



Verkehrsausschuss

35. Sitzung (öffentlich)

30. Oktober 2019

Düsseldorf – Haus des Landtags

15:45 Uhr bis 17:50 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

5

Der Ausschuss kommt überein, die Tagesordnungspunkte 3 „Der Dortmunder Hafen braucht eine nachhaltige Zukunftsperspektive! – Die Landesregierung muss die umfassende Modernisierung des westdeutschen Kanalnetzes gegenüber dem Bundesverkehrsminister mit Nachdruck einfordern“, 4 „Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen stärken – Wasserwege leistungsfähig halten“ und 8 „Personelle Ausstattung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Nordrhein-Westfalen“ auf die nächste Sitzung zu verschieben.

1 Kündigung eines S-Bahn-Vertrages mit Keolis durch den VRR

6

Gespräch mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Keolis Deutschland GmbH

– Wortbeiträge

2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2020 (Haushaltsgesetz 2020) 13

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/ 7200

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/7203

Vorlage 17/2420
Vorlage 17/2360
Vorlage 17/2460

Einzelplan 09

Ausschussprotokoll 17/739

– Wortbeiträge

3 Der Dortmunder Hafen braucht eine nachhaltige Zukunftsperspektive! – Die Landesregierung muss die umfassende Modernisierung des westdeutschen Kanalnetzes gegenüber dem Bundesverkehrsminister mit Nachdruck einfordern 19

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/6751

– keine Wortbeiträge

4 Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen stärken – Wasserwege leistungsfähig halten 20

Antrag
der Fraktion der CDU und
Fraktion der FDP
Drucksache 17/5366

Änderungsantrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 17/7703

in Verbindung mit:

Verschlaft die Landesregierung die Instandhaltung des Kanalnetzes in NRW? Wann kommt endlich Akut-Hilfe für den maroden Wesel-Datteln-Kanal?

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/5624

Ausschussprotokoll 17/713

– keine Wortbeiträge

5 Sicherheitsdefizite für Flugpassagiere beseitigen – Landesregierung muss sich für die Bündelung aller Luftsicherheitsaufgaben in staatlicher Hand einsetzen

21

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/6258

Ausschussprotokoll 17/724 (Anhörung im IA am 12.09.2019)

– Wortbeiträge

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

6 Fünftes Gesetz zur Änderung des Kommunalabgabengesetzes

24

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/7547

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, sich an der Anhörung im federführenden Ausschuss nachrichtlich zu beteiligen.

- 7 Sachstandsbericht zum Hafen Köln Godorf** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1]*) **25**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/2571
- Wortbeiträge
- 8 Personelle Ausstattung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Nordrhein-Westfalen** **27**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/2572
- keine Wortbeiträge
- 9 Verkehrsministerkonferenz 9./10. Oktober 2019** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2]*) **28**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/2570
- keine Wortbeiträge
- 10 Verschiedenes** **29**
- keine Wortbeiträge

2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2020 (Haushaltsgesetz 2020)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/ 7200

(Der Gesetzentwurf wurde am 18.09.2019 nach der ersten Lesung 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.)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/7203

(Der Gesetzentwurf wurde am 18.09.2019 nach der ersten Lesung an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend –, an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen, an den Verkehrsausschuss sowie an den Ausschuss für Kultur und Medien überwiesen.)

Vorlage 17/2420
Vorlage 17/2360
Vorlage 17/2460

Einzelplan 09

Ausschussprotokoll 17/739

Vorsitzender Thomas Nückel teilt mit, man werde am 6. November 2019 ein Votum an den Haushalts- und Finanzausschuss abgeben und an diesem Tag traditionell auch das Benehmen zum Landesstraßenbauprogramm herstellen. Die pünktlich eingereichten schriftlichen Fragen der Fraktionen habe das Ministerium ebenfalls pünktlich beantwortet, was nicht in allen Ausschüssen der Fall sei.

Carsten Löcker (SPD) teilt mit, da seine Fraktion erst am 5. November 2019 über Änderungsanträge beschließen werde, werde sie sie zu einem späteren Zeitpunkt einbringen. Sodann führt er aus, gegenüber 2019 wachse das Haushaltsvolumen um 2,27 % an, ohne Regionalisierungsmittel und anderes allerdings nur um 0,4 %, was er als mutlos und mit Blick auf die Steuereinnahmen wenig ambitioniert bezeichnet.

Auch die globalen Minderausgaben trügen zum Sparhaushalt bei, ohne dass sich Hinweise darauf ergäben, woher das Geld kommen solle; dabei würden die Mittel für den Verkehrsbereich doch dringend benötigt.

Den Problemen im Straßenverkehr – Stichwort: Stauchaos – begegne das Ministerium mit Statistik, gebe aber wenig Hinweise im Haushalt, was es konkret tun wolle. Den Ausbau der Straßen und insbesondere der Bundesautobahnen halte er für ein Thema ersten Ranges; allerdings blieben Themen wie Radverkehrsausbau und anderes weit hinter den öffentlich diskutierten Erwartungen zurück.

Auch hinter den zu Beginn der Legislaturperiode angekündigten 200 Millionen Euro bleibe die Landesregierung weit zurück. Zwar betone Schwarz-Gelb immer, dass der Koalition der Radwegebau sehr am Herzen liege; die tatsächlichen Zahlen hingegen seien sehr ernüchternd, weil man keine Steigerungen erkennen könne.

Wichtige Projekte wie entlang der A565 in Bonn bezeichnet er als Lackmestest, der die Mutlosigkeit von Schwarz-Gelb zeige, zumal man sich vor den politischen Debatten rund um den Radverkehrsausbau vor Ort eher hinter vor 20 Jahren erhobenen Machbarkeitszahlen verstecke. Hier müsste man einen Schritt nach vorne gehen und verdeutlichen, dass man für die Reaktivierung von Schienenwegen und den Ausbau von Radwegen Machbarkeitsstudien brauche, die Notwendigkeiten abbildeten und nicht die Beschlusslage von vor 20 Jahren wiedergäben. Wenn man die Verkehrswende wolle, müsse man das bisherige Prozedere auf Veränderungen hin überprüfen.

Die Debatte zu Tagesordnungspunkt 1 zeige, wo man beim ÖPNV an Grenzen stoße; die Fragen zu Ausbaumöglichkeiten und zur Preisgestaltung lägen auf der Hand. Den Preis von über 80 Euro für das Azubiticket hält er für nicht unerheblich; allerdings sei es in weiten Teilen des Landes, nämlich in den ländlichen Bereichen, gar kein Thema, weil es dort gar nicht das entsprechende Angebot gebe. Insofern müsse das Land einen zusätzlichen Beitrag leisten, um den Betrieb wichtiger Strecken abzusichern.

Das Sozialticket liege nach den Preissteigerungen der letzten Jahre bei annähernd 40 Euro, sodass sich die Frage stelle, ob man damit den Erfordernissen der Menschen, die dieses Ticket kaufen müssten, um überhaupt mobil zu sein, tatsächlich gerecht werde. Auch in anderen Ticketbereichen erhöhe man ständig die Preise, weil es nicht die Bereitschaft gebe, zusätzliche Mittel bereitzustellen, was aber geschehen müsste, um den eigenen Maßstäben gerecht zu werden.

Für das Planfeststellungsverfahren zum Düsseldorfer Flughafen gebe es noch immer kein Konzept. Bei der Binnenschifffahrt sitze man in einem Boot. Nach den Partnerschaften mit verschiedenen Verbänden und Unternehmen in den letzten Monaten ergebe sich nun ein sehr ernüchterndes Bild. Insofern sei es gut, dem Minister den Rückhalt zu geben, in Berlin stark aufzuschlagen, um dort erfolgreich zu sein.

Klaus Vossemer (CDU) zeigt sich ob der „semantischen Muskelübungen“ von Carsten Löcker irritiert darüber, wie er sich vergeblich bemühe, den Haushalt und das Erfolgsmodell kleinzureden. Als mutlos, perspektivlos und ideologieverbrämt müsse man doch wohl die rot-grünen Verkehrshaushalte bezeichnen. Nun komme NRW voran, weil die NRW-Koalition mit den Haushalten 2018 und 2019 neue Schwerpunkte beim

Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf setze und die Erhöhung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur begonnen habe. So gebe es mehr Stellen und mehr investive Mittel.

Schwerpunkte des Etatentwurfs für das kommende Jahr stellten Vernetzung und Digitalisierung, die Reaktivierung von Schienenstrecken, Ausgaben im ÖPNV sowie der Ausbau des Radwegenetzes dar. So investiere man 47 Millionen Euro in das Radverkehrsnetz, nämlich 12,4 Millionen Euro für Radwege an Landesstraßen, 17,1 Millionen Euro für den kommunalen Radwegebau, 9,25 Millionen Euro für den Radschnellwegebau sowie 8,5 Millionen Euro für Radwege an Bundesstraßen. Zwar handele es sich um dasselbe Niveau wie im Vorjahr, allerdings um so viel Geld wie noch nie in den Vorjahren, sodass sich Carsten Löcker in seiner Kritik zurückhalten und für die eigene Bilanz deutlich schämen sollte.

Deutlich gestiegen seien auch Mittel für möglichst schnell zu genehmigende Planungen, weshalb man die zuständigen Bezirksregierungen personell stärke. Für den ÖPNV plane man 1,8 Milliarden Euro ein, mithin ca. 60 % des gesamten Haushalts. Auch für völlig neue Maßnahmen für Digitalisierung und Vernetzung würden 12,8 Millionen Euro in einem eigenen Haushaltsansatz vorgesehen. Ebenso fördere man vernetzte Mobilität und verstetige die Förderung der Nahmobilität auf 26,77 Millionen Euro.

Erstmals erreiche man auch ein signifikantes Niveau bei der Straßensanierung; so stiegen die Mittel für den Erhalt von Landesstraßen von 175 Millionen Euro auf 185 Millionen Euro, eine ebenfalls in den vergangenen Jahren völlig undenkbare Summe. Für den Ausbau von Landesstraßen sehe man immerhin 52 Millionen Euro vor, wenn er sich hier auch durchaus mehr Mittel vorstellen könnte, was aber daran scheitere, dass Rot-Grün keine Planungen hinterlassen habe. Insofern könne man eben nur planreife Projekte umsetzen, wofür man ausreichend Mittel vorsehe.

Ebenso wie den kommunalen Straßenbau fördere man Umbau- und Ausbaumaßnahmen an Landesstraßen mit 10 Millionen Euro. Die bereits im letzten Jahr vereinbarte Erhöhung tue vor Ort bitter Not.

Den Förderansatz für nicht bundeseigene Eisenbahnen habe man völlig neu in den Haushalt eingesetzt und schreibe ihn fort, bei dem es sich um ein Erfolgsmodell handle, auf das die Branche nur gewartet habe. Es lägen bereits eine Reihe von Anträgen vor, die sicherlich in den kommenden Jahren abgearbeitet würden.

Er fordere Carsten Löcker auf, zur Binnenschifffahrt nun endlich zu liefern, weil man auf den Beitrag der SPD-Fraktion für eine mögliche gemeinsame Initiative mit Spannung warte. Einigkeit bestehe, dass etwas getan werden müsse, weil die Akteure vor Ort und die beteiligte Wirtschaft dringend auf ein kraftvolles Signal aus Nordrhein-Westfalen warteten. Allerdings lasse man sich nicht auf parteipolitisches Klein-Klein ein, sondern erwarte Substanz und den Anspruch, das Ergebnis gemeinsam tragen zu können. Er befürchte aber, dass die SPD wieder in ihre alten Gewohnheiten ver falle und versuche, parteipolitische Geländegewinne zu erzielen.

Er nehme Carsten Löcker ab, dass er sich auch in der Vergangenheit Planungsbeschleunigung gewünscht hätte, die aber an den Grünen gescheitert sei. Noch in der

letzten Ausschusssitzung habe sich Johannes Remmel gegen die Beschleunigung beim Radschnellwegebau ausgesprochen. Dies halte man aber nicht für den richtigen Weg; vielmehr werde Wirkung entfalten, was der Verkehrsminister und die Landesregierung aus eigener Hand oder über Initiativen auf Bundesebene auf den Weg gebracht hätten. Dies führe zu einer Verbesserung und zu einem deutlichen Ausbau der Infrastruktur für alle Verkehrsträger in Nordrhein-Westfalen. Dafür biete der Etatentwurf der Landesregierung eine solide Grundlage.

Bodo Middeldorf (FDP) stellt fest, Carsten Löcker falle an substanzieller Kritik nicht viel ein; habe die Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen doch noch nie eine so große Rolle gespielt wie unter der NRW-Koalition. Das gelte nicht nur für die Finanzierung, sondern man messe der Verkehrspolitik im Gegensatz zu Rot-Grün nun endlich ihre Bedeutung bei. So gehe man die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur beispielsweise nun ganz konkret mit Hochdruck an.

Darüber hinaus stelle man die Weichen für die Mobilität der Zukunft. Dabei rede man nicht formelhaft von „Verkehrswende“, von der wahrscheinlich jeder eine eigene Vorstellung habe, sondern nutze die neuen technologischen Möglichkeiten, die Rot-Grün unbeachtet gelassen habe. Die Herausforderungen gehe man nun nicht nur mit Personal, Kompetenz und im Zusammenspiel mit vielen Akteuren im Land, sondern auch mit einer konkreten finanziellen Unterstützung an, die diesen Haushalt in besonderer Weise auszeichne.

Nach einem Zuwachs im vorliegenden Haushaltsentwurf gebe man nun fast 3 Milliarden Euro für den Verkehrsbereich aus, was seine Bedeutung klar unterstreiche. Anstatt 135 Millionen Euro unter Rot-Grün würden nun 185 Millionen Euro in den Erhalt der Landesstraßen fließen sowie 52 Millionen Euro in den Ausbau und Neubau, wofür Rot-Grün gar kein Geld ausgegeben habe.

Nach wie vor statte man Straßen.NRW mit deutlich mehr Personal aus. Er betont, neben Rot-Grün habe sich auch die schwarz-gelbe Landesregierung in den Jahren 2005 bis 2010 „nicht mit Ruhm bekleckert“; nun steuere die NRW-Koalition um, um den Sanierungsstau der Infrastruktur zu beseitigen, wofür man auch den Planungsstau der letzten Jahre kompensieren müsse.

In den Radwegebau investiere man insgesamt mehr als 50 Millionen Euro, also fast so viel wie in den Ausbau und Neubau der Landesstraßen, was die neuen Prioritäten der Landesregierung und der NRW-Koalition unterstreiche. Hier wolle man zu Beschleunigungen kommen.

Die Debatte über kostenlose Tickets für den ÖPNV halte die Koalition unabhängig von der Bevölkerungsgruppe für völlig falsch, weil der ÖPNV stattdessen viel mehr Geld und viel mehr Investitionen brauche, die man nun zur Verfügung stelle, indem man den Kommunen mit 1 Milliarde Euro helfe, ihre Stadtbahnsysteme zu sanieren. Diese Mammutaufgabe, die Rot-Grün habe liegen lassen und die sicherlich zehn Jahre und mehr in Anspruch nehmen werde, gehe man nun konkret an. Dabei schaffe man Rahmenbedingungen, die mehr Effizienz und Durchschlagskraft zugunsten der Fahrgäste ermöglichten.

Man stelle die Mittel für wegweisende Projekte zum autonomen Fahren bereit und bringe Nordrhein-Westfalen bei den neuen Technologien damit in eine Poleposition, gerade beim ÖPNV. Einen attraktiveren ÖPNV werde man nicht dadurch erreichen, dass man mehr leere Gefäße durch die Gegend fahren lasse, sondern beispielsweise durch On-Demand-Systeme neue Angebote schaffe.

Neue Antriebssysteme bezeichnet er als wesentlichen Baustein der Verkehrspolitik. So werde es darum gehen, die neuen Anforderungen aufgrund der Klimaschutzbemühungen des Bundes, aber auch der Gesellschaft insgesamt konkret umzusetzen. Deshalb helfe man den Kommunen und den Verkehrsunternehmen dabei, wasserstoff- und batteriebetriebene Busse für einen emissionsarmen Verkehr in den Innenstädten einzusetzen, was einen Teil einer wirklich effektiven und zukunftsgerichteten Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen darstelle.

Von allen werde gerne gefordert, Infrastrukturvorhaben dringend zu beschleunigen. Wenn es nicht gelinge, Infrastrukturvorhaben insbesondere bei den öffentlichen Systemen wie der Bahn, aber auch dem ÖPNV schneller umzusetzen, um von Realisierungszeiten von mehr als 30 Jahren wegzukommen, könne man die Zukunft nicht gewinnen. Deshalb entfalte die Landesregierung entsprechende Initiativen auf Bundesebene. Dass der Verkehrsminister dabei sehr weit vorpresche, danke man ihm sehr; dafür brauche er aber den gemeinsamen Rückhalt aus Nordrhein-Westfalen.

Gleiches gelte mit Blick auf die Binnenschifffahrt, bei der es auf Bundesebene insbesondere in Bezug auf Nordrhein-Westfalen überhaupt kein Problembewusstsein gebe. Hier müsse man gemeinsam arbeiten, um mit voller Kraft für ein Umdenken zu sorgen. Trotz des enormen Sanierungsstaus bei den Wasserstraßen sehe der Entwurf des Bundeshaushalts eine Reduzierung von 900 Millionen Euro auf 700 Millionen Euro vor, was er als Skandal bezeichne. Es gehe also darum, auch zusammen mit der SPD noch auf die konkreten Haushaltsberatungen im Bund einzuwirken.

Horst Becker (GRÜNE) stellt klar, er vertrete Johannes Rimmel nur aus dem Grund, dass dieser mit seiner Frau kurzfristig ins Krankenhaus fahren müssen. Sodann hält er Bodo Middeldorf entgegen, unabhängig von der Substanz statte er alles mit viel Emphase aus und trage lang und ausgiebig vor, worin zwar eine gewisse rhetorische Brillanz liege, allerdings manchmal die Substanz fehle. So behaupte er beispielsweise, Rot-Grün habe gar keine Mittel für den Landesstraßenneubau vorgesehen; tatsächlich seien es aber 32 Millionen Euro gewesen.

Er erläutere, wie viele Mittel letztlich in der Praxis ankämen, hänge nicht vom Etat, sondern von der Haushaltsausführung ab. So würden die Mittel in verschiedenen Bereichen sehr unterschiedlich abfließen. Vom Ansatz für den Radwegebau an Landesstraßen im Jahr 2018 von über 12 Millionen Euro habe man lediglich über 6 Millionen Euro verausgabt. Der Ansatz für die Radschnellwege im Jahr 2018 habe 7,5 Millionen Euro betragen, von denen nur 42.000 Euro verausgabt worden seien.

Dies liege mitnichten an den Kommunen; vielmehr werde der Landesbetrieb vom Staatssekretär dazu angehalten, auf seinen Umsatz zu achten, wobei man mit Straßen viel mehr Umsatz machen könne als mit Radwegen, weshalb sich die Planer auch auf

diesen Bereich ausrichteten. Auch verzögere der Landesbetrieb nach seiner eigenen Erfahrung Planungsvarianten mit den Kommunen zum Radwegebau über Jahre hinweg, weshalb er unterstelle, dass es gar nicht gewünscht sei, die entsprechenden Mittel auszugeben.

Für die Erstellung von Prioritätenprogrammen für Sanierungen sehe der Haushalt auch für die nächsten Jahre 220.000 Euro pro Jahr vor. Insofern vermute er, dass das Ministerium zum Wahlkampf im Jahr 2022 eine entsprechende Maßnahmenliste vorlegen und die Ansätze erheblich erhöhen werde, um punkten zu können.

Gegenüber dem Neubau von Landesstraßen zeige er sich nach wie vor skeptisch, weil es immense andere Aufgaben gebe; so könne der Haushalt den Erfordernissen für die Sanierung von Brücken auch an Landesstraßen noch immer nicht gerecht werden. Zwar werde der Verkehrsetat um 0,4 % erhöht, erreiche aber mit Blick auf die Inflation und die insbesondere im Baubereich steigenden Kosten bestenfalls die Aufwendungen des vergangenen Jahres.

Seiner Ansicht nach setze der Haushalt die falschen Schwerpunkte; stattdessen müsste man über Investitionen für gesamtgesellschaftliche Fragen und die Emissionen in den Städten diskutieren.

Nach seiner Erfahrung der letzten Jahre handele es sich auch nicht um einen Zufall, wie der Bund mit den Wasserstraßen und den Niederlassungen in NRW umgehe; sei Verkehrspolitik im Bund doch „im Wesentlichen immer die Beute anderer Bundesländer“ gewesen. Neben dem bayerischen Bundesverkehrsminister – wobei die bayerischen Verkehrsminister nicht besser würden – zeichne sich Staatssekretär Ferlemann seit Jahren dadurch aus, seine Verkehrspolitik maßgeblich an den norddeutschen Interessen auszurichten, also vor allem am Hamburger Hafen. So habe er die Finanzierung der Betuwe-Linie lange behindert und die Y-Trasse bevorzugt. Dabei handele es sich um knallharte Standortpolitik.

Er bietet ausdrücklich die Unterstützung seiner Fraktion an, warne aber vor übertriebenem Optimismus.

Herbert Strotebeck (AfD) erinnert an eine Feststellung des Verkehrsministers von vor drei Monaten, wonach die Versäumnisse bei der Infrastruktur auf die letzten Jahrzehnte zurückgingen, sodass es nun gelte, umzusetzen, was der Verkehrsminister offensichtlich auch tatsächlich tue, sodass sich die AfD-Fraktion mit dem Verkehrshaushalt grundsätzlich zufrieden zeige – gebe es doch eine Entwicklung in die richtige Richtung –, wenn sie sich auch mehr Mittel gewünscht hätte.

Er kündigt an, in der nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses die Änderungsanträge seiner Fraktion vorzulegen.