



Verkehrsausschuss

17. Sitzung (öffentlich)

8. November 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:32 Uhr bis 15:06 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

	Vor Eintritt in die Tagesordnung	5
1	Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2024 (Haushaltsgesetz 2024) Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 18/5000 Vorlage 18/1451 (Erläuterungen zum Einzelplan 10) Vorlage 18/1549 (Bericht zum Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“) Vorlage 18/1821 (Entwurf des Landesstraßenbauprogramms 2024) – Wortbeiträge Der Ausschuss stimmt dem Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“, mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD zu.	6

2 Damit alle einsteigen können: NRW braucht kostenlosen ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie ein echtes Solidarticket **10**

Antrag

der Fraktion der SPD

Drucksache 18/4584

Schriftliche Anhörung

des Verkehrsausschusses

Stellungnahmen

18/956, 18/964, 18/971

18/973, 18/975, 18/977

18/985, 18/998

– Wortbeiträge

3 Welche Rolle spielen Park-and-Ride-Plätze für die Verkehrswende? **12**
(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1])

Bericht

der Landesregierung

Vorlage 18/1832

– Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, sich in der Obleuterunde über die Modalitäten einer Anhörung zu verständigen.

4 Auswirkungen des A-1-Ausbaustopps auf die NRW-Landesstraßen bzw. zusätzliche Belastungen für Ausweichrouten zwischen Münster-Nord und Kreuz Lotte **13**
(Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 2])

Bericht

der Landesregierung

Vorlage 18/1839

– Wortbeiträge

5 Sanierungsoffensive und ihre Hintergründe und Datengrundlagen, insbesondere Straßenzustandsbericht NRW **14**
(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 3])

Vorlage 18/1822

Vorlage 18/1823

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

6 Verschiedenes**20**hier: **Semesterticket/Deutschlandticket**

* * *

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2024 (Haushaltsgesetz 2024)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/5000

Vorlage 18/1451 (Erläuterungen zum Einzelplan 10)
Vorlage 18/1549 (Bericht zum Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“)
Vorlage 18/1821 (Entwurf des Landesstraßenbauprogramms 2024)

(Überweisung des Gesetzentwurfs an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend – sowie die zuständigen Fachausschüsse am 23.08.2023)

Darauf hinweisend, dass seitens der Fraktionen keine Änderungsanträge vorlägen, schließt **Vorsitzender Matthias Goeken** die Ankündigung an, dass man heute über den Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“, abstimmen werde.

Gordan Dudas (SPD) meint, dass sich im vorliegenden Einzelplan eine Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit manifestiere, die die selbsternannte Zukunftskoalition als eine des Stillstands erscheinen lasse. So fänden die im Koalitionsvertrag niedergeschriebenen Vereinbarungen bzw. Ziele de facto kaum Niederschlag, da es an der erforderlichen finanziellen Hinterlegung fehle. Ein Beispiel stelle die angekündigte Erhöhung des ÖPNV-Angebots um 60 % bis 2030 dar, der ein Aufwuchs der entsprechenden Mittel von lediglich 2,85 % für 2024 im Vergleich zu 2023 gegenüberstehe. Weil damit noch nicht einmal die Kostensteigerungen der vergangenen Jahre gedeckt würden, müsse man hier sogar von Rückschritt statt Stillstand sprechen.

Ähnlich sehe es beim angeblichen Herzensthema der Koalition, der Nahmobilität, aus. Anstatt den Fuß- und Radverkehr wie angekündigt nachhaltig zu fördern, gebe es in der entsprechenden Titelgruppe eine Kürzung um rund 30 % oder 15 Millionen Euro.

Dem Straßennetz komme hinsichtlich der Mobilität nach wie vor die größte Bedeutung zu, da 70 % des Personen- und Güterverkehrs dort abgewickelt würden, dennoch umfassten die entsprechenden Titel – die man zudem wie bei einem Taschenspielertrick zusammengeführt habe – nur noch 317,3 Millionen Euro, was gegenüber dem Vorjahr eine Kürzung von 34,7 Millionen Euro bedeute. Im Übrigen laufe das auch der von Minister Oliver Krischer (MUNV) initiierten PR-Aktion zuwider, laut derer es eine große Straßen-, Brücken- und Tunneloffensive geben solle.

Immerhin bekenne sich die Landesregierung dazu, mehr Güterverkehr auf die Wasserstraßen verlagern zu wollen. Allerdings werde auch hier gekürzt, und zwar um rund 30 % oder 2,5 Millionen Euro, und gleichzeitig sämtliche Verantwortung auf die Bundesebene abgeschoben.

Oliver Krauß (CDU) vermisst bei den Ausführungen seines Vorredners einen Hinweis auf die schwierigen Rahmenbedingungen, unter denen die Aufstellung dieses Haushaltsplans stünden. Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Spielräume suche die schwarz-grüne Koalition in vertrauensvoller Zusammenarbeit nach dem besten Weg. Gerade durch diese Zielorientiertheit unterscheide sich die Landesregierung von der Bundesregierung, deren verschiedene Entlastungsmaßnahmen im Übrigen dazu führten, dass im Landeshaushalt rund 4 Milliarden Euro fehlten, was die Möglichkeiten, eigenständige Maßnahmen zu ergreifen, um so dem Anspruch des Koalitionsvertrags gerecht zu werden, weiter beschränke. Nichtsdestotrotz treibe man die Transformation voran, was vor allem durch Fokussierung bzw. Priorisierung möglich werde.

Allein das Deutschlandticket – bezüglich dessen es noch keinen Durchbruch gebe, weshalb seine Zukunft leider ungewiss bleibe – belaste den Haushalt mit rund 280 Millionen Euro. Generell fördere man den Schienenverkehr auf dem maximal möglichen Niveau, was auch für den Radverkehr gelte.

Christof Rasche (FDP) kündigt für seine Fraktion an, Änderungsanträge zum Einzelplan – der Teil eines Mangelhaushalts sei – bei anderer Gelegenheit einbringen zu wollen. Ansonsten hoffe man noch auf eine positive Überraschung, die es im Zuge von Haushaltsberatungen erfahrungsgemäß immer geben könne.

Die Aussage seines Vorredners, dass man sich in einer schwierigen finanziellen Situation befinde, treffe zwar zu, allerdings erscheine die Prioritätensetzung im für verschiedene Ressorts zuständigen MUNV fraglich. So solle es möglicherweise Geld für die Einrichtung eines zweiten Nationalparks geben, wohingegen bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen bzw. der entsprechenden Infrastruktur Abstriche gemacht würden. Obwohl der Gütertransport via Schiene angeblich vorangebracht werden solle, fehle Geld für die Schaffung eines Planungsvorrats, mittels dessen man, dem Beispiel Bayerns folgend, kurz- bzw. mittelfristig Projekte umsetzen könne. Auch die im Koalitionsvertrag formulierten Ziele hinsichtlich des ÖPNV würden so nicht erreicht.

Die Zusammenführung der Titel für den Straßen- und Brückenbau erschwere die Vergleichbarkeit und widerspreche dem Grundsatz der Haushaltsklarheit, ganz abgesehen davon, dass hier ein deutliches Minus von über 30 Millionen Euro anfalle. Die von Minister Oliver Krischer (MUNV) kürzlich getätigte Aussage, dass es bei den Landesstraßen so nicht weitergehen könne, treffe natürlich zu, aber vage Ankündigungen von eventuell zusätzlich bereitzustellenden finanziellen Mitteln reichten nicht aus, vielmehr brauche es konkrete haushalterische Hinterlegungen für ein großes Investitionspaket.

Martin Metz (GRÜNE) äußert die Ansicht, dass das Deutschlandticket als Beispiel dafür gelten könne, dass man sich im Bereich „Verkehr“ in die richtige Richtung bewege. Minister Oliver Krischer (MUNV) habe sich als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz vehement dafür eingesetzt, und es sei allein hierzulande mit 280 Millionen Euro hinterlegt. Wenn Bund und Länder gemeinsam ein solches Erfolgsprojekt – dem sogar noch weiteres Potenzial innewohne – starteten, obliege es allerdings auch allen Partnern, für Verlässlichkeit zu sorgen. NRW werde diesem Anspruch mit vorliegendem

Einzelplan jedenfalls gerecht. Im Übrigen werde der ÖPNV generell weiter gefördert und ausgebaut.

Zunächst einmal treffe es zu, dass im vorliegenden Einzelplan weniger Mittel für den Straßenbau bereitstünden als noch im vorigen. Dabei müsse aber berücksichtigt werden, dass man im vorigen Einzelplan die Mittel beispielsweise für den Erhalt, Um-, Aus- und Neubau von Ortsdurchfahren und Radwegen bereits deutlich erhöht habe. So stünden im Jahr 2024 für diesen Bereich rund 317 Millionen Euro zur Verfügung, was gegenüber den 128 Millionen Euro in 2004 mehr als eine Verdoppelung bedeute; das bisherige Maximum an tatsächlich verausgabten Mitteln belaufe sich auf 285 Millionen Euro im Jahr 2022. Der derzeitige Schwerpunkt liege beim Erhalt, für den die Mittel sich in den vergangenen beiden Jahrzehnten mehr als vervierfacht hätten. Allerdings müssten auch hier Priorisierungen vorgenommen werden, da Straßen.NRW nicht über genügend Personal verfüge, um alle Projekte zu realisieren.

Natürlich wirke sich die schwierige wirtschaftliche Lage auch auf den nordrhein-westfälischen Haushalt aus, weshalb man in einigen Bereichen auch Abstriche machen müsse. Im Endeffekt gehe es darum, Fehlanreize zu vermeiden, die richtigen Schwerpunkte zu setzen und insgesamt eine rationale Infrastrukturpolitik zu betreiben, wofür vorliegender Einzelplan eine gute Grundlage biete. Nichtsdestotrotz behalte man sich die Überprüfung einzelner Positionen bzw. Details vor. Rufe danach, die Steuern zu senken, aber gleichzeitig mehr Geld auszugeben, stellten jedenfalls keine Lösung dar, vielmehr begebe man sich damit in den Bereich der Voodooökonomie.

Anders als Christof Rasche (FDP) glaubt **Gordan Dudas (SPD)** nicht daran, dass es im Zuge der Haushaltsberatungen noch eine positive Überraschung geben könne, und das Argument von Martin Metz (GRÜNE), dass sich die schwierige wirtschaftliche Lage auch auf den nordrhein-westfälischen Haushalt auswirke, könne mit Blick auf vorliegenden Einzelplan nicht gelten, da die Landesregierung dann eben Prioritäten setzen müsse. Jeder Unternehmer wisse darum, dass man von der Konkurrenz abgehängt werde, wenn man den Maschinenpark über einen zu langen Zeitraum hinweg nicht erneuere; übertragen auf NRW bedeute das, dass in die Infrastruktur investiert werden müsse, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.

Diese Infrastruktur befände sich bereits in einem so schlechten Zustand, dass man schon viel Geld aufwenden müsse, um einen gewissen Mindeststandard zu erreichen, von dem ausgehend man dann eine Modernisierung, etwas hinsichtlich des Aspekts der Digitalisierung, vorantreiben könne. Wenn man sich nicht bald daran mache, in diesem Bereich aufzuholen, werde das Industrieland NRW national wie international hoffnungslos ins Hintertreffen geraten. Die derzeitigen Defizite könnten nicht allein Minister Oliver Krischer (MUNV) zur Last gelegt werden, da sie sich auf eine über mehrere Legislaturperioden hinweg reichende Vernachlässigung zurückführen ließen. Nichtsdestotrotz brauche es in dieser Sache nun eine neue Art des Denkens, aber diese lasse der Einzelplan leider nicht erkennen.

Im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket seien zuletzt weder die Bundes- noch die Landesebene positiv aufgefallen, und die meisten Verkehrspolitikern und -politiker

hätten sich sicherlich mehr erhofft. Wollte man die Verkehrswende realisieren, müsse man auch und vor allem in das Deutschlandticket investieren.

Martin Metz (GRÜNE) kritisiert seinen Vorredner für dessen Forderung nach einer Priorisierung, da seine Fraktionskolleginnen und -kollegen eine solche in nahezu jedem Fachausschuss verlangten. Die SPD mahne also eine Priorisierung von allem an, was im Endeffekt dazu führen würde, dass gar nichts priorisiert werde. Man müsse aber die gesamtwirtschaftliche Situation berücksichtigen und folglich auch darlegen, wo man an einer Stelle Geld einsparen wolle, um es an anderer Stelle ausgeben zu können. Im weiteren Verlauf der Haushaltsberatungen möge die SPD sich also auf finanziell realisierbare Priorisierungen beschränken.

Auf die entsprechende Bemerkung von Gordan Dudas (SPD) Bezug nehmend, legt **Ralf Schwarzkopf (CDU)** dar, dass er selbst als Unternehmer nicht nur um die Notwendigkeit von Investitionen, sondern auch um die Theory of Constraints wisse. Es helfe nur bedingt, viel Geld aufzuwenden, wenn man es wegen eines bestehenden Engpasses, in diesem Fall dem Fachkräftemangel, nicht ausgeben könne. Bauprojekte verzögerten sich meist nicht wegen fehlender Mittel, sondern weil es an Menschen fehle, die sie realisieren könnten.

Der Ausschuss stimmt dem Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“, mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD zu.