



Verkehrsausschuss

2. Sitzung (öffentlich)

27. September 2017

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 15:20 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Gertrud Schröder-Djug

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung	5
1 Einführung in die Mobilitätspolitik der 17. Legislaturperiode	6
Bericht der Landesregierung Vorlage 17/175	
– Bericht von Minister Hendrik Wüst (VM). Es folgen einige Nachfragen.	6
2 Vorsicht bei der Nutzung von Mautdaten für die Strafverfolgung – keine pauschale Kriminalisierung von Verkehrsteilnehmern!	19
Antrag der Fraktion der SPD Drucksache 17/79	

Der **Verkehrsausschuss lehnt** den **Antrag** der Fraktion der SPD **Drucksache 17/79** mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der SPD-Fraktion und der AfD-Fraktion bei Nichtteilnahme der Grünen **ab**.

- 3 Aktuelle Schäden und notwendige Reparaturen an der Rheinbrücke „Neuenkamp“** **22**
- Bericht
der Landesregierung
- in Verbindung mit:
- Schriftlicher und detaillierter Bericht der Landesregierung in kurz-, mittel- und langfristiger Perspektive zum Sachstand der A40 Brücke „Neuenkamp“ in Duisburg inklusive Umfahungskonzept und Baustellenmanagement**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/115
- Bericht von Minister Hendrik Wüst (VM), Aussprache. **22**
- 4 Schriftlicher und mündlicher Bericht der Landesregierung zum Monsterstau auf der A 3 am 5. August 2017** **25**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/116
- Kurze Aussprache. **25**
- 5 Abgasskandal und Dieselgipfel: aktuelle Entwicklungen und Perspektiven** **27**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/117
- Bericht von Minister Hendrik Wüst (VM), Aussprache. **27**

6 Stauland Nordrhein-Westfalen: Was tut die Landesregierung gegen die zunehmenden Staus? 34Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/118Der **Ausschuss** nimmt Vorlage 17/118 zur Kenntnis.**7 A1- und Mautdesaster: Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung für ihre Verkehrspolitik? 35**Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/119

– Diskussion 35

8 Verschiedenes 38– Sitzungstermine 2017 und 2018 (siehe **Anlage** zu diesem Protokoll)

* * *

Aus der Diskussion

Vor Eintritt in die Tagesordnung

gratuliert **Vorsitzender Thomas Nückel** im Namen des Ausschusses Kollegen Klaus Vossemer, der am 27.08. Geburtstag hatte, Kollegen Arne Moritz und Kollegen Henning Rehbaum, die beide am 10. September ihren Geburtstag gefeiert haben, herzlich.

Für das Verkehrsministerium begrüße er Herrn Minister Hendrik Wüst und Herrn Staatssekretär Dr. Hendrik Schulte, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ministeriums sowie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landtagsverwaltung herzlich zur ersten Arbeitssitzung in diesem Ausschuss.

1 Einführung in die Mobilitätspolitik der 17. Legislaturperiode

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/175

Vorsitzender Thomas Nückel merkt an, die Landesregierung habe für die heutige Sitzung diesen Tagesordnungspunkt angemeldet. Der Minister gebe heute seine Einführung, auch genannt die „Kleine Regierungserklärung“. Daraufhin seien kurze Rückfragen möglich. Die Aussprache zur sogenannten „Kleinen Regierungserklärung“ erfolge in der nächsten Sitzung des Ausschusses.

Minister Hendrik Wüst (VM) trägt vor:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Zunächst, da das für mich die erste Ausschusssitzung in dieser Wahlperiode ist, herzlichen Glückwunsch zu Ihrer aller Wahl oder Wiederwahl, je nachdem. Sie müssen jetzt auch nichts mitschreiben, die Rede kommt nachher auch schriftlich.

Ich freue mich, Ihnen heute die Ziele unserer Mobilitätspolitik der 17. Wahlperiode vorstellen zu können. Wir haben ganz bewusst den Begriff „Mobilitätspolitik“ gewählt. Unser Politikansatz geht über die klassische Infrastrukturpolitik hinaus. Infrastruktur ist in Wahrheit nur eine Voraussetzung für das Erreichen des eigentlichen Ziels: nämlich Mobilität vorankommen. Wir rücken die Nutzer von Mobilität in den Fokus unserer Arbeit, bedenken und fördern Mobilität vom Bedarf der Nutzer her. Mobilität wandelt sich stetig, sie nimmt zu, die Menschen fahren immer mehr und immer weiter, die Menge der Güter, die immer weitere Strecken transportiert werden, nimmt zu.

Die Digitalisierung eröffnet neue Mobilitätoptionen, schafft aber auch neue Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsbedarfe. Mobilität ist auf der einen Seite Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, auf der anderen Seite auch Voraussetzung für wirtschaftlichen Erfolg. Grundvoraussetzung für Mobilität ist eine funktionierende Infrastruktur. Unsere Infrastruktur ist an der Belastungsgrenze, teilweise sogar darüber. Unsere Infrastruktur kann im heutigen Zustand und in der heutigen Dimension nicht noch mehr Verkehr aufnehmen und ist vielfach der limitierende Faktor auch für neue Mobilitätsoptionen.

Seit dem Regierungswechsel sind inzwischen rund 90 Tage vergangen. Ich habe mir in der Zwischenzeit in vielen Gesprächen und an ganz unterschiedlichen Orten im Land die Probleme unserer Infrastruktur angesehen. Viele dieser Probleme kennen wir, kennen Sie selbst auch aus dem eigenen schmerzlichen Erleben nur zur Genüge. Nehmen wir das Beispiel Südwestfalen, normale Menschen sagen dazu Sauerland, in dem Fall aber Siegerland, mit vielen Unternehmern, mittelständischer Industrie, dort gibt es Anlagenbau aus der Tradition, Erze und Schmieden sind vorhanden, im Maschinenanlagenbau können immer größere Anlagen in die Welt verkauft werden, weil sie gut sind. Denen steht heute die Mög-

lichkeit, über die A 45 an die Binnenhäfen zu kommen, nicht mehr zur Verfügung. Teilweise müssen große Umwege über die Dörfer gemacht werden. Das macht es für die Unternehmen schwierig, weil langwierige Anträge geschrieben werden müssen, die sehr detaillierte Vorbereitungen erfordern. Es ist auch für die Anwohner der Ausweichrouten nicht angenehm, wenn die Großraum- und Schwerlasttransporte immer mehr an der eigenen Haustür vorbeigehen. Das schadet dem Standort. Investitionsentscheidungen sind schon heute gegen den heimischen Standort getroffen worden, und auch das ist alles nicht wirklich neu.

Es ist schon lange bekannt, dass unsere Brückenbauwerke aus den 60er-, aus den 70er-Jahren, die damals als zukunftsweisend gedacht waren, 100 Jahre halten sollten, längst am Limit sind oder darüber hinaus, was die Fähigkeit angeht, Verkehrslasten, Verkehrsmengen standzuhalten. Das gilt für die Sauerlandlinie, die im Grunde genommen komplett erneuert und erweitert werden muss. Das gilt insbesondere aber auch – darauf lag ja in der Vergangenheit auch der öffentliche Fokus – für unsere Rheinbrücken. Kurz nach Amtsantritt hatte ich das Thema „A 40-Brücke“ auf dem Tisch, Rheinbrücke Neuenkamp, die für den gesamten Verkehr gesperrt werden musste. Über das Thema möchte ich an dieser Stelle nicht zu ausführlich berichten, weil wir dazu einen eigenen Tagesordnungspunkt angemeldet haben.

Ich habe mir vor Ort direkt am Tag nach der Sperrung ein eigenes Bild gemacht, erstens vom Zustand der Brücke. Das ist dann schon über das, was man in Berichten liest und schreibt hinaus, durchaus beeindruckend. Wenn man dann mit gestandenen Ingenieuren in so einen Brückenkasten hineingeht und sieht, dass im Grunde an alles ein Winkel geschraubt und geschweißt wird, wo man noch einen Winkel drankriegen kann, um die Brücke zu stabilisieren ... Als ich da herauskam, hat man mir meine Betroffenheit offensichtlich angesehen. Einer der dort tätigen Bauleiter sagte: Herr Minister, wir werden alles tun, um die Brücke zu halten. „Brücke halten“, den Sound kannte ich bisher nur aus alten Kriegsfilmern. Aber das ist genau das, was da passiert.

Zweites Thema war natürlich die Verkehrsbelastung dort vor Ort durch die Sperrung. Da gibt es auch nichts zu deuten. Bei uns stehen keine Brücken, die man nicht braucht, und wenn die weg sind, dann ist Chaos. Ich habe direkt, nachdem klar war, wir müssen die Brücke sperren, auch mit dem Oberbürgermeister der Stadt Duisburg und mit dem Chef des Hafens Kontakt aufgenommen, um zumindest einen guten Informationsfluss zu gewährleisten. Aber es ist natürlich eine Riesenbelastung für die Menschen vor Ort. Der Verkehr sucht sich in den ersten Tagen immer irgendwie mehr oder weniger vergebens seinen eigenen Weg, bis die Menschen dann merken: Halt dich lieber an die Umfahrungsempfehlung!

Es ist auch eine Belastung für die Wirtschaft vor Ort, wenn die Mitarbeiter nicht zur Arbeit kommen oder die Kunden ausbleiben. Unsere Brücken zeigen auf erschreckende Weise, was passiert, wenn man Infrastruktur viel zu lange nicht in Schuss hält. Das hat im Wesentlichen drei Ursachen: Die erste Ursache ist die deutliche Zunahme des Verkehrs, insbesondere des Lkw- und Schwerverkehrs. Zweite Ursache sind Bauwerksdefizite aufgrund des Alters, des verwendeten Materials, der

Bauart. Und hier steht die Politik in Verantwortung. Die dritte Ursache: die Verschlechterung des Erhaltungszustandes durch ausbleibende Investitionen.

Aktuell hat Straßen.NRW den Auftrag, landesweit über 1.000 Brücken nachzurechnen, um dadurch den Zustand, den Sanierungs- und Austauschbedarf zu ermitteln. In der Zwischenzeit sind die Nachrechnungen für 475 Brücken abgeschlossen, 101 Nachrechnungen laufen derzeit und 520 stehen noch aus. Das Ergebnis der bisherigen Brücken: 146 sind in Ordnung, der Rest muss ersetzt oder wesentlich verstärkt werden. Diese Zahlen zeigen, in welchem dramatischen Zustand die Brückenbauwerke exemplarisch für die gesamte Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen sind. Ich könnte noch unzählige Beispiele nennen. Ich erspare mir das.

Sie wissen in der Regel aus eigener Anschauung, dass es richtig ist, wenn ich zusammenfasse: Für unsere Infrastruktur gilt: kaputt, marode, zu alt, zu klein, zu wenig und überlastet. Sie ist marode, weil auch die Vorgängerregierung zu wenig in den Erhalt der Infrastruktur investiert hat. Sie hätten beispielsweise nach Berechnungen des Landesrechnungshofs seit 2012 jährlich 195 Millionen € in die Instandhaltung unserer Landstraßen investieren müssen, um allein den Substanzverzehr zu stoppen, nicht mehr, nicht weniger. In keinem Regierungsjahr wurde das in der letzten Wahlperiode auch nur annähernd geleistet.

Beim Ausbau der Landesstraßen sieht es nicht viel anders aus. Unsere Infrastruktur ist in den vergangenen Jahren nicht annähernd bedarfsgerecht ausgebaut worden. Statt in Planung zu investieren, wurden lieber Streichlisten, im Jahre 2011 zum Beispiel, beschlossen.

Das ist Nordrhein-Westfalen bis zum heutigen Tage teuer zu stehen gekommen. Als der Bund seine Mittel für den Straßenbau erhöht hat, hatte Nordrhein-Westfalen zu wenig Planungen in der Schublade, um einen Anteil an den Bundesmitteln entsprechend seiner Größe zu erhalten. Wir haben daher ein schweres Erbe angetreten. Aber es gibt auch gute Nachrichten.

Erste gute Nachricht: Der Bund hat auch für die Zukunft ausreichend Geld für Bundesstraßen und Autobahnen zugesagt. Das ist gut für uns, und darüber sollten wir uns alle freuen. Ich hoffe, dass das auch in Zukunft so bleibt.

Zweite gute Nachricht: Die politischen Blockaden hier in Nordrhein-Westfalen sind gelöst. In der neuen Landesregierung wird Hand in Hand und nicht mehr gegeneinander an den Mobilitäts- und Verkehrsthemen gearbeitet. Wir brauchen deshalb kein Bündnis mehr des einen Koalitionspartners gegen den anderen. Mein Vorgänger hat das Erfordernis eines Bündnisses für Mobilität immer auch damit begründet, dass einer „durchgrünter“ Gesellschaft entgegengewirkt werden müsse. Viele habe es so verstanden, dass er damit den eigenen Koalitionspartner gemeint hat.

Die dritte gute Nachricht ist: Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Ministeriums für Verkehr und bei Straßen.NRW sind engagiert bei der Sache und gehen die Herausforderungen engagiert an. Ich habe den Eindruck, dass mancher froh ist,

dass die politischen Streitereien nicht mehr auf seinem Rücken ausgetragen werden.

Unsere aktuell größten Herausforderungen sind also weder das fehlende Geld, noch der fehlende politische Wille, sondern fehlende Planungs- und Baukapazitäten – intern wie extern. Man könnte das fast als Luxusproblem beschreiben.

Weil das Land in der Vergangenheit nicht ausreichend investiert hat, haben viele Firmen Kapazitäten entweder abgebaut oder zumindest nicht in ausreichendem Maße aufgebaut. Aus der Erfahrung vor Ort im Kontakt mit Mittelständlern wissen Sie, dass vielfach auch der boomende Hochbau attraktiver war, als im Straßenbau noch den wenigen Aufträgen hinterherzulaufen. Hier muss erst wieder Vertrauen, insbesondere bei den kleinen und mittelständischen Unternehmen, aufgebaut werden. Deswegen will ich es hier auch klar sagen: Die neue Landesregierung ist wieder ein verlässlicher Partner, insbesondere der mittelständischen Bauwirtschaft.

Trotz des schweren Erbens, trotz Kapazitätsengpässen bleiben unsere Ziele klar und ambitioniert. Wir werden unsere Infrastruktur sanieren, modernisieren und bedarfsgerecht ausbauen. Wir werden die Zukunft der Mobilität aktiv gestalten, um die Chancen, insbesondere auch der Digitalisierung, für die Mobilität in Nordrhein-Westfalen zu nutzen.

Die Menschen haben die christlich-liberale Regierung im Zweifelsfalle nicht gewählt, weil sie von uns erwartet haben, dass wir alle Probleme im Land wegzaubern. Ein Ministerium für „Zauberei“ gibt es nur bei Harry Potter. Die Landesregierung ist dafür gewählt worden, die strukturellen Probleme des Landes anzugehen. Der rot-grüne Streit in der Verkehrspolitik hatte schließlich noch eine zweite Dimension: Hinter dem Widerstand des einen Koalitionspartners konnte sich immer auch der andere Koalitionspartner schön verstecken.

Die Beseitigung von Kapazitätsengpässen, die Fortentwicklung unserer Infrastruktur entsprechend sich ändernder und wandelnder Bedarfe und die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte bedürfen neuer Steuerungs- und Beteiligungsinstrumente. Die Lösung unserer Verkehrsprobleme schaffen wir zum einen mit mehr Infrastruktur – nennen wir es Hardware –, mit mehr Straßen, Schiene und Wasserwegen. Das Bündnis für Infrastruktur hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Infrastruktur in der Gesellschaft zu schärfen und Widerstände durch Aufklärung und Beteiligung zu reduzieren. Ich sage ausdrücklich: Das war ein guter Ansatz. Dafür danke ich allen Beteiligten. Diese wichtige Arbeit wollen und müssen wir fortführen.

Daneben brauchen wir aber auch eine weitere Säule, in der nicht nur die heutigen, sondern auch die zukünftigen Fragen der Mobilität diskutiert und nachhaltige Lösungen erarbeitet werden. Auch mehr Intelligenz in der Mobilität wird uns helfen. Nur so werden wir die Kapazitäten unserer Infrastruktur noch besser ausnutzen als bisher, also gewissermaßen im Kontrast zur Hardware mit besserer Software. Hinzu kommt: Die Menschen sind nicht erster Linie an Infrastruktur interessiert, sondern an flexibler, an zuverlässiger und bezahlbarer Mobilität – und darum geht

es. Deswegen werden wir das Bündnis für Infrastruktur zu einem Bündnis für Mobilität fortentwickeln. In diesem Bündnis wollen wir gemeinsam mit der Wissenschaft, mit Nutzern, mit Anbietern an der Mobilität von heute und morgen arbeiten. Die Auftaktveranstaltung des neuen Bündnisses für Mobilität wird am 24. November im Rahmen eines Mobilitätssymposiums stattfinden. Die bisherigen Partner des früheren Bündnisses für Infrastruktur sind dazu eingeladen, auch in Zukunft mitzuarbeiten.

Bei Planungs- und Bauhochlauf kommt es darauf an, die Projekte verstärkt vom Ende her zu denken. Wir müssen die Frage in den Mittelpunkt stellen, wann eine bestimmte Maßnahme abgeschlossen sein muss. Bei allen Klagerisiken und externen Einflüssen: Auf diesen Endzeitpunkt hin müssen Planung und Ausführung ambitioniert ausgerichtet sein. Um die Vielzahl der gesperrten und abgelasteten Brücken in Nordrhein-Westfalen schneller zu sanieren oder neu zu errichten, setzen wir, wo immer möglich, auf Standardisierung. Beispiele sind der vermehrte Einsatz von Fertigteilbauwerken, also den sogenannten Legobrücken, und die Zusammenfassung mehrerer Projekte zu größeren Losen, um verlässlicher als Auftragnehmer aufzutreten.

Ich habe eingangs die Probleme der südwestfälischen Industrie beschrieben mit ihren Großraum- und Schwertransporten. Um dieses Problem dauerhaft zu lösen, werden wir gemeinsam mit dem Bund natürlich den Ersatz auf der ganzen Sauerlandlinie weiterhin konsequent vorantreiben. Dennoch wird es Jahre dauern, bis die A 45 auch für solche Transporte wieder zur Verfügung steht. Die Sünden der Vergangenheit, die Vernachlässigungen wirken langfristig. Deshalb werden wir die Kommunen entlang der ausgewiesenen Schwerlaststruten in die Lage versetzen, bestehende Hindernisse für den Großraum- und Schwerlastverkehr zu beseitigen. Wenn nötig, werden neue Möglichkeiten zur Förderung der Kommunen für entsprechende Maßnahmen im nachgeordneten Netz geschaffen.

Ich habe bereits deutlich gemacht, dass die neue Landesregierung bereit ist, mehr zu bauen. Geld ist kein limitierender Faktor mehr für Erhalt und Ausbau der Infrastruktur. Um das Geld aber auch verbauen zu können, werden ausreichende Planungs- und auch Genehmigungskapazitäten benötigt. Dem dringend benötigten Bauhochlauf muss zunächst ein Planungs- und Genehmigungshochlauf vorausgehen. Wir führen daher Gespräche mit den Regierungspräsidenten als Planfeststellungsbehörde und mit Straßen.NRW, um für die personellen Engpässe Lösungen zu finden. Außerdem werden wir externe Vergaben von Planungsleistungen hochfahren. Ob es die DEGES ist oder Private, spielt für mich dabei eine untergeordnete Rolle.

Lassen Sie mich an der Stelle kurz auf die künftige Infrastrukturgesellschaft des Bundes eingehen. Es steht die Frage an, ob wir als Land Nordrhein-Westfalen die Bundesstraßen weiter selber organisieren oder ob wir das in die Bundesfernstraßengesellschaft übergehen lassen. Planungshochlauf bei gleichzeitigen Strukturveränderungen erfordert eine topmotivierte Mannschaft, insbesondere bei Straßen.NRW, und eine topmotivierte Mannschaft setzt einen verlässlichen Arbeitge-

ber voraus. Deshalb werden wir nach einer sehr gewissenhaften Analyse so schnell wie möglich Klarheit für unsere Mitarbeiter schaffen.

Nicht zu vergessen – ich habe es eingangs bereits angesprochen –, wir haben nicht nur zu wenig Planer, sondern wir sind auch mit Kapazitätsengpässen bei Fachkräften, Rohstoffen, Maschinen etc. konfrontiert. Der limitierende Faktor beim Bauhochlauf ist also durchaus vielfältig.

Wir werden hier den Dialog mit allen Beteiligten suchen, um gemeinsam zu entwickeln, wie wir bestehende Kapazitätsengpässe für den dringenden Bauhochlauf beseitigen können. Der Bauhochlauf hat mehr Baustellen zur Folge. In einem überlasteten, zu kleinen Netz ist jede Baustelle ein Staurisiko. Da müssen wir uns nichts vormachen.

Was wir tun müssen, was wir tun können, ist das Baustellenmanagement zu verbessern. Dazu wollen wir bei der Bauausführung künftig noch stärker als bisher Instrumente wie die Sechs-Tage-Woche, Mehrschichtbetrieb oder, wo sicher möglich, Nachtbaustellen nutzen, um die Dauer von Baumaßnahmen zu verkürzen und die Belastungen für die Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. Hier spielen Sicherheitsthemen, Arbeits- und Tarifrecht, der Emissionsschutz, das Straßenverkehrsrecht sowie auch insbesondere Personalkapazitäten eine entscheidende Rolle. Gemeinsam mit der Bauwirtschaft, Personalvertretungen, Bezirksregierungen und Straßen.NRW werden wir alle Möglichkeiten der Optimierung nutzen.

CDU und FDP haben zudem in ihrem Koalitionsvertrag die Errichtung einer Stabsstelle Baustellen-Management bei der Verkehrszentrale in Leverkusen vereinbart. Derzeit laufen dafür die konzeptionellen Vorarbeiten.

Zum Thema „Bundesmittel“: Das Geld für den Erhalt, die Modernisierung und den Ausbau der Bundesfernstraßen ist da. Der Bund hat in den letzten Jahren massiv seine Mittel für den Bundesfernstraßenbau erhöht. Wir werden uns dafür einsetzen, dass das auch so bleibt und Nordrhein-Westfalen seinen Anteil abrufen und verbaut. Wir wissen alle, das war in der Vergangenheit nicht immer der Fall.

Daneben werden wir ohne ideologische Scheuklappen ÖPP-Modelle im Verkehrswegebau prüfen und dort, wo es Sinn macht, auch nutzen. Von schlechten Umsetzungsbeispielen der Vergangenheit lassen wir uns bei dem Thema natürlich nicht leiten. Die alten Verträge waren andere, als man sie sinnvollerweise heute abschließt. – So weit an dieser Stelle zu ÖPP. Dazu gibt es einen eigenen Tagesordnungspunkt, bei dem wir gerne, wenn gewünscht, auch noch ins Detail gehen können.

Unser Ziel ist es, den Bundesverkehrswegeplan zügig umzusetzen und so viel Geld wie möglich abzurufen. Zudem werden wir die Maßnahmen nach Reihenfolge der größtmöglichen positiven Wirkung abarbeiten. Der Masterplan befindet sich derzeit in der Erarbeitung und wird Ende des Jahres vorliegen.

Landesstraßen: Da war es in der Vergangenheit durchaus so, dass Geld ein limitierender Faktor war. Der neuen Landesregierung ist bewusst, dass die Landesstraßen, die Lebensadern insbesondere der ländlichen Regionen sind, der mittel-

ständig geprägten Wachstumsregion überall in unserem Land. Diese Lebensadern gilt es zu stärken. Dazu gehört, dass wir wieder mehr in den Erhalt unserer Landesstraßen investieren. Wir beenden die Unterfinanzierung, wir werden den Etat für den Erhalt von Landesstraßen auf 200 Millionen € pro Jahr hochfahren.

In dem Koalitionsvertrag ist auch vereinbart, den Bau von Landesstraßen wieder hochzufahren. Wir haben überall in unseren Regionen Dörfer, wo – aus welchen Gründen auch immer – Ortsumgehungsstraßen nicht vorangetrieben wurden. Da gehen teilweise 10.000/15.000 Pkw und Lkw täglich durch, und das beeinträchtigt das Leben der Menschen vor Ort nicht unerheblich. In Wahrheit macht es viele Dörfer kaputt. Deshalb sagen wir: Eine Blockade einseitiger Naturschutzbelange zulasten der Menschen darf es nicht mehr geben. Naturschutz und gesellschaftliche Anforderungen müssen in Einklang gebracht werden. Wer an der einen Stelle Lärmschutz fordert, darf die Menschen, die eine Ortsumgehung brauchen, nicht im Stich lassen.

Neben allen beschriebenen Herausforderungen haben wir auch ein paar veritable Chancen. Eine dieser Chancen ist die Digitalisierung. Ich habe es eben schon einmal angerissen beim Bündnis für Mobilität: Zukünftige Mobilität muss vernetzt sein. Sie können heute Abend oder vielleicht während der Sitzung per App von allen möglichen Anbietern eine Reise nach China, nach Australien buchen mit Leihwagen, mit Hotel, das ist alles heute möglich, und viele von uns machen das auch. Aber versuchen Sie mal, im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen von Höxter nach Euskirchen zu kommen, dann wird es interessant. Dabei liegen genau da ja auch unsere Chancen. Es war von fünf, vor zehn Jahren noch gar nicht so möglich, Themen mit Digitalisierung zu nutzen.

Deswegen mache ich überhaupt keinen Vorwurf nach hinten, aber da ist eine große Chance, die unterschiedlichen Verkehrsträger so zu vernetzen, dass für jeden Einzelnen eine Ideallösung für seine persönliche, auch individuelle Mobilität herauskommt, Pendlerströme besser zu verteilen, auch auf den ÖPNV zu kriegen und dadurch eine bessere und gleichmäßigere Auslastung unserer Infrastruktur zu erreichen.

Eine zweite Chance liegt in den Köpfen – abweichend vom Manuskript will ich sagen – ganz überwiegend von uns Männern, weil viele junge Männer heute nicht mehr so viel Wert darauf legen, ein eigenes Auto zu besitzen, irgendwann den Audi A6, den 5er-BMW oder den Passat als Dienstwagen ihr Eigen zu nennen. Viel spannender ist die jederzeit verfügbare Mobilität, am besten verbunden mit der Möglichkeit, unterwegs zu arbeiten, zu konsumieren. Das erlangt immer größere Bedeutung.

Weil die Menschen immer weitere Strecken zurücklegen, wächst das Bedürfnis, Arbeits- und Freizeitthemen in die Mobilitätszeit zu legen. Das ist eine große Chance, auch für den ÖPNV. Wir müssen deshalb die Vernetzung der Mobilitätsangebote von Bahn, ÖPNV, Bikesharing, Carsharing und eigenen Fahrzeugen vorantreiben und fördern. Es muss möglich sein, mit einer Anwendung das komplette Mobilitätspaket für die Strecke von A nach B zu buchen, egal, von welchem Anbieter.

Das gilt übrigens auch für Warenströme, die Vernetzung der Logistik schreitet immer schneller voran. Vernetzte Logistik kann dazu beitragen, unsere bestehende Infrastruktur noch effizienter zu nutzen. Sie hilft, Wege zu vermeiden, sie hilft, ideale Wege zu finden, und sie kann helfen, mehr Güter auf den Streckenkilometer zu bringen. Denken Sie dabei an Lkw-Platooning. Durch die Vernetzung der Fahrzeuge miteinander und mit ihrer Umgebung können wir den Abstand der Fahrzeuge auf der Strecke reduzieren, ohne dass die Verkehrssicherheit dadurch beeinträchtigt wird – im Gegenteil.

Gleiches Prinzip auch auf der Schiene. Die digitale Stellwerkstechnik könnte die Abstände zwischen den Güterzügen ohne Verlust an Sicherheit verringern. So können mehr Züge das gleiche Gleis befahren, es entstehen sozusagen virtuelle neue Gleiskapazitäten.

In aller Munde sind schon heute Fahrassistenzsysteme für das Auto. Viele von uns haben Abstand- und Spurhaltesysteme. Sie sind Grundlage für eine weitere Automatisierung der Fahrzeuge. Wenn wir unsere Fahrzeuge miteinander, mit ihrer Umgebung vernetzen, mit Ampeln, Schranken, Baustellen, mit Parkplätzen, Straßen, Kehrmaschinen, Müllwagen oder was auch immer, dann werden unsere Fahrzeuge im Idealfall immer die Ideallinie ohne Ad-hoc-Bremsmanöver zu ihrem Ziel finden. Das spart Treibstoff, CO₂, Feinstaub und NO_x-Ausstoß. Deshalb unterstützen wir das. Im Übrigen spart es auch Zeit und Nerven. All diese Chancen wollen wir nicht ungenutzt lassen. All diese Themen werden daher in unserer Arbeit eine größere Rolle spielen müssen als bisher.

Wenn ich über Einsparpotenziale CO₂ und NO_x durch Digitalisierung der Mobilität rede, führt kein Weg am Thema „Diesel“ vorbei. Da wir unter Tagesordnungspunkt 5 gleich noch einen eigenen Tagesordnungspunkt haben, will ich es hier nur ganz kurz machen. Vielleicht ist nach Beendigung der Bundestagswahl und des Sommerlochs auch wieder etwas mehr Sachlichkeit möglich. Aber um es nochmal in aller Deutlichkeit zu sagen: CDU und FDP, die neue Landesregierung hat es durch Ministerpräsident Armin Laschet selbst deutlich gemacht, lehnen Fahrverbote ab.

Es ist bedauerlich, dass wir überhaupt in die Situation gekommen sind, dass sich heute Gerichte mit diesem Thema befassen müssen. Die Politik hat das Thema leider aus den Händen gegeben, Politik hat das Thema viel zu lange laufen lassen. Ich sage auch an der Stelle nicht, allein die Vorgängerregierung hat das Thema extra so lange laufen lassen, um uns in eine solche Situation zu bringen, aber in Summe hat Politik das Thema zu lange laufen lassen.

Im Oktober werden wir uns mit den Kommunen zusammensetzen, um über die Ergebnisse der Diesel-Gipfel und der jetzt laufenden Arbeitsgruppen in Berlin zu beraten. Dann geht es darum, die Ergebnisse auf unsere Städte und Gemeinden herunterzubrechen und schnell umzusetzen.

Noch einmal zum Bundesverkehrswegeplan, jetzt zum Thema „Schiene“: Dazu gehören beispielsweise alle Baustufen des Rhein-Ruhr-Express. Andere wichtige Schienenmaßnahmen wurden in den sogenannten potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestuft und sollen noch der notwendigen volkswirt-

schaftlichen Bewertung unterzogen werden. Zu diesen Maßnahmen gehören Teile des Knotenausbaus in Köln bis hin nach Aachen oder der von uns seit vielen Jahren geforderte Ausbau der Bahnstrecke von Münster nach Lünen. Wir setzen uns dafür ein, dass der Bund auch diese Projekte zügig aufgreift und schnellstmöglich volkswirtschaftlich bewertet.

Das wichtigste Projekt des Bundesverkehrswegeplans im Schienenpersonennahverkehr für die nächsten Jahre ist aber sicher natürlich der RRX. 24.000 Personenfahrten oder 2 Millionen Personen/Kilometer wird der RRX täglich von der Straße auf die Schiene verlagern. Hierfür werden für die Schieneninfrastruktur im Kernbereich mehr als 2,5 Milliarden € investiert. Die Fahrzeuge sind energiesparend, leise und – das kann ich Ihnen nach einem ersten persönlichen Test sagen – auch durchaus bequem. Auch das WLAN funktioniert, also mindestens zeitgemäß, wenn in Sachen ÖPNV nicht sogar zukunftsweisend. Wir möchten, dass der RRX schnellstmöglich umgesetzt wird, damit wir den Menschen Schritt für Schritt bessere Qualität im Schienen-Personen-Verkehr bieten können. Ende nächsten Jahres sollen die ersten Züge auf unseren Gleisen fahren.

Die Bauarbeiten im ersten Abschnitt zwischen Köln und Langenfeld sind abgeschlossen. In einem weiteren Abschnitt Mülheim liegt bereits Baurecht vor. Wir werden uns beim Bund dafür einsetzen, dass bei entsprechendem Planungsfortschritt schnellstmöglich finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit die notwendigen Infrastrukturinvestitionen umgesetzt werden können.

Darüber hinaus ist uns wichtig, allgemein die Modernisierung der Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen weiter konsequent voranzubringen. Barrierefreiheit und bessere Aufenthaltsqualität sowie Informationsangebote werden dabei Standard. Derzeit werden dort 117 Maßnahmen geführt mit einem Gesamtwertumfang von 415 Millionen €, davon Landesmittel in Höhe von 120 Millionen €. Anfang 2016 wurde die dritte Runde der sogenannten Modernisierungsoffensive vereinbart. Hierzu haben die Zweckverbände bereits Verträge mit der DB abgeschlossen. Für 35 Projekte, die bis 2023 modernisiert werden sollen, werden insgesamt rund 162 Millionen € bereitgestellt. Hinzu kommen Maßnahmen an 53 Stationen auf den RRX-Außenästen für insgesamt rund 211 Millionen €.

Lassen Sie mich an der Stelle noch zwei Sätze nicht bundeseigenen Strecken sagen: Gerade für den ländlichen Raum haben diese eine erhebliche Bedeutung, und deswegen werden wir entsprechend dem Koalitionsvertrag – sie haben es sicher alle gelesen – die Infrastrukturförderung wieder einführen.

Kurz zum Luftverkehr: Metropolregionen, mittelstandsgeprägte Wachstumsregionen brauchen aber nicht nur Straßen- und Schienenverbindungen, sie brauchen auch entsprechende Luftverkehrsinfrastruktur. Die sechs Flughäfen und eine Vielzahl von Verkehrslandeplätzen bilden das dezentrale Flughafensystem in Nordrhein-Westfalen. Die nordrhein-westfälischen Flughäfen gewährleisten die Anbindung der Regionen an die wichtigsten internationalen und weltweiten Wirtschafts- und Tourismusstandorte.

Auch wenn der Erhalt der Arbeitsplätze bei Air Berlin im Mittelpunkt stand und die oberste Priorität für die Landesregierung hatte, haben wir auch die wichtige Funktion des Flughafens für die Region nicht außer Acht gelassen. Aus Düsseldorf müssen auch in Zukunft interkontinentale Flüge starten.

Mit Blick auf die beantragte Kapazitätserweiterung in Düsseldorf will ich eines klarstellen: Das Ministerium für Verkehr ist Genehmigungsbehörde für diese geplante, beantragte Erweiterung. Dabei müssen wir sowohl die Schutzinteressen der Anwohner als auch die wirtschaftlichen Belange des Flughafens im Blick haben und sauber abwägen. Etwa 40.000 Einwendungen und eine Menge Gutachten müssen sorgsam geprüft werden. Eine Entscheidung über die Erweiterung wird klar nach Recht und Gesetz getroffen. Wichtig ist mir, dass das Ergebnis, was immer es ist, am Ende rechtssicher ist.

Wir wissen, dass die heute noch geltende nordrhein-westfälische Luftverkehrskonzeption 2010 die nordrhein-westfälische Flughafenlandschaft nur noch bruchstückhaft abbildet. Um fundierte Aussagen zum Luftverkehr zu erzielen, bedarf es daher einer aktuelleren aussagekräftigen Datenbasis. Die Aktualisierung des Daten- und Faktenpools soll bis Dezember 2017 abgeschlossen werden, sie wird Grundlage neuer Überlegungen zur Luftverkehrskonzeption des Landes sein.

Lassen Sie mich noch ein paar Sätze zur Luftverkehrssteuer sagen. Wie Sie wissen, fällt die Luftverkehrssteuer auf allen Flügen an, die von deutschen Flughäfen starten. Ihre Höhe richtet sich nach der Entfernung des Fluges und des Reiselandes. Die deutschen Luftfahrtunternehmen stehen nach Einführung dieser Steuer vor einem Dilemma: Entweder sie geben die Steuer an die Passagiere weiter mit der Konsequenz, Passagiere an die Konkurrenz, zum Beispiel an die niederländischen Flughäfen, zu verlieren, oder sie geben die Steuer nicht weiter mit der Konsequenz, dass die Unternehmen ihre Investitionskraft schmälern. Wir werden uns daher beim Bund für eine Abschaffung der Luftverkehrssteuer einsetzen, wenngleich das durch das Ergebnis der Bundestagswahl wahrscheinlich nicht leichter geworden ist.

Mit Blick auf die Uhr und die anschließende Sitzung möchte ich beim Thema „Schifffahrt“ etwas kürzer abkommen. Sie haben im Koalitionsvertrag gesehen: Wir wollen ein Abkommen mit den ZARA-Häfen vereinbaren. Entsprechende Gespräche werden wir aufnehmen. Die Gespräche des Ministerpräsidenten in den Niederlanden am gestrigen Tage und auch der Antrittsbesuch des Botschafters der Niederlande an seinem ersten Arbeitstag nach der Ernennung durch den Bundespräsidenten sowohl beim Ministerpräsidenten als auch bei mir zeigt die hohe Bedeutung, die beide Nachbarn der Zusammenarbeit auch in den Fragen der Verkehrspolitik beimessen.

Stichwort Rheinvertiefung und Schleusen: In dem bereits angesprochenen Bundesverkehrswegeplan hat Nordrhein-Westfalen eine Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung bis Koblenz bzw. zumindest bis Bonn angemeldet. Die Forderungen wurden jedoch nicht in Gänze erfüllt. Im Bundesverkehrswegeplan wurde lediglich die Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg aufgenommen und als vordringlicher Bedarf zur Eng-

passbeseitigung fest disponiert. Wir werden uns weiterhin für die Abladeoptimierung bis Koblenz einsetzen. Das wäre eine wichtige Entlastung der Straße unter verkehrspolitischen wie unter umweltpolitischen Gesichtspunkten.

Darüber hinaus muss auch politisch und parteiübergreifend darauf hingewirkt werden, dass die wichtigen nordrhein-westfälischen Projekte exponiert im kommenden Koalitionsvertrag der Bundesregierung aufgenommen werden. Das gilt auch für die Erneuerung der Schleusenbauwerke.

Ich komme zu einem weiteren wichtigen Verkehrsträger: Das Fahrrad ist ein wichtiger Bestandteil einer intelligenten Verkehrspolitik geworden. Menschen wollen mit dem Fahrrad fahren. Das müssen wir unterstützen und das werden wir auch unterstützen. Nordrhein-Westfalen ist bereits heute Fahrradland Nummer 1 in Deutschland. Als Münsterländer fährt man Fahrrad, ohne dass dies Ausdruck politischer Gesinnung wäre. Es gibt Leute, die sagen: Wir Münsterländer fahren Fahrrad, weil wir zu faul sind zum Laufen und zu geizig zum Autofahren. Das lasse ich mal so stehen. Jedenfalls ist es für viele Menschen – auch für mich – Alltag.

Deshalb ist es für mich selbstverständlich, dass die neue Landesregierung die Verkehrsinfrastruktur weiter ausbauen wird. Dazu gehören neben der Sanierung und dem Neubau von Radwegen auch der Bau von Radschnellwegen. Der Bund hat hierfür noch unlängst als Ergebnis des Diesel-Gipfels zusätzliche Mittel zugesagt. Wir werden sie nutzen.

Bei den verschiedenen Verkehrsträgern gilt: Bauen und Verkehr ist immer mit Lärm verbunden. Diesen gilt es mit Blick auf Anwohner und Nutzer zu minimieren, ohne dabei notwendige Infrastruktur infrage zu stellen. Die Landesregierung tritt dafür ein, dass jeder zu seinem Recht auf Lärmschutz kommt. Allerdings liegt es in der Natur der Sache, dass nicht an jeder Stelle jeder Lärm verhindert werden kann. Wir können nicht jede Straße und jede Schiene in einen Tunnel packen.

Lassen Sie mich zum Schluss noch etwas zum ÖPNV sagen: Ich hatte eben ja schon einiges angerissen. Wir wollen ein Azubi-Ticket schaffen, das es Auszubildenden leichter macht, einen Ausbildungsplatz in anderen Regionen anzunehmen. Denken Sie nur an die Übergänge vom Münsterland und der Emscher-Lippe-Region – ganz unterschiedliche Arbeitsmarkt- und Ausbildungsmarktsituation – oder an die Situation zwischen Dortmund und dem Sauerland.

Ferner wollen wir die Chancen der Digitalisierung für ein einheitliches Nordrhein-Westfalen-Ticket nutzen, ohne erneut über bestehende Verbundstrukturen diskutieren zu müssen. Über diese Themen sprechen wir mit den Verbänden. Dabei ist auch das Sozialticket natürlich Thema.

Meine Ausführungen zeigen, dass der Begriff der Mobilitätspolitik passt. Unser Ziel ist, Mobilität sicherzustellen, das Vorankommen in Nordrhein-Westfalen. Wir rücken die Nutzermobilität in den Fokus unserer Arbeit, wir denken und fördern Mobilität vom Bedarf der Nutzer her.

Ihnen will ich gerne eine faire Zusammenarbeit anbieten. Jeder hat hier seine Rolle. Ich bin auch nicht erst seit heute in diesem Hohen Hause. Deswegen weiß ich

um die Rollen und respektiere sie auch. Politischer Diskurs hat noch niemanden von uns dümmer gemacht. Deswegen freue ich mich auf die Diskussion mit Ihnen über das soeben Ausgeführte und in den kommenden Jahren. – Vielen Dank für Ihre faire und ausdauernde Aufmerksamkeit. Danke schön.

(Beifall)

Gordan Dudas (SPD) bedankt sich für den Bericht. Da vereinbart worden sei, heute keine inhaltliche Debatte zu führen, habe er lediglich eine Frage zum Verfahren. Dem Vorgänger-Minister sei es immer um die Infrastruktur gegangen. Minister Wüst sei jetzt schon der Super-Stau-Minister des Wortbruches. Jetzt habe man eine gute halbe Stunde so gut wie nichts erfahren.

Der angebliche Sachstandsbericht bestehe aus Ankündigungen von Einschränkungen und Phrasen. Das sei nichts Neues gewesen, alter Wein in neuen Schläuchen. Er sei wirklich überrascht. Der Minister habe ja angekündigt, es komme jetzt eine Mobilitätsoffensive. Er wüsste gerne, wann der tatsächliche Bericht zur Mobilitätsoffensive der Landesregierung komme, ob das alles gewesen sei oder ob inhaltlich noch etwas komme.

Carsten Löcker (SPD) kommt darauf zu sprechen, dass der Minister 200 Millionen € für den Erhalt von Landesstraßen angekündigt habe. Er frage, was für den Neubau in Zukunft vorgesehen sei. Dazu habe der Minister nichts gesagt. Ein großer Teil der Rede habe sich mit dem Straßenbau und den Anforderungen beschäftigt.

Nebulös seien auch die Ausführungen zum Thema „Azubi-Ticket, Sozialticket“ gewesen. Der Minister habe zwar angekündigt, dass man miteinander reden wolle, um eine Lösung zu finden. Es stelle sich die Frage, ob der Minister ins finanzielle Obligo gehen werde. Denn es gebe entsprechende Aktivitäten nicht nur aus der Verkehrsgemeinschaft, sondern darüber hinaus auch aus den Sozialverbänden, die Klarheit wollten. Es wäre gut, wenn der Minister die Gelegenheit genutzt hätte, im Rahmen seiner „Kleinen Regierungserklärung“ dazu eine Aussage zu machen, damit man die Ungewissheit auch beseitigen könne.

Arndt Klocke (GRÜNE) bezieht seine Frage auf den Bereich Straßensanierung, Landesstraßen. Die inhaltliche Debatte werde in der nächsten Woche geführt. Wenn der Etat auf 200 Millionen € heraufgesetzt werde, würde das seine Fraktion sehr begrüßen. Der Minister habe ausgeführt, die Landesregierung setze den Etat „wieder“ hoch. Dieses „Wieder“ hätte er gerne erklärt, da ihm die Etatposten zumindest in den letzten 15 Jahren in diesem Bereich geläufig seien. Er wüsste gerne, worauf sich das „wieder“ in diesem Bereich beziehe. Der Etatansatz in diesem Jahr von 130 Millionen € sei der höchste, den das Land bisher in diesem Bereich gesetzt habe.

Minister Hendrik Wüst (VM) führt aus, die Frage von Herrn Dudas sei eine rhetorische Frage. Deswegen könne er sich eine Beantwortung sparen.

Zum Thema „Straßenneubau“: Er habe in alle Schubladen seines Vorgängers geguckt. Auffällige Vorhaben, Straßenbau für nächstes Jahr: Schublade leer! Deswegen werde die Landesregierung genauso viel Geld ausgeben, wie man Planungsvorhaben baureif machen könne. Die würden zu 100 % ausfinanziert.

Zum Ticketwesen: Alle Themen lägen gemeinsam auf dem Tisch – sowohl das Sozialticket als auch das Azubi-Ticket als auch ein elektronisches landesweites Ticket. Er werde seine Verhandlungsposition mit den Verbänden jetzt nicht dadurch schmälern, dass er hier Zahlen nenne, an welcher Stelle man bereit sei, welche Summen in Zukunft in die Hand zu nehmen.

Nächster Punkt „Straßensanierung“: Die Landesregierung werde erstmals die Summen aufbringen, die seit 2012 als notwendige Erhaltungssummen zumindest im Raum stünden. Das seien damals 195 Millionen € gewesen. Wenn man die Kostenentwicklung sehe, seien 200 Millionen € eine realistische Schätzung. Man werde erstmals diese Summen aufbringen, die seit vielen Jahren nötig seien.

2 **Vorsicht bei der Nutzung von Mautdaten für die Strafverfolgung – keine pauschale Kriminalisierung von Verkehrsteilnehmern!**

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 17/79

Vorsitzender Thomas Nückel merkt an, das Plenum des Landtags habe den Antrag am 13. Juli an den federführenden Innenausschuss überwiesen. Der Rechtsausschuss und der Verkehrsausschuss seien mitberatend. Der Antrag stehe am kommenden Tag auf der Tagesordnung des Innenausschusses und solle dort abschließend beraten werden. Der Verkehrsausschuss könne ein Votum abgeben.

Carsten Löcker (SPD) regt an, kein Votum zu dem Antrag abzugeben.

Vorsitzender Thomas Nückel weist darauf hin, dass der Innenausschuss den Antrag am kommenden Tag abschließend beraten werde.

Carsten Löcker (SPD) führt aus, in dem Antrag werde zur Vorsicht geraten. Die Maut sei damals zu Abrechnungszwecken eingeführt worden. Einigkeit habe bestanden, dass das Sinn und Zweck dieser Aufrüstung gewesen sei. Jetzt plane Baden-Württemberg, die Maut dahin gehend weiterzuentwickeln, dass man in Zukunft genau schauen wolle, wie die Bewegungsdaten seien, welche Informationen man brauche, um Verbrechen zu bekämpfen.

Im Bundesfernstraßengesetz sei es heute so geregelt, dass die Erhebung in der Form auf jeden Fall nicht vorgesehen sei. Die Vorschriften gäben das nicht her. Man müsse also darüber diskutieren, wie das Selbstverständnis in dem Zusammenhang sei. Seine Fraktion werde nicht darauf verzichten, diese neue Dimension in der Form zu thematisieren, die von Baden-Württemberg angestrebt werde. Es gehe um weitere 45 Millionen Daten von Autos, die über die Bundesfernstraßen führen. Es sei unbedingt notwendig, dass mit den Daten sensibel umgegangen werde. Man lebe in einem Rechtsstaat. Es sei eine spannende Betrachtungsweise. Von Mauterfassung in dem Zusammenhang zu reden, heiße, dass man damit nicht nur gerecht, sondern auch transparent umgehen müsse.

Es sei zu fragen, welche Intention man habe, wenn man in die entsprechenden Daten Einblick nehmen wolle, vor allem vor dem Hintergrund, dass man in einem Rechtsstaat lebe, in dem Freiheit und Privatheit von besonderer Bedeutung seien und sich die Eingriffe in die Persönlichkeitsrechte auf das absolut Notwendige beschränken müssten. Der Staat müsse bei der Erhebung solcher Mautdaten die Sicherheit und die Freiheit der Bürger gewährleisten.

Mit Blick auf die kommenden Auseinandersetzungen im Bundesrat zu diesem Thema erwarte seine Fraktion, dass sich die Landesregierung deutlich positioniere, was die Zweckbestimmung angehe. Er könne es ausschmücken und sagen, massenhaft Unbeteiligte aufgrund irgendwelcher Entwicklungen, die man beklagen müsse, in Da-

tenerfassung zu nehmen, könne kein Anlass sein, in diese 45 Millionen Pkw-Daten Einblick zu nehmen. Bisher gelte immer die Verdachtsunabhängigkeit. Wenn man hier Rasterfahndung anstreben wolle, dann müsse man sich auf jeden Fall vergewissern, ob die Zweckmäßigkeit, die Abwägung der Mittel und die Freiheitsrechte gewahrt blieben. Das, was aus Baden-Württemberg angestrebt werde, werfe Fragen auf, wie eng da CDU und FDP in dem Zusammenhang beieinander seien. Man erlebe erste Debatten. Er frage, welche Zugriffe die Ermittlungsbehörde in Zukunft haben solle, auch was Speichern dieser Daten angehe. Er frage, wie lange das laufen solle. Er glaube, man brauche eine intensive Debatte, eine inhaltliche Auseinandersetzung. Er gehe davon aus, dass viele ähnliche Befindlichkeiten hätten. Solchen Entwicklungen und Interessenslagen sei eine klare Absage zu erteilen.

Vorsitzender Thomas Nüchel hält fest, die SPD-Fraktion wolle nun auch über den Antrag abstimmen lassen.

Klaus Vossemer (CDU) stimmt der Aussage zu, dass dieser Antrag schwerpunktmäßig einer für den Innenausschuss sei. Er werfe eine Menge von juristischen Fragen auf, die der Verkehrsausschuss überhaupt nicht klären könne. Herr Löcker werfe in den weiteren Ausführungen einiges durcheinander. Er habe etwa das Stichwort „Rasterfahndung“ in den Raum geworfen. Das sei überhaupt nicht gemeint.

Bemerkenswert sei an dem Antrag, dass er sich auf Äußerungen aus dem Bundesland Baden-Württemberg beziehe, die im Weiteren ein Szenario beschrieben, was in dieser Form gar nicht akut werde. Eine Änderung der bestehenden Regelungen sei von niemandem bisher beabsichtigt. Insoweit sei auch die Aufforderung, bestehende Regelungen nicht zu ändern, ein spezieller Vorgang. Man habe sicher in den nächsten Wochen und Monaten mehr vor in Richtung Bund, als den Bund auch noch aufzufordern, Dinge nicht zu tun oder nicht zu ändern. Vor diesem Hintergrund werde seine Fraktion den Antrag ablehnen.

Bodo Middeldorf (FDP) betont, wenn Herr Löcker versuche zu testen, ob CDU und FDP beieinander stünden, dann könne er nur sagen, man werde CDU und FDP an dieser Stelle nicht auseinanderdividieren. Die Koalition habe an anderer Stelle sehr wohl gesagt, wie man mit dem Thema „Rasterfahndung, Schleierfahndung“ umgehe.

Bemerkenswert sei, dass die SPD jetzt einen Vorstoß aus Baden-Württemberg von der dortigen grün geführten Landesregierung aufgreife. Was in Baden-Württemberg passiere, müsse Nordrhein-Westfalen nicht tangieren. Ob es den Bund tangiere, sei auch noch die große Frage.

Bezogen auf den Antrag vom 04.07. sei anzumerken, die SPD sei ja noch selbst in der Verantwortung, das auf Bundesebene zu verhindern. Er bestätige die Aussagen von Herrn Vossemer. Es gebe bestehende Regelungen. Die Daten würden nahezu ausschließlich zu Abrechnungszwecken gebraucht. Der Rahmen, in dem Daten zur Strafverfolgung genutzt würden, sei sehr eng gesetzt. Es gebe überhaupt keinen Grund, an diesen Regelungen zu rütteln. Jetzt sollte man in Berlin erst einmal die Regierungsbildung abwarten und dann weiter gucken.

Nach Aussage von **Ministerialrätin Dr. Ina Holznagel (Justizministerium)** sollte man aus Sicht des Ministeriums der Justiz in der Diskussion fachlich zwei Ebenen auseinanderhalten. Das eine sei die Frage, wie mit Daten umgegangen werden solle, die auf Grundlage des Bundesfernstraßenmautgesetzes bereits jetzt erhoben und gespeichert würden. Die andere Frage sei, ob man zukünftig darüber hinaus mehr Daten speichern wolle oder solle, wie die zu verwerten seien.

Momentan herrsche im Mautrecht der Grundsatz der absoluten Datensparsamkeit. Das heiße, die Kontrollbrücken, die Toll Collect über der Autobahn betreibe, zeichnen die Daten auf. Wenn sich mit einem Abgleich der Datenbank herausstelle, dass der Lastwagen, der darunter durchfahre, auch die Maut bezahlt habe, dann würden diese Daten sofort wieder gelöscht. Aufbewahrt werde nur das, was gebraucht werde, um den Mautanspruch durchzusetzen, sozusagen Maut-Sünder-Daten.

Nach dem, was sie aus der rechtspolitischen Diskussion mitgenommen habe, wolle daran niemand irgendetwas ändern. Mautvorratsdaten, bei denen 45 Millionen Pkw-Fahrer rund um die Uhr überwacht würden, wolle niemand, könne auch gar keiner bezahlen, das habe auch niemand vorgeschlagen. Ob man die Daten, die zu Abrechnungszwecken bei Toll Collect vorhanden seien, in Fällen schwerster Straftaten für die Ermittlungsbehörden freigeben solle, darüber werde diskutiert. Der Minister der Justiz habe erklärt, dass er diese Diskussion immerhin für legitim halte, gleichwohl aber die Landesregierung nicht beabsichtige, im Bundesrat aktiv zu werden. Denn das sei in der Tat ein Thema, das von Baden-Württemberg angestoßen worden sei. Wenn sie das machen wollten, sollten sie das machen. Wenn der Bund das machen wolle – er sei zuständig –, könne er das Bundesfernstraßenmautgesetz ändern. – Aber Denkverbote oder Diskussionsverbote sollte es nicht geben. Sie sei Staatsanwältin von Beruf und fände es unerfreulich, wenn man über so etwas gar nicht mehr diskutieren dürfte.

Der Verkehrsausschuss lehnt den Antrag der Fraktion der SPD **Drucksache 17/79** mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der SPD-Fraktion und der AfD-Fraktion bei Nichtteilnahme der Grünen **ab**.

3 **Aktuelle Schäden und notwendige Reparaturen an der Rheinbrücke „Neuenkamp“**

Bericht
der Landesregierung

in Verbindung mit:

Schriftlicher und detaillierter Bericht der Landesregierung in kurz-, mittel- und langfristiger Perspektive zum Sachstand der A40 Brücke „Neuenkamp“ in Duisburg inklusive Umfahungskonzept und Baustellenmanagement

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/115

Vorsitzender Thomas Nüchel legt dar, die Landesregierung habe am 2. August den Tagesordnungspunkt mit einem mündlichen Bericht beantragt. Am 3. August habe die Fraktion der SPD den Tagesordnungspunkt „Schriftlicher und detaillierter Bericht der Landesregierung ...“ beantragt. Der schriftliche Bericht sei inzwischen eingegangen – vgl. Vorlage 17/115. Beide Punkte würden zusammen beraten.

Minister Hendrik Wüst (VM) trägt vor:

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vorab eine Information zu der baueähnlichen, um nicht zu sagen baugleichen Brücke in Leverkusen: Heute wird über den Neubau verhandelt, gestern auch schon den ganzen Tag vorm Bundesverwaltungsgericht. Wir warten alle gespannt darauf, was dabei herauskommt. Heute wird es kein Urteil geben. Heute wird nochmal verhandelt. Nach dem mir jetzt aktuell vorliegenden Stand wird es dann in 14 Tagen ein Urteil geben. Das dazu. Das hat mit diesem Punkt hier nichts zu tun, passt hier aber am ehesten rein.

Zu Neuenkamp: Am 2. August wurde ich darüber informiert, dass die A 40-Brücke „Neuenkamp“ noch am gleichen Tag wegen eines Risses im Stahlkörper einer Seilverankerung gesperrt werden musste. Ich habe daraufhin direkt Kontakt aufgenommen mit dem Oberbürgermeister der Stadt Duisburg und auch mit dem Geschäftsführer des Duisburger Hafens. Ich habe am gleichen Tag einen ausführlichen schriftlichen Bericht für die heutige Sitzung angemeldet. Dieser Bericht liegt Ihnen mit Vorlage 17/115 vor. Ich darf insofern auf den Bericht verweisen.

Ergänzend zudem ein neuerer Stand zu Ihrer Information: Eine Testmessung in der vorvergangenen Woche hat ergeben, dass binnen 30 Stunden mehr als 100 Lkw mit Lasten von mehr als 44 Tonnen die Brücke passiert haben, wohlgemerkt in einer Fahrtrichtung. Lkw über 44 Tonnen sind sozusagen rechtswidrig überladen. Hochgerechnet bedeutet das für einen Monat 3.000 bis 4.000 Lkws, die überladen sind. Das müssen wir mit Blick auf den Zustand dieser Brücke dringend vermeiden. Deswegen haben wir die Installation einer Wiege- und Ableiteinrich-

tion vor der Brücke Neuenkamp für 2018 vorgesehen und jetzt ausgeschrieben. Bis dahin wird weiter kontrolliert.

Die europaweite Veröffentlichung für den Aufbau und den Betrieb der Anlage ist Anfang letzter Woche erfolgt. Wenn es detaillierte Fragen gibt zum technischen Zustand der Brücke, zu Umleitungsthemen, zu der Wiege- und Ableiteinrichtung wären hinter mir Herr van Bebber und Herr Deutenberg von Straßen.NRW als Ansprechpartner da. Wir wollen kein technisches Detail hinterm Berg halten.

Carsten Löcker (SPD) betont, in dem Bericht sei keine Aussage darüber zu finden, dass mit Blick auf die 44 Tonnen-Fahrzeuge eine Ablastung von der Brücke vorgesehen sei. Damit wäre der Betrieb auf Dauer noch möglich, bis man in die Neubauphase kommen könne mit all den Problemen, die damit auch städtischerseits um die Autobahnkreuze zusammenhängen. Mit Ablastungen habe man durchaus gute Erfahrungen gemacht mit Blick auf die anderen Baustellen, Brücken, die Probleme gemacht hätten. Dazu finde man in dem Bericht nichts.

Was die Finanzierung des Brückenbauwerkes angehe, so sei das auch von Bedeutung. Das seien sehr hohe Investitionen. Er frage, inwieweit die finanziellen Ressourcen sichergestellt seien.

Arndt Klocke (GRÜNE) bedankt sich für die Vorlage. Er wüsste gerne, inwieweit die Finanzierung abgestimmt sei, analog zur Leverkusener Brücke A 1, wie weit die Gespräche gediehen seien und inwieweit es da Zusagen gebe, was die komplette Projektierung, den Bau angehe.

Minister Hendrik Wüst (VM) antwortet, es werde täglich daran gearbeitet, Ablastungen zu vermeiden. Er teile nicht die Auffassung, dass es eine gute Erfahrung wäre, hier eine Ablastung vorzunehmen mit Blick auf den an der Brücke nahezu direkt gelegenen größten Binnenhafen Europas. Das sei der Antrieb. Ausschließen könne er sie aber auch nicht.

MDgt Winfried Pudenz (VM) gibt an, bei der Finanzierung sei es so, dass grundsätzlich das Geld zur Verfügung stehe, allein aus dem Investitionshaushalt des Bundes. Die genaue Summe, wie teuer die Brücke werde, werde dem Bund vorgestellt anhand der Planungen, die in diesen Tagen an das Bundesministerium gehe, damit der Entwurf genehmigt werde, bevor er dann zum Planfeststellungsverfahren eingereicht werden könne. Es gebe aber überhaupt keinen Zweifel daran, dass der Bund jeden Betrag akzeptieren werde.

Gordan Dudas (SPD) kommt darauf zurück, dass der Minister gesagt habe, es werde täglich daran gearbeitet, Ablastungen zu vermeiden. Er bitte, das zu konkretisieren.

Minister Hendrik Wüst (VM) unterstreicht, nahezu täglich seien Leute in der Brücke. Sie guckten sich die Risse, die man letztlich erst gefunden habe, an. Nahezu an jedem Tag arbeiteten Leute daran, Verstärkungen vorzunehmen – vielleicht am Samstag, Sonntag nicht. Es sei ja nicht so, dass man das so stehen lasse und man gucke, was passiere. Er habe das einmal mit Manndeckungen beschrieben. Ziel sei es, Ablastungen zu vermeiden. Versprechen könne das heute keiner.

MDgt Winfried Pudenz (VM) kommt auf die technischen Fragestellungen zurück. Es gehe um eine Brücke, die an Seilen hänge. Die Seile würden eingeführt in Kästen. An den Seilen werde das Gewicht der Brücke gehalten. Die Risse, die gefunden worden seien, habe man in solchen Seilkästen gefunden. Die Seilkästen in Neuenkamp seien alle begehbar, sodass dort repariert und geschweißt werden könne. In den Seilkästen würden die kritischen Stellen jeden Tag überprüft. Von daher könne man im Moment zulassen, dass Fahrzeuge bis 44 Tonnen über die Brücke führen, weil Schäden festgestellt und repariert werden könnten.

Das sei der große Unterschied zu der Rheinbrücke in Leverkusen. Von den Seilkästen, die es dort gebe – das sei eine ähnliche Konstruktion –, seien nur zwei tatsächlich begehbar, in denen man Schäden beseitigen könne. In den anderen könne nicht gearbeitet, nicht geschweißt werden, weil die Konstruktion da etwas anders sei. Deswegen sei das Risiko zu groß, Lkws überhaupt noch über die Brücke zu lassen. Das sei der große Unterschied zwischen Leverkusen und Neuenkamp. In Neuenkamp könne man vorerst noch den Verkehr bis 44 Tonnen erlauben.

4 Schriftlicher und mündlicher Bericht der Landesregierung zum Monsterstau auf der A 3 am 5. August 2017

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/116

Vorsitzender Thomas Nüchel merkt an, am 7. August habe die SPD-Fraktion den Tagesordnungspunkt beantragt. Der schriftliche Bericht sei mit Vorlage 17/116 eingegangen.

Minister Hendrik Wüst (VM) verweist auf die Ausführungen in der Vorlage. Er bedaure es sehr, dass es durch die bereits im vergangenen Jahr geplante und auch initiierte Arbeit zu dieser erheblichen Verkehrsbehinderung gekommen sei. Leider bestätige das – das sei die Position der Landesregierung –, dass das Baustellenmanagement, sei es auch nur die Kommunikation, besser werden müsse. Man habe daher im Koalitionsvertrag die Einrichtung einer Stabsstelle „Baustellenmanagement“ bei der Verkehrszentrale beschlossen. Wie schon unter Tagesordnungspunkt 1 erwähnt, liefen dafür gerade die konzeptionellen Vorarbeiten. Für weitere Fragen stehe er gerne zur Verfügung.

Carsten Löcker (SPD) kommt auf den Slogan „Bewegung wählen – weg mit den Staus“ zu sprechen. Das seien die Anforderungen, die man vor der Wahl stelle. Dann erlebe man, dass die Holländer einen Strich durch die Rechnung gemacht hätten. Die Holländer seien häufig über deutsche Straßen gefahren und hätten dafür gesorgt, dass die Probleme noch potenziert worden seien. Insofern seien die Ausführungen interessant. Man könne sehen, mit wem man regional zu tun habe, mit welchen Beneluxstaaten, mit denen Verkehrsbeziehungen bestünden, man sich vorher absprechen sollte.

Der Bericht sei ein Beitrag dazu, dass auch zu den bekannten Maßnahmen, die in der Vergangenheit immer wieder eingefordert worden seien, neue Dinge hinzukämen. Nach Holland würden regional eigene Verkehrshinweise gesendet. Man wolle sich zusammensetzen, um solche Probleme zu vermeiden. Da müsse sich einiges in den nächsten fünf Jahren tun.

Klaus Vossemer (CDU) nimmt mit Interesse zur Kenntnis, dass Herr Löcker zugestehe, dass der neue Verkehrsminister in weniger als 100 Tagen schon viel mehr umgesetzt und angepackt habe, als in den letzten sieben Jahren überhaupt möglich gewesen sei. Die Erkenntnis, dass man ein Nachbarland von Holland sei, hätte auch in der Zeit von 2010 bis 2017 vorhanden sein müssen. Jetzt werde es angepackt, mit Macht. Das habe man unter Tagesordnungspunkt 1 gesehen.

Er vermute, dass dieser Tagesordnungspunkt wie auch der übernächste der untaugliche Versuch sei, tote Hühner über den Zaun zu schmeißen. Das werde seine Fraktion nicht zulassen.

385.000 km Staus im vergangenen Jahr seien Staus von Rot-Grün gewesen. Im Übrigen hätten sich die Staus seit 2012 noch einmal verdoppelt. Das, was Minister Wüst unter Tagesordnungspunkt 1 beschrieben habe, seien richtungsweisende Schneisen, die gemeinsam geschlagen würden. All das, was in den letzten sieben Jahren versäumt worden sei, sei natürlich nicht in wenigen Wochen und Monaten aufzuholen. Das habe auch niemand behauptet.

Er finde es schon äußerst sportlich, an dieser Stelle derart formulierte Anträge zu stellen nach dem Motto: Was gedenkt diese Landesregierung jetzt gegen das zu tun, was sieben Jahre lang versäumt worden ist?

5 Abgasskandal und Dieselpipfel: aktuelle Entwicklungen und Perspektiven

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/117

Vorsitzender Thomas Nückel merkt an, die SPD-Fraktion habe am 13. September den Tagesordnungspunkt beantragt. Der Antragsteller habe um einen schriftlichen und einen mündlichen Bericht gebeten. Der schriftliche Bericht liege mit Vorlage 17/117 vor.

Minister Hendrik Wüst (VM) trägt vor.

Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Wir haben Ihnen den schriftlichen Bericht vorgelegt. Ich verweise auf die Ausführungen. Wenn es Fragen zum Thema „Luftreinhaltung“ gibt, steht Frau Termath aus dem federführenden Umweltministerium zur Verfügung. Bei Fragen zum Thema „Antrieb“ steht Ihnen Herr Winkens aus dem federführenden Wirtschaftsministerium zur Verfügung.

Lassen Sie mich aus verkehrspolitischer Sicht einige Anmerkungen machen. Ich habe eben schon unterstrichen, dass die Landesregierung Fahrverbote ablehnt. Ich warne auch vor allzu übermütigen Erwartungen an neue Antriebe in kürzester Zeit. Manches, was in den letzten Wochen diskutiert worden ist, kann man nur mit dem Zusammentreffen von Sommerloch und Bundestagswahl erklären. Wer heute mit seinem Elektrofahrzeug unterwegs ist, hat in der Regel unseren Energiemix im Tank. Auch wenn ich das alles sympathisch finde und wir da große Potenziale sehen: So kurz, wie wir beim Thema „NO_x“ erfolgreich sein müssen, wird es den Flottenaustausch hin zu mehr Elektromobilität vermutlich nicht geben.

Die Stickoxidbelastung ist in den letzten Jahren runtergegangen, nicht hochgegangen. Die Diskussion erweckt manchmal einen anderen Eindruck. Es hat schon teilweise merkwürdige Züge, wie der Diesel in den letzten Wochen verdammt worden ist. Ich sage Ihnen das hier – wie ich es auch schon öffentlich gesagt habe – in aller Klarheit: Wir werden den Diesel als Antriebsform, den Verbrenner in Summe gesagt, noch lange brauchen.

Es gibt viele Potenziale, kurze Strecken, kurze Verkehr, gerade Sharing-Modelle in der Innenstadt auszubauen. Das wird einen großen Beitrag leisten, aber es ist nur ein Beitrag eines Maßnahmenbündels. Die Themen sind alle bekannt, schon seit vielen Jahren. Was ist mit unseren ÖPNV-Flotten? Teilweise wird da mit alten Dieselmotoren sehr großvolumig noch rumgetuckert, alles bekannt. Thema „Landstrom“, alles bekannt, viel zu lange nichts passiert. Ich bitte an der Stelle darum, eine Versachlichung der Debatte herbeizuführen.

Was wir gerade sehen, ist Attentismus am Markt. Die Leute bekommen einen schlechten Preis für ihren gebrauchten Diesel und fahren deshalb alte Fahrzeuge weiter, also völlig kontraproduktiv. Ich glaube, der Diesel kann noch eine Menge. Er muss besser werden. Wir verlangen von der Automobilindustrie, sich ehrlich zu

machen. Aber man muss schon die Diskussion über manipulative Motorsteuerung, Kartellvorwürfe und überschrittene NO_x-Werte schön sauber voneinander trennen. Und das ist in den letzten Wochen nicht passiert. Man hatte teilweise schon den Eindruck, dass manche politischen Kräfte das Dieselfahrverbot nahezu herbeisehnen. Wenn Verbandsvertreter darüber hinaus noch von autofreien Tagen als Happening schwärmen, sieht man, wie grotesk die ganze Geschichte ist.

Ein völliges Dieselfahrverbot in einer Stadt beispielsweise wie Düsseldorf – Sie können jede beliebige andere Stadt nehmen – hat nicht nur Auswirkungen auf die Pendler, die rein und raus müssen, sondern beispielsweise auch auf ganz banale Fragen wie der Ernährung. Nach zwei Tagen sind die Regale in den Supermärkten leer. Mit so etwas sollte man nicht aus durchschaubaren parteipolitischen Motiven herumspielen.

Wir brauchen klare Luft, wir wollen klare Luft, wir wollen die Einhaltung der Grenzwerte. Aber wir wollen auch rationale Positionen und ein Arbeiten an den Themen, die ich eben kurz angerissen habe. Deswegen unterstützen wir die Politik der noch amtierenden Bundesregierung, den angestoßenen Prozess mit dem Dieseltipfel und den aktuell tagenden Arbeitsgruppen dazu. Wir werden dann die Ergebnisse der Facharbeitsgruppe herunterbrechen, damit die Kommunen praktische Ergebnisse an die Hand bekommen und wir dann noch Effekte erzielen, die Grenzwerte zu erreichen.

Wir werden weiterhin alle unsere Energie in die Vermeidung von Fahrverboten stecken und nicht in die Vorbereitung von Verboten.

Carsten Löcker (SPD) stellt heraus, bei der Vermeidung von Fahrverboten gehe seine Fraktion mit. Das sei ein Ziel, das alle umtreibe. Es könne nicht sein, dass man am Ende vor unlösbaren Problemen stehe. Deshalb diskutiere man ja auch inhaltlich darüber, wie man so etwas vermeiden könne.

In den letzten Monaten habe es eine spannende Debatte darüber gegeben, welche Aktivitäten jenseits der Lösung der Probleme für den Diesel notwendig seien – als Motor, einer Antriebstechnologie, die eine Brückentechnologie für die nächsten zehn, 15 Jahre ausmache. Darüber brauche man sich auch nicht im Detail auszutauschen. Klar sei, dass das die Basis gewesen sei. Jetzt sei es wichtig, sich aufzumachen, Probleme zu lösen. Der Minister habe Ausführungen rund um den nächsten Dieseltipfel gemacht, was man da gemeinsam auf den Weg bringen wolle.

Sicher gehe es auch darum, nicht nur Lösungen für den Diesel auf den Weg zu bringen, sondern Ziel müsse es sein, auch mit Blick auf die Wettbewerber, die man mit Wien, Kopenhagen und anderen Zentren in Europa habe, auch den Modal Split tatsächlich zu verändern.

Wer Verkehrszuwachs prognostiziere, der müsse eine Ansage machen, welche Cluster man in dem Zusammenhang finanzieren wolle. Natürlich höre man, dass im Rahmen von Autobahnausbau viel passiere. Darüber sei lange diskutiert worden. Klar sei, der Zuwachs müsse abgebildet werden.

Man spüre auch – das mit Blick auf die öffentliche Einlassung des VDV, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen vom Vortage –, dass rund um das Thema „ÖPNV“ die Gelegenheit nicht genutzt werde, ausreichend darüber zu debattieren, was das für die Traglastfähigkeit des ÖPNV bedeute, der das Rückgrat des Verkehrs im Land ausmache. Wenn er in der Form bis heute nicht ausgebaut wäre, müsse man noch ganz andere Probleme beklagen. Der ÖPNV bringe seinen Teil. Man wisse aber auch, dass da auf den Felgen gefahren werde. Der VDV habe eine klare Ansage gemacht. Das sei auch hilfreich mit Blick auf den nächsten Gipfel, manche würden ihn Diesel-Gipfel nennen. In Nordrhein-Westfalen sei man ein Schritt weiter und sage, man brauche einen Blick dafür, wie die Mobilität in Zukunft laufe.

Wenn hier von 10 bis 15 Milliarden € pro Jahr geredet werden, nicht einmalig von 1 Milliarde – wie jetzt im Rahmen der zwei Debatten eingebracht worden sei –, mit der man an vielen Stellen die Probleme nicht lösen werde, schon gar nicht im Ruhrgebiet, im Rheinland. Die 15 Milliarden € seien eine wichtige Einlassung des VDV, der nicht von Äpfeln oder Birnen spreche. Das seien Fachleute, die wüssten, dass man da Gas geben müsse. Wenn man den Wettbewerb mit den anderen Metropolen gewinnen wolle, dann brauche man auch eine Verbesserung des Modal Splits. Das seien zum Teil 30 %, 40 %, was Straße, was Schiene und was Radverkehr angehe. Davon sei man in Nordrhein-Westfalen weit weg. Im dem Zusammenhang werde deutlich, Verkehrswachstum könne man in Zukunft nicht nur mit dem dreispurigen Ausbau von Straßen bewerkstelligen. Das sei ein wichtiger Input in diesem Zusammenhang, den man hier auf jeden Fall weiter voranbringen müsse.

Klar sei, dass es Bund- und Länderaufgabe sei. Es könne nicht sein, dass man jetzt sage, wunderbar, aus Berlin gebe es die 1 Milliarde, die bekomme man schon unter bei den Aktivitäten. Natürlich brauche man auch eine inhaltliche Einlassung des Landes Nordrhein-Westfalen. Der VDV spreche von 500 Millionen €. Die Frage sei berechtigt. Blicke er auf die letzten Wochen, in denen man rund um das Thema „Diesel“ diskutiert habe, so habe er bisher nur Professor Pinkwart zum Thema sprechen gehört. Verkehrsminister Wüst habe sich dazu in keiner Weise geäußert. Heute sei eine erste Einlassung erfolgt. Es sei schon wichtig zu wissen, wie das Verkehrsministerium, wie sich die Landesregierung an der Stelle aufstelle. Er erwarte dazu inhaltliche Einlassungen.

Der dritte „Diesel-Gipfel“ müsse auch durch Nordrhein-Westfalen inhaltlich gespeist werden, insbesondere mit Blick auf Radverkehr und ÖPNV sei da viel zu wenig bis jetzt zu sehen. In den nächsten Monaten müsse in Nordrhein-Westfalen noch eine Menge bewegt werden.

Arndt Klocke (GRÜNE) betont, die Äußerungen des Ministers deute er so, dass der Minister noch nicht verstanden habe, dass der Wahlkampf zu Ende sei. Es habe eine Aneinanderreihung von Plattitüden und Vorwürfen gegeben. Jetzt sei Herr Wüst Minister und nicht mehr in der Opposition. Da habe er ihn einige Jahre erlebt. Er habe schwungvolle Reden im Wirtschaftsbereich gehalten. Als Minister müsse er jetzt liefern.

Neben den Ausführungen in der Vorlage wüsste er gerne, ob es Überlegungen seitens des Ministeriums zu einer Art Masterplan Innenstädte gebe, Luftreinhaltung etc. Einige Maßnahmen seien in den letzten Jahren auf den Weg gebracht worden. Das, was Professor Pinkwart vorgestellt habe, was Kollege Löcker angesprochen habe, sei ein Programm, das Umweltminister Remmel im Frühjahr auf den Weg gebracht habe, wo jetzt der erste Ideenwettbewerb durch sei. Bonn habe den Zuschlag für 10 Millionen € bekommen. Er wüsste gerne, ob es im Ministerium eine Form von Rahmenplan für die nächsten Jahre gebe, also verschiedene Maßnahmen aus dem Bereich ÖPNV, Radverkehr, Car-Sharing, die zusammengeführt werden sollten.

Beim Diesel-Gipfel sei der Mobilitätsfonds vorgestellt worden mit 500 Millionen €. Das halte er grundsätzlich für einen richtigen Schritt, wobei der VDV gestern, Herr Fenske als Bundesvorsitzender, ausgeführt habe, dass es eigentlich einen Rahmenplan über die nächsten zehn Jahre mit 15 Milliarden € geben müsste, also deutlich mehr. Er frage, ob diese 500 Millionen etatisiert seien, ob man schon Projektanträge stellen könne, welchen Bereich Nordrhein-Westfalen von diesen 500 Millionen € bekomme, ob sich die Städte, die Regionen melden könnten, ob das im Bundeshaushalt schon hinterlegt sei oder ob es bisher nur eine Ankündigung nach dem zweiten Diesel-Gipfel sei.

Es stehe immer in der Luft, dass irgendeine Partei – damit sei seine Partei gemeint – auf Dieselfahrverbote setze. Das sei auf gar keinen Fall so. Selbst in Stuttgart, wo die Situation am brenzlichsten sei, setze man auf ein Maßnahmenpaket. Jetzt liege es an den Gerichten zu entscheiden. Man werde das erleben. Man werde die Urteile, die jetzt für Köln und andere Städte angekündigt seien, erleben. Danach werde die Politik zu handeln haben. Dass es eine Forderung im politischen Raum nach Fahrverboten geben würde, habe er bisher noch nicht erlebt, jedenfalls von keiner hier im Landtag vertretenen Partei. Man könne immer den Diesel in Schutz nehmen und für sakrosankt erklären; er finde es unambitioniert und nicht innovativ, gerade für eine Landesregierung, bei der die FDP zumindest im Wahlkampf angekündigt habe, den innovativen Zukunftspart zu spielen. Auch die Rede von Herrn Middeldorf in der letzten Woche habe weder von Sachkenntnis noch von irgendwelchen weitreichenden Planungen gezeugt.

Minister Wüst habe den Aspekt des Gesundheitsschutzes gar nicht angesprochen. Er sei Kölner Abgeordneter und wohne zwischen den beiden Messstellen Turiner Straße und Clevischer Ring in Köln. Da sei die Luft anders als in Rhede, auch ein bisschen anders als in Münster auf der Promenade, wenn man da mit dem Fahrrad herumfahre. Das sei Platz 1 der am meisten belasteten Messstellen in Nordrhein-Westfalen. Er kenne Leute, die dort direkt wohnen würden. Er kenne da auch Familien mit Kindern. Der Minister spare die Frage des Gesundheitsschutzes in seinen Ausführungen völlig aus. Das könne man in der Opposition oder als Automobilvertreter machen. Von einem Landesminister erwarte er zumindest eine ausgewogenere Darstellung. Es sei auch ein Anliegen von Menschen, gesund zu leben, auch von Kindern, gesund groß zu werden. Wenn man das auslasse, spiele man die Klaviatur der Automobilindustrie. Das sei ein bisschen zu wenig.

Henning Rehbaum (CDU) kommt auf den Redebeitrag vom Kollegen Löcker zurück. Es sei ja nicht so, als ob der Instandhaltungsstau im Stadtbahnbereich ein Phänomen sei, das gestern aufgetaucht sei. Man habe sich intensiv darüber unterhalten, nicht nur in der Enquetekommission für den ÖPNV. Er könne sich daran erinnern, bei der ersten Novelle des ÖPNV-Gesetzes Ende 2012/Anfang 2013 sei darüber gesprochen worden, ob die Neubaumittel für ÖPNV-Anlagen auch vielleicht für die Erhaltung von Anlagen eingesetzt werden könne. Da sei man nicht weiterkommen. Er finde es seltsam. Karl-Josef Laumann habe letztlich in einem anderen Zusammenhang gesagt, Heldenmut nach Ladenschluss. So komme ihm das gerade auch vor.

Man habe die Probleme sieben Jahre lang im Stadtbahnbau liegengelassen. Jetzt kämen plötzlich die großen Forderungen. Er sei selber mit seinem Arbeitskreis von der ÖPNV-Enquetekommission in Duisburg im Keller gewesen, habe sich die uralten Relaisstellwerke angeguckt. Da müsse etwas passieren. Aber dass das jetzt ein völlig neues Phänomen sei, das könne er nicht erkennen. Der VDV habe klare Gutachten dazu vorgelegt. Der Milliarden-Instandhaltungsstau sei da. Er sei liegengelassen worden.

Bodo Middeldorf (FDP) führt aus, Herr Klocke habe ihm letzte Woche nach seiner Rede im Plenum vorgeworfen, dass das wenig inhaltlich gewesen sei. Fakt sei – er könne es an dieser Stelle gerne wiederholen, Herr Klocke habe ja gesagt, er sei seit einigen Jahren für solche Themen zuständig und auch verantwortlich in Regierungsbeteiligung gewesen –, dass seit Jahren das Thema in Nordrhein-Westfalen auf dem Tisch liege, seit Jahren warteten die Kommunen darauf, dass ihnen die Landesregierung helfe. Das habe aber nicht stattgefunden. Dass Herr Kocke heute allen Ernstes darauf verweise, dass jetzt Gerichte entschieden, sei schon fast zynisch. Rot-Grün habe nichts unternommen. Man sei jetzt froh, dass die Gerichte hier zu Fahrverboten kämen.

Ziel der NRW-Koalition sei die Sicherung der individuellen Mobilität, selbstverständlich auch die Einhaltung der Grenzwerte. Das sei völlig klar, aber auch die Sicherung der individuellen Mobilität. Beides müsse man versuchen zu erreichen. Wenn man dieses Ziel habe, dann gelte selbstverständlich auch, dass diese Mobilität in den Innenstädten sichergestellt werden müsse. Um die Debatte zu versachlichen: Im Moment helfe keine Auseinandersetzung über ideologisch motivierte Einzelmaßnahmen. Entscheidend müsse sein, dass man – er sei Minister Wüst dankbar, dass er deutlich gemacht habe, dass sich sein Haus auch um die Konkretisierung der Bundesmaßnahmen kümmere – diese Dinge jetzt tatsächlich individualisiert auf jede einzelne betroffene Stadt herunterbreche. Dann müsse es selbstverständlich ein Maßnahmenbündel geben. Dann könne es nicht nur darum gehen, Einzelmaßnahmen umzusetzen. Selbstverständlich müsse es um die Frage Veränderung des Modal Splits gehen. Selbstverständlich müsse es darum gehen, sich auch um verkehrslenkende Maßnahmen Gedanken zu machen. Selbstverständlich müsse es um Antriebsfragen gehen. Selbstverständlich müsse es um Fragen gehen, wie man mit den Taxiunternehmen, wie man mit den Zuliefererverkehren jetzt auch zu Vereinbarungen kommen könne, um dann auch die Innenstädte von den Schadstoffen zu entlas-

ten. Da sollte man etwas entpolitisieren und gemeinsam zu Lösungen kommen. Die Menschen brauchten diese Lösungen, die Städte auch.

Arndt Klocke (GRÜNE) betont, Herr Middeldorf sei jetzt auch kein Jungpolitiker, auch wenn er neu im Parlament sei. Als er Neuparlamentarier 2010 gewesen sei, hätte er nicht als Erstes der Vorgängerregierung vorgeworfen, sie hätte ganz und gar nichts getan. Man könne sagen, da und da sei es zu wenig gewesen. Er habe in diesem Ausschuss sieben Jahre gesessen, habe viele Termine mit Nahverkehrsunternehmen erlebt, mit Minister, ohne Minister, Übergabe von Landesgeldern, Planfeststellungen, Freigabe von Teilabschnitten, von Radschnellwegen, Freigabe von Mobilitätsstationen etc., ob es der emissionsfreie Bahnhof in Horrem oder was auch immer gewesen sei. Wenn man Politik in diesem Land mache, wisse man auch über Vorgängerregierungen hinweg, dass hier manches auf dem Weg sei.

Da könne man immer sagen, das sei zu wenig, man habe jetzt die Mehrheit, man wolle Sachen anders machen, anders gestalten. Das sei in Ordnung. Aber dieses Schwarz-Weiß sei unter Niveau. Er bitte Herrn Middeldorf, sich einzuarbeiten. Er empfehle, den Bericht der Enquetekommission aus der letzten Legislaturperiode zu lesen. Die Zusammenarbeit habe fraktionsübergreifend funktioniert. Herr Rehbaum sei dabei gewesen, auch Herr Nückel. Man habe eine Bestandsaufnahme gemacht, was das Land angehe, man habe Zukunftspläne gefasst. Da lohne sich die Lektüre. Da komme man auch nicht zu solchen Ausführungen, dass hier angeblich jahrelang nichts passiert sei. Dann wisse man schon, was passiert sei und was auch noch in den nächsten Jahren zu tun sei.

Minister Hendrik Wüst (MV) legt dar, mit Blick darauf, dass die zusammenfassende Pressemitteilung der SPD zu dieser Sitzung schon raus sei, könne er sich kurz fassen. Selbst Abwesende wie Frau Philipp kommentierten hier offensichtlich mit telepathischen Fähigkeiten den Verlauf der Sitzung. Diese telepathischen Fähigkeiten schienen dem Kollegen Löcker zu fehlen, sonst hätte er mitbekommen, dass er sich nicht heute zum ersten Mal geäußert habe, sondern eine ganz schwingvolle Rede dazu im Plenum gehalten habe. Es sei ja das Privileg der Opposition, den Sitzungsdienst gelegentlich etwas schleifen zu lassen. Da wären telepathische Fähigkeiten angebracht gewesen. Er habe sich dazu im Plenum geäußert.

Kollege Klocke habe gefragt, wie die Kommunen an das Geld herankämen. Es sei ein zweistufiges Verfahren, das auch kommuniziert worden sei. Jetzt müssten Konzepte eingereicht werden. Bei weiterer Erarbeitung in den Arbeitsgruppen erfolge das ordentliche Antragsverfahren. So sei der Weg.

Zu der Frage, wer welche Maßnahmen bündele: In Luftreinhalteplänen würden alle potenziellen Maßnahmen abgewogen werden müssen. Das habe das Gericht ins Stammbuch geschrieben. Alle Maßnahmen müssten abgewogen werden – nicht nur die zur Vermeidung eines Fahrverbots. Das sei jedem bekannt. Man werde dann gemeinsam mit den Kommunen in der Zuständigkeit der einzelnen Ressorts – er habe eben die Kolleginnen und Kollegen aus den anderen Ressorts, MUNLV und MWIDE – das umsetzen, was aus Berlin komme.

An Herrn Klocke gewandt, fährt der Minister fort, auf Seite 1 unten der Vorlage habe er sich ausführlich zum Gesundheitsschutz bekannt. Er habe sich eingangs auf den Bericht eben bezogen. Das sollte die Sorge zerstreuen, dass die Landesregierung es nicht ernst nehme mit dem Gesundheitsschutz. Er habe keinen Zweifel daran gelassen wie auch der Ministerpräsident und alle anderen Beteiligten, dass man diese Grenzwerte einzuhalten habe. Man sei an Recht und Gesetz gebunden. Man könne auch abstrakte Debatten über Grenzwerte führen. Das sei nicht sein Thema. Die Grenzwerte müssten eingehalten werden, insbesondere aus Gründen des Gesundheitsschutzes, wie in der Vorlage ausgeführt werde.

6 Stauland Nordrhein-Westfalen: Was tut die Landesregierung gegen die zunehmenden Staus?

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/118

Vorsitzender Thomas Nückel merkt an, am 13. September 2017 habe die Fraktion der SPD den Tagesordnungspunkt „Stauland Nordrhein-Westfalen – Was tut die Landesregierung gegen die zunehmenden Staus?“ beantragt. Der schriftliche Bericht sei zwischenzeitlich mit Vorlage 17/118 eingegangen.

Carsten Löcker (SPD) räumt ein, dass alle wichtigen Details in der Vorlage zu finden seien. Es gebe aber nichts Neues.

Der Ausschuss nimmt Vorlage 17/118 zur Kenntnis.

7 A 1- und Mautdesaster: Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung für ihre Verkehrspolitik?

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/119

Thomas Nüchel (FDP) merkt an, am 13. September 2017 habe ebenfalls die Fraktion der SPD den Tagesordnungspunkt beantragt. Der Antragsteller habe auch hier einen Bericht erbeten. Der schriftliche Bericht liege mit Vorlage 17/119 vor.

Carsten Löcker (SPD) hat der Aussage des Ministers entnommen, dass man weiter auf ÖPP setzen wolle und die Maut entsprechend den Möglichkeiten ausbaue. Wenn man auf die Erfahrungen aus der Vergangenheit blicke – er wolle nicht auf die verkehrspolitischen Leitlinien von Dobrindt, der jetzt Landesgruppenchef werde, und aus diesem Ministerium verschwinde, eingehen –, am Ende sei es sehr fragwürdig, dass der Minister in seinen politischen Einlassungen den weiteren Ausbau von ÖPP-Projekten glorifiziere. Das finde er ein starkes Stück.

Wenn er auf die Erfahrungen in der Vergangenheit blicke – er wolle gar nicht über die A 8, die A 3 oder A 1 reden, gar nicht über Projekte in Frankreich und anderen europäischen Ländern, die ein reines Desaster seien, was den Steuervorteil angehe –, dann sei nicht zu verstehen, warum der Minister ankündige, weiter auf diese Karte setzen zu wollen. Das sei ein Hinweis, dass Herr Wüst Verkehrspolitik aus der Vergangenheit in den nächsten fünf Jahren betreiben wolle. Alle Steuerzahler müssten sich heute schon die Haare raufen, wenn sie sähen, wie die Wirkung in der Vergangenheit gewesen sei. Es gebe nicht ein einziges Projekt, das wirklich einen finanziellen Mehrwert generiert habe, wo alle sagen könnten, es lohne sich, in der Zukunft weiter auf diese Karte zu setzen, um Privatinvestitionen in dem Zusammenhang auszulösen.

Wenn man das schon hier vortrage – dafür könne man aus politischer Sicht sein, aus steuerpolitischer Sicht eher nicht, das sei mindestens ein Null ouvert –, dann müsse der Minister auch begründen, an welcher Stelle er drauflegen wolle oder neue Aktivitäten auslösen wolle, die tatsächlich dazu führten, dass man in Nordrhein-Westfalen mit Privatinvestitionen auch wirklich vorankommen könne. Man könne das ja nicht damit lapidar abarbeiten, dass man sage, an dem, was in der Vergangenheit gewesen sei, mache man einen Haken dran. Jetzt sei in Berlin demnächst alles neu. Da mache man ÖPP zum Vorteil der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler. Er könne das bisher nicht erkennen. Seine Fraktion werde in der Zukunft an der Stelle genau hingucken. Es gehe darum, was das für das Land am Ende bedeute, wenn am Ende alle draufzahlen müssten.

Arndt Klocke (GRÜNE) findet die Formulierungen in der Vorlage bemerkenswert zurückhaltend. Er habe Termine in Berlin erlebt, Bündnis für Infrastruktur etc., an denen die Vertreter von Politik und Wirtschaft viel euphorischer und impulsiver dieses Fi-

finanzierungskonzept gelobt hätten. Demgegenüber finde er das, was das Ministerium hier vorgelegt habe, erfreulich vorsichtig formuliert. Er lese „kann eine entlastende Rolle spielen“, „kann ÖPP zur Leistungssteigerung beitragen“. Das sei aufgrund der gemachten Erfahrungen auch angebracht. Er teile die Auffassung des Kollegen Löcker, dass man sich intensiv mit den Maßnahmen beschäftigen sollte. Er habe immer, auch in der letzten Legislaturperiode gesagt, aus grüner Sicht könne ÖPP einen Beitrag leisten, um Investitionen schnell voranzubringen und Projekte zu realisieren. Aber die bisher vorliegenden Beispiele wiesen größtenteils in eine andere Richtung. Das heiße nicht, dass es bei der A 57 und A 1 so bleiben müsse. Man werde auf jeden Fall im Rahmen der Oppositionsarbeit das regelmäßig zum Thema machen und sich das entsprechend vorlegen lassen.

Wenn man ein solches Instrument mit den Folgen – das sei in der letzten Legislaturperiode diskutiert worden – verwende, die das z. B. für die Beschäftigten bei Straßen.NRW habe, was den Unterhalt angehe, dann sollte man solche Projekte intensiv begutachten. Kollege Löcker habe gesagt, es gebe kein einziges. Er meine, der Bundesrechnungshof habe Ende 2016 festgestellt, von sechs realisierten ÖPP-Maßnahmen seitens des Bundes seien fünf mit deutlichen Kostensteigerungen verbunden. Das Eine sei ein Lückenschluss bei Hamburg, ein Autobahnprojekt gewesen. Er bedanke sich für die Vorlage. Das Thema werde regelmäßig weiter aufgerufen. Er bitte das Ministerium, bei der vorsichtigen, gerne auch bei einer kritischen Haltung in diesem Punkt zu bleiben.

Klaus Vossemer (CDU) räumt ein, Kollege Klocke habe die Vorlage richtig und sorgfältig gelesen und Zwischentöne interpretiert. Das unterscheide ihn sehr deutlich von dem Kollege Löcker. Eines müsse er korrigieren: Herr Löcker habe gesagt, ÖPP sei ein Finanzierungsmodell. Es sei ein mögliches zusätzliches Beschaffungsinstrument in Zeiten, in denen die Mittel für die Verkehrsinfrastruktur, für den Straßenbau knapp seien. Insoweit sei das in der Vergangenheit, auch in der letzten Legislaturperiode immer wieder diskutiert worden. Seine Fraktion habe einen entsprechenden Antrag gestellt. Er verweise auch auf die Anhörung zu dem Antrag, in der kontrovers, aber im Ergebnis genau das herausgekommen sei, was Herr Klocke zusammengefasst habe: ÖPP könne funktionieren, könne ein Mittel sein, wenn man es denn ordentlich mache.

Beispiele in der Vergangenheit hätten gezeigt, dass durch gewisse Vertragsgestaltungen, die man heute schon lange nicht mehr mache und gar nicht mehr in dieser Form vorsehe, durchaus Optimierungsbedarf bei solchen Vorhaben bestehe. Wenn man das, in die Zukunft gerichtet, vorhabe, werde man sicherlich aus den Fehlern der Vergangenheit auch lernen. Dann werde man auch zu einer ganz anderen Basis kommen, ÖPP einzusetzen.

Er betone, für seine Fraktion sei das ein zusätzliches Beschaffungsinstrument neben dem konventionellen Straßenbau, der in einem Investitionshochlauf sowohl auf Bundesebene wie auf Landesebene abgewickelt werden solle. Auch das unterscheide die Politik deutlich von den letzten Jahren. Insofern sei dieses ÖPP-Modell etwas, was man intensiv im Auge behalte. Man werde es für Maßnahmen, da, wo es sinn-

voll, notwendig und passende erscheine, auch einsetzen, aber als flankierend und als zusätzliches Element zum konventionellen Straßenbau, den man dringend notwendiger denn je brauche.

Armin Jahl (SPD) betont, es habe sich gezeigt, dass gerade das Beispiel A 1 Probleme mit sich gebracht habe. Herr Vossemer spreche immer vom Beschaffungsmodell. Die Wirtschaftlichkeit müsse aber auch eine Rolle spielen. Er wundere sich ein bisschen über den Bericht des Ministers, der sehr allgemein auf die Problematik eingehe, aber nicht konkret darstelle, was das bei den Finanzen bedeute, wo sich die Dinge änderten. Der Unternehmer, der es gemacht habe, sage, er brauche mehr Geld von der öffentlichen Hand. Jetzt habe man das Modell geändert. Es sei zu fragen, ob das bedeute, dass die öffentliche Hand jetzt mehr zahle, um denjenigen zufriedenzustellen, der ÖPP mit der öffentlichen Hand abgeschlossen habe. Er wüsste gerne, wie das neue Modell zu verstehen sei. Dazu werde konkret nichts gesagt.

8 Verschiedenes

Sitzungstermine 2017 und 2018 (siehe **Anlage** zu diesem Protokoll)

Vorsitzender Thomas Nüchel merkt an, die Obleute hätten sich auf die Sitzungstermine in der zweiten Jahreshälfte 2017 sowie auf Sitzungstermine für das Jahr 2018 verständigt. Für den 8. November 2017 sei ein Bedarfstermin angedacht. –

Der **Ausschuss** beschließt, über diesen Termin am 18. Oktober 2017 zu entscheiden.

Der Ältestenrat habe entschieden, dass am 17./18. Januar des kommenden Jahres das Plenum tagen werde. Der vorgesehene Termin für den 17. Januar könne von daher nicht stattfinden. Er schlage den 31. Januar 2018 als Ersatztermin vor.

Am 5. September 2018 könne eine Bedarfssitzung, am 12. September eine normale Sitzung durchgeführt werden. Jetzt sei für den 12. September eine Sonderplenarsitzung zusammen mit dem Landtag des Saarlandes in Düsseldorf geplant. Unklar sei zum jetzigen Zeitpunkt, wie lange diese Sonderplenarsitzung dauern werde. Er schlage vor, den 5. September, den Tag nach der Sommerpause, zu einer regulären Sitzung und den 12. September zur Bedarfssitzung zu erklären. – Der **Ausschuss** ist einverstanden.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

Anlage

23.10.2017/06.11.2017

160

A M VA

Tischvorlage 27.05.2017

Terminplan 2017
- 2. Jahreshälfte -

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	
Juni/Juli	26	27	28	29	30	1	2	27.06.: Wahl MP Sitzungswoche
	3	4	5	6	7	8	9	Sitzungswoche
	10	11	12	13	14	15	16	Sitzungswoche
	(17	18	19	20	21	22	23) Sommerferien 17.07. - 29.08. sitzungsfrei
	24	25	26	27	28	29	30	sitzungsfrei
August	31	1	2	3	4	5	6	sitzungsfrei
	7	8	9	10	11	12	13	sitzungsfrei
	14	15	16	17	18	19	20	sitzungsfrei
	21	22	23	24	25	26	27	sitzungsfrei
September	28	29)	30	31	1	2	3	sitzungsfrei
	4	5	6	7	8	9	10	Sitzungswoche
	11	12	13	14	15	16	17	Sitzungswoche
Oktober	18	19	20	21	22	23	24	Sitzungswoche
	25	26	27	28	29	30	1	Sitzungswoche
	2	3	4	5	6	7	8	Sitzungswoche 02.10.: Präsidium/PGF 04.10.: Ältestenrat
	9	10	11	12	13	14	15	Sitzungswoche
	16	17	18	19	20	21	22	Sitzungswoche
November	(23	24	25	26	27	28	29) Herbstferien 23.10. - 03.11. sitzungsfrei
	30	31	1	2	3)	4	5	sitzungsfrei
	6	7	8	9	10	11	12	Sitzungswoche
Dezember	13	14	15	16	17	18	19	Sitzungswoche
	20	21	22	23	24	25	26	Sitzungswoche
	27	28	29	30	1	2	3	Sitzungswoche
	4	5	6	7	8	9	10	Sitzungswoche
	11	12	13	14	15	16	17	Sitzungswoche
	18	19	20	21	22	23	24	Sitzungswoche
	25	26	(27	28	29	30	31) Weihnachtsferien 27.12.2017 - 05.01.2018 - sitzungsfrei

- = Plenarsitzungstage
- () = Schulferien
- = Bundesrat

○ VA-Sitzungen

Bedarf

A 11 VA

Tischvorlage 27.09.2017

Terminplan 2018
- 1. Jahreshälfte -

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So		
Januar	1	2	3	4	5)	6	7) Weihnachtsferien bis 05.01. sitzungsfrei	
	8	9	10	11	12	13	14		sitzungsfrei
	15	16	17	18	19	20	21		Sitzungswoche
Februar	22	23	24	25	26	26	28	Sitzungswoche	
	29	30	31	1	2	3	4	Sitzungswoche	
	5	6	7	8	9	10	11	sitzungsfrei	
	12	13	14	15	16	17	18	sitzungsfrei	
	19	20	21	22	23	24	25	Sitzungswoche	
März	26	27	28	1	2	3	4	Sitzungswoche	
	5	6	7	8	9	10	11	Sitzungswoche	
	12	13	14	15	16	17	18	Sitzungswoche	
	19	20	21	22	23	24	25	Sitzungswoche	
April	(26	27	28	29	30	31	1) Osterferien 26.03. - 08.04. sitzungsfrei	
	2	3	4	5	6)	7	8		sitzungsfrei
	9	10	11	12	13	14	15	Sitzungswoche	
	16	17	18	19	20	21	22	Sitzungswoche	
	23	24	25	26	27	28	29	Sitzungswoche	
Mai	30	1	2	3	4	5	6	Sitzungswoche	
	7	8	9	10	11	12	13	Sitzungswoche	
	14	15	16	17	18	19	20	Sitzungswoche	
	21	(22	23	24	25)	26	27) Pfingstferien 22. - 25.05.	
28	29	30	31	1	2	3	Sitzungswoche		
Juni	4	5	6	7	8	9	10	Sitzungswoche	
	11	12	13	14	15	16	17	Sitzungswoche	
	18	19	20	21	22	23	24	Sitzungswoche	
Juli	25	26	27	28	29	30	1	Sitzungswoche	

□ = Plenarsitzungstage
() = Schulferien
_ = Bundesrat

OVA-Sitzungen

AM VA

Terminplan 2018
- 2. Jahreshälfte -

	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	
Juli	2	3	4	5	<u>6</u>	7	8	Sitzungswoche
	9	10	11	12	13	14	15	Sitzungswoche
	(16	17	18	19	20	21	22) Sommerferien 16.07. - 28.08. sitzungsfrei
August	23	24	25	26	27	28	29	sitzungsfrei
	30	31	1	2	3	4	5	sitzungsfrei
	6	7	8	9	10	11	12	sitzungsfrei
	13	14	15	16	17	18	19	sitzungsfrei
	20	21	22	23	24	25	26	sitzungsfrei
September	27	28)	29	30	31	1	2	sitzungsfrei
	3	4	<u>5</u>	6	7	8	9	Sitzungswoche
Oktober	10	11	<u>12</u>	13	14	15	16	Sitzungswoche
	17	18	19	20	<u>21</u>	22	23	Sitzungswoche
	24	25	26	27	28	29	30	Sitzungswoche
	1	2	3	4	5	6	7	Sitzungswoche 02.10.: Präsidium/PGF 04.10.: Ältestenrat
November	8	9	10	11	12	13	14	Sitzungswoche
	(15	16	17	18	<u>19</u>	20	21) Herbstferien 15.10. - 26.10. sitzungsfrei
	22	23	24	25	26)	27	28	sitzungsfrei
Dezember	29	30	31	1	2	3	4	Sitzungswoche
	5	6	<u>7</u>	8	9	10	11	Sitzungswoche
	12	13	14	15	16	17	18	Sitzungswoche
	19	20	<u>21</u>	22	<u>23</u>	24	25	Sitzungswoche
Januar	26	27	28	29	30	1	2	Sitzungswoche
	3	4	<u>5</u>	6	7	8	9	Sitzungswoche
	10	11	12	13	<u>14</u>	15	16	Sitzungswoche
	17	18	19	20	(21	22	23	sitzungsfrei
Januar	24	25	26	27	28	29	30	sitzungsfrei
	31	1	2	3	4)	5	6) Weihnachtsferien 21.12.2018 - 04.01.2019 - sitzungsfrei

Bedarf

Bedarf