



Verkehrsausschuss

9. Sitzung (öffentlich)

1. März 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:37 Uhr bis 17:05 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Alexander Happ, Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung	5
1 Finanzielle Situation im NRW-ÖPNV (<i>Präsentationsvorlage s. Anlage 1</i>)	6
– Gespräch mit sachverständigen Gästen	
2 Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten	23
Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/611	
Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses Stellungnahmen 18/20, 18/28, 18/29, 18/31, 18/32, 18/37 – Neudruck –, 18/39, 18/79	
– abschließende Beratung und Abstimmung	
– Wortbeiträge	

Der Ausschuss kommt überein, die Abstimmung über den Antrag zu vertagen und ihn vorbehaltlich einer fraktionsübergreifenden Einigung zu ergänzen.

3 Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein 27

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/1355

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahmen
18/216, 18/231, 18/232,
18/235, 18/238, 18/239,
18/240, 18/243, 18/245

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag von Ina Besche-Krastl (GRÜNE), die Behandlung des Antrags wegen noch bestehenden Beratungsbedarfs zu vertagen.

4 Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung in Nordrhein-Westfalen umsetzen! 28

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/2566

– keine Wortbeiträge

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

5 Studierende und Universitäten bei Mobilitätsfragen entlasten und „Ticketstudium“ überflüssig machen 29

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/2568

– keine Wortbeiträge

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

6 Arbeitsplanung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für das Jahr 2023 *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2])* **30**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/683

– Wortbeiträge

7 Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem 8. Änderungsgesetz zum RegG *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3])* **33**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/680

In Verbindung mit:

Verwendung der Regionalisierungsmittel *(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 4])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/684

– Wortbeiträge

8 Siebte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 5])* **36**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/682

– Wortbeiträge

9 Brücken an Landes- und Bundesstraßen *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 6])* **37**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/860

– Wortbeiträge

10 49 € – Deutschlandticket (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) **46**Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/848

– Wortbeiträge

11 Verschiedenes **49**hier: **Ausschussreise**

* * *

2 **Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten**

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/611

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahmen
18/20, 18/28, 18/29, 18/31,
18/32, 18/37 – Neudruck –,
18/39, 18/79

– abschließende Beratung und Abstimmung

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
31.08.2022)*

Sich auf die schriftliche Anhörung beziehend, nennt **Christof Rasche (FDP)** einige der von den angefragten Akteuren erhobenen Forderungen: Abladeoptimierungen, beim Umgang mit Niedrigwasserständen den Niederlanden als Vorbild folgen, flachwasser-optimierte Binnenschiffe fördern, Bau- und Sanierungsmaßnahmen beschleunigen, Flächen umweltverträglich zur Verfügung stellen. Seitens der Naturschutzverbände habe es vor allem Kritik an den Ausbauvorhaben gegeben. Nun gelte es, die unterschiedlichen Positionen zusammenzuführen.

Über den vorliegenden Antrag und etwaige Änderungsanträge entscheide am Ende natürlich die Koalition bzw. die parlamentarische Mehrheit, weshalb seine Fraktion nur Vorschläge unterbreiten könnte, die aufseiten der demokratischen Fraktionen hoffentlich Zustimmung fänden. Diese Vorschläge lauteten wie folgt: Das Land möge die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 bzw. die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs bei den Wasserstraßen unterstützen. Über alle diesbezüglichen Projekte solle der Landtag fortlaufend informiert werden. Alle wasserwirtschaftlichen Optionen sollten – eine Forderung, die auch in der schriftlichen Anhörung mehrmals erhoben worden sei – ergebnisoffen untersucht werden. Die Entwicklung von niedrigwassergeeigneten Schiffstypen – auch das eine Forderung aus der Anhörung – müsse unterstützt werden. Als wünschenswert, wenn auch nicht unbedingt zwingend erforderlich, betrachte seine Fraktion eine Binnenschiffahrtsstrategie.

Frank Börner (SPD) erklärt für seine Fraktion, den vorliegenden Antrag zu befürworten, da es sich bei den Wasserstraßen um wichtige Lebensadern für den hiesigen Industriestandort handle, der sich derzeit allerdings in einem insgesamt eher traurigen Zustand befinde. Er hoffe, dass die Landesregierung den Antrag zum Anlass nehme, eine aktivere Rolle im Konkurrenzkampf der Bundesländer einzunehmen und mehr Geld für Nordrhein-Westfalen zu erwirken, damit die anstehenden Sanierungsmaßnahmen noch rechtzeitig genug durchgeführt werden könnten, um einen Kollaps zu

verhindern. Diesbezüglich könne die Talbrücke Rahmede als mahnendes Beispiel dienen.

Dem Thema, auch mit Blick auf die Mobilitätswende, große Bedeutung beimessend, verweist **Oliver Krauß (CDU)** darauf, dass das bisherige Engagement Nordrhein-Westfalens in der schriftlichen Anhörung seitens der IHK NRW ausdrücklich gewürdigt worden sei. So würden unter anderem die Initiative „Smart & Green Ship“, das Testfeld für autonome Binnenschiffe und die regelmäßig übermittelten Informationen zu Projektfortschritten gelobt. Innovationen stünden also nach wie vor auf der Agenda, und das Land habe in den vergangenen Jahren große Fortschritte gemacht; mithilfe der Unternehmen, aber auch des Projektbeirats „Niederrhein und westdeutsches Kanalnetz in NRW“. Die Zuständigkeit für den Ausbau der Wasserstraßen, dem in Deutschland eine hohe Priorität zukomme, liege aber vor allem beim Bund und seinen Institutionen wie etwa der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Zudem müssten natürlich immer auch Umweltschutzaspekte berücksichtigt werden.

Michael Röls (GRÜNE) äußert die Ansicht, dass die schriftliche Anhörung insofern wertvoll gewesen sei, als dass sie die bestehenden Handlungsbedarfe im Bereich der Binnenschifffahrt aufgezeigt habe, wobei die massive Unterfinanzierung durch den Bund in diesem Zusammenhang sicherlich das größte Problem darstelle, was insbesondere hinsichtlich des Kanalnetzes und der Schleusen gelte. Um die Zukunftsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu sichern, müsse sich der Bund also stärker engagieren. Christof Rasche (FDP) möge sich daher beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, dafür einsetzen, dass die Binnenschifffahrt im Haushalt einen größeren Stellenwert bekomme.

Dem Thema „Niedrigwasser“ komme im Zuge der Klimakrise eine immer größere Bedeutung zu. Punktuelle Engpassbeseitigungen ergäben durchaus Sinn, allerdings sollen diese naturnah umgesetzt werden, um zu verhindern, dass sich die Flussgeschwindigkeiten immer weiter erhöhen. Pauschale Vertiefungen stellten jedenfalls keine Lösung dar. Die entsprechenden Bedenken der Umweltverbände müssten Berücksichtigung finden. Die Priorität dürfe nicht darauf liegen, die Flüsse an die Schifffahrt anzupassen, vielmehr müsse es darum gehen, eine niedrigwasserresiliente Schifffahrt aufzubauen.

Klaus Esser (AfD) merkt an, dass man in der Schifffahrtspolitik, obwohl seit Jahrzehnten Thema im Landtag, nicht besonders weit vorangekommen sei, wie man am Zustand von Häfen, Anlegeplätzen und Schleusen unschwer erkennen könne. Auch mit der Rheinvertiefung befasse man sich schon lange. In den schriftlichen Stellungnahmen werde dementsprechend gefordert, dass NRW sich in dieser Sache endlich bewegen müsse.

Natürlich werde von Christof Rasche (FDP) erwartet, zwischen Demokraten und Nichtdemokraten zu unterscheiden, nichtsdestotrotz möge er sich überlegen, ob er das wirklich nötig habe, schließlich betreibe man hier Sachpolitik.

An seinen Vorredner gerichtet, merkt **Gordan Dudas (SPD)** an, dass dieser sich zur freiheitlichen demokratischen Grundordnung bekennen müsse, wenn er zu den Demokraten gezählt werden wolle.

Die schriftliche Anhörung habe deutlich gemacht, dass es bei dem Thema nicht um Ideologie, sondern vielmehr darum gehe, das Industrieland NRW nach vorne zu bringen. Hier gebe es nicht nur die meisten und wichtigsten Wasserstraßen – die sich bekanntermaßen in einem schlechten Zustand befänden –, sondern auch den größten Binnenhafen der Welt.

Eine Diskussion über die jeweiligen Zuständigkeiten von Land und Bund helfe in diesem Zusammenhang nicht weiter. Christof Rasche (FDP) bzw. die FDP-Fraktion bemühten sich offensichtlich darum, den Weg für eine gemeinsame Positionierung zu eröffnen, sodass der Landtag geschlossen an die Wirtschaft bzw. Industrie das Signal senden könne, dass er den heimischen Wasserstraßen große Bedeutung beimesse. Die Koalition möge also erwägen, sich politischer Grabenkämpfe zu enthalten und stattdessen eigene Impulse setzen, sodass am Ende vielleicht sogar ein fraktionsübergreifender Antrag stehen könnte. Über den vorliegenden Antrag müsse heute nicht abgestimmt werden – wobei die SPD-Fraktion ihm zustimmen würden –, wenn es aufseiten von Schwarz-Grün den Wunsch gebe, noch Änderungen einzubringen.

Christof Rasche (FDP) stimmt seinem Vorredner in dessen Einschätzung zu, dass er versuche, den Weg für eine gemeinsame Positionierung zu eröffnen. Im Norden Deutschlands gebe es nicht nur Einigkeit innerhalb der jeweiligen Bundesländer, sondern sogar eine bundesländerübergreifende Schifffahrtspolitik mittels derer man sich gegenüber den übrigen Bundesländern durchzusetzen versuche. Gegen diese Macht habe NRW keine Chance, wenn noch nicht einmal innerhalb des hiesigen Verkehrsausschusses bei relativ simplen Sachverhalten ein Konsens erzielt werden könne.

Über den vorliegenden Antrag müsse wie bereits gesagt nicht heute abgestimmt werden. Schwarz-Grün müsse allerdings schon etwas Bewegungsbereitschaft demonstrieren. Als Teilnehmer an den Koalitionsverhandlungen in Berlin wisse er, dass sich die meisten Grünen für Planungsbeschleunigungen und relativ umfassende Vertiefungen im Bereich des Mittelrheins eingesetzt hätten. Ein solches geschlossenes Vorgehen mittels breiter Mehrheiten brauche es auch mit Blick auf die nordrhein-westfälischen Wasserstraßen; dass es das bislang nicht gebe, sei fatal und nicht der Bundespolitik, sondern der Landespolitik zuzuschreiben, da es hier an Bereitschaft fehle, gemeinsame Ziele zu verfolgen.

Die Meinung, dass die Zuständigkeit für die Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen nicht bei der Landesregierung liege, teile er nicht, da es sich dabei um einen wichtigen Pfeiler der Wirtschafts- bzw. Industriepolitik handle, weshalb viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erwarteten, dass es Lösungen für bestehende Probleme gebe. Er stimme der Grünenfraktion dahingehend zu, dass es keine pauschale Vertiefung des Rheins geben dürfe, aber punktuell müsse das sehr wohl geschehen, um so Abladeoptimierungen zu erzielen.

Carsten Löcker (SPD) erinnert an die gute Zusammenarbeit in der vorigen Legislaturperiode, im Rahmen derer man sich gemeinsam für die Binnenschifffahrt bzw. die Wasserstraßen eingesetzt habe; als Beispiel für diese fraktionsübergreifende Einigkeit sei der Wesel-Datteln-Kanal genannt. Die Haltung der derzeitigen Koalition hingegen enttäusche: Anstatt nachvollziehbare Argumente zu nennen, beschränke man sich darauf, Plattitüden als Begründung dafür vorzutragen, warum man Anträgen aus den Reihen der Opposition nicht folgen könne. Dabei habe Christof Rasche (FDP) mit seiner Einschätzung, dass es Einigkeit in Düsseldorf brauche, um in Berlin Gehör zu finden, natürlich recht. Das gelte umso mehr, da diese Einigkeit nur den Anfang darstelle, um sich anschließend um Aspekte wie Planung und Personal kümmern zu können. Für die heimische Industrie gehe es um existenzielle Faktoren, weshalb sie zu Recht Bewegung in dieser Sache verlange.

Oliver Krauß (CDU) hält seinem Vorredner vor, ihm bei seinem vorigen Wortbeitrag nicht richtig zugehört zu haben, da er ansonsten mitbekommen hätte, dass es der Koalition sehr wohl darum gehe, Nordrhein-Westfalen in dieser Sache voranzubringen.

Im Übrigen halte auch er selbst ein gemeinsames Vorgehen für wünschenswert, allerdings müsse Gemeinsamkeit schon zu Beginn eines Verfahrens praktiziert werden, diesbezügliche Signale seien aber ausgeblieben. Unberührt davon bleibe die Tatsache, dass viele der in Rede stehenden Aspekte nicht in die Zuständigkeit des Landes fielen, weshalb man sich auf solche Initiativen beschränken sollte, mit denen man der hiesigen Wirtschaft, den hiesigen Häfen wirklich helfen könnte.

In diesem Sinne plädiere er dafür, heute nicht über den vorliegenden Antrag abzustimmen, sondern stattdessen zu versuchen, auf Basis der schriftlichen Anhörung über ein gemeinsames Vorgehen zu beraten.

Christof Rasche (FDP) gibt an, nicht nachvollziehen zu können, dass es seinem Vorredner zu Beginn des Verfahrens an Signalen für den Wunsch nach einem gemeinsamen Vorgehen gefehlt habe, da man sich, abgesehen von der bereits erfolgten schriftlichen Anhörung, noch am Beginn des Verfahrens befinde. Nichtsdestotrotz begrüße er natürlich den Vorschlag, nun über ein gemeinsames Vorgehen zu beraten.

Der Ausschuss kommt überein, die Abstimmung über den Antrag zu vertagen und ihn vorbehaltlich einer fraktionsübergreifenden Einigung zu ergänzen.