

**Vizepräsident Rainer Schmeltzer:** Herr Kollege Wagner, Sie haben die Redezeit um 40 ...

(Zuruf von Markus Wagner [AfD])

Ich darf Sie auffordern, das Redepult zu verlassen und zu Ihrem Platz zurückzukehren.

(Beifall von der CDU, der SPD, den GRÜNEN und der FDP – Markus Wagner [AfD]: Das ist unverschämt!)

– Sie werden mich nicht „unverschämt“ nennen.

(Markus Wagner [AfD]: Das tue ich, ob es Ihnen passt oder nicht! – Weitere Zurufe)

– Und Sie werden noch von mir hören, Herr Kollege Wagner.

Mir liegt keine weitere Wortmeldung vor.

(Markus Wagner [AfD]: Eine Minute hat die Ministerin überzogen!)

– Herr Abgeordneter Wagner, die Zeit nimmt das Präsidium, nicht der Abgeordnete Wagner. Und Ihre Behauptung ist falsch. Ich bitte Sie, zur parlamentarischen Ordnung zurückzukommen.

(Beifall von der CDU, der SPD, den GRÜNEN und der FDP)

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Antrags Drucksache 18/1371 an den Integrationsausschuss – federführend – sowie an den Innenausschuss. Die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer stimmt der Überweisungsempfehlung zu? – Das sind die Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU, FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete Dr. Blex. Wer stimmt dagegen? – Der Abgeordnete Bergmann. Wer enthält sich? – Niemand. Somit ist mit diesem festgestellten Ergebnis die **Überweisungsempfehlung angenommen**.

Wir kommen zu:

## **7 Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein**

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

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die antragstellende Fraktion dem Kollegen Krauß das Wort.

**Oliver Krauß** (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine lieben Kolleginnen und Kollegen! Kommen wir zu einem schönen, einem wichtigen Thema. Das ist

jetzt zwar ein harter Bruch, aber ein wichtiger Bruch, denke ich, nach der vorhergehenden Debatte.

(Kirsten Stich [SPD]: Genau!)

Die Bereitstellung der benötigten Regionalisierungsmittel ist jetzt zwingend nötig, um eine realistische Chance zu wahren, die Klimaziele im ÖPNV durch Verdoppelung der Fahrgastzahlen zu erreichen. Das ist der Weckruf der Sonderverkehrsministerkonferenz, die am 19. September 2022 in Berlin tagte. Denn die Kostenexplosionen sorgen für eine bedrohliche Unterdeckung. Ohne eine zügige Erhöhung der Regionalisierungsmittel werden Aufgabenträger gezwungen sein, Verkehrsleistungen abzubestellen.

Zuerst muss eine Verständigung zur Sicherung der Bestandsverkehre erfolgen. Erst kommt das Verkehrsangebot. – Das ist die Enttäuschung von Ministerin Petra Berg von der SPD, die im Saarland für Mobilität zuständig ist. Der Bundesverkehrsminister sei völlig unverbindlich geblieben.

Meine Damen und Herren, in NRW haben mehr als 116 Millionen bestellte Zugkilometer im letzten Jahr den Verkehr aufrechterhalten. Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn verkehrten damit so häufig wie noch nie zuvor in NRW. Vor der Pandemie, im Jahr 2018, kamen an jedem Werktag rund 2,7 Millionen Ein- und Aussteiger zu den SPNV-Stationen in NRW; das ist ein Plus von 15 % gegenüber 2010. NRW ist „Bahn-Land“ und will es immer mehr werden.

60 % mehr Angebot im ÖPNV bis zum Jahr 2030 – das ist die Ambition. Im Bund müssen wir im Ressort Verkehr bis zum Jahr 2030 auf höchstens 85 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> runterkommen.

Für neue nachhaltige und sichere Mobilität, die nicht eine soziale Frage sein darf, hat die Landesregierung in den letzten Jahren Rekordhaushalte investiert: 4 Milliarden Euro für die ÖPNV-Offensive bis 2032, 600 km neue Radwege, Zuschüsse für die NE-Bahnen, Aufbau eines Planungsvorrats, Jahr für Jahr neue Planungsstellen, neue Kapazitäten von Ingenieurinnen und Ingenieuren, die dringlich gebraucht werden. Der E-Tarif „eezy.nrw“ ist zu erwähnen.

Meine Damen und Herren, die SPNV-Zielnetzkonzeption projiziert für zwölf Kommunen den neuen Anschluss an den SPNV, 67 neue Stationen an den Reaktivierungsstrecken, 29 an den Bestands- und Ausbaustrecken. Erstmals wird ein gesamthafes Konzept für NRW entwickelt, um Angebote auszubauen, abzustimmen, besser zu machen – mit Transparenz zum Deutschlandtakt, in Kooperation mit Zweckverbänden und den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Auswirkung der Hochwasserkatastrophe auf den SPNV und ebenso der Pandemie pressieren. Der Putin-Krieg treibt die Energiekosten und auch die Kosten für die Fahrzeugbeschaffung in die Höhe.

Vorläufig sind 1,65 Milliarden Euro Mehrbedarf angemeldet.

Personalmangel und fehlende Streckenkapazitäten sind Hauptgründe für unvorhersehbare Ausfälle. Erlauben Sie einen O-Ton von DB Regio infolge der Einstellung des S-Bahn-Betriebs im Rheinland. DB Regio führt aus:

In unserer Leitstelle in Duisburg betrug der Krankenstand 35 %. Zudem belastet unser System das hohe Bauaufkommen. Sowohl geplante Baustellen als auch kurzfristig notwendige Reparaturarbeiten an der Infrastruktur verursachen planerische Personalmehrbedarfe.

Die Beseitigung von Engpässen, der Ausbau und die Flexibilisierung von Infrastruktur sind Imperativ, um den Erfolg von ÖPNV und SPNV fortzusetzen und den Anteil am Modal Split zu verdoppeln.

Die Erschließung zum Beispiel des Rheinischen Reviers, die Barrierefreiheit, Planbarkeit und Pünktlichkeit: Damit geht es um unseren gesamtgesellschaftlichen Erfolg – sozial, wirtschaftlich, ökologisch.

Mit unserem Antrag stellen wir uns an die Seite der Landesregierung. Es gilt, den Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf, der unter dem seinerzeitigen Verkehrsminister Wüst gestartet wurde, fortzusetzen und den Bestandsverkehr zu effektivieren: leistungsorientiert, leistungsbezogen, vertragsfest – Lücken im Bahnnetz schließen, Strecken reaktivieren, letzte Kilometer bauen, Takte verdichten, Fahrzeiten beschleunigen, elektrifizieren. Der Landeshaushalt 2023 ist da vielversprechend.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Bund und DB haben im Juni die Generalsanierung des Hochleistungsnetzes angekündigt. Es klingt noch nicht stimmig, aber es geht in die richtige Richtung.

Die Ampel in Berlin muss sich jetzt signifikant, kraftvoll bewegen. Der Erhalt und die Erneuerung der Schieneninfrastruktur sind Aufgabe des Bundes. Das Regionalisierungsgesetz gibt den Ländern, die SPNV und ÖPNV organisieren, einen Rechtsanspruch. Eine ernstgemeinte Mobilitätswende darf in dieser angespannten Situation nicht ausgesessen werden. Wir sind entschlossen, energisch nachzubessern, und freuen uns auf eine konstruktive Beratung im Ausschuss. – Vielen herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

**Vizepräsident Rainer Schmeltzer:** Herzlichen Dank, Herr Kollege Krauß. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht jetzt Frau Kollegin Besche-Krastl.

**Ina Besche-Krastl (GRÜNE):** Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleg\*innen der demo-

kratischen Fraktionen! Stellwerkstörungen, ausfallende Züge, Personalengpässe, Unwetterschäden, Baumaßnahmen, Schienenersatzverkehr – Meldungen, die zahlreichen Pendler\*innen aktuell nur zu geläufig sind, wenn sie von A nach B kommen wollen. Und so sehr der Sommer geprägt war von der Euphorie des deutschlandweiten billigen Reisens, so sehr sind die bereits vorherrschenden Schwierigkeiten und Beeinträchtigungen im Schienenverkehr in NRW für mehr Menschen spürbar geworden. In der Realität bedeutet das, zu spät zur Arbeit, zu spät zum Geschäftstermin, außerdem verpasste Anschlüsse. Diese Probleme müssen nun dringend angegangen werden, vor allem wenn wir mit dem 49-Euro-Ticket mehr Menschen von einem Umstieg überzeugen wollen.

Die Geschichte des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen ist eine erfolgreiche. Jeden Tag nutzen rund drei Millionen Menschen den Nahverkehr. Jedes Jahr kommen rund 116 Millionen Zugkilometer und 10,6 Milliarden Personenkilometer zusammen. Vor Corona stieg die Zahl der Fahrgäste kontinuierlich jedes Jahr deutlich an.

Im Angesicht der Klimakrise ist es zwingend notwendig, dass wir diese Geschichte als Erfolg fortschreiben. Denn obwohl der Verkehrssektor für rund 20 % aller Treibhausgasemissionen zur Verschärfung der Klimakrise verantwortlich ist, hat dieser in den letzten Jahren nichts zur Reduzierung dieser beigetragen – im Gegenteil. Deshalb ist es notwendig, dass wir nicht bei bloßen Absichtserklärungen bleiben, wenn wir das Revival des Schienenverkehrs ausrufen, sondern diesem Versprechen konsequente Maßnahmen folgen lassen.

Die vereinbarten Ziele im Zukunftsvertrag für Nordrhein-Westfalen sind nicht als bloße Absichtserklärungen zu verstehen. Wir haben den Satz: „Wir wollen den öffentlichen Verkehr, den Schienenverkehr und den Radverkehr zum Rückgrat der zukünftigen nachhaltigen und vernetzten Mobilität machen“ an die Spitze unserer Vereinbarung für die Verkehrspolitik dieses Landes gestellt.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, wir nehmen die Notrufe aus der Nahverkehrsszene ernst und wollen mit dem hier vorliegenden Antrag erste Schritte gehen, um die Qualität im Schienenverkehr zu verbessern und es den Fahrgästen leichter zu machen. Wir nehmen die Probleme der Pendler\*innen ernst, deren Geduld mitunter tagtäglich auf die Probe gestellt wird.

Dass der Bundesverkehrsminister im Ergebnis der MPK endlich seiner Verantwortung für die Erhöhung der Regionalisierungsmittel nachgekommen ist, ist dabei ein erster wichtiger und vor allem langersehnter richtiger Schritt, dem hoffentlich noch weitere unterschiedenere Schritte folgen werden.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Wir sind bereit, weitere Landesmittel bereitzustellen, um auch unserer Verantwortung gerecht zu werden. Wir wollen außerdem das Maßnahmenpaket „Robustes Netz“ fortschreiben, ausweiten, weitere Projekte identifizieren, die zur Resilienz des Schienennetzes beitragen, und zeitkritische Reparaturmaßnahmen zukünftig minimieren. Wir wollen bessere Absprachen mit Verbänden und der DB Netz, um die Einschränkungen für Fahrgäste zu verringern.

Außerdem erfordern die kürzlich erlebten Rückzüge zweier Unternehmen vom deutschen Markt unser Handeln. Deshalb wird der Verkehrsminister beauftragt, gemeinsam mit den Verbänden die Verträge zur Vergabe von Verkehrsleistungen fortzuschreiben, damit nicht allein der niedrigste Preis entscheidet, sondern Standards zur Sicherung der Qualität ebenso zu einem sehr wichtigen Entscheidungskriterium werden.

Schließlich ist ohne Menschen der bestehende Verkehr nicht verlässlich sicherzustellen und der dringend notwendige Ausbau des Angebots schlichtweg nicht zu stemmen. Die Suche nach geeignetem Fachpersonal löst branchenübergreifend Sorgen und Existenznöte aus. Hier sind Anstrengungen für eine umfassende Fachkräfteoffensive durch das Landesprogramm Fokus Bahn zu erhöhen und die Bedingungen für die Beschäftigten attraktiv und vor allem sozial gerecht zu gestalten.

Unser Ziel ist ein nachhaltiger, starker, zuverlässiger und funktionierender Schienenverkehr in NRW. Dazu wollen wir die genannten Punkte in Angriff nehmen. Ich bin zuversichtlich, dass unser Antrag und die dazugehörige Beratung im Verkehrsausschuss dazu beitragen, Verbesserungen im gesamten öffentlichen Nahverkehr Wirklichkeit werden zu lassen.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

**Vizepräsident Rainer Schmeltzer:** Herzlichen Dank, Frau Kollegin Kahle-Hausmann. – Für die FDP-Fraktion spricht nunmehr die Abgeordnete Freimuth.

(Ina Besche-Krastl [GRÜNE]: Ich heiße Besche-Krastl! – Julia Kahle-Hausmann [SPD]: Ich würde gerne auch noch sprechen!)

– Entschuldigung. Für die SPD-Fraktion spricht jetzt die Abgeordnete Kahle-Hausmann.

(Julia Kahle-Hausmann [SPD]: Das gibt Abzüge in der B-Note!)

– Danke, nehme ich an.

**Julia Kahle-Hausmann**<sup>\*)</sup> (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich hoffe nach den Reden, die wir gerade vom Kollegen Krauß und von

der Kollegin Besche-Krastl gehört haben, dass wir den Antrag doch falsch verstanden haben, denn für uns las sich der Antrag so, als müssten Sie Ihren eigenen Minister zum Jagen tragen.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Man sollte nicht von sich auf andere schließen!)

Wir haben beim Lesen ein bisschen gestutzt, weil sich die Landesregierung dafür einsetzen soll, dass Verkehrsverträge fortentwickelt werden, dass stärkere finanzielle Anreize für mehr Zuverlässigkeit gesetzt werden,

(Ina Besche-Krastl [GRÜNE]: Von finanziellen Anreizen steht da nichts!)

dass Maßnahmen zur Minimierung von Personalausfall ergriffen werden, Baustellenplanung frühzeitiger und abgestimmter erfolgt, weitere Maßnahmen für das „Robuste Netz“ – darauf komme ich gleich noch – identifiziert werden und natürlich, dass der Bund noch mehr Geld für den SPNV lockermacht. Keine Frage: Diese Punkte sind alle dringend erforderlich.

(Ina Besche-Krastl [GRÜNE]: Das ist sein Job!)

– Ja, das ist sein Job, und das sollte er auch tun. Er sollte aber nicht durch einen Antrag dahin geführt werden.

Für uns ist es ein bisschen komisch, dass Sie sagen, dass Sie eigenes Geld aus dem Landeshaushalt für diesen Antrag lockermachen. Uns sind aber keine Summen im Antrag aufgefallen, was Sie wofür verausgaben wollen. Sie zeigen wieder mit dem Finger auf den Bund.

Wenn Sie Herrn Minister Krischer schon ein Lastenheft für die Bekämpfung der aktuellen Probleme schreiben müssen, damit er seine Arbeit erledigt, merken wir noch gerne einige weitere aus unserer Sicht wichtige Punkte an.

Wir brauchen eine eigene Landesinitiative zur Unterstützung der akuten finanziellen Bedarfe der NRW-Verkehrsverbände. Allein die Sicherung der Bestandsverkehre – das wird Ihnen alles nicht fremd sein – in NRW weist gerade eine Finanzierungslücke von insgesamt 1,2 Milliarden € auf.

(Zuruf von Ina Besche-Krastl [GRÜNE])

Allein der VRR liegt bei ungefähr 600 Millionen €. Vor zwei Jahren bei der Abellio-Pleite hat der Verkehrsminister seine Schatulle aufgemacht, um die Bestandsverkehre zu sichern.

Zweitens. Neben der Verhandlung der Regelung zum 49-Euro-Ticket muss der Coronarettungsschirm irgendwie weiterlaufen. Wo findet sich das in Ihrem Antrag wieder?

Zum „Robusten Netz“ ist alles super, aber die Maßnahmen sind bereits beschrieben. Es gibt eine lange

Liste an Maßnahmen zur Identifizierung, was im Netz getan werden muss – allein die Förderbescheide werden nicht rausgejagt. Machen wir doch das zuerst, bevor wir noch weitere Maßnahmen identifizieren, die dann wieder auf Halde liegen, also ein Schritt nach dem anderen; sonst sind wir ganz bei Ihnen.

Weitere To-dos aus unserer Sicht sind vor allen Dingen die strategische Planung der Verkehrswende. Wo bleibt die Forderung nach einem konkreten Ausbauplan für die Schienenverkehrsinfrastruktur nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für den Logistikbereich?

(Zuruf von Ina Besche-Krastl [GRÜNE])

Wo bleiben die Investitionsprogramme für moderne Loks, Triebwagen und die dazu gehörenden Gefäße? Wo ist das dringend notwendige Programm zur nachhaltigen Personalentwicklung, und zwar nicht nur eine Aufforderung, das zu erstellen, sondern tatsächlich ein hinterlegtes Konzept?

(Zuruf von Ina Besche-Krastl [GRÜNE])

So kann Ihr Antrag leider nur als ein Lippenbekenntnis aus dem Koalitionsvertrag zu werten sein, die Steigerung des Nahverkehrs um 60 % bis zum Jahr 2030 irgendwie hinzubekommen, ohne jemandem wehzutun.

Gerne stehen wir Ihnen im Verkehrsausschuss zur Seite und diskutieren mit Ihnen die Prioritäten und Finanzierungsbedarfe, denn tatsächlich haben wir ein gemeinsames Ziel, nämlich die Menschen vernünftig zu ihren Zielen und von A nach B zu bringen. Dazu diskutieren wir gerne mit. – Danke schön.

(Beifall von der SPD)

**Vizepräsident Rainer Schmeltzer:** Herzlichen Dank, Frau Kollegin Kahle-Hausmann. Ich entschuldige mich noch einmal für das Versehen. – Jetzt aber spricht für die FDP-Fraktion die Kollegin Freimuth.

**Angela Freimuth (FDP):** Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr verehrten Damen und Herren! CDU und Grüne beauftragen mit diesem Antrag – man mag es unterschiedlich interpretieren –, die Zuverlässigkeit des Schienenpersonennahverkehrs in NRW zu erhöhen. Notwendig ist das; daran besteht überhaupt kein Zweifel.

Der Antrag hat mich die Augen reiben lassen, wie auch meinen Kollege Christoph Rasche, der bei uns für die Verkehrspolitik sonst spricht. Im Antrag werden Selbstverständlichkeiten für eine Landesregierung, für einen Landesverkehrsminister formuliert. Insbesondere wenn er der Partei Bündnis 90/Die Grünen angehört.

Vieles in dem Antrag wird von uns überhaupt nicht kritisiert. Es werden Probleme und Handlungs-

notwendigkeiten völlig richtig angesprochen, die Fortentwicklung der Verkehrsverträge, wirtschaftliche Anreize für Zuverlässigkeit – immer wenn ich mit der Bahn fahre, haben die Züge garantiert Verspätung und nichts klappt –, Notfallpläne sowie verbindliche Vorgaben für umfassende und frühzeitige Informationen der Fahrgäste. Wir alle wissen aus dem täglichen Erleben, dass noch viel zu tun ist. Hinzu kommen eine frühzeitige und abgestimmte Baustellenplanung und eine Fachkräfteoffensive für die Gewinnung von mehr Personal. Das alles ist in der Tat nichts Neues.

Es kommt der Eindruck auf, dass der Antrag von CDU und Grünen abgeschlossene und laufende Projektideen aufgreift, die von „Fokus Bahn NRW“, der Gemeinschaftsinitiative der Schienenpersonennahverkehrsunternehmen, der Verkehrsverbände und des Verkehrsministeriums, ausgearbeitet wurden und werden. Das alles lässt sich im Wesentlichen auch auf der Website „fokus-bahn.nrw“ nachlesen. Insofern ist es mittels Copy-and-paste alles richtig und wunderbar gemacht worden.

Andere wesentliche Punkte findet man in dem Antrag allerdings nicht. Vielleicht können sie im weiteren Beratungsverlauf noch etwas intensiver beleuchtet werden. Themen, um die wir uns ebenfalls wirklich kümmern müssen, bleiben in dem Antrag unerwähnt, ebenso wie in den Debattenbeiträgen.

Dies betrifft zum Beispiel die Transparenz der Verwendung der Regionalisierungsmittel. Was ist damit passiert? Es wäre ein wichtiger Auftrag, hier für Transparenz zu sorgen. Wie wurden diese Mittel seit 2019 eingesetzt, und wie groß sind die gebildeten Rücklagen?

Oder aber: Wie verhindern wir Streckenstilllegungen im Schienenpersonennahverkehr?

Damit befassen sich aktuell die Gremien der Zweckverbände. Es wäre an der Zeit, dass die Landesregierung schnell eine Antwort beiträgt. Im Haushaltsentwurf 2023 – die Entscheidungen fallen schon im kommenden Frühjahr –

(Zuruf von Ina Besche-Krastl [GRÜNE])

findet sich dazu bislang nichts.

Es wird sicherlich im Rahmen der Ausschussberatungen noch viele gute Ideen geben, die wir alle in die Debatte einbringen und mit denen wir den Auftrag an die Landesregierung gemeinsam erweitern können. Ich danke für die Aufmerksamkeit. Der Überweisung stimmen wir selbstverständlich zu. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP)

**Vizepräsident Rainer Schmeltzer:** Vielen Dank, Frau Kollegin Freimuth. – Für die AfD-Fraktion spricht jetzt der Abgeordnete Esser.

**Klaus Esser** (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Minister Krischer! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Hochverehrte Bürger! Der vorliegende Antrag von CDU und Grünen spricht grundsätzlich richtige Aspekte an, bleibt jedoch in jedem einzelnen Themenbereich allgemein und oberflächlich. Er ist im besten Sinne aussageschwach. Ich sehe es ähnlich wie meine beiden Vorrednerinnen.

Es ist schon verwunderlich, dass die regierungstragenden Fraktionen hier im Haus mittels Antrag die Landesregierung, die sie selbst personell stellen, auffordern, genau die grundlegenden Dinge zu tun, die man im Rahmen der täglichen Arbeit von ihr erwarten kann.

Sie möchten, dass die Landesregierung sich im Ergebnis beispielsweise mit Aufgabenträgern um bessere Kommunikation und Abstimmung bemüht. Sie möchten gemeinsam mit Unternehmen und Verbänden Maßnahmen identifizieren und mit Akteuren Offensiven starten. Wenngleich dies richtig und sicherlich auch notwendig ist, bleibt das alles in Ihrem Antrag in einem Dunst blumiger Sprache ziemlich unkonkret. Etwas mehr Detailtiefe wäre hier schon wünschenswert gewesen.

Die Bürger unseres Landes erwarten jedenfalls zu Recht, dass die in Ihrem Antrag genannten Punkte nicht erst auf Antrag angepackt werden, sondern dass eine Landesregierung, ganz simpel gesagt, einfach ihren Job macht.

Was Sie heute beantragen, gibt es in aller Regel auch schon. Frau Freimuth hat darauf hingewiesen. Der britische Ökonom Adam Smith sagte einst: „Die Eisenbahn besteht zu 95 % aus Menschen und zu 5 % aus Eisen.“ Die Menschen, die Mitarbeiter, machen also die Eisenbahn.

Doch wie ist die Situation des Bahnpersonals heute hier in NRW? Das Durchschnittsalter der Zugführer liegt bei über 50 Jahren. Allein in NRW fehlen kurzfristig, also etwa in den nächsten drei Jahren, 1.200 Lokführer. Insgesamt gehen in den nächsten fünf Jahren rund 40 % aller Bahnmitarbeiter in den Ruhestand.

Das Landesprogramm „Fokus Bahn“ wurde vorhin schon angesprochen. Das gibt es bereits seit 2017. Seit diesem in etwa halben Jahrzehnt versuchen Sie über dieses Landesprogramm, mehr Personal für die Schiene zu gewinnen. Die Erfolge sind aber offensichtlich überschaubar.

Vergabeverträge neu zu gestalten, ist eine gute Idee. Das sollten wir auf jeden Fall umsetzen. Aber siehe da: Fokus Bahn hat ein Projekt dazu, das im letzten Jahr bereits abgeschlossen wurde. Dann machen wir doch einfach noch mal dasselbe. Was 2021 gut war, kann schließlich 2022 auch nicht schaden. – Auch

hier fehlen neue und frische Ansätze. Sie beantragen wieder das, was ohnehin schon gemacht wird.

Dasselbe gilt für die Initiative „Robustes Netz“. Das deutsche Schienennetz war lange Zeit sehr robust, aber noch heute kämpfen wir mit den Folgen der Abspeckpolitik, die das Netz effizient und börsenfähig machen sollte. Es ist richtig, in Ausweich- und Überholgleise, in Weichen und Stellwerke und vor allen Dingen in barrierefreie Bahnsteige zu investieren. Deshalb gibt es das ja auch schon seit zwei Jahren. Noch einmal beantragen Sie das, was ohnehin schon gemacht wird.

Wie wäre es anstelle von altem Wein in neuen Schläuchen mit wirklich kreativen Lösungen? Warum sprechen Sie in Ihrem Antrag zum Beispiel nicht über Künstliche Intelligenz? Sie ist sicherlich nicht überall einsetzbar und teils noch Zukunftsmusik, aber bereits jetzt könnten Mitarbeiter bei ermüdenden Routinetätigkeiten durch Künstliche Intelligenz unterstützt werden, um die Arbeitsbelastung zu verringern.

Im U-Bahn-Betrieb werden KI-Systeme übrigens bereits sehr erfolgreich und sicher eingesetzt. In Nürnberg ist dies schon seit zehn Jahren der Fall. Würden wir das flächendeckend ausrollen, könnten wir U-Bahn-Fahrer zu Lokführern umschulen. Das wäre deutlich schneller als komplette Neuausbildungen.

In diesem Jahr gab es sogar einen Wettbewerb des Landes zum Thema „KI im ÖPNV“. Leider wurden aber nur acht Projekte eingereicht. Warum? Weil Sie den Unternehmen ganze vier Monate Zeit gaben. Auch an dieser Stelle ist es eigentlich eine gute Idee, aber viel zu kurz gedacht. Vier Monate Zeit für Innovationen für die nächsten Jahrzehnte sind zu kurz und zu wenig.

Auch der Begriff „Sicherheit“ taucht in Ihrem Antrag nur einmal und dann als ein Stichpunkt unter vielen auf. Ohne Sicherheit gibt es nicht die Verlässlichkeit, von der Sie in Ihrer Überschrift schreiben. Wie können wir Diebstähle, Gewalt und Sexualverbrechen an Bahnhöfen, die teilweise als Angsträume gelten, verhindern? Wie kann es sein, dass kürzlich durch einen einzigen, gezielten Schnitt ein Lichtwellenleiterkabel in Herne für Zugausfälle in fast ganz NRW gesorgt hat?

Wir müssen feststellen: Das ist ein Schaufensterantrag, der sich gut anhört, aber Substanz vermissen lässt. Diese Zukunftscoalition hat in diesem Antrag leider keine innovativen oder besonders zukunftsgerichteten Neuerungen vorgeschlagen. In Ihrem Antrag findet sich nichts, dem man wirklich widersprechen müsste. Es findet sich allerdings auch nichts, was die Schiene tatsächlich voranbringen würde.

Wir von der AfD sind als demokratische Partei und Fraktion hier im Hause dafür, jede Chance zu nutzen, um den Schienenverkehr für Mitarbeiter und Bahnkunden attraktiver und zuverlässiger zu machen. Wir

diskutieren mit Ihnen gerne gemeinsam im Ausschuss, wie so ein belastbarer Schienenverkehr der Zukunft aussehen könnte.

Wir stimmen der Überweisung des Antrags zu und würden uns über deutliche Konkretisierungen im Ausschuss freuen. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

**Vizepräsident Rainer Schmeltzer:** Vielen Dank, Herr Abgeordneter Esser. – Für die Landesregierung spricht jetzt Minister Krischer.

**Oliver Krischer,** Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich bin den Koalitionsfraktionen ausgesprochen dankbar für diesen Antrag, weil er die Dualität des Themas beschreibt.

Wir haben eine Erfolgsgeschichte im Schienenpersonennahverkehr in den letzten Jahren und Jahrzehnten, weil die Anzahl der Fahrgäste kontinuierlich gesteigert worden ist. 2,7 Millionen Menschen haben vor der Coronapandemie Züge genutzt und sich damit fortbewegt. Vergleicht man dies mit den Steigerungen zuvor, so kann man von einer Erfolgsgeschichte sprechen.

Unsere Koalition will diese Erfolgsgeschichte fortschreiben und deutlich verstärken. Wir wollen, dass 60 % mehr Menschen in den Zügen sitzen und diese Verkehrsmittel nutzen. Darum geht es.

Gleichzeitig aber – auch das ist richtig – ist das System an seine Grenzen gestoßen, und wir haben erhebliche Probleme bei der Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und Kundeninformation. Da kann man überhaupt nicht dran vorbeigucken.

Frau Kahle-Hausmann, wenn das eine Selbstverständlichkeit wäre, dass man die Dinge irgendwie abarbeitet, warum gibt es dann diese Probleme seit Jahren und übrigens in allen Bundesländern? Man muss darüber reden, dass die Welt doch nicht so einfach ist, wie es in der einen oder anderen Rede gerade dargestellt wurde.

Das System „Schiene“ ist ein sehr komplexes, zu dem wir viele Fragen formulieren könnten. Ich greife mal einen Aspekt heraus, nämlich „Baustellenmanagement“. Wenn wir dazu alles hier in Düsseldorf für das Land Nordrhein-Westfalen entscheiden könnten, dann wäre das kein Problem und wir würden das hinkriegen. Wir müssen aber stattdessen mit der Deutschen Bahn verhandeln.

Wir haben außerdem einen – Frau Freimuth, da gucke ich Sie mal an – Bundesverkehrsminister, der hier wesentliche Zuständigkeiten hat. Das alles müssen wir zusammenkriegen. Ich bin den Koalitionsfraktionen ausgesprochen dankbar, dass sie hier im

Landtag das auf den Tisch legen, wo entsprechend gehandelt werden muss.

Reden wir doch mal darüber: Warum hat es denn im Sommer einen Ausfall des S-Bahn-Netzes im VRS gegeben? Nicht weil der Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, die Arbeitsgruppe „Fokus Bahn NRW“ oder der Verkehrsverbund einen Fehler gemacht hätten, sondern weil wir eine große Deutsche Bahn haben, die offensichtlich nicht in der Lage ist, Disponenten zur Verfügung zu stellen. Genau das muss bearbeitet werden. Ich bin froh, dass ich in der Sache die Koalitionsfraktionen und hoffentlich den gesamten Landtag an meiner Seite habe und wir mit den Akteuren darüber reden können, dass hier etwas passieren muss. Darum geht es.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Ich könnte jetzt für alle Themen, die hier zu Recht genannt wurden, durchdeklinieren, wo wir gemeinsam unterwegs sein müssten.

Etwas ist uns aber auch gelungen, und das muss man an diesem Tag auch einmal erwähnen. Wir haben eigentlich einen Fortschritt im öffentlichen Verkehr erreicht. Wir haben endlich ein bundeseinheitliches Ticket, das 49-Euro-Ticket. Und wir haben endlich das, wofür jahrelang meine Vorgängerin und mein Vorgänger sowie viele weitere Verkehrsminister in der Bundesrepublik Deutschland gekämpft haben, nämlich eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel.

Das ist ein deutlicher Fortschritt und eine Chance, hier endlich voranzukommen, notwendige Verbesserungen vorzunehmen, Defizite zu beseitigen, noch mehr Menschen vom Auto in den öffentlichen Verkehr aus Klimaschutzgründen zu bekommen.

Ich bin wahnsinnig froh, dass wir jetzt daran arbeiten können – in Nordrhein-Westfalen sowie in anderen Ländern –, endlich eine neue Tarifstruktur aufzusetzen, und dafür sorgen können, hier eine Entwicklung voranzutreiben, die den öffentlichen Verkehr zukunftsfähig macht – wenn auch unter sehr schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen; was aus Berlin als Ergebnis auf den Tisch gekommen ist, ist nicht das, was wir uns gewünscht hätten – und auch das tut, was dringend notwendig ist.

Was dringend notwendig ist – das ist die zweite große Baustelle –, ist, dass wir endlich das Angebot verbessern, einerseits die Kapazitäten in den Ballungsräumen ausweiten und auf der anderen Seite in den ländlichen Regionen unseres Landes ein adäquates Angebot schaffen. Dafür ist gestern in Berlin die Grundlage gelegt worden, zwar eine nicht einfache Grundlage, aber es ist immerhin eine Grundlage.

Ich bin absolut sicher, dass Millionen von Menschen in Deutschland, in Nordrhein-Westfalen in den nächsten Jahren das 49-Euro-Ticket nutzen werden, um damit günstig mobil sein zu können. Das ist ein

deutlicher Fortschritt gegenüber dem Status quo. Ich bin allen ausgesprochen dankbar, die das in Kombination mit der Erhöhung der Regionalisierungsmittel erreicht haben. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

**Vizepräsident Rainer Schmeltzer:** Herzlichen Dank, Herr Minister Krischer. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Antrages Drucksache 18/1355 an den Verkehrsausschuss. Die abschließende Beratung und Abstimmung sollen dort in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer stimmt der Überweisungsempfehlung zu? – Das sind die Fraktion der SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU, FDP, AfD und der fraktionslose Abgeordnete Dr. Blex. Wer stimmt dagegen? Wer Enthält sich? – Damit ist diese **Überweisungsempfehlung angenommen**.

Wir kommen zu:

## 8 Breitband-Portal zeitnah in NRW einführen

Antrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 18/1360

Ich eröffne die Aussprache. Für die antragstellende Fraktion hat als erstes die Kollegin Freimuth das Wort.

**Angela Freimuth (FDP):** Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die digitale Transformation fordert uns als Gesellschaft in allen Bereichen massiv. Sie erfolgreich zu gestalten, ist für den Erhalt von Wohlstand und Chancen für Menschen, den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen sowie Freiheit und Sicherheit unabdingbar.

Neben allen Anforderungen an moderne, leistungsfähige Software ist auch der Zugang zu schnellen Datennetzen elementare Voraussetzung für das Gelingen, die beschleunigte Umsetzung des Breitbandausbaus somit auch. 87 % des Breitbandausbaus erfolgen eigenwirtschaftlich durch private Unternehmen und ohne Subventionen. Die politische Debatte führen wir aber gleichwohl oftmals über die verbleibenden 13 % und die Ausgestaltung der Förderung für diesen Ausbau. Viel zu nachrangig wird die Beschleunigung des eigenwirtschaftlichen Ausbaus und damit eben von 87 % in den Blick genommen. Damit es kein Missverständnis gibt: Förderung auch für den Breitbandausbau, insbesondere dort, wo eigenwirtschaftliche Gestaltung sich schwierig darstellen lässt, ist notwendig und richtig.

Aber wenn private Unternehmen wiederholt die langen und mühsamen Planungs- und Genehmigungsverfahren in den Kommunen beklagen, müssen wir das ebenfalls dringend in den Blick nehmen.

Im Rahmen der Umsetzung des Onlinezugangsgesetzes haben die Länder Hessen und Rheinland-Pfalz das OZG-Breitband-Portal entwickelt und erfolgreich an den Start gebracht. Das Portal ermöglicht sowohl die digitale und medienbruchfreie Beantragung als auch den Genehmigungsprozess im Bereich des Breitbandausbaus und trägt damit erheblich zur Vereinfachung und Beschleunigung des Prozesses bei.

Mittels dieser „Software-as-a-Service“-Lösung werden Nutzerinnen und Nutzer sowohl im Rahmen der Antragstellung aufseiten der Telekommunikationsunternehmen als auch im Prozess der Genehmigung aufseiten der Wegebausträger Schritt für Schritt durch die Beantragung der Verwaltungsleistung geführt. Dieser Genehmigungsprozess beginnt mit der Voranfrage des Unternehmens und endet in einem ersten Teil des Genehmigungsverfahrens mit der formellen Annahme des eingereichten Antrags durch die zuständige Verwaltung in ihrer Rolle als Wegebausträger.

Der zweite Teil des Genehmigungsverfahrens endet hoffentlich mit dem formellen Bescheid über die beantragte Maßnahme. Dadurch, dass alle Schritte des Genehmigungsverfahrens im Portal bzw. über direkt verbundene Fachverfahren erfolgen, wird die bisherige Praxis des postalischen Versands von Anträgen überflüssig. Allein das verspricht einen erheblichen Zeitgewinn.

Daher bitten wir darum bzw. fordern wir die Landesregierung auf, von den Möglichkeiten dieser Nutzung des Breitbandportals – so, wie wir es auch angedacht haben – tatsächlich Gebrauch zu machen und es mit den Kommunen so schnell wie möglich an den Start zu bringen. Auf die weiteren Beratungen freue ich mich. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der FDP)

**Vizepräsidentin Berivan Aymaz:** Vielen Dank. – Für die Fraktion der CDU hat nun der Kollege Björn Franken das Wort.

**Björn Franken (CDU):** Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Eine stabile, zuverlässige und leistungsstarke Breitbandversorgung ist heute wichtiger denn je. Sie ist sogar die Grundlage eines zunehmend schneller werdenden digitalen Wandels. Ich denke, darüber besteht in diesem Hohen Haus große Einigkeit.

Die vergangenen zweieinhalb Jahre haben uns allen deutlich aufgezeigt, wie essenziell digitale Abläufe