



Verkehrsausschuss

49. Sitzung (öffentlich)

4. November 2020

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 14:55 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

3

Der Ausschuss kommt auf Antrag von Carsten Löcker überein, die Aussprache zu Tagesordnungspunkt 2 „Mit fairen Tarifen geht mehr: Nordrhein-Westfalen braucht landesweit einheitliche und verständliche Tarife für einen attraktiven Öffentlichen Personennahverkehr“ zu vertagen.

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

4

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/11100

Vorlage 17/3963

Einzelplan 09

– Wortbeiträge

2 Mit fairen Tarifen geht mehr: Nordrhein-Westfalen braucht landesweit einheitliche und verständliche Tarife für einen attraktiven Öffentlichen Personennahverkehr **12**

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/9358

Ausschussprotokoll 17/1129

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

– wird nicht behandelt

3 Bericht zur Lebenssituation von Menschen mit Beeinträchtigungen und zum Stand der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in Nordrhein-Westfalen (Teilhabebericht NRW) (Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage]) **13**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/3538
Vorlage 17/4032

– Wortbeiträge

4 Verschiedenes **15**

– 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.)

Carsten Löcker (SPD) unterstreicht, Mobilität zähle zu den Grundbedürfnissen, was zwingend ein modernes und leistungsfähiges Verkehrsinfrastruktursystem voraussetze, das aber mit Blick auf die soziale Mobilität auch bezahlbar bleiben müsse. Ohne ÖPNV und SPNV als Rückgrat der nordrhein-westfälischen Mobilität werde man die Verkehrswende nicht schaffen.

Deshalb müsse man den Investitionsstau der Kommunen und im Bahnnetz überwinden, brauche aber auch darüber hinausgehende Anstrengungen für die Sanierung und den deutlich spürbaren Ausbau der Infrastruktur. Die Grenzen zeigten sich insbesondere beim Trassenkonflikt der Zweckverbände mit der Deutschen Bahn, weil selbst nach ihrer Instandsetzung die bestehende Infrastruktur nicht ausreichen würde, um die zunehmenden Verkehre in Nordrhein-Westfalen aufzunehmen.

Mit den 2 Milliarden Euro pro Jahr für den ÖPNV und der Beteiligung des Bundes in Höhe von 90 % sei es daher nicht getan, sodass sich das Land viel stärker finanziell und mit Blick auf die anstehenden Problemlösungen engagieren müsse, um die Planungen und das gemeinsame Wollen zusammenzubringen. Hier müsse das Land wie andere Bundesländer auch eine führende Rolle einnehmen, denn anders könne man die Ziele trotz des Geldes nicht erreichen.

Die guten Ansätze beim Radverkehr nehme seine Fraktion zur Kenntnis, wobei manche kluge und wünschenswerte Projekte trotzdem nicht umgesetzt würden, sodass das Land die Gemeinden und Akteuren auch in Zukunft unterstützen müsse, um die gewünschte Entwicklung einzuleiten. Erhöhte Haushaltsansätze seien daher zwar sicher sinnvoll; gleichwohl stelle sich die Frage, ob die Instrumente ausreichten. Das einzubringende Nahmobilitätsgesetz bezeichne er insofern als Lackmustest für das zukünftige Engagement.

Der Aussage des Ministers, Deutschland möge wieder Bahnland werden, könne man sich nur anschließen. Bereits seit vielen Jahren spreche man über Planungsverein-

fachungen für schnelles Bauen und zusätzliche Bahntrassen. Die Ertüchtigung der Infrastruktur allein werde aber mit Blick auf den Trassenkonflikt nicht ausreichen, sodass auch zukünftig der Nahverkehr den Fernverkehr verlassen müsse, damit erhebliche Verspätungen einfahre und die Fahrt abbrechen müsse, um den Fahrplan einigermaßen einzuhalten.

Die Zweckverbände befänden sich in einer misslichen Situation, sodass er sich mehr Egoismus des Ministers und des Ministeriums wünsche, um die Verkehrswende auch tatsächlich zu schaffen. Deshalb dürfe der sinnvolle Deutschland-Takt nicht zulasten des Verkehrs in den Ländern gehen. Vom Engagement etwa Baden-Württembergs könne sich Nordrhein-Westfalen viel abschauen, wobei er keine konkrete Summe einfordern wolle.

Seine Fraktion schließe sich der kritischen Haltung des Ministers zur Schifffahrtsverwaltung des Bundes an, die nach wie vor den Status quo als Richtschnur betrachte, was nichts mit dem Masterplan Binnenschifffahrt des Bundes zu tun habe. Insofern Sorge er sich um die Ernsthaftigkeit des Bundes, nicht nur personell, sondern auch finanziell vieles umzusetzen.

Deshalb müsse man sich mit dem Engagement des Landes seit 1965/70, selbst aktiv zu werden, noch einmal näher beschäftigen, um gemeinsam eine klare Haltung zu entwickeln und sich so etwas zukünftig nicht mehr bieten zu lassen, sondern die nordrhein-westfälischen Interessen stärker zu vertreten.

Bei der Reaktivierung von Bahnstrecken handele es sich mitnichten um Wahlkreisklamauk, sondern um wichtige Signale, für die man über die Parteigrenzen hinweg klare Haltungen brauche. Über die konkreten Strecken hinaus gehe es dabei vor allen Dingen um die Pauschale nach § 11 ÖPNV-Gesetz, also darum, verbindliche Standards zu setzen und Strecken mit besonderem Landesinteresse zu definieren, für die man zusätzliche Mittel bereitstelle. In diesem Zusammenhang kritisiert er die Deckelung auf 40 Millionen Zugkilometer, die er für nicht mehr zeitgemäß halte.

Laut „FOCUS“ werde die geplante Übernahme der Bundesfernstraßenverwaltung durch den Bund misslingen, was den beabsichtigten Bauboom infrage stelle. Wenn die DEGES aus europarechtlichen Gründen kein Teil der Bundesfernstraßenverwaltung werden könne, gerieten auch die nordrhein-westfälischen Ambitionen in Gefahr. Er zeigt sich verwundert darüber, dass die beihilferechtliche Vereinbarkeit im Vorfeld offensichtlich nicht geprüft worden sei.

Klaus Vossemer (CDU) stellt fest, die Coronalage wirke sich auch auf den Verkehr aus, dessen besondere Bedeutung sich in der Verbindung von Produzenten, Verbrauchern, Krankenhäusern, Patienten, Ärzten, Arbeitnehmern und Arbeitgebern, Helfern und Hilfsbedürftigen zeige. Dabei erfülle jeder Verkehrsträger seine Funktion im gesamten System, sodass jeder Verkehrsträger systemrelevant sei.

Der Fahrradboom habe ermöglicht, Kontakte im engeren Nahverkehrsbereich zu vermeiden, was sicherlich noch eine Zeit lang so bleiben werde. Der Lkw-Verkehr habe volle Regale und die Versorgung mit Masken auch während des Lockdowns sichergestellt. Flughäfen hätten deutsche Staatsbürgerinnen und Staatsbürger aus dem

Ausland in die Heimat zurückgebracht und die Logistik aufrechterhalten. Der Pkw-Verkehr habe sicherstellen können, dass Personen in systemrelevanten Berufen sicher zur Arbeitsstätte hätten kommen können, wobei die Landesregierung dem Krankenhauspersonal dankenswerterweise einiges zur Verfügung gestellt habe.

Die Coronapandemie habe damit den ideologiefreien Ansatz der NRW-Koalition unterstrichen und die Bedeutung aller Verkehrsträger noch einmal deutlich herausgestellt, weshalb die CDU-Fraktion den ausgeglichenen Ansatz des Einzelplans 09 begrüße.

Laut TU Dresden hätten 98 % in einer Befragung angegeben, zu Beginn der Coronakrise sei mindestens ein üblicher Weg weggefallen. Dafür stelle die TU Dresden einen deutlichen Anstieg des Radverkehrs fest, was zu einem regelrechten Boom der E-Fahrradmobilität geführt habe. Nicht wenige Verkehrswissenschaftler vermuteten deshalb, der Anteil des Radverkehrs am Modal Split werde dauerhaft hoch bleiben.

Der Einzelplan schaffe daher auch in Zukunft Anreize für den Umstieg auf das Fahrrad, den die Landesregierung sogar noch verstärke, indem sie den Radwegebau bei Straßen.NRW mit neuen personellen Schwerpunkten akzentuiere. Darüber hinaus stünden für den Bau von Radschnellwegen, von kommunalen Radwegen und für die Förderung von Nahmobilität sowie den Radwegebau an Landesstraßen umfassende Mittel im Haushalt zur Verfügung, und zwar in einer noch nie da gewesenen Form. Dadurch werde der Beitrag des Radverkehrs zum klimafreundlichen Verkehr deutlich erhöht.

Das Pendlerland Nummer eins setze klug gestaffelte 2 Milliarden Euro für den ÖPNV genau richtig ein, denn es gehe nicht nur um „bauen, bauen, bauen“, sondern auch um die intelligente Vernetzung, zeitgemäßes Ticketing und eine durchschaubare Kundeninformation. Es gelte, aus den bereits gestarteten und noch zu startenden Pilotprojekten die richtigen Schlüsse zu ziehen, um geeignete Maßnahmen landesweit auszurollen.

Auch Pkw- und Lkw-Verkehr nähmen eine grundsätzliche Funktion im Verkehrswesen ein, sodass nach wie vor auch dem motorisierten Individualverkehr ein Platz in der Mobilitätskette zugewiesen werde.

Seit 2017 investiere die Landesregierung nun endlich wieder in den Erhalt und in die Substanz, was auch zu – wenn auch im Vergleich zur Vergangenheit geringeren – baustellenbedingten Staus führe, weil man mit intelligenten Maßnahmen entgegensteuere. Jahr für Jahr investiere Schwarz-Gelb Rekordsummen für die Sanierung insbesondere der Landesstraßen, im nächsten Jahr 205 Millionen Euro, mithin mehr als jemals zuvor. Damit finanziere Schwarz-Gelb deutlich mehr und bedarfsgerechter als Rot-Grün, um Mobilität und Flexibilität zukünftig zu garantieren.

Dabei müssten auch weiterhin Zukunftstechnologien erprobt und Schritt für Schritt in die Praxis umgesetzt werden, weshalb auch im nächsten Jahr Pilotprojekte unterstützt würden wie beispielsweise zum autonomen Binnenschiff, zu On-demand-Angeboten und zu City-Hubs. Damit schaffe der Haushalt nicht nur ein Gleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern, sondern auch zwischen den zu tragenden Altlasten, aktuellen Trends und Herausforderungen sowie zukunftsweisenden Technologien und Ideen.

Er fasst zusammen, es handele sich um einen zeitgemäßen Haushalt mit Augenmaß und Perspektiven für die Zukunft. Carsten Löcker möge nun konkrete Haushaltsanträge folgen lassen, um echte Alternativen aufzuzeigen, die bislang nämlich ausblieben.

Arndt Klocke (GRÜNE) hält den sogar noch gestiegenen Einzelplan für gut finanziell hinterlegt, wenn man die Folgen der Entscheidung, die Belastungen der Coronakrise in einen Schattenhaushalt auszulagern, auch abwarten müsse. Die Verkehrspolitik gewinne auch gesellschaftlich immer mehr an Bedeutung, was der Verkehrsetat nachvollziehe.

Seine Partei verfolge teilweise einen anderen Ansatz als Schwarz-Gelb. Seit 75 Jahren würden der Individualverkehr und das Auto gefördert, weshalb es nun um die anderen Mobilitätsformen gehen müsste, wenn er beispielsweise an den Boom beim Radverkehr denke, der sich nicht nur auf die Coronasituation gründe. Mittlerweile gebe es bundesweit 5 Millionen E-Bikes auf den Straßen, und zwar – mit Ausnahme der E-Lastenräder – ohne jegliche Förderung. Seit 2009 hingegen würden E-Pkw erheblich gefördert, um heute gerade einmal auf 100.000 verkaufte Fahrzeuge zu kommen, womit man das Ziel von 1 Million bis 2020 deutlich verfehle.

Er begrüßt, dass die Landesregierung den großen Trend zum Radverkehr aufgreife, wobei er Haushaltsanträge für höhere Ansätze ankündigt. Auch müsse es verstärkt um den Bau von Radwegen an Brücken gehen und das bereitgestellte Geld auch tatsächlich verbaut werden, was häufig an der kommunalen, aber auch der Personaldecke in den Bezirksregierungen scheitere, weshalb seine Fraktion einen Haushaltsantrag für fünf zusätzliche Stellen pro Bezirksregierung einbringen werde.

In diesem Zusammenhang erinnert er an den Ausbau der Radschnellwege, der seit dem Bewerbungsverfahren für die fünf Projekte in den Jahren 2014/15 nur sehr dürrtig bis gar nicht vorankomme. Vor diesem Hintergrund reiche auch die löbliche Personalverstärkung für Straßen.NRW nicht aus.

Er begrüßt den Ansatz für Sanierungsmaßnahmen in Höhe von 205 Millionen Euro, für die seine Fraktion auch in rot-grüner Regierungsverantwortung stets geworben habe. Er erinnert an den letzten schwarz-gelben Haushalt 2010 mit 50 Millionen Euro für die Sanierung von Landesstraßen und 60 Millionen Euro für Neubau bei einer Nettoneuverschuldung von 6,8 Milliarden Euro.

Der letzte rot-grüne Haushalt 2017 habe hingegen 135 Millionen Euro für die Sanierung von Landesstraßen vorgesehen, obwohl die damalige Landesregierung die Neuverschuldung massiv hätte herunterfahren und den Haushalt sanieren müssen. Durch Umschichtung von Etatansätzen sei es letztlich gelungen, mit einer schwarzen Null abzuschließen.

Er widerspricht Klaus Vossemer, der ADAC stelle mitnichten eine Verringerung der Staus in Nordrhein-Westfalen fest, was nicht nur mit der jetzigen Landesregierung, sondern auch mit Altlasten zu tun habe. In diesem Zusammenhang unterstreicht er die Aussage von Bodo Middeldorf in der letzten Ausschusssitzung, alle demokratischen Fraktionen hätten zum heutigen Zustand beigetragen.

Vor diesem Hintergrund habe schon Mike Groschek von einem Jahrzehnt der Baustellen gesprochen und mehr Staus angekündigt, wohingegen die CDU im Landtagswahlkampf mit dem Slogan „Bei uns beißen Sie zukünftig nicht mehr ins Lenkrad“ geworben und Christian Lindner um 5:30 Uhr an irgendeiner Autobahnauffahrt Brötchentüten mit dem Aufdruck „Nur wer FDP wählt, hat keinen Stau mehr“ verteilt habe. Nach dreieinhalb Jahren müsse man nun nüchtern feststellen, dass die Wahlversprechen gebrochen worden seien, was ihn im Übrigen auch nicht wundere. Daran werde man die Wählerinnen und Wähler erinnern.

Den Ansatz von 20,5 Millionen Euro für Digitalisierung in der Mobilität bezeichne er als gut und richtig, weil es hier in rot-grüner Regierungszeit ein Defizit gegeben habe.

Bodo Middeldorf (FDP) macht zwei Verkehrsbereiche aus, die der erneute Corona-lockdown besonders treffe, nämlich zum einen ÖPNV und SPNV sowie zum anderen der Luftverkehr, die die Landesregierung finanziell unterstütze. In den ÖPNV flössen neben Bundesmitteln auch 200 Millionen Euro an Landesmitteln, die gegenwärtig auskömmlich erschienen. Er bezeichne es als sehr wichtiges Signal, den ÖPNV in dieser Phase in sicherer Form aufrechtzuerhalten.

Niemand könne die Entwicklung des Luftverkehrs voraussagen, weshalb es gelte, zur Luftverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen zu stehen und sie finanziell zu unterstützen. Auch hier sende das Land klare Signale, und zwar auch an die Regionalflughäfen.

Als letztes volles Jahr vor der Landtagswahl komme dem Haushalt für das Jahr 2021 besondere Bedeutung zu; könne man an ihm doch den Stellenwert der Verkehrspolitik für Schwarz-Gelb ablesen. Er belege die Bedeutsamkeit der Verkehrspolitik für Nordrhein-Westfalen, bei der man auch in der gegenwärtigen Situation keine Abstriche mache, die Schwarz-Gelb nach wie vor für eines der elementarsten Politikfelder überhaupt halte. Dies zeige sich im Haushalt sowohl quantitativ als auch strukturell.

So bringe die Landesregierung die größte Sanierungsoffensive für Landesstraßen, Bundesstraßen und Autobahnen in Nordrhein-Westfalen jemals auf den Weg. Dies zeige nicht nur der Finanzaufwuchs, sondern auch der vorhergehende organisierte Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf. Bei Regierungsübernahme hätten die Bauverbände deutlich gemacht, nach dem niedrigen Niveau unter Rot-Grün ihre Kapazitäten erst wieder aufbauen zu müssen. Deshalb verstärke man auch Straßen.NRW deutlich, um den Sachverstand und die Kompetenzen seiner Mitarbeiter noch effizienter zu nutzen. Gleiches gelte für die Bezirksregierungen.

Dies bezeichne er als enorme Kraftanstrengung, die sich im vorliegenden Haushaltsentwurf in besonderer Weise niederschlage, denn unter Schwarz-Gelb habe es ganz grundsätzliche Veränderungen gegeben, was die reine Zahl von 205 Millionen Euro für die Landesstraßen gar nicht hinreichend verdeutlichen könne.

Schwarz-Gelb wolle alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt betrachten, anstatt sich auf den Autoverkehr zu fokussieren, der in den letzten Jahrzehnten besonders betrachtet worden sei. Nun gelte es, andere Schwerpunkte zu setzen, wobei man den Menschen nicht vorschreiben dürfe, welches Verkehrsmittel sie zu benutzen hätten.

Stattdessen wolle Schwarz-Gelb alle Verkehrsträger so ertüchtigen, dass die Bürgerinnen und Bürger eine echte Wahlmöglichkeit hätten.

Schwarz-Gelb habe die Weichen für eine neue Mobilität in Nordrhein-Westfalen gestellt. Plötzlich gebe es neue technologische und Möglichkeiten der Digitalisierung sowie neue Angebote, die Chancen für ein völlig neues Mobilitätsangebot eröffneten, was nicht von heute auf morgen geschehen könne, sondern gewiss noch zehn Jahre in Anspruch nehmen werde. Schwarz-Gelb habe aber den Anspruch, dafür die Weichen so zu stellen, dass die Menschen in Zukunft davon auch profitieren könnten.

Dabei gehe es zum Beispiel um die deutlich verbesserte Vernetzung, um vom einen auf den anderen Verkehrsträger umzusteigen, sowie um die intensivere Nutzbarmachung des ÖPNV im ländlichen Raum, wo bislang leere große Busse durch die Gegend führen, deren Taktung immer weiter ausgedünnt werde, obwohl man das besser machen könne, wofür Schwarz-Gelb einen neuen Anlauf nehme.

Auch beim autonomen und digitalen Fahren wolle Schwarz-Gelb einen wichtigen Schritt nach vorne gehen, den man nicht nur für wirtschaftlich interessant halte, denn autonomes oder teilautonomes Fahren werde die Mobilität am Ende sehr viel sicherer machen. Dafür stelle die Landesregierung auch weiterhin die Weichen.

Für neue Antriebssysteme habe nicht etwa die rot-grüne Landesregierung, sondern erst diese Landesregierung die Weichen gestellt und wichtige Dinge vorangebracht. In nie gekannter Weise bringe sie Elektromobilität und auch andere Antriebssysteme sowie die Erforschung von Wasserstoffantrieben nach vorne. Auch deshalb gebe es in Nordrhein-Westfalen nach wie vor und auch in Zukunft keine Fahrverbote für Dieselfahrzeuge, die durch die Kraftanstrengung von Wirtschaft und Verkehr hätten vermieden werden können.

In den nächsten zehn Jahren saniere man die Stadtbahnsysteme mit 1 Milliarde Euro. Dabei verstärke Schwarz-Gelb neue Möglichkeiten für öffentliche Mobilität im ländlichen Raum, nämlich zum einen durch die Reaktivierung von Bahnstrecken, wobei Minister Wüst wie niemand sonst für die Aussage stehe, Nordrhein-Westfalen und auch Deutschland müssten wieder Bahnland werden.

Zum anderen gebe es ein Förderprogramm für Schnellbussysteme, weil man nicht überall im ländlichen Raum Bahnstrecken reaktivieren könne, die mittlerweile zum Teil auch mit vielen Landesmitteln anders genutzt würden, nämlich zum Beispiel als Radwege, die man den Menschen auch nicht wegnehmen wolle, sodass man über Alternativen nachdenken müsse.

Darüber hinaus wolle Schwarz-Gelb On-demand-Angebote ausbauen. Von den 38 Anträgen auf das letzte Landesprogramm würden nun 15 bewilligt; mit dem Haushaltsentwurf gehe man auch hier einen wesentlichen Schritt nach vorn.

Damit schaffe man für die kommenden Jahre die Chance einer völlig neuen Form und einer völlig neuen Dimension der verkehrlichen Erschließung des ländlichen Raums, um die verkehrspolitischen Schlachten der Vergangenheit hinter sich zu lassen.

Noch in dieser Legislaturperiode müsse ein landesweites E-Ticket-System kommen, auf das die Menschen in Nordrhein-Westfalen seit 30 bis 40 Jahren warteten, wobei

es immer wieder Versuche gegeben habe, es zu verhindern. Schwarz-Gelb habe eine massive Initiative losgetreten, wobei es auch im Interesse anderer Parteien wie insbesondere der SPD liege, einen wesentlichen Schritt voranzukommen. Es gebe die technischen Möglichkeiten, und alle wollten es, sodass es nun auch sehr schnell kommen müsse.

Seine Fraktion stehe eins zu eins zu den Forderungen der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ und werde es schaffen, den Menschen die Chance zu geben, sich zu 25 % mit dem Fahrrad fortzubewegen, was sie aber selbstverständlich nicht in einem Gesetz festschreiben werde, weil es sich dabei nicht um eine Pflicht handeln dürfe. Stattdessen investiere man so viel Geld in den Neu- und Ausbau von Fahrradwegen wie niemals zuvor und schaffe damit die faktische Möglichkeit, beim Fahrradverkehr einen wesentlichen Schritt voranzukommen.

Im neuen Gesetz werde man auch ein landesweites Netz verankern, damit Fahrradverkehr auch über lange Strecken und auch nicht nur im Freizeitverkehr funktionieren könne, um für Pendler eine echte Alternative zum Auto zu schaffen. Dafür reiche es nicht aus, nur Geld zu investieren, sondern man müsse auch Planung und Bau beschleunigen, wobei es sich um eine der wesentlichen politischen Stellschrauben der nächsten Jahre handele.

Das gelte nicht nur für den Autoverkehr, sondern insbesondere auch für den Ausbau von Bahnstrecken und Radschnellwegen. Von der Idee bis zur Realisierung brauche man mindestens 20 bis 30 Jahre, was nicht der Maßstab für Nordrhein-Westfalen und Deutschland als Standort im internationalen Wettbewerb sein könne. Dafür brauche man alle politische Kraftanstrengung. Die Landesregierung habe deshalb bereits Bundesratsinitiativen eingebracht.

Minister Hendrik Wüst (VM) hält es für einen Irrglauben anzunehmen, früher sei nur auf die Straße gesetzt worden, was heute zu Schwierigkeiten bei der Schiene führe, denn im Umkehrschluss müssten sich die Straßen in einem einwandfreien Zustand befinden. Tatsächlich habe man unabhängig vom Straßenbau viel zu wenig in die Schiene investiert, weshalb er es begrüße, dass der Bund nun eine richtige Dynamik in den Bahnausbau bringe, der den Autobahnausbau in den nächsten Jahren werde überholen können. Deshalb reiche eine bloße Umverteilung der Mittel nicht aus, sondern die Etats auf allen politischen Ebenen müssten wachsen.

Der Landesanteil am ÖPNV habe im Jahr 2016 160 Millionen Euro von 1,576 Milliarden Euro, mithin 10,2 %, im Jahr 2021 309 Millionen Euro von 1,909 Milliarden, mithin 16,2 %, betragen.

Er dankt den Fraktionen, dass sie den grundsätzlichen Weg bei der Infrastruktur für richtig hielten, denn erst nach dem Kapazitäts-, dem Planungs- und dem Genehmigungsvorlauf könne es den Bauhochlauf geben. Man frustrierte die Menschen aber, wenn man suggeriere, das ginge schneller, indem man Projekte ins Schaufenster stelle, dann aber 15 Jahre lang nichts geschehe, was hauptsächlich am komplizierten Planungsrecht liege. Dass auch die Opposition goutiere, dass die Landesregierung

deshalb zusätzliche Planer einstelle, begrüßt er, weil man sich damit insgesamt ehrlich mache.

Mit Blick auf die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung habe der Bund viel zu lange nach Himmelsrichtungen gefördert, anstatt die tatsächlichen Kapazitäten zu berücksichtigen, um bundesweite Projekte voranzubringen.

Zur DEGES führt er aus, die Struktur in Summe werde arbeitsfähig bleiben. Sie als einzelne Einheit zu erhalten, habe er eingefordert, weil man auf diese Weise im Wege der Inhousevergabe noch auf die DEGES zurückgreifen könne. Der Bund hingegen hätte sie als leistungsfähigen Nukleus lieber in die Autobahngesellschaft integriert.

Gerade teilten die Nachrichtenagenturen mit, das BMVI wolle 600 Millionen Euro nachschießen, um Finanzlöcher zu vermeiden, womit es auch der Tatsache Rechnung trage, dass die Länder enormen Aufwand betrieben hätten, um Bundesfernstraßen zu bauen. Ob es der Bund nun tatsächlich effizienter und besser schaffe, bleibe abzuwarten; billiger könne er es auf keinen Fall machen. Das Land habe nämlich in der Vergangenheit über Straßen.NRW weit mehr für Planer für Bundesfernstraßen ausgegeben, als vom Bund kompensiert worden sei.

Sodann kommt er auf die mobil.nrw-App zu sprechen, die es ohne entsprechenden politischen Nachdruck nicht gäbe, womit man den Koalitionsvertrag umsetze. Der E-Tarif könnte vielleicht noch in dieser Wahlperiode kommen, wobei er sich nicht festlegen wolle, um seine eigene Verhandlungsposition mit Blick auf die abzurechnenden Kosten nicht zu schwächen.

Mit 7,5 Millionen Euro wolle die Landesregierung Anreize für Planungen schaffen, um einen Planungsvorrat zu erarbeiten, wobei er erneut unterstreicht, letztlich gehe es darum, Projekte möglichst schnell umzusetzen.

Arndt Klocke (GRÜNE) erinnert daran, seit der Bahnreform zu Beginn der 90er-Jahre seien bundesweit 5.400 km Schiene stillgelegt, im Gegenzug aber Tausende Kilometer Autostraßen gebaut worden. Seine Hoffnung liege darauf, dass der Bund nun deutlich mehr Mittel für die Reaktivierung von Bahnstrecken in die Hand und die Bahn damit wieder deutlich stärker in den Blick nehme, zumal der Verband der Verkehrsunternehmen im Sommer bereits sehr konkret zu reaktivierende Streckenabschnitte benannt habe. Dazu zähle auch die Strecke Siegburg–Lohmar, was ihn irritiere, weil sich dort nur noch ein paar Gleiskörper, hauptsächlich aber Gehölze und Bachläufe fänden. Es müsse darum gehen, nun schnell Erfolge zu erzielen.

In den 60er-Jahren habe der damalige Bundesverkehrsminister Georg Leber gefordert, keine deutsche Ortschaft dürfe mehr als 20 km von der nächsten Autobahnauffahrt entfernt liegen. Mit Blick auf die Länge von Planungs- und Finanzierungsverfahren müsse man nun priorisieren, anstatt mit der Gießkanne alle Verkehrsträger gleichmäßig zu fördern.