



## **Verkehrsausschuss**

### **17. Sitzung (öffentlich)**

8. November 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:32 Uhr bis 15:06 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

	<b>Vor Eintritt in die Tagesordnung</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2024 (Haushaltsgesetz 2024)</b>	<b>6</b>
	Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 18/5000	
	Vorlage 18/1451 (Erläuterungen zum Einzelplan 10) Vorlage 18/1549 (Bericht zum Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“) Vorlage 18/1821 (Entwurf des Landesstraßenbauprogramms 2024)	
	– Wortbeiträge	
	Der Ausschuss stimmt dem Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“, mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD zu.	

**2 Damit alle einsteigen können: NRW braucht kostenlosen ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie ein echtes Solidarticket 10**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 18/4584

Schriftliche Anhörung  
des Verkehrsausschusses  
Stellungnahmen  
18/956, 18/964, 18/971  
18/973, 18/975, 18/977  
18/985, 18/998

– Wortbeiträge

**3 Welche Rolle spielen Park-and-Ride-Plätze für die Verkehrswende? (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1]) 12**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/1832

– Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, sich in der Obleuterunde über die Modalitäten einer Anhörung zu verständigen.

**4 Auswirkungen des A-1-Ausbaustopps auf die NRW-Landesstraßen bzw. zusätzliche Belastungen für Ausweichrouten zwischen Münster-Nord und Kreuz Lotte (Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 2]) 13**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/1839

– Wortbeiträge

**5 Sanierungsoffensive und ihre Hintergründe und Datengrundlagen, insbesondere Straßenzustandsbericht NRW (Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 3]) 14**

Vorlage 18/1822  
Vorlage 18/1823

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

**6 Verschiedenes**

**20**

hier: **Semesterticket/Deutschlandticket**

\* \* \*



### **Vor Eintritt in die Tagesordnung**

**Vorsitzender Matthias Goeken** weist im Zusammenhang mit dem kurzfristig eingebrachten TOP 5 auf die eigentlich vorgesehenen Regeln und Fristen hin, die es schon mit Rücksicht auf die Ausschussassistenz einzuhalten gelte. Im Übrigen könne man nur dann auf gehaltvolle Informationen hoffen, wenn man sie hinreichend früh erbetet. Den übrigen Fraktionen gebühre Dank dafür, der FDP-Fraktion in dieser Sache entgegengekommen zu sein.

## 1 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“)  
Vorlage 18/1821 (Entwurf des Landesstraßenbauprogramms 2024)

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

Darauf hinweisend, dass seitens der Fraktionen keine Änderungsanträge vorlägen, schließt **Vorsitzender Matthias Goeken** die Ankündigung an, dass man heute über den Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“, abstimmen werde.

**Gordan Dudas (SPD)** meint, dass sich im vorliegenden Einzelplan eine Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit manifestiere, die die selbsternannte Zukunftskoalition als eine des Stillstands erscheinen lasse. So fänden die im Koalitionsvertrag niedergeschriebenen Vereinbarungen bzw. Ziele de facto kaum Niederschlag, da es an der erforderlichen finanziellen Hinterlegung fehle. Ein Beispiel stelle die angekündigte Erhöhung des ÖPNV-Angebots um 60 % bis 2030 dar, der ein Aufwuchs der entsprechenden Mittel von lediglich 2,85 % für 2024 im Vergleich zu 2023 gegenüberstehe. Weil damit noch nicht einmal die Kostensteigerungen der vergangenen Jahre gedeckt würden, müsse man hier sogar von Rückschritt statt Stillstand sprechen.

Ähnlich sehe es beim angeblichen Herzensthema der Koalition, der Nahmobilität, aus. Anstatt den Fuß- und Radverkehr wie angekündigt nachhaltig zu fördern, gebe es in der entsprechenden Titelgruppe eine Kürzung um rund 30 % oder 15 Millionen Euro.

Dem Straßennetz komme hinsichtlich der Mobilität nach wie vor die größte Bedeutung zu, da 70 % des Personen- und Güterverkehrs dort abgewickelt würden, dennoch umfassten die entsprechenden Titel – die man zudem wie bei einem Taschenspielertrick zusammengeführt habe – nur noch 317,3 Millionen Euro, was gegenüber dem Vorjahr eine Kürzung von 34,7 Millionen Euro bedeute. Im Übrigen laufe das auch der von Minister Oliver Krischer (MUNV) initiierten PR-Aktion zuwider, laut derer es eine große Straßen-, Brücken- und Tunneloffensive geben solle.

Immerhin bekenne sich die Landesregierung dazu, mehr Güterverkehr auf die Wasserstraßen verlagern zu wollen. Allerdings werde auch hier gekürzt, und zwar um rund 30 % oder 2,5 Millionen Euro, und gleichzeitig sämtliche Verantwortung auf die Bundesebene abgeschoben.

**Oliver Krauß (CDU)** vermisst bei den Ausführungen seines Vorredners einen Hinweis auf die schwierigen Rahmenbedingungen, unter denen die Aufstellung dieses Haushaltsplans stünden. Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Spielräume suche die schwarz-grüne Koalition in vertrauensvoller Zusammenarbeit nach dem besten Weg. Gerade durch diese Zielorientiertheit unterscheide sich die Landesregierung von der Bundesregierung, deren verschiedene Entlastungsmaßnahmen im Übrigen dazu führten, dass im Landeshaushalt rund 4 Milliarden Euro fehlten, was die Möglichkeiten, eigenständige Maßnahmen zu ergreifen, um so dem Anspruch des Koalitionsvertrags gerecht zu werden, weiter beschränke. Nichtsdestotrotz treibe man die Transformation voran, was vor allem durch Fokussierung bzw. Priorisierung möglich werde.

Allein das Deutschlandticket – bezüglich dessen es noch keinen Durchbruch gebe, weshalb seine Zukunft leider ungewiss bleibe – belaste den Haushalt mit rund 280 Millionen Euro. Generell fördere man den Schienenverkehr auf dem maximal möglichen Niveau, was auch für den Radverkehr gelte.

**Christof Rasche (FDP)** kündigt für seine Fraktion an, Änderungsanträge zum Einzelplan – der Teil eines Mangelhaushalts sei – bei anderer Gelegenheit einbringen zu wollen. Ansonsten hoffe man noch auf eine positive Überraschung, die es im Zuge von Haushaltsberatungen erfahrungsgemäß immer geben könne.

Die Aussage seines Vorredners, dass man sich in einer schwierigen finanziellen Situation befinde, treffe zwar zu, allerdings erscheine die Prioritätensetzung im für verschiedene Ressorts zuständigen MUNV fraglich. So solle es möglicherweise Geld für die Einrichtung eines zweiten Nationalparks geben, wohingegen bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen bzw. der entsprechenden Infrastruktur Abstriche gemacht würden. Obwohl der Gütertransport via Schiene angeblich vorangebracht werden solle, fehle Geld für die Schaffung eines Planungsvorrats, mittels dessen man, dem Beispiel Bayerns folgend, kurz- bzw. mittelfristig Projekte umsetzen könne. Auch die im Koalitionsvertrag formulierten Ziele hinsichtlich des ÖPNV würden so nicht erreicht.

Die Zusammenführung der Titel für den Straßen- und Brückenbau erschwere die Vergleichbarkeit und widerspreche dem Grundsatz der Haushaltsklarheit, ganz abgesehen davon, dass hier ein deutliches Minus von über 30 Millionen Euro anfalle. Die von Minister Oliver Krischer (MUNV) kürzlich getätigte Aussage, dass es bei den Landesstraßen so nicht weitergehen könne, treffe natürlich zu, aber vage Ankündigungen von eventuell zusätzlich bereitzustellenden finanziellen Mitteln reichten nicht aus, vielmehr brauche es konkrete haushalterische Hinterlegungen für ein großes Investitionspaket.

**Martin Metz (GRÜNE)** äußert die Ansicht, dass das Deutschlandticket als Beispiel dafür gelten könne, dass man sich im Bereich „Verkehr“ in die richtige Richtung bewege. Minister Oliver Krischer (MUNV) habe sich als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz vehement dafür eingesetzt, und es sei allein hierzulande mit 280 Millionen Euro hinterlegt. Wenn Bund und Länder gemeinsam ein solches Erfolgsprojekt – dem sogar noch weiteres Potenzial innewohne – starteten, obliege es allerdings auch allen Partnern, für Verlässlichkeit zu sorgen. NRW werde diesem Anspruch mit vorliegendem

Einzelplan jedenfalls gerecht. Im Übrigen werde der ÖPNV generell weiter gefördert und ausgebaut.

Zunächst einmal treffe es zu, dass im vorliegenden Einzelplan weniger Mittel für den Straßenbau bereitstünden als noch im vorigen. Dabei müsse aber berücksichtigt werden, dass man im vorigen Einzelplan die Mittel beispielsweise für den Erhalt, Um-, Aus- und Neubau von Ortsdurchfahren und Radwegen bereits deutlich erhöht habe. So stünden im Jahr 2024 für diesen Bereich rund 317 Millionen Euro zur Verfügung, was gegenüber den 128 Millionen Euro in 2004 mehr als eine Verdoppelung bedeute; das bisherige Maximum an tatsächlich verausgabten Mitteln belaufe sich auf 285 Millionen Euro im Jahr 2022. Der derzeitige Schwerpunkt liege beim Erhalt, für den die Mittel sich in den vergangenen beiden Jahrzehnten mehr als vervierfacht hätten. Allerdings müssten auch hier Priorisierungen vorgenommen werden, da Straßen.NRW nicht über genügend Personal verfüge, um alle Projekte zu realisieren.

Natürlich wirke sich die schwierige wirtschaftliche Lage auch auf den nordrhein-westfälischen Haushalt aus, weshalb man in einigen Bereichen auch Abstriche machen müsse. Im Endeffekt gehe es darum, Fehlanreize zu vermeiden, die richtigen Schwerpunkte zu setzen und insgesamt eine rationale Infrastrukturpolitik zu betreiben, wofür vorliegender Einzelplan eine gute Grundlage biete. Nichtsdestotrotz behalte man sich die Überprüfung einzelner Positionen bzw. Details vor. Rufe danach, die Steuern zu senken, aber gleichzeitig mehr Geld auszugeben, stellten jedenfalls keine Lösung dar, vielmehr begeben man sich damit in den Bereich der Voodooökonomie.

Anders als Christof Rasche (FDP) glaubt **Gordan Dudas (SPD)** nicht daran, dass es im Zuge der Haushaltsberatungen noch eine positive Überraschung geben könne, und das Argument von Martin Metz (GRÜNE), dass sich die schwierige wirtschaftliche Lage auch auf den nordrhein-westfälischen Haushalt auswirke, könne mit Blick auf vorliegenden Einzelplan nicht gelten, da die Landesregierung dann eben Prioritäten setzen müsse. Jeder Unternehmer wisse darum, dass man von der Konkurrenz abgehängt werde, wenn man den Maschinenpark über einen zu langen Zeitraum hinweg nicht erneuere; übertragen auf NRW bedeute das, dass in die Infrastruktur investiert werden müsse, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.

Diese Infrastruktur befände sich bereits in einem so schlechten Zustand, dass man schon viel Geld aufwenden müsse, um einen gewissen Mindeststandard zu erreichen, von dem ausgehend man dann eine Modernisierung, etwas hinsichtlich des Aspekts der Digitalisierung, vorantreiben könne. Wenn man sich nicht bald daran mache, in diesem Bereich aufzuholen, werde das Industrieland NRW national wie international hoffnungslos ins Hintertreffen geraten. Die derzeitigen Defizite könnten nicht allein Minister Oliver Krischer (MUNV) zur Last gelegt werden, da sie sich auf eine über mehrere Legislaturperioden hinweg reichende Vernachlässigung zurückführen ließen. Nichtsdestotrotz brauche es in dieser Sache nun eine neue Art des Denkens, aber diese lasse der Einzelplan leider nicht erkennen.

Im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket seien zuletzt weder die Bundes- noch die Landesebene positiv aufgefallen, und die meisten Verkehrspolitikerinnen und -politiker



hätten sich sicherlich mehr erhofft. Wollte man die Verkehrswende realisieren, müsste man auch und vor allem in das Deutschlandticket investieren.

**Martin Metz (GRÜNE)** kritisiert seinen Vorredner für dessen Forderung nach einer Priorisierung, da seine Fraktionskolleginnen und -kollegen eine solche in nahezu jedem Fachausschuss verlangten. Die SPD mahne also eine Priorisierung von allem an, was im Endeffekt dazu führen würde, dass gar nichts priorisiert werde. Man müsse aber die gesamtwirtschaftliche Situation berücksichtigen und folglich auch darlegen, wo man an einer Stelle Geld einsparen wolle, um es an anderer Stelle ausgeben zu können. Im weiteren Verlauf der Haushaltsberatungen möge die SPD sich also auf finanziell realisierbare Priorisierungen beschränken.

Auf die entsprechende Bemerkung von Gordan Dudas (SPD) Bezug nehmend, legt **Ralf Schwarzkopf (CDU)** dar, dass er selbst als Unternehmer nicht nur um die Notwendigkeit von Investitionen, sondern auch um die Theory of Constraints wisse. Es helfe nur bedingt, viel Geld aufzuwenden, wenn man es wegen eines bestehenden Engpasses, in diesem Fall dem Fachkräftemangel, nicht ausgeben könne. Bauprojekte verzögerten sich meist nicht wegen fehlender Mittel, sondern weil es an Menschen fehle, die sie realisieren könnten.

Der Ausschuss stimmt dem Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“, mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD zu.

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

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 18/4584

Schriftliche Anhörung  
des Verkehrsausschusses  
Stellungnahmen  
18/956, 18/964, 18/971  
18/973, 18/975, 18/977  
18/985, 18/998

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss – federführend –, den Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales sowie den Ausschuss für Familie, Kinder und Jugend am 15.06.2023)*

**Vorsitzender Matthias Goeken** weist darauf hin, dass neben den erbetenen zwei zusätzliche Stellungnahmen eingegangen seien; sämtlichen Sachverständigen gebühre für die Erstellung derselbigen der Dank des Ausschusses. In der heutigen Sitzung stehe die Auswertung der schriftlichen Anhörung an. Als federführender Ausschuss werde man auf die Voten der mitberatenden Ausschüsse warten, bevor man über vorliegenden Antrag abstimme.

**Carsten Löcker (SPD)** zeigt sich optimistisch, dass der kostenlose ÖPNV für Kinder und Jugendliche kommen werde, auch wenn der Tenor der vorliegenden Stellungnahmen laute, dass die finanziellen Rahmenbedingungen das bislang nicht hergäben. Allerdings habe es in der vergangenen Legislaturperiode gegen den Vorschlag der SPD-Fraktion, die Anzahl der Tickets zugunsten eines preisreduzierten Tickets zu verringern, ähnliche Einwände sowohl seitens der übrigen Fraktionen als auch der Branchenvertreter und des Dachverbands gegeben. Mittlerweile aber existiere das Deutschlandticket, was beweise, dass es manchmal vor allem den Willen brauche, neue Wege zu gehen.

**Laura Postma (GRÜNE)** meint, dass die Stellungnahmen ein sehr differenziertes Bild aufzeigten und somit die Gesamtlage treffend abbildeten.

Das wichtige Ziel, ein günstiges Ticket für alle anzubieten, sei mit dem Deutschlandticket unter großen Anstrengungen erreicht worden. Das klassische Deutschlandticket werde in den kommenden Wochen zudem um ein Deutschlandticket Sozial für Menschen mit geringem Einkommen ergänzt, und bereits seit dem Ende der Sommerferien liege das Deutschlandticket Schule für Schülerinnen und Schüler vor. Nun gelte es, diese Angebote unter Wahrung der Qualität zu sichern.

Der Vorschlag der SPD-Fraktion, das Deutschlandticket Sozial noch günstiger und das Deutschlandticket Schule sogar umsonst anzubieten, werde der Realität der schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen nicht gerecht.

**Oliver Krauß (CDU)** vergleicht die in Rede stehenden Vorschläge der SPD-Fraktion mit dem 9-Euro-Ticket, bei dem es sich ebenfalls weniger um eine verkehrspolitische als vielmehr um eine sozialpolitische Maßnahme gehandelt habe. Neben der Haushaltslage gelte es in diesem Zusammenhang auch die Qualitätsansprüche an das zur Verfügung zu stellende Verkehrsangebot zu berücksichtigen. So brauche es Modernität, Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, eine gute Vernetzung und ein transparentes Ticketsystem, damit die Verkehrswende gelingen könne. Den Menschen sei nicht geholfen, wenn man kostenlose Tickets für einzelne Zielgruppen auflege, ohne entsprechende Verkehrsangebote zu unterbreiten, weshalb man stattdessen in die Infrastruktur investieren werde. Für zwei Zielgruppen, nämlich Schülerinnen und Schüler und einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger, gebe es zudem – wie von seiner Vorrednerin bereits dargelegt – vergünstigte Deutschlandtickets. Im Übrigen müsse es nun vor allem darum gehen, seitens des Bundes eine dauerhafte Finanzierungsgrundlage für das Deutschlandticket zu erhalten.

Den Grundgedanken des vorliegenden Antrags, nämlich einen ÖPNV, den alle Bevölkerungsgruppen zu nutzen in der Lage seien, könne er natürlich nachvollziehen, so **Christof Rasche (FDP)**. Allerdings deuteten die Stellungnahmen darauf hin – und das entspreche auch seiner eigenen Einschätzung –, dass kostenlose Tickets für Schülerinnen und Schüler nicht realistisch erschienen. In diesem Zusammenhang wolle er an einen einst vom ehemaligen Verkehrsminister Michael Groschek vorgetragenen Reim erinnern: Kein ÖPNV für lau – das sei mit ihm und der SPD nicht zu machen.

Im Übrigen müsse es nun vorrangig um die Sicherstellung der Finanzierung des Deutschlandtickets gehen, wobei man höre, dass es zwischen Minister Oliver Krischer (MUNV) und Ministerpräsident Hendrik Wüst unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Nachschusspflicht gebe.

**Klaus Esser (AfD)** hält schon das Deutschlandticket für ein nur schwer zu finanzierendes Subventionsmonster, weshalb sich die Vorschläge der SPD-Fraktion, so nett sie auch klängen, erst recht nicht realisieren ließen.

**3 Welche Rolle spielen Park-and-Ride-Plätze für die Verkehrswende? (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1])**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/1832

**Gordan Dudas (SPD)** hebt lobend hervor, dass die Landesregierung die Park-and-Ride-Plätze im vorliegenden Bericht als essenziell für die Verkehrswende bezeichne und begrüßt die Ankündigung, in dieser Legislaturperiode 1.000 zusätzliche Mobilstationen zu fördern, wobei sich in diesem Zusammenhang einige Fragen stellten: Gebe es für den Ausbau schon einen Zeitplan? An welchen Orten solle dieser erfolgen? Wie viel Geld werde dafür investiert? Welche Mindeststandards sehe man für die Park-and-Ride-Plätze vor? Werde es Behindertenparkplätze oder Toilettenanlagen geben? Werde mittels Beleuchtung für mehr Sicherheit gesorgt?

Im Übrigen beantrage er wegen der Bedeutung des Themas eine Anhörung, bestenfalls in Präsenz, um so die Einschätzungen und gegebenenfalls weiteren Input von Sachverständigen, etwa die Mindeststandards betreffend, berücksichtigen zu können.

Der Ausschuss kommt überein, sich in der Obleuterunde über die Modalitäten einer Anhörung zu verständigen.

**4 Auswirkungen des A-1-Ausbaustopps auf die NRW-Landesstraßen bzw. zusätzliche Belastungen für Ausweichrouten zwischen Münster-Nord und Kreuz Lotte** *(Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 2])*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/1839

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** weist darauf hin, dass das Vergabeverfahren für den im Rahmen eines ÖPP-Projekts zu realisierenden Ausbau des A-1-Abschnitts von der zuständigen DEGES beendet worden sei. Das Verfahren insgesamt falle in die Zuständigkeit des BMDV, weshalb das MUNV diese Entwicklung nur bedauernd zur Kenntnis nehmen könne.

**Klaus Esser (AfD)** räumt ein, dass zwei der acht Fragen der Berichtsbeantragung vornehmlich in den Zuständigkeitsbereich des BMDV fielen, die übrigen sechs sich aber auf die Auswirkungen des Ausbaustopps auf die Landesstraßen bzw. die Region bezögen, weshalb das MUNV sie auch beantworten können sollte.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** gibt an, zu den Auswirkungen eines nicht erfolgten Ausbaus keine Angaben machen zu können.

**Klaus Esser (AfD)** erinnert daran, dass es um konkrete Sachverhalte wie Verkehrsprobleme in der Region oder die Kritik der dortigen Wirtschaft gehe. Man habe die Fragen spaßeshalber auch bei ChatGPT eingegeben und einen neunseitigen Text mit teilweise durchaus sinnvollen Informationen, sogar hinterlegt mit Zahlen, erhalten. Mit Blick darauf fielen vorliegender Bericht und die Antworten von Minister Oliver Krischer (MUNV) recht dürftig aus.

## **5 Sanierungsoffensive und ihre Hintergründe und Datengrundlagen, insbesondere Straßenzustandsbericht NRW** *(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 3])*

Vorlage 18/1822

Vorlage 18/1823

### **Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:**

Wir haben Ihnen am 2. November umfangreiche Vorlagen zugeleitet, die zum einen Informationen zum Landesstraßenbauprogramm und zum anderen Informationen zu einer Sanierungsoffensive enthalten, die wir als Landesregierung angehen wollen. Im Fokus dieser Offensive steht, dass wir den Anteil derjenigen Straßen und Brücken, die heute in einem schlechten Zustand sind, deutlich reduzieren bzw. möglichst ganz beseitigen wollen. Das haben wir ausführlich dargelegt. Wir haben – wie Sie das schon kennen – für das Landesstraßenbauprogramm zu den entsprechenden Einzelprojekten ausgeführt, darüber hinaus aber noch zu weiteren, etwa zu den Brücken, die sich derzeit in Sanierung befinden oder die wir uns für das Jahr 2024 vornehmen.

Im Programm sind 51 Brückenbauwerke, die schon im Bau sind oder 2024 sein werden. Es geht einfach darum, Ihnen einen entsprechenden Überblick über diese Maßnahmen zu geben. Wir wollen dieses Brückenbauprogramm in den nächsten Jahren in diesem Umfang fortsetzen. Insgesamt sind 400 Brücken im Fokus, die mit einem schlechten Traglastindex oder einer schlechten Zustandsnote bewertet sind, und die werden wir dann systematisch abarbeiten. Das ist es, was wir tun, um die Defizite abzubauen, die sowohl bei der Bewertung der Brücken als auch im Straßenzustandsbericht identifiziert wurden.

Das tun wir im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel mit einer entsprechenden Priorisierung. Wir glauben, dass das ein notwendiger und richtiger Schritt ist, um die Infrastruktur zukunftsfest erhalten zu können. Ich möchte aber ausdrücklich betonen – das sehen Sie ja auch am Landesstraßenbauprogramm –, dass wir die geplanten Projekte, die hier verzeichnet sind, weiterhin angehen und sie entsprechend voranbringen werden.

Weil in der Presse, in der öffentlichen Wahrnehmung etwas Unklarheit darüber entstanden ist, wie das Verfahren beim Straßenzustandsbericht funktioniert, möchte ich hier etwas klarstellen: Das ist ein Verfahren, das bundeseinheitlich vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie den Ländern betrieben wird. Es hat zum Ziel, die Fahrbahnoberflächen netzweit zu erfassen und anschließend zu bewerten. Die Ergebnisse sind bundesweit vergleichbar. Das Land wendet dieses Verfahren auch für die Landesstraßen an. Der Zustand der Fahrbahnen wird in der Regel alle vier Jahre mit schnell fahrenden Messfahrzeugen durch optisch-elektronische Aufnahmeverfahren erfasst. Dabei werden die Oberflächeneigenschaften der Straße mit den Merkmalen der Längs- und Querebenheit, der Griffigkeit sowie der Oberflächenschäden erfasst. Die einzelnen Zustandsmerkmale der Fahrbahn werden im Rahmen der Bewertung zu sogenannten Gebrauchs- und Substanzwerten sowie einem Gesamtwert zusammengefasst. Der Gebrauchswert beschreibt die allgemeine

Befahrbarkeit bzw. Aspekte der Fahrsicherheit. Der Substanzwert, basierend auf der Oberflächenbeschaffenheit, repräsentiert den Substanzerhalt. Aus Gebrauchs- und Substanzwert wird dann ein Gesamtwert ermittelt.

Wieso beschreibe ich Ihnen das so ausführlich? Damit wir uns darüber im Klaren sind, was der Straßenzustandsbericht insgesamt beinhaltet. Ich möchte an der Stelle betonen, dass das ein Verfahren ist, das in Nordrhein-Westfalen schon seit dem Jahr 2004 angewandt wird. Es liegen inzwischen die Ergebnisse von fünf Kampagnen vor. 2018 gab es eine Novellierung in den Regelwerken. Hintergrund waren nicht nur Weiterentwicklungen bei den beschriebenen Erfassungstechniken – da hat sich einiges getan –, sondern auch eine Verbesserung der mathematischen Ansätze unter Berücksichtigung der aktuellen straßenbaulichen Entwicklungen. Mit diesen neuen Erkenntnissen kann nun eine verbesserte Bewertung des Straßenzustands und seiner Entwicklung abgebildet werden.

Das Problem bei dieser Novellierung ist aber, dass sich die verschiedenen Erfassungen nicht mehr vergleichen lassen und es dann ein schiefes Bild gibt. Deshalb hat der Landesbetrieb entschieden, die Kampagne 2019 zweigleisig zu fahren, also auf der einen Seite die etablierte Methode zu nutzen und auf der anderen Seite die neue Methode, um einen Vergleich mit der Vergangenheit zu ermöglichen. Man kann die Daten mit Vergleichsrechnungen auch in beiden Ansätzen nutzbar machen. Insofern ist es nicht so, dass eine neue Methode nicht genutzt worden wäre, vielmehr haben wir das entsprechend präsentiert, um Vergleichbarkeit mit der Zeit vor 2019 gewährleisten zu können. Wenn Sie in den Bericht hineinschauen, sehen Sie eine Gegenüberstellung der alten und der novellierten Werte. Das ist also für alle transparent, und wenn man möchte, kann man sich in der Tiefe damit auseinandersetzen, wie die unterschiedlichen Methodiken sich darstellen.

Wir haben insgesamt festzustellen, dass es zwischen 2004 und 2019 eine Veränderung bei der Zustandsentwicklung gibt. Das wird Ihnen in der Vorlage alles präsentiert und findet sich auch im Straßenzustandsbericht. Wir können feststellen, dass insbesondere in den Jahren 2004 bis 2011 eine deutliche Verschlechterung des Erhaltungszustands stattgefunden hat. Von 2015 bis 2019 haben wir dann insgesamt wieder eine Stabilisierung gesehen, der Zustand verbessert sich also leicht, wird zumindest nicht schlechter. All das dokumentieren wir im Straßenzustandsbericht, der Ihnen ja zugegangen ist.

Ich möchte noch auf eines hinweisen: Wir legen das Jahr 2019 zugrunde, weil die Erfassung des Straßenzustandes über einen längeren Zeitraum geht, unter Umständen auch einen Zeitraum von zwei Jahren umfassen kann und dann eine intensive Auswertungsphase erfolgt. Somit kann auch die Situation eintreten, dass sich schon während der Erfassungsphase Veränderungen hinsichtlich der Straßen- und Brückenzustände ergeben. Das sehen wir beispielsweise bei den Folgen der Flutkatastrophe 2021, die im Straßenzustandsbericht noch nicht berücksichtigt sind, weil die Erfassung vorher erfolgt ist. Das erweckt den Eindruck, dass die Neubaumaßnahmen, die nach der Flut erfolgt sind, nicht berücksichtigt werden. Das hat aber einfach mit dem Erfassungszeitraum zu tun.

Zur Frage, wie es in Zukunft weitergeht: Die Investitionsmaßnahmen finden Sie in der Vorlage, das habe ich Ihnen gerade schon in Kurzform dargestellt. Im Moment läuft eine weitere Kampagne zur Straßenzustandserfassung. Die wird in nächster Zeit abgeschlossen sein, dann gibt es eine Auswertung, so wie das bisher immer geschehen ist, und dann wird man vergleichen können, wie sich das Thema entwickelt hat.

Ich möchte für die Landesregierung betonen: Wir haben die aktuellsten uns zugänglichen Daten berücksichtigt, um hier eine objektive Grundlage für die Investitionen verfügbar zu haben. Wir glauben, dass wir damit einen deutlichen qualitativen Fortschritt machen, weil wir damit erstmals deutlich machen, wo wir investieren und eine klare Priorität beim Thema „Sanierung“ haben.

**Christof Rasche (FDP)** dankt den übrigen Fraktionen dafür, die Ansetzung dieses TOPs in der heutigen Sitzung ermöglicht zu haben, und entschuldigt sich für die falsche Bewertung der Situation seinerseits; er sei davon ausgegangen, dass Minister Oliver Krischer (MUNV) nach der Öffentlichkeit von sich aus den Ausschuss informieren werde.

Die grundlegenden Daten für den Straßenzustandsbericht bzw. die Sanierungsoffensive stammten aus dem Jahr 2019. Im Jahr 2021 habe das beauftragte Ingenieurbüro die Arbeiten beendet, aber erst im November 2023 seien die Daten vorgestellt worden, was zwei Jahre währende Untätigkeit bedeute.

Zur von Minister Oliver Krischer (MUNV) angesprochenen Regelungsänderung sei es nach dem Brückeneinsturz in Norditalien im Jahr 2018 gekommen. Dass man – wie eben gehört – die alte und die neue Methode parallel genutzt habe, erscheine sinnvoll, allerdings sei diese Vorgehensweise für ihn selbst aus den Vorlagen nicht ersichtlich geworden, vielmehr habe er die Nutzung der alten Methode vermutet.

Wie die Aachener Zeitung berichte, führe das MUNV mit Stand Februar 2023 verschiedene Brücken mit Zustandsnoten von 3,5 oder 3,9, also als umgehend sanierungsbedürftig. Das aber passe nicht zu anderen Informationen seitens des MUNV, etwa zu denen über zahlreiche Maßnahmen. Diese gravierenden Unstimmigkeiten stellten ein Fiasko dar, zumal am Ende wieder alles von Steuergeldern bezahlt werden müsse. Daher stelle sich die Frage, was denn nun zutreffe. Spätestens seit den Vorgängen rund um die Talbrücke Rahmede müsse klar sein, dass es bei diesen Themen keine offenen Fragen und schon gar keine Widersprüchlichkeiten geben dürfe. Gebe es sie dennoch, deute das darauf hin, dass entweder kein hinreichendes Interesse bestehe oder oberflächlich gearbeitet werde.

Wie also werde das MUNV nun vorgehen? Müssten bereits ergriffene Maßnahmen überprüft werden, weil man Fehler zu vermuten habe? Nach Auffassung seiner Fraktion dürfe man sich jedenfalls nicht darauf beschränken, alle paar Jahre zu kontrollieren und Zustandsnoten zu vergeben, um dann in fragwürdiger Art und Weise zu bewerten, ob Brücken gesperrt werden müssten oder nicht.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** weist seinen Vorredner darauf hin, dass man auf der Internetseite des MUNV den vollständigen Bericht „Zustand der Fahrbahnbefestigungen und Brücken der Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen“ abrufen könne und



dort auf Seite 18 die parallele Anwendung sowohl des alten als auch des neuen Bewertungsverfahrens schriftlich dargelegt und grafisch aufbereitet werde, sodass man beide miteinander vergleichen könne. Der Bericht liege in der Tat seit dem Jahr 2021 vor, wobei er selbst sich seit dem Sommer 2022 damit befasse. Die Liste zu den Brücken, die dem Ausschuss schon im Frühjahr dieses Jahr zur Verfügung gestellt worden sei, könne ebenfalls im Internet eingesehen werden.

Auch das ausgearbeitete und priorisierte Sanierungsprogramm liege mittlerweile vor. Damit entspreche man dem schon seit längerem geäußerten Wunsch, nicht nur die hinlänglich bekannten und vielfach untersuchten Probleme, sondern auch konkrete Maßnahmen darzulegen, die entsprechend des bauwerksscharf aufgezeigten Sanierungsbedarfs ergriffen würden. Nach der Abarbeitung des aktuellen Straßenzustandsberichts würden wie bei Bau- und Sanierungsprogrammen üblich, Aktualisierungen vorgenommen, um kurzfristig auftretenden Problemen an Straßen oder Brücken auf Grundlage fachlicher Kriterien gegebenenfalls kurzfristig entgegenwirken zu können.

Der FDP-Fraktion für die Berichtsbeantragung dankend, fährt **Gordan Dudas (SPD)** mit der Bemerkung fort, dass man den Wortbeiträgen von Minister Oliver Krischer (MUNV) entnehmen könne, dass der Sanierungsoffensive die Luft ausgehe. Zudem beschränke sich seine Pressemitteilung in dieser Sache im Wesentlichen auf Zustandsbeschreibungen, anstatt aufzuzeigen, wie man das Problem der Instandhaltung, insbesondere die Finanzierung betreffend, angehen könne. Da die zahlreichen offenen Fragen zu diesem Problem in der heutigen Sitzung nicht alle beantwortet werden könnten, möge das MUNV für die kommende Sitzung einen ausführlichen Bericht dazu vorlegen.

**Martin Metz (GRÜNE)** legt die Genese des Vorgangs dar: Am 2. November habe das MUNV umfassend informiert, am 6. November sei seitens der FDP-Fraktion der nicht fristgerechte Berichts Antrag gestellt worden, und am 7. November habe man den Medien zahlreiche Mutmaßungen darüber entnehmen können, was angeblich alles nicht stimme bzw. nicht hinreichend transparent gemacht worden sei. Seitens der Koalition habe man sich gegen die Ergänzung der Tagesordnung nicht gewehrt, schon deshalb, um nicht den Vorwurf aufkommen zu lassen, dass man einer Diskussion aus dem Weg gehen wolle. Die Opposition möge die Berichterstattung und die Beratungen im Ausschuss abwarten, bevor sie bestimmte Sachverhalte in den Medien als fragwürdig bezeichne, anderenfalls entstehe der Eindruck, dass es ihr nicht in erster Linie um Erkenntnisgewinn gehe. So hätten die soeben erfolgten Ausführungen von Minister Oliver Krischer (MUNV) gezeigt, dass sich viele offene Fragen einfach beantworten ließen.

Dass sich der Zustand der mehreren Tausend Brücken in NRW laufend ändere, stelle eine Normalität dar, und infolgedessen werde auch ständig neu bewertet, verstärkt, gebaut. Da die externen Ingenieurbüros nicht mit dauernd wechselnde Daten arbeiten könnten, brauche es zudem Stichtage. All das ändere aber nichts daran, dass die Kernaussagen des Straßenzustandsberichts zuträfen. Dieser stamme im Übrigen vom November 2021, sodass es in dieser Sache seit rund zwei Jahren Transparenz gebe. Nun müsse es vor allem darum gehen, die im Bericht aufgezeigten und übrigens auch finanziell hinterlegten Lösungen für die Probleme rund um die Infrastruktur anzugehen.

**Christof Rasche (FDP)** gibt an, dass es seiner Erinnerung nach bisher wie folgt gelaufen sei: Nach Vorlage des Straßenzustandsberichts und der Einbeziehung von Ingenieurbüros habe das MUNV den Landtag bzw. den Verkehrsausschuss informiert. Das halte er schon deshalb für geboten, weil die Bürgerinnen und Bürger, insbesondere diejenigen die die betreffenden Brücken beführen, von den teilweise bedenklichen Zustandsnoten Kenntnis erhalten müssten. Wenn es aber zu einer Änderung der Arbeitsweise komme, also nicht schnellstmöglich über den Zustand berichtet, sondern zunächst über Monate hinweg an einem Sanierungs- bzw. Bauprogramm gearbeitet werde, müsse der Ausschuss über diese Änderung wenigstens informiert werden. Diese Kritik gelte natürlich vorbehaltlich der Tatsache, dass Minister Oliver Krischer (MUNV) sich erst seit Juni 2022 im Amt befinde und dementsprechend nicht hätte früher berichten können.

**Gordan Dudas (SPD)** erwidert auf den entsprechenden Vorwurf von Martin Metz (GRÜNE), dass seine Fraktion sich bislang nicht öffentlich in dieser Sache geäußert habe.

Informiere die Koalition nicht – wie von Christof Rasche (FDP) dargelegt – über derartige Änderungen der bisher üblichen Vorgehensweise gehöre es selbstverständlich zu den Aufgaben der Opposition, das zu hinterfragen.

**Martin Metz (GRÜNE)** gibt seinem Vorredner insofern recht, als dass er seinen Vorwurf nicht an die Opposition im Allgemeinen, sondern an die FDP-Fraktion im Besonderen hätte adressieren sollen. Der Vorwurf an sich treffe aber zu: Bevor man einen bestimmten Sachverhalt gegenüber den Medien kritisiere, sollte man abwarten, wie das MUNV sich zu der Berichtsbeantragung verhalte und dann gegebenenfalls Nachfragen stellen. Die eben erfolgten Ausführungen von Minister Oliver Krischer (MUNV) hätten jedenfalls gezeigt, dass man sich in dieser Sache auf dem richtigen Weg befinde.

Die Kritik an der angeblich fehlenden Transparenz gehe ebenfalls in Leere, da der Straßenzustandsbericht wie schon erwähnt seit November 2021 vorliege und die Brückenzustandsnoten im Februar veröffentlicht worden seien. Daraus, dass zumindest Teile der Opposition das erst jetzt wahrgenommen hätten, lasse sich schwerlich ein Vorwurf an die Landesregierung ableiten.

Man möge sich also darauf beschränken, in der Sache zu streiten, aber davon absehen, haltlose und zudem einfach widerlegbare Unterstellungen zu tätigen.

Sich seinem Vorredner anschließend, äußert sich **Oliver Krauß (CDU)** ebenfalls irritiert darüber, dass der Eindruck einer Vertuschung erweckt werde. Da der Bericht zeitnah einsehbar gewesen sei, könne man allenfalls darüber streiten, ob die Opposition das hätte von sich aus bemerken müssen oder ob die Landesregierung sie darauf hätte aufmerksam machen müssen.

Der schlechte Zustand der Infrastruktur verbiete es ohnehin, hier etwas zurückzuhalten oder gar zu verheimlichen. Dass die regierungstragenden Fraktionen für Transparenz einstünden, könne man schon daran erkennen, dass sie keine Einwände gegen die kurzfristige Berichtsbeantragung der FDP-Fraktion erhoben hätten. Sollte es bei dieser

noch weitergehenden Fragebedarf geben, stünden ihr die einschlägigen parlamentarischen Instrumente zur Verfügung. Vor allem aber müsse es jetzt darum gehen, in dieser Sache trotz der angespannten Haushaltslage voranzuschreiten, was die Koalition auch tue, wobei man Überraschungen trotz aller Sorgfalt natürlich niemals ausschließen könne.

**Christof Rasche (FDP)** erinnert an die vielen im Nachgang der Pressekonferenz von Minister Oliver Krischer (MUNV) bzw. Straßen.NRW aufgetauchten berechtigten Fragen und Hinweise in den sozialen Netzwerken, über die man als Politiker natürlich auch irgendwann mit den Medien rede, weshalb er die entsprechenden Vorhaltungen von Martin Metz (GRÜNE) als gegenstandslos betrachte. Immerhin seien in der heutigen Sitzung einige Fragen beantwortet worden, allerdings nicht alle.

So habe Minister Oliver Krischer (MUNV) noch immer nicht schlüssig dargelegt, warum er den Zustandsbericht nicht zeitnah der Öffentlichkeit vorgestellt habe. Das Argument, erst ein Sanierungs- bzw. Bauprogramm erarbeiten zu wollen, um dann beides zusammen vorstellen zu können, überzeuge nicht, da auch beides unabhängig voneinander, also nacheinander, hätte vorgestellt werden können. Dass die von Minister Oliver Krischer (MUNV) gewählte Vorgehensweise aufseiten der Opposition zu kritischen Nachfragen führen würde, hätte dieser erwarten müssen.

**Oliver Krauß (CDU)** wirft ein, dass der Zustandsbericht schon lange zur Einsicht vorliege und sein Vorredner daher allenfalls die kürzlich stattgefundene Pressekonferenz vermisst haben könne.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** erachtet es als selbstverständlich, dass sich der Verkehrsausschuss mit diesem komplexen Thema, dem sich MUNV und Straßen.NRW voller Engagement widmeten, befassen müsse, weshalb natürlich auch alle anfallenden Fragen beantwortet würden.

Die parallele Anwendung beider Methoden werde wie bereits erwähnt im vollständigen Bericht dargelegt, worauf man im Zusammenhang mit entsprechenden Nachfragen in den sozialen Netzwerken auch hingewiesen habe.

Nur weil die Brückenzustandsnoten unter dem Stand Februar 2023 gelistet seien, bedeute das natürlich nicht, dass man all diese Brücken auch in diesem Monat überprüft habe, vielmehr stelle dieses Datum lediglich den aktuellsten Stand insgesamt dar und die einzelnen Brücken seien irgendwann vorher überprüft worden. Bei der bauwerks-scharfen Priorisierung der zu sanierenden Brücken inklusive Finanzierungshinterlegung handle es sich um eine neue und schon länger geforderte Maßnahme, so habe das Landesstraßenbauprogramm bislang nur Neubauprojekte angeführt. Auf diese Weise hoffe man, künftig zumindest die schlechtesten Zustandsnoten bzw. Traglastindizes vermeiden zu können, die heute noch einen großen Anteil ausmachten.

## 6 Verschiedenes

hier: **Semesterticket/Deutschlandticket**

Ankündigend, heute keine große Debatte in dieser Sache anstoßen zu wollen, lässt **Carsten Löcker (SPD)** den Hinweis folgen, dass man sich mit Blick auf die ausgebliebene Einigung in Sachen „Deutschlandticket“ zeitnah mit dem Semesterticket auseinandersetzen müsse. Die Landesregierung möge sich zusammen mit den Zweckverbänden nicht nur um ein gutes Angebot, sondern auch um eine sozial gerechte Lösung bemühen.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** erläutert, dass die Einigung zwischen Bund und Ländern auf eine Überjährigkeit der Mittelverwendung zumindest eine anteilige Finanzierung des Deutschlandtickets ermögliche, sodass man es 2024 weiter anbieten können. Nichtsdestotrotz treffe die Einschätzung seitens des Bundes, dass es keinen Klärungsbedarf mehr gebe, nicht zu, vielmehr bedürfe es, unter anderem wegen der anstehenden Tarifgenehmigungen, zwischen Bund und Ländern abgestimmte, rechtssichere Verfahren. Klärungsbedarf, sogar Handlungsdruck gebe es auch mit Blick auf das Semesterticket, was im Übrigen nicht nur für NRW, sondern auch für die 15 übrigen Länder gelte, weshalb man entsprechende Vorschläge unterbreiten werde. Insgesamt scheine die einvernehmliche Forderung der Landesverkehrsministerien nach einer einheitlichen Lösung beim Bundesverkehrsministerium auf Sympathie zu stoßen, weshalb man die Hoffnung nicht aufgeben möge.

gez. Matthias Goeken  
Vorsitzender

## 3 Anlagen

06.12.2023/07.12.2023



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

26.10.2023

#### Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende?

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

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende?“

Die Förderung von Schiene bzw. ÖPNV und SPNV sowie des Radverkehrs sind wichtige Bestandteile der angestrebten Verkehrswende. Viele Maßnahmen und Investitionen zielen auf entsprechende Bereiche, um die bereits heute hoch belasteten Straßen zu entlasten, den Verkehr besser zu steuern und nachhaltige sowie klimaschonende Mobilität voranzubringen. Gleichzeitig werden von Jahr zu Jahr dennoch neue Rekordwerte bei den zugelassen Kraftfahrzeugen vermeldet. Für Nordrhein-Westfalen wird zum 01.01.2023 ein neuer Höchstwert von 10.478.040 zugelassen PKW vermeldet<sup>1</sup>. Auch Deutschlandweit wurde erneut ein Höchstwert von rund 48,76 Mio. zugelassen PKW vermeldet.

Gerade in eher ländlich geprägten Gebieten fällt der Umstieg auf ÖPNV und SPNV mangels attraktiver und verlässlicher Angebote teilweise aus. Zumindest eine durchgängige Verbindung von der Haustür bis zur Arbeitsstelle ist hier ein Problem. Daher werden ergänzend zum eigenen PKW von Pendlern häufig auch Park&Ride-Plätze als alternative Angebote genutzt. Aber auch Fahrradparkplätze und Fahrradboxen können dabei eine Rolle spielen.

---

<sup>1</sup> vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255185/umfrage/bestand-an-pkw-in-nordrhein-westfalen/>



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

1. Wie viele Park&Ride-Plätze gibt es in Nordrhein-Westfalen?
2. Welche Rolle spielen die Park&Ride-Plätze aus Sicht der Landesregierung bei der Verkehrswende?
3. In wessen Zuständigkeit befinden sich die Park&Ride-Plätze in Nordrhein-Westfalen? (Bitte prozentuale Angaben zu Verantwortlichen Institutionen bzw. Kommunen)
4. In welchem Zustand sind die Park&Ride-Plätze in Nordrhein-Westfalen?
5. Welche Angebote werden auf den Park&Ride-Plätzen vorgehalten?
6. Sieht die Landesregierung den Bedarf des Ausbaus von Park&Ride-Plätzen?
7. Welche Unterstützung gibt es seitens des Landes, die Kommunen bei der Einrichtung von Park&Ride-Plätzen zu unterstützen?
8. Sieht die Landesregierung weitere Bedarfe, in Anzahl, Ausstattung und Qualität der Park&Ride-Plätze zu investieren?

Mit freundlichen Grüßen

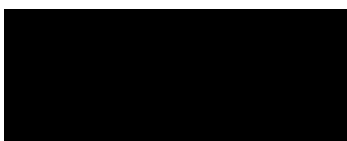
Gordan Dudas MdL

**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, 27.10.2023

**Beantragung eines schriftlichen Berichts der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 8.11.2023**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der AfD-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Ausschusses am 8.11.2023 folgenden zusätzlichen Tagesordnungspunkt:

**„Auswirkungen des A1 Ausbaustopps auf die NRW Landesstraßen bzw.  
zusätzliche Belastungen für Ausweichrouten zwischen Münster-Nord und  
Kreuz Lotte“**

Der abrupte Stopp beim Vergabeverfahren rund den Ausbau der A1 zwischen Münster-Nord und Kreuz Lotte hat schwerwiegende Konsequenzen für die Erreichbarkeit und die Standortattraktivität der Wirtschaftsregion Münsterland. Laut IHK ist diese für die regionale Wirtschaft weder nachvollziehbar noch hinnehmbar.<sup>1</sup> Eine Revision dieser für die gesamte Region fatalen Entscheidung wird angestrebt. Der ursprüngliche Baustart sollte im September erfolgen. Jetzt verschiebt sich das Projekt um viele Jahre.<sup>2</sup>

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

<sup>1</sup> <https://www.wirtschaft-regional.net/branche/transport-logistik/a1-ausbau-stopp-nicht-hinnehmbar/><sup>2</sup> <https://www.wn.de/muensterland/autobahn-a1-ausbau-muenster-osnabrueck-gestoppt-2851501?pid=true>

1. Wie hoch ist das gegenwärtige Verkehrsaufkommen auf den Landesstraßen L529, L555, L587, L588 und L591?
2. In welchem Zustand befinden sich die Landesstraßen L529, L555, L587, L588 und L591?
3. Erwartet die Landesregierung durch den Ausbaustopp auf der A1 zwischen Münster-Nord und Kreuz Lotte eine signifikante Mehrbelastung für die Landesstraßen L529, L555, L587, L588 und L591?
4. Wie wird sich eine etwaige Mehrbelastung für die oben genannten Landesstraßen durch den A1 Ausbaustopp voraussichtlich bis 2030 entwickeln?
5. Wie wird die Landesregierung auf die Entscheidung zu einem Ausbaustopp auf der A1 reagieren?
6. Plant die Landesregierung eine detaillierte Verkehrsevaluation, um sich über die Belastung der dortigen Landesstraßen durch überregionale Verkehre und regionale Wirtschaft klar zu werden?
7. Wie bewertet die Landesregierung die harsche Kritik der regionalen Wirtschaft bezüglich des Ausbaustopps und die Konsequenzen für die Wirtschaftsverkehre der Region?
8. Welchen Einfluss wird die Landesregierung geltend machen, um eine Revision dieser für die Region fatalen Entscheidung zu unterstützen?

Mit freundlichen Grüßen,



Klaus Esser MdL



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

Christof Rasche MdL | Platz des Landtags 1 | 40221 Düsseldorf

**Christof Rasche MdL**

Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen

Sprecher für Verkehr

Sprecher für Sport

**Anmeldung eines Tagesordnungspunktes für die Sitzung des Verkehrsausschusses  
am 08. November 2023**

Düsseldorf, 06. November 2023

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

am vergangenen Donnerstag stellte Verkehrsminister Oliver Krischer der Öffentlichkeit die sogenannte Sanierungsoffensive für Straßen, Brücken und Tunnel vor. Grundlage dafür ist ein neuer Straßenzustandsbericht NRW. Die Vorstellung zog zum Ende der vergangenen Woche größere mediale Berichterstattung nach sich. Ein großer Schwerpunkt lag auf den Aussagen Krischers, nunmehr müsse dem Erhalt der Straßeninfrastruktur absoluter Vorrang vor dem Neubau eingeräumt werden.

Leider schien es der Minister nicht für erforderlich gehalten zu haben, neben der breiten Öffentlichkeit auch den zuständigen Fachausschuss im Landtag Nordrhein-Westfalen, den Verkehrsausschuss, über seine neue Initiative zu informieren. Dies wäre aufgrund der Bedeutung der Thematik für unsere landeseigene Infrastruktur allerdings zwingend notwendig und auch parlamentarisch angemessen gewesen.

Da eine zügige Ausschussbefassung – auch aufgrund vieler offener Fragen – weiterhin von großer Bedeutung ist, beantrage ich hiermit, die Tagesordnung für die kommende Sitzung des Verkehrsausschusses am Mittwoch, dem 8. November 2023, um folgenden Tagesordnungspunkt zu ergänzen:

**Sanierungsoffensive und ihre Hintergründe und Datengrundlagen, insb.  
Straßenzustandsbericht NRW**

Die späte Beantragung dieses zusätzlichen Tagesordnungspunktes bitte ich zu entschuldigen. Aufgrund der Bedeutung der Thematik bin ich davon ausgegangen, dass die Landesregierung selbst eine Ausschussbefassung und -information anstrebt.

Mit freundlichen Grüßen

Christof Rasche MdL  
Sprecher für Verkehr der FDP-Landtagsfraktion NRW

FDP-Landtagsfraktion NRW  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T: 0211 | 884 – 25 29

F: 0211 | 884 – 36 56

christof.rasche@landtag.nrw.de  
www.christof-rasche.de