

09.04.2024

Verkehrsausschuss
Matthias Goeken MdL

Einladung

25. Sitzung (öffentlich)
des Verkehrsausschusses
am Mittwoch, dem 17. April 2024,
13.30 Uhr, Raum E3 A02

Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Landtags berufe ich den Ausschuss ein und setze folgende Tagesordnung fest:

Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde **Sperrung der Altenhagener Brücke**

1. Vorstellung des Landesverkehrsmodell 2035

Bericht der Landesregierung

2. Sachstand On-Demand Verkehre in NRW

Bericht der Landesregierung
Vorlage 18/2448

3. Auswirkungen der Castor-Transporte auf die Brückeninfrastruktur

Bericht der Landesregierung
Vorlage 18/2453

4. Neue Fachstrategie Verkehr

Bericht der Landesregierung
Vorlage 18/2452

- 2 -

5. Nationale Hafenstrategie

Bericht der Landesregierung
Vorlage 18/1539
Vorlage 18/1720
Vorlage 18/2439

6. Ausreichende Finanzierung von Bürgerbusvereinen

Bericht der Landesregierung
Vorlage 18/2446

7. Zielsetzung der Fokusgruppe Infrastruktur

Bericht der Landesregierung
Vorlage 18/2445

8. Auswirkungen der Fahrplanänderungen der Eurobahn in Ostwestfalen-Lippe

Bericht der Landesregierung
Vorlage 18/2451

9. Bundesmittel für Bundesstraßen 2024

Bericht der Landesregierung
Vorlage 18/2449

10. Planungsstand bei Straßen.NRW

Bericht der Landesregierung
Vorlage 18/2454 (Neudruck)

11. Verschiedenes

gez. Matthias Goeken
- Vorsitz -

F. d. R.

Mirjam Hufschmidt
Ausschussassistentin

- TOP -

Aktuelle Viertelstunde Sperrung der Althenhagener Brücke

- TOP 1 -

Vorstellung des Landesverkehrsmodell 2035

- TOP 2 -

Sachstand On-Demand Verkehre in NRW



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/2448**

A11

Oliver Krischer

12.04.2024

Seite 1 von 4

Aktenzeichen: VA 17.04.24
bei Antwort bitte angeben

ORBR`in Gauert
Telefon 0211 4566-161
Telefax 0211 4566-388
Lisa.gauert@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Sachstand Förderung On Demand-Verkehre in NRW

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den schriftlichen Bericht zum Thema
Sachstand Förderung On-Demand-Verkehre mit der Bitte um
Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags Nordrhein-
Westfalen

am
17. April 2024

Schriftlicher Bericht

Sachstand Förderung On-Demand-Verkehre in NRW

Seit der letzten Berichtserstattung für die Verkehrsausschuss-Sitzung vom 31. Januar 2024 hat sich der Sachstand wie folgt entwickelt:

Zu einer Förderung von Betriebskostendefiziten erfolgt die Entscheidung zu einem späteren Zeitpunkt.

Die tabellarische Auflistung aller in NRW betriebenen On-Demand-Verkehre wird um den On-Demand-Verkehr des Kreises Heinsberg ergänzt. Dieser tauchte beim letzten Sachstandsbericht aufgrund redaktioneller Fehler nicht auf.

Weitere Ergänzungen liegen nicht vor.

In folgenden Kreisen und kreisfreien Städten werden On Demand-Verkehre angeboten:

Kommune	§44 PBefG	Beginn	Landesförderung
Aachen	Ja	2016	Nein
Duisburg	Ja	2017	Nein
Krefeld	Ja	2019	Nein
Bielefeld	Ja	2019	Nein
Kreis Heinsberg	Ja	2019	Nein
Oberhausen	Ja	Q2 2020	Nein
Lippe	Ja	Q3 2020	Nein
Münster	Ja	Q3 2020	Ja
Wuppertal	Ja	Q4 2020	Nein
Köln	Ja	Q4 2020	Nein
Gütersloh	Ja	Q4 2020	Ja
Essen	Ja	Q1 2021	Nein
Gronau	Ja	Q2 2021	Ja
Neunkirchen-Seelscheid	Ja	Q3 2021	Ja
Senden	Ja	Q3 2021	Ja
Hürth	Ja	Q3 2021	Ja
Soest	Ja	Q3 2021	Nein
Roetgen	Ja	Q4 2021	Ja
Aachen Nord	Ja	Q4 2021	Ja
Oberbergischer Kreis	Ja	Q4 2021	Nein

Höxter	Ja	Q4 2021	Ja
Dormagen	Ja	Q4 2021	Nein
Kleve/Kalkar	Ja	Q4 2021	Ja
Ennepe-Ruhr-Kreis	Ja	Q3 2022	Nein
Erfstadt/Pulheim	Ja	Q3 2022	Nein
Leverkusen	Ja	Q4 2022	Nein
Meinerzhagen	Ja	Q1 2023	Ja
Düsseldorfer Osten	Ja	Q1 2023	Nein
Mönchengladbacher Westen	Ja	Q2 2023	Nein
Neukirchen-Vluyn/Mo- ers/Rheinberg/Kamp- Lintfort	Ja	Q2 2023	Ja

- TOP 3 -

Auswirkungen der Castor-Transporte auf die Brückeninfrastruktur



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/2453**

A11

Oliver Krischer

12.04.2024

Seite 1 von 6

Aktenzeichen
58.00.05.02-000004-2023-
0002524

RBe Julia Schallmeyer
Telefon 0211 4566-290
Telefax 0211 4566-388
Julia.Schallmeyer@munv.nrw.d
e

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Auswirkungen der Castor-Transporte auf die Brückeninfrastruktur
Sitzung des Verkehrsausschusses am 17. April 2024

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den Bericht über die Auswirkungen der Cas-
tor-Transporte auf die Brückeninfrastruktur mit der Bitte um Weiterlei-
tung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

25. Sitzung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen am
17. April 2024

Schriftlicher Bericht
**Auswirkungen der Castor-Transporte auf die
Brückeninfrastruktur**

Im AVR-Behälterlager der Jülicher Entsorgungsgesellschaft für Nuklearanlagen mbH (JEN) werden 152 Transport- und Lagerbehälter der Bauart CASTOR THTR/AVR zwischengelagert.

Vor dem Hintergrund der bis zum 30.06.2013 befristeten Aufbewahrungsgenehmigung nach § 6 Atomgesetz wurde durch zwei Anordnungen der Landesatomaufsicht die weitere Aufbewahrung der Kernbrennstoffe im bestehenden AVR-Behälterlager in Jülich bis Juli 2014 geregelt.

Aufgrund der Erkenntnis, dass zumindest kurz- und mittelfristig nicht mit einer Erteilung der beantragten Genehmigung nach § 6 Atomgesetz zur weiteren Aufbewahrung der Kernbrennstoffe im AVR-Behälterlager durch das zuständige Bundesamt für die Sicherheit der nuklearen Entsorgung (BASE) zu rechnen war, hat die atomrechtliche Aufsichtsbehörde im Juli 2014 eine aufsichtliche Anordnung gemäß § 19 Abs. 3 Atomgesetz erlassen, nach der die Kernbrennstoffe unverzüglich aus dem AVR-Behälterlager zu entfernen sind und der Verbleib bei einem zum Besitz Berechtigten sicherzustellen ist. Diese Anordnung schafft Rechtssicherheit, indem sie weiterhin die seit Juli 2013 unverändert bestehende ungenehmigte Aufbewahrung der Kernbrennstoffe im AVR-Behälterlager, die grundsätzlich einen Straftatbestand darstellt, bis zur vollständigen Räumung regelt.

Um der Anordnung nachzukommen, verfolgt die JEN zwei Optionen zur Entfernung der Kernbrennstoffe: den Neubau eines Zwischenlagers in Jülich sowie den Transport nach Ahaus. Die Entscheidung, welche Option letztendlich priorisiert oder gewählt wird, liegt allein bei der JEN als Adressatin der atomaufsichtlichen Anordnung im Rahmen ihrer unternehmerischen Verantwortung. Die Entscheidung ist dabei jedoch an die Anforderung gebunden, dass die gewählte Option die am schnellsten realisierbare ist.

Die Genehmigung der angesprochenen Castortransporte erfolgt dem Grunde nach auf Grundlage des Gesetzes über die friedliche Verwendung der Kernenergie und den Schutz gegen ihre Gefahren (Atomgesetz). Zuständig für die Erteilung der Genehmigung ist das Bundesamt für die Sicherheit der nuklearen Entsorgung (BASE). Dieses muss die für die gewählten Transportrouten zuständigen Behörden des Bundes (insb.

Autobahn GmbH des Bundes) und des Landes (insb. den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen) beteiligen.

Im Rahmen dieser Beteiligung prüfen die beteiligten Stellen unter Berücksichtigung des jeweiligen Bauwerkszustandes und der Tragfähigkeit, ob die vom Antragsteller gewählte Strecke für den GST geeignet ist. Nur wenn dies der Fall ist, wird eine Genehmigung durch das BASE erteilt.

Eine planmäßige Überlastung von Brückenbauwerken durch Schwertransporte wird durch diese Verfahrensweise ausgeschlossen. Vor diesem Hintergrund sind Brückenuntersuchungen nach der Durchführung von GST nicht üblich.

Die JEN bzw. deren beauftragter Transporteur (Firma Orano NCS GmbH) hat in diesem Zusammenhang gemäß § 4 Atomgesetz bei der zuständigen Genehmigungsbehörde BASE einen Antrag auf Einzeltransport der 152 CASTOREN von Jülich ins Brennelementezwischenlager Ahaus der BGZ Gesellschaft für Zwischenlagerung gestellt. Eine Genehmigung liegt jedoch bislang nicht vor.

Ab wann und in welchem Umfang nach einer Genehmigungserteilung des BASE in den kommenden Jahren Castortransporte über Straßen in Nordrhein-Westfalen durchgeführt werden, lässt sich daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht sagen. Auch hängt der tatsächliche Zeitpunkt von Transporten von der Lagebeurteilung im Rahmen der zu erwartenden Transportbegleitung durch die hinzugezogenen Innenbehörden ab. Das Innenministerium NRW hat dazu im Rahmen der Sitzung des Innenausschusses am 14.03.2024 berichtet, siehe auch Anlage 1 sowie Link:

<https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMV18-2389.pdf>).

Die genauen Regelungsinhalte der Beförderungsgenehmigung nach § 4 Atomgesetz werden erst mit Erteilung bekannt. Dabei ist zu erwarten, dass wesentliche Inhalte der Genehmigung – wie z.B. der genaue Routenverlauf – zum Schutz des eigentlichen Beförderungsvorgangs vor Einwirkungen Dritter durch das BASE als Verschlussache eingestuft werden.

Informationen bezüglich der Zustandsnoten und des Traglastindex von den Transporten betroffener Brückenbauwerke können daher nicht bereitgestellt werden.

Hinsichtlich des Zustandes der Nordrhein-Westfälischen Brückeninfrastruktur ist auf die entsprechenden Berichte an den Verkehrsausschuss zu verweisen.



Der Minister

Ministerium des Innern NRW, 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/2389

A09

12 . März 2024
Seite 1 von 4

Telefon 0211 871-
Telefax 0211 871-

für die Mitglieder
des Innenausschusses

Sitzung des Innenausschusses am 14.03.2024
Antrag der Fraktion der SPD vom 01.03.2024 „Wie soll ein reibungs-
loser Abtransport von Brennelementen des Forschungsreaktors Jü-
lich sichergestellt werden?“

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

zur Information der Mitglieder des Innenausschusses des Landtags über-
sende ich den schriftlichen Bericht zum TOP „Wie soll ein reibungsloser
Abtransport von Brennelementen des Forschungsreaktors Jülich sicher-
gestellt werden?“.

Mit freundlichen Grüßen


Herbert Reul MdL

Dienstgebäude:
Friedrichstr. 62-80
40217 Düsseldorf

Lieferanschrift:
Fürstenwall 129
40217 Düsseldorf

Telefon 0211 871-01
Telefax 0211 871-3355
poststelle@im.nrw.de
www.im.nrw

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahnlinien 732, 736, 835,
836, U71, U72, U73, U83
Haltestelle: Kirchplatz



Schriftlicher Bericht
des Ministers des Innern
für die Sitzung des Innenausschusses am 14.03.2024
zu dem Tagesordnungspunkt
„Wie soll ein reibungsloser Abtransport von Brennelementen des
Forschungsreaktors Jülich sichergestellt werden?“

Antrag der Fraktion der SPD vom 01.03.2024

Aktuell lagern in Jülich 152 CASTOR THTR/AVR-Behälter mit 288.161 Kugeln mit Brennstoffpartikeln aus spaltbarem Uran aus dem dortigen ehemaligen Hochtemperaturreaktor. Das Lager fällt in die Zuständigkeit der Jülicher Entsorgungsgesellschaft mbH (JEN).

Die Aufbewahrungsgenehmigung vom 17.06.1993 nach § 6 Atomgesetz (AtG) für das Behälterlager in Jülich hatte eine Laufzeit von 20 Jahren und war bis zum 30.06.2013 befristet. Eine Verlängerung der Genehmigung für die Aufbewahrung der CASTOREN wurde beim Bundesamt für die Sicherheit der nuklearen Entsorgung (BASE) beantragt, aber bis heute nicht erteilt. Aus diesem Grund erteilte das damalige Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen (MWEIMH) als zuständige Aufsichtsbehörde für diese Anlage eine befristete Anordnung zur weiteren Aufbewahrung zur Vermeidung einer unregelmäßigen Zwischenlagerung. Als erkennbar wurde, dass die Genehmigung seitens des BASE nicht vor Ablauf der Befristung der Anordnung erteilt werden kann, hat das MWEIMH am 02.07.2014 die unverzügliche Räumung angeordnet. Die Anordnung verschafft aktuell Rechtssicherheit, denn bis zur vollständigen Räumung regelt diese Anordnung weiterhin die zwischenzeitliche Aufbewahrung der Kernbrennstoffe am Standort Jülich. Als eine mögliche Option zur Räumung des Lagers wird der Transport der CASTOREN in das Transportbehälterlager nach Ahaus (TBL-A) geprüft.

Die JEN bzw. deren beauftragter Transporteur (Firma Orano NCS GmbH) hat in diesem Zusammenhang gemäß § 4 AtG bei der zuständigen Genehmigungsbehörde BASE einen Antrag auf Einzeltransport der 152 CASTOREN von Jülich ins TBL-A gestellt.



Hierzu fehlt bislang jedoch die Genehmigung.

Seite 3 von 4

Das Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen wurde regelmäßig über den Sachstand informiert. An der Entscheidung für oder gegen einen Transport von Jülich nach Ahaus war das Ministerium des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen mangels Zuständigkeit nicht beteiligt.

Neben dem für die eigentliche Sicherung zuständigen Transportunternehmen, trifft die Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen in Vorbereitung auf die zu erwartende Genehmigung und eine dann durchzuführende Transportbegleitung bereits jetzt die notwendigen polizeilichen Maßnahmen. So wurde die Kreispolizeibehörde (KPB) Münster für mögliche polizeiliche Einsatzanlässe im Zusammenhang mit dem Transport radioaktiver Stoffe von Jülich nach Ahaus mit der Aufgabenwahrnehmung betraut. Die KPB Münster wird nach Vorliegen der Genehmigung in einer angemessenen und zwingend benötigten Vorbereitungszeit von mindestens acht Wochen die polizeiliche Begleitung des Transportes planen.

Im Falle eines möglichen Transportes wird die KPB Münster, im Austausch mit den anderen Sicherheitsbehörden, die Lage beurteilen und den erforderlichen Kräfteansatz festlegen. Wann aus polizeilicher Sicht eine Transportbegleitung möglich ist, hängt maßgeblich von den die polizeiliche Einsatzbewältigung bestimmenden Faktoren (Sicherheitslage, Versammlungslagen, Fußballspieleinsätze, dazu gehört auch die UEFA Euro 2024 etc.) und mithin auch der Verfügbarkeit polizeilicher Einsatzkräfte ab.

Bereits jetzt ist abzusehen, dass für eine mögliche Transportbegleitung eine Vielzahl polizeilicher Einsatzkräfte benötigt wird. Sollten Kräfte der Polizei des Landes Nordrhein-Westfalen im Einzelfall nicht auskömmlich sein, werden die Polizeien der Länder und des Bundes - wie in vergleichbaren Fällen - um Unterstützung ersucht.

Wie üblich ist zum Schutz eingesetzter Kräfte beabsichtigt, ein Strahlenschutzkonzept unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben für die Transporte zu erstellen. Hierzu wird für die Einsatzkräfte, die in unmittelbarer Nähe der Transportbehälter eingesetzt werden, eine Strahlenschutzüberwachung gemäß bestehender Regelungen durchgeführt. Ziel ist es, jede



unnötige Strahlenbelastung zu vermeiden. Dazu wird die maximale Aufenthaltshauer im Nahbereich der Transportbehälter festgelegt.

Seite 4 von 4

Für die Dokumentation der Strahlenschutzüberwachung ist vorgesehen, dass alle Einsatzkräfte, bei denen ein Einsatz im Nahbereich des Transportbehälters zu erwarten ist, zur Bestimmung der tatsächlichen Personendosis mit Dosimetern ausgestattet sind. Die bei Einsätzen verwendeten Dosimeter werden im Anschluss von der zuständigen amtlichen Messstelle ausgewertet. Auch außerhalb des Strahlenschutzüberwachungsbereiches ist vorgesehen, dass der lagebedingt größtmögliche Abstand zu den Transportbehältern eingehalten wird.

Die Polizei wird nach Erteilung der Transportgenehmigung eine professionelle und umfassende Einsatzvorbereitung und Einsatzbewältigung der anfallenden Transportbegleitung sicherstellen und zudem den Schutz der eingesetzten Kräfte, insbesondere vor radioaktiven Stoffen, gewährleisten.

- TOP 4 -

Neue Fachstrategie Verkehr



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/2452**

A11

Oliver Krischer

12.04.2024

Seite 1 von 6

Aktenzeichen
58.26.02
bei Antwort bitte angeben

Dr. Maren Sievert
Telefon 0211 4566-901
Telefax 0211 4566-388
maren.sievert@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

**Schriftlicher Bericht "Neue Fachstrategie Verkehr" für die
Verkehrsausschusssitzung am 17.04.2024**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den schriftlichen Bericht der Landesregie-
rung zum Thema "Neue Fachstrategie Verkehr" mit der Bitte um Weiter-
leitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen



Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 17. April 2024

Schriftlicher Bericht

Neue Fachstrategie Verkehr

Die „Vision Zero“ mit null Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr ist für die Landesregierung handlungsleitend. Nordrhein-Westfalen hat es sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Getöteten um 40 Prozent und die der Schwerverletzten um 20 Prozent, bezogen auf einen Zeitraum von 10 Jahren, zu reduzieren.

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist seit der Veröffentlichung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (FaNaG) eine gesetzliche Pflichtaufgabe geworden. Dazu zählt gemäß § 7 FaNaG das Verkehrssicherheitsprogramm. Das siebte Verkehrssicherheitsprogramm ist vor kurzem veröffentlicht worden. Damit möchte die Landesregierung neue und innovative Impulse geben und die Herausforderungen mit einer proaktiven Verkehrssicherheitsarbeit annehmen.

Die Erreichung der „Vision Zero“ ist eine Gemeinschaftsaufgabe zahlreicher Akteure, von der Zivilgesellschaft über Verbände und Organisationen bis zu den Behörden. Dabei spielt die Vernetzung und Verzahnung aller Akteure eine große Rolle.

Auch die Fachstrategie Verkehr des Ministeriums des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen (im Folgenden: IM) knüpft in der Einleitung an das Verkehrssicherheitsprogramm der Landesregierung an und trägt zu Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms bei. Insbesondere sogenannten „ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern“¹ eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen und individuelle Mobilität vor dem Hintergrund des demographischen Wandels zu erhalten, sind aktuelle und künftige Herausforderungen für alle Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Polizei NRW stellt sich mit einer angepassten Fachstrategie Verkehr diesen Herausforderungen. Die Fachstrategie Verkehr gibt den Rahmen und die zentralen Regeln für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in Nordrhein-Westfalen vor. Sie orientiert sich an gesellschaftlichen Entwicklungen, rechtlichen Vorgaben sowie politischen Richtungsentscheidungen und ist am übergeordneten Leitziel der „Vision Zero“ ausgerichtet. Die neue Fachstrategie Verkehr wurde in den Jahren 2022 und 2023 unter breiter Beteiligung der Polizeibehörden überarbeitet und fortentwickelt.

¹ „Ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer“ (u.a. Fahrrad-, Pedelec-, Motorrad-, E-Scooter-Fahrerinnen und -Fahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger) tragen im Straßenverkehr ein besonderes Risiko, verletzt oder getötet zu werden, da sie nicht von einer „schützenden Hülle“ wie beispielsweise einer Fahrerkabine umgeben sind.

Im Übrigen wird auf den schriftlichen Bericht des Ministers des Innern zur Sitzung des Innenausschusses am 11.03.2024 (Vorlage 18/2377) verwiesen.

Das MUNV hat das Verkehrssicherheitsprogramm unter breiter Beteiligung der anderen Ministerien sowie der Verbände, die sich für die Verkehrssicherheit einsetzen, aufgestellt und entfaltet vielfältige Aktivitäten, um das Ziel der „Vision Zero“ zu erreichen.

Die Arbeit verschiedener Referate im MUNV trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Kommunale Projekte im Bereich präventiver Verkehrssicherheitsarbeit werden durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördert. Eine sichere Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen, insbesondere für besonders verletzbare Personengruppen (Zu Fußgehende und Radfahrende), wird durch die Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Förderlinien Nahmobilität - FöRi-Nah) gefördert. Diese wurden umfassend überarbeitet und im Dezember 2023 veröffentlicht. Der Katalog der förderfähigen Vorhaben für den Radverkehr und für den Fußverkehr wurde beispielsweise jeweils um die Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsempfindens bedeutender Alltags- und Schulwegrouten durch Beleuchtung ergänzt.

Das für die Umsetzung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Nordrhein-Westfalen zuständige Referat hat klarstellende Erlasse veröffentlicht, um die Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern zu erhöhen. Ende Januar 2024 hat das MUNV als Oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes zum Beispiel einen Erlass über die fünf Bezirksregierungen an alle örtlichen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden verteilt, mit dem aufgezeigt wird, wie Schulstraßen mit dem vorhandenen Instrumentarium der StVO und auf Basis des aktuellen Straßenrechts regelkonform eingerichtet werden können und welche Aspekte dabei zu beachten sind. Ziel ist, dass Schulkinder in Nordrhein-Westfalen besser vor den Gefahren des Kfz-Verkehrs im Nahbereich ihrer Schulen geschützt und ihre Schulwege sicherer gemacht werden.

Schließlich fördert das MUNV Netzwerke, die wertvolle Beiträge zur Erreichung der „Vision Zero“ leisten. So erfolgt beispielsweise eine institutionelle Förderung der Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e.V. (im Folgenden: Landesverkehrswacht NRW). Die Landesverkehrswacht NRW wirkt durch präventive Kampagnen und Aktionen auf

Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ein. Außerdem koordiniert, informiert, berät und unterstützt sie die 65 Ortsverkehrswachten in Nordrhein-Westfalen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät und unterstützt seine inzwischen mehr als 320 Mitgliedskommunen bei einer nachhaltigen und vernetzten Entwicklung der Mobilität. Dabei spielen auch Faktoren der Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Rolle, beispielsweise bei dem jährlichen Wettbewerb Fußverkehrs-Checks. Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise e.V. (im Folgenden: AGFS NRW) setzt sich für bessere Bedingungen für die Nahmobilität ein, die ebenfalls für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit stehen.

Da die Verkehrsunfallprävention ein wichtiger Baustein der Verkehrssicherheitsarbeit ist, gibt es auf ministerieller Ebene verschiedene Formen der Zusammenarbeit. So hat die Landesregierung im Herbst 2023 die Einrichtung einer interministeriellen Arbeitsgruppe „Sicherheit im Straßenverkehr“ unter gemeinsamer Federführung des IM und des MUNV beschlossen. Neben dem IM und dem MUNV haben auch das MKJFGFI und das MSB Personen in die interministerielle Arbeitsgruppe entsandt. Vorrangige Ziele sind die Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen und die Sensibilisierung für die Gefahren des Straßenverkehrs. Es soll bei den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern das Bewusstsein für Verantwortung im Straßenverkehr geschärft, positive Verhaltensmuster aufgezeigt und rücksichtsvolles Verhalten gefördert werden.



Fachstrategie Verkehr



Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.

[Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 GG]

Inhalt

1	EINLEITUNG	3
2	DIE NEUE FACHSTRATEGIE VERKEHR	3
	HANDLUNGSFELD 1 VERKEHRSUNFALLPRÄVENTION UND VERKEHRSÜBERWACHUNG ...6	
	ERFOLGSFAKTOR 1: ZIELGRUPPEN-, THEMEN- UND WIRKUNGSORIENTIERTE VERKEHRSUNFALLPRÄVENTION	6
	ERFOLGSFAKTOR 2: VERKEHRSÜBERWACHUNG MIT KONZENTRATION AUF DIE UNFALLURSACHEN GESCHWINDIGKEIT, ALKOHOL UND ANDERE BERAUSCHENDE MITTEL, VERBOTENE BENUTZUNG EINES ELEKTRONISCHEN GERÄTES SOWIE AUF DIE WEITEREN AUFGEFÜHRTEN UNFALLURSACHEN	7
	ERFOLGSFAKTOR 3: ÜBERWACHUNG DES GEWERBLICHEN PERSONEN- UND GÜTERVERKEHRS	8
	ERFOLGSFAKTOR 4: VERKEHRSÜBERWACHUNG MIT KONZENTRATION AUF HERAUSRAGENDE VERKEHRSDELIKTE.....	9
	ERFOLGSFAKTOR 5: INTEGRATIVE VERKEHRSÜBERWACHUNG ZUR ERHÖHUNG DES FAHNDUNGS- UND KONTROLLDRUCKS	10
	HANDLUNGSFELD 2 VERKEHRSUNFALLAUFNAHME UND ERMITTLUNGSTÄTIGKEITEN... 10	
	ERFOLGSFAKTOR 1: OPFERSCHUTZ NACH VERKEHRSUNFÄLLEN	10
	ERFOLGSFAKTOR 2: QUALIFIZIERTE VERKEHRSUNFALLAUFNAHME UND -SACHBEARBEITUNG.....	11
	ERFOLGSFAKTOR 3: QUALIFIZIERTE SACHBEARBEITUNG HERAUSRAGENDER VERKEHRSDELIKTE.....	11
3	UMSETZUNG	12

1 Einleitung

Nordrhein-Westfalen bekennt sich in seinem siebten Verkehrssicherheitsprogramm NRW (2022-2030) uneingeschränkt zur Vision Zero. Das Land hat sich wie bereits bei dem vorhergehenden Verkehrssicherheitsprogramm (2011-2020) zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 um 40 % und die Zahl der schwerverletzten Personen um 20 % zu reduzieren. Auch wenn im Jahr 2020, während der Corona-Pandemie, mit 430 Getöteten im Straßenverkehr ein bisheriger Tiefststand erreicht wurde, sind dennoch die Ziele des vorhergehenden Verkehrssicherheitsprogramms NRW deutlich verfehlt worden. Es bedarf daher weitergehender Anstrengungen, um die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr nachhaltig und wirkungsvoll zu reduzieren.

Das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Landesregierung trägt im besonderen Maße dem Mobilitätswandel und den im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen verankerten, steigenden Anspruch an die Verkehrssicherheit und die zukunftsfähige, unfallverhütende Verkehrsraumgestaltung Rechnung. Insbesondere sogenannten „ungeschützten Verkehrsteilnehmenden“¹ eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen und individuelle Mobilität vor dem Hintergrund des demographischen Wandels zu erhalten, sind aktuelle und künftige Herausforderungen für alle Akteurinnen und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit. Die Polizei NRW stellt sich mit einer angepassten Fachstrategie Verkehr diesen Herausforderungen.

Die Fachstrategie Verkehr gibt den Rahmen und die zentralen Regeln für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit in Nordrhein-Westfalen vor. Sie orientiert sich an gesellschaftlichen Entwicklungen, rechtlichen Vorgaben sowie politischen Richtungsentscheidungen und ist am übergeordneten Leitziel der Vision Zero ausgerichtet.

2 Die neue Fachstrategie Verkehr

Die neue Fachstrategie Verkehr wurde in den Jahren 2022/2023 unter breiter Beteiligung der Polizeibehörden überarbeitet und fortentwickelt.

Sie unterscheidet sich von der bisherigen im Wesentlichen durch die

- Reduzierung von vier auf zwei Handlungsfelder (HF),
- Berücksichtigung der polizeilichen Verkehrsunfallprävention,
- Berücksichtigung des polizeilichen Opferschutzes nach Verkehrsunfällen und
- Konzentration auf Maßnahmen zum Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer.

Die beiden Handlungsfelder untergliedern sich nach den jeweiligen polizeilichen Aktivitäten vor einem Verkehrsunfall (HF 1) und nach einem Verkehrsunfall bzw. Verkehrsdelikt (HF 2). Den Handlungsfeldern sind strategische und operative Grundsätze übergeordnet, die der Handlungsorientierung dienen und Bindungswirkung entfalten.

¹ „Ungeschützte“ Verkehrsteilnehmende (z. B. Fahrrad-, Pedelec-, Motorrad-, E-Scooter-Fahrende, zu Fuß Gehende) tragen im Straßenverkehr ein besonderes Risiko, verletzt oder getötet zu werden, da sie nicht von einer „schützenden Hülle“ wie beispielsweise einer Fahrerkabine umgeben sind.



Abbildung 1: Übersicht Fachstrategie Verkehr

2.1 Strategische Grundsätze

Fokussierung auf das übergeordnete Leitziel: Weniger Getötete und Schwerverletzte

Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit dient unmittelbar dem Schutz des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Das übergeordnete Leitziel ist, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten zu reduzieren. Alle polizeilichen Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit haben sich an diesem übergeordneten Ziel auszurichten.

Eigenverantwortliche Schwerpunktsetzung der Kreispolizeibehörden

Die Fachstrategie Verkehr legt durch die beschriebenen Handlungsfelder, Erfolgsfaktoren und Kennzahlen landesweite strategische Schwerpunkte fest. Ungeachtet dieser, genießt die eigenverantwortliche Schwerpunktsetzung der operativen Verkehrssicherheitsarbeit der Kreispolizeibehörden, auf Grundlage einer fortlaufenden Analyse der örtlichen Unfalllagen einen unverändert hohen Stellenwert. Örtlich relevante Unfallursachen dürfen nicht zugunsten einer landesweiten Schwerpunktsetzung unberücksichtigt bleiben.

Aktive und gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit durch Netzwerkarbeit

Erfolgreiche polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit ist ohne Netzwerkarbeit nicht vorstellbar. Daher kommt der regionalen wie überregionalen Vernetzung einer Vielzahl relevanter Akteurinnen und Akteure eine entscheidende Bedeutung zu. Ob in der Verkehrsunfallprävention, bei der Verkehrsüberwachung, der Verkehrsunfallaufnahme und -bearbeitung, dem Opferschutz oder der Ermittlungstätigkeit — gut funktionierende Netzwerke schaffen zahlreiche Synergieeffekte, ermöglichen eine einheitlich wahrgenommene Verkehrssicherheitsarbeit und entfalten einen höheren Wirkungsgrad. Die Kreispolizeibehörden beteiligen sich aktiv an bestehenden Netzwerken mit den Trägerinnen und Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit bzw. initiieren — da wo Strukturen fehlen — neue Netzwerke.

Aktive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist integraler Bestandteil der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Sie verstärkt in der Öffentlichkeit das Verständnis und die Akzeptanz

für das professionelle polizeiliche Handeln. Sie wirkt verkehrssicherheitsfördernd und -aufklärend und umfasst die ständige anlassunabhängige sowie anlassbezogene Information der Öffentlichkeit unter Einbeziehung von Netzwerkpartnerinnen und Netzwerkpartnern. Das Gefahrenbewusstsein der Verkehrsteilnehmenden wird durch geeignete Medienarbeit angesprochen und geschärft.

Soweit es zweckmäßig erscheint, können Verkehrsüberwachungsmaßnahmen (z. B. Schwerpunktkontrollen) ohne konkrete Angaben über Ort und Zeit in der Öffentlichkeit angekündigt werden.

2.2 Operative Grundsätze

Neben den übergeordneten strategischen Grundsätzen gelten folgende operative Grundsätze:

- Verkehrsüberwachung im Allgemeinen und Geschwindigkeitsüberwachung im Besonderen findet grundsätzlich unangekündigt und in Form von Kontrollen mit Anhalten statt. Diese Kontrollform ermöglicht die eindeutige Identifizierung des Fahrzeugführenden und eröffnet die Gelegenheit, dem angetroffenen Verkehrsteilnehmenden in einem verkehrserzieherischen Gespräch die Erforderlichkeit und die Ziele der polizeilichen Maßnahme zu erläutern.
- Verbunden mit der Ansprache der Verkehrsteilnehmenden ist eine integrative Kontrolle von Fahrzeugführenden und Fahrzeug durchzuführen.
- Wo Verkehrsüberwachung mit Anhalten nicht möglich oder geboten ist, gilt grundsätzlich: Technikeinsatz vor Personaleinsatz. Der Einsatz von Regierungsbeschäftigten ist dabei dem Einsatz von Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten vorzuziehen.
- Die subjektive Entdeckungswahrscheinlichkeit ist ein wesentlicher Einflussfaktor für regelkonformes Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Von der Polizei erkannte Verkehrsverstöße dürfen daher nicht ignoriert und damit scheinbar legalisiert werden; sie sind konsequent zu verfolgen.

2.3 Handlungsfelder und Erfolgsfaktoren

Unter Berücksichtigung der dargestellten strategischen und operativen Grundsätze werden die nachfolgenden Handlungsfelder und Erfolgsfaktoren festgelegt.

Fachstrategie Verkehr			
strategische und operative Grundsätze			
Handlungsfeld 1 Verkehrsunfallprävention und Verkehrsüberwachung		Handlungsfeld 2 Verkehrsunfallaufnahme und Ermittlungstätigkeiten	
Erfolgsfaktor 1	Zielgruppen-, themen- und wirkungsorientierte Verkehrsunfallprävention	Erfolgsfaktor 1	Opferschutz nach VU
Erfolgsfaktor 2	Verkehrsüberwachung mit Konzentration auf die Unfallursachen Geschwindigkeit, Alkohol und andere berauschende Mittel, verbotene Benutzung eines elektronischen Gerätes sowie weitere Unfallursachen	Erfolgsfaktor 2	Qualifizierte Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung
Erfolgsfaktor 3	Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs	Erfolgsfaktor 3	Qualifizierte Sachbearbeitung herausragender Verkehrsdelikte
Erfolgsfaktor 4	Verkehrsüberwachung mit Konzentration auf herausragende Verkehrsdelikte		
Erfolgsfaktor 5	Integrative Verkehrsüberwachung zur Erhöhung des Fahndungs- und Kontrolldrucks		

Abbildung 2: Fachstrategie Verkehr; Handlungsfelder und Erfolgsfaktoren

Handlungsfeld 1 Verkehrsunfallprävention und Verkehrsüberwachung

Dieses Handlungsfeld beschreibt die polizeilichen Maßnahmen (präventiv und repressiv) zur Verhinderung von Verkehrsunfällen mit Personenschaden vor Eintritt eines Verkehrsunfalls.

Erfolgsfaktor 1: Zielgruppen-, themen- und wirkungsorientierte Verkehrsunfallprävention

Eine zielgruppen-, themen- und wirkungsorientierte Verkehrsunfallprävention stellt einen wichtigen Baustein zur Reduzierung von Verkehrsunfällen dar. Sie richtet sich nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens an alle Alters- und Zielgruppen, vorrangig jedoch an besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende. Wirksame Präventionsarbeit erfordert eine genaue Planung, eine systematische Umsetzung und eine Überprüfung der implementierten Maßnahmen im Sinne eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses (sog. **Plan-Do-Check-Act-Zyklus**). Sie erfolgt problemorientiert, unter Berücksichtigung des örtlichen Unfalllagebildes und muss in der Lage sein, zeitnah auf behördenspezifische Unfallauffälligkeiten zu reagieren.

Die Zielgruppen Jugendliche/ Junge Erwachsene (16-24) und Seniorinnen und Senioren (65+) erfahren in dem Erfolgsfaktor 1 eine strategische Schwerpunktsetzung.

Die besonders risikobehafteten Jungen Erwachsenen werden mit dem Verkehrsunfallpräventionsprogramm Crash Kurs NRW seit vielen Jahren für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert. Ein hoher Erreichungsgrad dieser Zielgruppe wird als

erfolgskritisch für die Reduzierung schwerer Unfälle dieser Altersgruppe bewertet und ist weiterhin anzustreben.

Bei der Zielgruppe der pedelec-fahrenden Seniorinnen und Senioren erfordert die landesweite Verkehrsunfallentwicklung eine strategische Schwerpunktsetzung. Die Zahl der verunglückten Pedelec-fahrenden ist in dem Zeitraum 2018 bis 2022 um ca. 220 %, die der Getöteten um ca. 140 % gestiegen. Dabei sind Seniorinnen und Senioren im Verhältnis zu ihrem Bevölkerungsanteil überproportional häufig betroffen. Angesichts der demographischen Entwicklung der Bevölkerung und der prognostizierten Zunahme an Pedelecs im Zuge einer anhaltenden Mobilitätswende, muss davon ausgegangen werden, dass sich dieser Negativtrend weiter fortsetzen wird. Die Sensibilisierung für die Gefahren im Straßenverkehr und die Stärkung der Handlungssicherheit der pedelec-fahrenden Seniorinnen und Senioren stehen im Mittelpunkt der polizeilichen Aktivitäten. Verfügbare Einsatzmittel (z. B. Pedelec-Simulatoren, VR-Brillen) und Methoden (z. B. pädagogisches Puppenspiel) sind adressatengerecht zu nutzen bzw. anzuwenden. Einer tragfähigen Netzwerkarbeit kommt eine besondere Bedeutung zu.

Erfolgsfaktor 2: Verkehrsüberwachung mit Konzentration auf die Unfallursachen Geschwindigkeit, Alkohol und andere berauschende Mittel, verbotene Benutzung eines elektronischen Gerätes sowie auf die weiteren aufgeführten Unfallursachen

Die konsequente Verkehrsüberwachung in Form von repressiven Maßnahmen stellt einen wichtigen Baustein zur Reduzierung von Verkehrsunfällen mit schweren Folgen dar. Abnehmende Bereitschaft zur Regelkonformität von Verkehrsteilnehmenden gefährdet die Verkehrssicherheit.

Im Erfolgsfaktor 2 werden folgende Schwerpunktsetzungen festgelegt:

Geschwindigkeit

Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit ist weiterhin eine der wesentlichen Hauptunfallursachen, hat gravierende Auswirkungen auf die Unfallfolgen und stellt somit einen Schwerpunkt in der polizeilichen Verkehrsunfallbekämpfung dar. Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung sind mit kommunalen Verantwortungsträgern abzustimmen, um mit einem entsprechenden Flächendruck, u. a. durch einen regelmäßigen und unvorhersehbaren Wechsel der Messstellen, eine größtmögliche Wirkung zu erzeugen.

Alkohol und andere berauschende Mittel

Das Fahren unter dem Einfluss von Alkohol bzw. anderer berauschender Mittel ist eine weitere Hauptunfallursache. Darüber hinaus wird die mit der beabsichtigten Legalisierung zu erwartende ansteigende Konsumhäufigkeit von Cannabis aller Voraussicht nach zu einer Erhöhung des Unfallrisikos führen; dies indiziert eine besondere Fokussierung im Rahmen der polizeilichen Verkehrsüberwachung.

Ablenkung - Verbotene Nutzung elektronischer Geräte

Das Bedienen elektronischer Geräte, wie z. B. Smartphones während der Fahrt gehört mittlerweile zum normalen Straßenbild. Selbst das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmenden über die damit einhergehenden Gefahren führt nicht zu einer wahrnehmbaren Verhaltensänderung. Laut einer aktuellen Studie² hat sich die Zahl derer, die während der Fahrt ein Smartphone zum Schreiben bzw. Lesen von Textnachrichten in die Hand nehmen von 15 % in 2016 auf 24 % in 2022 erhöht. Die Nachweisbarkeit der Unfallursache „Ablenkung durch elektronische Geräte“ gestaltet sich äußerst schwierig; es ist von einem großen Dunkelfeld bei der Verursachung von Verkehrsunfällen auszugehen.

Abstand

Für den Bereich der Bundesautobahnen wird die Schwerpunktsetzung um Abstandsverstöße ergänzt. Diese stellen eine Hauptunfallursache bei schweren Verkehrsunfällen dar und können u. a. durch automatisierte Verfahren effektiv überwacht werden.

Zusätzlich zu den dargestellten Hauptunfallursachen werden - mit besonderem Fokus auf den Schutz der „ungeschützten Verkehrsteilnehmenden“ - folgende weitere Unfallursachen als strategische Schwerpunkte festgelegt:

Fehler beim Abbiegen

Das umfasst auch Abbiegeunfälle zwischen LKW und Radfahrenden/ zu Fuß Gehenden, die regelmäßig zu schwersten Verletzungen bzw. zum Tod der ungeschützten Verkehrsteilnehmenden führen.

Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen

Neben dem Schutz „ungeschützter Verkehrsteilnehmender“ liegt bei dieser Schwerpunktsetzung das Ziel auch auf der Bekämpfung der Regeluntreue im Straßenverkehr. Sogenannte Rotlichtverstöße zeigen eine besondere Ignoranz gegenüber geltenden Verkehrsregeln und haben regelmäßig schwere Verkehrsunfälle zur Folge.

Erfolgsfaktor 3: Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs

Der gewerbliche Personen- und Güterverkehr nimmt im Transitland Nordrhein-Westfalen seit Jahren zu. Verkehrsunfälle unter Beteiligung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs gehen regelmäßig mit besonders schwerwiegenden Folgen für alle Verkehrsteilnehmende einher.

Eine strategische Schwerpunktsetzung erfolgt hier - neben der Ablenkung (siehe HF 1, EF 2) - bei Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten sowie Überladung bzw. mangelhafte Ladungssicherung.

² Kubitzki, J. (2023): Allianz Studie: Ablenkung und moderne Technik. URL: https://www.allianz.com/de/presse/news/studien/230301_Allianz-Moderne-Technik-lenkt-Fahrer-zu-stark-ab.html (Abrufdatum: 15. Oktober 2023)

Verstöße gegen die Vorschriften über Lenk-, Ruhezeiten und Unterbrechungen und damit einhergehende Manipulationen an (digitalen) Fahrtenschreibern zur Verdeckung u. a. dieser Verstöße haben gravierende Auswirkungen auf die Fahrzeugtechnik und damit auch auf die Verkehrssicherheit.

Überladungen haben nicht nur erhebliche Auswirkungen auf die Straßeninfrastruktur, sondern wirken sich durch verändertes Fahrverhalten, erhöhten Verschleiß von Bremsen, Reifen und Fahrwerk und Verlängerung des Bremsweges auch auf die Verkehrssicherheit aus.

Mangelhafte Ladungssicherung kann nicht nur zum Verlust von Ladungsgut und damit einhergehender Gefährdung bis hin zur Schädigung anderer Verkehrsteilnehmender führen; sie kann sich außerdem negativ auf die Fahrdynamik eines Fahrzeugs auswirken und damit auch unfallursächlich sein bzw. Unfallfolgen gravierend negativ beeinflussen.

Die Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs erfolgt durch die Verkehrsdienste aller Kreispolizeibehörden sowie den Wachdienst und Verkehrsdienst der Autobahnpolizei. Eine effiziente Überwachung erfordert besonders qualifiziertes und fortgebildetes Personal; dem Wissenserwerb und -erhalt der spezialisierten Einheiten kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Vorhandene Führungs- und Einsatzmittel (z. B. mobile Waagen, Auslesetechnik, u. a.) sind regelmäßig einzusetzen. Gemeinsame, fachübergreifende Schwerpunktkontrollen mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität, dem Zoll und weiteren Netzwerkpartnerinnen und -partnern tragen zu einer effizienten und ganzheitlichen Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs bei.

Erfolgsfaktor 4: Verkehrsüberwachung mit Konzentration auf herausragende Verkehrsdelikte

Bei der Konzentration auf herausragende Delikte gilt der strategische Schwerpunkt weiterhin der Bekämpfung verbotener Kraftfahrzeugrennen. Teilnehmende verbotener Kraftfahrzeugrennen missachten durch ihr rücksichts- und verantwortungsloses Verhalten im Straßenverkehr vorsätzlich die geltende Rechtsordnung und gefährden herausragende Rechtsgüter wie Leib und Leben Unbeteiligter. Sie tragen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Sicherheitsgefühls der Bevölkerung bei. Daher ist im Sinne einer „Null-Toleranz-Strategie“ ein konsequentes Einschreiten unter Ausschöpfung aller rechtlichen Möglichkeiten geboten (siehe Handlungsrahmen zur Bekämpfung verbotener Kraftfahrzeugrennen).

Bei der Bekämpfung herausragender Verkehrsdelikte spielen neben der Entdeckungswahrscheinlichkeit auch die Sanktionshöhe und -art eine wesentliche Rolle. Sowohl die Entziehung der Fahrerlaubnis als auch ein Fahrverbot dienen dem Schutz der anderen Verkehrsteilnehmenden. Sie haben erhebliche Auswirkungen auf den Alltag der Betroffenen und entfalten hierdurch eine generalpräventive Wirkung. Diese Wirkung und der Schutz der Verkehrsteilnehmenden kommen jedoch nicht zum Tragen, wenn Betroffene trotz bestehenden Fahrverbots bzw. ohne gültige Fahrerlaubnis ein fahrerlaubnispflichtiges Kraftfahrzeug im Straßenverkehr führen. Daher wird ein Schwerpunkt auf die Bekämpfung des Delikts „Fahren ohne Fahrerlaubnis“ gelegt. Die

Wiederherstellung der Regelkonformität kann durch gezielte personenorientierte Maßnahmen und die Erhöhung des Entdeckungsrisikos unterstützt werden.

Erfolgsfaktor 5: Integrative Verkehrsüberwachung zur Erhöhung des Fahndungs- und Kontrolldrucks

Polizeiliche Verkehrskontrollen dienen vorrangig dem Zweck, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Verkehrsunfälle zu reduzieren. Sie verfolgen aber auch einen integrativen Ansatz, der Verkehrsunfall- und Kriminalitätsbekämpfung sowie Gefahrenabwehr miteinander verzahnt. Integrative Verkehrskontrollen mit Anhalten tragen dazu bei, Ermittlungsansätze zu gewinnen, den Fahndungs- und Kontrolldruck zu erhöhen und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung durch sichtbare polizeiliche Präsenz zu stärken. Daher sind die polizeilichen Maßnahmen lageorientiert auch im Bereich von (Kriminalitäts-) Brennpunkten und Angsträumen durchzuführen.

Informationen, die für die erfolgreiche Aufgabenwahrnehmung in anderen polizeilichen Kernaufgabenbereichen wertvoll sein könnten, sind in Beobachtungs- und Feststellungsberichten zu erfassen.

Handlungsfeld 2 Verkehrsunfallaufnahme und Ermittlungstätigkeiten

Dieses Handlungsfeld beschreibt die polizeilichen Maßnahmen nach Verkehrsunfällen bzw. Verkehrsdelikten.

Erfolgsfaktor 1: Opferschutz nach Verkehrsunfällen

Verkehrsunfälle können neben den körperlichen Schäden vielfach psychische Belastungen für alle Beteiligten zur Folge haben. Eine professionelle Polizeiarbeit beinhaltet daher neben der qualifizierten Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung auch die Durchführung von Opferschutzmaßnahmen. Diese richten sich sowohl an Opfer von Verkehrsunfällen, als auch an Angehörige, Zeuginnen und Zeugen, Beschuldigte, Ersthelfende und sonstige Betroffene.

Als Ausdruck dieser besonderen Bedeutung des polizeilichen Opferschutzes nach Verkehrsunfällen, wird ein gesonderter Erfolgsfaktor in der Fachstrategie Verkehr festgeschrieben. Für diesen Erfolgsfaktor wird zunächst keine Landeskennzahl hinterlegt. Auch unter Einbindung ausgewiesener Expertinnen und Experten konnte keine Kennzahl entwickelt werden, welche geeignet erscheint, die Qualität des polizeilichen Opferschutzes nach Verkehrsunfällen angemessen abzubilden.

Den Kreispolizeibehörden obliegt es unter Berücksichtigung dieses strategischen Schwerpunktes, eigene Aktivitäten zu entwickeln, zu beschreiben und umzusetzen, die nach ihrer Bewertung geeignet sind, den Ansprüchen an einen qualitativ hochwertigen polizeilichen Opferschutz gerecht zu werden.

Erfolgsfaktor 2: Qualifizierte Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung

Eine qualifizierte Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung sichert nicht nur den Strafanspruch des Staates, sondern ist ein wesentlicher Bestandteil zur Durchsetzbarkeit zivilrechtlicher Ansprüche. Sie liefert die Datenbasis für die Unfallkommissionsarbeit, ermöglicht eine zielgerichtete Verkehrsunfallprävention und Verkehrsüberwachung und trägt letztlich zur Verhinderung von Verkehrsunfällen bei.

Wesentlicher Bestandteil einer qualifizierten Verkehrsunfallaufnahme und -sachbearbeitung ist die sachgerechte Erfassung der Ursachen, die zu einem Verkehrsunfall geführt haben. Hierzu steht ein umfangreiches Unfallursachenverzeichnis zur Verfügung. Die übermäßige Verwendung des Auffangtatbestands „Andere Fehler beim Fahrzeugführer“ (Ursache 49) führt zu einer erheblichen Unschärfe in dem Verkehrsunfalllagebild und erschwert eine zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit.

Je geringer die Anzahl der mit der Ursache 49 erfassten Verkehrsunfälle ist, umso aussagekräftiger ist das Verkehrsunfalllagebild und umso wirksamer kann eine gezielte Ursachenbekämpfung erfolgen.

Als weiterer strategischer Schwerpunkt wird die Erhöhung der Aufklärungsquote bei Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden beibehalten. Sie kann Aufschluss über die Intensität und die Qualität polizeilicher Maßnahmen bei der Aufnahme und Bearbeitung dieser Delikte geben. Zur Steigerung der Aufklärungsquote sind alle rechtlichen und ermittlungstaktischen Möglichkeiten auszuschöpfen.

Die Anzahl durchgeführter Außenermittlungen bei Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden gibt Aufschluss über die Ausschöpfung der Möglichkeiten zur Beweissicherung durch den zielgerichteten Einsatz von Personalressourcen und wird als neue Landeskennzahl im Erfolgsfaktor 2 mit aufgenommen.

Außenermittlungen sind alle Ermittlungshandlungen im Nachgang zur Verkehrsunfallaufnahme, z. B. am Verkehrsunfallort, am Abstellort der Flüchtenden, in Bereichen vor dem Unfall und anderen Orten, die dazu dienen, weitere Erkenntnisse zur Ermittlung der Verdächtigen, der flüchtigen Fahrzeuge und des Unfallhergangs zu erlangen.

Erfolgsfaktor 3: Qualifizierte Sachbearbeitung herausragender Verkehrsdelikte

Sogenannte Aggressionsdelikte im Straßenverkehr bergen ein hohes Gefährdungspotential für Unbeteiligte, führen zu erheblichen Verunsicherungen sich regelkonform verhaltender Verkehrsteilnehmender und stellen einen Indikator für eine zunehmende Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr dar. Zu den Aggressionsdelikten im Sinne des Erfolgsfaktors 3 zählen:

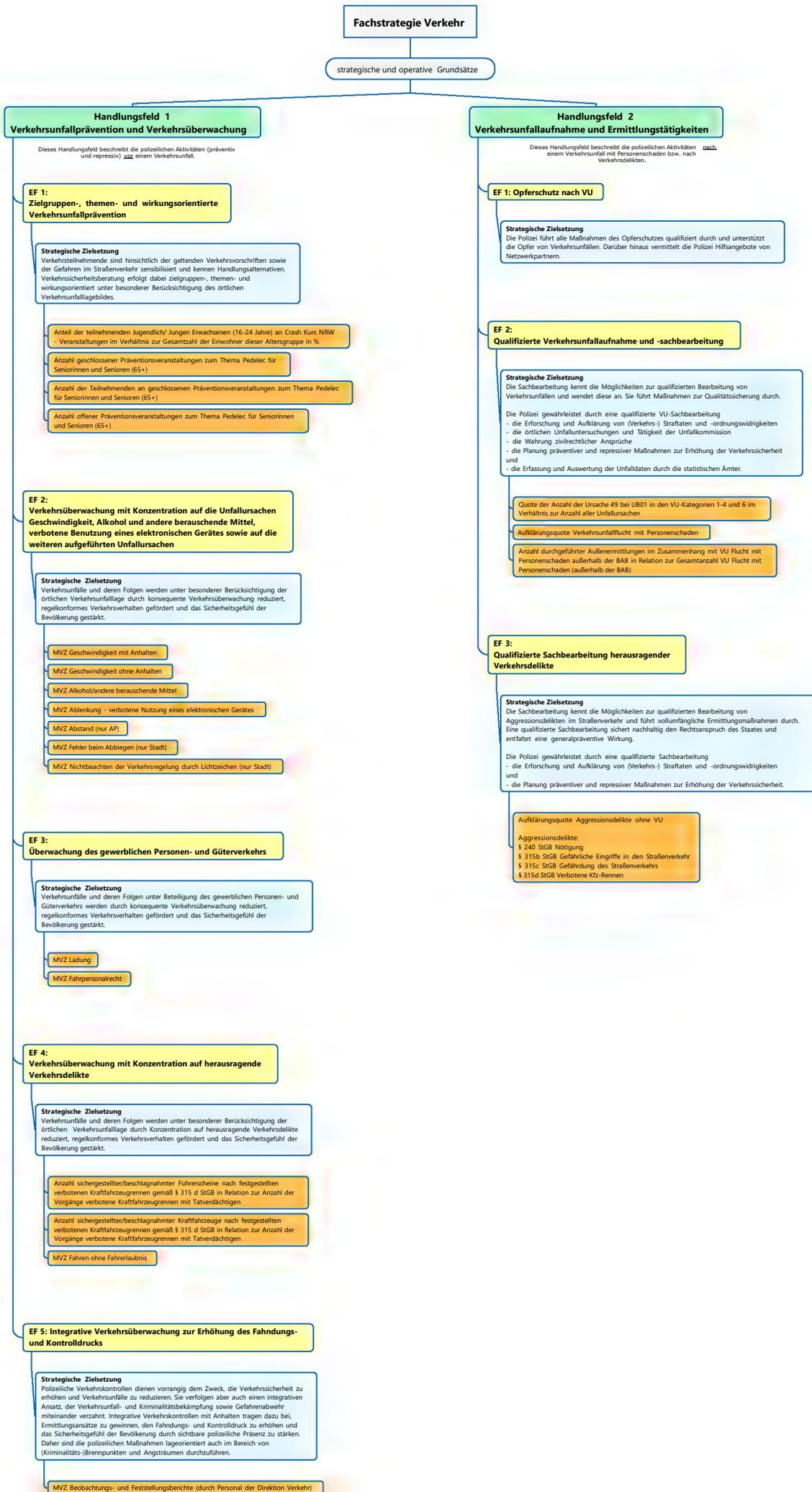
- § 240 StGB Nötigung
- § 315b StGB Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr
- § 315c StGB Gefährdung des Straßenverkehrs
- § 315d StGB Verbotene Krafft Fahrzeugrennen

Die qualifizierte Aufnahme und Bearbeitung dieser Delikte, unter Ausschöpfung aller rechtlichen und ermittlungstaktischen Möglichkeiten, ist Grundlage für eine nachhaltige Bekämpfung dieser (mit Ausnahme des § 240 StGB) im Strafgesetzbuch als gemeingefährlich eingestuften Verkehrsstraftaten.

3 Umsetzung

Die Fachstrategie Verkehr lebt von dem Engagement der Mitarbeitenden der Polizei NRW. Dieses Engagement wiederum bedingt, dass sie die Ziele und Inhalte der Fachstrategie kennen, sie verstehen, nachvollziehen können und ihnen die erforderlichen Ressourcen für deren Umsetzung zur Verfügung stehen. Dies zu gewährleisten ist Aufgabe der Führungskräfte.

Führungskräfte beeinflussen durch ihr Verhalten und ihr Handeln in besonderem Maße die Qualität der Leistungen und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden und damit auch den Erfolg der Organisation. Sie tragen damit wesentlich zur erfolgreichen Umsetzung der Fachstrategie Verkehr im Sinne ihres übergeordneten Leitziels, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten zu reduzieren, bei.



- TOP 5 -

Nationale Hafenstrategie



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/1539**

A11

Oliver Krischer

30. August 2023

Seite 1 von 1

Aktenzeichen
VII D 6
bei Antwort bitte angeben

RAfr Trabant
Telefon 0211 4566-916
Telefax 0211 4566-388
jennifer.trabant@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Nationale Hafenstrategie des Bundes

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen Bericht zum derzeitigen Entwurfsstadium der Nationalen Hafenstrategie des Bundes mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Verkehrsausschuss
des Landtags Nordrhein-Westfalen

Schriftlicher Bericht

Nationale Hafenstrategie

Mit der Nationalen Hafenstrategie, entworfen durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), soll der aus dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung erteilte Auftrag zur Stärkung des Hafenstandorts Deutschland erfüllt werden (vgl. KoalV LP 20 Zeilen 1707f.). Perspektivisch soll die Nationale Hafenstrategie das bisher bestehende Nationale Hafenkonzept ersetzen. Die Stärkung der See- und Binnenhäfen ist eine wichtige Voraussetzung für die Erhöhung der Anteile der Binnenschifffahrt am Güterverkehr, um die nationalen Klimaschutzziele auch im Verkehrssektor sowie die energiepolitischen Ziele beim Ausbau der Windenergie zu erreichen.

Die Nationale Hafenstrategie wurde in einem umfassenden Stakeholderprozess unter Federführung des BMDV erarbeitet und Zwischenstände auf einer Statuskonferenz am 3. Juli 2023 vorgestellt und diskutiert. Der bisherige Erarbeitungsprozess basierte auf der Unterteilung in Strategie- und Maßnahmenteil. Eingaben, Ideen und Vorschläge der Länder konnten über die jeweiligen Vertretungen im Beirat und den Arbeitsgruppen zu den einzelnen Handlungsfeldern eingebracht werden, deren Mitglieder sich aus Vertretern der Branche sowie Ländervertretungen für die Küstenländer und Binnenländer zusammensetzten, und weiterhin Änderungen gegenüber offen stehen („living document“).

Mithilfe einer erstmaligen Auftaktveranstaltung im Juni 2022 startete das BMDV den Erarbeitungsprozess, der sich mit fünf zuvor identifizierten Handlungsfeldern beschäftigte:

- (1) **Handlungsfeld 1:** Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten der Energiewende entwickeln
- (2) **Handlungsfeld 2:** Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken
- (3) **Handlungsfeld 3:** Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen aktiv gestalten und voranbringen
- (4) **Handlungsfeld 4:** Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten
- (5) **Handlungsfeld 5:** Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten und ausbauen.

Anmerkungen, Ergänzungen und Reflektion von Interessensunterschieden der Stakeholder wurden seitens des erarbeitenden BMDV aufgenommen. Ein zuvor als „Hafenstrategie der Küstenländer“ betitelter Entwurf wurde durch den Einsatz der Binnenländer insbesondere der Rheinkonferenzländer maßgeblich geändert. Nordrhein-Westfalen vertrat die Belange der Binnenländer in der Arbeitsgruppe zum Handlungsfeld „Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken“. Es ist daher ein Erfolg, dass die bedeutungsadäquate Berücksichtigung von See- und Binnenhäfen nunmehr gleichermaßen in die Nationale Hafenstrategie aufgenommen wurde.

Der vom BMDV zuvor vorgestellte Zeitplan war ambitioniert und wurde eingehalten. Mit der Vorstellung der vorläufig endgültigen Version der Nationalen Hafenstrategie durch Herrn Bundeskanzler im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz am 14./15. September 2023 wird der Nationalen Hafenstrategie die angemessene Aufmerksamkeit zuteil.

Die Nationale Hafenstrategie soll als Strategie der Bundesregierung und lebendiges Dokument verabschiedet werden. Ein entsprechender Kabinettsbeschluss und die Veröffentlichung der Nationalen Hafenstrategie sind bis Jahresende 2023 vorgesehen.

Mit der Nationalen Hafenstrategie verbindet der Bund das Versprechen, die Häfen finanziell zur Ertüchtigung ihrer Infrastruktur zu unterstützen. Auch aufgrund der vielfach kommunalen Trägerschaft übersteigt der Bedarf an Investitionen die eigenen Mittel der See- und Binnenhäfen. Das BMDV soll daher auf der Verkehrsministerkonferenz im Herbst 2023 zur bedarfsgerechten Unterstützung der Häfen aufgefordert werden. Nordrhein-Westfalen setzt sich im engen Schulterschluss mit den Wirtschaftsakteuren und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten dafür ein, dass entsprechende Bundesfinanzmittel für den Ersatz, Erhalt und Neubau von Hafeninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Ebenso setzt sich das Land Nordrhein-Westfalen mit den anderen Bundesländern für eine Öffnung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) für Aus- und Neubaumaßnahmen von nichtbundeseigenen Hafenbahnen in See- und Binnenhäfen ein.



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/1720

A11

Oliver Krischer

10. Oktober 2023

Seite 1 von 1

Aktenzeichen
VII D 6
bei Antwort bitte angeben

Rbr Voelker
Telefon 0211 4566-447
marcus.voelker@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Nationale Hafenstrategie des Bundes

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen Bericht zum derzeitigen Entwurfsstadium der Nationalen Hafenstrategie des Bundes mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Verkehrsausschuss
des Landtags Nordrhein-Westfalen

Sitzung am 19. Oktober 2023

Schriftlicher Bericht

**Nationale Hafenstrategie nach der
Nationalen Maritimen Konferenz
am 14./15. September 2023**

Die 13. Nationale Maritime Konferenz fand am 14./15. September 2023 in Bremen unter dem Motto „Standort stärken, Klima schützen, Zukunft gestalten statt. In sieben Panels diskutierten Expertinnen und Experten die Themen:

- Klimaschutz und Dekarbonisierung der maritimen Wirtschaft
- Beitrag der maritimen Wirtschaft zur Energiewende
- Finanzierung
- Marineschiffbau
- Schutz maritimer Infrastrukturen
- Nationale Hafenstrategie
- Fachkräftegewinnung und -sicherung

Darüber hinaus wurden aktuelle Innovationsvorhaben vorgestellt und Bundestagsabgeordnete stellten ihre Perspektiven auf die maritime Wirtschaft dar.

Zum Bericht der Landesregierung vom 30. August 2023 zur Nationalen Hafenstrategie, (Vorlage 17/1539) kann Folgendes ergänzt werden:

Herr Bundeskanzler Olaf Scholz hat sich auf der Nationalen Maritimen Konferenz zur Verantwortung des Bundes für leistungsstarke und zukunftssichere Häfen mit den notwendigen Hafeninfrastrukturen bekannt:

„Natürlich ist auch der Staat gefordert, in erster Linie natürlich die Länder, in denen die Häfen liegen. Sie haben ja durchaus ein finanzielles Interesse am Erhalt einer wettbewerbsfähigen Infrastruktur und eine zentrale Rolle bei ihrer Entwicklung. Das sage ich jetzt mal als jemand, der früher selbst in einer anderen Freien und Hansestadt politische Verantwortung getragen hat. Als jemand, der auf Landes-, aber auch auf Bundesebene schon einige Verhandlungen geführt hat, formuliere ich das hier bewusst etwas vorsichtig.

Der Bund bekennt sich klar zu seinem Teil der Verantwortung für leistungsstarke und zukunftssichere Häfen mit den notwendigen Hafeninfrastrukturen. Wir wollen gleichzeitig Impulse setzen zum Gelingen der Transformation in Richtung Digitalisierung, Klimaneutralität und Sicherung der Energieversorgung. Dazu stehen wir als Bund mit den Ländern

in einem vertrauensvollen Dialog. Ich bin zuversichtlich: Zusammen werden wir gute Ergebnisse erarbeiten. Ich weiß: Aus Sicht der Länder gehört dazu auch eine Erhöhung der finanziellen Mittel.“¹

Das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) betonte in seinem Panelbeitrag, dass die Nationale Hafenstrategie durch einen Beschluss des Bundeskabinetts in diesem Jahr und damit deutlich vor dem ursprünglichen Zeitplan fertig gestellt werden solle. Die Gespräche mit den beteiligten Stakeholdern verliefen gut. Ein Dokument hierzu ist auf der Nationalen Maritimen Konferenz nicht veröffentlicht worden.

Das BMDV soll daher auf der Verkehrsministerkonferenz am 11./12. Oktober 2023 unter Tagesordnungspunkt 8.2 zur bedarfsgerechten Unterstützung der Häfen aufgefordert werden. Nordrhein-Westfalen setzt sich im engen Schulterschluss mit den Wirtschaftsakteuren und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten dafür ein, dass entsprechende Bundesfinanzmittel für den Ersatz, Erhalt und Neubau von Hafeninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Ebenso setzt sich das Land Nordrhein-Westfalen mit den anderen Bundesländern unter Tagesordnungspunkt 5.9 für eine Öffnung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) für Aus- und Neubaumaßnahmen von nichtbundeseigenen Hafenbahnen in See- und Binnenhäfen ein.

¹ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/reden/rede-von-bundeskanzler-scholz-bei-der-13-nationalen-maritimen-konferenz-2223386>



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/2439**

A11

Oliver Krischer

12.04.2024

Seite 1 von 10

Aktenzeichen
VII C 6
bei Antwort bitte angeben

AR'in Trabant
Telefon 0211 4566-916
Telefax 0211 4566-388
jennifer.trabant@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Berichtwunsch Nationale Hafenstrategie des Bundes zur Verkehrsausschusssitzung am 17.04.2024

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen Bericht zur veröffentlichten Version der Nationalen Hafenstrategie des Bundes mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses. In den Vorlagen 18/1539, 18/1720 sowie mündlich in der Verkehrsausschusssitzung am 31. Januar 2024 haben wir über den Erarbeitungsprozess der Nationalen Hafenstrategie informiert.

Auf den Seiten des BMDV ist die Nationale Hafenstrategie abrufbar:

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/WS/hafenstrategie-24.pdf?__blob=publicationFile

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Verkehrsausschuss
des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 17. April 2024

Schriftlicher Bericht

Nationale Hafenstrategie

Mit der am 20.03.2024 vom Bundeskabinett verabschiedeten Nationalen Hafenstrategie, entworfen durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), soll der aus dem Koalitionsvertrag der Bundesregierung erteilte Auftrag zur Stärkung des Hafenstandorts Deutschland erfüllt werden (vgl. KoaV LP 20 Zeilen 1707f.). Die Nationale Hafenstrategie ersetzt das bisher bestehende Nationale Hafenkonzept. Die Stärkung der See- und Binnenhäfen ist eine wichtige Voraussetzung für die Erhöhung der Anteile der Binnenschifffahrt am Güterverkehr, um die nationalen Klimaschutzziele auch im Verkehrssektor sowie die energiepolitischen Ziele beim Ausbau der Windenergie zu erreichen.

Mit Bundeskabinettsbeschluss und Veröffentlichung am 20.03.2024 liegt die endgültige Fassung der für Jahresende 2023 angekündigten Nationalen Hafenstrategie vor. Die Landesregierung bewertet die Nationale Hafenstrategie generell positiv und teilt die Zukunftsanforderungen an die Häfen, die die Nationale Hafenstrategie wie folgt formuliert: „Deutsche Häfen der Zukunft sind

- national und international wettbewerbsfähig,
- Teil der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung,
- nachhaltige Knotenpunkte für die Energiewende,
- Wegbereiter für eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie,
- wichtige Drehkreuze für die Verkehrsverlagerung,
- Garanten für legalen Warenumsatz und transparente Handelsströme,
- leistungsfähig und effizient durch innovative Technologien und Verfahren,
- resilient gegenüber inneren und äußeren Bedrohungen sowie den Folgen des Klimawandels, robust gegenüber physischen und Cyberangriffen,
- widerstandsfähig gegen kriminelle Einflussnahmen,
- attraktive, vielfältige und zukunftsorientierte Arbeitgeber,
- optimal vernetzt – über die Schiene, die Straße und die Wasserstraße, aber auch über ein flächendeckendes Glasfaser- und Mobilfunknetz.“

Ziel und Motivation der Nationalen Hafenstrategie sind, dass der Bund und die 16 Länder dem Erfolg der Häfen am Standort Deutschland dauerhaft höchste Priorität einräumen. Damit sind See- und Binnenhäfen gleichermaßen gemeint.

Die Nationale Hafenstrategie hat einen Strategie- und einen Maßnahmenenteil. Eingaben, Ideen und Vorschläge konnten über die jeweiligen Vertretungen in einem Beirat und den handlungsfeldbezogenen Arbeitsgruppen eingebracht werden. Nordrhein-Westfalen vertrat die Belange der Binnenländer im Beirat und in der Arbeitsgruppe zum Handlungsfeld „Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken“. Durch den fachlichen Einsatz ist es gelungen, dass dieses Handlungsfeld nun die Nationale Hafenstrategie einleitet (aus HF 2 wurde HF 1 und umgekehrt). Es ist zudem ein maßgeblich nordrhein-westfälischer Erfolg, dass die bedeutungsadäquate Berücksichtigung von See- und Binnenhäfen nunmehr gleichermaßen in die Nationale Hafenstrategie aufgenommen wurde.

Mit der Nationalen Hafenstrategie verbindet der Bund die Aussicht, die in der Zuständigkeit der Bundesländer liegenden Häfen finanziell zur Ertüchtigung ihrer Infrastruktur zu unterstützen. Zwar wird die Frage der Finanzierung weiterhin offengehalten, dafür aber in eine Maßnahme zur Erarbeitung eines Finanzierungskonzept (Ziff. 5.1 i.V.m. 1.29) überführt. Dies entspricht einer Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen auf der Verkehrsministerkonferenz. Die Einladung zum hochrangig besetzten Bund-Länder-Stab (Ziff. 1.29) wird erwartet. Die Landesregierung wertet darüber hinaus es als positives Zeichen, dass die von Herrn Bundeswirtschaftsminister im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz angekündigte Bundesunterstützung der Häfen bei der Hafeninfrastruktur zur Unterstützung der Energiewende (vgl. Ziff. 2.28) Teil der Nationalen Hafenstrategie ist. Die beabsichtigte Öffnung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) für Aus- und Neubaumaßnahmen von nichtbundeseigenen Hafenbahnen in See- und Binnenhäfen (Ziff. 5.25) sind ebenso positiv und gehen auf den Einsatz des Landes Nordrhein-Westfalen zurück.

Die Nationale Hafenstrategie umfasst 139 Maßnahmen, bei denen der Bund bei 22 Maßnahmen alleine für die Umsetzung verantwortlich ist und bei 42 Maßnahmen die Federführung vor allen Dingen in der Zusammenarbeit mit den Bundesländern hat. Die Bundesländer sind für 11 Maßnahmen alleine zuständig, wovon zwei Maßnahmen in Nordrhein-Westfalen bereits umgesetzt sind (Ziff. 1.19 und 5.26) und eines nur für Küstenländer in Betracht kommt (Ziff. 5.2). Darüber hinaus haben die Länder bei weiteren 22 Maßnahmen überwiegend zusammen mit dem Bund oder der Hafenwirtschaft die Federführung. Insgesamt ist Nordrhein-Westfalen an 82 Maßnahmen beteiligt. Weitere federführende Akteure sind unter anderem die Hafenwirtschaft, die Kommunen oder die Infrastrukturbetreiber. Alle Maßnahmen unterstehen einem Finanzierungsvorbehalt.

Anlass zu einer positiven Bewertung bieten insb. die im Maßnahmenteil aufgenommenen Aktivitäten, die einer fortwährenden Überarbeitung („living document“) zugänglich sind:

Handlungsfeld 1: Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland stärken

Die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandorts Deutschland soll vor allem durch die Schaffung und Erhaltung einheitlicher und fairer Wettbewerbsbedingungen, den Aufbau und die Nutzung von Kooperationen, der Förderung von Flächenvorsorge und –entwicklung sowie die Krisenbewältigung und Verteidigung, auch durch Zusammenarbeit von Bund und Ländern sowie der Länder untereinander gewährleistet werden.

Nordrhein-Westfalen setzt sich bereits jetzt dafür ein, dass Stakeholder und weitere Wirtschaftsakteure aktiv miteinander zusammenwirken, um die nordrhein-westfälischen Häfen zu stärken. So werden in einem Modellvorhaben für Gefahrgutumschlag bereits jetzt die Hafenbetreiber *Duisport, Deltaport und Dortmunder Hafen AG* verkehrlich und umweltrechtlich durch die Landesregierung vernetzt (Ziff. 1.5, 1.7) sowie intern Entgasungsverfahren der Binnenschifffahrt abgestimmt (Ziff. 1.28).

Die Landesregierung lebt die nunmehr bundesweit abgestimmte Absicht der Zusammenarbeit sowie die Flächensicherung für die Häfen seit jeher. So wurde mit dem Bahn-Projekt HH-NRW^{PLUS} längst die enge Verbindung Nordrhein-Westfalens zu dem größten deutschen Seehafen deutlich (Ziff. 1. 9). Mit dem LEP-Ziel 8.1-9 hat die Landesregierung die Flächen der öffentlichen Häfen als landesbedeutsam im Landesentwicklungsplan gesichert (Ziff. 1.19) und ist damit zitiertes Vorbild. Daraus folgt für die Landesregierung, neue Trends in den Häfen in Ansehung neuer Märkte studienbasiert abzubilden (Ziff. 1.21, 1.22) und den Boden für wettbewerbsfähiges Handeln zu bereiten. Mit der „Sicherheitskonferenz Hafen“ am 07.12.2023 verdeutlichte die Landesregierung, dass gerade in Sicherheitsfragen eine Zusammenarbeit aller unabdingbar ist (Ziff. 1.27). Mit der Länderkonferenz Rhein am 05.09.2024 und der noch zu unterzeichnenden „Perspektive nachhaltige Rheinschifffahrt 2030“ wird eine weitere, fortgesetzte Zusammenarbeit insb. der Rheinanliegerländer in Nordrhein-Westfalen forciert.

Handlungsfeld 2: Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten der Energiewende entwickeln, eine klimaneutrale Schifffahrt und Industrie sowie zu Drehkreuzen für die Verkehrsverlagerung entwickeln

Das Entwicklungspotential der Häfen für die Energiewende soll durch Transformation der Energie- und Rohstoffimporte und Unterstützung der Defossilisierung der Schifffahrt; Reduzierung des Energieverbrauchs, Defossilisierung und Verbesserung der Nachhaltigkeit in Häfen; Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsverlagerung, Häfen zu nachhaltigen Knotenpunkten zu entwickeln gehoben werden.

Nordrhein-Westfalen nimmt unter anderem durch die Beteiligung am RH₂INE-Projekt (Ziff. 2.1, 2.2, 2.4, 2.12, 2.25, 2.27), den kofinanzierten Ausbau von Landstromanlagen (Ziff. 2.5, 2.8, 2.21), die fortgeführte Zusammenarbeit und Mitgliedschaft im SPC-Netzwerk und die Besonderheit seeschiffsspezifischer Abfallbewirtschaftung in ausgewählten Binnenhäfen (Ziff. 2.9) eine führende Rolle ein.

Die Landesregierung setzt sich überdies dafür ein, dass Häfen zu Energiehubs der Zukunft werden und setzt derzeit zusammen mit dem BMDV ein Pilotprojekt zur Verlagerung von Windenergieanlagentransporten (eingestuft als Großraum- und Schwerlasttransporte, sog. GST) Mikrokorridore, die von Binnenhäfen zu Windparks in Nordrhein-Westfalen eine beschleunigte Straßentransportgenehmigung ermöglichen (Ziff. 2.13, 2.29, 2.31 und 2.33) mit hohem Arbeitstempo um.

Handlungsfeld 3: Digitale Transformation aktiv gestalten und voranbringen

Das Handlungsfeld 3, ehemals unter den Titel „Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen aktiv gestalten und voranbringen“ gestellt, soll die Erforschung und Entwicklung hafengebundener Technologien, Logistik und Dienstleistungen unter Berücksichtigung der sozioökonomischen und ökologischen Aspekte fortführen und vertiefen, Förderprogramme für innovative Hafentechnologien und Digitale Testfelder fortsetzen sowie die gewonnenen Erkenntnisse in reguläre und standardisierte Anwendungen überführen. Dazu sollen auch die Innovations- und Optimierungspotentiale durch neue digitale Dienstleistungen und Prozessinnovationen sowie deren intelligente Verknüpfung miteinander nutzbar gemacht werden und die Innovationsfähigkeit in den Häfen, bei den Prozesspartnern und an den Schnittstellen erhöht werden. Die rechtlichen Rahmenbedingungen werden dafür an die absehbare technische Entwicklung anzupassen und ggf. neu

geschaffen werden. Hafenseitig flexible und wirkungsvolle Strukturen sollen geschaffen werden, um Cyberrisiken und hybriden Angriffen entgegenzuwirken und Maßnahmen der Cybersecurity zu gewährleisten.

Nordrhein-Westfalen förderte zuletzt mit insgesamt 4,5 Mio. € Automatisierungsprozesse im Umfeld Hafen und Binnenschifffahrt (Ziff. 3.1, 3.3). Die beteiligten Projektpartner und umsetzenden Akteure stehen im engen Austausch, auch mit dem Fachressort, um für die Binnenschifffahrt innovative Lösungen nutzbar zu machen. Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen nimmt auch mit seinen nordrhein-westfälischen Mitgliedshäfen am BMDV-Förderprogramm „Innovative Hafentechnologien (IHATEC I und II) zusammen mit dem DST in Duisburg teil.

Überdies setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass die nordrhein-westfälischen Binnenhäfen über Kooperationen bestehende Systeme kostensparend nutzen und gemeinsam bedarfsadäquat weiterentwickeln (Ziff. 3.6, 3.7, 3.9). Die Vernetzung der Häfen unter Wahrung der nordrhein-westfälischen Belange wird auch bei der Umsetzung von europäischen Richtlinien konstatiert (Ziff. 3.4, 3.6, 3.10) und auf zukünftige Entwicklungen fokussiert. Dass Cybersicherheit und physische Sicherheit in Häfen verkehrsträgerunabhängig miteinander korrelieren, wurde bereits auf der Sicherheitskonferenz Hafen thematisiert wie es auch fortlaufend mit den Handlungsverpflichteten im Hafenumfeld reflektiert wird (Ziff. 3.20-3.23). Nötige Vernetzungen und Austauschformate bietet die Landesregierung wiederkehrend an.

Handlungsfeld 4: Ausbildung und Beschäftigung heute sichern und zukunftsfähig gestalten

Ausbildung, Weiterbildung und Qualifizierung der Arbeitskräfte zu unterstützen und an die Transformation-, Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse sowie an den demographischen Wandel anzupassen; Bildungs- und Ausbildungssysteme sowie –einrichtungen zu erhalten, stärken und die zu vermittelnden Inhalte auf die Herausforderungen der Zukunft auszurichten, soll die Nationale Hafenstrategie auch via Personalressource leisten. Das Arbeiten im Hafen soll attraktiver werden und beworben werden, dazu bedarf es auch der verbesserten öffentlichen Wahrnehmung der Hafenwirtschaft als vielfältige,

zukunftsorientierte Arbeitgeber mit Arbeitsplätzen, die durch Anforderungs- und Qualifizierungsstandards futuristische Perspektiven bieten. Neben der Entwicklung von Wertstandorten und frühzeitigen Mitbestimmung in Planung und Durchführung technologischer Innovationsprozesse ist vorgesehen, auch Arbeitsplätze im Bereich Green Tech und Grüner Schiffsbau zu sichern.

Nordrhein-Westfalen arbeitet eng mit der IHK Niederrhein zusammen und ist sich seiner herausragenden Bedeutung für Binnenschifffahrtsangelegenheiten bewusst. Durch den steten Austausch auch mit betroffenen Verbänden der Transportlogistik und Ausbildung für Schiffsführer setzt die Landesregierung die gelegten Kontakte synergiebildend ein und bündelt die Kompetenzen auch in Richtung europäischer Standards, sodass dem erwarteten Fachkräftemangel beispielsweise durch angepasste Besatzungsvorschriften bereits begegnet werden kann (Ziff. 3.16 i.V.m. 4.7).

Die Landesregierung priorisiert binnenschifffahrtsrelevante, aktuelle Themen auch durch Anmeldung von themenspezifischen Projekten (Rheinkonferenz und Aktualisierung des Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzepts) an der Hochschule für Polizei- und Verwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen einen Multiplikatoreffekt generieren kann (Ziff. 4.15, 4.17), in deren Rahmen in Ausbildung befindliche Personen einen notenrelevanten Beitrag und niedrighschwelligem Kontakt zu hafenrelevanten Spezifika herstellen können.

Handlungsfeld 5: Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur bedarfsgerecht erhalten, ausbauen und schützen

Gemeinsam übernehmen der Bund und die Länder die Verantwortung für die Hafeninfrastruktur; erhalten und bauen die Verkehrsinfrastruktur aus; entwickeln klimaresiliente und umweltfreundliche Häfen und erweitern die digitale Infrastruktur. So soll auch die Hafeninfrastruktur geschützt und Nutzung in den Szenarien in Frieden, Krise und Krieg gewährleistet werden.

Als Binnenschifffahrtsland Nr. 1 übernimmt Nordrhein-Westfalen bei den Forderungen nach finanzieller Bundesunterstützung im gemeinsamen Schulterschluss mit den Rhein-anliegerländern eine vorausgehende Rolle (Ziff. 5.1, 1.29). Die notwendigen Bedarfe erhebt die Landesregierung durch regelmäßigen Austausch mit den Hafenbetreibern (Ziff. 5.7), in deren Rahmen auch Beschleunigungsansätze und Bürokratiethindernisse offen

diskutiert werden (Ziff. 5.11, 5.13, 5.16). Nordrhein-Westfalen arbeitet bereits seit Einrichtung des Projektbeirats Niederrhein und Westdeutsches Kanalnetz in NRW mit den für Infrastrukturvorhaben zuständigen Bundesbehörden zusammen und lebt eine Kultur der kollegial- und ergebnisorientierten Zielsetzung vor (Ziff. 5.18). Mit der NE-Förderung engagiert sich Nordrhein-Westfalen auch finanziell für die Hafengebühren (Ziff. 5.26).

Die Landesregierung erarbeitet im sicherheitsrechtlich überprüften Kollegium auch Maßnahmen der zivilen Verteidigung und Schnittstellen zu militärischen Anforderungen (Ziff. 5.4, 5.5, 5.7). Bundesweite und europäische Austauschformate der bestehenden Hafensicherheit werden aktiv unterstützt und so die existierende Sicherheitsarchitektur in Häfen, die dem Hafensicherheitsgesetz unterliegen, in Nordrhein-Westfalen verfestigt und auch gegenüber Anforderungen weiterer Risiken gestärkt (Ziff. 5.6). Die angestoßenen Themen greift die seit 07.12.2023 im zweijährlichen Rhythmus stattfindende Sicherheitskonferenz Hafen weiter auf und führt sie praxisnahen Lösungsansätzen in den zwischenjährlichen Workshops zu. Das Ziel wird in Ansehung des KritisDachG ein flächendeckender Schutzschirm mit vergleichbaren Sicherheitsmaßnahmen sein. So soll durch geplante AHVO-Aktualisierung auch diesem Umstand normierend Rechnung getragen werden.

Im Rahmen der Nationalen Maritimen Konferenz am 14./15. September 2023 hob Herr Bundeskanzler die Bedeutung der Nationalen Hafenstrategie hervor. Hier setzt sich die Landesregierung weiterhin dafür ein, dass die 14. Veranstaltung der Nationalen Maritimen Konferenz im Jahr 2025 in Duisburg stattfindet. Eine Entscheidung ist seitens des Bundes hierüber noch nicht getroffen worden.

Die notwendige Umsetzung vorgenannter Maßnahmen wird nur in Kooperation mit den beteiligten Akteuren auch innerhalb der Landesregierung möglich sein. Die Aktualisierung der Allgemeinen Hafenverordnung ist für das Jahr 2025 beabsichtigt. Die Aktualisierung des derzeitigen Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes (Nordrhein-Westfalen) für die beiden Folgejahre. Eine sachlich gebotene rasche Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie übersteigt die Personalressourcen aller zu beteiligenden Akteure um ein Vielfaches. Unfraglich werden Verfahrensvereinfachungen und weitere Digitalisierungen künftig deutlich vereinfachen, doch bis dahin müssen viele Prozesse standardisiert beziehungsweise für eine Vereinfachung arbeitsintensiv – zusätzlich zur lau-

fenden Arbeit – aufbereitet werden. Die Erschließung neuer Märkte für die Binnenschifffahrt und Häfen sowie der damit verbundenen Veränderungen der Umschlagsflächen sind ebenso Teil der arbeitsintensiven nun anstehenden Transformation.

Die Binnenschifffahrt wird insbesondere durch die Europäische Kommission nach der Bahn als der wesentliche Verkehrsträger gesehen, der in der Lage ist, klimagerecht für eine sichere und zuverlässige Güterversorgung von Bevölkerung, Wirtschaft und Militär zu sorgen. Es wird immer deutlicher, dass in den kommenden Jahren für die Wirtschaft in Zeiten globaler Unsicherheit, des demographischen Wandels und einer Straßeninfrastruktur mit hohem Erneuerungsbedarf zuverlässige Verkehrsbeziehungen hohe Priorität erhalten. Diesen Bedarf können die Binnenschifffahrt und die Häfen decken. Dafür ist es erforderlich, dass alle Akteure auch auf allen politischen Ebenen von der Kommunen und bis zum Bund die Ressourcen für die Transformation der Branche von einem vereinfachend zusammengefasst Transportdienstleister von stoßfestem Massengut zu einem Transportdienstleister beispielsweise für erneuerbare Energien, Wertstoffe der Kreislaufwirtschaft bis hin zu stoßempfindlichen Rottorblättern für Windkraftanlagen aktiv unterstützen und damit die deutschen Häfen die Zukunft bekommen, die die Nationale Hafenstrategie anvisiert.

- TOP 6 -

Ausreichende Finanzierung von Bürgerbusvereinen



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/2446**

A11

Oliver Krischer

12.04.2024

Seite 1 von 6

Aktenzeichen
58.17.04.00-001005
2024-0002681

Hannah Schultes
Telefon 0211 4566-406
Hannah.Schultes@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Finanzierung von Bürgerbusvereinen

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den erbetenen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.04.2024 zum Berichtswunsch der SPD zu dem Thema „Ausreichende Finanzierung von Bürgerbusvereinen“ mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Verkehrsausschuss
am 17. April 2024

Schriftlicher Bericht

**Ausreichende Finanzierung
von Bürgerbusvereinen**

Bürgerbusse sind ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Nordrhein-Westfalen und werden von der Landesregierung als sinnvolle Ergänzung des ÖPNV-Angebotes in ländlichen Regionen aber auch in städtischen Randlagen angesehen. Sie veranschaulichen eindrucksvoll die Bedeutung des bürgerschaftlichen Engagements für das gesellschaftliche Miteinander im Land und verstärken den ÖPNV dort, wo ein reguläres Angebot aufgrund struktureller Gegebenheiten wirtschaftlich nicht tragbar wäre. Die Landesregierung misst dem Engagement der fast 150 Bürgerbusvereine einen hohen Stellenwert bei der Versorgung mit Mobilität und damit gesellschaftlicher Teilhabe bei. Nordrhein-Westfalen nimmt bundesweit eine Vorreiterrolle im Bereich des Bürgerbuswesens ein. Dies betrifft nicht nur die Anzahl der Bürgerbusvereine, sondern auch Art und Umfang der Förderung, die das Land NRW gewährt.

Nach § 14 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) fördert das Land NRW Maßnahmen des ÖPNV im besonderen Landesinteresse mit Mitteln des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz. Hierzu gehören u.a. Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität im ÖPNV sowie Bürgerbusvorhaben. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt Bürgerbusvorhaben mit einer jährlichen Organisationskostenpauschale für die Bürgerbusvereine (bis zu 7.500 Euro) sowie mit Fördermitteln für die Erst- und Ersatzbeschaffung eines Bürgerbusfahrzeuges (bis zu 84.000 Euro). Die Förderbeiträge für die Fahrzeuge variieren je nach Fahrgastausstattung, Antriebsart und anerkanntem Tarif im Bereich von 35.000 Euro bis 84.000 Euro. Besondere Anreize gibt es für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben sowie rollstuhlgeeignete Fahrzeuge mit Niederflurbereich. Bei Erstfahrzeugbeschaffungen erhöht sich die Förderung um 6.000/7.000 Euro, damit neben der Bestandsicherung durch die Ersatzfahrzeugförderung auch bei der Neugründung von Vereinen ein zusätzlicher Anreiz geschaffen wird. Daneben unterstützt das Land auch den Dachverband Pro Bürgerbus Nordrhein-Westfalen e.V., der die in Nordrhein-Westfalen aktiven Bürgerbusvereine beratend, betreuend und vernetzend unterstützt. Für die fast 150 Vereine entfällt dadurch die Notwendigkeit, einen Mitgliedsbeitrag zu entrichten.

Zum weiteren Ausbau des Bürgerbusangebots wurde im März 2023 die zusätzliche Möglichkeit der Zweitfahrzeugförderung geschaffen. Dabei kann ein Bürgerbusverein, der eine zusätzliche Buslinie oder eine Taktverdichtung betreibt, eine Förderung für das dafür

erforderliche Zweitfahrzeug erhalten. Damit wird Bürgerbusvereinen, die bereits ein gefördertes Fahrzeug betreiben, die Anschaffung eines zweiten Bürgerbusfahrzeugs ermöglicht (bzw. den kooperierenden Verkehrsunternehmen als Zuwendungsempfängern), ohne die Ausweichmöglichkeit der Gründung eines neuen Vereins nutzen zu müssen.

Daneben wurde mit Erlass vom 18. Januar 2023 eine Fördermöglichkeit für die Einführung von bedarfsgesteuerten Bürgerbusverkehren (On-Demand) eröffnet, mit der die Landesregierung die Bürgerbusvereine bei der Anpassung an die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse unterstützt. Im Einklang mit den förderpolitischen Zielen wird den Vereinen mit der Anschubfinanzierung landesweit ermöglicht, nach örtlichem Bedarf von traditionellem Linienverkehr auf Linienbedarfsverkehr umzustellen. Damit kann das Verkehrsangebot der Bürgerbusse durch Erweiterung und Flexibilisierung verbessert werden, sowie Betriebskosten und Fahrzeugleerfahrten eingespart und so eine gesteigerte Effizienz der Fahrzeug- und Fahrtennutzung erreicht werden. Zudem haben die Bürgerbusvereine auf diese Weise an der Erprobung und Institutionalisierung zukunftsweisender Mobilitätskonzepte teil.

Mit den variierenden Fördersätzen für die Fahrzeugförderung werden bereits jetzt die unterschiedlich hohen Anschaffungskosten berücksichtigt. Gleichwohl nimmt die Landesregierung gestiegene Anschaffungskosten und verlängerte Lieferzeiten sowie gestiegene Energie- und Betriebskosten im gesamten öffentlichen Personennahverkehr wahr, nicht nur bei Bürgerbussen. Dennoch ist der Landesregierung kein Fall bekannt, in dem eine Bürgerbus-Fahrzeugbeschaffung aufgrund eines Eigenmittelanteils gescheitert wäre.

Grundsätzlich ist eine Erhöhung der konkreten Fördersätze durch eine Anpassung der Verwaltungsvorschriften zu § 14 ÖPNVG NRW bei vorhandenen Regionalisierungsmitteln möglich. Da die Verwaltungsvorschriften auch auf weitere Änderungsbedarfe zu prüfen sind, wäre eine Anpassung der Fördersätze im Zuge einer Aktualisierung der Verwaltungsvorschriften zu § 14 ÖPNVG NRW mittelfristig denkbar.

Bereits jetzt bestehen erste Überlegungen seitens des MUNV, die sich in Prüfung und Erörterung mit den Bezirksregierungen und dem Dachverband Pro Bürgerbus NRW e.V. befinden, ob für Vereine mit einem zweiten Fahrzeug eine Aufstockung der Organisationskostenpauschale gewährt werden kann.

Steigende Mittelbedarfe durch zusätzliche (aktuell eingeführte und mögliche künftige) Förderangebote sind aus vorhandenen Regionalisierungsmitteln zu decken. Dabei räumt die Landesregierung den Bedarfen von Bürgerbusvorhaben eine hohe Priorität ein.

Neben der steten Anpassung des Förderangebots wird die finanzielle und ideelle Unterstützung der Bürgerbusvereine auch weiterhin durch die enge Zusammenarbeit mit den Bezirksregierungen und dem ebenfalls vom Land geförderten Dachverband Pro Bürgerbus NRW e.V. gewährleistet. Letzterer berät die Bürgerbusvereine und koordiniert den Informationsaustausch zwischen dem MUNV und den einzelnen Bürgerbusvereinen im Land; so bleibt die Landesregierung einerseits über die Belange vor Ort informiert und kann andererseits transparent über Förderangebote und aktuelle Regelungen und Hilfestellungen informieren.

- TOP 7 -

Zielsetzung der Fokusgruppe Infrastruktur



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**VORLAGE
18/2445**

A11

Oliver Krischer

12.04.2024

Seite 1 von 4

Aktenzeichen
bei Antwort bitte angeben

Marc Göckeritz
Telefon 0211 4566-859
Telefax 0211 4566-388
marc.goeckeritz@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

**Berichtswunsch der SPD-Fraktion zum Thema Fokusgruppe
„Infrastruktur“ für den Verkehrsausschuss am 17.04.2024**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den erbetenen Bericht zum Thema Fokus-
gruppe „Infrastruktur“ mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des
Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags
Nordrhein-Westfalen
am 17. April 2024

Schriftlicher Bericht

Fokusgruppe „Infrastruktur“

Bericht zur Fokusgruppe Infrastruktur

Der Modernisierungsbedarf der Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen stellt das Land vor große Herausforderungen: Die Deutsche Bahn wird bis 2030 zahlreiche Teilstrecken sanieren, darunter die zentralen Schienenkorridore in NRW, die meisten Kanäle und Schleusen im Land sind mehr als 100 Jahre alt und unabhängig von der Baulast ist der Zustand der gesamten nordrhein-westfälischen Straßeninfrastruktur einschließlich seiner Brücken zu erhalten und vor allem auch nachhaltig zu verbessern. Ohne eine intakte Infrastruktur auf Straße, Schiene und Wasserstraße wird unsere Wirtschaft nicht zukunftsfit und die Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger in unserem Land nicht nachhaltig gestaltet werden können.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) hat daher bereits im Herbst 2023 mit der Sanierungsoffensive Straßeninfrastruktur eine vorausschauende Planung auf den Weg gebracht, die der Erhaltung den zentralen Stellenwert einräumt und einen klaren Fahrplan für die nächsten zehn Jahre aufzeigt.

Nach der erfolgreichen Infrastrukturkonferenz auf Landesebene am 15. März 2024 im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium wird es nun landesweit regionale fokussierte Austauschgruppen zu Planungs- und Bauvorhaben für Schiene, Straße, Brücke geben, die durch die Bezirksregierungen koordiniert werden und das Know-how und die Informationen u.a. von Straßen.NRW, der Autobahn GmbH, der Deutschen Bahn und diversen Stakeholdern bündeln. Das MUNV wird die regional fokussierten Austauschgruppen fachlich begleiten.

Zusätzlich wird das MUNV die „Fokusgruppe Infrastruktur“ unter Leitung von Herrn Staatssekretär Viktor Haase einrichten. Die „Fokusgruppe Infrastruktur“ wird Expertinnen und Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verwaltung, branchenspezifischen Verbänden und der kommunalen Familie eine Plattform für einen praktischen umsetzungsorientierten Fachaustausch bieten und vielfältige Sichtweisen in die verkehrs- und infrastrukturpolitische Debatte einbringen. Die Mitwirkenden sollen die Landesregierung u.a. bei der Umsetzung der Sanierungsoffensive Straßeninfrastruktur beraten, Erkenntnisse aus Grundlagenforschung und Unternehmenspraxis mit einbringen und so die Weiterentwicklung der Maßnahmen der Landesregierung bei der Erhaltung und Ertüchtigung

der Infrastruktur unterstützen. Die Themenpalette wird breit aufgestellt und reicht von innovativen Bauweisen und Systemen über übergreifende digitalisierte Baustellenkoordination bis hin zur Begegnung des Fachkräftemangels.

Bereits bei der Durchführung der Infrastrukturkonferenz am 15. März 2024 hat das Bündnis für Mobilität mit seinen großen Erfahrungen im Dialog- und Veranstaltungsmanagement die Durchführung der Tagung unterstützt. Dies kann auch die Grundlage für den weiteren Prozess der Fokusgruppe Infrastruktur bilden. Im Bündnis für Mobilität stehen beispielsweise abrufbare Kommunikationsdienstleistungen und entsprechende Budgetmittel zur Verfügung.

Der Arbeitsprozess der „Fokusgruppe Infrastruktur“ soll noch vor der Sommerpause - im Juni/Juli 2024 aufgenommen werden und ist zunächst für den Zeitraum der laufenden Legislaturperiode angelegt.

- TOP 8 -

Auswirkungen der Fahrplanänderungen der Eurobahn in Ostwestfalen-Lippe



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/2451

A11

Oliver Krischer

12.04.2024

Seite 1 von 8

Aktenzeichen
bei Antwort bitte angeben

ORBR Dr. Uwe Padberg
Telefon 0211 4566-796
Telefax 0211 4566-388
Uwe.Padberg@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Auswirkungen der Fahrplanänderungen der Eurobahn in Ostwestfalen-Lippe

Berichts-anfrage der SPD zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.04.2024

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den erbetenen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.04.2024 zum Berichtswunsch der SPD-Fraktion zu dem Thema „Auswirkungen der Fahrplanänderungen der Eurobahn in Ostwestfalen-Lippe“ mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 17. April 2024

Schriftlicher Bericht

**Auswirkungen der Fahrplanänderungen der Eurobahn
in Ostwestfalen-Lippe**

Gemäß § 3 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) obliegen Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ausschließlich den kommunalen SPNV-Aufgabenträgern, d. h. dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), dem Zweckverband go.Rheinland sowie dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL). Der SPNV erfolgt auf der Grundlage von Verkehrsverträgen, die mit den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geschlossen werden. Eine direkte Einflussnahme auf den Betriebsablauf im SPNV ist der Landesregierung insofern nicht möglich. Gleichwohl unternimmt die Landesregierung alles rechtliche Mögliche, einen störungsfreien und zuverlässigen Eisenbahnverkehr sicherzustellen.

Die in der Berichts-anfrage erbetenen Ausführungen können vor dem Hintergrund der o.g. Zuständigkeiten nur zum Teil in eigener Zuständigkeit der Landesregierung beantwortet werden, so dass der NWL, als hier zuständiger Aufgabenträger, unterstützend um Stellungnahme gebeten wurden. Der NWL berichtete hierzu im Wesentlichen wie folgt:

„Hintergründe

Der gesamte ÖPNV und damit auch die SPNV-Branche leiden akut unter einem zunehmenden Fachkräftemangel, sodass an verschiedenen Stellen in NRW und darüber hinaus Leistungen ausfallen oder sogar eingestellt werden. Dies trifft auch unsere Region und im Besonderen die Eurobahn.

Bei der Eurobahn ist der Personalmangel in Kombination mit einem hohen Krankenstand aktuell besonders angespannt. Durch fehlende Mitarbeiter bei der Eurobahn würde es noch häufiger zu ungeplanten Zugausfällen und Verspätungen kommen. Dies hätte zur Folge, dass Fahrgäste sich nicht auf ihr Zugangebot verlassen können. Ungeplante Ausfälle wirken sich im komplexen System Bahn auch negativ auf andere Linien und Eisenbahnverkehrsunternehmen aus. Damit der Betrieb trotzdem planbar bleibt, musste die

Eurobahn ihre Fahrpläne – für den Zeitraum 8. April 2024 bis vorläufig zum Beginn der Sommerferien – reduzieren. Dieser Schritt ist von den bestehenden Möglichkeiten die bessere Alternative, um in der kommenden Zeit einen möglichst zuverlässigen und stabilen Betrieb sicherzustellen. Trotzdem ist klar: Die Maßnahme der Eurobahn führt für die betroffenen Fahrgäste zu längeren Reisezeiten und Umstiegen. Diese Einschnitte sind jedoch in der aktuellen Situation und nach intensiver Prüfung die vorzuziehende Option.

Ziel und Perspektive

Dem NWL war bei den Änderungen der Eurobahn wichtig, dass Fahrgästen in der Region

ein verlässliches Grundangebot zur Verfügung steht und es alternative Fahrtmöglichkeiten gibt. Das bedeutet, dass sie auf andere SPNV-Linien oder Busse ausweichen können und ihre Reise planbar bleibt. Die Änderungen ab dem 8. April 2024 werden in sämtlichen Fahrplanmedien und Apps angezeigt, sodass sich Fahrgäste auf die Nutzung alternativer Verbindungen einstellen können. Die kompletten Fahrpläne der betroffenen Linien sind im Internet unter www.eurobahn.de/fahrplaene verfügbar.

Der NWL steht in engem Austausch mit der Eurobahn und wird den weiteren Prozess sowie die Qualität der Umsetzung des reduzierten Fahrplankonzepts kontinuierlich monitoren.

Brancheninitiative

Seit 2019 gibt es branchen- und landesweite Bemühungen, dem Personalengpass, insbesondere bei Triebfahrzeugführern, im Rahmen des Landesprogramms „Fokus Bahn“ entgegenzuwirken. In dieser Initiative hat sich die Branche in NRW zusammengeschlossen, um mit gemeinsamen Anstrengungen im Bereich Ausbildung und Akquise sowie Attraktivierung des Berufsbildes „Lokführer / Triebfahrzeugführer“ mehr Personale zu gewinnen. Dies benötigt allerdings Zeit. In diesem Programm bündeln das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger in Nordrhein-Westfalen ihre Kräfte, um Herausforderungen wie Fachkräftemangel oder auch massiver Bautätigkeit im Netz, gemeinsam zu begegnen sowie ein stabiles und zukunftsfähiges Verkehrsangebot zu sichern und weiterzuentwickeln.

Fahrplananpassungen und Fahrtalternativen

RB 65 (Münster – Rheine)

Die Linie RB 65 verkehrt Mo – Fr in den nachfragestarken Zeiten (6 – 9 Uhr sowie 13 – 19 Uhr) im Halbstundentakt. Einzelne Fahrten entfallen. Fahrgäste haben die Möglichkeit, eine andere Fahrt zu nutzen. Für Fahrgäste, die zwischen Münster, Greven, Emsdetten und Rheine unterwegs sind, verkehren auch weiterhin die Linien RE 7 und RE 15 nach unverändertem Fahrplan.

RB 66 (Münster – Osnabrück)

Der Fahrplan der RB 66 wird von einem bisher stündlichen auf einen Zweistundentakt reduziert. Vom Ausfall ist die erste Fahrt in Richtung Münster sowie die letzte Fahrt in Richtung Osnabrück betroffen. Für diese Fahrten wird angestrebt, einen Ersatzverkehr mit dem Bus einzurichten, um ein Verkehrsangebot sicherzustellen. Fahrgäste können die stündlich parallel verkehrende RE 2 nutzen.

Die Linie RE 2 hält nur im Zweistundentakt an den Halten in Kattenvenne und Natrup-Hagen. Ein stündlicher Halt würde dazu führen, dass in Osnabrück der Anschluss an den RE 60 nicht mehr erreicht werden kann. Das bedeutet: In Kattenvenne und Natrup-Hagen gibt es alternierend alle 30 bzw. 90 Minuten ein Zugangebot.

RB 67 (Bielefeld – Rheda-Wiedenbrück – Münster)

Die Linie RB 67 wird auf dem Abschnitt Rheda-Wiedenbrück – Münster regulär verkehren. Hier werden alle Fahrten wie geplant angeboten.

Zwischen Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück entfällt die RB 67. Hier können Fahrgäste die parallel verkehrenden Linien RE 6 (RRX) und RB 69 nutzen, die in ca. 30-minütigem Takt fahren. Fahrgäste, die aus Bielefeld und Gütersloh in Richtung Warendorf und Münster unterwegs sind, können die Linie RE 6 mit Umstieg zur RB 67 nutzen. Die Fahrzeit verlängert sich in der durchgehenden Relation um knapp 15 Minuten.

Da Isselhorst-Avenwedde vom Ausfall der RB 67 betroffen ist und hier nur die Linie RB 69 im Zweistundentakt hält, ist an diesem Halt ein Ersatzbus nach Gütersloh Hbf eingerichtet worden. In Bielefeld-Brackwede ist dies nicht der Fall, weil dort weiterhin die Linien RB 74 und RB 75 halten, die eine Anbindung an den Bielefelder Hauptbahnhof sicherstellen.

RE 78 (Bielefeld – Minden – Nienburg)

Die Linie RE 78 wird den Verkehr zwischen Nienburg und Minden einstellen, stattdessen wird ein Ersatzverkehr mit Bussen angeboten. Im Ersatzverkehr verlängert sich die Fahrzeit um knapp 30 Minuten. Die Busse haben in Nienburg Anschluss zum RE 8 in Richtung

Bremen / Bremerhaven und in Minden zum RE 6 in Richtung Bielefeld / Ruhrgebiet. Zwischen Bielefeld und Minden bleibt das Angebot unverändert mit dem Halbstundentakt, der aus den Linien RE 6 (RRX), RE 70 und RE 78 besteht.

RE 82 (Bielefeld – Detmold – Altenbeken)

Der Zugbetrieb der Linie RE 82 wird – bis auf vier Ausnahmen – eingestellt. Auf der Strecke wird ein Grundangebot über die unverändert verkehrenden Linien RB 72 und RB 73 sichergestellt. Bei allen Verbindungen zwischen Detmold und Bielefeld ist ein Umstieg zur RB 73 in Lage bzw. zur RB 61 in Herford erforderlich.*

Vier Fahrten der Linie werden in der nachfragestarken Zeit angeboten: Bielefeld – Horn-Bad Meinberg (Mo-Fr, Abfahrt 06:28 Uhr), Horn-Bad-Meinberg – Bielefeld (Mo-Fr,

Abfahrten 06:27 und 07:31 Uhr) sowie Detmold – Bielefeld (Mo-Fr und So, Abfahrt 08:40 Uhr).

** Für zwei nächtliche Fahrten der RE 82 besteht keine Möglichkeit die RB 72 zu nutzen, daher wird für diese Fahrten ein Ersatz mit Bus angeboten: Altenbeken – Detmold, Abfahrt 22:13 (täglich) sowie Lage – Detmold, Abfahrt 00:50 Uhr (Nächte Fr/Sa und Sa/So).“*

Zur Frage der erstmaligen Kenntnis über die Einschränkungen bei der Eurobahn wies der NWL darauf hin, dass er in engem Austausch mit den von ihm beauftragten Verkehrsunternehmen stehe und regelmäßig Gespräche und Evaluationen zu den vertraglich vereinbarten Leistungen und zur erbrachten Qualität führe. Die Eurobahn habe den NWL frühzeitig über die Notwendigkeit geplanter Kürzungen informiert, das finale Betriebskonzept habe der NWL vor Veröffentlichung zur Kenntnis genommen. Die politischen Gremien des NWL seien nach erfolgter Ankündigung der Eurobahn über den Sachverhalt informiert worden, Anfang April seien zudem die betroffenen Kommunen detailliert und in schriftlicher Form vom NWL informiert worden.

Die Landesregierung betrachtet die aktuellen Entwicklungen im SPNV in Ostwestfalen-Lippe mit Sorge und hat beim NWL eine frühzeitigere Informationspolitik über die allgemeinen Berichte des Verkehrsunternehmens hinaus angemahnt. Trotz der alternativen Verkehrsmöglichkeiten mit parallellaufenden Linien und Schienenersatzverkehren führen die angekündigten Einschränkungen zu einer großen Belastung für die Betroffenen in Ostwestfalen-Lippe.

Die Landesregierung hat die Erwartungshaltung gegenüber der Eurobahn, dass die Wiederaufnahme des Regelbetriebes auf sämtlichen Streckenabschnitten oberste Priorität hat und der Aufgabenträger NWL in diesem Zusammenhang nicht nachlässt, dies entsprechend einzufordern und nachzuhalten.

Der SPNV in Nordrhein-Westfalen sieht sich – auch unabhängig von der Fahrplanänderung der Eurobahn – insgesamt gegenwärtig mit erheblichen Herausforderungen konfrontiert, die die Gewährleistung eines störungsfreien und verlässlichen Betriebs behindern: Personalmangel, hoch ausgelastete und störungsanfällige Infrastruktur sowie hohes Baustellenaufkommen mit den entsprechenden Folgewirkungen, wie Zugausfällen oder Verspätungen, führen bereits heute zu einer schlechten Qualität und verminderten Attraktivität des SPNV.

Derzeit sind der Landesregierung keine neuen zusätzlichen Ersatzkonzepte bei anderen Linien bekannt. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass es auch bei anderen Verkehrsunternehmen zu einer vorübergehenden Reduzierung einzelner SPNV-Leistungen zur Stabilisierung des Fahrplans kommen kann.

Den Herausforderungen, dieser aktuell negativen Entwicklung entgegenzutreten, stellt sich die nordrhein-westfälische Landesregierung bereits seit Jahren intensiv, obwohl die Gewährleistung eines verlässlichen SPNV-Betriebs und eine ausreichende Personalstärke, wie bereits dargestellt, keine originäre Verpflichtung der Landesregierung ist. Gleichwohl ist ein attraktiver, funktionierender SPNV und damit einhergehend wieder mehr Verlässlichkeit und Planbarkeit ein erklärtes Ziel Nordrhein-Westfalens. Daher steht die Landesregierung im ständigen Dialog mit allen Akteurinnen und Akteuren des SPNV.

Neben den bereits seit Jahren bekannten, unternehmensübergreifenden Ansätzen zur Abschwächung des Personalbedarfs durch die Stabsstelle Fokus Bahn liegt aktuell ein besonderer Fokus auf der Organisation eines landesweit verlässlichen Betriebs. Hierbei nimmt das Ministerium die Eisenbahnverkehrsunternehmen und SPNV-Aufgabenträger in die Pflicht, besser auf Störungen und Einschränkungen vorbereitet zu sein. Praktikable und umsetzbare (Notfall-)Pläne müssen vorgehalten werden, um ein stabiles Fahrplanangebot anzubieten.

Mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den SPNV-Aufgabenträgern und dem Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan (KC ITF) steht das Ministerium hierzu in einem regen Austausch – mit dem Ziel, gemeinsam, umsetzbare Lösungsansätze zu erarbeiten und umzusetzen. Die Aufgabenträger wurden aufgefordert, auf Basis einer Ist-Analyse im SPNV ein Konzept zu erarbeiten, um ein stabileres Fahrplanangebot anbieten zu können. Dabei sollen sowohl kurzfristig wirkende Maßnahmen zur Stabilisierung des Systems, als auch mittelfristige und langfristige Ansätze verfolgt und bereits absehbare Herausforderungen in den Blick genommen werden.

- TOP 9 -

Bundesmitten für Bundesstraßen 2024

**Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Der Minister**

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf



Oliver Krischer

12.04.2024

Seite 1 von 6

Aktenzeichen 58.00.05.02
bei Antwort bitte angeben

Heike Ischebeck
Telefon 0211 4566-188
Telefax 0211 4566-388
heike.ische-
beck@munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

Bundemittel für Bundesstraßen 2024

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen *den Bericht zu den Bundesmitteln für Bundesstraßen 2024* mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags
Nordrhein-Westfalen
am 17. April

Schriftlicher Bericht

Bundemittel für Bundesstraßen 2024

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat sich mit der Sanierungsoffensive „Straßeninfrastruktur NRW“ der Aufgabe angenommen, die Straßeninfrastruktur zukunftsfest zu machen. Das Land steht vor der Herausforderung, den Zustand nicht nur zu halten und eine weitere Verschlechterung zu verhindern, sondern in den kommenden Jahren eine nachhaltige Verbesserung zu erreichen. Der Gesamtmiteinsatz bei der Straßeninfrastruktur soll sich an diesem Ziel orientieren und Spielräume dafür nutzen. Dabei sind als Rahmenbedingungen die vorhandenen Kapazitäten nicht nur beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) sondern auch bei Baufirmen und Ingenieurbüros zu berücksichtigen. Das Land Nordrhein-Westfalen meldet daher die Mittel für Bundesstraßen beim Bund an, die für die prioritär zu sanierenden und zu bauenden Straßen erforderlich sind und verbaut diese auch.

Die laufenden Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen sowie die geplanten Bauzeiten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Laufende und bereits zugesagte Maßnahmen des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen		
Str.	Bezeichnung	Baubeginn bis Verkehrsfreigabe
B 51/B 481	OU Münster	2015-2026
B 51	OU Köln/Meschenich	2020-2029
B 54	Lünen (DB-Strecke - B 236)	2021-2024
B 58	OU Beckum	2015-2025
B 58	OU Wesel	2019-2028
B 66	Bielefeld/Hillegossen - Leopoldshöhe/Asemissen	2017-2025
B 67/B 474	Reken - Dülmen	2018-2026
B 229	OU Balve, 1. BA von Helle bis Sanssouci	2019-2027
B 265	OU Hürth/Hermülheim (m) - Köln/Militärring	2015-2028
B 474	OU Datteln (L 609 - B 235)	2019-2024

Absehbares Baurecht mit einem prognostizierten Baubeginn in 2025 gibt es für die Bedarfsplanmaßnahme B 508 T-OU Kreuztal (Querspange) mit aktuell geschätzten Kosten

von 72,2 Mio. €. Für das Projekt wurden der Planfeststellungsbehörde am 15. August 2023 Unterlagen für ein Planergänzungsverfahren nach § 75 Abs. 1a Verwaltungsverfahrensgesetz Nordrhein-Westfalen übergeben. Die Offenlage ist bereits erfolgt und die Synopse zum Planergänzungsverfahren wurde von Straßen.NRW am 26. Januar 2024 eingereicht.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat mit Schreiben vom 27.02.2024 folgenden Verfügungsrahmen für die Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen für 2024 bekannt gegeben:

Verfügungsrahmen Bundesstraßen 2024	[Mio. €]
Erhaltungsmaßnahmen	138,4
Bedarfsplanmaßnahmen	105,0
Um- und Ausbaumaßnahmen	24,0
sonstige Investitionen	28,8
nicht investiv	79,0
Verfügungsrahmen gesamt	375,2

Für den Bereich der Erhaltungsmaßnahmen wurden zunächst Haushaltsmittel in Höhe von 83,1 Mio. € zugewiesen. Eine weitere Zuweisung in Höhe von 55,3 Mio. € ist für April/Mai 2024 zugesagt.

In Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen wird der Mittelabfluss sowie die Prognose des weiteren Bedarfs im Jahresverlauf mehrfach überprüft und ggf. angepasst. Allerdings sind bei komplexen Projektabwicklungen stets positive und negative Abweichungen von den ursprünglichen Planungen zu erwarten. Diese Abweichungen haben in den Jahren bis 2021 zu einer Mehrabnahme und in 2022 und 2023 zu einer Minderabnahme von Bundesmitteln geführt.

Störungen im Projektablauf treten aus verschiedensten Gründen auf und haben unterschiedliche Auswirkungen auf Zeitplan und Mittelabfluss. Hier ist allen voran die Witte-

rung zu benennen. Starke und häufige Regenfälle haben bspw. einen sehr starken Einfluss auf Erdbauarbeiten und damit generell auf die Bauabwicklung und den Baufortschritt bei Straßenbauprojekten. Dies gilt auch für die B67 / 474 Reken Dülmen, bei der die außergewöhnlich ungünstigen Witterungsbedingungen im Herbst 2023 den Erdbau behindert haben. Der verminderte Mittelabfluss ist weiter auf Verzögerungen in den Jahren 2022/2023 bei anstehenden Ausschreibungen, u.a. infolge von Personalengpässen, Uneinigkeiten mit dem Auftragnehmer der Maßnahme, die sich u.a. in umfangreichen und noch nicht abgeschlossene Nachtragsverhandlungen, verzögerten Bodenarbeiten und nicht fristgerecht durchgeführten Abnahmen zeigten, zurück zu führen. Die Maßnahme soll in 2026 fertig gestellt werden.

Bei der Ortsumgehung Wesel (B58) führten in den Jahren 2022/2023 insbesondere Kampfmittelverdachtsflächen im Bereich der Lippebrücke zu erheblichen Verzögerungen. Die Ausräumung dieser Kampfmittelverdachtspunkte war technisch aufwendig und zeitintensiv, da wasserundurchlässige Baugruben mit einer Tiefe von ca. 10 m im Bereich der Lippe hergestellt werden mussten. Auch bei der Verlegung der Versorgungsleitungen ergaben sich bei der Ausführung Details, die zu zeitlichen Verschiebungen geführt haben. Auch wurden technisch anspruchsvolle Entwurfsabstimmungen für den Trog erforderlich, die in der Form nicht absehbar waren. Die Maßnahme wird planmäßig in 2028 fertig gestellt.

- TOP 10 -

Planungsstand bei Straßen.NRW



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE
**NEUDRUCK
VORLAGE
18/2454**

A11

Oliver Krischer

12.04.2024

Seite 1 von 5

Aktenzeichen 58.65.05
bei Antwort bitte angeben
RBr Bernd Gorschlüter
Telefon 0211 4566-168
Telefax 0211 4566-388
Bernd.gorschlueter@
munv.nrw.de

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

**Berichts-anfrage der FDP-Fraktion zum Planungsstand bei
Straßen.NRW**

Sitzung des Verkehrsausschusses am 17.04.2024

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen den schriftlichen Bericht zur Anfrage der
FDP-Fraktion zum Thema „Planungsstand bei Straßen.NRW“ mit der
Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Verkehrsausschusses.

Mit freundlichen Grüßen

Oliver Krischer

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 17. April 2024

Schriftlicher Bericht

Planungsstand bei Straßen.NRW

Das Land legt den Schwerpunkt auf Sanierung vor Neubau von Bundes- und Landesstraßen, um die bereits vorhandene Verkehrsinfrastruktur zu sichern und zukunftsfest zu machen. Vorrangiges Ziel ist es, dass sich der Zustand der Straßen, Brücken, Tunnel und Radwege in den kommenden Jahren kontinuierlich verbessert. Der Gesamtmiteinsatz bei der Straßeninfrastruktur soll sich an diesem Ziel orientieren und Spielräume dafür nutzen.

Entsprechend der Notwendigkeit und der Bedeutung der Aufgaben, vor dem Hintergrund der Vielzahl gesetzlicher Verpflichtungen sowie angesichts der knappen personellen Ressourcen sowohl beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) als auch bei den Ingenieurbüros und vor dem Hintergrund der Schwerpunktsetzung Vorrang der Sanierung vor dem Neubau sind die einzelnen Projekte, die Straßen.NRW zu bearbeiten hat, zu priorisieren.

Der Landesstraßenbedarfsplan aus dem Jahr 2006 enthält 238 Vorhaben, von denen 71 Vorhaben fertiggestellt und 15 aktuell im Bau sind. Im Landesstraßenplanungsprogramm sind jene Vorhaben geführt, die Straßen.NRW derzeit plant. Dies sind 33 Landesstraßenbauvorhaben, die der Anlage zu entnehmen sind. In der Auflistung sind Informationen zum Planungsbeginn und zum aktuellen Planungsstand enthalten. In Bezug auf den Planungsbeginn ist zu berücksichtigen, dass sich unter den Vorhaben einige Projekte befinden, die zwischenzeitlich ruhend und in 2018 wieder aktiv gestellt worden sind. Die Planung zur L 221 OU Eilendorf (mit AS A 44) wurde kürzlich eingestellt, da der Fokus zunächst auf die L 238 OU Eschweiler, 3.BA L 238 (Pumpe) - L 238 (Steinfurt) zu legen ist.

Bei der Planung von Bundes- und Landesstraßen einschließlich der Radschnellverbindungen ist eine Vielzahl von unterschiedlichen Interessen zu berücksichtigen und in Einklang mit Recht und Gesetz zu bringen. Insbesondere sind Beeinträchtigungen von Natur und Umwelt sowie sonstigen Rechten Dritter sorgfältig planerisch aufzuarbeiten und abzuwägen. Dabei ist es das Ziel, eine genehmigungsfähige und rechtssichere Planung zu erarbeiten. Dabei sind der Ablauf der Planung und die Baurechtschaffung einer Straßenbaumaßnahme grundsätzlich durch die rechtlichen und technischen Regelwerke standardisiert. Aussagen zu möglichen Realisierungszeiträumen sind vor dem Hintergrund

der vielfältigen und durchaus projektbezogen stark abweichenden Ansprüche an eine Planung seriös allerdings nicht möglich.

Die Möglichkeiten, die sich in den letzten Jahren zur Beschleunigung bzw. zur besseren Akzeptanz von Infrastrukturmaßnahmen in der Planung etabliert haben, werden angewendet. Das sind vor allem die Vergabe von Projekten an Ingenieurbüros, die Schließung von Planungsvereinbarungen mit Kreisen und Städten und die Einbeziehung aller Beteiligten im Rahmen von projektbegleitenden Öffentlichkeitsbeteiligungen.

Zu den im Bau befindlichen Maßnahmen wird auf den Bericht zum Landesstraßenbauprogramm 2024 verwiesen, in dem die angefragten Informationen zu den jeweiligen Bauvolumina und den aktuellen Sachständen der einzelnen Vorhaben enthalten sind (siehe auch: <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMV18-1821.pdf>). Die L70n Ortsumgehung Sprockhövel wurde zwischenzeitlich für den Verkehr freigeben und der Planfeststellungsbeschluss für die L419 Wuppertal/Ronsdorf liegt seit Ende 2023 vor, ist allerdings beklagt.

Bei Projekten, die sich in der Bauausführung befinden, können aus verschiedensten Gründen Verzögerungen und Störungen im Bauablauf auftreten, die unterschiedliche Auswirkungen auf den Zeitplan und den Mittelabfluss haben können. Verlässliche Aussagen zu den Gesamtkosten können daher erst nach Schlussrechnung der Projekte erfolgen.

Lfd. Nr.	Str.		Bezeichnung	Schritt	Kat.	Länge km	Projektstart	Planungsstand
1	L	4	OU Dinslaken (B 8 - A 3)	1	OU	5,4	2004	UVA
2	L	70	Wuppertal Kiesbergtunnel - Ersatzneubau	1	EN	1,0	2018	VE
3	L	93	OU Pulheim/Stommel - Bergheim/Büsdorf (BA K 20 bis B 477 mit OU Bergheim/Büsdorf)	1	OU	7,0	1999	PE
4	L	115	Neubau Blankenheim / Lommersdorf, L 115 - LGr.	1	NB	1,3	2004	OP Autobahn GmbH
5	L	183	Ausbau bei Frechen mit AS A4, B 264 bis B 55	1	AB	1,5	2004	PO
6	L	221	OU Eilendorf (mit AS A 44)	1	NB	2,5	1995	eingestellt
7	L	238	OU Eschweiler, 3.BA L 238 (Pumpe) - L 238 (Steinfurt)	1	OU	2,1	1999	UVA Planungsvereinbarung mit Städteregion Aachen in Aufstellung
8	L	277	Lückenschluss Erkelenz - Kückhoven (L 19 - L 354)	1	NB	2,5	2016	UVA RWE-Maßnahme
9	L	336	Morsbach, Ausbau von Hülstert - Morsbach Morsbach bis Hülstert, Ausbau und L324 Morsbach-Volperhausen bis -Appenhagen Ausbau der Umleitungsstrecke	1	AB	4,1	2015	VP
10	L	354	Süddumgehung Hochneukirch	1	OU	3,0	2012	OP RWE-Maßnahme
11	L	361	Bedburg - Kerpen (B55), BA B477alt - K22	1	NB	2,5	1973	VE
12	L	361	OU Grevenbroich/Kapellen	1	OU	3,0	2004	VEG
13	L	364	OU Hückelhoven-Hilfahrt, BA Rheinstraße - L 364alt	1	OU	3,1	1970	UVA
14	L	364	OU Gerdehahn und Golkrath	1	OU	5,5	2000	VP
15	L	419	L 419 Wuppertal/Ronsdorf	1	AB	2,0	2004	PB (Landesstraßenbauprogramm 2024)
16	L	512	Ausbau zwischen Olpe und Attendorf	1	AB	10,0	2019	BAU TP "Innetalbrücke" VE TP1 Radweg "Olpe-Sonderner Kopf" VP TP Talbrücken "Listertal" u. "Dumicketal" (Landesstraßenbauprogramm 2024)
17	L	528	OU Breckerfeld	1	OU	2,9	1998	VP
18	L	547	OU Warendorf/Freckenhorst, 1. BA Nordwestumgehung (B 64n - L 793)	1	OU	2,7	1990	VE
19	L	547	OU Warendorf/Freckenhorst, 2. BA Südwestumgehung (L 793 - L 547)	1	OU	1,5	1991	VE
20	L	558	OU Südlohn/Oeding	1	OU	3,3	1993	PE

Lfd. Nr.	Str.		Bezeichnung	Schritt	Kat.	Länge km	Projektstart	Planungsstand
21	L	561	Herscheid/Hardt - Herscheid	1	AB	3,1	2009	APA
22	L	586	OU Sendenhorst	1	OU	6,2	1997	VEG
23	L	586	OU Sendenhorst / Albersloh	2	OU	6,2	1997	VE
24	L	655	Lüdenscheid/Brunscheid (L 691 - L 694)	1	AB	2,9	2005	VE
25	L	667	OU Hamm/Rhynern	1	OU	2,1	2007	VEG
26	L	677	OU Holzwickede	1	OU	3,9	1989	Bauvorbereitung (Landesstraßenbauprogramm 2024)
27	L	712	Ausbau in Bad Salzuflen, Anlg. V. vier Knotenpunkten; (zwei KP sind fertig, ein KP ist im Bau, KP L712n/L751/L967 ist noch umzusetzen)	1	AB	1,8	1993	VE
28.1	L	758	Detmold-Blomberg/Großenm., OU Detmold/Vahlhausen	1	OU	2,5	1990	VE
28.2	L	758	Detmold-Blomberg/Großenm., Detmold/Vahlhausen-Blomberg/Cappel (Ausbau)	1	NB (Rad- weg)	2,2	1990	Bauvorbereitung (Landesstraßenbauprogramm 2024) (Planungs-/Bauvereinbarung mit Kreis Lippe)
28.3	L	758	Detmold-Blomberg/Großenm., OU Blomberg/Cappel	1	OU	3,0	1990	VEG
29	L	782	OU Rietberg/Neuenkirchen, 1. Teilabschnitt	1	OU	4,8	2004	VE (Planungsvereinbarung mit Stadt Rietberg)
30	L	782	OU Rietberg/Neuenkirchen, 2. Teilabschnitt	2	OU		2004	OP
31	L	806	Herzebrock/Clarholz, Verlegung in Clarholz	1	NB	0,6	2016	VP (DB AG-Maßnahme)
32	L	844	OU Senden/Ottmarsbocholt	1	OU	4,4	2007	VP (Planungsvereinbarung mit Kreis Coesfeld)
33	L	924	Witten/Herbede - Witten/Heven - 3 BW (Ersatzneubauten)	1	EN	0,0	2016	Bau TP RBF in 2022 - 2024 Baurechtschaffung für TP1 Ruhrbrücke und Brücke über Gemeindestraße (Landesstraßenbauprogramm 2024)

Legende für Planungsstände:

OP	Ohne Planung	VE	Vorentwurf begonnen	DBL	Deckblatt erforderlich	NB	Neubau
VP	Vorplanung	VEA	Vorentwurf abgeschlossen/vorgelegt (durch RNL)	PB	Planfeststellungsbeschluss ergangen	BN	Ersatzneubau
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie	VE/AP	Vorentwurf Strecke / Ausführungsplanung	PU	Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar	EN	Ersatzneubau / Erneuerung
UVA	Umweltverträglichkeits-/Variantenuntersuchung läuft		Bauwerke	APA	Ausführungsplanung Anfang		
UVE	Umweltverträglichkeits-/Variantenuntersuchung abgeschlossen	VEV	Vorentwurf vorgelegt (durch BS)	APE	Ausführungsplanung Ende		
LBV	Linienbestimmungsverfahren	VEG	Vorentwurf genehmigt	BA	Bau Anfang		
LBA	Linienbestimmung/ Trassenfestlegung beantragt	PA	Planfeststellung beantragt	BE	Bau Ende		
LBE	Linie bestimmt/ Trassenführung festgelegt	PO	Planfeststellungsunterlagen Offenlage	BAU	Maßnahme in Bau		
		PE	Planfeststellung-Erörterung stattgefunden	VFV	Gesamtverkehrs freigabe		
					Kat. (=Projekttyp):		
					OU	Ortsumgehung	
					AB	Ausbau	

- TOP 11 -
Verschiedenes