (Bericht zum Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“)

– Wortbeiträge

3 Neuntes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen 15

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/5803

– Wortbeiträge

Der Ausschuss stimmt dem Gesetzentwurf mit den Stimmen aller Fraktionen zu.

4 Gute Arbeit braucht ausreichende personelle Ausstattung: Die Landesregierung muss den Landesbetrieb Straßen.NRW personell stärken 16

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/5853

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag von Julia Kahle-Hausmann (SPD), eine schriftliche Anhörung durchzuführen.

5 Zuschuss zum Deutschlandticket für alle Landesbeschäftigten – Landesregierung muss jetzt handeln 17

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/4583

Schriftliche Anhörung
des Haushalts- und Finanzausschusses
Stellungnahmen
18/744, 18/784, 18/803, 18/817

– Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, kein Votum abzugeben und seine Beratungen zu beenden.

6 Situation der Lkw-Stellplätze auf allen Ebenen in den Fokus nehmen 18

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/4343

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahme 18/736

– abschließende Beratung und Abstimmung

– Wortbeiträge

Der Ausschuss lehnt den Antrag gegen die Stimmen der AfD-Fraktion mit den Stimmen der übrigen Fraktionen ab.

7 Die Demokratie lebt von gut informierten Parlamentariern: Nordrhein-Westfalen braucht einen Beirat für die Autobahn GmbH des Bundes in NRW 19

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

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahmen
18/691, 18/692, 18/702, 18/722
18/723, 18/735

– abschließende Beratung und Abstimmung

– Wortbeiträge

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

- 8 Difu-Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem“ – Welcher Finanzbedarf ergibt sich für Straßen, Schienen und Brücken in NRW? (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2])** **20**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1718
- Wortbeiträge
- 9 Nationale Hafenstrategie (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)** **21**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1539
Vorlage 18/1720
- Wortbeiträge
- 10 Förderrichtlinie zur Verbesserung der Sicherheit und zum Einsatz neuer Technologien im Luftverkehr (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)** **22**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1724
Vorlage 18/1742
- Wortbeiträge
- 11 Markteintritt der VIAS GmbH und Nachhaltigkeit der Verkehrsleistungen (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3])** **23**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1722
- Wortbeiträge
- 12 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans durch SPNV-Maßnahmen im zukünftigen Niederrhein-Münsterland-Netz (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)** **25**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1717

– Wortbeiträge

Der Ausschuss stellt mit den Stimmen aller Fraktionen das
Einvernehmen mit dem MUNV über die Vorlage her.

13 Verschiedenes

26

– keine Wortbeiträge

* * *

1 Sperrung der Volmetalhochstraßenbrücke B 54 (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*)

In Verbindung mit:

Vollständige Sperrung der B 54 Volmetalstraße nach Feststellung von massiven Schäden an der Übergangskonstruktion der Volmetalbrücke (*Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 1])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1723 – Neudruck

StS Viktor Haase (MUNV) berichtet:

Mein Bericht ist wahrscheinlich etwas untechnisch, deswegen würde ich für präzisere Formulierungen eventuell an unsere Ingenieure weitergeben. Ich habe mir die Brücke vor Ort angeschaut und auch Fotos dabei, die ich im Nachgang zeigen könnte.

Ein Rollenlager aus Stahl an einer von vielen Säulen entlang der gesamten Brücke ist gebrochen, vielleicht ein Belastungsbruch, und wurde auf einem Notfallstapel abgelagert. Das führt dazu, dass die Brücke nicht verkehrstüchtig ist und gesperrt werden musste; auch weil das an einer Stelle ist, an der auch eine Bahnstrecke entlangführt.

Als Maßnahme, die auch schon läuft, wurde ein zweistufiges Verfahren erdacht. Es ist aber nur eine punktuelle Sache, es geht nicht um die gesamte Brücke. Die muss erst irgendwann saniert werden, jetzt muss nur diese eine Stelle repariert werden. Das Verfahren ist wie gesagt zweistufig. Die Stelle, an der das Rollenlager gebrochen ist und ausgetauscht werden muss, wird mittels Hydraulik angehoben. Nach etwa vier Monaten erfolgt der Austausch und der Ersatz für das Rollenlager wird eingebaut. Dann wird der Verkehr wieder normal fließen können, wobei es auch schon zwischenzeitlich eine Freigabe gibt. Es geht also um diese eine Stelle, die repariert werden muss, zunächst provisorisch. Später gibt es eine weitere Sperrung, aber dann kann wieder dauerhaft freigegeben werden.

Wir hatten eigentlich gehofft, schon fertig zu sein, aber es hat Verzögerungen gegeben. Deswegen gibt es auch den Nachbericht.

LMR Dr. Markus Mühl (MUNV) ergänzt:

Ursprünglich war vorgesehen, die Reparaturarbeiten in der vergangenen Woche abzuschließen. Es hat sich aber herausgestellt, dass es bei einem Provisorium etwas Nachbesserungsbedarf gab. Im Laufe dieser Woche werden die provisorischen Sicherungsarbeiten abgeschlossen.

Der Landesbetrieb hat sich darauf vorbereitet, die Instandsetzung des gesamten Lagers zeitgleich mit Instandsetzungsarbeiten an der Brücke durchzuführen, sodass

deren weiterer Betrieb bis 2037 sichergestellt ist. Für das Jahr ist der Ersatz der Brücke vorgesehen.

Es gibt jedenfalls kein Problem mit dem Tragwerk der Brücke, sondern nur ein Versagen des Rollenlagers, von dem schon die Rede war.

Christin-Marie Stamm (SPD) möchte wissen, ab wann und an welchen Abschnitten der B 54 man mit Verkehrszählungen rechnen könne.

LMR Dr. Markus Mühl (MUNV) erläutert, dass an der B 54 lediglich turnusmäßige Verkehrszählungen durchgeführt würden und somit keine aktuellen Zahlen vorlägen, da es sich bei dieser nicht um eine offizielle Umleitungsstrecke, sondern lediglich um eine Ausweichstrecke für die A 45 handle. An den offiziellen Umleitungsstrecken im Bereich Lüdenscheid führe die Stadt derartige Zählungen aber durch.

Christof Rasche (FDP) fragt, ob ein derartiges Schadensereignis eine Gesamtuntersuchung der Brücke erforderlich mache.

LMR Dr. Markus Mühl (MUNV) verneint die Frage seines Vorredners mit der Begründung, dass der Schaden sich auf das bereits erwähnte Rollenlager und den Brückenpfeiler darunter beschränke, der Abplatzungen aufweise – die man übrigens auf einem Foto im vorliegenden Bericht sehen könne. Nichtsdestotrotz werde die Brücke natürlich von Ingenieuren in Augenschein genommen.

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 (Erläuterungen zum Einzelplan 10)
Vorlage 18/1549 (Bericht zum Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“)

(Überweisung des Gesetzentwurfs an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend – sowie die zuständigen Fachausschüsse am 23.08.2023)

Vorsitzender Matthias Goeken weist darauf hin, dass der federführende Haushalts- und Finanzausschuss bis zum 10. November 2023 die Voten der mitberatenden Fachausschüsse erwarte, weshalb der Verkehrsausschuss voraussichtlich in seiner Sitzung am 8. November über etwaige Änderungsanträge beraten und über diese sowie den Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“, abstimmen werde.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) beginnt ihre Ausführungen mit dem Dank für die zeitnahe Übersendung des Sprechzettels zur Einbringung des Einzelplans 10, Bereich „Verkehr“, in der 14. Sitzung, was umso mehr erfreue, da das nicht in allen Ausschüssen geschehe. Allerdings enttäusche die Kürze der Ausführungen: Habe Minister Oliver Krischer (MUNV) für die Einbringung des Einzelplans im vorigen Jahr noch 1.378 Worte aufgewendet, seien es bei StS Viktor Haase (MUNV) in diesem Jahr nur 870 gewesen.

Die Mobilität der Menschen bzw. der Verkehrssektor befänden sich in einer Phase großer Veränderungen, wozu sich im schwarz-grünen Koalitionsvertrag auch grundlegende Aussagen fänden, wobei in deren Zentrum die dringend notwendige Verkehrswende stehe. Der Vergleich zwischen dem Koalitionsvertrag und dem vorliegenden Einzelplan zeige in ernüchternder Weise die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit, zwischen bloßen Versprechungen und tatsächlichem Handeln auf. So stehe auf Seite 35 des Koalitionsvertrags:

„Zur Erreichung der Klimaziele muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine echte Alternative zum Individualverkehr werden. Unser Ziel ist es, den Verkehrsanteil deutlich in seine Richtung zu verschieben. Dazu machen wir den ÖPNV leistungsstärker, verlässlicher, vernetzter, flexibler, sicherer und barrierefrei. Bis 2030 wollen wir das Angebot im ÖPNV um mindestens 60 Prozent erhöhen.“

Vorliegender Haushaltsplan sehe im entsprechenden Kapitel gegenüber dem Vorjahr aber nur eine Erhöhung um 2,85 % bzw. 89,74 Millionen Euro vor. Damit würden noch nicht einmal der Kostensteigerungen der vergangenen Jahre abgedeckt, was nicht nur zu einem Stillstand bei der Fortentwicklung des ÖPNV führe, sondern de facto sogar

einen Rückschritt bedeute. Hinzu komme, dass die Bundesmittel zwar um 106 Millionen stiegen, die Landesmittel aber um 16 Millionen Euro gekürzt würden, was – böse ausgedrückt – bedeute, dass die Landesregierung mit ihrer Haushaltspolitik das Engagement der Bundesregierung in Sachen Verkehrswende hintertreibe. Wolle die Landesregierung ihre eigene Glaubwürdigkeit nicht untergraben, möge sie es angesichts dieser Kürzungen unterlassen, ständig neue Forderungen an die Bundesregierung zu richten.

Die Verkehrswende könne nur gelingen, wenn neben dem ÖPNV auch der Fuß- und Radverkehr deutlich und nachhaltig gefördert werde. Dazu heiße es auf Seite 37 des Koalitionsvertrags:

„Wir unterstützen die Kommunen bei der Planung und dem Bau kommunaler Radwegenetze und erleichtern den Abruf der Förderprogramme. Wir ermöglichen, dass mehr kommunale Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Planung und den Bau von Radwegeinfrastruktur über das ‚Zukunftsnetz Mobilität NRW‘ und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) fortgebildet werden. Ebenso werden dort die Ausbildung von kommunalen Mobilitätsmanagerinnen und -managern und die fachliche Unterstützung der Kommunen ausgeweitet. Zur Erfüllung ihrer erweiterten Aufgaben werden wir beide Institutionen stärken.“

In der Titelgruppe 61 „Nahmobilität“ des Einzelplans verringerten sich die entsprechenden Mittel aber um rund 30 % bzw. 15 Millionen Euro. Die Zuweisungen an die Gemeinden und Gemeindeverbände für Vorhaben der Nahmobilität verringerten sich ebenfalls um rund 15 Millionen Euro. Die Reaktionen aus der Fachwelt seien angesichts der auch hier augenscheinlich werdenden Diskrepanz zwischen Versprechungen und Handeln entsprechend verärgert ausgefallen. Eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs werde so nicht erreicht, weshalb auch nicht von einer zukunftsorientierten Mobilitätspolitik gesprochen werden könne.

70 % sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs fänden auf der Straße statt, weshalb das Straßennetz während der Verkehrswende hin zu einem ökologischen Ansatz die unverzichtbare Grundlage für eine funktionierende Mobilität darstelle. Die zusammengeführten Titel 777 11–777 14 beinhalteten 317,3 Millionen Euro, was gegenüber dem Vorjahr eine Kürzung von 34,7 Millionen Euro bedeute. Dabei fielen die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland im europäischen Vergleich schon jetzt gering aus, und der langjährige Mittelaufwuchs habe lediglich ausgereicht, um den Substanzverzehr zu verlangsamen. Besagte Kürzung gefährde in Kombination mit den massiven Kostensteigerungen der vergangenen Jahre also die Instandhaltung des Straßennetzes, wobei das natürlich auch die Radwege betreffe.

Im Zuge der Verkehrswende spiele die Binnenschifffahrt eine entscheidende Rolle. Auf Seite 40 des Koalitionsvertrags könne man dazu lesen:

„Um mehr Güter auf der Wasserstraße transportieren zu können, wollen wir die notwendige Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen stärken. Dazu müssen vor allem im Kanalnetz des Bundes Schleusenanlagen saniert und Brücken

angehoben werden. Dazu setzen wir auf die konsequente Umsetzung und kontinuierliche Weiterentwicklung des ‚Aktionsplans Westdeutsches Kanalnetz‘.“

Es handle sich um eine gesamtstaatliche Aufgabe, zu der auch Nordrhein-Westfalen seinen Beitrag leisten müsse. Die Titel 881 10/881 11 umfassten für das kommende Jahr aber nur knapp 5,4 Millionen Euro, wohingegen sie sich für das laufende Jahr noch auf 8 Millionen Euro beliefen. Auch unter Berücksichtigung des Engagements seitens des Bundes werde die Kürzung der Landesmittel um rund ein Drittel – das habe die Anhörung am 13. September 2023 gezeigt – kritisch bewertet.

Das Fazit laute somit, dass man noch nicht einmal mehr von einer Verkehrspolitik des Stillstands sprechen könne, da es sich vielmehr um eine des Niedergangs handle. Dieser Einzelplan enttäusche nicht nur mit Blick auf die Verkehrswende, sondern laufe auch den Interessen der Bürgerinnen und Bürger zuwider und schade dem Wirtschaftsstandort.

Auf die einleitende Bemerkung seiner Vorrednerin Bezug nehmend, bezeichnet **Oliver Krauß (CDU)** die Einbringungsrede zum Einzelplan von StS Viktor Haase (MUNV) als sehr zufriedenstellend, zumal es nicht auf die Länge der Ausführungen, sondern auf deren Inhalt ankomme. Mit Blick auf Formulierungen wie „Stillstand“ oder „Niedergang“ mahne er zur Sachlichkeit, schließlich könne man keinem Mitglied des Verkehrsausschusses absprechen, ernsthaft daran interessiert zu sein, die drängenden Probleme angehen und etwa die Verkehrswende voranbringen zu wollen.

Bestehende Zuständigkeiten, etwa die Bundeswasserstraßen oder das Deutschlandticket betreffend, könne man nicht einfach negieren. Diese lägen nun einmal in erster Linie bei der Bundesregierung, die sich aber häufig sperre, wohingegen die Landesregierung stets die Bereitschaft zeige, ihren Part zu übernehmen.

Die Sanierung bzw. Modernisierung der bestehenden Infrastruktur werde zu Recht angemahnt, allerdings gebe es schon seit dem Jahr 2017 einen von der CDU initiierten Hochlauf in dieser Sache, den man selbstverständlich fortführen werde, um beispielsweise das Straßennetz zukunftssicher auszugestalten oder die Mobilitätsangebote weiter zu vernetzen. Allerdings müsse man in diesem Zusammenhang auch die konjunkturelle Situation berücksichtigen, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Koalitionsvertrags weniger angespannt gewesen sei. Die Aufgabe der regierungstragenden Fraktionen bzw. der Landesregierung bestehe darin, mit dem verfügbaren Budget achtsam umzugehen und die begrenzten finanziellen Handlungsspielräume optimal zu nutzen. Die Beratungen liefen noch, und es werde geprüft, wo man nachsteuern müsse, was allerdings auch Einsparungen zur Folge haben könne. Es gelte, Priorisierungen vorzunehmen, um wichtige Transformationsprojekte verwirklichen und weitere Akzente setzen zu können.

Um einer Verschlechterung der Straßeninfrastruktur entgegenzuwirken, brauche es kontinuierlich steigende Mittel, die die Landesregierung in den vergangenen Jahren sehr wohl zur Verfügung gestellt habe. Zudem gelte es, die Potenziale der Digitalisierung zu nutzen, um flächendeckende klimafreundliche Mobilitätsangebote unterbreiten

zu können, weshalb sich die Förderung entsprechender Verkehrskonzepte weiterhin auf einem hohen Niveau bewege. Hinsichtlich der Nahmobilität berücksichtige die Landesregierung alle Facetten und beschränke sich keinesfalls nur auf den Radverkehr. Bezüglich Letzterem müsse aber berücksichtigt werden, dass die limitierten finanziellen Mittel dem für den Radwegebau erforderlichen Grundstückserwerb Grenzen setzen.

Vor diesem Hintergrund könne man der Landesregierung keine Stagnation vorwerfen, da sie versuche, die bestehenden Möglichkeiten maximal auszuschöpfen, um möglichst schnell voranzukommen.

Im Übrigen zeigten die Ausführungen seiner Vorrednerin, die sich offensichtlich nicht nur mit dem Haushaltsplanentwurf, sondern auch mit dem Koalitionsvertrag auseinandergesetzt habe, dass es in diesem Jahr genügend Zeit für die Haushaltsberatungen gebe; ein Aspekt der im vergangenen Jahr noch kritisiert worden sei.

Martin Metz (GRÜNE) führt aus, dass es der schwarz-grünen Koalition hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur vor allem um eine rationale Politik und somit um die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel auf Schienen, Wasserstraßen und Radwegen gehe. Die regierungstragenden Fraktionen und das MUNV arbeiteten in dieser Sache gut zusammen, aber die haushalterische Situation könne nicht einfach ausgeblendet werden, weshalb die Opposition nicht ständig Forderungen aufstellen möge, ohne darzulegen, wie deren Umsetzung finanziert werden solle. Da nicht alles, was man sich wünsche, umgesetzt werden könne, enthalte der Haushaltsplanentwurf auch Kürzungen, die allerdings mit Augenmaß vorgenommen worden seien. Wichtige Bereiche hingegen, habe man finanziell gut ausgestattet, um sie weiter voranbringen zu können.

Die Verkehrsinfrastruktur müsse vor allem im Bereich des kommunalen ÖPNV ausgebaut werden, weshalb etwa die Absenkung der Haushaltsansätze für die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen ein Problem darstellten. Insgesamt jedoch flössen weiterhin maßgebliche Bundes- und Landesmittel in den ÖPNV bzw. die Schieneninfrastruktur.

Den Antworten der Landesregierung auf die Fragen der SPD-Fraktion könne man entnehmen, dass die vorgesehene Mittelveranschlagung keine negativen Auswirkungen für die Erneuerung von Kanälen und Schleusen in Nordrhein-Westfalen mit sich bringe. Im Übrigen gehe es in diesem Zusammenhang nicht darum, mit dem Finger nach Berlin zu zeigen, sondern darum, die Regelungen im entsprechenden Vertrag zu achten. Das Land stehe zu seiner finanziellen Verantwortung, aber die Umsetzung obliege der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Hinsichtlich der Landesstraßen habe man gegenseitig deckungsfähige Haushaltsmittel zusammengeführt, und für den so wichtigen Erhalt der Landesstraßen stehe ein Rekordvolumen zur Verfügung, was insbesondere mit Blick auf die Herausforderungen bezüglich der Brücken wichtig sei.

Isoliert betrachtet, gebe es bei der Nahmobilität in der Tat Mittelkürzungen gegenüber dem Vorjahr, allerdings habe man etwa die Mittel für die Radwege an Landesstraßen bereits in den vorigen Jahren deutlich erhöht. So seien die 30 Millionen Euro aus dem Jahr 2022 im Jahr 2023 auf 43 Millionen Euro aufgestockt worden, weshalb die für 2024 vorgesehenen 38,4 Millionen Euro zwar eine Kürzung gegenüber 2023, aber eine

Steigerung gegenüber 2022 bedeuteten. Insgesamt bewege man sich also trotz der gegenwärtigen haushalterischen Beschränkungen immer noch auf einem sehr hohen Niveau.

In anderen Bereichen gehe das Land voran. So komme zum Jahreswechsel das gemeinsam vom MUNV und den Verkehrsverbänden realisierte Deutschlandticket Sozial, wobei man im Zusammenhang mit dem Semesterticket hoffentlich zu einer vergleichbaren Lösung kommen werde. Insgesamt gelte es zu berücksichtigen, dass die wie auch schon im Vorjahr aufgewendeten 280 Millionen Euro für den Landes- bzw. Verkehrshaushalt eine beträchtliche Summe darstellten. Da es sich beim Deutschlandticket um ein Erfolgsmodell handle, das die Bevölkerung finanziell entlaste und für eine Förderung des klimafreundlichen Verhaltens Sorge, wende man diese Summe gerne auf. Dennoch dürfe man es nicht als Selbstverständlichkeit abtun, dass die Landesregierung große Anstrengungen unternehme, um den ÖPNV in dieser Weise zu stärken; ein ähnliches Engagement wünsche man sich auch von anderen Akteuren, insbesondere der Bundesregierung.

Insgesamt zeige dieser Einzelplan – vorbehaltlich der noch laufenden Beratungen –, dass die Koalition bzw. das MUNV auch in finanziell schwierigen Zeiten Kurs hielten, um das Ziel einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen.

Es als vollkommen normal bezeichnend, dass Koalition und Opposition den vorliegenden Einzelplan unterschiedlich bewerteten, schließt **Christof Rasche (FDP)** die Bemerkung an, dass er immerhin die Einschätzung von CDU und Grünen teile, dass man nur über begrenzte finanzielle Möglichkeiten verfüge und damit entsprechend umgehen müsse. Die Äußerung von Oliver Krauß (CDU), dass man im Zuge der laufenden Haushaltsberatungen weitere Akzente setzen werde, deute darauf hin, dass ihn das derzeit Vorliegende nicht uneingeschränkt zufriedenstelle, was Änderungsanträge auch aus den Reihen der regierungstragenden Fraktionen erwarten lasse. Prinzipiell bestehe wohl zwischen allen Fraktionen dahin gehend Einigkeit, dass am Einzelplan noch gearbeitet werden müsse.

Ohne die Bedeutung der übrigen Verkehrsträger aus dem Blick zu verlieren, teile die FDP-Fraktion die Einschätzung der regierungstragenden Fraktionen, dass es sich beim Schienenverkehr um das Rückgrat einer modernen Mobilität handle. Nichtsdestotrotz würden die entsprechenden Ansätze in etwa halbiert.

Im Bereich der Nahmobilität gebe es ebenfalls Kürzungen, nämlich von rund 47,5 Millionen Euro auf rund 32,9 Millionen Euro, und dass, obwohl dieser Bereich im Zuge der schwarz-grünen Verkehrspolitik angeblich priorisiert werden solle.

Für die zusammengeführten Titel 777 11–777 14 sehe man etwa 317 Millionen Euro vor, was gegenüber den vorher für die Landesstraßen veranschlagten Mittel von insgesamt etwa 350 Millionen Euro ein deutliches Minus bedeute.

Den Antworten der Landesregierung auf die Fragen der Fraktionen zum Einzelplan könne man entnehmen, dass diese mit Blick auf die Grundsätze der Haushaltsklarheit und der Haushaltswahrheit überlege, im kommenden Jahr wieder zur alten Darstellungs-

weise zurückzukehren, was impliziere, dass den genannten Grundsätzen in diesem Jahr nicht hinreichend Genüge getan werde.

Daran erinnernd, dass Minister Dr. Marcus Optendrenk (FM) im Zusammenhang mit dem Haushaltsplanentwurf 2024 von einem Sparhaushalt gesprochen habe, geht **Klaus Esser (AfD)** anschließend auf die seitens des MUNV im Zusammenhang mit vorliegendem Einzelplan verwendeten Formulierungen ein: Klimawandel und Biodiversität statt Wirtschaft und Wertschöpfung – das deute darauf hin, im welchem Geiste die Erstellung erfolgt sei.

Beim Deutschlandticket gebe es Unklarheiten bezüglich der Kosten bzw. der Finanzierung, was sich natürlich auch auf die von Nordrhein-Westfalen in den kommenden Jahren zu leistenden Anteile auswirke und mit Blick auf künftige Haushalte Risiken mit sich bringe.

In der Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik zu Investitionsbedarfen für ein nachhaltiges Verkehrssystem – mit der man sich unter TOP 8 noch befassen werde – würden für die nordrhein-westfälische Straßeninfrastruktur bis 2030 rund 30 Milliarden Euro als erforderlich erachtet. Die entsprechenden Haushaltsansätze der Landesregierung reichten bei Weitem nicht aus, um diesen Bedarfen gerecht zu werden, zumal der schwarz-grüne Slogan „Erhalt vor Neubau“ wohl keinen Bestand haben könne, da man im Verkehrsausschuss angesichts des Zustands der Straßen und Brücken leider immer häufiger über die Notwendigkeit von Neubauten beraten müsse.

Auf die Bemerkung von Christof Rasche (FDP) eingehend, dass die Landesregierung überlege, mit Blick auf die Grundsätze der Haushaltsklarheit und Haushaltswahrheit wieder zur alten Darstellungsweise zurückzukehren, hebt **Minister Oliver Krischer (MUNV)** hervor, dass sich diese Formulierung nicht auf den Straßenbau, sondern auf die Weiterleitung der ÖPNVG-Mittel beziehe.

3 Neuntes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/5803

*(Überweisung des Gesetzentwurfs an den Verkehrsausschuss
am 20.09.2023)*

Carsten Löcker (SPD) bewertet die im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehene Konkretisierung der Bedarfsplanpflicht als angemessen und befürwortet den Wegfall des Aspekts der Schülerfahrkosten. Allerdings stelle sich die Frage, ob sich der betriebene Aufwand rechtfertigen lasse, da die Grundproblematik bestehen bleibe und weiterhin über die für die Austarierung des Gesetzes so wichtige Ausfinanzierung debattiert werde, die hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Verkehre einer Anpassung bedürfe. In diesem Zusammenhang nehme Nordrhein-Westfalen natürlich eine entscheidende Rolle ein, weshalb er auf die notwendigen Vereinbarungen mit den zuständigen Akteuren hoffe. Dann wiederum stehe erneut eine Gesetzesänderung an, um die Verkehrsunternehmen in die Lage zu versetzen, im SPNV bzw. ÖPNV die erforderlichen Leistungen erbringen zu können.

Der Ausschuss stimmt dem Gesetzentwurf mit den Stimmen aller Fraktionen zu.

4 Gute Arbeit braucht ausreichende personelle Ausstattung: Die Landesregierung muss den Landesbetrieb Straßen.NRW personell stärken

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/5853

(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss – federführend –, den Unterausschuss Personal des Haushalts- und Finanzausschusses sowie den Unterausschuss Landesbetriebe und Sondervermögen des Haushalts- und Finanzausschusses am 20.09.2023)

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag von Julia Kahle-Hausmann (SPD), eine schriftliche Anhörung durchzuführen.

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

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/4583

Schriftliche Anhörung
des Haushalts- und Finanzausschusses
Stellungnahmen
18/744, 18/784, 18/803, 18/817

(Überweisung des Antrags an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend –, den Unterausschuss Personal des Haushalts- und Finanzausschusses sowie den Verkehrsausschuss am 14.06.2023)

Laura Postma (GRÜNE) weist auf einen Antrag der regierungstragenden Fraktionen vom Mai dieses Jahres hin, der im Zuge der Umgestaltung hin zu einer klimaneutralen Landesverwaltung unter anderem ein Jobticket auf der Basis des Deutschlandtickets fordere.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) bringt ihre Hoffnung zum Ausdruck, dass der federführende Ausschuss, bestenfalls fraktionsübergreifend, im Sinne der Beschäftigten entscheiden möge.

Der Ausschuss kommt überein, kein Votum abzugeben und seine Beratungen zu beenden.

6 Situation der Lkw-Stellplätze auf allen Ebenen in den Fokus nehmen

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/4343

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahme 18/736

– abschließende Beratung und Abstimmung

(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am 24.05.2023)

Klaus Esser (AfD) kritisiert den Boykott der schriftlichen Anhörung durch die übrigen Fraktionen, der dazu geführt habe, dass lediglich eine Stellungnahme vorliege, die für sich genommen – auch wenn ihrem Verfasser Dank gebühre – natürlich keine Entscheidungsgrundlage sein könne. Dieses Verhalten enttäusche umso mehr, als dass die sachorientierte Ausschussarbeit seiner Fraktion bzw. seiner selbst dafür keineswegs einen Anlass biete. Sollten die übrigen Fraktionen weiterhin so agieren, müsse sich seine Fraktion gegebenenfalls eine angemessene Reaktion überlegen.

Der vorliegende Antrag werfe jedenfalls ein Schlaglicht auf ein relevantes Problem, das sich im Zuge des zunehmenden Güterverkehrs noch verschärfen werde. Nordrhein-Westfalen allein könne dem zwar nur begrenzt entgegenwirken, aber die bereits von der Landesregierung ergriffenen Maßnahmen in dieser Sache reichten dennoch nicht aus.

Frank Börner (SPD) hält seinem Vorredner entgegen, dass es für eine sachliche Auseinandersetzung eine entsprechende Grundlage brauche, die der vorliegende Antrag aber nicht biete, da er eine in der Tat relevante Problematik nur am Rande streife. So werde weder die Situation von nicht aus Mitteleuropa stammenden Fahrern noch das Erfordernis berücksichtigt, den Gütertransport von den Straßen auf die Schienen bzw. die Kanäle zu verlagern.

Auf seinen vorherigen Wortbeitrag verweisend, hebt **Klaus Esser (AfD)** hervor, dass die Anhörung eben solche Differenzierungen und natürlich auch eine kritische Auseinandersetzung mit dem Antrag ermöglicht hätte, weshalb man deren Boykott durch die übrigen Fraktionen als schwach bezeichnen müsse.

Carsten Löcker (SPD) hält den Antrag schon wegen des Ansinnens aus der vergangenen Legislaturperiode für überflüssig, die zuständigen Gebietskörperschaften in die Lage zu versetzen, das Problem mit entsprechenden Investitionen anzugehen.

Der Ausschuss lehnt den Antrag gegen die Stimmen der AfD-Fraktion mit den Stimmen der übrigen Fraktionen 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
des Verkehrsausschusses
Stellungnahmen
18/691, 18/692, 18/702, 18/722
18/723, 18/735

– abschließende Beratung und Abstimmung

(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am 03.05.2023)

Einleitend den Anspruch der Autobahn GmbH des Bundes lobend, Projekte effizienter umsetzen zu wollen, fährt **Frank Börner (SPD)** mit der Kritik fort, dass deren Kommunikation mit dem Land und insbesondere mit den Kommunen entweder sehr stockend verlaufe oder sogar überhaupt nicht funktioniere. Derzeit gebe es etwa Baumaßnahmen an der A 3, der A 40, der A 42 und der A 59, hinzu komme eine kommunale Baumaßnahme an der Ruhr. Das führe teils zu langfristigen Sperrungen, was etwa im Bereich seiner Heimatstadt Duisburg zu großen Beeinträchtigungen führe, gerade auch für die Pendler. Das liege vor allem an der von der Stadt bereits mehrfach kritisierten fehlenden zeitlichen Abstimmung hinsichtlich der einzelnen Baumaßnahmen. An den durchaus bestehenden Möglichkeiten, die diesbezügliche Kommunikation zu verbessern, zeige die Autobahn GmbH des Bundes kein Interesse, weshalb sie einen nordrhein-westfälischen Beirat brauche.

Martin Metz (GRÜNE) gibt an, den Wunsch nach einer besseren Kommunikation nachvollziehen zu können, meint aber, dass die Schaffung eines nordrhein-westfälischen Beirats bei der Autobahn GmbH des Bundes keine geeignete Maßnahme darstelle, um diesen Wunsch zu verwirklichen. Allerdings könne man sich interfraktionell gerne über alternative Möglichkeiten austauschen.

Christof Rasche (FDP) vermutet, dass die Koalition auch jede andere von der Opposition vorgeschlagene und wie auch immer geartete Konstruktion zur Verbesserung der Kommunikation mit der Autobahn GmbH des Bundes zunächst abgelehnt hätte, man aber letztlich sicherlich noch zu einer Einigung kommen werde.

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

8 Difu-Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem“ – Welcher Finanzbedarf ergibt sich für Straßen, Schienen und Brücken in NRW? (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1718

Minister Oliver Krischer (MUNV) weist darauf hin, dass sich sein Haus, insbesondere auch im Zuge der Haushaltsberatungen, in vielfältiger Art und Weise mit den in vorliegender Studie geschilderten Problemen bzw. deren Lösung befasse. So stünden für den Erhalt der Straßeninfrastruktur umfangreiche Mittel zur Verfügung, und im Bereich des ÖPNV fänden natürlich ebenfalls Investitionen statt. Allerdings gebe es diesbezüglich auch haushalterische Grenzen, zumal es sich um Herausforderungen handle, die noch für viele Jahre gegenwärtig bleiben würden.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) fragt ihren Vorredner mit Blick auf die Haushaltslage vieler Kommunen, ob er die landesseitige Förderung für ausreichend erachte und ob er ein derartiges Finanzierungsmodell überhaupt für praktikabel halte.

Christof Rasche (FDP) meint, dass die vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club in Auftrag gegebene Studie einem Alarmzeichen gleichkomme, da in dieser der kurz-, mittel- und langfristige Investitionsbedarf für Instandsetzung bzw. Ausbau auf viele Milliarden Euro beziffert werde. Der vorliegende Bericht der Landesregierung erwecke nicht den Eindruck, dass man diese drei bedeutenden Akteure ernst nehme, da in ihm suggeriert werde, dass die notwendigen Maßnahmen schon liefen, dabei reichten die im Haushalt bzw. der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehenen Summen längst nicht an deren Vorschläge heran.

Minister Oliver Krischer (MUNV) betont, dass die Landesregierung in ihrem Zuständigkeitsbereich und im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten klare Priorisierungen vornehme, die vor allem auf den Erhalt der Infrastruktur abzielten, wobei man natürlich immer darüber diskutieren könne, ob die zur Verfügung gestellten Mittel ausreichten. Der größte Bedarf bestehe jedenfalls bei den Kommunen, weshalb es nicht nur um Verkehrspolitik bzw. Infrastrukturerhalt, sondern im Endeffekt auch um die generelle Finanzierung der politischen Ebenen gehe.

9 Nationale Hafenstrategie *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1539
Vorlage 18/1720

Minister Oliver Krischer (MUNV) hebt die Bedeutung der Hafeninfrastruktur für Nordrhein-Westfalen hervor, da die hiesige Binnenschifffahrt im Vergleich mit den anderen Bundesländern den größten Güterumschlag aufweise. Nichtsdestotrotz gebe es hier noch Steigerungspotenzial, was dann letztlich auch dem Klimaschutz zugutekomme. Auch aufseiten der Verkehrsministerkonferenz habe man dieses Potenzial und den damit einhergehenden Investitionsbedarf erkannt.

Das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz werde auch für den Aus- und Neubau in See- und Binnenhäfen geöffnet, und diesen entscheidenden Aspekt mache sich auch NRW zunutze. Zudem bestehe die Hoffnung – auch wenn man gegenüber den norddeutschen Bundesländern sicherlich nur Außenseiterchancen habe –, hierzu-lande eine Nationale Maritime Konferenz ausrichten zu dürfen, um so die bestehende Infrastruktur ins Blickfeld zu rücken und möglicherweise Investitionen zu erwirken. In jedem Fall gebe es dafür dankenswerterweise eine parteiübergreifende Unterstützung.

Vorsitzender Matthias Goeken befürwortet die Idee, eine Nationale Maritime Konferenz in Nordrhein-Westfalen auszurichten, da es schließlich nicht immer nur um die Probleme der Seeschifffahrt gehen dürfe, sondern auch diejenigen der Binnenschifffahrt, etwa die Schleusen betreffend, gewürdigt werden müssten. Das gelte schon deshalb, weil Letztere als Zubringer für Erstere fungiere.

Seinem Vorredner beipflichtend, plädiert auch **Frank Börner (SPD)** dafür, die Bedeutung der hiesigen Wasserstraßen für den Wirtschaftsstandort hervorzuheben und das auch auf die für die notwendigen Investitionen zuständige Bundesebene zu tragen, wofür die Ausrichtung einer Nationalen Maritimen Konferenz sicherlich hilfreich sein könne. Werde in Deutschland über Häfen diskutiert, gehe es vor allem um die großen im Norden, etwa in Hamburg, und das Ruhrgebiet bleibe außen vor. Die dortigen Häfen befänden sich meist in recht gutem Zustand, was allerdings nicht für die Kanäle und Schleusen dazwischen gelte, die teilweise kurz vor dem Totalausfall stünden. Dazu dürfe es aber nicht kommen, da die Chemie- und die Stahlindustrie wegen der benötigten Mengen an Gütern nicht mit Lkws beliefert werden könnten.

10 Förderrichtlinie zur Verbesserung der Sicherheit und zum Einsatz neuer Technologien im Luftverkehr *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1724
Vorlage 18/1742

Minister Oliver Krischer (MUNV) hebt hervor, dass Nordrhein-Westfalen auf seinem Weg zum Ziel, erste klimaneutrale Industrieregion Europas zu werden, auch die Luftfahrt in den Blick nehmen müsse. Dabei könne man auf viele gute Entwicklungen aus der Vergangenheit bauen, wobei sich die Förderung bisher auf die kleinen Verkehrslandeplätze und ähnliche Infrastruktur beschränkt habe. Nun aber werde man auch die Transformation des Luftverkehrs bzw. der Luftverkehrswirtschaft insgesamt unterstützen. Auch wenn einige Ansätze noch etwas bescheiden anmuteten, sei es wichtig, hier Impulse zu setzen.

11 Markteintritt der VIAS GmbH und Nachhaltigkeit der Verkehrsleistungen (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1722

Seinen Ausführungen voranstellend, dass die Landesregierung in diesem Fall nicht zu den eigentlichen Akteuren zähle, da die Ausschreibung der entsprechenden Verkehrsleistungen den Verkehrsverbänden obliegen habe, gibt **Minister Oliver Krischer (MUNV)** an, dass an die VIAS GmbH einige Linien – die Details könne man vorliegendem Bericht entnehmen – vergeben worden seien. Das entspreche dem üblichen Verfahren und erfülle den allgemeinen Anspruch nach Wettbewerb im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Carsten Löcker (SPD) sagt, dass begrenzte Mittel die Verpflichtung mit sich brächten, genau darauf zu schauen, wohin diese flössen. Das gelte insbesondere auch mit Blick auf in der Vergangenheit gemachte Erfahrungen, da man auch schon mehrere Hundert Millionen Euro habe zuschießen müssen, um den Transport der Fahrgäste gewährleisten zu können.

In den vergangenen Tagen sei er mit der VIAS gefahren, wobei ihn sowohl die Züge als auch das Personal beeindruckt hätten, allerdings habe er auch lesen müssen, dass das Unternehmen unter erheblichem Personalmangel leide. Daher wolle er wissen, ob die Fahrgäste damit rechnen könnten, dass die Züge auch an allen Tagen pünktlich verkehrten. Täten sie es nämlich nicht, müsse man als Gewährleistungsträger gegebenenfalls die Unterstützung der Deutschen Bahn in Anspruch nehmen, was dazu führen werde, dass die letztlich mittels Steuergeldern zu deckenden Kosten für die Verkehrsleistungen erheblich stiegen.

Derartige Entwicklungen gelte es, künftig zu vermeiden, weshalb man darüber nachdenken möge, ob man die Ausschreibungsverfahren im Sinne einer stetigen Prozessoptimierung steuern könne, da man diese Aufgabe, die für den Landtag von hohem Interesse sein müsse, nicht allein den Verkehrsverbänden überlassen dürfe.

Vorerst gehe man aber natürlich davon aus, dass die VIAS alle Verkehrsleistungen wie gewünscht erbringen werde.

Ihre Irritation über die Berichtsbeantragung der SPD-Fraktion und den Wortbeitrag von Carsten Löcker (SPD) zum Ausdruck bringend, erinnert **Ina Besche-Krastl (GRÜNE)** daran, dass von der Insolvenz von Abellio nicht zuletzt die Verkehrsverbände überumpelt worden seien, das Land aber unter Aufbringung beträchtlicher Mittel zum einen die Aufrechterhaltung der Verkehrsleistungen gewährleistet und zum anderen – Stichwort „Verkehrsvertrag 2.0“ – Konsequenzen daraus gezogen habe. Im Übrigen lägen die Kompetenzen für die Ausschreibung bzw. Vergabe von Verkehrsleistungen bei den Verkehrsverbänden selbst, genauer bei den Vergabeausschüssen, weshalb

man seitens der Landesregierung bezüglich dieser Prozesse zwar eine Meinung haben, aber keine Entscheidungen treffen könne.

Dass VIAS unter Personalmangel leide, überrasche nicht, da dieses Problem schließlich die gesamte Branche betreffe, weshalb der Landtag sich damit, unter anderem mittels eines Antrags zum Thema „Fachkräfte“, auch schon befasst habe.

Oliver Krauß (CDU) stimmt Carsten Löcker (SPD) dahin gehend zu, dass die Ausschreibungsverfahren optimiert werden könnten. Das gelte schon deshalb, weil der im Zuge der jüngsten Insolvenz entstandene Verlust noch immer Auswirkungen zeige. Allerdings gebe es hinsichtlich der Risikoverteilung mittlerweile schon Anpassungen bei den Verträgen. Die Kompetenz für die ebenfalls erforderlich erscheinende Optimierung des Vergaberechts liege natürlich beim Gesetzgeber.

Derzeit gebe es keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass VIAS kritischer bewertet werden müsse als andere privatwirtschaftliche Verkehrsunternehmen, weshalb er davor warne, es schlechtzureden. Der Personalmangel betreffe im Übrigen alle Verkehrsunternehmen, weshalb nur schwerlich eines einspringen könnte, sollte es zu Ausfällen kommen.

Christof Rasche (FDP) gibt an, am vorliegenden Bericht nichts zu kritisieren zu haben.

12 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans durch SPNV-Maßnahmen im zukünftigen Niederrhein-Münsterland-Netz (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1717

Vorsitzender Matthias Goeken weist darauf hin, dass der ÖPNV-Bedarfsplan laut § 7 ÖPNVG NRW das Einvernehmen zwischen MUNV und VA erfordere.

Minister Oliver Krischer (MUNV) erläutert, dass es bei dieser Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans vor allem darum gehe, im künftigen Niederrhein-Münsterland-Netz sogenannte BEMU-Fahrzeuge, also batterieelektrische Eisenbahntriebwagen, fördern zu können, umso einerseits im Sinne des Klimaschutzes Emissionsminderungen erreichen und andererseits die Qualität der angebotenen Verkehrsleistungen verbessern zu können. Das prognostizierte Nutzen-Kosten-Verhältnis liege bei 6,55, womit die Frage der Förderfähigkeit bejaht und von einer lohnenden Investition ausgegangen werden könne.

Der Ausschuss stellt mit den Stimmen aller Fraktionen das Einvernehmen mit dem MUNV über die Vorlage her.

13 Verschiedenes

– keine Wortbeiträge

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

3 Anlagen

03.11.2023/08.11.2023

**Klaus Esser**Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen
Stv. Vorsitzender der AfD Fraktion

Landtag NRW • Klaus Esser • Postfach 10 11 43 • 40002 Düsseldorf

Herrn
Matthias Goeken
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
im HausePlatz des Landtags 1
D-40221 DüsseldorfTelefon: (0211) 884-4520
Fax: (0211) 884-3139
E-Mail: klaus.esser@landtag.nrw.de

Düsseldorf, 28.09.2023

**Beantragung eines schriftlichen Berichts der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 18.10.2023**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der AfD-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Ausschusses am 18.10.2023 folgenden zusätzlichen Tagesordnungspunkt:

„Vollständige Sperrung der B 54 Volmetalstraße nach Feststellung von massiven Schäden an der Übergangskonstruktion der Volmetalbrücke“

Nach übereinstimmenden Pressemeldungen wurde am 27.09.2023 aufgrund von Brückenschäden die B 54 gesperrt nachdem an der Übergangskonstruktion der Volmetalbrücke eine weitere Verschlechterung festgestellt worden war.¹ Dies führte zur sofortigen Vollsperrung der Straße, die aufgrund der A45 Sperrung zur einer wichtigen Ausweichroute avanciert war. Straßen.NRW wollte kurzfristig eine Baufirma zur Schadensbeseitigung beauftragen. Zum genauen Zeitplan lagen keine Erkenntnisse vor. Neben der Straße musste auch die Bahnstrecke für die RB52 gesperrt werden, die unterhalb der Brücke verläuft.

Wir bitten daher um einen schriftlichen und ggf. zusätzlich mündlichen Bericht zum Sachverhalt unter schwerpunktmäßiger Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

¹ <https://www.bild.de/regional/ruhrgebiet/ruhrgebiet-aktuell/diesmal-in-hagen-wieder-broeckel-bruecken-sperrung-in-nrw-85563722.bild.html>

1. Wie gravierend sind die Schäden an der Volmetalbrücke bzw. der dort befindlichen Übergangskonstruktion?
2. Ist die Brücke der B 54 einsturzgefährdet, wenn die darunterliegende Bahnlinie ebenfalls gesperrt wurde?
3. Bis wann ist mit einer Instandsetzung zu rechnen?
4. Ist eine Instandsetzung der Brücke bzw. der beschädigten Übergangskonstruktion möglich?
5. Wann ist die B 54 wieder befahrbar?
6. Wie genau verläuft die Umleitungsstrecke für die nunmehr gesperrte B 54?
7. Kann die Umleitungsstrecke den Verkehr der gesperrten B 54 auffangen?
8. Wie viele Fahrzeuge nutzten die B 54 nach der Sperrung der A 45 als Umleitungsstrecke?
9. Resultierten die Schäden an der Übergangskonstruktion der Volmetalbrücke durch die zusätzliche Verkehrsbelastung infolge der Nutzung als Umleitungsstrecke nach der Sperrung der A 45?
10. Welche Schlüsse ziehen Straßen.NRW und die Landesregierung aus dem immer schnelleren Verfall unserer Brücken und Verkehrswege?

Mit freundlichen Grüßen,



Klaus Esser MdL



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

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

Gordan Dudas MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

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

05.09.2023

DIFU-Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem“ – Welcher Finanzbedarf ergibt sich für Straßen, Schienen und Brücke in NRW?

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

Sehr geehrter Herr Vorsitzende,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „DIFU-Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem“ – Welcher Finanzbedarf ergibt sich für kommunale Straßen, Schienen und Brücke in NRW?“.

Das Deutsche Institut für Urbanistik hat in seiner Studie zu den bundesweiten Investitionsbedarfen in die Verkehrsinfrastruktur einen Bedarf von 372 Mrd. Euro bis 2030 beziffert. Der Schwerpunkt der Studie lag dabei auf den kommunalen Netzen. Der wesentliche Anteil der Kosten entfällt auf kommunale Straßen, aber auch im Bereich des ÖPNV werden bis 2030 hohe Investitionen benötigt.

Vor dem Hintergrund der deutschlandweiten Investitionsbedarfe ergibt sich auch die Frage, welche Investitionssummen für die kommunalen Netze von Straßen, Schienen und Brücken für Nordrhein-Westfalen anfallen.

Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen in Hinblick auf die DIFU-Studie beantworten:

1. Welche Erkenntnisse ergeben sich für das Land Nordrhein-Westfalen aus der DIFU-Studie?
2. War das Land Nordrhein-Westfalen an der Studie beteiligt? Falls ja: In welcher Form und in welchem Umfang?
3. Welche Investitionsbedarfe bis 2030 ergeben sich für die verschiedenen Verkehrsträger entsprechend der Studie für Nordrhein-Westfalen?

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.



4. Welche Investitionsbedarfe für kommunale Straßen in Nordrhein-Westfalen sind bis 2030 zu erwarten?
5. Welche Investitionsbedarfe für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen sind bis 2030 zu erwarten?
6. Welche zusätzlichen Finanzierungsbedarfe ergeben sich entsprechend der Bedarfe für kommunale Straßen, Schienen und Brücken in Nordrhein-Westfalen?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL



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

29.09.2023

Thema:

Markteintritt der VIAS GmbH und Nachhaltigkeit der Verkehrsleistungen

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die VIAS Rail GmbH mit Sitz in Düren ist ein Verkehrsunternehmen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs. Die VIAS übernimmt die derzeit noch von DB Regio NRW betriebenen Linien RE 16 (Essen – Hagen – Iserlohn), RB 91 (Hagen – Iserlohn/Siegen) und RB 46 (Bochum – Gelsenkirchen). Der neue Verkehrsvertrag gilt für den Zeitraum Dezember 2023 bis Dezember 2034, eine Laufzeit von elf Jahren. Die ausgeschriebene Verkehrsleistung hat einen Umfang von rund 2,5 Millionen Zugkilometern pro Jahr.

Gleichzeitig mehren sich die Stimmen, die bezweifeln, ob das Unternehmen die vertraglich übernommenen Beförderungsleistungen nachhaltig und verlässlich erbringen kann, weil die personelle und substantielle Basis des Unternehmens unzureichend sei.

Aus der jüngeren Vergangenheit sind die Marktaustritte der Verkehrsunternehmen Abellio und Keolis noch gut bekannt, die als Anbieter eigenwirtschaftlicher Verkehre nicht mehr in der Lage waren, ihre vertraglichen Beförderungsleistungen zu erbringen. Folge waren Notfallmaßnahmen einer überraschten Landesregierung, die den Steuerzahler mindestens 480 Millionen Euro gekostet haben.

Aufgrund der großen Bedeutung des Themas für die Zukunft eines verlässlichen öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen, ist es von großem Interesse, wie die Versorgung der Bevölkerung mit diesen Mobilitätsangeboten sichergestellt werden soll, wenn es zu einem Rückzug der VIAS während der Vertragslaufzeit kommen sollte.

Deshalb bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. Oktober 2023.

Der Bericht soll dabei insbesondere folgende Fragen beantworten:

1. Als wie ökonomisch belastbar und verlässlich schätzt die Landesregierung das Verkehrsunternehmen VIAS ein?
2. Hält die Landesregierung es für sicher, dass die VIAS die vertraglich vereinbarten Leistungen durch ausreichendes Personal im Bereich Fahrer*innen und Ausbildung nachhaltig und vollständig erbringen kann?
3. Welche Vorkehrungen hat die Landesregierung aufgrund der jüngsten negativen Erfahrungen mit Marktaustritten eigenwirtschaftlicher Verkehrsunternehmen getroffen, um eine Wiederholung solcher Vorgänge zu vermeiden?
4. Gibt es für den gegenteiligen Fall einen Notfallplan der Landesregierung, um für die betroffenen Kunden der VIAS einen zeitnahen Ersatz für die wegfallenden Verkehrsleistungen zu gewährleisten?
5. Wie sieht dieser Notfallplan konkret aus?

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gordan Dudas', is written over the printed name.

Gordan Dudas