



## **Verkehrsausschuss**

### **20. Sitzung (öffentlich)**

31. Januar 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:37 Uhr bis 16:44 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

#### **1 Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW!**

**7**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 18/7709

Entschließungsantrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 18/7837

– Wortbeiträge

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen aller Fraktionen, eine Anhörung durchzuführen und zu dieser Vertreterinnen und Vertreter des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen und der Autobahn GmbH des Bundes einzuladen.

**2 Sperrung der Lennebrücke B 236 in Nachrodt-Wiblingwerde** (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) **8**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2206

- mündlicher Bericht der Landesregierung
- Wortbeiträge

**3 Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt** **17**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 18/4370

Entschließungsantrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 18/4447

Ausschussprotokoll 18/336 (Anhörung vom 13.09.2023)

- Wortbeiträge

Der Ausschuss stimmt dem Antrag Drucksache 18/4370 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD zu.

Der Ausschuss lehnt den Entschließungsantrag Drucksache 18/4447 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und FDP bei Enthaltung der AfD-Fraktion ab.

**4 Hafenstrategie** (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) **20**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/1539  
Vorlage 18/1720

- Wortbeiträge

**5 Damit alle einsteigen können: NRW braucht kostenlosen ÖPNV für Kinder und Jugendliche sowie ein echtes Solidarticket 22**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 18/4584

Ausschussprotokoll 18/401 (Auswertung der schriftlichen Anhörung)

– abschließende Beratung und Abstimmung

– Wortbeiträge

Der Ausschuss lehnt den Antrag gegen die Stimmen der SPD-Fraktion mit den Stimmen aller übrigen Fraktionen ab.

**6 Gute Arbeit braucht ausreichende personelle Ausstattung: Die Landesregierung muss Straßen.NRW personell stärken 24**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 18/5853

Schriftliche Anhörung  
des Verkehrsausschusses  
Stellungnahmen  
18/1094, 18/1099, 18/1114,  
18/1115, 18/1124

– abschließende Beratung und Abstimmung

– Wortbeiträge

Der Ausschuss lehnt den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD ab.

**7 Sanierungsoffensive und ihre Hintergründe und Datengrundlagen, insb. Straßenzustandsbericht NRW 27**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/1822  
Vorlage 18/1823  
Vorlage 18/2204

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

- 8 Auskömmliche Finanzierung des SPNV in NRW angesichts der Herausforderungen der Verkehrswende? (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2])** **30**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2200
- mündlicher Bericht der Landesregierung
  - Wortbeiträge
- 9 Wie steht es um die Förderung des On-Demand-Verkehrs in NRW? (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3])** **40**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2196
- Wortbeiträge
- 10 Wann wird das lange angekündigte Landesverkehrsmodell 2035 vorgelegt? (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 4])** **43**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2199
- mündlicher Bericht der Landesregierung
  - Wortbeiträge
- 11 Ankündigung der (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)** **45**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2181
- mündlicher Bericht der Landesregierung
  - Wortbeiträge

**12 Verschiedenes****46**hier: **Verschiebung Sitzungsbeginn**

Der Ausschuss kommt überein, den Beginn der Sitzung am  
5. Juni 2024 auf 15:30 Uhr zu verschieben.

\* \* \*



**1 Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW!**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 18/7709

Entschließungsantrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 18/7837

*(Überweisung des Antrags und des Entschließungsantrags an den Verkehrsausschuss am 25.01.2024)*

Unter Bezugnahme auf den PUA III „Brückendesaster und Infrastrukturstau“ weist **Vorsitzender Matthias Goeken** darauf hin, dass in den Fachausschüssen und somit auch im Verkehrsausschuss keine Themen beraten werden dürften, die den Untersuchungsauftrag berührten, sich also auf den Untersuchungsgegenstand bzw. den Untersuchungszeitraum bezögen. Man möge bei den folgenden Beratungen also die Talbrücke Rahmede aussparen und sich auf die Zeit nach dem Einsetzungsbeschluss vom 29. März 2023 beschränken.

**Gordan Dudas (SPD)** gibt an, dass seine Fraktion gerade von der Landtagsverwaltung prüfen lasse, inwieweit man Aspekte, die die Brücken in diesem Land beträfen, unter bloßem Hinweis auf den laufenden PUA III von den Beratungen in den Fachausschüssen ausnehmen dürfe.

**Vorsitzender Matthias Goeken** macht darauf aufmerksam, dass bei Anhörungen grundsätzlich externer Sachverstand hinzugezogen werden solle, was nicht unbedingt die Einladung von Vertreterinnen und Vertretern des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen oder der Autobahn GmbH des Bundes umfasse, da es sich hierbei um gegenwärtig bzw. ehemals in Landesverantwortung befindliche Organisationseinheiten handle. Im Fall der zu vorliegendem Thema geplanten Anhörung schlage die Obleuterunde jedoch vor, die beiden genannten Institutionen einzuladen.

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen aller Fraktionen, eine Anhörung durchzuführen und zu dieser Vertreterinnen und Vertreter des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen und der Autobahn GmbH des Bundes einzuladen.

**2 Sperrung der Lennebrücke B 236 in Nachrodt-Wiblingwerde** *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2206

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** berichtet:

Die Situation an der Lennebrücke in Nachrodt-Wiblingwerde ist sehr kurzfristig eingetreten. Ich selbst habe mir am Wochenende ein Bild von der Lage an der Brücke machen können. Es handelt sich hierbei – Herr Scholz von Straßen.NRW wird gleich sicherlich alle fachlichen Dinge im Detail erläutern können – um einen Hochwasserschaden, der durch Unterspülung der tragenden Teile der Brücke eingetreten ist. Wir haben es also nicht wie üblicherweise bei Brücken mit einem Schaden zu tun, der durch Belastung eingetreten ist, vielmehr ist hier die spezielle Hochwassersituation verantwortlich dafür, dass die Brücke für den Verkehr gesperrt werden musste, und zwar nicht nur für den motorisierten Verkehr, sondern auch für Fußgängerinnen und Fußgänger. Die Ursachen dafür wird Herr Scholz Ihnen sicherlich gleich im Detail erklären können. Ich glaube, dass das Video, das wir Ihnen zeigen werden, in dieser Sache ebenfalls zur Erhellung beitragen wird.

Diese Brücke in Nachrodt-Wiblingwerde ist für uns keine unbekannt. Wir haben es mit einem Brückenbauwerk zu tun, dessen Ursprünge im 19. Jahrhundert liegen. Schon seit vielen Jahren wird vor Ort über einen Ersatzbau diskutiert. Die Planungen laufen. Es hat immer wieder kontroverse Diskussionen darüber gegeben, wie das ganze Projekt realisiert werden soll. Das ist in Arbeit. Auch wegen der Diskussionen ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich geworden. Dieses Planfeststellungsverfahren ist weit fortgeschritten. Wir können davon ausgehen, dass in diesem Jahr mit der Vorlage der Synopse an die Bezirksregierung gerechnet und somit dafür gesorgt werden kann, dass Baurecht geschaffen wird. Allerdings ist wie immer in solchen Fragen natürlich offen, ob es am Ende Klagen gibt. Das hängt auch von der weiteren Klärung der Situation vor Ort ab. Es wäre aus unserer Sicht sehr wünschenswert, schnell mit dem Neubau der Brücke beginnen zu können.

Die aktuelle Situation wird Herr Scholz gleich viel besser und detaillierter erläutern können, als ich es kann. Im Moment ist es jedenfalls so, dass die Brücke zwar nicht befahren und betreten werden kann, wir aber bei einem entsprechenden Wasserstand – und daran wird im Moment schon konkret gearbeitet – eine Sanierung der Brücke durchführen können. Ich drücke es mal untechnisch aus: Der Pfeiler bekommt ein neues Fundament, eine neue Stütze, damit die Brücke in ihrer bisherigen Funktion wieder zur Verfügung stehen kann. Wir hoffen, das in einem Zeitraum von zwei bis drei Wochen realisieren zu können. Da das aber vom Wasserstand abhängt, ist es nicht genau prognostizierbar. Wir gehen aber im Moment davon aus, dass die Sperrung nur vorübergehend ist und wir hier in Kürze hoffentlich wieder Verkehr haben werden.

Am Ende kann ich mich als zuständiger Verkehrsminister nur dafür entschuldigen, dass für die Betroffenen eine solche Situation aufgetreten ist. Wir haben es hier aber mit einem Bauwerk zu tun, dass schon lange hätte ersetzt werden sollen. Die Gründe, warum das bisher nicht passiert ist, habe ich Ihnen eben kurz angedeutet.

Ich habe vor Ort viele Gespräche geführt, und ich bin froh und dankbar, dass die Bürgermeisterin sehr schnell entschieden hat, das THW zu bitten, eine Behelfsbrücke zu errichten. Wir konnten hier unterstützend wirken, sodass das sehr schnell stattgefunden hat. Straßen.NRW hat selbstverständlich zugesichert, die Kosten dafür unbürokratisch zu übernehmen, sodass während dieser hoffentlich nur sehr kurzen Phase der kompletten Sperrung der Brücke zumindest Überquerungen der Lenne von Fußgängerinnen und Fußgängern ermöglicht werden.

Das ist keine schöne Situation – um die man auch nicht herumreden sollte –, aber sie wird nach unserer Einschätzung nicht zu lange anhalten. In Kürze erfolgt für den Übergang die Reparatur der Brücke, um dann mit einem Ersatzneubau für eine klare Perspektive, eine dauerhafte Klärung vor Ort zu sorgen.

Ich kann nur empfehlen, sich gleich das Video anzusehen. In diesem wird, auch wenn man keinen unmittelbaren technischen Sachverstand hat, sehr schnell deutlich, warum die Brücke in diesem Zustand nicht weiter benutzt werden kann. Alles Weitere kann Herr Scholz detaillierter und qualifizierter erklären als ich.

**RBDir Steffen Scholz (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)** ergänzt:

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich danke Ihnen ganz herzlich für die Möglichkeit, heute hier in diesem Gremium möglichst transparent über die Hintergründe und die Beweggründe hinsichtlich der Vollsperrung zu berichten, die wir am vergangenen Freitag im Zuge der B 236 in Nachrodt-Wiblingwerde vorgenommen haben.

Um Ihnen die Örtlichkeit etwas näherzubringen und das gleich folgende Video nachvollziehbarer zu machen, habe ich Ihnen ein Foto der Brücke mitgebracht.

(Ein Foto der Lennebrücke wird gezeigt [s. Anlage 1].)

Sie sehen hier eine Unterstromansicht des betroffenen Brückenbauwerks im Zuge der B 236 in Nachrodt-Wiblingwerde. Der rot eingekreiste Bereich des Brückenbauwerks ist derjenige, der uns im Moment Sorgen bereitet. Das ist die sogenannte Stirnwand eines aufgehenden Pfeilers, an dem – das können wir gleich im Video besser sehen – ein Riss aufgetreten ist, der sich im Laufe der letzten Woche entwickelt und uns letztendlich dazu gezwungen hat, das Bauwerk unmittelbar und voll sperren zu müssen.

Ich hoffe, Sie können sich, wenn wir gleich das Video abspielen, räumlich an diesem Bild orientieren, sodass Sie erkennen, dass das Video, das ein Taucher gemacht hat, der von uns beauftragt worden ist, das Bauwerk zu prüfen, unmittelbar vor diesem aufgehenden Pfeiler gedreht wurde. Das Video dauert in etwa zwei Minuten. Ich versuche, anhand dessen das vorherrschende Schadensbild zu kommentieren.

(Ein Video der Lennebrücke wird gezeigt.)

Auf dem Video ist zu erkennen, dass auf Wasserpegelhöhe ein horizontaler, in etwa fingerbreiter Riss an der Seitenfläche bzw. der Stirnfläche eines Pfeilers entstanden ist. Aufgrund der Pegelhöhe war das nur für einen Taucher erkennbar und konnte von unseren eigentlichen Bauwerksprüfern nicht vom Ufer aus entdeckt werden.

Sie sehen hier in diesem Bereich einen entsprechenden Ausbruch, das Vorstehen eines – so möchte ich es jetzt mal sagen – kegelartigen Abbruchbereichs des Mauerwerks. Sie erkennen auch, dass dieser Riss stufenartig bis zum Fundament – das Sie hier sehen – fortschreitet.

Unten ist – dass können Sie auch auf einem Foto in der Vorlage erkennen – ein etwa handbreiter, horizontaler Riss entstanden, der den aufgehenden Pfeiler vom Fundament, in das er eigentlich eingebunden sein müsste, trennt und dementsprechend verhindert, dass die Kräfte, die vom Überbau in den Unterbau eingebracht werden, kraftschlüssig übertragen werden können. Wir haben in diesem Bauwerk im Moment also eine nicht planbare Lastableitung. Sie können davon ausgehen, dass es aufgrund dieses Versatzes eine Dynamik in dem Bauwerk gab, die uns letztendlich mit Blick auf eine mögliche Kettenreaktion dazu bewogen hat, das Bauwerk unmittelbar am Freitag zu sperren.

Sie können erkennen, dass diese horizontale, klaffende Fuge sehr helle Bereiche aufweist, sodass davon auszugehen ist, dass wir dort sehr frische Abbruchflächen haben, was ein Indiz dafür ist, dass dort ein neuer Schaden vorliegt, der im Zuge der ohnehin schon laufenden Instandhaltungsmaßnahmen nicht bekannt geworden war.

Das Schadensbild lässt auch den Schluss zu, dass infolge von Ausspülungen, die vermutlich durch das Hochwasser Ende letzten Jahres aufgetreten sind, im Fundamentbereich dieses Bauwerks enorme Setzungen vorherrschten, sodass die Risse sich vom Fundamentbereich treppenartig nach oben in den aufgehenden Pfeilerbereich ausgedehnt haben.

Zusammenfassend kann also gesagt werden – und jetzt muss ich leider Gottes ein bisschen technisch werden –, dass es sich hierbei um ein sogenanntes Gründungsversagen handelt. Dieses Gründungsversagen ist nicht infolge von zusätzlichen Lasten auf diesem Bauwerk, die ohnehin schon vorher beschränkt waren, entstanden, sondern einzig und allein aufgrund von Erosionsvorgängen im Flussbett der Lenne. Aus diesem Grund sehen wir eine potenzielle Standsicherheitsgefahr bezüglich dieses Bauwerks einzig und allein aus Eigengewichtsgründen. Die Sperrung haben wir letztendlich veranlasst, weil wir nicht ausschließen können, dass durch ein potenzielles Herausbrechen dieses keilförmigen Mauerwerks – das im Video recht deutlich zu sehen war – eine weitere Dynamik in das Bauwerk eingebracht würde, sodass gegebenenfalls Folgereaktionen entstehen könnten.

Damit wäre ich mit meinem Beitrag soweit fertig. Ich danke Ihnen ganz herzlich für die Aufmerksamkeit und stehe für Fragen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

**Gordan Dudas (SPD)** gibt an, dass ihn der schriftliche Bericht des MUNV und der mündliche Bericht von Minister Oliver Krischer (MUNV) nicht zuletzt wegen der darin

enthaltenen Widersprüche fassungslos zurückließen. So behaupte der Minister, dass sich die Schäden an der besagten Brücke ausschließlich auf das Hochwasser zurückführen ließen, dabei wüssten alle, dass sie sich schon seit Jahren in einem schlechten Zustand befunden habe und dringend hätte erneuert werden müssen. Nach der Sperrung der Talbrücke Rahmede habe es in der Region durch die Ausweichverkehre und die damit einhergehenden zusätzlichen Belastungen zudem einen Dominoeffekt gegeben, in dessen Folge neben der Brücke an der B 236 in Nachrodt-Wiblingwerde vier weitere Brücken abgelastet bzw. gesperrt worden seien: die Brücke an der B 236 in Altena, die Brücke an der B 229 in Lüdenscheid-Brügge, die Brücke an der B 237 in Kierspe, die Brücke an der B 54 in Hagen-Eilpe. Wer diese Häufung als Zufall abtue, mache sich unglaubwürdig.

Birgit Tupat, die Bürgermeisterin von Nachrodt-Wiblingwerde, habe seit Jahren auf den schlechten Zustand der Brücke hingewiesen und geeignete Maßnahmen eingefordert, was aber leider ignoriert worden sei. Dies mache einmal mehr die Notwendigkeit deutlich, einen Infrastrukturgipfel für Nordrhein-Westfalen abzuhalten und einen entsprechenden Beauftragten zu berufen, der die Kommunikation und die Koordination in dieser Sache gewährleiste, sodass die negativen Auswirkungen begrenzt blieben. Dieser Vorschlag werde im Übrigen auch von Marco Voge, Landrat des Märkischen Kreises und CDU-Mitglied, unterstützt. Dankenswerterweise habe Minister Oliver Krischer (MUNV) angekündigt, Kontakt mit dem MWIKE aufnehmen zu wollen, um Unterstützungsmöglichkeiten für die betroffenen Kommunen bzw. Unternehmen zu prüfen. Darunter falle beispielsweise ein Supermarkt, der von der Hälfte seiner Kundschaft abgeschnitten sei, weshalb der Inhaber befürchte, schließen zu müssen. Es bleibe also zu hoffen, dass die Brückensperrung bald aufgehoben werden könne.

In jedem Fall aber müsse Minister Oliver Krischer (MUNV) die ständigen Hinweise und Warnungen aus den Regionen und dem Parlament endlich ernst nehmen und den Handlungsbedarf anerkennen, um sich dann in die Lage zu versetzen, beim nächsten ähnlich gelagerten Fall nicht nur reagieren, sondern auch agieren zu können. Dabei möge er sich ein Beispiel an Bürgermeisterin Birgit Tupat, der Gemeinde Nachrodt-Wiblingwerde, der Feuerwehr, dem Technischen Hilfswerk und den freiwilligen Helfenden nehmen, die in vorbildlicher Art und Weise die Initiative ergriffen und binnen kurzer Zeit für eine Behelfsbrücke gesorgt hätten, sodass zumindest Fußgängerinnen und Fußgänger die Lenne überqueren könnten.

**Ralf Schwarzkopf (CDU)** dankt Minister Oliver Krischer (MUNV) dafür, mit seinem Besuch vor Ort gezeigt zu haben, dass die Landesregierung der schnellen Reparatur der Brücke große Bedeutung beimesse. Dank gebühre auch der Bürgermeisterin Birgit Tupat und dem THW für die schnelle Reaktion und die Realisierung einer Pontonbrücke sowie Straßen.NRW für die unbürokratische Finanzierung.

Nun gelte es, im Zuge des Planfeststellungsverfahrens eine Einigung zwischen allen Beteiligten bzw. Betroffenen zu erzielen, da die bisherigen Verzögerungen beim Neubau trotz vorliegender Planungen vor allem auf Uneinigigkeiten und zähe Diskussionen hinsichtlich der Ausführung zurückgingen. Gelingt das nicht, würden die Bürgerinnen

und Bürger verständlicherweise den Glauben daran verlieren, dass staatliche Stellen erforderliche Infrastrukturmaßnahmen erfolgreich umsetzen könnten.

Es freue ihn sehr, dass Landrat Marco Voge – dessen Stellvertreter er übrigens sei – vorgeschlagen habe, einen Infrastrukturgipfel aufzulegen. Im Rahmen eines solchen Formats könne man die ständigen gegenseitigen politischen Vorhaltungen hinter sich lassen und im Sinne der Bürgerinnen und Bürger die bestehenden Probleme überparteilich angehen, was insbesondere die vielen Schäden an Straßen und Brücken sowie deren Auswirkungen auf die Region umfasse. Von der Einsetzung eines Brückenbeauftragten halte er hingegen nichts, da dieser wohl vor allem noch mehr Berichte verfassen würde. Stattdessen brauche es tatkräftige Personen, wie sie dankenswerterweise bei Straßen.NRW arbeiteten und denen man nur wünschen könne, dass sie hinsichtlich der in Rede stehenden Brücke binnen weniger Wochen zu einer Lösung gelangten.

Seinem Vorredner dahin gehend zustimmend, dass die Bürgerinnen und Bürger vor allem Lösungen für bestehende Probleme verlangten, fährt **Martin Metz (GRÜNE)** mit der Einschätzung fort, dass diese nur auf der Basis von Fakten erzielt werden könnten. Den Zustand der Verkehrsinfrastruktur in der Breite und dauerhaft zu verbessern, stelle eine Generationenaufgabe dar, die sich über mehrere Legislaturperioden erstrecken und mutmaßlich Verkehrsminister\*innen verschiedener Parteien beschäftigen werde, weshalb man davon absehen möge, jede marode Brücke zum Anlass zu nehmen, sich in billiger Art und Weise an politischen Geländegewinnen zu versuchen, was bei den Menschen letztlich nur zu Frustration führe.

Die in Rede stehende Brücke, über deren Neubau vor Ort seit Langem diskutiert werde, weise seit vielen Jahren Vorschädigungen auf und sei dann von einem Hochwasser getroffen worden, was letztlich zur jetzigen Situation geführt habe. Nun müsse die bestehende Brücke möglichst kurzfristig wieder befahrbar gemacht werden, um dann mittel- bzw. langfristig durch einen Neubau ersetzt zu werden.

Hinsichtlich der akuten Krisenbewältigung gebühre dem MUNV Lob, was man auch an folgender Chronologie ablesen könne: an der Brücke werde ein gravierender Schaden festgestellt; die Brücke werde gesperrt; vor Ort gebe es eine klare Kommunikation; das MUNV rege an, über den Sachverhalt im Verkehrsausschuss zu beraten, übermittle eine umfassende Vorlage und stelle zur weiteren Veranschaulichung ein Video bereit; die Landesregierung arbeite mit der Kommune zusammen und Sorge für kurzfristige Übergangslösungen.

Genauso sollte auch künftig verfahren werden, wenn an einer der vielen maroden Brücken im Land ein Schaden festgestellt werde. Darüber hinaus gelte es, die begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen vorrangig für den Erhalt der Infrastruktur einzusetzen, um so den Bedürfnissen der Menschen und Unternehmen gerecht zu werden. Die Einsetzung eines Brückenbeauftragten ergebe hingegen keinen Sinn, da dieser die realen Probleme an den Autobahnen, Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen nicht lösen, geschweige denn Hochwasser verhindern könne.

**Christof Rasche (FDP)** meint, dass die bestehenden und anhaltenden Probleme mit der Infrastruktur nicht nur die Geduld der Betroffenen strapazierten, sondern auch zu einem politischen Vertrauensverlust führten, was naturgemäß vor allem den amtierenden Verkehrsminister treffe, auch wenn er in diesem Fall keine Schuld trage.

RBDir Steffen Scholz (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen) möge die Frage beantworten, ob die derzeitigen Schäden auch an einer neueren bzw. nicht vorgeschädigten Brücke aufgetreten wären.

Von Minister Oliver Krischer (MUNV) wolle er wissen, ob die an dieser Brücke durchgeführten Unterwasseruntersuchungen mit Blick auf künftig zu erwartende Hochwasser nun an weiteren Brücken durchgeführt werden müssten.

**Klaus Esser (AfD)** dankt seinem Vorredner dafür, sich der politischen Phrasendrescherei enthalten und die Debatte mit seinen Fragen auf eine sachliche Ebene zurückgeführt zu haben.

Angesichts des Alters der Brücke stelle sich die Frage, ob sich im Zuge der Instandsetzung bzw. des Neubaus Beschränkungen im Zusammenhang mit dem Denkmalschutz ergeben könnten.

Handwerker aus der Region berichteten von der Einbringung von Wasserbausteinen in das Flussbett, mutmaßlich zur Hangstabilisierung nach dem Hochwasser. Sie hätten die Befürchtung geäußert, dass die damit einhergehende Verengung die Fließgeschwindigkeit erhöhe, was möglicherweise zu Ausspülungen an den Brückenpfeilern führe. Er selbst könne das nicht verifizieren, weshalb er um Klarstellung bitte.

Verständnis dafür äußernd, dass eine Brückensperrung, die zu einer Unterbrechung der Verbindung zwischen Ortsteilen führe, Unmut verursache, fährt **Minister Oliver Krischer (MUNV)** mit der Erläuterung fort, dass er aus eben diesem Grund binnen kurzer Zeit vor Ort gewesen sei und somit deutlich gemacht habe, dass das MUNV bzw. Straßen.NRW sich mit dem Sachverhalt befassen.

Wie bereits dargelegt, liege eine Analyse des Problems vor. Da die Lenne noch einen sehr hohen Wasserstand aufweise, seien die Schäden an der Brücke in Nachrodt-Wiblingwerde nur teilweise im Bereich der Wasserlinie erkennbar gewesen, weshalb man den Taucher eingesetzt und sich somit Klarheit hinsichtlich des ganzen Ausmaßes verschafft habe. Nach Hochwasserereignissen würden selbstverständlich alle Brücken, bei denen man Schäden vermuten müsse, von Straßen.NRW geprüft bzw. überwacht.

Nun gelte es, ein zweistufiges Verfahren einzuleiten: die Reparatur der alten Brücke und der Bau der neuen Brücke. Im Rahmen der ersten Stufe müsse die Brücke stabilisiert werden, sodass der marode Pfeiler die Brücke wieder wie vorgesehen entlaste, anstatt sie wie derzeit zu belasten. Dabei handle es sich um eine technische Herausforderung, aber man verfüge bei Straßen.NRW dankenswerterweise über die dafür erforderlichen Kompetenzen, zudem gebe es vor Ort Unternehmen, die die Realisierung gewährleisten könnten. Endgültige Gewissheit könne es bei derartigen Projekten

niemals geben, aber immerhin eröffne sich die Perspektive, die alte Brücke kurzfristig wieder benutzbar zu machen.

Mit Blick auf die zweite Stufe müsse man konstatieren, dass ein Neubau schon länger im Raum stehe, da eine Brücke aus dem 19. Jahrhundert naturgemäß nicht mehr allzu lange zur Verfügung stehen könne, was man auch an ihrem Traglastindex bzw. ihrer Zustandsnote ablesen könne. Der Prozess habe sich auch wegen der Diskussionen vor Ort als recht langwierig erwiesen, aber mittlerweile nähere sich das Planfeststellungsverfahren seinem Abschluss. Die neue Brücke werde schon wegen ihrer modernen Bauweise weniger Probleme verursachen als die alte und den verkehrstechnischen Anforderungen der heutigen Zeit insgesamt besser genügen.

Dank gebühre Bürgermeisterin Birgit Tupat und den übrigen Verantwortlichen vor Ort sowie der freiwilligen Feuerwehr und dem THW, die dafür gesorgt hätten, dass die Lenne zumindest von Fußgängerinnen und Fußgängern überquert werden könne und somit zwischen den Ortsteilen weiterhin eine Verbindung bestehe. Unterstützung, insbesondere auch finanzieller Art, gebe es dafür von Straßen.NRW. Diese binnen kürzester Zeit umgesetzte Notlösung helfe dabei, die schwierige Situation zumindest vorerst zu meistern und zeige die Handlungsfähigkeit aller beteiligten Ebenen auf.

Im Übrigen weise er den Vorwurf zurück, dass es Widersprüche zwischen dem schriftlichen und dem mündlichen Bericht gebe.

Die Antwort auf die Frage, ob durch das Hochwasser auch bei einer moderneren Brücke Schäden wie bei dieser im Jahr 1850 errichteten aufgetreten wären, müsse zumindest in Teilen spekulativ bleiben, so **RBDir Steffen Scholz (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen)**, allerdings lasse sich im Hinblick auf die heutigen Normen die fundierte Vermutung anstellen, dass diese eine verbesserte Hochwasserresilienz gewährleisten würden. So werde der Ersatzneubau dieser Brücke auf der Grundlage von HQ<sub>100</sub> gebaut, was unter anderem einen Freibord von einem Meter und einen entsprechenden Retentionsraum mit sich bringe. Zudem werde es nur noch einen Pfeiler in der Lenne geben, und zwar am Rand und nicht in der Mitte des Flusses.

Bereits im Frühsommer habe es im Zuge einer Sonderprüfung der Brücke einen Tauchgang gegeben, bei dem die jetzigen Schäden noch nicht festgestellt worden seien. Das lasse sich übrigens mittels Bildmaterial belegen, da derartige Tauchgänge immer dokumentiert würden, was auch der Tatsache geschuldet sei, dass natürlich nicht alle Bauwerksprüfer über Tauchscheine verfügten und solche Untersuchungen selbst durchführen könnten.

Im laufenden Planfeststellungsverfahren werde natürlich auch der Denkmalschutz gewürdigt. Man müsse aber davon ausgehen, dass die alte Brücke abgebrochen werde, da das Bau- bzw. das Wasserrecht es wohl nicht zuließen, dass sie während der Neubaumaßnahmen noch stehe, da dadurch der Abfluss in einem Ausmaß eingeschränkt würde, der den heutigen Vorschriften bzw. Normen zuwiderliefe.

Die Wasserbausteine seien wegen der seit Herbst laufenden Instandhaltungsmaßnahmen eingebracht worden, um die Brücke mit einer Art Wall vom Strömungsdruck zu entlasten und Taucharbeiten zu erleichtern. Diese Form der Wasserhaltung habe

insgesamt schonend gewirkt, allerdings seien die Wasserbausteine bei dem Hochwasser im Dezember überspült worden, sodass es dann die Ausspülungen bzw. Beschädigungen im Bereich des Pfeilers gegeben habe.

**Christof Rasche (FDP)** bittet um eine Liste derjenigen Brücken, die im Hinblick auf etwaige Hochwasserschäden einem Monitoring unterlägen.

Sich der Bitte seines Vorredners nach einer Übermittlung der Liste anschließend, fährt **Gordan Dudas (SPD)** mit der Aufforderung an Minister Oliver Krischer (MUNV) fort, noch zu einigen Aspekten auszuführen. Wie etwa sehe der Sachstand der Gespräche mit dem MWIKE hinsichtlich der Unterstützungsmaßnahmen für die betroffenen Unternehmen aus, und wann könne man mit deren Anlaufen rechnen? Die Situation vor Ort gestalte sich nicht nur wegen der finanziellen Einbußen, sondern auch wegen der verlängerten Wege schwierig. Die bereits gewährten Kredite seitens des Landes würden von vielen Betroffenen allerdings als wenig hilfreich erachtet.

Mit Blick auf den Neubau bereite unter anderem ein Grundstückseigentümer Schwierigkeiten, weshalb die entsprechenden Planungen nicht zügig vorangetrieben werden könnten. Werde das MUNV in dieser Sache vermitteln bzw. intervenieren, um eine Beschleunigung zu ermöglichen? Gebe es schon einen Zeitplan, der verlässlich aufzeige, wann mit den Bauarbeiten begonnen werde und wann diese abgeschlossen würden?

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** gibt an, dass seines Wissens nach bereits ein Austausch zwischen MWIKE, Wirtschaftsverbänden und Betroffenen aus der Region stattgefunden habe, im Rahmen dessen über konkrete Maßnahmen beraten worden sei. Details dazu könne er natürlich nicht nennen, da das nicht in sein Ressort falle. Er selbst werde noch in dieser Woche das Gespräch mit der IHK suchen. Was die verkehrlichen Aspekte betreffe, gelte es, ähnlich wie im Fall der Talbrücke Rahmede, stets zu prüfen, was das MUNV bzw. die Landesregierung unternehmen könnten, um die Situation vor Ort zu verbessern.

Die Überprüfung der Brücken laufe im üblichen Turnus ab, wobei das Hochwasser natürlich entsprechend berücksichtigt worden sei. Die Herausforderung bestehe vor allem in der großen Zahl von rund 7.000 Brücken, die in die Zuständigkeit des Landes fielen, wodurch sich eine beständige und lückenlose Überwachung für die Fachleute von Straßen.NRW sehr arbeitsintensiv gestalte. Selbstverständlich gewährleiste man diesbezüglich vollständige Transparenz.

Das Planfeststellungsverfahren sei schon sehr weit fortgeschritten, und der Genehmigungsbehörde würden noch im ersten Quartal die zahlreichen abgearbeiteten Einwendungen vorgelegt, die es vor Ort gegen die Planungen gegeben habe, sodass erfahrungsgemäß recht zügig ein Genehmigungsbeschluss ausgefertigt werden könne. Natürlich stehe es ihm selbst bzw. seinem Haus nicht zu, dieses Verfahren zu steuern bzw. zu beschleunigen, vielmehr müsse dessen ordnungsgemäßer Ablauf abgewartet werden. Das gelte auch für etwaige Klagen, wobei er an alle Betroffene bzw. Verantwortliche vor Ort appelliere, sich solcher zu enthalten, damit so schnell wie möglich die

baurechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden könnten. Gerne stehe er in dieser Sache für deeskalierende Gespräche zur Verfügung. Insgesamt handle es sich um ein recht aufwendiges Planfeststellungsverfahren, und die anfängliche Hoffnung, den Weg der Plangenehmigung beschreiten zu können, sei aufgrund zahlreicher Divergenzen leider zerschlagen worden.

### 3 Leistungsfähige Wasserstraßen und verlässliche Infrastruktur der Binnenschifffahrt

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 18/4370

Entschließungsantrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 18/4447

Ausschussprotokoll 18/336 (Anhörung vom 13.09.2023)

*(Überweisung des Antrags und des Entschließungsantrags an den Verkehrsausschuss am 24.05.2023)*

Eingangs den fraktionsübergreifend hohen Stellenwert des Themas „Binnenschifffahrt“ begrüßend, hebt **Oliver Krauß (CDU)** anschließend hervor, dass die Anhörung aufgezeigt habe, dass die entscheidenden Punkte im Antrag von CDU und Grünen aufgegriffen worden seien, auch wenn es zugegebenermaßen besser gewesen wäre, wenn man einen gemeinsamen Antrag mit FDP und SPD erarbeitet hätte.

Dem ursprünglichen Antrag der FDP vom August 2022 mit seinen vier Forderungspunkten stehe nun ein Entschließungsantrag mit 16 Forderungspunkten gegenüber, die jedoch im Wesentlichen jenen aus dem Antrag von CDU und Grünen entsprächen. Das entkräfte den Vorwurf, dass es Letzterem an Substanz fehle, vielmehr eigne sich dieser, in der Sache endlich voranzukommen, weshalb es nun gelte, ihn auch umzusetzen.

Allerdings müsse es auch aufseiten der Bundesregierung den politischen Willen geben, die Binnenschifffahrt zu stärken, was unter anderem eine Zusammenarbeit mit den Niederlanden erfordere, da der Rhein dort nun einmal in die Nordsee münde. Hinzu komme, dass im Rahmen der nationalen Hafenstrategie nicht nur den See-, sondern auch den Binnenhäfen die ihnen gebührende Bedeutung beigemessen werden sollte. Insgesamt gelte es, den Wasserweg als Alternative zur Straße zu etablieren. Der derzeitige Vorsitz Nordrhein-Westfalens bei der Verkehrsministerkonferenz biete hinsichtlich all dessen entscheidende Chancen, die selbstverständlich auch genutzt würden.

**Gordan Dudas (SPD)** bekundet ebenfalls Bedauern darüber, dass es keinen gemeinsamen Antrag gebe, zumal der vorliegende von CDU und Grünen lediglich der Verschleierung der Tatsache diene, dass die ursprüngliche Initiative von der FDP ausgegangen sei, was man auch dem vorliegenden Entschließungsantrag anmerke, der sich stärker an der Praxis orientiere und mehr Substanz aufweise.

Anstatt einen Masterplan für die Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen vorzulegen, schiebe die Landesregierung auch in dieser Sache die Verantwortung auf die Bundes-

regierung ab. Dabei böte der Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz eigentlich die Gelegenheit, sich nachdrücklich zu positionieren, was auch deshalb von Bedeutung sei, weil der Fokus der nationalen Hafenstrategie vor allem auf Ländern wie Hamburg oder Bremen und weniger auf Nordrhein-Westfalen liege, obwohl der Zustand der hiesigen Binnenhäfen auch das Engagement der Bundesregierung erfordere.

Die Forderung nach einer stärkeren Nutzung der Wasserwege erscheine insgesamt unglaublich, da man sie allenfalls der CDU, nicht aber den Grünen abnehme, mit denen es Differenzen sowohl bezüglich der Sohlenstabilisierung am Rhein als auch des Ausbaus des Godorfer Hafens gebe.

Mit Blick auf den Tenor der Anhörung zeigt sich **Christof Rasche (FDP)** irritiert über dessen Interpretation durch Oliver Krauß (CDU). So heiße es in der schriftlichen Stellungnahme des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen, dass man die im vorliegenden Entschließungsantrag der FDP enthaltenen Forderungen und Konkretisierungen als wichtige Impulse betrachte, die CDU und Grüne aufgreifen sollten. Zudem werde ein klares Bekenntnis zur Binnenschifffahrt verlangt.

Der ursprüngliche Antrag seiner Fraktion sei auf möglichst breite, bestenfalls einstimmige Zustimmung ausgelegt gewesen, um so für die nordrhein-westfälische Binnenschifffahrt eintreten sowie sich national gegenüber den gemeinsam agierenden Küstern und international gegenüber Belgien und den Niederlanden behaupten zu können. Der Entschließungsantrag hingegen stelle nun die Überzeugungen seiner Fraktion in den Mittelpunkt und enthalte dementsprechend auch mehr Forderungen.

Unabhängig von den heute zur Abstimmung stehenden Anträgen gelte es, in Zukunft gemeinsame Ziele in Sachen Binnenschifffahrt zu verfolgen.

**Ina Besche-Krastl (GRÜNE)** hebt hervor, dass Klima- und Naturschutz sowie Infrastrukturausbau im Zuge einer modernen Verkehrspolitik keinen Widerspruch darstellen müssten, sondern auch gemeinsam betrieben werden könnten, wenn man die jeweiligen Erfordernisse bei den Planungen frühzeitig und ausgewogen berücksichtige.

Der Antrag der regierungstragenden Fraktionen greife viele zentrale Forderungen, auch solche der FDP-Fraktion, zur Stärkung der Binnenschifffahrt in NRW auf: Unterstützung der Antriebswende durch Forschung und Entwicklung, Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung, Entbürokratisierung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, Ergreifung von Maßnahmen gegen Fachkräftemangel.

**Klaus Esser (AfD)** macht darauf aufmerksam, dass sich vorliegender Antrag von CDU und Grünen hinsichtlich der enthaltenen Schlagworte kaum von einem entsprechenden Antrag von CDU und FDP aus dem Jahr 2019 unterscheide. Da Ersterer wenig mehr als warme Worte enthalte und kein ernsthaftes Eintreten für die Belange der Binnenschifffahrt erwarten lasse, müsse man von einem Schaufensterantrag sprechen. Der Entschließungsantrag der FDP falle immerhin etwas detaillierter aus und gehe ausführlicher auf die bestehenden Probleme ein.

Bisher sei in dieser Sache jedenfalls wenig passiert, und zwar weder aufseiten des Landes noch des Bundes, vielmehr habe es finanzielle Kürzungen in Millionenhöhe gegeben. Dementsprechend scharf sei die Kritik der Sachverständigen an der Richtung, die die Binnenschifffahrtspolitik einschlage, ausgefallen.

Der Ausschuss stimmt dem Antrag Drucksache 18/4370 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD zu.

Der Ausschuss lehnt den Entschließungsantrag Drucksache 18/4447 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und FDP bei Enthaltung der AfD-Fraktion ab.

#### 4 **Hafenstrategie** (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*)

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/1539  
Vorlage 18/1720

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** führt aus, dass seitens der Bundesregierung bislang keine Fortschreibung der nationalen Hafenstrategie existiere, weshalb es von der Landesregierung auch keinen neuen Vorlagen in dieser Sache gebe. Allerdings würden dem Vernehmen nach – er könne natürlich nicht für die Bundesregierung sprechen – gerade die noch offenen Fragen geklärt, und Ende Februar solle ein Kabinettsbeschluss vorliegen. Sobald die Bundesregierung etwas Belastbares zur nationalen Hafenstrategie präsentiere, herrsche für die Landesregierung mehr Klarheit hinsichtlich der sie betreffenden Aspekte.

Im Rahmen der vorigen Verkehrsministerkonferenz seien auf Initiative von Nordrhein-Westfalen seitens der Länder einige Forderungen gestellt worden, zu denen unter anderem gehöre, dass das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz auch die Hafeninfrastuktur umfassen solle, was von der Bundesregierung hoffentlich akzeptiert werde.

**Christof Rasche (FDP)** gibt an, dass es auch nach Kenntnis seiner Fraktion Bewegung auf Bundesebene gebe, so wisse man etwa von dort getroffenen Personalentscheidungen, die seitens der Binnenschifffahrt begrüßt würden.

Unabhängig davon wünsche man sich eine nordrhein-westfälische Hafenstrategie, die bestenfalls in die nationale Hafenstrategie einfließen möge. Das erfordere allerdings, dass Erstere eine höhere Qualität aufweise als der unter TOP 3 debattierte Antrag der regierungstragenden Fraktionen.

**Julia Kahle-Hausmann (SPD)** hält es für wichtig, dass Minister Oliver Krischer (MUNV) die Landesinteressen auf Bundesebene mit Nachdruck vertrete, sodass beispielsweise die Probleme mit den hiesigen Wasserstraßen und Schleusen angegangen werden könnten. Immerhin sei der Duisburger Hafen ordentlich aufgestellt und unterhalte gute Beziehungen nach Rotterdam.

Die von ihrem Vorredner angeregte nordrhein-westfälische Hafenstrategie könne sich tatsächlich als hilfreich erweisen. Zudem möge die Landesregierung sich darum bemühen, eine nationale Hafenkonferenz in NRW abzuhalten.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** legt dar, dass der Fokus der Bundesregierung vor allem auf dem Hamburger Hafen und weniger auf der Anbindung der nordrhein-westfälischen Binnenhäfen an die ARA-Häfen liege. Als Vorsitzland der Verkehrsministerkonferenz arbeite man aber recht erfolgreich daran, eine Allianz unter den küstenfernen Ländern zu bilden, um diesen Fokus etwas zu weiten.

Die Bewerbung Duisburgs als Gastgeber für die nationale Hafenkonferenz im Jahr 2025 sei bereits erfolgt, und es habe vor Ort dankenswerterweise eine breite Unterstützung gegeben. Duisburg sei geradezu prädestiniert dafür, aufzuzeigen, dass es in der Hafenpolitik des 21. Jahrhunderts eben nicht nur um See-, sondern auch um Binnenhäfen und die damit verbundenen intermodalen Verkehrswegeketten gehen müsse. Ausgerichtet werde die Konferenz vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, die Schirmherrschaft liege aber beim Bundeskanzler, der letztlich auch über den Gastgeber entscheide. Insofern sollten all diejenigen, die über diese Möglichkeit verfügten, in dieser Sache auf den Bundeskanzler einwirken, was die Landesregierung übrigens bereits tue.

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

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 18/4584

Ausschussprotokoll 18/401 (Auswertung der schriftlichen Anhörung)

– abschließende Beratung und Abstimmung

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss – federführend –, den Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales sowie den Ausschuss für Familie, Kinder und Jugend am 15.06.2023)*

Die Ablehnung des vorliegenden Antrags voraussagend, gibt **Julia Kahle-Hausmann (SPD)** zu bedenken, dass man damit die Chance vergebe, die Verkehrswende voranzubringen. Kinder und Jugendliche befänden sich hinsichtlich des ÖPNV in keiner guten Situation, weshalb man diese vergleichsweise kleine Maßnahme ergreifen möge, um eine große Wirkung zu erzielen. Auch wegen des im schwarz-grünen Koalitionsvertrag angekündigten Ausbaus des ÖPNV, scheine eine Attraktivierung desselbigen dringend geboten.

**Daniel Scheen-Pauls (CDU)** kritisiert seine Vorrednerin für die Formulierung „kleine Maßnahme“ und zitiert hinsichtlich dieser aus der schriftlichen Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände:

„Sie führt zu einer strukturellen Unterfinanzierung und einem Zurückdrängen marktwirtschaftlicher Anreize bei der Verbesserung von Leistung und Qualität des ÖPNV.“

Es gelte, einen Unterbietungswettbewerb bei den Ticketangeboten zu vermeiden, da es auch darum gehen müsse, die Qualität und die Kapazität sowohl des ÖSPV als auch des SPNV zu stärken, was letztlich zu einer Attraktivierung des ÖPNV insgesamt führen werde. Den dafür erforderlichen Infrastrukturausbau bekomme man allerdings nicht zum Nulltarif. Im Übrigen fehle es in diesem Bereich noch an Finanzierungsversprechen der Bundesregierung über das Jahr 2025 hinaus, was zu Verunsicherungen in der gesamten Branche führe.

Auch wegen der bereits existierenden Modelle auf Basis des Deutschlandtickets wie den Sozial-, Semester- und Schultickets sehe man in dieser Sache vorerst keinen weiteren Handlungsbedarf.

**Laura Postma (GRÜNE)** merkt an, dass die im vorliegenden Antrag erhobenen Forderungen, wie etwa die nach einer Kooperation mit den Verkehrsverbänden, insofern obsolet seien, als dass die Landesregierung längst entsprechende Maßnahmen eingeleitet habe. Die Verkehrsverbände befänden sich – wie von ihren Vertreter\*innen im

Landtag bereits dargelegt – in einer desaströsen finanziellen Lage. Allein für das Deutschlandticket, dessen Preis im Jahr 2024 stabil bleiben werde, wende man 280 Millionen Euro auf. Zudem stelle man auf Basis des Deutschlandtickets weitere Modelle wie Sozial-, Semester- und Schultickets bereit. Man unternehme im Rahmen des Möglichen also bereits alles, um den Menschen niederschwellige und günstige Mobilitätsangebote zu unterbreiten. Solange die SPD-Fraktion keine seriösen Vorschläge dazu unterbreite, woher sie die für die „kleine Maßnahme“ erforderlichen großen Summen nehmen wolle, könne sie auch nicht auf Zustimmung hoffen.

**Christof Rasche (FDP)** erinnert mit Blick auf vorliegenden Antrag an den Reim, mit dem der damalige Verkehrsminister Michael „Mike“ Groschek ähnlichen Ansinnen begegnet sei: Kein ÖPNV für lau. – Als Begründung habe er unter anderem angeführt, dass man das nicht bezahlen könne. Die Haushaltsslage sei seitdem eher schlechter geworden, was eng begrenzte Handlungsspielräume mit sich bringe. Das könne man auch daran erkennen, dass die Ankündigung aus dem Koalitionsvertrag, jeden Euro des Bundes um einen des Landes zu ergänzen, nicht verwirklicht werde – was er selbst angesichts der prekären finanziellen Situation übrigens nachvollziehen könne.

Der Ausschuss lehnt den Antrag gegen die Stimmen der SPD-Fraktion mit den Stimmen aller übrigen Fraktionen ab.

## 6 **Gute Arbeit braucht ausreichende personelle Ausstattung: Die Landesregierung muss Straßen.NRW personell stärken**

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 18/5853

Schriftliche Anhörung  
des Verkehrsausschusses  
Stellungnahmen  
18/1094, 18/1099, 18/1114,  
18/1115, 18/1124

– abschließende Beratung und Abstimmung

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss – federführend –, den Unterausschuss Personal des Haushalts- und Finanzausschusses sowie den Unterausschuss Landesbetriebe und Sondervermögen des Haushalts- und Finanzausschusses am 20.09.2023)*

**Gordan Dudas (SPD)** äußert die Ansicht, dass im Zuge der schriftlichen Anhörung die einhellige Meinung vertreten worden sei, dass seine Fraktion im vorliegenden Antrag richtige und wichtige Forderungen aufstelle. Die dringend erforderliche Sanierung der verkehrlichen Infrastruktur stelle eine riesige Aufgabe dar, die sich – wie bereits an anderer Stelle erwähnt – über Jahre oder sogar Jahrzehnte erstrecken werde, weshalb Straßen.NRW fachkundiges Personal in ausreichender Menge benötige.

Die schriftlichen Stellungnahmen, insbesondere die von ver.di, enthielten aufschlussreiche Hinweise zu erforderlichen Maßnahmen, und der Personalrat von Straßen.NRW könne seine Expertise sicherlich ebenfalls einbringen.

Er lade die übrigen Fraktionen dazu ein, in dieser Sache gemeinsam vorzugehen.

**Christof Rasche (FDP)** meint, dass der Personalkorpus von Straßen.NRW angesichts der großen Herausforderungen sowohl quantitativ als auch qualitativ gestärkt werden müsse. Im Zuge einer entsprechenden Priorisierung gelte es, die dafür erforderlichen zusätzlichen Mittel aufzubringen.

**Oliver Krauß (CDU)** hebt eingangs hervor, hier und heute nicht darauf eingehen zu wollen, welche Landesregierung einen Stellenabbau bzw. einen Einstellungsstopp bei Straßen.NRW zu verantworten habe, da es nun gelte, nach vorne zu blicken. Es helfe auch nicht, einen Masterplan oder einen zentralen Personalmanager zu fordern, vielmehr müsse das Kernproblem benannt werden: der Fachkräftemangel. Der ADAC bescheinige Straßen.NRW in seiner schriftlichen Stellungnahme hinsichtlich Personalgewinnung bzw. -entwicklung eine geeignete Vorgehensweise.

Die Stellen für Auszubildende sowie für Beamtinnen und Beamte im Vorbereitungsdienst seien aufgestockt worden, und Aufstiegschancen würden gewährleistet. Man habe weitere Hochschulen für die Ausbildung von Ingenieurinnen und Ingenieuren gewinnen können. Bei der Einbeziehung von externen Planungsbüros bewege man sich auf einem Rekordhoch. Von den 15 bei der Unwetterkatastrophe 2021 beschädigten bzw. zerstörten Brücken seien 13 zeitnah wiederhergerichtet worden. All das zeige auf, dass es eine Trendwende gebe. Der öffentliche Dienst stehe aber immer im Wettbewerb mit der freien Wirtschaft, und Letztere biete mittlerweile oft die gleichen Vorteile wie Ersterer, allerdings bei meist höherem Gehalt.

**Martin Metz (GRÜNE)** eröffnet seinen Wortbeitrag mit einem Dank an die Beschäftigten von Straßen.NRW, die sehr vielfältigen Aufgaben nachgingen und beispielsweise im Winterdienst für geräumte und somit befahrbare Straßen schon am frühen Morgen sorgten. Die Übertragung der Zuständigkeit für die Autobahnen von Straßen.NRW auf die Autobahn GmbH bedeute zudem eine erhebliche Umstellung, die teilweise auch eine Neuorientierung erfordere.

Die Forderungspunkte im vorliegenden Antrag zielten unter anderem darauf ab, zusätzliche Stellen zu schaffen, dabei bestehe das eigentliche Problem – wie vom Vordredner zutreffend dargestellt – nicht in zu wenigen Stellen, sondern vielmehr darin, diese nicht besetzen zu können, was man auch an der Stellenbesetzungsquote von 88 % im Jahr 2023 ablesen könne. Bei anderen Forderungspunkten gehe es darum, geeignete Ausbildungskonzepte vorzulegen oder die Personalgewinnung zu stärken. Sowohl im Internet als auch auf Plakaten werde aber bereits intensiv für Straßen.NRW als Arbeitgeber geworben. Natürlich gelte es nun, fortwährend im Blick zu behalten, inwieweit diese Kampagnen zum gewünschten Ergebnis führten. Das dürfe gerne als Einladung verstanden werden, gemeinsam daran zu arbeiten, Straßen.NRW mittel- und langfristig mit ausreichend viel Personal auszustatten und somit zukunftsfest aufzustellen.

**Klaus Esser (AfD)** hebt hervor, dass er vorliegenden Antrag als sinnvoll erachte, da seine Fraktion im Gegensatz zu den regierungstragenden Fraktionen naturgemäß nicht darauf vertraue, dass man die Landesregierung bei diesem wichtigen Thema einfach nur machen lassen müsse, damit alles gut werde.

**Gordan Dudas (SPD)** bezeichnet es als nicht nachvollziehbar, dass die regierungstragenden Fraktionen sich gegen die einhellige Einschätzung der Sachverständigen stellten, dass es sich um einen zielführenden Antrag handle. Natürlich sei dieser nicht vollständig ausgearbeitet und somit auch nicht endgültig, da er sich mit einem fortwährenden Prozess befasse, aber er möge als Denkanstoß betrachtet werden. In diesem Sinne danke er Martin Metz (GRÜNE) für die Einladung zur Zusammenarbeit. Es obliege der Politik, Straßen.NRW für die kommenden Jahrzehnte neu aufzustellen und dergestalt mit Instrumenten bzw. Personal auszustatten, dass die anstehenden großen Aufgaben bewältigt werden könnten.

Der schriftlichen Stellungnahme von ver.di könne man beispielsweise entnehmen, dass es bei den Straßenmeistereien einen Bedarf von 86 zusätzlichen Stellen gebe. Auf die Schließung derartiger Personallücken wolle seine Fraktion mit dem Antrag hinwirken. Im Übrigen möge das MUNV darlegen, wie es mit den Abgängen umzugehen gedenke, die aus dem demografischen Wandel resultierten, und insgesamt ein Konzept dazu vorlegen, wie genau man Straßen.NRW zukunftsfest aufstellen wolle.

Der Ausschuss lehnt den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD ab.

## **7 Sanierungsoffensive und ihre Hintergründe und Datengrundlagen, insb. Straßenzustandsbericht NRW**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/1822  
Vorlage 18/1823  
Vorlage 18/2204

### **Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:**

Über die Sanierungsoffensive haben wir schon in der Ausschusssitzung am 8. November 2023 berichtet, inklusive zweier Vorlagen. In der aktuellen Vorlage finden sich Links zu weiteren Dokumenten, die das alles erläutern und untermauern.

Kern der Sanierungsoffensive ist, dass wir uns auf Basis der Ergebnisse des Straßenzustandsberichts auf weitere Investitionen konzentrieren und die Infrastruktur insgesamt ertüchtigen. Die Brücken, die ja immer im Fokus stehen, sind nach dem sogenannten Traglastindex in fünf Traglastklassen eingestuft. Das alles ist nachvollziehbar gemacht worden, um einen Überblick über diejenigen Bauwerke zu bieten, für die wir als Land Nordrhein-Westfalen via Straßen.NRW die Zuständigkeit haben.

Wir haben noch weitere Maßnahmen entwickelt – die Ihnen allen mitgeteilt worden sind –, um die Sanierungsaktivitäten zu unterstützen und effizienter zu machen. Ich will das nicht alles im Einzelnen darlegen, weil Sie es auch nachlesen können. Kern dessen ist natürlich, dass wir ein jährliches Programm für die zu sanierenden Brücken haben, aber natürlich auch weitere Aktivitäten entwickeln, um die Bauzeiten zu verkürzen und die Effektivität an Baustellen zu verbessern.

Ich freue mich, morgen in Münster einen ersten Spatenstich für eine neue Brücke an der B 51 machen zu können. Wir setzen Modulbauweisen ein, um bei den Bauzeiten schneller zu werden, als das bisher möglich war. Das ist auch dem technischen Fortschritt zu verdanken, den wir im Zuge der Sanierungsoffensive nutzbar machen können.

Wir haben die Investitionsmittel für die Erhaltung der Landesstraßen weiter gesteigert. Das ist ein Trend aus den vergangenen Jahren, den wir fortgeführt haben. Seit 2017 gab es insgesamt eine Steigerung von 60 %. Das ist aus unserer Sicht erforderlich. Auch für das Jahr 2024 wurden trotz der schwierigen Haushaltsbedingungen weitere Investitionsmittel in entsprechender Höhe angesetzt.

Wie bereits erwähnt, wurden in den vergangenen Jahren natürlich auch die Hochwasserschäden beseitigt. Ich habe Straßen.NRW und unseren Fachabteilungen angesichts dessen, wie gut das geklappt hat und wie schnell die Infrastruktur wiederhergestellt wurde, ein Kompliment zu machen. Das zeigt am Ende auch deren Leistungsfähigkeit.

Im Zuge der Sanierungsoffensive haben wir auch viele Aktivitäten entwickelt, um speziellen Situationen vor Ort zu begegnen: Umleitungsverkehren oder Sperrpausen der Deutschen Bahn für Sanierungsmaßnahmen, die aufzeigen, dass es viele

Stakeholderdialoge braucht und man Infrastrukturmaßnahmen nicht isoliert betrachten kann.

All das ist aus unserer Sicht erforderlich, um die Aktivitäten verschiedener Verantwortlicher in diesem Bereich zu koordinieren. Das geht von der Autobahn GmbH über die Kommunen bis hin zu den Wirtschaftsverbänden, sodass es einen abgestimmten Austausch- und Abstimmungsprozess gibt. Das werden wir im ersten Quartal 2024 in eine Infrastrukturkonferenz münden lassen, um die Aktivitäten, die es im Rahmen der Sanierungsinitiative gibt, landesweit zu bündeln.

Es gibt Herausforderungen, die wir bewältigen müssen – das ist völlig klar. Unsere Infrastruktur ist in keinem zufriedenstellenden Zustand, und das betrifft sowohl die Brücken als auch die Straßen. Die Landesregierung stellt sich dieser Herausforderung. Ich will allerdings deutlich machen, dass wir uns langfristig mit diesem Thema auseinandersetzen müssen, weil in der Vergangenheit die Prioritäten nicht unbedingt darauf lagen, dass die Infrastruktur tatsächlich erneuert wird. Wir erachten das aber als dringend notwendige Maßnahme für unseren Wirtschaftsstandort, auch um die Mobilität von Menschen auf Straßen und Schienen – und man kann das sicherlich bis hin zu den Binnenwasserwegen weiterdenken – intermodal zusammenzubringen.

Ein Thema, das wir auch im Rahmen des Bündnisses für Mobilität angesprochen haben, sind die Herausforderungen, mit denen wir durch den zunehmenden Schwerlastverkehr konfrontiert werden. Dieser trifft auf eine Infrastruktur, die bereits Einschränkungen hat. Wir haben einen umfassenden Stakeholderdialog durchgeführt, der eine Reihe von Punkten identifiziert hat, bezüglich derer die Verfahren, auch die Schnittstellen mit der Autobahn GmbH und den Kommunen verbessert werden können. Wir arbeiten daran, dass es die Schwierigkeiten, die es in der Vergangenheit gab, bald hoffentlich nicht mehr gibt und wir zu verbesserten Verfahren kommen. Mit Blick auf den Ausbau der Windenergie, den starken Maschinenbau in Nordrhein-Westfalen oder die Schwertransporte im Bereich der Bauindustrie müssen wir das neu aufstellen und verbesserte Verfahren nutzen. Ich bin den Kolleginnen und Kollegen bei der Autobahn GmbH dankbar dafür, dass es dort ein sehr hohes Problembewusstsein gibt, sodass Verbesserungen erreicht werden können. Das betrifft zwar nicht die Sanierungen direkt, steht aber im Zusammenhang damit und hat für den Wirtschaftsstandort eine entscheidende Bedeutung.

**Christin-Marie Stamm (SPD)** möchte von ihrem Vorredner wissen, wie er angesichts der diesjährigen Mittelkürzungen von rund 9 % im Bereich des Landesstraßenbaus bei gleichzeitig steigenden Preisen die notwendigen Investitionen tätigen wolle.

Mit Blick auf die Bauwerksprüfung nach DIN 1076 interessieren sie, ob das MUNV beabsichtige, automatische Monitoringsysteme einzusetzen, was den Bauwerksprüfern die Planungen vermutlich erleichtern würde.

Die von ihrem Vorredner erwähnten Links in der aktuellen Vorlage bewerteten sie und ihre Fraktion kritisch, da der Hackerangriff auf Südwestfalen-IT etwa in Olpe den Zugriff

auf einige Websites verhindert habe. Sie bitte daher darum, relevante Informationen künftig direkt in die Berichte einzuarbeiten.

**Christof Rasche (FDP)** regt an, neben den jährlichen Bauprogrammen mittelfristig auch solche mit einer zehnjährigen Laufzeit und folgender fünfspaltiger Gliederung vorzulegen: Projekt; Zustand, inklusive Noten und kurzen Beschreibungen; vorgesehener Baubeginn; vorgesehene Bauende; erforderliche Notmaßnahmen, zum Beispiel Umleitungsverkehr.

Seinem Vorredner zustimmend, dass eine detaillierte, sich über zehn Jahr erstreckende Übersicht zunächst einmal sinnvoll erscheine, erinnert **Minister Oliver Krischer (MUNV)** daran, dass es insbesondere hinsichtlich des Zustands der Brücken eine gewisse Dynamik gebe, weshalb eine jährliche Übersicht der anstehenden Maßnahmen unter Berücksichtigung der Traglastindizes bzw. Zustandsnoten zielführender sei.

Auch die Kritik an der teilweise fehlenden Übersichtlichkeit könne er nachvollziehen, diese ergebe sich aber aus der Komplexität der Materie, in die man sich etwas hineindenken müsse, da es zum einen viele Brücken gebe und diese zum anderen aus vielen Teilen bestünden.

Im Zuge der Sanierungsoffensive arbeite man aber Jahr für Jahr Programme ab, die auch transparent dargelegt würden, sodass es künftig hoffentlich keine überraschenden Brückenschäden mehr geben werde.

Die von Christin-Marie Stamm (SPD) bezifferten Haushaltskürzungen könne er hier und jetzt nicht im Detail nachvollziehen, er wolle jedoch darauf hinweisen, dass für Erhaltungsinvestitionen in Landesstraßen in diesem Jahr 220 Millionen Euro zur Verfügung stünden, die gegebenenfalls mittels nicht verausgabter Mittel aufgestockt würden. Damit werde man das vorgesehene Programm umsetzen können. Binnen zehn Jahren wolle man 400 Brücken angehen, also 40 pro Jahr. Natürlich gebe es dabei Schwankungen, da einige Projekte mehr Aufwand erforderten als andere. In diesem Jahr könnten es möglicherweise sogar mehr als 40 sein.

**MR Achim Frieling (MUNV)** legt dar, dass es sich bei den Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 nur um einen Aspekt des Erhaltungsprogramms für Brücken handle, wesentliche Bedeutung komme auch den statischen Nachrechnungen zu, die systematisch durchgeführt würden. Es könne vorkommen, dass eine Brücke trotz einer Zustandsnote von 2,0 nicht über die erforderliche Tragfähigkeit verfüge und daher erneuert werden müsse. Hinzu komme, dass die Zustandsprüfung zunächst einmal nur auf den äußeren und nicht den inneren Zustand erfasse.

Automatische Detektierungs- bzw. Monitoringsystem sehe DIN 1076 nicht vor. Diese würden allenfalls in Einzelfällen in Betracht gezogen, etwa wenn vorhandene Schäden wie Schweißnahttrisse beobachtet werden müssten. Im Übrigen würde ein großangelegter Einsatz derartiger Systeme nicht zu einer Personalentlastung, sondern vielmehr zu einer -belastung führen, da diese eingerichtet, beobachtet und ausgewertet werden müssten.

## 8 **Auskömmliche Finanzierung des SPNV in NRW angesichts der Herausforderungen der Verkehrswende?** *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2])*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2200

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Erst einmal danke ich Ihnen für das hier vor Weihnachten hergestellte Einvernehmen hinsichtlich der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung. Das hat den Aufgabenträgern die gewünschte und erforderliche Planungssicherheit gegeben. Gerade in diesen herausfordernden Zeiten müssen wir natürlich deutlich machen: Wir wollen eine Erhaltung der Bestandsverkehre. Wir wollen, weil es Kostensteigerungen gegeben hat, die notwendige Absicherung schaffen.

Grundlage für die Finanzierung sind neben den Landesmitteln natürlich vor allen Dingen – das haben wir hier schon sehr oft diskutiert – die Regionalisierungsmittel, bezüglich derer der Bund bis 2031 eine jährliche Dynamisierung von 3 % festgelegt hat. Das ist ein guter Schritt des Bundes gewesen, was auch für die Erhöhung des Plafonds um 1 Milliarde Euro gilt, da das für eine Entlastung hinsichtlich der Kostensituation gesorgt hat. Allerdings heißt das im Umkehrschluss auch, dass die Regionalisierungsmittel nur bis 2031 festgelegt sind und darüber hinaus für uns noch keine Finanzierungssicherheit gegeben ist.

Die Aufgabenträger – die hier im Ausschuss auch über die Situation berichtet haben – waren natürlich mit erheblichen Kostensteigerungen konfrontiert. Ich rede bewusst in der Vergangenheitsform, weil die Strompreissteigerungen, die einen erheblichen Teil der Kosten ausmachten, wieder zurückgegangen sind. Dass die Spitzenwerte insbesondere des Jahres 2022 nicht mehr gegeben sind, sorgt insgesamt für eine Entlastung, sodass wir im Moment für eine finanzielle Ausstattung der Aufgabenträger sorgen können, die ihnen die Beibehaltung der Bestandsverkehre ermöglicht.

Ich will aber auch deutlich machen, dass es in den nächsten Jahren zu einer Herausforderung bei der Finanzierung kommen wird, weil wir natürlich nicht kalkulieren können, wie die Kosten sein werden. Eine große Unbekannte ist insbesondere die Neuausschreibung von Verkehrsverträgen. Sie alle werden wahrgenommen haben, dass sehr günstige Angebote bzw. Konditionen, die in der Vergangenheit oft in einem harten Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen erreicht werden konnten, inzwischen nicht mehr in dieser Art und Weise erreicht werden können. Das ist künftig wie gesagt eine große Unbekannte. Wir werden sicherlich noch die eine oder andere Diskussion darüber führen müssen, inwieweit eine auskömmliche Finanzierung machbar bzw. möglich ist.

Ich will nicht verhehlen, dass diese Fragen sehr stark davon abhängen, was auf Bundesebene – ich habe das damals für den Ampelkoalitionsvertrag mitverhandelt – im Rahmen des Ausbau- und Modernisierungspakts erfolgt. Im Kern sehen wir uns in einer vergleichbaren Situation wie die 15 anderen Bundesländer, in denen sich die grundsätzlichen Fragen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ebenfalls stellen.

Ohne die Verantwortung hin- und herschieben zu wollen: Wir brauchen eine gemeinsame Anstrengung aller Ebenen, ein Commitment dazu, wie der öffentliche Verkehr in Zukunft zu laufen hat. Es gibt lang laufende Verkehrsverträge und Infrastrukturinvestitionen, die wir aus Landesmitteln allein nicht stemmen können, auch die kommunale Familie ist dazu nicht in der Lage.

**Julia Kahle-Hausmann (SPD):** Ich sah in dem Bericht, dass die Regionalisierungsmittel innerhalb der nächsten sieben Jahre bis 2031 von 230 Millionen auf 473 Millionen Euro um gut 100 % steigen. Das finde ich schon mal ganz gut. Auf Seite 3 steht aber:

„Diese zusätzlichen Geldmittel werden perspektivisch jedoch trotzdem nicht für die Finanzierung des SPNV in den kommenden Jahren ausreichen.“

Etwas Ähnliches haben Sie gerade auch im mündlichen Bericht gesagt. Sie sagten außerdem, dass sie diesbezüglich mit der neuen ÖPNV-Pauschalen-Verordnung für die nächsten zwei Jahre aufräumen wollten. Dem stimme ich zu. Gut, dass wir die beschlossen haben. Ich würde allerdings nicht sagen, dass wir die Verkehrsunternehmen entlastet und diese jetzt Planungssicherheit haben. Vielmehr haben wir ein Loch gestopft, sodass Sie jetzt ein bisschen weiterarbeiten können. Das ist aber eine Bewertungssache, keine Frage.

Sie schreiben außerdem, dass Sie die Zeit bis 2026 nutzen wollten, um eine auskömmliche Finanzierung sicherzustellen. Die Regionalisierungsmittel stehen doch da. Sie wissen, wie viel Sie bekommen. Also muss das aus der Landeskasse kommen, oder Sie müssen die Tarife exorbitant erhöhen, um den zusätzlichen Finanzierungsbedarfen – ich formuliere es mal vorsichtig – begegnen zu können. Dazu hätte ich gerne – wenn Sie das liefern können – Konkretes als das, was in dem Bericht steht und was Sie gerade ausgeführt haben.

Sie haben den Ausbau- und Modernisierungspakt, AMP, angesprochen. Könnten wir dazu Fortschrittsberichte bekommen, und zwar nicht erst, wenn Sie mit den Verhandlungen durch sind, sondern zwischendurch als Wasserstandsmeldung? Wäre es möglich, hier im Verkehrsausschuss alle halbe Jahre einen Bericht zum AMP zu hören?

(Ina Besche-Krastl [GRÜNE]: Der ist doch noch gar nicht fertig!)

– Er muss gar nicht fertig sein, ich sagte doch: Wasserstandsmeldung.

**Christof Rasche (FDP):** Wir haben heute schon bei mehreren Tagesordnungspunkten gesagt, dass wir den ÖPNV fördern und weiter ausbauen wollen. Das ist richtig so, das ist auch das Ziel der FDP-Fraktion. Bei den Koalitionsverhandlungen in Berlin zum Bereich „Mobilität“ war ich dabei, und dabei sind die Dynamisierung und 1 Milliarde Euro mehr herausgekommen. Das gab es vorher alles nicht, da gab es immer nur Forderungen.

Die Finanzierung der Verbünde ist für 2024/25 gesichert. Das ist gut, da gab es einige Gespräche, die notwendig waren. Es ist zu hören, dass das Ministerium im Herbst ein Gutachten in Auftrag gegeben hat – ich gehe davon aus, dass die Koalitionsfraktionen

informiert sind –, in dem es um die Struktur des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen geht. Auch da gibt es vielleicht eine Möglichkeit, Geld zu sparen. Die langfristige Finanzierung sollte nämlich in der Tat gesichert sein, und das ist nicht leicht. Wir als Oppositionsfractionen wären natürlich dankbar, wenn wir sowohl über die Intention als auch das Ergebnis dieses Gutachtens informiert würden.

**Ina Besche-Krastl (GRÜNE):** Ich komme nicht umhin, eine gewisse Widersprüchlichkeit zwischen dem Antrag auf kostenlosen ÖPNV für bestimmte Gruppen und der Berichtsbeantragung zum Thema der auskömmlichen Finanzierung des SPNV festzustellen.

(Julia Kahle-Hausmann [SPD]: Wo ist das Problem?)

– Ein neues kostenloses Ticket würde dem System erst einmal Geld entziehen. Das ist ein Punkt, bei dem ich nicht verstehe, ob Sie ihn nicht verstehen oder ob das mit einer Unkenntnis der ÖPNV- bzw. SPNV-Finanzierung in Gänze zu tun hat.

Wir haben mit der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung die Bestandsverkehre für die nächsten Jahre weitestgehend abgesichert. Ziel ist es, mittels des Ausbau- und Modernisierungspakts gemeinsam mit Bund, Ländern und Kommunen die gesamte ÖPNV- bzw. SPNV-Finanzierung auf neue und solide Füße zu stellen. Die Mitglieder des Ausschusses, die schon mal bei den Aufgabenträgern waren, wissen, dass wir schon vor längerer Zeit die Ticketpreise angehoben haben, um die steigenden Betriebskosten abzusichern.

Seit der Einführung des 49-Euro-Tickets, des Deutschlandtickets – wie auch immer man es nennen möchte – funktioniert die Dynamik so nicht mehr, deshalb braucht es eine neue Finanzierungsvereinbarung aller Ebenen, die mit ÖPNV bzw. SPNV befasst sind. Das ist ein Aushandlungsprozess, der meiner Kenntnis nach gerade erst angefangen hat. Wir freuen uns natürlich auch immer über Berichte und Informationen darüber, wie es zwischenzeitlich läuft, aber ich habe es so verstanden, dass der Prozess mit den Berlinern gerade erst anfängt. Hinzu kommt, dass die Aufgabenträger schon immer zu Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit angehalten wurden.

Dass eine wie auch immer veränderte Struktur große Ersparnisse bringen würde, ist ein Gerücht, das der Bundesverkehrsminister in die Welt gesetzt hat. Ob das stimmt, wird sich zeigen, wenn man sich das Ganze näher anguckt. Wir kriegen es alle gerade mit: Eine Gewerkschaft streikt, eine andere hat einen Streik für morgen angekündigt. Es ist also mit steigenden Kosten zu rechnen. Es gibt auch noch ganz andere Folgewirkungen. Der Personalmangel steht dem Angebotsausbau, eigentlich auch dem Bestand momentan ebenfalls im Wege. Wir alle sind gefordert, da möglichst sämtliche Energie hineinzustecken.

Was die Forderung nach der Erhöhung der Landesmittel angeht: Ja, das wollen wir auch. Das ist ein Ziel, hinter dem wir nach wie vor stehen, aber Koalitionsvereinbarungen existieren nicht im luftleeren Raum. Ihnen allen ist die Lage hinsichtlich des Landeshaushalts bekannt. Sobald sich Möglichkeiten ergeben, ist diese Koalitionsfraktion bereit, voranzugehen.

**Julia Kahle-Hausmann (SPD):** Ihre Formulierungen waren interessant. Sie sagten, dass Sie nicht verstünden, wie man kostenlose Tickets und gleichzeitig eine auskömmliche

Finanzierung fordern könne. Ich glaube, ich muss Ihnen das noch einmal darlegen: Wir fordern tatsächlich kostenlose Tickets für einen großen Bereich der Nutzer des ÖPNV, insbesondere ...

(Ina Besche-Krastl [GRÜNE]: Und das wird finanziert durch?)

– Das soll unter anderem durch Landesmittel finanziert werden. Unsere Forderung ist, den Sockel ein bisschen zu verkleinern.

(Zuruf von den Grünen: Ach so!)

– Ich weiß Ihre Ironie zu schätzen, aber vielleicht könnten Sie die anbringen, nachdem ich ausgesprochen habe. – Sie als Landesregierung haben eine Verantwortung für die Mobilität der Menschen hier, aber in den Diskussionen zum kostenlosen Ticket und zu diesem Bericht hört man heraus: Berlin, Berlin, Berlin. Wir können nicht mehr machen, gucken Sie sich unseren Haushalt an.

(Ina Besche-Krastl [GRÜNE]: Ne!)

Ja, wir kennen die Haushaltszahlen. Sie sagten – und das fand ich wirklich interessant –, dass sich „diese Koalitionsfraktion“ für mehr Landesmittel für den Verkehrsbereich einsetzen werde. Super! Das bedeutet ja wohl, dass Sie uneins darüber sind, wie der ÖPNV hier finanziert werden soll.

(Ina Besche-Krastl [GRÜNE]: Ne! Sie verstehen es nicht, Frau Kahle-Hausmann!)

– Darf ich zu Ende reden?

(Ina Besche-Krastl [GRÜNE]: Ne!)

– Ich glaube, der Vorsitzende sitzt da. – Ich finde es sehr bedauernswert, dass weder die Verkehrspolitik hier noch der Verkehrsminister die Verantwortung für die Finanzierung eines besseren ÖPNV übernehmen wollen. Im Koalitionsvertrag wollten Sie dessen Angebot noch um 60 % erhöhen – oder so ähnlich, ich weiß es schon gar nicht mehr. Das ist aber auch völlig egal, Sie werden es nämlich nicht hinkriegen, schon gar nicht mit Ihren Wegschiebemanövern. Ich finde es sehr interessant, dass Sie eine ganz andere Wahrnehmung Ihrer eigenen Sätze haben.

Da Sie es uns noch nicht einmal mehr zugestehen wollen, Nachfragen zu stellen, Kritik an dieser Art der Finanzierung zu üben und halbjährliche Berichte zum AMP zu bekommen, frage ich mich, ob wir hier überhaupt noch Opposition sein dürfen.

(Lachen von Ina Besche-Krastl [GRÜNE] – Gordan Dudas [SPD]: Das hätten Sie am liebsten: keine Opposition! – Weitere Zurufe)

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Ich bin der Vorsitzende, und ich habe jetzt das Wort. Ich möchte sagen, dass wir davon leben, in den Diskurs zu gehen. Dafür sind Parlamente da.

(Julia Kahle-Hausmann [SPD]: Danke!)

Dass es Gegenrede gibt, ist selbstverständlich, aber bitte nach einem vernünftigen Muster.

**Oliver Krauß (CDU):** Herr Vorsitzender, ich bin Ihnen sehr dankbar für diesen Appell, denn in der Sitzung heute ist meiner Wahrnehmung nach der Wurm drin. Es wird von Gemeinsamkeit geredet, aber bisweilen wird der Pfad verlassen, eine Diskussion auf einer gemeinsamen Grundlage, einer gemeinsamen Basis zu führen.

Frau Kahle-Hausmann, ich kann Ihre Aufregung verstehen, aber niemand hier hat Ihnen untersagt, Fragen zu stellen. Es geht darum, dass wir um die richtige Lösung streiten. Das ist der Punkt. Das ist ein ganz wichtiger Beitrag, den Opposition leisten kann und leisten muss. Ich weiß, dass es vielen hier – um es mal flapsig zu sagen – auf den Zeiger geht, wenn man die Verantwortlichkeiten benennt. Das ist aber nun einmal so. Eine Grundfrage ist: Wer ist zuständig?

(Gordan Dudas [SPD]: Der Bund natürlich!)

Herr Kollege Rasche, ich habe Ihnen sehr aufmerksam zugehört. Bundesverkehrsminister Wissing hat mit der flapsigen Bemerkung, dass die Verbünde all das Geld jetzt quasi einsparen könnten, bei den Menschen, die dort arbeiten, die den ÖPNV aufrechterhalten, einiges ausgelöst. Martin Metz hat gerade zu Recht den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landesbetriebs gedankt. Auch in diesem Fall sind wir ausgesprochen dankbar für das, was geleistet wird. Wir sind natürlich auch sehr dankbar dafür, dass jetzt Impulse hinsichtlich dessen gesetzt werden, wie Optimierungsmöglichkeiten bezüglich der Struktur unserer Verbünde umgesetzt werden können. Es ist schließlich nicht so gut, dass es nicht noch besser gemacht werden könnte. Das, was Herr Wissing gemacht hat, war aber substanzlos. Da Sie von Umstrukturierungen gesprochen haben: Bei der Zweckverbandsversammlung von go.Rheinland am Freitag werden die Kollegen der FDP ja mit dabei sein, und da werden Sie erleben, wie Verbünde darauf reagieren. Ich gehe davon aus, dass die Kollegen der FDP, was die Umstrukturierung anbelangt, mitmachen, fest eingebunden sind. Was Sie ausgelöst haben, war meiner Ansicht nach aber nicht in Ordnung. Man hätte da konstruktiv herangehen müssen, anstatt einen Aktionismus heraufzubeschwören, der der Sache nicht guttut.

Guttut der Sache, dass wir streiten. Wir können über Ticketpreise und alles streiten, aber die Leute sagen natürlich zu Recht: Wenn ich keinen Bus vor der Haustür habe, nützt mir das beste Ticket nichts. – Dann können wir noch so viele Ticketangebote schaffen oder günstigen ÖPNV noch günstiger machen. Wir aber wollen erst einmal die Mobilitätswende schaffen.

Ich wäre dankbar – und das soll jetzt nicht staatsmännisch klingen –, wenn hier wieder der Grundton einziehen würde, den ich im Verkehrsausschuss seit Jahren gewohnt bin, denn der Umgang miteinander und die Art, wie man in der Sache streitet, sind wichtig.

(Gordan Dudas [SPD]: Da sollten Sie vielleicht bei sich anfangen! Unmöglich!)

**Olaf Lehne (CDU):** Was die SPD ausgeführt hat, veranlasst mich zu folgender Feststellung: Es wird ja wohl keiner anzweifeln wollen, dass wir in einer Demokratie leben, und zwar der besten der Welt. Sie als Opposition haben natürlich Rechte, aber auch

Pflichten. Zu den Pflichten gehört meines Erachtens die Verantwortung, die Sie gegenüber den Bürgern haben, für die Sie hier als Opposition sitzen.

Wenn Sie keine Alternativen bieten, wenn der Bund immer mehr Entscheidungen zu lasten der Länder und der Kommunen trifft, wenn die Verbände – wie eben schon ausgeführt wurde – nicht mehr wissen, wie sie etwas finanzieren sollen und erst Gewissheit kriegen, wenn es beinahe schon zu spät ist, dann wundern Sie sich bitte nicht über die Verunsicherung. Machen Sie sich die Welt nicht à la Pippi Langstrumpf wie Sie Ihnen gefällt, das funktioniert nämlich nicht. Zur Verantwortung gehört auch, dass Sie einen vernünftigen Haushalt einbringen, der abgesichert ist und funktioniert, sodass wir nicht weiter in riesige Schulden hineinlaufen. Hier dürfen doch keine Forderungen kommen, die Sie noch nicht einmal preislich benennen können, die auch der Bund noch nicht preislich benannt hat. Das ist verantwortungslos, und damit nähern Sie sich irgendwann dem Niveau der AfD, die in den Sitzungen beispielsweise ...

(Widerspruch von der SPD)

– Hören Sie mir bitte erst einmal zu. Jetzt rede nämlich ich.

(Gordan Dudas [SPD]: Die unmöglichste Regierung aller Zeiten!)

Es ärgert mich nämlich maßlos, dass Sie hier mit Pauschalen und Behauptungen nach dem Motto kommen: Man kann das finanzieren. – Bei denen war es noch schlimmer.

(Gordan Dudas [SPD]: Ihre Freunde!)

Bei denen war es so, dass sie behauptet haben, dass eine Brücke gesperrt gewesen sei, die nicht gesperrt war. Bei denen war es so, dass sie nachher gesagt haben: Man kann ja mit Geldern, die da sind, weil die Brücke nicht mehr funktionstüchtig ist, eine Brücke bauen. – Dabei haben sie aber nicht verstanden, dass das Geld gar nicht da war, sondern dass ein Schaden war, der eventuell entstanden wäre. Das sind Dinge, die meines Erachtens nicht gehen. Besinnen Sie sich also auf Ihre Verantwortung, und verhalten Sie sich im Ausschuss so, wie es sich gehört.

**Christof Rasche (FDP):** Ich kann mich nicht erinnern, hier irgendeine Schärfe hineingebracht zu haben, noch nicht einmal im Ansatz. Weil von einem durch das Ministerium in Auftrag gegebenen Gutachten die Rede war, habe ich lediglich gesagt, dass wir gerne etwas zur Intention und zum Ergebnis, was aber vermutlich noch nicht vorliegt, wüssten.

Kollege Krauß, der ja auch in den Gremien sitzt, hat gesagt, Herr Wissing habe für Unruhe gesorgt. Unruhe gibt es in den Gremien, auch bei go.Rheinland. Herr Krauß weiß ganz genau, dass go.Rheinland gegenüber dem Ministerium eine Stellungnahme zu möglichen Strukturverbesserungen abgegeben hat. Allein schon diese Überlegungen führen natürlich zu Unruhe. Das resultiert aber nicht aus irgendwelchen – Zitat – „flapsigen Bemerkungen“ des Bundesverkehrsministers, sondern aus Vorgängen im Landesverkehrsministerium. Wenn dann auch noch von einem Gutachten die Rede ist, bei dem go.Rheinland nicht weiß, worum es darin überhaupt geht, sorgt das natürlich für noch mehr Unruhe. Ich finde diese Unruhe auch nicht gut, diese Meinung teilen

wir. Aber wir sollten den Ursprung dieser Unruhe schon richtig benennen: Das sind die Vorgänge hier in Nordrhein-Westfalen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** ÖPNV, SPNV, Binnenschifffahrt, ganz zu schweigen vom Brückenbau – all das sind Aufgaben, die nicht innerhalb einer Wahlperiode zu bewältigen sind, deswegen wäre es schön, wenn wir hier sachliche Debatten hätten. Natürlich haben alle ihre Meinungen, aber es wäre gut, wenn der Ausschuss nicht nur das Strittige, sondern auch das Gemeinsame zum Ausdruck bringen würde.

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Ich glaube, das kann man alles ganz gut sachlich aufdröseln. Es sind herausfordernde Themen dabei, aber darüber kann man in aller Ruhe sprechen.

Wir haben auf ausdrücklichen Wunsch und nach vielen Gesprächen mit den Aufgabenträgern eine ÖPNV-Pauschalen-Verordnung gemacht. Ich bin wie gesagt dankbar, dass das kurz vor Weihnachten hier beschlossen worden ist, sodass die Finanzierung der Bestandsverkehre und der Aufgabenträger in den nächsten Jahren sichergestellt ist. Es gab die schwierige postpandemische Situation, und wir haben für die Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen mit dem Deutschlandticket, den steigenden Energiepreisen, dem Fachkräftemangel neue Herausforderungen. Es geht darum, hier keine weitere Unsicherheit hineinzubringen und dafür zu sorgen, dass eine Finanzierung zumindest landesseitig sichergestellt werden kann. Das können wir auch.

Ich bin dem Bund ausgesprochen dankbar für die 1 Milliarde Euro an zusätzlichen Regionalisierungsmitteln bzw. die Steigerung um 3 %. Das ist ein guter Schritt gewesen, aber es ist leider nur ein Schritt. Das ist der Punkt. Ich will das überhaupt nicht kritisieren und sagen: Das ist ein Weltuntergang. – Aber es ist klar, dass das nicht ausreicht, um den ÖPNV dauerhaft zu finanzieren. Inwieweit es nicht ausreicht, kann heute noch niemand sagen, da wir alle nicht wissen, wie sich die Energiekosten entwickeln. Das kann man nur auf kurze Sicht sehen.

Ich gehe davon aus, dass Sie alle intensiv mitverfolgen, wie im Moment die Tarifaussinandersetzungen laufen und was das für die Lohnkostenentwicklung heißt. Wir müssen natürlich davon ausgehen, dass die Situation im Zweifelsfall noch herausfordernder wird, als sie es ohnehin schon ist, wenn man das Ganze linear fortschreiben muss. Deshalb sind wir in der Situation – und das ist keine neue Erkenntnis, das war zumindest schon so, als die Bundesregierung gebildet wurde –, dass wir eine grundsätzliche Klärung dazu brauchen, wie wir den öffentlichen Verkehr dauerhaft finanzieren können.

Auch schon bevor diese Landesregierung gebildet und ich Verkehrsminister wurde, war klar, dass irgendwann in der zweiten Hälfte der Zwanzigerjahre die Schere auseinandergehen und die Finanzierung bei den Ländern nicht mehr ausreichen wird, um den öffentlichen Verkehr in der heutigen Form zu gewährleisten. Deshalb ist ein Ausbau- und Modernisierungspakt vereinbart worden. Der Bund hat gesagt: Wenn wir weiter im Rahmen unserer grundgesetzlichen Verpflichtung verstärkt finanzieren sollen, wollen wir auch Klarheit darüber haben, welchen öffentlichen Verkehr, welche Standards es in den einzelnen Ländern gibt. – Das ist im Kern der Ausbau- und Modernisierungspakt. Ich möchte betonen, dass das keine Almosen sind, die der Bund da gibt,

sondern dass das grundgesetzliche Verpflichtungen sind, die aus der Bahnreform 1994 resultieren, im Zuge derer die Länder bestimmte Aufgaben vom Bund übernommen haben. Diese Gespräche laufen.

Zuletzt haben wir in der Ausschusssitzung am 6. September 2023 darüber berichtet, wie der Stand ist. Der jetzige Stand ist im Kern – ich fasse es mit meinen Worten zusammen, bitte sagen Sie also nicht, dass es in der Vorlage mit anderen Worten stehe –, dass es eine sehr weitgehende Verständigung über das Ziel gibt, das man im ÖPNV in Deutschland erreichen will. Es fehlt aber noch die Klärung der Finanzierungsfragen. Ich will es jetzt mal zurückhaltend und neutral formulieren – ich könnte es aus meiner Position als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz heraus auch anders formulieren –: Es gibt es eine gewisse Zurückhaltung des Bundes, in konstruktive, zielführende Gespräche einzutreten. Ich werfe den Kollegen das gar nicht vor, aber es ist einfach so. Deshalb stockt es.

Das führt im Ergebnis dazu, dass wir im Moment zwar eine Finanzierung der Aufgabenträger sicherstellen können, es in den nächsten Jahren aber unsicherer werden wird. Mit der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung können wir eine gewisse Grundfinanzierung gewährleisten, aber das wird unter Umständen nicht reichen, um alles umzusetzen, was dort an Bedarfen angemeldet wird. Wir gehen davon aus, dass wir einen Ausbau haben werden. Wir haben eine ganze Menge von Projekten, die Mehrkosten verursachen, deswegen ist es nachvollziehbar, dass die deutliche Steigerung bei den Regionalisierungsmitteln am Ende nicht dazu führt, dass alles finanziert werden kann.

Was die Struktur des öffentlichen Verkehrs angeht, empfehle ich einen Blick in den Koalitionsvertrag. Darin steht klipp und klar, dass wir uns die Strukturen im öffentlichen Verkehr angucken und mögliche Effizienzen erschließen werden. Wir haben das Deutschlandticket. Manche haben davon gesprochen, dass das eine Revolution im öffentlichen Verkehr sei. Ich würde meinen Job nicht ordentlich machen, wenn wir als Landesregierung jetzt nicht die Konsequenz ziehen würden, uns das mit externer Begleitung anzuschauen – das ist es wahrscheinliche, was Sie mit Gutachten meinen –, um herauszufinden, wo wir Strukturen effektiver machen, wo wir Synergien erschließen können. Ich halte es für eine Selbstverständlichkeit, dass wir unter den Rahmenbedingungen von knappen Finanzen auch bei positiven Veränderungen wie dem Deutschlandticket schauen, wo Dinge perspektivisch verbessert werden können. Ich nehme wahr, dass diese Diskussionen bei den Aufgabenträgern und bei vielen anderen laufen. Mich erreichen hin und wieder auch Papiere mit guten, interessanten Ideen dazu. Das ist eine Aufgabe, der sich die Landesregierung und unser Haus stellen.

Ich habe in der Tat eine Kritik am Bundesverkehrsminister vorzubringen. Herr Wissing hat gesagt: Im Rahmen der Strukturen seien bei den Ländern 2 Milliarden Euro einsparbar. Diese Zahl wurde so genannt, die ist auch zitiert worden. Das würde für Nordrhein-Westfalen, wenn man 20 % davon nimmt, 400 Millionen Euro bedeuten. Dass wir im öffentlichen Verkehr über irgendwelche Veränderungen bei Strukturen 400 Millionen Euro pro Jahr einsparen könnten – Sie haben die Pauschalenverordnung und was da ausgegeben wird, gesehen –, halte ich nicht für tatsachenbasiert – um es diplomatisch zu formulieren. Das hat natürlich für eine gewisse Verunsicherung gesorgt.

Ich habe auch sehr deutlich kommentiert, dass ich nicht glaube, dass sich solche Potenziale erschließen lassen.

Allerdings hat der Bundesverkehrsminister in einem Punkt recht, und das haben wir auch im Koalitionsvertrag stehen: Natürlich muss es sowohl bei den Aufgabenträgern als auch auf Landesebene eine Struktur geben, die dafür sorgt, dass Steine umgedreht werden und die Frage gestellt wird, ob das, was unter anderen Bedingungen gut und richtig war, heute noch sinnvoll ist. Ich lade alle Beteiligten ein, dass wir uns in einem solchen Prozess einander annähern und nicht gegeneinander anlaufen. Am Ende sollte das Ziel doch sein, dass wir möglichst viel Geld in einen verlässlichen öffentlichen Verkehr investieren. Mein Ziel jedenfalls wäre es, dass von dem Geld, das wir hier ausgeben, am Ende möglichst viel für gut ausgestattete und verlässlich fahrende Züge aufgewendet wird. Wir müssen uns dem stellen und da, wo es sinnvoll ist, Veränderungen vornehmen. Das kann aber natürlich kein Selbstzweck sein.

Das wird auch nicht dazu führen, dass die grundsätzlichen Finanzierungsprobleme am Ende lösbar sind. Es ist ein Beitrag, um es hoffentlich an der einen oder anderen Stelle etwas besser zu machen. Die große Herausforderung ist aber die – und damit möchte ich keine Verantwortung auf den Bund abschieben –, dass es über die staatlichen Ebenen hinweg ein neues Commitment dazu braucht, wie wir in Deutschland den öffentlichen Verkehr finanzieren können. Früher hat man so etwas Bahnreform genannt. Eigentlich sehen wir so etwas auch jetzt vor. Das muss meines Erachtens zentral aus Berlin kommen, aber natürlich spielen die Länder und die Verkehrsministerkonferenz dabei auch eine zentrale Rolle und haben eine Verantwortung – da müssen wir auch nicht drum herumreden.

**Julia Kahle-Hausmann (SPD):** Herr Minister Krischer, einig sind wir uns darin, dass wir uns – um es diplomatisch auszudrücken – deutlich mehr Fokussierung des Bundesverkehrsministeriums auf die Situation des ÖPNV bzw. des SPNV wünschen.

Meine Eingangsfragen waren allerdings andere. Sie haben im Dezember über die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung abstimmen lassen. Der haben wir – keine Frage – gerne zugestimmt. Sie schreiben jetzt, dass Sie bis 2026 an einer neuen Finanzierung arbeiten wollten. Ich hatte Sie um Konkretisierungen gebeten. Wenn Sie das nicht konkretisieren können, weil das irgendwelche Vertragsverhandlungen nicht zulassen, sagen Sie bitte: Ich kann es gerade nicht konkretisieren, es kommt aber etwas. – Zum Ausbau- und Modernisierungspakt haben Sie gesagt: Ja, da läuft etwas. – Ich hatte um weitere Informationen und um Wasserstandsmeldungen gebeten. An diesen Fragen hat sich dann eine Eskalation entzündet, inklusive des Vorwurfs des mangelnden Sachverstands – geschenkt. Ich frage also noch einmal: Können Sie etwas zur Konkretisierung bis 2026 sagen? Können Sie etwas zum AMP sagen?

**Minister Oliver Krischer (MUNV):** Ich habe hier niemandem etwas vorgeworfen.

(Julia Kahle-Hausmann [SPD]: Sie nicht!)

Zur Klarstellung, vielleicht habe ich mich da eben nicht deutlich genug ausgedrückt: Über den AMP haben wir berichtet, das tun wir auch gerne weiter. Ich glaube aber,

dass es im Moment nicht wahnsinnig viel zu Bewegungen dort zu berichten gibt, die uns zu ganz neuen Erkenntnissen führen würden. Das hängt sicherlich – und ich mache das niemandem zum Vorwurf – mit der Gesamtsituation auf Bundesebene zusammen. Wir sind mit der Herausforderung konfrontiert – das hat damit aber nicht unmittelbar etwas zu tun –, dass Infrastrukturinvestitionen längerfristiger Art auch in Nordrhein-Westfalen möglicherweise nicht so kommen werden, wie wir uns das erhofft haben. Aber das muss sich erst noch im weiteren Verlauf zeigen.

Was die angesprochene Finanzplanung nach 2026 angeht, sehen Sie, dass wir an vielen Stellen arbeiten: AMP; Bundesebene; wir machen uns Gedanken über Strukturen im öffentlichen Verkehr; wir reden darüber, was wir an Ausbaumaßnahmen usw. machen können. Wir können Ihnen heute aber nicht sagen, wie die Finanzierung im Detail aussehen wird, weil es in weiten Teilen unklar ist, was 2026 an Finanzierungsbedarfen über das bisher bekannte Maß hinaus da sein wird. Das ist die Herausforderung dabei. Man kann sich heute darüber Gedanken machen, wie man sich auf eine Situation einstellen kann. Daran arbeiten wir. Es wäre aber völlig vermessen, heute zu sagen: Wir werden bei den Aufgabenträgern dieses oder jenes an Lohnkosten haben, und wir werden dieses oder jenes an Energiekosten haben. – Die momentane Situation bedingt das auf der Kostenseite, aber zu einem gewissen Teil auch auf der Einnahmeseite. Sie alle haben die Diskussion rund um das Deutschlandticket verfolgt. Eine große Unbekannte ist, wie viele Abos wir in Zukunft haben werden. Ich hoffe natürlich, dass es viele sind. Es ist ein Riesenerfolg, auch von Nordrhein-Westfalen, dass der Preis bei 49 Euro bleibt. All das sind Dinge, die man heute nicht so kalkulieren kann, dass man sagen könnte: Das sind die Einnahmen, das sind die Ausgaben, und wir wissen schon genau, wie das laufen wird.

**9 Wie steht es um die Förderung des On-Demand-Verkehrs in NRW? (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3])**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2196

**Julia Kahle-Hausmann (SPD)** möchte wissen, ob es sich bei den 29 im vorliegenden Bericht angeführten Gebieten, die On-Demand-Verkehr anbieten, um eine vollständige Aufstellung oder nur um eine Auswahl handle und ob gegebenenfalls ein Ausbau anstehe. Zudem vermisse sie eine Differenzierung hinsichtlich der Finanzierung: Inwieweit sei die Bundesförderung, die es ihrer Kenntnis nach neben der Landesförderung gegeben habe, in Anspruch genommen worden?

Insgesamt zeige der Bericht gute Ansätze auf, aber man wünsche sich mehr Tempo, da die Menschen sich zunehmend auf die Nutzung von On-Demand-Verkehren einstellten. Im Ruhrgebiet etwa – wo sich ihr Wahlkreis befinde – gebe es einen Flickenteppich, da teilweise On-Demand-Verkehre existierten und teilweise nicht, man manchmal problemlos zwischen den verschiedenen Gebieten wechseln könne und manchmal nicht. Werde diesbezüglich an einer Harmonisierung gearbeitet?

Angebend, dass ihn die Antworten auf die von seiner Vorrednerin gestellten Fragen auch interessierten, möchte **Oliver Krauß (CDU)** zudem wissen, wann man mit dem in Arbeit befindlichen On-Demand-Hintergrundsystem rechnen könne, mittels dessen die Aufgabenträger unterstützt werden sollten. Da der Förderzeitraum bald auslaufe, gelte es nun, den beteiligten Kommunen das Signal zu senden, dass es weitergehe.

**Christof Rasche (FDP)** fragt nach den Gründen für die Beendigung der Landesförderung für den On-Demand-Verkehr im Kreis Soest, dort bekannt als Helmo, und möchte wissen, ob diesbezüglich irgendwelche Maßnahmen anstünden.

Mit Blick auf die für 29 Gebiete aufgewendeten gut 9 Millionen Euro bittet **Klaus Esser (AfD)** um Auskunft darüber, wie viele Passagiere partizipierten und ob sich das insgesamt lohne.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** lobt die vorhandenen Angebote, die allerdings nicht seitens seines Hauses, sondern vielmehr vor Ort mit großer Kreativität entwickelt und umgesetzt würden. Da es sich insgesamt um eine Erfolgsgeschichte handle, bestehe natürlich Interesse an einer Fortführung über die befristeten Förderzeiträume hinaus, wobei das sicherlich nicht für alle Projekte gelten könne, da einige auch nicht funktioniert hätten. Zudem müssten im Hinblick auf die immer wieder thematisierten begrenzten Haushaltsmittel und die auch in anderen Verkehrsbereichen wünschenswerten bzw. erforderlichen Maßnahmen Prioritäten gesetzt werden. In jedem Fall wolle man möglichst schnell für Klarheit sorgen.

**LMR Jens Petershöfer (MUNV)** stellt klar, dass die 29 im Bericht genannten Gebiete mit On-Demand-Verkehr-Angeboten eine vollständige Aufstellung für Nordrhein-Westfalen darstellten.

Eine Förderung sei unter anderem im Rahmen zweier vom Verkehrsministerium durchgeführten Landeswettbewerbe erfolgt: „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“ und „Mobil.NRW – Mobilität in lebenswerten Städten“. Ersterer habe mehrere Projekte aus dem Bereich des On-Demand-Ridepooling umfasst und 70 % Betriebskostendefizite gefördert, Letzterer habe nur ein solches Projekt umfasst und 80 % Betriebskostendefizite gefördert. Die Förderkonditionen des Bundes hätten sich davon unterschieden, wobei die genauen Details zur Abwicklung nicht bekannt gewesen seien. Man habe sich natürlich um eine Abstimmung bemüht, auch weil man mit dem fast zeitgleichen Start der Wettbewerbe nicht zufrieden gewesen sei, aber wenn der Bund die Kommunen fördere, befinde man sich als Land meist in einer eher ungünstigen Sandwichposition. Hinzu komme, dass die Kommunen dann häufig nicht wüssten, wo es die besten Konditionen gebe und sie sich demzufolge bewerben sollten. Mittlerweile verfüge man aber über bessere Kontakte, sodass man hoffe, in Zukunft koordinierter vorgehen zu können.

Mit Blick auf eine mögliche Harmonisierung werde derzeit überlegt, einen weiteren Förderaufruf in Sachen On-Demand-Ridepooling zu platzieren. Möglicherweise ließen sich Synergieeffekte erzielen, indem man die verschiedenen verwendeten Softwares so anpasse, dass sie sich auch gebietskörperschaftsübergreifend nutzen ließen, was den Passagieren problemloseres Umsteigen ermögliche. Auch transparente und vereinheitlichte Tarife steigerten die Benutzerfreundlichkeit. Zudem ließen sich durch ein landeseinheitliches System erhebliche Kosten sparen. Mit dem Kompetenzzentrum Marketing NRW seien bereits Gespräche dazu angelaufen, wie ein landesweiter On-Demand-Tarif aussehen könne, allerdings gebe es hinsichtlich der zu schaffenden Strukturen noch viel Klärungsbedarf mit den Kommunen und den Verbänden.

Die von Christof Rasche (FDP) angesprochene befristete Förderung stelle in der Tat ein Problem dar. Vor dem Hintergrund der damals laufenden Diskussion mit dem Bund über die künftige Höhe der Regionalisierungsmittel sowie der benötigten Vorlaufzeit, etwa für Ausschreibungen, habe man sich für eine dreijährige Projektförderung entschieden, um den Kommunen anschließend entsprechend angepasste Pauschalen anbieten zu können. Dann aber sei aufgrund der Coronapandemie alles anders als erwartet gekommen, sodass im kommenden Jahr die Förderung für viele Projekte auslaufe, obwohl man sich mit den Kommunen noch in Abstimmung darüber befinde, wie man künftig vorgehen wolle. Viele Kommunen wollten die Projekte weiterführen, was allerdings gerade die kleineren von ihnen vor finanzielle Schwierigkeiten stelle, nicht zuletzt wegen der Kostensteigerungen auch in anderen Verkehrsbereichen. Angesichts der Haushaltslage könne das Land den Kommunen derzeit keine unbefristeten, sondern allenfalls befristete Förderungen anbieten. Allerdings bestehe die Hoffnung, dass nach dem Auslaufen dieser Projekte Klarheit hinsichtlich der Finanzierung des ÖPNV herrsche.

Die Nutzerzahlen würden bei allen vom Land geförderten Projekten monatlich erhoben, zudem gebe es sowohl projektbezogen als auch landesweit Evaluationen. Sobald

die Daten komplett vorlägen, werde man sie veröffentlichen und dem Verkehrsausschuss zur Verfügung stellen.

**Vorsitzender Matthias Goeken** bittet darum, die Daten erst dem Verkehrsausschuss zur Verfügung zu stellen und sie dann zu veröffentlichen.

**10 Wann wird das lange angekündigte Landesverkehrsmodell 2035 vorgelegt?**  
(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 4])

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2199

**Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:**

Ich kann sagen, dass das Landesverkehrsmodell mit dem Prognosehorizont 2035 sehr bald fertig sein wird. Ganz herzlichen Dank für die Berichts-anfrage, wir geben Ihnen gerne Auskunft zum aktuellen Sachstand. Derzeit wird das Landesverkehrsmodell erstellt. Das Analysemodell, das ist die Basis für die Aufstellung der Prognose – das könnten wir gleich noch näher erläutern –, war schon 2015 fertig. Wir gehen davon aus, dass das Landesverkehrsmodell im zweiten Quartal vorgestellt werden kann. Das Thema liegt schon seit vielen Jahren hier, und es gab auch unter meinen Vorgängern immer wieder Verzögerungen. Deshalb bin ich etwas zurückhaltend, was die genauen Zeitabläufe anbelangt.

Insgesamt ist das eine Herausforderung, weil dieses Landesverkehrsmodell die Basis für die weiteren verkehrlichen Bedarfspläne sein soll, sei es im Straßenverkehr, im ÖPNV oder bei den Radwegen. Wir haben sehr viele Nachfragen von Kommunen, regionalen Planungsträgern und Ingenieurbüros, die das für ihre Planungen und Projekte als Grundlage nehmen wollen.

Wir hätten das gerne schon wesentlich früher vorgestellt. Der ursprüngliche Auftrag datiert aus dem Jahr 2014, er musste dann 2017 aus methodischen Gründen aufgekündigt werden. Ich glaube aber, dass es Einvernehmen darüber gab, dass sich das so nicht hätte fortführen lassen. Die derzeitigen Arbeiten laufen seit 2018, und jetzt sind wir endlich an einem Punkt angekommen, Ihnen das in Kürze vorlegen zu können.

Fragen, die man sich natürlich sofort stellt, wenn man sich damit auseinandersetzt: Was sind für Prämissen zugrunde gelegt worden? Was ist bei einem solchen Verkehrsmodell die Basis? Das haben wir natürlich laufend aktualisiert. Ich will Ihnen ein Beispiel nennen: Die Coronapandemie hat auf das Verkehrs- und Mobilitätsverhalten natürlich einen großen Einfluss gehabt, und das ist bis heute spürbar, beispielsweise durch das Homeoffice und ein entsprechend verändertes Arbeitsverhalten. Wenn es ein verändertes Verkehrsverhalten gibt, findet sich das natürlich auch in den wissenschaftlich basierten Prognosedaten wieder.

Ich kann Ihnen also nach mehreren Jahren der Arbeit an diesem Modell langsam aber sicher Vollzug melden. Für alles Weitere, das uns in den nächsten Jahren an Verkehrsplanungen beschäftigen wird, soll das die wissenschaftliche und administrative Basis sein. Das haben wir im Bericht erläutert und stehen für Nachfragen natürlich zur Verfügung.

**Gordan Dudas (SPD)** bittet darum, nach Vorlage des Landesverkehrsmodells im zweiten Quartal einen entsprechenden TOP für die nächstmögliche Ausschusssitzung vorzusehen, was **Vorsitzender Matthias Goeken** zusagt.

**11 Ankündigung der (Neu-)Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne des Landes Nordrhein-Westfalen** *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2181

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** berichtet:

Wir haben mehrere Bedarfspläne, die in den verschiedenen Verkehrsgesetzen des Landes verankert sind, bezüglich derer Fortschreibungen erforderlich sind. Daran wird gearbeitet. Das hängt mit dem vorherigen Tagesordnungspunkt zusammen, weil das Landesverkehrsmodell denjenigen, die Vorschläge machen und diese Bedarfspläne entwickeln, als Grundlage dient.

Wir wählen das Jahr 2035 um einen dem Landesverkehrsmodell ähnlichen Prognosehorizont zu haben. Ich glaube, es macht einen gewissen Sinn, hier nicht, wie der Bund es zum Teil macht, das Jahr 2030 zu wählen. Ob es im Bund dabei bleibt, ist allerdings eine offene Frage.

Sie kennen das Verfahren aus der Vergangenheit, auch wenn es hinsichtlich einiger Aspekte schon etwas länger zurückliegt. Was den Radverkehr angeht, ist es ein neues Verfahren. Die verschiedenen Stakeholder werden in die Erstellung der Bedarfspläne natürlich einbezogen, so werden Stellungnahmen von Kommunen, Regionalräten usw. erbeten.

Wir möchten Ihnen hier wunsch- bzw. auftragsgemäß mitteilen, dass an diesem Thema gearbeitet wird. In absehbarer Zeit werden Sie sicherlich Informationen über den einen oder anderen Fortschritt bei der Erstellung der Bedarfspläne erreichen. Wir würden gerne fortlaufend darüber informieren.

Auf die Schwierigkeiten hinsichtlich der Kompetenzen bei den Radschnellverbindungen hinweisend, bittet **Christin-Marie Stamm (SPD)** die Landesregierung darum, an dieser Sache mit Hochdruck zu arbeiten.

**Vorsitzender Matthias Goeken** vermutet, dass die von seiner Vorrednerin genannten Schwierigkeiten in Zusammenhang mit den Gemeindegrenzen stünden.

**Minister Oliver Krischer (MUNV)** bestätigt, dass es hinsichtlich der Radschnellwege große Herausforderungen gebe. Insgesamt stelle der Fortschritt in dieser Sache nicht zufrieden, aber man arbeite daran, eine Beschleunigung herbeizuführen, was in einigen Bereichen auch schon Wirkung zeige. Bei den unterschiedlichen Zuständigkeiten handle es sich in der Tat um einen Aspekt, der dem Fortschritt entgegenstehe. Mit dem Landesverkehrsmodell und den Bedarfsplänen werde man aber über eine rechtliche Grundlage verfügen, mittels derer ähnlich wie im Straßenbau normiert werden könne, wo welche Bauaktivitäten entfaltet würden. Auf diese Weise werde mehr Stringenz gewährleistet, was auch die ständigen Diskussionen eindämme.

## 12 Verschiedenes

hier: **Verschiebung Sitzungsbeginn**

Der Ausschuss kommt überein, den Beginn der Sitzung am  
5. Juni 2024 auf 15:30 Uhr zu verschieben.

gez. Matthias Goeken  
Vorsitzender

## 4 Anlagen

28.02.2024/29.02.2024







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

An den  
Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr  
Herrn Matthias Goeken MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas MdL  
Sprecher für den Arbeitskreis Verkehr

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 - 884 2413  
Fax: 0211 - 884 3222  
gordan.dudas@landtag.nrw.de  
www.spd-fraktion.nrw

15.12.2023

**Thema:**  
**Auskömmliche Finanzierung des SPNV in NRW  
angesichts der Herausforderungen der Verkehrswende?**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

mit der Vorlage 18/2051 hat die Landesregierung in der Sitzung des Verkehrsausschusses vom heutigen Tage über die Anpassung der Pauschalen-Verordnung für das ÖPNVG in Nordrhein-Westfalen informiert.

In der Vorlage wird unter anderem ausgeführt, dass die bundesseitige Erhöhung der Regionalisierungsmittel durch die 8. Änderung des Regionalisierungsgesetzes dem Land Nordrhein-Westfalen vom Jahr 2022 bis zum Jahr 2031 zusätzliche Finanzmittel von rund 3,146 Milliarden € bescherehen.

Darüber hinaus wird ausgeführt, dass die SPNV-Aufgabenträger bis zum Jahr 2031 mit einem aufsummierten Defizit von 5,49 Mrd. € für die Bestandsverkehre rechnen. Unter Berücksichtigung aller weiteren geplanten Linien wird das Defizit mit insgesamt 8,39 Mrd. € beziffert.

Vor diesem Hintergrund stellen sich zahlreiche Fragen, die aufgrund des zur Verfügung stehenden Zeitrahmens in der heutigen Sitzung des Verkehrsausschusses nicht mehr abgearbeitet werden konnten.

Aufgrund der großen Bedeutung des Themas für die Zukunft eines verlässlichen öffentlichen Personenverkehrs in NRW, ist es jedoch von großem Interesse, wie die Versorgung der Bevölkerung mit diesen Mobilitätsangeboten durch eine auskömmliche Finanzierung sichergestellt werden soll.

Deshalb bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 31. Januar 2024.

Der Bericht soll dabei insbesondere folgende Fragen beantworten:

1. Warum wird als Zeitrahmen zur Ermittlung der zusätzlichen Bundesmittel (Regionalisierungsmittel die Zeit 2022 bis 2031 gewählt?
2. Sind bereits ab dem Jahr 2022 zusätzliche Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz nach Nordrhein-Westfalen geflossen und wenn Jahr wie wurden diese verwendet, wenn die zugehörige Pausch VO des ÖPNV G NRW noch nicht geändert worden war?
3. Welche Erhöhung der bundeseitigen Regionalisierungsmittel für Nordrhein-Westfalen erfolgt ab dem Jahr 2024 konkret nach Kalenderjahren?
4. Wie bewertet die Landesregierung die von den SPNV-Aufgaben Trägern errechneten Defizite zur Finanzierung der Bestandsverkehre sowie zur Gesamtfinanzierung des SPNV einschließlich der geplanten weiteren Linien?
5. Können diese errechneten Defizite mit dem bisherigen Finanzierungssystem in Nordrhein-Westfalen sowie den Regionalisierungsmitteln des Bundes, wie sie heute bekannt sind, gedeckt werden?
6. Welchen Finanzierungsbedarf ermittelt die Landesregierung selbst mit Blick auf die im Koalitionsvertrag von CDU und Bündnis 90/Die Grünen getätigten Zielvorgaben. Dort heißt es u.a.:

*„Zur Erreichung der Klimaziele muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine echte Alternative zum Individualverkehr werden. Unser Ziel ist es, den Verkehrsanteil deutlich in seine Richtung zu verschieben. Dazu machen wir den ÖPNV leistungsstärker, verlässlicher, vernetzter, flexibler, sicherer und barrierefrei. Bis 2030 wollen wir das Angebot im ÖPNV um mindestens 60 Prozent erhöhen.*

*Unser Ziel ist es, in einem ersten Schritt im S-Bahn-Netz einen Grundtakt von 15 Minuten sowie auf den Hauptachsen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) einen Grundtakt von 30 Minuten anzubieten. In einem zweiten Schritt streben wir einen Grundtakt von 15 Minuten auf allen SPNV-Linien in Nordrhein-Westfalen an. Um Umstiege zu vermeiden, wollen wir die Zahl der Direktverbindungen ausbauen. Grundlage hierfür ist die Umsetzung der Neu- und Ausbaumaßnahmen, Streckenreaktivierungen, Elektrifizierungen und Stationsneubauten der SPNV- Zielnetzkonzeption 2040“ (Koalitionsvertrag S.35)?*

7. Welchen zusätzlichen Finanzierungsbedarf hat die Landesregierung für die Erreichung ihrer Ziele ermittelt und wie ist dieser in der mittelfristigen Finanzplanung abgebildet?

Mit freundlichen Grüßen



Gordan Dudas



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

An den Vorsitzenden  
des Verkehrsausschusses  
Herr Matthias Goeken  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas MdL  
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13  
gordan.dudas@landtag.nrw.de  
www.spd-fraktion-nrw.de

19.12.2023

#### Wie steht es um die Förderung des On-Demand Verkehrs in NRW?

**Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses am 31. Januar 2024**

Sehr geehrter Herr Goeken,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses am 31. Januar 2024 zum Thema „Wie steht es um die Förderung des On-Demand Verkehrs in NRW?“

In den letzten Jahren haben immer mehr Kommunen ihr ÖPNV-Angebot um flexible On-Demand-Verkehre erweitert. Vor allem im ländlichen Raum und in städtischen Randgebieten stellen sie eine wichtige Ergänzung zum Linienverkehr mit Bus und Bahn dar. Die Schwarz-Grüne Koalition hat angekündigt als Einstieg in eine landesweite Mobilitätsgarantie die Kommunen beim Ausbau des On-Demand-Angebotes zu unterstützen.<sup>1</sup>

Vor diesem Hintergrund bitten wir um einen schriftlichen Sachstandsbericht auch unter Berücksichtigung der folgenden Fragen:

1. Wie fördert die Landesregierung konkret die On-Demand-Verkehre in NRW?
2. Welche Fördertöpfe und Förderkriterien liegen dem zugrunde?
3. Wie sind die Mittelabflüsse aus den Fördertöpfen seit 2017 (bitte gesondert nach Jahren)?
4. In wie vielen Kreisen und kreisfreien Städten werden On-Demand Verkehre nach §544 bzw. 50 PBefG angeboten (bitte konkret auflisten)?

<sup>1</sup> Zukunftsvertrag für Nordrhein-Westfalen S.35.



5. Wie hat sich das Angebot in den letzten Jahren entwickelt?
6. Gibt es Kommunen, in denen das On-Demand-Angebot wieder abgeschafft wurde?
7. Wenn ja, was waren die Gründe dafür?
8. Wie viele Modellprojekte des On-Demand Verkehrs werden derzeit durch Landesmittel gefördert?
9. Wie soll diese Förderung in Zukunft ausgebaut werden?
10. Welche weiteren Fördermaßnahmen (z.B. des Bundes oder der EU) in welcher Höhe gibt es und wie werden diese in die Landeförderung integriert?
11. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung darüber hinaus um die Kommunen beim Ausbau des On-Demand-Angebotes zu unterstützen?
12. Welche Maßnahmen sind in Zukunft geplant?
13. Was sind die Zielwerte, die sich die Landesregierung beim Ausbau des On-Demand-Verkehrs gesetzt hat? Werden diese Ziele nach derzeitigem Stand erreicht?
14. Welche dieser Angebote können mit dem normalen Nahverkehrsticket benutzt werden?
15. In welchen Projekten ist ein Zuschlag zu zahlen?
16. Wie hoch ist dieser Zuschlag und nach welchen Kriterien wurde der Zuschlag festgelegt?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL



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

An den Vorsitzenden  
des Verkehrsausschusses  
Herr Matthias Goeken  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas MdL  
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13  
gordan.dudas@landtag.nrw.de  
www.spd-fraktion-nrw.de

19.12.2023

#### Berichtsanfrage für den Verkehrsausschuss am 31. Januar 20124

##### Thema:

##### Wann wird das lange angekündigte Landesverkehrsmodell 2035 vorgelegt?

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

um die Verkehrswende als zentrales Ziel der Mobilitätspolitik in den kommenden Jahren voranzubringen ist eine valide Datenbasis die entscheidende Grundlage für die weiteren Planungen. Mit dem Landesverkehrsmodell soll diese Grundlage der langfristig angelegten Bedarfspläne für Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Landesstraßen und Radschnellverbindungen geschaffen werden, denn die darin enthaltenen Daten ermöglichen möglichst zielgenaue Planungen, um die Verkehrsströme zu steuern. Die dringend notwendige Aktualisierung des Landesverkehrsmodells wird daher seit geraumer Zeit verfolgt. Noch im Jahr 2021 hatte das NRW-Verkehrsministerium eine Fertigstellung in 2022 in Aussicht gestellt. Im Koalitionsvertrag der heute regierungstragenden Parteien heißt es dann im Sommer 2022 konkret:

„Im Sinne einer Abwägung [...] und um für die Menschen vor Ort Planungssicherheit zu schaffen, werden wir zu Beginn der Wahlperiode den Landesstraßenbedarfsplan nach den Kriterien verkehrlicher Bedarf, Finanzierung und Klimaschutz auf Basis des Anfang 2023 fertiggestellten Landesverkehrsmodells neu aufstellen und uns über den Fortgang laufender Projekte verständigen. Bis zu dieser Neuaufstellung werden die laufenden Projekte weiterbearbeitet. Es werden bis dahin keine neuen Planungen aufgenommen.“

Doch wurde der Zeitplan erkennbar nicht eingehalten. Das Jahr 2023 ist vorübergegangen, ohne dass das Landesverkehrsmodell präsentiert wurde. Warum es zu den mehrfachen Verzögerungen gegenüber den Ankündigungen kam, ist unklar. Die Bedeutung für konkrete Planungen lässt eine grundlose Verschiebung jedoch nicht zu. Ein valides Landesverkehrsmodell muss dringend vorgelegt werden, damit die weiteren Bedarfspläne erstellt werden können. Vor diesem Hintergrund bitten wir die Landesregierung um einen schriftlichen und

#SozialerFortschritt  
Für die Vielen,  
nicht die Wenigen.



mündlichen Bericht zum Sachstand des Landesverkehrsmodells für die Ausschusssitzung am 31. Januar 2024.

Der Bericht soll dabei insbesondere folgende Fragen beantworten:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Erstellung des Landesverkehrsmodells, das einen Prognosehorizont bis 2035 haben sollte?
2. Welche Gründe haben wiederholt zu Verzögerungen bei der Erstellung des Landesverkehrsmodells geführt?
3. Wird der Prognosehorizont trotz der Verzögerungen weiterhin bis 2035 reichen?
4. Welche zeitlichen Auswirkungen haben die Verzögerungen auf die verkehrlichen Bedarfspläne?
5. Hat es im Zuge der Regierungsbildung im Sommer 2022 veränderte Vorgaben für die Erstellung des Landesverkehrsmodells gegeben? Falls ja: Wie sehen diese veränderten Vorgaben aus?
6. Auf welcher Datengrundlage wird das Landesverkehrsmodell erstellt?
7. Sieht die Landesregierung die Notwendigkeit, die Datengrundlage vor dem Hintergrund des veränderten Mobilitätsverhaltens durch die Pandemie und die geopolitische Lage der letzten zwei Jahre nochmals anzupassen?
8. Wann wird die Landesregierung das fertige Landesverkehrsmodell vorstellen?
9. Für wann ist mit den auf Basis des Landesverkehrsmodells zu erstellenden Bedarfsplänen zu rechnen?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL