



Verkehrsausschuss

48. Sitzung (öffentlich)

28. Oktober 2020

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 15:35 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

7

Der Ausschuss kommt auf Antrag von Arndt Klocke überein, die Aussprache zu Tagesordnungspunkt 9 „Bericht zur Lebenssituation von Menschen mit Beeinträchtigungen und zum Stand der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in Nordrhein-Westfalen (Teilhabebericht NRW)“ zu vertagen.

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2021 (Haushaltsgesetz 2021) 8

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/11100

Vorlage 17/3963

Einzelplan 09

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

2 Luftverkehrskonzept für NRW 16

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/8764

Ausschussprotokoll 17/1099 (*Anhörung am 02.09.2020*)

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

– Wortbeiträge

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

3 Der Dortmunder Hafen braucht eine nachhaltige Zukunftsperspektive! – Die Landesregierung muss den Bau einer zweiten Schleuse gegenüber dem Bundesverkehrsminister mit Nachdruck einfordern 22

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/8782

Ausschussprotokoll 17/1101 (*Anhörung am 02.09.2020*)

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

– Wortbeiträge

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

4 Tarnen, täuschen und verschleiern: Die Informationspolitik der Landesregierung ist eine Farce! – Was ist mit dem Neubau der Leverkusener Rheinbrücke?

24

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/9034

in Verbindung mit:

Sachstand Neubau der Rheinbrücke Leverkusen

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3340

in Verbindung mit:

Probleme beim Bau der neuen Leverkusener Rhein-Brücke als Teil der Autobahn 1 zwischen Köln und Leverkusen

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3340

in Verbindung mit:

Sachstand zur bisherigen und zukünftigen Umsetzung des Projektes „L Leverkusener Brücke“

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3340

Ausschussprotokoll 17/1128 (*Anhörung am 23.09.2020*)

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

– Wortbeiträge

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

- 5 Folgen des LKW-Brands auf der A40** (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) **28**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/4042
- keine Wortbeiträge
- 6 Überörtliche Radwegenetze dürfen kein Torso bleiben: Nordrhein-Westfalen braucht ein Radwegenetz-Lücken-Kataster für Bundesfernstraßen** **29**
- Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/10843
- Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen
- keine Wortbeiträge
- Der Ausschuss kommt überein, die Aussprache zu vertagen.
- 7 Überprüfung und Moratorium der geplanten Straßenneu- und Ausbauprojekte im Bundesverkehrswegeplan und Landstraßenbedarfsplan in NRW** **30**
- Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/11156
- keine Wortbeiträge
- Der Ausschuss kommt auf Antrag von Arndt Klocke überein, eine Anhörung durchzuführen.
- 8 Fortschreibung des Abfallwirtschaftsplans Nordrhein-Westfalen, Teilplan für gefährliche Abfälle** **31**
- Unterrichtung
durch den Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/11138
- Vorlage 17/3550
- keine Wortbeiträge

9 Bericht zur Lebenssituation von Menschen mit Beeinträchtigungen und zum Stand der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in Nordrhein-Westfalen (Teilhabebericht NRW) 32

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3538
Vorlage 17/4032

– wird nicht behandelt

10 Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung Errichtung von Landstromanlagen über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes (VV Landstromanlagen) 33

Unterrichtung
durch den Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/11211

Vorlage 17/3912

– keine Wortbeiträge

11 Verschiedenes 34

– keine Wortbeiträge

* * *

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2021 (Haushaltsgesetz 2021)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/11100

Vorlage 17/3963

Einzelplan 09

(Der Gesetzentwurf wurde am 07.10.2020 nach der ersten Lesung einstimmig an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend – sowie an die zuständigen Fachausschüsse mit der Maßgabe überwiesen, dass die Beratung des Personalhaushalts einschließlich aller personalrelevanten Ansätze im Haushalts- und Finanzausschuss unter Beteiligung seines Unterausschusses Personal erfolgt.)

Vorsitzender Thomas Nückel teilt mit, der HFA erwarte das Votum bis zum 19. November 2020, wobei sich die Obleute darauf verständigt hätten, in der heutigen Sitzung lediglich Verständnisfragen zu stellen. Schriftliche Fragen könnten bis zum 2. November 2020 an das Ausschussesekretariat gerichtet werden, das sie an das Verkehrsministerium weiterleite, von dem man die schriftliche Beantwortung bis zur Sitzung am 4. November 2020 erbitte, in der natürlich auch noch weitere Fragen gestellt werden könnten.

In der kommenden Sitzung sehe man die Aussprache zum Einzelplan 09 vor und werde abschließend am 18. November 2020 beraten. An diesem Termin stelle die Landesregierung auch das Landesstraßenbauprogramm 2021 vor, für das das Benehmen mit dem Ausschuss erforderlich sei.

Minister Hendrik Wüst (VM) berichtet wie folgt:

Ich stelle Ihnen heute gerne die Eckpunkte unseres Haushaltsentwurfs 2021 für den Einzelplan 09 vor. Meinen Sprechzettel stelle ich Ihnen gerne im Nachgang in der schnellstmöglichen Variante zur Verfügung.

Mobilität gehört zu den Grundbedürfnissen der Menschen. Gute Mobilität ist Grundlage für Lebensqualität, Grundlage für Wohlstand und einen hochvernetzten Wirtschaftsstandort. Zu guter Mobilität gehört eine leistungsfähige, modernisierte Infrastruktur ebenso wie öffentliche Verkehre und innovative Mobilitätsangebote, und zwar für alle Verkehrsträger.

Mit dem Haushalt 2021 forcieren wir die Verbesserung der Mobilität über alle Verkehrsträger hinweg, das heißt, wir stärken jeden Verkehrsträger. Wir modernisieren die Infrastrukturen aller Verkehrsträger, wir stärken den ÖPNV, und wir investieren in die Mobilität der Zukunft.

Das Fahrrad hat Hochkonjunktur. Immer mehr Menschen fahren mit dem Rad – und das nicht nur in ihrer Freizeit. Mit E-Bikes und Pedelecs können auch längere Strecken zurückgelegt werden. Damit wird das Fahrrad auch für Pendler zur Alternative. Corona hat diesen Trend im vergangenen Sommer beschleunigt. Das Rad ist Allroundverkehrsmittel und im Mobilitätsmix nicht mehr wegzudenken.

Diese Entwicklung treiben wir voran. Im Haushalt 2021 stellen wir einen Rekordbetrag von 54 Millionen Euro für Investitionen in ein gut ausgebautes, flächendeckendes Netz von Radwegen zur Verfügung; das sind noch mal 15 Millionen Euro mehr als im Haushalt 2020.

Tatsache ist, dass es in den vergangenen Jahren nicht möglich war, alle Gelder abfließen zu lassen. Wir haben deshalb sehr genau hingeschaut. Es gibt eine Vielzahl von guten und sinnvollen Projekten, die jetzt angegangen werden können. Alles, was gebaut werden kann, soll gebaut werden; es darf nicht am Geld mangeln.

Das heißt im Umkehrschluss: Vielleicht werden auch im Jahr 2021 von den erhöhten Ansätzen wieder nicht alle Mittel abfließen können. Das liegt in der Regel an fehlenden baureifen Projekten bei den Kommunen. Mir ist wichtig, dass für alle Projekte, die baureif sind, genügend Mittel zur Verfügung stehen, sodass baureife Projekte nicht auf Geld warten müssen. Insofern gehen wir sicher immer ein Stück ins Risiko, aber die Liste der möglichen baureifen Projekte im Jahr 2021 ist so lang, dass die Etaterhöhung um 15 Millionen Euro gerechtfertigt ist.

Die 15 Millionen Euro mehr teilen sich in 10 Millionen Euro mehr für Radschnellwege und 5 Millionen Euro mehr für den Radwegebau an Landesstraßen auf. Zum Radwegebau an Landesstraßen gehören auch Radwege auf stillgelegten Bahntrassen und Bürgerradwege. In Summe ist das eine Steigerung der Mittel für den Radverkehr um fast 40 %. Verglichen mit dem letzten Haushalt von Rot-Grün stellt diese Landesregierung 20 Millionen Euro mehr für besseren Radverkehr zur Verfügung.

Wir stellen uns auch personell noch besser auf, damit die Planung neuer Radwege schneller vorangeht. Kaum jemand weiß, dass die Planung eines neuen Radwegs in etwa so aufwendig ist wie die Planung einer neuen Straße. Deshalb haben wir schon 2020 zehn zusätzliche Stellen für Planer beim Landesbetrieb geschaffen, die sich ausschließlich um mehr Tempo beim Ausbau von Radschnellwegen kümmern.

2021 schaffen wir jetzt bei den Bezirksregierungen zusätzlich fünf Stellen, um auch die Genehmigungen neuer Radwege zu beschleunigen. Mehr Planer und mehr Genehmiger werden den nötigen Bauhochlauf beschleunigen; das erfolgreiche Konzept wenden wir auch beim Rad an.

Der Verkehrsträger Schiene wird gestärkt und die Leistungsfähigkeit der Bahn weiter erhöht, weil ich der festen Überzeugung bin: Deutschland muss wieder Bahnland werden. Das gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

Insgesamt fließt deshalb genauso viel in die Schiene wie in die Straße: jeweils rund 1,5 Milliarden Euro Investitionen im Jahr 2019. Die Beträge steigen weiter: In wenigen Jahren werden jeweils rund Milliarden Euro für Investitionen zur Verfügung

stehen. Deshalb will ich unterstreichen: Alle Verkehrsträger werden gestärkt und besser aufgestellt.

Nordrhein-Westfalen ist Pendlerland Nummer eins in Deutschland mit dem höchsten Anteil an Pendlerverkehren. Wir machen diesen Pendlern ein besseres Angebot mit der Bahn. Der Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen wird attraktiver. Für den ÖPNV geben wir 2021 insgesamt 2 Milliarden Euro aus. Mit 22,8 Millionen Euro für die Digitalisierung und die Vernetzung des ÖPNV stärken wir auch die Digitalisierung im ÖPNV; das sind 10 Millionen Euro mehr als in diesem Jahr.

Zwei Beispiele für Digitalisierung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen: In einem bundesweit einzigartigen Pilotprojekt wird bei „BONNsmart“ die Kreditkarte zum ÖPNV-Ticket – völlig kontaktlos, ganz ohne App und Papierticket, was besonders für Gelegenheitskunden interessant und in diesen Tagen besonders wichtig ist. Das Projekt Easy Connect ermöglicht grenzüberschreitendes Ticketing im Grenzraum zwischen Aachen, den Niederlanden und Belgien. Das sind gute Projekte, die den Menschen den Einstieg in den ÖPNV erleichtern.

Es gibt etwas völlig Neues im Haushalt 2021: Wir schaffen erstmals Mittel für einen Planungsvorrat im Bereich Schiene mit 7,5 Millionen Euro, damit auch unsere Schienenprojekte schneller vorankommen. Damit wir möglichst viele Bundesmittel nach Nordrhein-Westfalen holen, brauchen wir fertige Pläne in der Schublade. Eigentlich wollen wir die Pläne natürlich gar nicht für die Schublade haben, sondern möglichst schnell umsetzen; dafür braucht man aber fertige Planung.

Deshalb stehen wir momentan bereits in Verhandlungen mit der Deutschen Bahn über konkrete Projekte, die wir vorbehaltlich des Haushaltsbeschlusses umsetzen wollen. Wir wollen damit Planung von Neu- und Ausbaumaßnahmen finanzieren, damit wir schneller und mehr Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz abrufen können. In den Schubladen liegen kaum baureife Pläne für die Schiene. Planungsvereinbarungen mit dem Bund sind oft langwierig; deshalb machen wir jetzt mit Landesmitteln Tempo bei den Planungen.

2021 nimmt unsere ÖPNV-Offensive richtig Fahrt auf. Darin enthalten sind Maßnahmen für ein besseres ÖPNV-Angebot sowohl in den Ballungszentren, als auch in den ländlichen und suburbanen Gebieten Nordrhein-Westfalens. Sie kennen die Offensive: 1 Milliarde Euro für das Systemupgrade bei den Stadt- und Straßenbahnen, den U-Bahnen. 2021 beginnen wir mit Maßnahmen zur Erneuerung von Stadt- und Straßenbahnen in einem Volumen von 340 Millionen Euro. Man wird also nächstes Jahr schon richtig was sehen.

180 Millionen Euro sind für ein robustes Netz vorgesehen. Aktuell erarbeitet die Deutsche Bahn die Planungen für die im Juli 2019 vereinbarten 16 Maßnahmen. Die ersten drei Maßnahmen sollen bereits im kommenden Jahr umgesetzt werden.

120 Millionen Euro sehen wir für On-Demand-Verkehre vor. In Münster fährt das On-Demand-Angebot „Loop“ schon, das Sie vermutlich bereits unter „Hiltrup on Demand“ kennen. Am Niederrhein haben sich die Städte Neukirchen-Vluyn, Kamp-Lintfort, Rheinberg und Moers zusammengetan. Mit dem Projekt „Wir-4-Mobil“ werden unter der Führung von Neukirchen-Vluyn Gebiete im peripheren bzw.

suburbanen Bereich besser an die Zentren angebunden, insbesondere in angebotschwachen Zeiten.

In Gronau wird die Umstellung des gesamten Stadtbusverkehrs auf ein digitales bedarfs- und nachfragegesteuertes On-demand-Angebot erfolgen. Neben individuellen Fahrtenwünschen werden auch feste Terminals zum Beispiel an Supermärkten angesteuert. Durch das Angebot wird jetzt auch erstmals der Ortsteil Epe – wenn ich es richtig weiß, leben alleine dort 20.000 Menschen – und ein Gewerbegebiet mit über 4.000 Arbeitsplätzen angebunden.

In der ÖPNV-Offensive haben wir über die Laufzeit hinweg 100 Millionen Euro für Schnellbuslinien zur Verfügung gestellt. Der Nahverkehr Rheinland hat bereits 13 Schnellbuslinien definiert, die im nächsten Jahr kommen werden. Der Nahverkehr Westfalen-Lippe und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wollen mit Hochdruck bis zum Jahresende definieren, was man mit den Mitteln macht.

Die Reaktivierungen von Bahnstrecken läuft. Die Hertener Bahn fährt schon; da wird noch an den Stationen Herten, Herten-Westerholt und Gelsenkirchen-Buer Nord gearbeitet. Für die WLE-Strecke läuft aktuell das Planfeststellungsverfahren. Die TWE-Strecke ist noch etwas früher dran; da gehen wir von der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Frühjahr 2021 aus. Auf allen Strecken wird sich im nächsten Jahr etwas tun.

Mehr als 15.000 Auszubildende nutzen inzwischen unser Azubiticket. Mit nur 20 Euro Aufpreis auf die bestehenden örtlichen Azubitickets können die Azubis durchs ganze Land fahren. Das Ticket kommt sowohl bei den Azubis, als auch bei den Ausbildungsbetrieben sehr gut an; deshalb fördern wir das Azubiticket auch im kommenden Jahr.

Das Güterverkehrsaufkommen ist in den letzten 20 Jahren um mehr als 25 % gestiegen; diese Entwicklung geht genauso weiter. Die Straße alleine kann das wachsende Transportaufkommen nicht schultern. Wir bauen deshalb die Kapazitäten auf der Schiene weiter aus mit dem Ziel, mehr Güter auf die Schiene zu bringen, zum Beispiel mit unserem Infrastrukturförderprogramm für die letzte Meile auf der Schiene; wir sprechen dann immer von NE-Förderung.

Damit schließen wir viele Gewerbe-, Industrie- und Logistikstandorte an das Hauptstreckennetz der Deutschen Bahn an. So haben wir in den letzten Jahren bereits viele Hunderttausende Lkw-Fahrten von der Straße geholt. Dafür investieren wir im kommenden Jahr 7 Millionen Euro.

Wir wollen, dass die Mobilität der Zukunft in Nordrhein-Westfalen erforscht, entwickelt, getestet und am Ende natürlich auch hier produziert und frühzeitig angewendet wird. In Digitalisierung und Vernetzung liegen enorme Chancen für bessere Mobilität.

Beim Thema „Mobilität der Zukunft“ haben wir vor drei Jahren bei null angefangen. Vor unserer Regierung hat man sich so gut wie gar nicht mit innovativen Mobilitätslösungen beschäftigt. Eigene Mittel gab es auch nicht. Wir stellen seit 2019 erstmals Mittel für die Mobilität der Zukunft bereit. Wir haben im Verkehrsministerium eine

eigene Fachabteilung ausschließlich für Digitalisierung und Vernetzung in der Mobilität geschaffen. In diesem Jahr steigern wir die Ausgaben in die Mobilität der Zukunft um erneut 9 Millionen Euro auf insgesamt 20,5 Millionen Euro.

Im Folgenden möchte ich Ihnen gerne einige Beispiele vorstellen: In Monheim ist seit diesem Jahr Deutschlands erste autonom fahrende Busflotte unterwegs, die wir mit knapp 2 Millionen Euro fördern. In Düsseldorf und auf dem Korridor Düsseldorf–Aachen werden im realen Straßenverkehr automatisierte Fahrzeuge getestet. Den automatisierten Schienenverkehr und das spannende Projekt „Brain Train“ fördern wir im nächsten Jahr erstmals mit 2,5 Millionen Euro.

Wir schaffen optimale Bedingungen für die Erforschung der autonomen Binnenschifffahrt, die wir im kommenden Jahr erneut fördern, nämlich mit 1 Million Euro. Das Projekt „autonom fahrendes Binnenschiff“ ist im Oktober an der Universität Duisburg gestartet. Das Folgeprojekt „automatisiertes Laden“ kommt als nächstes; dafür ist die 1 Million Euro im Haushaltsjahr 2021 vorgesehen.

Wir haben im Innovationsland Nordrhein-Westfalen viele kluge Köpfe. Es gibt renommierte Hochschulstandorte und optimale Testbedingungen. Damit wir all das Wissen bündeln, haben wir das Kompetenzzentrum für automatisierte und vernetzte Mobilität gegründet. Dieses Kompetenzzentrum unter Leitung von Professor Eckstein ist Plattform für den interdisziplinären Austausch aller Akteure im Bereich automatisierte Mobilität.

Das Verkehrsministerium berät und unterstützt die Kommunen auch mit Förderprogrammen für intelligente Lösungen für innerstädtische Lieferverkehre, zum Beispiel bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten für die flächendeckende Versorgung mit City-Hubs und die Nutzung von E-Fahrzeugen in städtischen Lieferverkehren.

Eine Stadt, die sehr innovativ unterwegs ist, ist zum Beispiel Herne, wo mithilfe einer Studie nach geeigneten Standorten für die Errichtung von City-Hubs gesucht wird. Sie sind als Verknotungspunkte zum Beispiel zwischen Lkw-Transport und Lastenrad oder Elektrofahrzeug vorgesehen. So können Pakete besser und emissionsfreier ausgeliefert werden. Auch die Frage, welche Potenziale kleine elektrische Nutzfahrzeuge für Logistikketten mit sich bringen, wird untersucht.

Erst in dieser Woche gab es einen Zuwendungsbescheid für das Projekt „Smart-Park-CityHubs“. Das Projekt wird von der Hochschule Niederrhein, der Universität Duisburg-Essen, der Ruhr-Universität Bochum und der SysPlan GmbH aus Dortmund gemeinsam umgesetzt. Ziel des Projekts ist die Entwicklung eines Netzes von City-Hubs, durch die Lieferverkehre in Innenstädten reduziert werden. Das Projekt wird im westlichen Ruhrgebiet getestet. Es wird nicht nur aus Landesmitteln, sondern auch aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert.

Weiter wichtig bleibt die Modernisierung unserer Straßen. Wir arbeiten mit Tempo an einer besseren Infrastruktur, denn auch ein autonom fahrendes Fahrzeug muss schließlich irgendwo fahren. Wir investieren mehr in die Modernisierung unserer Landesstraßen. 2021 stellen wir dafür 205 Millionen Euro zur Verfügung; das sind 20 Millionen mehr als 2020.

Damit steht für die Sanierung unserer Landesstraßen erneut eine Rekordsumme zur Verfügung. Ein Gutachten hat vor einigen Jahren berechnet, dass jährlich 200 Millionen Euro in den Erhalt der Landesstraßen fließen müssten, um einen ordentlichen Stand zu halten. Wir investieren sogar mehr, um die Preissteigerungen aufzufangen.

Wir unterstützen auch die Kommunen bei der Sanierung ihrer Straßen; das ist an vielen Stellen bitter nötig. Für den kommunalen Straßenbau stellen wir im kommenden Jahr 135,9 Millionen Euro zur Verfügung. Ein Indiz für den Bedarf ist der Erfolg unseres Konjunkturprogramms zur Bewältigung der Folgen der Coronakrise. Wir haben 50 Millionen Euro für die kommunale Verkehrsinfrastruktur Straße zur Verfügung gestellt. Auf die Förderaufrufe gab es ein sehr positives Echo der Kreise, Städte und Gemeinden; der Bedarf ist also vorhanden.

Dass der Kapazitätshochlauf ankommt, zeigt der höhere Abruf von Bundesfernstraßenmitteln seit Regierungsübernahme: Zwischen 2017 und 2019 haben wir 325 Millionen Euro mehr Bundesmittel in dem Bereich abgerufen, als uns eigentlich zugestanden hätten, weil wir mit unseren Projekten schneller vorangekommen sind. Der nötige Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf geht weiter, weil der Modernisierungsbedarf in unsere Infrastrukturen weiter hoch ist.

Obwohl der Bund ab dem 1. Januar 2021 die Autobahnen in eigener Zuständigkeit übernehmen wird, gibt es auch im neuen Jahr 50 zusätzliche Stellen für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen. Wir stellen hier vor allem zusätzliche Planer, Techniker und Ingenieure ein. Der Landesbetrieb ist dann für Bundes- und Landesstraßen sowie für den Ausbau der Radinfrastruktur zuständig; auch dafür brauchen wir mehr Leute.

Wir haben in den vergangenen Jahren große Anstrengungen unternommen, um mehr Tempo in die Modernisierung unserer Infrastrukturen zu bekommen. Wenn nun der Bund ab dem 1. Januar 2021 die Zuständigkeit für die Autobahnen übernimmt, erwarte ich, dass er das aufgenommene Tempo auch weiter durchhält. Die Schritte, die wir in den letzten Jahren in Nordrhein-Westfalen erfolgreich gegangen sind, müssen fortgeführt werden: mehr Tempo für schnellere Planungen, Baustellenkoordination, Transparenz, bessere Kommunikation, schnelleres Bauen usw.

Der Schwerpunkt liegt aus meiner Sicht auf Transparenz, dem Masterplan Bundesfernstraßen und unserem jährlichen Arbeitsprogramm. Ich kann das schon jetzt in aller Freundschaft und Verbundenheit mit den Kollegen vom Bund ankündigen: Wir werden darauf achten und auch weiterhin ein Auge darauf haben, dass Transparenz herrscht und dass wir nicht zu kurz kommen.

Wir werden unsere Landesinteressen – darauf werden Sie wahrscheinlich genauso achten wie wir – für bessere Mobilität gegenüber dem Bund auch im Bereich Straße in Zukunft ganz klar durchsetzen. Bisher hatten wir selber Einfluss. Sie konnten mir Stellen mit der Erwartung geben, dass es schneller geht; das haben wir ja auch geschafft. Diesen Einfluss haben wir ab dem 1. Januar 2021 so nicht mehr.

Ich sage es in der gebotenen Offenheit: Ich möchte am Ende nicht da landen, wo wir bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stehen, dass wir nur noch in

eine Blackbox gucken und zum Bittsteller werden. Deshalb lege ich so großen Wert darauf, dass jedes Jahr vonseiten des Bundes Bericht erstattet und Rechenschaft darüber abgelegt wird, was in Nordrhein-Westfalen für das Folgejahr geplant ist und was von den Dingen erledigt worden ist, die man sich vorgenommen hat.

Bei den Wasserstraßen sind wir gerade dabei; wir ringen darum. Die Zusage des BMVI ist da, aber gesehen habe ich einen Aktionsplan Wasserstraße noch nicht. Wir bleiben gemeinsam dran. Bei den Straßen will ich erst gar nicht, dass wir in eine solche Situation kommen und um Informationen bitten müssen. Das muss von Anfang an ordentlich und strukturiert laufen.

Dazu gehört auch die Baustellenkoordination, wobei jetzt noch ein Spieler mehr koordiniert werden muss. Das ist zwar keine gute Botschaft, aber wir haben – das ist die gute Botschaft – Verfahren und Software implementiert, damit sich die öffentliche Hand untereinander besser abstimmt. Auch diese Erwartung haben wir an den Bund und sie ihm auch in aller Freundschaft mitgeteilt.

Auch 2021 wächst der Etat des Verkehrsministeriums, also die Ausgaben für Investitionen in die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur und in die neue Mobilität. Es macht große Freude, in dieser Landesregierung als Verkehrsminister für bessere, sichere und saubere Mobilität in Nordrhein-Westfalen zu arbeiten.

Arndt Klocke (GRÜNE) möchte wissen, ob jede Bezirksregierung um fünf neue Stellen für den Radverkehr aufgestockt werde. Zum On-demand-Angebot am Niederrhein möchte er wissen, ob es sich dabei um Kleinbusse oder Lieferverkehre handele.

Minister Hendrik Wüst (VM) stellt klar, zwar nehme er auch gerne mehr Stellen, wenn der Haushaltsgesetzgeber entsprechend entscheide, aber nach bisheriger Planung erhalte jede Bezirksregierung eine Stelle, die sich ausschließlich um die Planfeststellung für Radwege kümmere, denn wenn man den Ausbau des Radverkehrs wirklich ernst meine, werde man auch Planfeststellungsbeschlüsse für Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz aufstellen müssen. Wenn nach einem solchen Verfahren die Enteignung drohen sollte, könnte man dann zuvor auch wesentlich besser verhandeln. Man spreche jedenfalls von mehr Arbeit für die Bezirksregierungen.

Das On-demand-Angebot am Niederrhein beziehe sich auf Personenverkehr.

Nic Peter Vogel (AfD) bittet mit Blick auf die Wasserstraßen um den Stand der Planungen der Schleusen.

Minister Hendrik Wüst (VM) bedauert, dass es bei den Wasserstraßen nicht im Ansatz eine Dynamik wie bei den Bundesfernstraßen gebe. Wie in den anderen Bereichen müsse auch hier zuerst geplant, sodann in aller Regel ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt und erst dann gebaut werden, wofür man Geld brauche. Der Bund habe zahlreiche neue Stellen zur Verfügung gestellt, sodass nun zunächst einmal ordentlich geplant werden müsse.

Er bezeichnet die Schleusen wie allerdings auch die Brückenhebwerke für zweilagigen Containerverkehr und die Schiffbarmachung des Rheins als sehr wichtig, wenn es infolge des Klimawandels zu immer häufigeren Niedrigwasserphasen komme. Bei den Schleusen gehe es zunächst darum zu sanieren und zu modernisieren.