



Verkehrsausschuss

3. Sitzung (öffentlich)

18. Oktober 2017

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 15:20 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

- | | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Mobilitätspolitik der 17. Legislaturperiode | 3 |
| | Vorlage 17/175 | |
| 2 | Luftreinhaltepläne in NRW: Aktueller Stand der Umsetzung und Fortschreibung | 16 |
| | Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/157 (Neudruck)
Vorlage 17/176 | |
| | – Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion, siehe Anlage zu TOP 2 | |
| 3 | Verkehrsbeeinträchtigungen und Sicherheitslage an den Flughäfen in NRW – Welcher Erkenntnisstand liegt der Landesregierung im Hinblick auf die in jüngster Zeit erfolgten Berichte über Mängel bei den Sicherheitskontrollen und unzumutbaren Wartezeiten für die Fluggäste vor? | 21 |

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/177

– Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion, siehe Anlage zu
TOP 3

**4 Kampfmittelverdacht: Sperrung der A1 in Richtung Koblenz zwischen
Leverkusen-West und Köln-Niehl 23**

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/178

– Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion, siehe Anlage zu
TOP 4 und 5

**5 Sanierung der Hauptfahrbahn der A3 zwischen Anschlussstelle
Leverkusen-Zentrum und Anschlussstelle Opladen 24**

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/179

– Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion, siehe Anlage zu
TOP 4 und 5

6 Verschiedenes 25

Der Ausschuss kommt überein, den bisher als Bedarfstermin
vorgesehenen Ausschusstermin am 08.11.2017 aufzuheben.

* * *

Aus der Diskussion

1 Mobilitätspolitik der 17. Legislaturperiode

Vorlage 17/175

Vorsitzender Thomas Nüchel weist darauf hin, dass die Aussprache zur sogenannten kleinen Regierungserklärung traditionell in der Folgesitzung stattfindet, sodass man nun heute darüber berate.

Carsten Löcker (SPD) kritisiert den seiner Meinung nach eindimensionalen Schwerpunkt der kleinen Regierungserklärung auf der Straße, weil er wenig mit den veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in Nordrhein-Westfalen zu tun habe. Dass man in den nächsten Jahren gute strukturelle Arbeit leisten könne, liege an dem reich gedeckten Tisch, den die neue Landesregierung vorfinde. Straßen.NRW sei in den vergangenen Jahren mit Blick auf Planung, Planfeststellung, Drittvergaben, die Einstellung von Ingenieuren und die Einbindung der DEGES gut aufgestellt worden.

Die CDU verbreitete hingegen die Legende, SPD und Grüne hätten in den vergangenen Jahren nichts gemacht, was allerdings schon der neue Bundesverkehrswegeplan widerlege, nach dem zukünftig mindestens 40 % der Mittel für die Beseitigung von Engpässen, Staus usw. für Nordrhein-Westfalen erwartet würden, sodass es sich um eine gute Ausgangssituation handele. Zudem habe man in den vergangenen Jahren vieles in Bewegung gebracht. Auch gebe es zwischenzeitlich Schichtbetrieb, Nachtbau, die Sechs-Tage-Woche, die Vereinbarung von Vertragsstrafen, Telematikbeeinflussung sowie die Debatte rund um die Lego-Brücke. Auf all diese Punkte könne die neue Landesregierung aufbauen und werde nicht ernsthaft behaupten, Neues zu planen.

Der noch amtierende Bundesverkehrsminister, den, wie man höre, niemand vermissen werde, habe selbst mit dafür gesorgt, die zweite Klageinstanz bei wichtigen herausgehobenen Projekten abzuschaffen.

An der Erhöhung der bereits vorgesehene 125 Millionen € an geplanten Mitteln für den Landesstraßenbauerhalt um 75 Millionen € auf 200 Millionen € übe seine Fraktion keine Kritik, wobei zur Ehrlichkeit gehöre, dass die Koalition dafür neue Schulden aufnehme.

Aus der kleinen Regierungserklärung ergäben sich nicht wirklich neue Impulse gegen den Stauzustand. Da helfe es auch nicht, mit Blick auf 1995 ein paar Seitenstreifen freizumachen. Zwar könne man nach etwas mehr als 100 Tagen nicht erwarten, dass beabsichtigte Innovationen eingeleitet würden und man bereits zu signifikanten Verbesserungen komme, aber genau diese Erwartungshaltung habe die CDU-Fraktion im Wahlkampf geschürt, sodass sie sich nun auch gefallen lassen müsse, wenn die

Opposition bereits heute sehr kritisch betrachte. Dabei könne man feststellen, dass der Koalition keine Überraschungen gelungen seien.

Stattdessen lege sie mit Blick auf die tatsächlichen Bedürfnisse einen völlig falschen Fokus und vernachlässige die Multimodalität sowie den Ausbau der digitalen Infrastruktur. Es gehe um Vernetzung, deren Ausbau lange geplant sei und wofür Mittel lange zur Verfügung stünden. Der ÖPNV als Rückgrat der Mobilität werde ebenso vernachlässigt wie der verstärkte Ausbau von Radwegen. Weitergehende Innovationen, um den Anforderungen einer multimodalen Infrastruktur gerecht zu werden, vermisse er allerdings. Die Koalition lebe diesbezüglich von der ÖPNV-Gesetzgebung des vergangenen Jahres rund um den RRX und den RS1, die sie verständlicherweise fortsetze, weil sie die tatsächlichen Bedürfnisse Nordrhein-Westfalens aufnehme.

Hingegen wolle er mit aller Vorsicht das Bedauern seiner Fraktion darüber zum Ausdruck bringen, dass man die ÖPNV-Bedarfsplanung noch einmal europaweit beschreiben müsse, weil man mit Blick auf die gemeinsam formulierten Anforderungen mit den beiden Unternehmen an die Grenzen stoße, die nicht liefern könnten, die Komplexität der Fragen also so abuarbeiten, dass man gut planen könne. Die nun eintretende Zeitverzögerung könne niemand wollen, weil man erst anschließend zu Grundlagen komme, die es erlaubten, selbst die bereits zur Verfügung gestellten Mittel vernünftig einarbeiten zu können. Selbstverständlich erwarte man gerade in Bezug auf die Kleine Anfrage der Grünen zeitnah entsprechende Informationen.

Der Kernsatz der kleinen Regierungserklärung stelle auf Hinweise darauf ab, es gebe bekannte Größen und bekannte Anforderungen. Er empfiehlt, sich mit den Aktivitäten der vergangenen Landesregierung anzufreunden, und prognostiziert, der Verkehrsminister werde mit seinem Haus exakt dieses Konzept abarbeiten. Insofern werde man bei dem Ziel, mehr Mobilität für Nordrhein-Westfalen zu erreichen, um sich multimodal aufzustellen, nicht weit auseinanderliegen.

Er kritisiert deutlich, die CDU-Fraktion habe den Eindruck erweckt, mit innovativen Ideen die sehr großen Probleme in den nächsten fünf Jahren bewältigen zu können. Dies werde seine Fraktion sehr deutlich verfolgen. Jede Innovation, die zu mehr Mobilität in Nordrhein-Westfalen führe, werde sie tatkräftig unterstützen. In den ersten 100 Tagen der neuen Landesregierung hätten sich allerdings die Staus auf eine bislang ungekannte Länge summiert.

Da man über die Luftreinhaltepläne im Zusammenhang mit Vorlage 17/157 unter Tagesordnungspunkt 2 debattieren werde, verzichte er an dieser Stelle auf weitere Ausführungen, welche Innovationen das Land anstrebe, um drohende Fahrverbote zu verhindern.

Er kündigt an, seine Fraktion werde die Regierung weiter treiben und deutlich machen, dass es nicht Versprechen, sondern Taten brauche. Dabei gehe es letztlich um die Pendlerinnen und Pendler.

Arndt Klocke (GRÜNE) meint, er spare sich eine grüne programmatische Erklärung, die man dem Wahlprogramm seiner Partei entnehmen könne, sondern wolle vielmehr Nachfragen an das Ministerium richten.

Mit Blick auf die Ankündigung, dass man keine Verkehrspolitik, sondern Mobilitätspolitik in Nordrhein-Westfalen machen wolle, sich also breiter aufstelle, nehme die Straße doch einen sehr umfangreichen Platz ein. Er begrüßt hingegen, dass der neue Minister den Ausschuss vor Plattitüden wie „bauen, bauen, bauen“ und „röhrende Hirsche“ bewahre und insofern mehr Diplomatie zeige als sein Vorgänger.

Der Minister weise auf die starke Ausweitung der Belastungen der Straßen hin. Die Pendlerströme hätten sich von 2,1 Millionen Berufspendlern, die jeden Tag mehr als 50 km hin und zurück zur Arbeit fahren, im Jahr 1995 auf jetzt 4,9 Millionen mehr als verdoppelt. Er fragt nach Überlegungen im Verkehrsministerium, neben der Straßensanierung etc. das Thema Wohnen und Arbeiten mit der Verkehrspolitik zu verzahnen, denn bei der Verringerung von Staus komme man nur weiter, wenn man zunehmend mehr Menschen eine wohnortnahe Beschäftigungsperspektive anbiete. Heutige Wohnungsbauprogramme hingegen seien stets abgekoppelt von jeglichem Gewerbe, was zu langen Anreisewegen führe. Carsten Löcker habe schon darauf hingewiesen, dass die Staus in der letzten Woche ein Ausmaß angenommen hätten, wie es unter rot-grüner Regierungszeit nie der Fall gewesen sei. Die Perspektive für eine Veränderung könne nicht allein im Straßenbau liegen, sondern in der Frage, wie viele Menschen unterwegs seien und ob man Wohnen und Arbeiten enger zusammenführen könne.

Der Minister schildere zudem völlig zu Recht den bestehenden Sanierungsstau insbesondere bei den Brücken und auch den Bahnbrücken. Er möchte wissen, welche Überlegungen das Verkehrsministerium in Zusammenarbeit mit der Bahn anstelle, damit sich die Bahn nicht weiter aus dem Güterverkehr zurückziehe. Die letzten Jahre hätten mehrere Schließungen von Terminals gebracht; dabei müsse man für die Entlastung von Straßen weitere Lkw vermeiden.

Der seinerzeitige Koalitionsvertrag von SPD und Grünen habe das Abwarten auf das und die Orientierung an dem Luftverkehrskonzept des Bundes vorgesehen, das Minister Dobrindt zu Anfang der nun zu Ende gehenden Legislaturperiode angekündigt habe. Er fragt nach dem gegenwärtigen Stand der Vorarbeiten, auf die das Land Nordrhein-Westfalen zurückgreifen könne, zumal das Ministerium nun ein NRW-Konzept ankündige.

Die kleine Regierungserklärung spreche zudem von der Lösung mehrerer Blockaden seitens der Vorgängerregierung innerhalb der ersten 100 Tage, weshalb es beim Straßenbau nun reibungsloser vorangehen als bei der Vorgängerregierung. In der Antwort vom 11.10.2017 auf seine nach dieser Aussage gestellten Kleinen Anfrage beantworte das Ministerium nicht, um welche Blockaden es sich denn handele, sodass er diese Frage heute erneut stelle.

In Bezug auf die Straßensanierung bei Landesstraßen fälle der Minister ein hartes Urteil über die Vorgängerregierung, indem er von Unterfinanzierung spreche. Er möchte wissen, ob der Minister die Finanzierung vor dem Jahr 2010 für auskömmlich

che halte und sich der Sanierungsstau mithin erst unter rot-grüner Regierungszeit mehr als verdreifacht habe. Aus der von ihm bereits erwähnten Antwort auf seine Kleine Anfrage gehe hervor, dass das Land im letzten schwarz-gelben Haushalt für das Jahr 2010 76 Millionen € für die Straßensanierung gezahlt habe, im letzten rot-grünen Haushalt allerdings 127 Millionen €. Das Ministerium verweise allerdings zu Recht auf das Gutachten des Landesrechnungshofes aus dem Jahr 2016, der einen Sanierungsbedarf in Höhe von 195 Millionen € prognostiziere. Die von der Koalition angekündigte Erhöhung des Haushaltes für Straßensanierung und Landesstraßen werde seine Fraktion begrüßen.

Klaus Vossemer (CDU) konstatiert, der Dissens zwischen SPD und Grünen in Bezug auf die Verkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen werde auch in der Opposition fortgesetzt mit tieferen Gräben denn je.

Er pflichtet Arndt Klocke bei, auch ihm sei ein Minister lieber, der die Situation sachlich und nüchtern analysiere und daraufhin Zukunftsperspektiven entwickle, als ein Minister, der Parteitagsreden als „Wärmflaschen für die sozialdemokratische Seele“ halte, die das Land verkehrstechnisch aber nicht weitergebracht hätten.

Sowohl der Koalitionsvertrag als auch die kleine Regierungserklärung sprächen von der besseren Verzahnung von Wohnen und Arbeiten, weshalb man entlang der Verkehrsachsen neue Siedlungsgebiete ermöglichen wolle, was allerdings die Vorgängerregierung mit einem Landesentwicklungsplan verhindert habe, der die Entwicklung von Ortschaften unter 2.000 Einwohnern und darüber hinaus dieses Ziel mit überbordenden Flächenrestriktionen verhindert habe. Insofern begrüßt er, dass sich Arndt Klocke diesem Gedanken nun doch annähere.

Carsten Löcker hält er entgegen, er könne der neuen Landesregierung nach 100 Tagen im Amt schwerlich die kumulierten Staus mit einer Gesamtlänge von 385.000 km im Jahr 2016, mithin fast doppelt so viel wie im Jahr 2012, anlasten.

Er verweist darauf, die damalige schwarz-gelbe Landesregierung habe in den Jahren 2005 bis 2010 88 Planfeststellungsverfahren angeschoben, die rot-grüne Landesregierung bis zum Jahr 2016 hingegen lediglich 49. Der Landesrechnungshof habe mehrfach vorgerechnet, dass die für den Erhalt des Landesstraßennetzes vorgesehenen Mittel nicht ausreichten, sodass der Substanzverlust, der Substanzverzehr und letztlich das Verrotten der Infrastruktur der Landesstraßen letztlich Rot-Grün zu verantworten habe. Dies wolle man nun mit einer perspektivischen Entwicklung von bis zu 200 Millionen € reparieren.

Er erinnert an eine Streichliste aus dem Jahr 2011, nach der von 144 Projekten die Hälfte nicht weitergebaut bzw. weiter geplant werden durfte, weil man völlig irrig angenommen habe, es werde für die Infrastruktur kein Geld mehr geben und man nicht für die Schublade planen wolle. Dabei handele es sich allerdings um eine fatale Fehleinschätzung, weil Geld nicht mehr den limitierenden Faktor darstelle für die Verkehrsinfrastruktur und es nun nach sieben Jahren keine Planungsreserven gebe, auf die die neue Landesregierung gerne zurückgreifen würde. Stattdessen habe Rot-Grün im Jahr 2013 Bundesmittel in Höhe von 48 Millionen € zurückgeben müssen,

was er für beispiellos in der Geschichte Nordrhein-Westfalens und im Vergleich zu anderen Bundesländern halte.

Dass die kleine Regierungserklärung hauptsächlich auf den Straßenverkehr abstelle, liege in dem Umstand, dass Rot-Grün dort die meisten Probleme hinterlassen und weder in den vergangenen sieben Jahren noch heute realisiert habe, dass das Nutzerverhalten, das Mobilitätsbedürfnis der Menschen, nach wie vor schwerpunktmäßig bei der Straße liege.

Man wolle Mobilität verändern und vernetzt denken, wofür Rot-Grün überhaupt keine Vorarbeit geleistet habe. Das Baustellenmanagement sowie die anderen Punkte, die Carsten Löcker vortrage, gebe es bereits seit Verkehrsminister Oliver Wittke. Hier habe Rot-Grün nicht nur keinen Beitrag geleistet, sondern im Zweifel sogar noch auf der Bremse gestanden.

Die Präsentation halte er daher für „ziemlich erbärmlich“, denn Kritik um der reinen Kritik willen halte er für einer Opposition nicht würdig. Stattdessen habe er auf mehr Demut angesichts dessen gehofft, was unter rot-grüner Regierungsverantwortung nicht zustande gebracht worden sei. Er freue sich aber über die Ankündigung, alles, was die neue Koalition nun entwickle, in der Zukunft positiv zu begleiten.

Bodo Middeldorf (FDP) meint, mit seiner kleinen Regierungserklärung schlage der Minister ein neues Kapitel in der Verkehrspolitik Nordrhein-Westfalens auf, bei der es in der Vergangenheit viel um Verhinderung gegangen sei. Nun aber werde es um das Möglichmachen gehen, ohne dass der Minister ein Wolkenkuckucksheim errichte, sondern – im Gegensatz zu Rot-Grün – mit pragmatischen Lösungen die Probleme angehe, um die Trendwende in den nächsten Jahren zu erreichen.

Grundlage stelle die Übernahme eines verkehrspolitischen Trümmerfeldes dar, was auch an internen Streitigkeiten der damaligen Koalitionspartner liege, sodass irgendwann die beiden Minister Duin und Groschek von der Verhinderungspolitik der Grünen genug gehabt und das Bündnis für Mobilität ins Leben gerufen hätten, um die Dinge endlich voranzubringen – allerdings zu spät.

Neben einem baulichen und politischen Trümmerfeld bestehe die Schwierigkeit für die neue Landesregierung auch darin, die Dinge wieder im Aufwuchs zu gestalten, die die alte Landesregierung plattgemacht und heruntergefahren habe in einer Art und Weise, dass die Wirtschaft nun gar nicht so schnell nachkomme, sodass man nun mit vereinten Kräften sehr systematisch aufbauen müsse. Man strebe nichts anderes als einen verkehrspolitischen Philosophiewechsel an: Man wolle bauen. Man wolle den Menschen Mobilität ermöglichen. Man werde ihnen im Gegensatz zur rot-grünen Landesregierung – Stichwort: ÖPNV usw. – dabei nicht vorschreiben, wie sie sich fortzubewegen hätten. Darin liege ein deutlicher politischer Unterschied zum Vorgehen von Rot-Grün.

In den kommenden Jahren werde man mehr investieren insbesondere bei den Landesstraßen, sowohl in den Neubau als auch die Sanierung, um die Versäumnisse der letzten Jahre aufzuholen. Dazu werde man auch die Planungskapazitäten systematisch ausbauen, die eine wichtige Grundlage für diese Aktivitäten darstellten.

Bereits seit mehreren Jahren sei klar, dass es in den nächsten fünf bis zehn Jahren eine grundsätzliche Veränderung der Mobilität insgesamt geben werde. Das gelte für Mobilitätssysteme, für Antriebssysteme und für die Frage nach den technologischen Möglichkeiten. Insofern müsse die Frage von Carsten Löcker nach der Digitalisierung eigentlich lauten, was denn Rot-Grün in der Vergangenheit dafür getan habe. Die neue Landesregierung greife diesen Punkt nun auf, um Nordrhein-Westfalen zu einem führenden Land in Bezug auf Mobilität 4.0 auszubauen, was nicht nur mit Blick auf die Mobilität, sondern auch im Sinne der Anbieter hochgradig wichtig werde. Hier wolle man wie in anderen Bereichen auch vorne mit dabei sein und wieder auf Platz eins in Deutschland kommen.

In diesem Zusammenhang habe der Wirtschaftsminister bereits ein erstes Paket in Höhe von 100 Millionen € zur Förderung innovativer Konzepte auf den Weg gebracht. Der Verkehrsminister habe angekündigt, sehr viel intensiver in die Vernetzung der Verkehrsträger zu investieren. Selbstverständlich werde man sich auch der Frage annehmen, wie man die Infrastruktur technisch fit machen könne. Dabei handele es sich um die Zukunftsthemen, die die Koalition umtrieben, die Rot-Grün in den vergangenen Jahren aber liegengelassen habe.

Die neue Landesregierung werde das Thema Mobilität mit einer vernünftigen Grundlage und einer Zukunftsperspektive ausstatten, anstatt den Menschen vorzuschreiben, wie und womit sie sich wann fortbewegen sollten. Dabei werde man auch nicht in die Vergangenheit blicken, sondern in die Zukunft. Was Carsten Löcker aus dem Bereich ÖPNV der letzten zehn bis 20 Jahre hervorkrame, bringe nichts, weil man in zehn Jahren an dieser Stelle mit völlig anderen Systemen werde umgehen müssen, was man nun genau angehe.

Olaf Lehne (CDU) verweist auf einen politischen Spruch, wonach man getroffen haben müsse, wenn der politische Gegner anfangs zu quietschen. Demnach müsse der Schuss der Landesregierung gesessen haben, weil die Opposition zu Recht vor Schmerzen quietsche. Nach einer 39-jährigen Regierungszeit bis zum Jahr 2005 hätten CDU und FDP in den fünf Jahren bis 2010 vieles verändert und unter anderem weit mehr Maßnahmen beantragt. Wenn er sich recht erinnere, habe Rot-Grün im Jahr 2005 überhaupt keine Maßnahmen beantragt. Dies zeige deutlich das geringe Interesse für die äußerst langläufigen Infrastrukturmaßnahmen.

Auch in der Zeit von 2010 bis 2017 habe Rot-Grün nichts bewegt. Er zeigt sich sehr verärgert, dass die Opposition wie gerade schon im Wirtschaftsausschuss behauptete, Nordrhein-Westfalen stehe glorreich da, obwohl man ihr in der Öffentlichkeit diese Auffassung permanent um die Ohren schlage, und zwar nicht nur die Opposition, sondern auch alle Presseorgane, die objektiv festgestellt hätten, wie schlecht Nordrhein-Westfalen dastehe.

Er wirft Arndt Klocke vor, die von ihm geforderten Maßnahmen nicht bereits unter dem seiner Meinung nach absoluten Verhinderungsminister Johannes Remmel gefordert zu haben.

Der Opposition hält er entgegen, wer treiben wolle, müsse zunächst einmal herankommen. Nachdem sie wieder aufgeschlossen habe, könne sie auch anfangen zu treiben.

Frank Börner (SPD) wirft Klaus Vossemer vor, es reiche nicht aus, eine vorbereitete Rede vorzulesen, ohne den Vorrednern zuzuhören. Nach den starken Ankündigungen im Wahlkampf setze Schwarz-Gelb im Verkehrsbereich letztlich fort, was Minister Groschek mit seinem Team eingeführt habe, wie zum Beispiel beim Verkehrswegeplan und anderen Punkten. Insofern gehe es letztlich um die Frage nach den Urheberrechten. Insbesondere Förderpläne hätten einen längeren Vorlauf, der zudem für Nordrhein-Westfalen erschwert werde, wenn ein bayrischer Bundesverkehrsminister im Amt sei. Davon profitieren nun die aktuelle Landesregierung und am Ende hoffentlich auch der Bürger.

Bodo Middeldorf wirft er vor, Kalendersprüche vorzutragen, anstatt konkret anzukündigen, was man an Innovationen umsetzen werde.

Vom Verkehrsminister möchte er wissen, ob seine Ausführungen mit dem Wirtschaftsminister abgestimmt seien, was insbesondere für die Bezeichnung Nordrhein-Westfalens als Industriestandort für Stahl, Chemie und die Hidden Champions in Südwestfalen und in vielen anderen Regionen des Landes gelte.

In den Darstellungen des Ministers spiele der Güterverkehr zudem fast keine Rolle, der über die Vertiefung des Rheins und die Erneuerung von Schleusen spreche, aber kein grundsätzliches Konzept für die Nutzung der Bahn für den Güterverkehr, die trimodale Vernetzung und die Aufstellung für die Zukunft gebe.

Arndt Klocke (GRÜNE) hält Olaf Lehne entgegen, die Positionierung der Koalition gegenüber Johannes Remmel sei uneindeutig, denn was Bodo Middeldorf als Pinkwart-Programm vorstelle, entspreche eins zu eins dem vom damaligen Minister Remmel im Februar vorgestellten neuen Mobilitätsprogramm.

Im Übrigen habe er den Eindruck, Bodo Middeldorf habe sich noch nicht völlig eingearbeitet. Man könne immer kritisieren, dass man noch mehr hätte tun können, aber Straßen.NRW haben noch nie so viel Geld für konkrete Straßenbaumaßnahmen, Planungsmaßnahmen etc. ausgegeben wie im Jahr 2016, nämlich 1,1 Milliarden €. Insofern müsse man die letzten Jahre differenzierter betrachten, insbesondere nach der Neuaufstellung des Landesbetriebes. Somit könne man möglicherweise manches aus den Jahren 2013 oder 2014 kritisieren, nicht aber behaupten, bis zum Regierungswechsel habe sich nichts getan, sodass jetzt die große Wende komme. Diesbezüglich sei sogar die „BILD“ differenzierter.

Das Bündnis für Infrastruktur halte er für grundsätzlich richtig und begrüße es. Er möchte vom Minister wissen, ob er den Fehler seines Vorgängers wiederhole, die Umweltverbände und die alternativen Verbände wie den BUND, den NABU, den VCD usw. ebenfalls nicht einzuladen.

Carsten Löcker habe zu Recht angemerkt, dass der ÖPNV in der Regierungserklärung zu kurz komme. Er möchte wissen, was aus dem Sozialticket werde und ob das

Ministerium Überlegungen bezüglich eines landesweiten Schülertickets verfolge, wie es das schwarz-grün regierte Hessen unter einem grünen Verkehrsminister zu diesem Schuljahr tue für Schüler und Auszubildende, was sehr gut angenommen werde. Er räumt ein, in rot-grüner Regierungszeit sei mit Blick auf die Aufteilung der verschiedenen Zweckverbände und den Konkurrenzen nicht so viel erreicht worden, wie es hätte sein sollen. Diese Frage stelle er auch vor dem Hintergrund der großen Konferenz in den Rheinterrassen vom vergangenen Dienstag, auf der die Verkehrsverbände endlich eine engere Zusammenarbeit angekündigt hätten.

Gordan Dudas (SPD) bezeichnet Klaus Vosseem als eine weitaus größere Enttäuschung als Bernhard Schemmer. In seinem Redebeitrag habe er lediglich die Vergangenheit betrachtet. Seine Fraktion wolle die rot-grünen Sünden beseitigen, sei aber nicht in der Lage, auch nur einen einzigen Punkt zu benennen, wie sie es zukünftig besser mache. Auf einer Veranstaltung des gestrigen Tages hätten die „Hinterhofpartner“ der CDU deutlich gemacht, dass die Landesregierung beim Bauen und beim Verkehr den Vertretern der Wirtschaft nicht zuhören oder, falls doch, sie nicht verstehe. Dass die „eigenen Leute“ dieses Zeugnis nach 100 Tagen Regierung ausstellten, halte er für bezeichnend.

Der Minister habe in der kleinen Regierungserklärung Südwestfalen lobenderweise zweimal erwähnt. Zudem teile er teilweise die Einschätzung des Ministers zur dortigen Verkehrssituation. Bei den Kommunen in Südwestfalen sei die kleine Regierungserklärung auf großes Interesse gestoßen, sodass man ihm Fragen an den Minister mitgegeben habe. So habe der Minister erklärt:

„Und deshalb werden wir die Kommunen entlang der ausgewiesenen Schwerlasttrouten 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.“

Er möchte wissen, wann mit diesen Förderungen in welcher Höhe gerechnet werden könne.

Darüber hinaus werde im Koalitionsvertrag vereinbart, den Bau von Landesstraßen wieder hochzufahren. In seiner Region gebe es überall Dörfer, in denen – aus welchen Gründen auch immer – Ortsumgehungen nicht vorangetrieben worden seien. Er möchte wissen, ob die Neubauvorhaben zulasten von Erhaltungsmaßnahmen gingen oder ob die Landesregierung wieder neue Schulden mache.

Nic Peter Vogel (AfD) möchte als Vertreter einer neuen Fraktion den Blick von außen wiedergeben. Selbstverständlich erwarte man keine Zauberei in 100 Tagen; die Mobilitätspolitik gehe in die richtige Richtung. Nordrhein-Westfalen liege im Zentrum der europäischen Verkehrswege und stelle somit einen der bedeutendsten Knotenpunkte für Menschen und Wirtschaft dar. Für seine Fraktion genieße der Erhalt der vorhandenen Verkehrswege hohe Priorität, der jedoch in den vergangenen Jahrzehnten unter Rot bzw. Rot-Grün massiv unterfinanziert worden sei. Gelitten hätten auch der wortgewaltig unterstützte ÖPNV sowie insbesondere die Eisenbahn. Beim

Zustand der Brücken offenbarten sich die leeren Worthülsen rot-grüner Politik, bei denen nichts getan worden sei. Insofern müsse man unbedingt einen Maßnahmenkatalog von der DB-Netz-AG einfordern.

Planung und Genehmigung müssten schneller vonstattengehen als bisher; die Gesetzgebung sei daher zu verschlanken. Auch die Qualität im Straßenbau müsse man verbessern, weil die Straßen in Nordrhein-Westfalen – insbesondere die Landstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen – fast flächendeckend mit Rollsplit geflickt würden, anstatt ordnungsgemäß saniert zu werden.

CDU und FDP wollten ausweislich ihres Koalitionsvertrages bis Ende des Jahres 2017 einen Masterplan zur Umsetzung der Projekte des Bundesverkehrswegeplanes 2030 erarbeiten, was seine Fraktion unterstütze. Für viel wichtiger halte sie allerdings einen Masterplan zur Sanierung der Landstraßen, die fast zur Hälfte einen mangelhaften Zustand aufwiesen. Seit vielen Jahren schon warte man auf einen Straßenzustandsbericht der Landstraßen, der sich bis heute in Arbeit befinde. Er möchte wissen, wann dieser endlich veröffentlicht werde.

Vermutlich würden die angesetzten Mittel nicht ansatzweise reichen, um die nordrhein-westfälischen Landstraßen ordnungsgemäß zu sanieren. Seine Fraktion fordere die dafür erforderlichen Mittel ein. Die Landstraßen müssten Siedlungsgebiete und Gewerbegebiete abseits der Bundesfernstraßen zuverlässig an das überregionale Straßennetz anbinden. Besonders in Ostwestfalen und in Südwestfalen bestehe insofern ein immenser Handlungsbedarf.

Seine Fraktion stehe für einen bezahlbaren ÖPNV, der insoweit auch für die öffentliche Hand bezahlbar sein müsse. Der öffentliche Personennahverkehr stelle zweifelsfrei ein Subventionsgeschäft dar, das oft durch die Schülerverkehre finanziert werde, die in den meisten Regionen in den nächsten Jahren aber abnähmen, sodass die öffentliche Hand Schwierigkeiten bekommen werde, die Kosten in den Griff zu bekommen. Ebenso unterstütze seine Fraktion die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken, wenn sie sich wirklich rechneten. Eine Bahnstrecke nur zu reaktivieren, weil es sich um die Bahn handele, werde man hingegen nicht mittragen. Ein Omnibus fahre heutzutage erheblich günstiger und weise darüber hinaus auch erheblich bessere Abgaswerte auf als dieselgetriebene Loks.

Seine Fraktion lehne bekanntermaßen Dieselfahrverbote ab, da sie einer millionenfachen Enteignung gleichkämen. Da zudem 96 % der Fahrzeuge eine grüne Umweltplakette besäßen und es täglich mehr würden, erübrigten sich die Umweltzonen.

Für viel zielführender als die Drangsalierung unschuldiger Autofahrer und der Wirtschaft halte man ein Konzept für die Senkung der Emissionen von Binnenschiffen, da diese nach einem Bericht des VDE so viele Abgase verursachten wie 3,8 Millionen Pkw nach der Abgasnorm Euro 5.

Abschließend wolle er wissen, wann denn nun endlich die neue A1-Brücke bzw. besser noch ein Tunnel komme. Für völlig inakzeptabel halte er in diesem Zusammenhang das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 11.10.2017 zur Öffnung der Deponie Dhünnaue. Er möchte wissen, ob jemals die Möglichkeit geprüft worden sei,

diese Deponie beispielsweise mittels Schrägseilbrücken zu überspannen, anstatt sie zu öffnen, was weitaus günstiger und zudem technisch problemlos machbar wäre.

Die Verkehrssituation zwischen Köln, Leverkusen und Düsseldorf gestalte sich für Millionen Pendler und Berufskraftfahrer absolut unerträglich. Kurzfristig müsse daher der Knotenpunkt von A1 und A3 als Malteserkreuz ausgebaut werden. Zudem fehle eine südliche Rheinbrücke bei Godorf zur Verbindung der A555 mit der A59 sowie eine Verlängerung an den Flughafen Köln/Bonn. Auch hier denke seine Fraktion ebenfalls an eine Schrägseilbrücke, die die rechtsrheinische Naturlandschaft überspanne. Als Beispiel führt er die Öresundbrücke an, bei der es sich um die weltweit längste Schrägseilbrücke für kombinierte Straßen- und Eisenbahnverkehre handele.

Klaus Vossemer (CDU) unterstreicht die Bedeutung der Gewaltenteilung und der unabhängigen Justiz, sodass man Urteile oberster Gerichte akzeptiere und nicht für inakzeptabel erachte. Dies gelte insbesondere mit Blick auf die Vergangenheit in Deutschland.

Er konstatiert in Bezug auf Gordan Dudas, die von Jochen Ott hinterlassenen Schuhe, den Ausputzer für die SPD-Fraktion zu machen, seien ihm offenbar noch zu groß; er müsse noch ein bisschen üben, bis man sich irgendwann auf Augenhöhe begegnen könne.

Er weist darauf hin, im Jahr 2010 habe die damalige rot-grüne Landesregierung 1.559 besetzte Ingenieurstellen bei Straßen.NRW übernommen, von denen im Jahr 2013 1.486 übrig geblieben seien. Wie schon in der letzten Legislaturperiode appelliere er an die Oppositionsfraktionen, diesbezüglich keine Legendenbildung in Bezug auf den Abbau der Ingenieurstellen zu betreiben.

Die Probleme beim ÖPNV-Bedarfsplan seien bereits in der Vergangenheit angelegt worden, sodass man dieses Erbe habe übernehmen müssen. Der neue Verkehrsminister habe nun endlich eine Lösung gefunden, die möglicherweise zuvor verschleppt worden sei.

Die alte Landesregierung habe nicht bauen wollen oder nicht bauen dürfen. Es habe sich um eine irrige Annahme gehandelt, bei einer systematischen Verknappung der Straßeninfrastruktur den ÖPNV nach oben zu bringen. Die neue Landesregierung werde nun beides tun: erstmals eine vernetzte Mobilität in Nordrhein-Westfalen organisieren und erstmals das Thema Digitalisierung in die Verkehrspolitik einführen.

Alternative Antriebsformen und das Thema Elektromobilität seien in der Vergangenheit sträflich vernachlässigt worden; an dieser Stelle hätte seiner Meinung nach wesentlich mehr passieren können, was man gerade von einem von den Grünen geführten Ministerium erwartet hätte.

Carsten Löcker (SPD) widerspricht, er habe in Bezug auf die ÖPNV-Bedarfsplanung keine Kritik, sondern Bedauern darüber geäußert, dass es nun zu einer erneuten Ausschreibung und damit zu einer Zeitverzögerung komme. Ihm sei es also nicht um Schuldzuweisungen gegangen. Vielmehr wünsche man der Landesregierung eine

gute Hand. In diesem Zusammenhang betont er, man werde konstruktiv dabeibleiben.

Zudem halte seine Fraktion die finanziellen Zuwendungen des Bundes sowie die bereits entfaltetten Aktivitäten für eine gute Grundlage, um voranzukommen, wobei man etwas andere Gewichtungen verfolge, wie er eben deutlich gemacht habe. Es handle sich mitnichten um einen faktenfreien Vortrag, sondern um allgemein bekannte Zahlen. Von der CDU-Fraktion habe er hingegen nichts Konkretes gehört, sondern lediglich, dass man nun mehr tun wolle. Es gehe doch darum, die zu Verfügung stehenden Mittel – wer auch immer sie geholt habe, denn daran seien viele beteiligt gewesen – tatsächlich umzusetzen.

Dabei werde man an Grenzen stoßen, wenn man den Ehrgeiz verfolge, alle Verkehrssysteme auszubauen. Aus diesem Grunde habe seine Fraktion niemals die Behauptung aufgestellt, dass die Staus verschwinden, wenn man die SPD wähle – im Gegensatz zur CDU, die im Wahlkampf den Eindruck erweckt habe, man könne innerhalb weniger Jahre die entsprechenden Investitionen vornehmen, wofür man Beifall von Pendlerinnen und Pendlern erwarte.

Diesen Vorwurf müsse sich die CDU-Fraktion in den kommenden fünf Jahren gefallen lassen, sofern sie nichts Neues liefere und die Probleme löse.

Minister Hendrik Wüst (MV) bestätigt, er verfolge einen pragmatischen Ansatz, weil er Verkehrspolitik für zumindest inzwischen kein Politikfeld mehr halte, um sich „ideologisch auszutoben“. In diesem Zusammenhang habe man ihm vor Kurzem vorgeworfen, er sei ein halber Grüner, weil er in Düsseldorf mit dem Fahrrad fahre, was er für Unsinn halte.

Der ÖPNV sei als Rückgrat des Verkehrs in Nordrhein-Westfalen bezeichnet worden, was er ausdrücklich unterstütze. Für den ÖPNV und für die Schiene in Summe gelte dasselbe wie für die Straße, dass nämlich die vorhandenen Netze für die Verkehrsansprüche der Gegenwart sowie erstrecht die der Zukunft viel zu klein seien. In Deutschland gebe es pro Jahr 1.200 Milliarden Personenkilometer, von denen über 800 Milliarden Personenkilometer mit dem Pkw zurückgelegt würden, was die Quantitäten zeige.

Er bedankt sich bei der SPD-Fraktion für die Ermutigung, schneller und besser zu arbeiten, zumal der Tisch reich gedeckt sei. Er habe allerdings noch größeren Hunger als auf das, was sich auf diesem Tisch befinde. Dies gelte insbesondere für die vernetzte Mobilität etc. Dabei formuliere er ohne Vorwurf nach hinten. Im Bundesministerium habe man bereits eine Digitalabteilung aufgebaut, die jedoch teilweise den digitalen Infrastrukturausbau verfolgt habe und nicht nur die vernetzte Mobilität. So etwas gebe es in Nordrhein-Westfalen bislang nicht. An dieser Stelle werde die neue Landesregierung einen deutlichen Schwerpunkt setzen, was auf allgemeine Zustimmung treffen dürfte, weil er an diesem Punkt keinen Widerspruch erkennen könne. Insbesondere die Digitalisierung biete allen Beteiligten neue Chancen. Darüber, wer über die besseren Ideen verfüge und ob die Regierung schnell genug handle und

was die Opposition vielleicht schneller gekonnt hätte, wenn sie denn gedurft hätte, könne man dann noch trefflich streiten, aber im Ziel bestehe kein Dissens.

Zu den von Arndt Klocke aufgeworfenen Fragen in Bezug auf die Verzahnung von Wohnen und Arbeiten führt er aus, erst gestern habe er sich beim Verband der Wohnungswirtschaft über einen Kongress ausschließlich zum Thema Mobilität informiert, weil man dort verstehe, dass man Wohnen und innerstädtische Mobilität zusammendenken müsse. Diesen Ansatz teile die Landesregierung und werde das Netzwerk Mobilität stärken. Ihm sei es zu blöd, Etiketten von Dingen zu tauschen, die gut liefen; wenn etwas gut funktioniere, behalte es auch seinen Namen. Das Netzwerk Mobilität habe die Vorgängerregierung eingesetzt. Nun müsse man es stärken, ausbauen und auch operativ so aufstellen, dass Kommunen über die Beratung hinaus geholfen werden könne. Denn in der Regel entscheide sich an der Haustür, wie man ab dort mobil werde. Wenn man erst das Fahrrad aus dem Keller holen müsse, wenn das Auto zu weit weg stehe oder zu nah oder die Bushaltestelle oder die Bahnhaltestelle, habe dies Entscheidungsrelevanz. Diese Argumente seien hinlänglich bekannt.

Darüber hinaus werde die Landesregierung in einem nächsten Entfesselungspaket Änderungen beim Landesentwicklungsplan vorlegen, der in das Ressort seines Kollegen Pinkwart falle, um auch in den wachstumsstarken ländlichen Regionen wieder zusätzliche Platzkapazitäten für Arbeitsplätze zu schaffen, damit die Leute nicht mehr aus den ländlichen Regionen auspendeln müssten. Darüber könne man selbstverständlich mit Fug und Recht streiten und müsse ein gutes Maß finden.

In Bezug auf den Güterverkehr wiederholt er, die Netze der Bahn seien ebenso zu klein wie die Netze auf der Straße. Die Bahn verfüge nicht über genug Züge, um die Menschen zu transportieren; zudem verspäteten sie sich. Es gebe bestimmte allgemein bekannte Knotenpunkte wie etwa den Kölner Hauptbahnhof.

Dabei müsse man bedenken: Wenn man nur 10 % des Lkw-Verkehrs auf die Schiene bringe, führe dies zu einer Verdoppelung der Güter auf der Schiene. Man müsse also äußerst viel ausbauen, um überhaupt einigermaßen spürbare Ergebnisse zu erzielen.

In Bezug auf Luftverkehrskonzept des Bundes gebe es Eckpunkte des BMVI, aber noch nichts, was darüber hinausgehe. Die Ressortabstimmung sei bislang jedenfalls noch nicht erfolgt. Welche Ressorts und welche Minister das zukünftig betreffe, zeigten die möglichen Koalitionsverhandlungen.

Sodann führt er zu Planungskapazitäten aus, wenn man Kapazitäten bei den Planern zu schmal mache, führe dies auch zu einer Blockade. Deshalb werde man vor einen Bauhochlauf einen Planungs- und Genehmigungsvorlauf schalten und an jeder einzelnen Stelle auch Kapazitäten ausbauen, sowohl in der Planung als auch in der Genehmigung. Nächste Woche stelle man dem Parlament den Haushaltsentwurf für das Jahr 2018 vor, der dies abbilden werde, weil es zu einer systematischen Blockade des Infrastrukturausbaus führe, wenn man diejenigen, die dafür verantwortlich seien, so schmal aufstelle wie Nordrhein-Westfalen. Straßen.NRW werde mit den Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan ausgelastet und habe keine Luft für zu-

sätzliche Arbeiten. Die 20 von der alten Landesregierung zusätzlich erkämpften Stellen, auf die Rot-Grün stolz sein könne, weil er beispielsweise überhaupt nicht daran komme, hätten allerdings kw-Vermerke, worüber man reden müsse.

Zu den Erhaltungsmaßnahmen von Landesstraßen in Bezug auf den prognostizierten Bedarf in Höhe von 195 Millionen € weist er darauf hin, es handele sich um eine Zahl aus dem Jahr 2016. Mit welchen Summen man in der Vergangenheit hätte Erhalt betreiben können, könne sein Haus gerne versuchen zu ermitteln. Das interessiere ihn jedoch wenig, weil man sich bereits das Ziel von 200 Millionen € gesteckt habe.

Gordan Dudas wirft er vor, seine Fraktion müsse sich darauf einigen, wie man ihn mit Blick auf Südwestfalen nun messen wolle, weil ihm Rainer Bischoff in einer Kleinen Anfrage vorwerfe, er sei zu nah an der Wirtschaft, Gordan Dudas hingegen nun, er sei zu weit von der Wirtschaft weg. Daraus ergebe sich vielleicht ein richtiger Mittelweg. Schon vor vier Wochen habe er sich um 8:00 Uhr am Montagmorgen bei der südwestfälischen Wirtschaft sehr detailliert der angesprochenen Themen angenommen, unter anderem Schwerlast und große Verkehre. Er bestätigt, die Landesregierung werde die Kommunen unterstützen bei baulichen Maßnahmen entlang der Schwerlaststruten. Dies erfolge nicht aus den Erhaltungsmaßnahmen für Landesstraßen, sondern man werde es im Haushalt abbilden.

Andreas Becker antwortet er, sein Vorgehen sei absolut mit dem Wirtschaftsministerium abgestimmt.

In Bezug auf die Nachfrage von Arndt Klocke nach dem Bündnis für Mobilität betont er, er verfolge nicht die Absicht, Fehler seines Vorgängers zu wiederholen. Ein neuer Schwerpunkt erfordere auch zusätzliche Partner; schließlich heiße es ja auch Bündnis für Mobilität. Er zeigt sich sehr offen dafür, zusätzliche Partner mit hineinzunehmen.

Zu den Tickets liefen derzeit Gespräche. Erste Ergebnisse werde man ebenfalls im neuen Haushalt finden. Der Koalitionsvertrag setze einen Schwerpunkt bei den Tickets für Auszubildende. Das gelte bislang noch nicht für landesweite Schülertickets, allerdings sei die Wahlperiode auch noch lang, sodass man sich darüber gerne im Plenum austauschen könne. Er freue sich auf die entsprechenden Haushaltsanträge der Opposition.

Nic Peter Vogel entgegnet er, auch er hätte sich ein anderes Ergebnis gewünscht, denn niemand wolle gerne eine Deponie öffnen. Allerdings lägen die Alternativen nicht so nahe, wie es Nic Peter Vogel oder auch promovierte Verkehrsexperten aus Leverkusen darstellten. Die nun auf dem Tisch liegende Lösung werde er nicht wieder streichen. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts möge der AfD-Fraktion nicht gefallen, aber wenn die schriftliche Begründung des Urteils in absehbarer Zeit vorliege, werde man erkennen, dass das Bundesverwaltungsgericht die Abwägungen sehr genau untersucht und im Ergebnis bestätigt habe, weil es andernfalls nicht zu dieser erstklassigen Bestätigung der Planung gekommen wäre. Er fasst zusammen, diese Lösung sei gewiss nicht erstrebenswert, aber die einzige, die auf dem Tisch liege. Für Alternativplanung fehle mit Blick auf den Zustand der Brücke schlicht die Zeit.

2 Luftreinhaltepläne in NRW: Aktueller Stand der Umsetzung und Fortschreibung

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/157 (Neudruck)
Vorlage 17/176

– Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion, siehe Anlage zu TOP 2

Carsten Löcker (SPD) hält die in den Berichten gegebenen Informationen für nicht neu, denn die Akteure seien bekannt. Man nehme zur Kenntnis, dass auf Bundesebene entsprechende Aktivitäten eingeleitet worden seien. Im Land liege der Fokus bei den Kommunen, denn im Ergebnis müssten bei allen wünschenswerten und erstrebenswerten Maßnahmen Fahrverbote in den Kommunen unterbleiben. Die Mobilität müsse gesichert bleiben und die Gemeinden in die Lage versetzt werden, entsprechende Innovationen einzuleiten.

Seine Fraktion Sorge sich, ob es wirklich gelinge, dass die Investitionen so frühzeitig greifen könnten, dass es am Ende tatsächlich zu signifikanten Absenkungen komme. Dabei gehe es nicht um Kreuzfahrtschiffe, die auf dem Ozean reines Öl verbrennten, oder um die anderen Probleme, die der Bericht in diesem Zusammenhang benenne und bei denen es in erster Linie um Ablenkungsmanöver gehe, sondern die Probleme bestünden in erster Linie auf der Corneliusstraße und an anderen Orten. Selbstverständlich machten auch andere große Emittenten große Probleme, und natürlich müsse man auch dort zu Innovationen kommen, nur hülfe diese den Kommunen vor Ort nicht, wo die entsprechenden Probleme auftauchten und wo man messe. Dies gelte auch für den Hinweis, dass am Arbeitsplatz ganz andere Grenzwerte Gültigkeit hätte. Er halte es für „dummes Zeug“, damit öffentlich zu versuchen, die Aktivitäten an anderer Stelle irgendwie zu beeinflussen.

Vielmehr müsse man den Gemeinden Maßnahmen und die finanziellen Mittel an die Hand geben, um die Probleme zu bewerkstelligen. Entsprechende Investitionen in die Nahverkehrsflotten bedeuteten, Busverkehre emissionsärmer oder emissionsfrei zu machen, den Ausbau voranzubringen und darüber hinaus durch eine Umstellung der Software für Absenkungen zu sorgen. Alle Verkehrspolitiker und Fachleute vor Ort wüssten, dass das nicht ausreichen werde, weil man die Flotten gar nicht so schnell umrüsten könne, denn die dafür erforderlichen Infrastrukturen und Wartungsstrukturen in den Unternehmen fehlten schlichtweg.

Auch kosteten die neuen Fahrzeuge zwei- bis dreimal so viel wie die normalen Euro-6-Busse. Man erwecke den Eindruck, damit tatsächlich einen Beitrag dazu zu leisten, die Luftreinhaltepläne tatsächlich so zu beeinflussen, dass es die Kommunen mit diesen Maßnahmen und Investitionen tatsächlich schaffen könnten. Dies müsse man letztlich vor Gericht glaubhaft machen, weil man zu Maßnahmen kommen müsse, die auch über eine gewisse Zeit hinweg tatsächlich zu diesen Ergebnissen führten. Es handele sich um die politische Pflicht und Schuldigkeit, dies offen anzusprechen und dafür zu sorgen, dass dies auch eintreffe.

Er kenne die seitens des Bundes und des Landes gemachten finanziellen Angebote zur Unterstützung. Gleichwohl fehle ihm der Glaube, dass diese Maßnahmen am Ende wirklich erfolgreich sein könnten. Man könne doch nicht allen Ernstes auf eine weitere Dieselkonferenz in Berlin vielleicht Ende des Jahres warten, die tatsächlich mehr Geld auslobe und die Innovationen einleite. Aus seiner Tätigkeit im ÖPNV wisse er, dass viele gute Innovationen Prozesse über viele Jahre hinweg benötigen.

Deshalb werde auf Landesebene nicht genug abgeliefert. Es gehe ihm nicht darum, Schreckgespenster an die Wand zu malen, sondern den Kommunen wirksame Instrumente an die Hand zu geben, um konkret die Menschen, die an den belasteten Straßen wohnten, zu helfen. Deshalb bitte er den Minister, finanziell, aber auch mit Blick auf die Flottenerneuerung insbesondere beim Nahverkehr mehr zu tun, um die gesteckten Ziele auch zu erreichen. Etwas anderes werde gar nicht übrig bleiben, sofern man nicht riskieren wolle, Mobilität und Logistikketten in die Innenstädte zu unterbrechen, weil man über blaue Plaketten und andere Dinge diskutieren müsse. Diese Instrumente wolle seine Fraktion nicht. Man müsse sie zwar nutzen, wenn man die gesteckten Ziele anders nicht erreichen könne, um Schaden zu verhindern, aber soweit dürfe es gar nicht erst kommen.

Man nehme die Berichte zur Kenntnis und wisse, dass viel getan werde, aber die Landesregierung müsse es am Ende auch glaubhaft machen, was seine Fraktion bis heute nicht sehe.

Arndt Klocke (GRÜNE) möchte mit Blick auf die vielfältige Landschaft von Anbietern mit Stadtwerken und Omnibusbetrieben wissen, wie weit die Gespräche gediehen seien, um diesen Umstellungsprozess konkret umzusetzen und auf den Weg zu bringen. Gegebenenfalls könnte man die Antwort auch zu einem neuen Tagesordnungspunkt in einer anderen Sitzung geben. Den Mobilitätsfonds des Bundes halte er grundsätzlich für richtig, auch wenn die nächste Bundesregierung da sicherlich noch mehr machen könne.

Er weist darauf hin, auch die Binnenschiffe auf dem Rhein stellten ein Problem dar, und möchte daher wissen, inwieweit auch andere Maßnahmen neben der Umstellung der Busverkehre wie beispielsweise für Radverkehre, den ÖPNV und den Schwerölverbrauch von Schiffen angedacht seien, um zu einem Gesamtpaket zu kommen.

Klaus Vossemer (CDU) dank der SPD-Fraktion für den Antrag und für die Ausführungen von Carsten Löcker, die verdeutlichten, dass in der Vergangenheit einiges liegen geblieben sei in Bezug auf die 33 Luftreinhaltepläne, die weitestgehend nicht den Anforderungen genügten. Da er einen Großteil seiner Einlassung unterschreiben könne, wolle er ausdrücklich nicht darüber spekulieren, ob man das bewusst betrieben habe oder ob es sich schlichtweg um Unvermögen handle.

Er pflichtet Carsten Löcker bei, nun müsse man nach vorne denken. Seine Fraktion lehne Fahrverbote in jedweder Form einschließlich irgendwelcher Plaketten von Anfang an ab, da sie nicht die Lösung darstellten, die durchaus komplex sei, wie Carsten Löcker dargestellt habe, was die Verfügbarkeit entsprechender Technologie an-

gehe. Auch könne man sicherlich hinterfragen, ob das angekündigte Programm in Höhe von 100 Millionen € auskömmliche sei, jedoch handele es sich jedenfalls um einen Einstieg, den man bereits viel früher hätte beginnen können.

Es handele sich mithin um eine gewaltige Aufgabe, worüber sich die Landesregierung und die Koalitionsfraktionen durchaus bewusst seien. Mit den bisher eingeleiteten Maßnahmen, die man fortschreiben und weiterentwickeln müsse, wolle seine Fraktion Fahrverbote jedweder Art im Land vermeiden, denn sie schädeten der Wirtschaft sowie den Pendlerinnen und Pendlern und brächten Wertverluste für die Tausenden von Dieselfahrzeugbesitzern. Dass ein moderner Dieselmotor auch im ÖPNV Teil der Lösung sein könne, zumal man zumindest in Deutschland bislang bedauerlicherweise keinen Hersteller für Elektrobusse habe, habe Carsten Löcker in seinen Ausführungen beschrieben.

Er fasst zusammen, er halte die Ausführungen für eine vernünftige Einordnung. Man werde das Thema auch weiterhin aktiv begleiten.

Bodo Middeldorf (FDP) teilt die von Carsten Löcker zum Ausdruck gebrachte Besorgnis ganz ausdrücklich, denn entsprechende Gerichtsverfahren seien bereits anhängig, und es stehe zu befürchten, dass sie zu Fahrverboten führten. Dabei gebe es durchaus auch politische Kräfte in diesem Land, die das als nicht besonders schlimmes Signal werten würden und deshalb solche Dinge nicht nur laufen ließen, sondern ganz bewusst in diese Richtung trieben.

Deshalb habe man frühzeitig mit einem Entschließungsantrag deutlich gemacht, dass diese Landesregierung handeln wolle, und zwar nicht nur auf der Basis eines zur Zeit noch nicht konkret ausgestalteten Bundesprogrammes, sondern sehr konkret mit Blick auf die Frage, was die Kommunen denn brauchten. Dafür bedürfe es maßgeschneiderter Lösungen im Einzelfall, die sich aus verschiedenen Maßnahmen zusammensetzten und sich mit Blick auf die Grünen nicht nur auf Antriebstechnologien beschränken könnten. Selbstverständlich handele es sich dabei um ein Thema. Gleichzeitig müsse man aber auch über verkehrslenkende Maßnahmen, innerstädtische Logistik sowie städtebauliche Maßnahmen nachdenken, die zu entsprechenden Effekten führten.

Mit diesem Maßnahmenbündel komme man bestenfalls zu einer geeigneten Gesamtlösung, um in dem juristischen Abwägungsprozess durch die Gerichte im schlimmsten Fall deutlich machen zu können, dass man ernsthafte und wirkungsvolle nachhaltige Aktionen umsetze, um Fahrverbote zu verhindern. Er betont für seine Fraktion, Fahrverbote seien unter allen Umständen zu vermeiden. Die blaue Plakette stelle für seine Fraktion kein geeignetes Mittel dar, weil sie einem Fahrverbot gleichkomme. Dass auch die SPD-Fraktion sich ausdrücklich dazu bekenne, ebenfalls keine blaue Plakette zu wollen, begrüße er sehr.

Die Koalition werde nicht abwarten. Die Debatte um Grenzwerte und NOX werde bereits seit sieben Jahren geführt. Auch wenn es die SPD immer mit einem äußerst schwierigen Koalitionspartner zu tun gehabt habe, liege es gleichwohl ein Stück weit in ihrer Verantwortung, warum man noch nicht weiter sei.

Carsten Löcker (SPD) erläutert, die Basis für den Umbau der Systeme hätten stets Benzin und Diesel im besten Sinne mit der besten Software und den besten Motoren dargestellt. Diese Basis habe die Automobilindustrie verlassen, weshalb man heute unter dem Druck stehe. In Bezug auf die langfristigen Ziele hingegen habe stets Einigkeit bestanden. Der gegenwärtige Druck werde durch drohende Fahrverbote erzeugt, die zumindest vor dem Jahr 2015 in der Form nicht zu erwarten gewesen seien, denn erst in diesem Jahr hätten sich die Probleme offenbart. Andernfalls hätte man die erforderlichen Maßnahmen nämlich mittelfristig erfolgreich durchführen können.

Konkret spreche man über 1,5 Milliarden €. Davon könne man deutschlandweit jedoch höchstens 1.500 bis 2.000 Busse anschaffen, wobei die Kosten für die notwendige Infrastruktur noch hinzukämen. Deshalb warne er so eindringlich davor, dass der Betrag nicht ausreichen werde, um den Umbau und die Entlastung, die sich alle wünschten, tatsächlich zu erreichen. Zu diesem Ergebnis kämen auch die Fachleute des VDV. Deshalb appelliere er dafür, es besser zu machen und auf die Hinweise des VDV und anderer einzugehen, mehr Mittel zur Verfügung zu stellen, um den Umbau zu schaffen.

StS Dr. Hendrik Schulte (MV) führt aus, das Nationale Forum Diesel könne einen wichtigen Beitrag zur Zukunft der Städte leisten und zeitige bislang drei handfeste Ergebnisse, nämlich zunächst den Fonds von rund 1 Milliarde €, dann den Beschluss zur Einrichtung von vier Arbeitsgruppen auf Staatssekretärebene unter Hinzuziehung von Sachverständigen, Verbänden und anderen, sowie letztlich, dass sich das Bundeskanzleramt unmittelbar an die Kommunen gewandt habe, um dort die sehr individuellen Probleme zu erfahren und Lösungen zu finden.

Dies bedeute konkret, die vier Arbeitsgruppen tagten regelmäßig alle zwei bis drei Wochen. Dort würden Lösungen diskutiert, bewertet und entworfen für kurzfristige Maßnahmen wie auch für mittelfristige und langfristige Maßnahmen. Man richte den Blick also nicht von vornherein nur auf einen bestimmten Zeithorizont, sondern auf Maßnahmen, die sehr kurzfristig innerhalb eines halben oder eines Vierteljahres griffen, bis hin zu Maßnahmen, die vielleicht erst in 15 Jahren oder noch später griffen.

Er selbst habe sich dort sehr stark für die nordrhein-westfälischen Kommunen engagiert, die von einer Klage der Deutschen Umwelthilfe bzw. der Klageandrohung bzw. der Überschreitung der Grenzwerte betroffen seien. Dieses Problem betreffe in diesem starken Maße nur Nordrhein-Westfalen. Natürlich gehöre zur Lösung des Problems auch die Umrüstung eines Busses auf die Euro-6-Norm oder alternativ den Neukauf eines solchen Busses. Der Euro-6-Bus bringe allen Kommunen heute erheblich mehr als der Elektrobus in 15 Jahren. Das LANUV habe festgestellt, dass die Belastung mit NOX gerade in den Kommunen in Nordrhein-Westfalen bis zu 25 % ausschließlich aus dem ÖPNV komme. Insbesondere die Kommunen im Ruhrgebiet litten im Vergleich zu vielen anderen Städten extrem unter der Tatsache, nicht über die nötigen Finanzmittel zu verfügen. Dort gebe es eine Reihe von sehr alten Bussen teilweise noch nach der Euro-3- bzw. der Euro-4-Norm. Man habe dieses Thema also sehr akut auf den Tisch gebracht.

Die Arbeitsgruppen schufen in Summe die technische Grundlage für eine Förderrichtlinie, um das Geld aus dem Fonds zu verteilen. Über die vier Arbeitsgruppen hinaus habe das Bundeskanzleramt die Kommunen unmittelbar angesprochen und in einem zweistufigen Plan aufgefordert, Skizzen eines individuellen Masterplans zur Lösung ihrer Probleme zu erstellen. Dabei gehe es nicht um einen Luftreinhalteplan, der aber Bestandteil eines solchen Masterplanes sein könnte. Der Masterplan gehe in seiner Konzeption sowohl in der Breite als auch im zeitlichen Horizont erheblich über den Luftreinhalteplan hinaus. Die Kommunen hätten ihre Skizzen in Verbindung mit den Kosten eingereicht, die nun bewertet würden. Das Bundeskanzleramt habe die kurzfristige Förderung der Umsetzung der skizzierten Masterpläne zugesagt, um die dann zu erarbeitenden Masterpläne als inhaltliche Grundlage für die Verteilung der Mittel heranzuziehen.

Die Arbeitsgruppen tagten in unterschiedlichen Rhythmen. Am kommenden Montag beispielsweise habe Arbeitsgruppe 3 ihren dritten Termin. Auch das Bundeskanzleramt habe die Kommunen zu einem weiteren Termin in der nächsten Woche eingeladen.

3 Verkehrsbeeinträchtigungen und Sicherheitslage an den Flughäfen in NRW – Welcher Erkenntnisstand liegt der Landesregierung im Hinblick auf die in jüngster Zeit erfolgten Berichte über Mängel bei den Sicherheitskontrollen und unzumutbaren Wartezeiten für die Fluggäste vor?

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/177

– Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion, siehe Anlage zu TOP 3

Carsten Löcker (SPD) berichtet, mit Blick auf den Besucherandrang in den anstehenden Herbstferien machten sich die Reisenden große Sorgen, ob sie tatsächlich durch die Sicherheitsschleusen kämen und noch ihr Flugzeug erreichten, was er sich bislang nicht habe vorstellen können. Daran zeige sich: Wer sich mit solchen Unternehmen einlasse und meine, man könne für den „günstigsten Jakob“ sorgen, der alle Kriterien und alle Vorschriften erfülle und dafür Sorge tragen, dass die Menschen pünktlich ihr Flugzeug erreichten, unterliege einer Fehleinschätzung. Die Philosophie, möglichst viel zu privatisieren und dass Fluggäste trotzdem zufrieden seien und die Sicherheit gewährleistet werde, gehe an der Stelle nicht auf.

Deshalb stelle sich die Frage, wie man zukünftig verfare, weil man Situationen wie am Flughafen Düsseldorf nicht auch an anderen Flughäfen erleben wolle. Seine Fraktion gehe dabei nicht davon aus, dass es mit anderen Sicherheitsfirmen besser laufe, denn auch in anderen Bereichen des Öffentlichen Dienstes gebe es entsprechende Erfahrungen. Wenn man sich mit anderen Unternehmen verstärken und daraus mehr Leistung für die Fluggäste entwickeln wolle, gebe es nicht immer einen Profit.

Arndt Klocke (GRÜNE) meint, der Bericht schiebe die Verantwortung auf die möglichen anderen Zuständigen ab. Bei den Flughäfen liege die Zuständigkeit bei der Bundespolizei. Er möchte wissen, ob sich die Landesregierung mit dem Bundesinnenministerium oder mit der Bundespolizei ausgetauscht habe, worauf der Innenminister bei einer ähnlichen Diskussion im Innenausschuss verwiesen habe.

Darüber hinaus bittet er um eine Einschätzung der Situation bei den regionalen Flughäfen.

Olaf Lehne (CDU) berichtet als Landtagsabgeordneter für Düsseldorf und als Fluggast, die Situation sei alles andere als schön. Diesen Missstand müsse man mit Sicherheit abstellen. Er wirft Carsten Löcker vor, als „Aufregungsbeauftragter“ der SPD-Fraktion aufzutreten, und erinnert an die vergleichbare Situation des Flughafens Köln/Bonn vor wenigen Jahren. Andere Bundesländer hätten andere Regelungen; Bayern etwa setze die Landespolizei ein. Die nordrhein-westfälische Polizei sei dazu allerdings personell überhaupt nicht in der Lage, wofür die Vorgängerregierung verantwortlich zeichne.

Arndt Klocke hält er entgegen, über die Situation bei den anderen Flughäfen hätte er sich auch im Vorfeld kundig machen können. Dort sei die Situation anders und teilweise auch das Land zuständig.

Minister Hendrik Wüst (MV) betont, es gebe durchaus auch positive Beispiele der Zusammenarbeit mit privaten Unternehmen, wie es auch am Flughafen Düsseldorf lange gut geklappt habe.

An einem Flughafen gebe es sehr unterschiedliche Zuständigkeiten. Für die angesprochenen Probleme zeichne das Bundesministerium des Innern verantwortlich, durch das eine Beauftragung erfolge. Der oft gescholtene Flughafen habe auf die Vertragsgestaltung keinen Einfluss. Man könne gerne darüber nachdenken, dieses Vorgehen zu verändern, um denjenigen, der geschlagen werde, auch in die Lage zu versetzen, Einfluss zu nehmen.

Was Innenminister Herbert Reul sage, stimme immer. Man stehe in Kontakt insbesondere auf der Arbeitsebene. Jedoch ändere auch dieser Kontakt nichts an den Zuständigkeiten.

4 Kampfmittelverdacht: Sperrung der A1 in Richtung Koblenz zwischen Leverkusen-West und Köln-Niehl

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/178

– Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion, siehe Anlage zu TOP 4 und 5

(keine Wortmeldungen)

5 Sanierung der Hauptfahrbahn der A3 zwischen Anschlussstelle Leverkusen-Zentrum und Anschlussstelle Opladen

Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/179

– Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion, siehe Anlage zu TOP 4 und 5

(keine Wortmeldungen)

6 Verschiedenes

Vorsitzender Thomas Nückel weist auf die Vereinbarung der Obleute hin, den bisher als Bedarfstermin vorgesehenen 8. November 2017 aufzuheben.

Der Ausschuss kommt überein, den bisher als Bedarfstermin vorgesehenen Ausschusstermin am 08.11.2017 aufzuheben.

gez. Thomas Nückel
Vorsitzender

3 Anlagen

06.11.2017/08.11.2017

160

Von: Wedekind, Wolfgang

Gesendet: Donnerstag, 28. September 2017 14:12

An: Hufschmidt, Mirjam (Landtag NRW) <Mirjam.Hufschmidt@landtag.nrw.de>

Cc: Löcker, Carsten (SPD) <Carsten.Loecker@landtag.nrw.de>; Philipp, Sarah (SPD)

<Sarah.Philipp@landtag.nrw.de>

Betreff: Anmeldung eines Berichtswunsches für die nächste Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
im Auftrag unseres Sprechers, Carsten Löcker, bitte ich den TOP
„Luftreinhaltepläne in NRW: Aktueller Stand der Umsetzung und Fortschreibung“
in die TO aufzunehmen.

Die Landesregierung wird gebeten schriftlich und mündlich zu berichten, insbesondere mit Ausblick auf die Folgen für die innerstädtischen Verkehre. Die Landesregierung soll insbesondere auch über die aktuellen Aktivitäten der Kommunen und der Bezirksregierungen zur Einhaltung und Fortschreibung der Luftreinhaltepläne sowie über die geplanten Maßnahmen der Landesregierung zur Einhaltung der EU-Luftreinhaltungsvorgaben berichten.

Begründung:

Die EU-Luftreinhaltungspolitik schreibt die Aufstellung von Luftreinhalteplänen für die Gebiete vor, in denen die Grenzwerte überschritten werden. In diesen Plänen werden Minderungsmaßnahmen festgelegt. Werden die Grenzwerte trotz der ergriffenen Minderungsmaßnahmen nicht eingehalten, sind weitere Maßnahmen und eine Fortschreibung der Luftreinhaltepläne erforderlich.

Gerade bei Stickstoffdioxid ist festzustellen, dass über die Jahre hinweg nur ein geringfügiger Rückgang der Belastung feststellbar ist. Die Belastung der Luft mit Stickstoffdioxid ist in den Städten Nordrhein-Westfalens unverändert hoch. Im Februar 2017 hat die Europäische Kommission ein Mahnschreiben mit der Aufforderung an Deutschland gesandt, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um den NO₂-Grenzwert einzuhalten.

Mit freundlichen Grüßen
gez.
Wolfgang Wedekind



Wolfgang Richard Wedekind
Referent für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr

SPD-Fraktion im Landtag NRW
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Telefon: 0211 - 884 2376
Fax: 0211 - 884 3052
Mobil: 0163 – 884 2376

wolfgang.wedekind@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion-nrw.de

www.facebook.com/spdfraktionnrw
www.twitter.com/spd_fraktion_nw

Von: Wedekind, Wolfgang

Gesendet: Freitag, 29. September 2017 08:26

An: Hufschmidt, Mirjam (Landtag NRW) <Mirjam.Hufschmidt@landtag.nrw.de>

Cc: Löcker, Carsten (SPD) <Carsten.Loecker@landtag.nrw.de>; Philipp, Sarah (SPD) <Sarah.Philipp@landtag.nrw.de>

Betreff: Beantragung eines TOP für den VA am 18.10.2017

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nüchel,

im Auftrag unseres Sprechers, Carsten Löcker, beantrage ich für die SPD-Landtagsfraktion für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 18.10.2017 den folgenden schriftlichen wie mündlichen Bericht:

„Verkehrsbeeinträchtigungen und Sicherheitslage an den Flughäfen in NRW - Welcher Erkenntnisstand liegt der Landesregierung im Hinblick auf die in jüngster Zeit erfolgten Berichte über Mängel bei den Sicherheitskontrollen und unzumutbaren Wartezeiten für die Fluggäste vor?“

Begründung:

In letzter Zeit häuften sich zahlreiche Meldungen über gravierende Mängel bei den Sicherheitskontrollen am Flughafen Düsseldorf. So wurde bekannt, dass das Sicherheitspersonal der Firma Kötter Aviation Security, das von der für die Flugsicherheit zuständigen Bundespolizei mit den Sicherheitskontrollen am Düsseldorfer Flughafen beauftragt wurde, zum Teil gar nicht oder nicht hinreichend geschult wurde. Zudem wurde vorgebracht, dass ein eklatanter Personalengpass zu großen Überlastungen des im sicherheitsrelevanten Bereich tätigen Personals führt. Als Folge kam es in den letzten Wochen zu teilweise chaotischen Zuständen bei den Sicherheitskontrollen, mit Folge von erheblichen Wartezeiten für die Fluggäste bis zum Versäumen gebuchter Flüge. Zudem sollen laut Medienberichten am Düsseldorfer Flughafen eingesetzte Sicherheitsmitarbeiter nicht in der Lage gewesen sein, bei den Kontrollen von Flugpassagieren Plastiksprengstoff zu erkennen. Wir bitten die Landesregierung deshalb um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht insbesondere zu folgenden Fragen:

- Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung über Verkehrsbeeinträchtigungen und mögliche Mängel bei den Sicherheitskontrollen am Flughafen Düsseldorf vor?
- Gibt es nach Erkenntnis der Landesregierung ähnliche Probleme an anderen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen?
- In welcher Weise wirkt die Landesregierung darauf ein, dass Mängel bei den Sicherheitskontrollen an Flughäfen in Nordrhein-Westfalen unverzüglich abgestellt werden, um Beeinträchtigungen für die Teilnehmer/innen des Luftverkehrs abzustellen?
- Welche Maßnahmen sind nach dem Kenntnisstand der Landesregierung seitens des Bundes geplant, um die ordnungsgemäße Durchführung des Luftverkehrs mit den zugehörigen Sicherheitskontrollen wieder zu gewährleisten?

Mit freundlichen Grüßen
gez.
Wolfgang Wedekind



Wolfgang Richard Wedekind
Referent für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr

SPD-Fraktion im Landtag NRW
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Telefon: 0211 - 884 2376
Fax: 0211 - 884 3052
Mobil: 0163 – 884 2376

wolfgang.wedekind@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion-nrw.de

www.facebook.com/spdfraktionnrw
[www.twitter.com/spd fraktion nw](https://www.twitter.com/spd_fraktion_nw)

Von: Kabinett.Landtag@vm.nrw.de [mailto:Kabinett.Landtag@vm.nrw.de]

Gesendet: Freitag, 29. September 2017 17:20

An: Nüchel, Thomas (FDP) <Thomas.Nueckel@landtag.nrw.de>

Cc: Hufschmidt, Mirjam (Landtag NRW) <Mirjam.Hufschmidt@landtag.nrw.de>; Dirk.Guennewig@vm.nrw.de; Marion.Steinell@vm.nrw.de; Guido.Mueller@vm.nrw.de

Betreff: Anmeldung von 2 TOPs für Sitzung des Verkehrsausschusses am 18.10.2017

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 18.10.2017 möchten wir die folgenden Tagesordnungspunkte anmelden:

- „Kampfmittelverdacht: Sperrung der A1 in Richtung Koblenz zwischen Leverkusen-West und Köln-Niehl“
Schriftlicher Bericht der Landesregierung

- „Sanierung der Hauptfahrbahn der A 3 zwischen Anschlussstelle Leverkusen-Zentrum und Anschlussstelle Opladen“
Schriftlicher Bericht der Landesregierung

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Monika Funck

- Referat MB 3 -

Kabinett und Parlamentsangelegenheiten,
Europa und Internationales

**Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**



Jürgensplatz 1, 40219 Düsseldorf

Fon: +49 (0)211 3843 - 1032

Fax: +49 (0)211 3843 - 9110

E-Mail: Monika.Funck@vm.nrw.de

Web: <http://www.vm.nrw.de>