



Verkehrsausschuss

29. Sitzung (öffentlich)

4. September 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:35 Uhr bis 14:56 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

- | | | |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| | Vor Eintritt in die Tagesordnung | 5 |
| 1 | Vergabeverfahren im Straßenbau – Vorteile der Funktionalausschreibung nutzen | 6 |
| | Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/9722 | |
| | – keine Wortbeiträge | |
| | Der Ausschuss folgt dem Vorschlag Christof Rasches (FDP),
eine schriftliche Anhörung durchzuführen. | |
| 2 | 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

Ausschussprotokoll 18/540 (Anhörung vom 16.04.2024)

– 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 und FDP bei Abwesenheit der AfD-Fraktion ab.

Der Ausschuss stimmt dem Entschließungsantrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und FDP bei Abwesenheit der AfD-Fraktion zu.

3 Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken

9

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/8118

Ausschussprotokoll 18/542 (Anhörung vom 16.04.2024)

– 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 und FDP bei Abwesenheit der AfD-Fraktion ab.

4 5-jähriges Jubiläum der illegalen Ladesäulen: Der staatlich geduldete Ladebetrug an öffentlichen Ladestationen muss endlich ein Ende haben. Für eine eichrechtskonforme Ladeinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen!

11

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/8877

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, sich nachrichtlich an der Anhörung des federführenden Ausschusses zu beteiligen.

- 5 Sachstandsbericht Erhöhung Trassenpreise** (*Bericht auf Wunsch der
Obleuterunde*) **12**
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 6 Mobilitätsimpuls.RUHR 2023** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion
[s. Anlage 1]*) **16**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2873
- Wortbeiträge
- 7 Zustand Radwege NRW** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. An-
lage 2]*) **22**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2874
- Wortbeiträge
- 8 Landesbedeutsamkeit des Flughafens Paderborn/Lippstadt** (*Bericht
beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 3]*) **23**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2875
- Wortbeiträge
- 9 Verschiedenes** **25**
- hier: **Sprechzettel Haushaltseinbringung**

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Matthias Goeken: Bevor wir in die Tagesordnung einsteigen, möchte ich an einen Unfall erinnern. Am vergangenen Donnerstag ist es bei Bauarbeiten auf der Rheinbrücke Leverkusen der A 1 zu einem tragischen Unfall gekommen, bei dem ein 22-jähriger Bauarbeiter ums Leben kam; zwei weitere Menschen wurden schwer verletzt, befinden sich mittlerweile aber außer Lebensgefahr.

Das furchtbare Unglück hat uns alle sehr betroffen gemacht. Wir hoffen auf eine zügige Aufklärung der Unfallursache und wünschen den Angehörigen und Kollegen der Opfer in diesen schwierigen Tagen viel Kraft. Den Verletzten wünschen wir eine baldige und vollständige Genesung.

Das zeigt einmal mehr – das ist nicht der einzige Unglücksfall, der sich in den letzten Wochen und Monaten ereignet hat –, dass sich die Menschen, die sich für unsere Infrastruktur einsetzen, in Gefahr begeben. Das gilt vor allem für die Menschen auf den Baustellen bzw. für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Straßen.NRW.

Ich möchte Sie nun bitten, sich für eine Minute des stillen Gedenkens von Ihren Plätzen zu erheben.

(Die Anwesenden erheben sich zu einer Schweigeminute.)

1 Vergabeverfahren im Straßenbau – Vorteile der Funktionalausschreibung nutzen

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/9722

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
03.07.2024)*

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag Christof Rasches (FDP),
eine schriftliche Anhörung durchzuführen.

2 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

Ausschussprotokoll 18/540 (Anhörung vom 16.04.2024)

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

Mit Blick auf den zunehmenden Verfall die Wichtigkeit des Themas „Brückeninfrastruktur“ hervorhebend, fährt **Gordan Dudas (SPD)** mit der Forderung fort, eine entsprechende Stabsstelle zu schaffen und einen Brückenmanager, eine Brückenmanagerin zu berufen. Das gelte umso mehr, als das es bei Straßen.NRW mittlerweile eine Stabsstelle „Windenergie“ gebe, die sich um die diesbezüglichen Schwer- bzw. Sondertransporte kümmere. Ohne diese Stabsstelle schlechtreden zu wollen, müsse man konstatieren, dass eine derartige Prioritätensetzung verwundere, da dem Zustand der Infrastruktur zum einen eine höhere Bedeutung zukomme und es zum anderen nicht einleuchte, inwiefern sich diese spezifischen Schwertransporte von anderen unterschieden.

Die Landesregierung bzw. die sie tragenden Fraktionen sollten nicht ständig, wie auch im vorliegenden Entschließungsantrag geschehen, auf die Zuständigkeit des Bundes verweisen, da es schließlich auch zahlreiche Brücken gebe, für die das Land die Verantwortung trage.

Lob gebühre dem Minister bzw. seinem Haus für die Initiierung eines Dialogprozesses, im Zuge dessen über Verkehrsinfrastruktur gesprochen werde, zunächst über die in Südwestfalen, dann auch über die in anderen Landesteilen.

Oliver Krauß (CDU) vertritt die Ansicht, dass es zwischen den demokratischen Fraktionen Einigkeit hinsichtlich des bestehenden Handlungsbedarfs gebe, was man im Übrigen schon daran erkennen könne, dass sowohl ein Antrag als auch ein Entschließungsantrag in dieser Sache vorlägen. Die Landesregierung behandle den Erhalt der Infrastruktur, natürlich auch derjenigen in Südwestfalen, mit Priorität. Die Zuständigkeit für die vielen maroden Autobahnbrücken liege, wie im Entschließungsantrag berechtigterweise artikuliert, aber nun einmal bei der Autobahn GmbH des Bundes, weshalb diese sich auch in die Anhörung hätte einbringen müssen.

Christof Rasche (FDP) favorisiert den Antrag gegenüber dem Entschließungsantrag, da die SPD in ersterem neben den Autobahnen auch die Landesstraßen in den Blick

nehme, wohingegen CDU und Grüne sich für letzteren einer bekannten Strategie folgend einen einzelnen Aspekt, in diesem Fall die Autobahnen, herauspickten, um dann auf die Zuständigkeit des Bundes zu verweisen. Da aber in allen Zuständigkeitsbereichen Sanierungsbedarf bestehe, brauche es ein ganzheitliches Konzept.

Martin Metz (GRÜNE) hebt die Bedeutung der Brücken für die Mobilität der Menschen und die Logistik der Unternehmen hervor, weshalb die Sanierung derselbigen sowohl beim MUNV als bei Straßen.NRW prioritär behandelt werde. Es gelte aber, zu berücksichtigen, dass die größten Probleme von Störungen bzw. Sperrungen im Zusammenhang mit dem Autobahnnetz ausgingen, da dieses die größte Verkehrslast trage. Hier stehe der Bund in Verantwortung, der im Übrigen auch hinsichtlich des Straßenverkehrsrechts tätig werden müsse, sodass Verkehre schon auf den Autobahnen und nicht erst im nachgeordneten Straßennetz umgeleitet würden.

Im Antrag werde die Implementierung von Strukturen gefordert, etwa in Form eines Brückengipfels, eines Gesamtmasterplans Brücken, eines Brückenmanagers. Das MUNV habe nicht nur zur Infrastrukturkonferenz geladen, sondern noch weitere Austauschformate geschaffen, um die Abstimmungsprozesse zwischen den Verantwortlichen auch auf regionaler Ebene zu fördern. In der Anhörung sei deutlich geworden, dass die Berufung eines Brückenmanagers und die damit einhergehenden Entscheidungen über Sanierungs- bzw. Neubaumaßnahmen an zentraler Stelle Chaos befürchten ließen, da es dann bei den übrigen Verantwortlichen Verwirrung hinsichtlich ihrer jeweiligen Zuständigkeiten geben könne.

Mit dem Entschließungsantrag würden die vom MUNV bereits ergriffenen Maßnahmen gestützt, die unter anderem darauf abzielten, für die Bewältigung dieser Langzeitaufgabe alle staatlichen Ebenen besser aufzustellen.

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

Der Ausschuss stimmt dem Entschließungsantrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und FDP bei Abwesenheit der AfD-Fraktion zu.

3 Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/8118

Ausschussprotokoll 18/542 (Anhörung vom 16.04.2024)

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
29.02.2024)*

Christof Rasche (FDP) erinnert an vom Land innerhalb von zwei Jahren nicht verausgabte Bundesmittel in Höhe von 60 Millionen Euro, die eigentlich zur Sanierung von Bundesstraßen und Autobahnen zur Verfügung gestanden hätten; insgesamt seien sogar 100 Millionen Euro nicht genutzt worden. In der vorherigen Legislaturperiode hingegen habe die Landesregierung mehr Mittel abgerufen als eigentlich vorgesehen.

In der Anhörung sei von IHK, ADAC und Logistikverbänden die Forderung erhoben worden, dem Beispiel anderer Bundesländer zu folgen und einen hinreichend großen Planungsvorrat anzulegen, um über Investitionsalternativen zu verfügen, falls beispielsweise ein Bauprojekt durch ein Gerichtsurteil verzögert oder verhindert werde. Dafür gelte es, im Bereich des Straßenbaus Planfeststellungsverfahren einzuleiten, die in einigen Jahren hoffentlich in baureife Projekte mündeten, für die man dann Bundesmittel abrufen könne.

Gordan Dudas (SPD) schließt sich der Argumentation seines Vorredners vollumfänglich an.

Seinen Vorrednern dahin gehend zustimmend, dass möglichst alle für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellten Bundesmittel abgerufen werden müssten, ergänzt **Oliver Krauß (CDU)**, dass die Landesregierung die Gründe dafür, warum das zuletzt nicht geschehen sei, dargelegt habe. Natürlich engagiere sie sich sehr, um einen hinreichenden Planungsvorrat anzulegen, der einen fortwährenden und vollständigen Mittelabruf gewährleiste.

Martin Metz (GRÜNE) hebt die Notwendigkeit einer stimmigen und verlässlichen Budgetplanung hervor, erinnert aber auch daran, dass es Gründe für den in einem Teilbereich nur unzureichend erfolgten Mittelabruf gebe. Infrastrukturprojekte brächten in dieser Hinsicht wegen ihrer Langfristigkeit und der verschiedenen beteiligten Ebenen immer Herausforderungen mit sich, weshalb er unabhängig vom Ergebnis der gleich erfolgenden Abstimmung an alle Parteien appelliere, sich für eine überjährige und somit für diesen Bereich geeignetere Finanzierungsarchitektur einzusetzen.

Christof Rasche (FDP) vertritt die Auffassung, dass das MUNV, anders als hier zu vermitteln versucht werde, keinesfalls alles unternommen habe, um die zur Verfügung gestellten Mittel vollständig abzurufen.

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

4 5-jähriges Jubiläum der illegalen Ladesäulen: Der staatlich geduldete Ladebetrug an öffentlichen Ladestationen muss endlich ein Ende haben. Für eine eichrechtskonforme Ladeinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen!

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/8877

(Überweisung des Antrags an den Ausschuss für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie – federführend –, den Verkehrsausschuss sowie den Ausschuss für Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz, Landwirtschaft, Forsten und ländliche Räume am 24.04.2024)

Der Ausschuss kommt überein, sich nachrichtlich an der Anhörung des federführenden Ausschusses zu beteiligen.

5 Sachstandsbericht Erhöhung Trassenpreise (*Bericht auf Wunsch der Obleuterunde*)

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Danke für die Gelegenheit, hier über dieses wichtige und sehr komplexe Thema berichten zu können. Die aktuelle Situation und die aktuelle Diskussion bieten meiner Auffassung nach durchaus Anlass, ausführlich zu berichten.

Da ich davon ausgehe, dass die meisten von Ihnen das wissen, erspare ich mir eine grundsätzliche Darlegung dessen, wie die Finanzierung, wie die Trassenentgeltssystematik ist. Ich will nur die Dimension des Themas deutlich machen. Wir bekommen vom Bund Regionalisierungsmittel, die wir zum größten Teil an die Aufgabenträger, an die Verkehrsverbünde weitergeben. Diese wiederum haben in der Größenordnung von 50 % ihrer Kosten Trassenentgelte an die Deutsche Bahn, an den Schienenträger zu zahlen. Das Thema „Trassenentgelt“ ist für den SPNV finanziell also sehr relevant.

Der Deutsche Bundestag hat eine gesetzliche Regelung beschlossen, nach der die für den Nahverkehr, für den SPNV zu zahlenden Trassenentgelte gedeckelt sind, also nicht über ein bestimmtes Maß steigen dürfen, wohingegen die Festsetzung für Güter- und Fernverkehr durch die Bundesnetzagentur nicht gedeckelt ist.

Wer auf einschlägigen Veranstaltungen unterwegs ist, beispielsweise solcher der Güterverkehrswirtschaft, weiß, dass das schon seit Jahren immer wieder zu Diskussionen führt. Es gibt auch unfreundliche Bemerkungen in Richtung der Länder nach dem Motto: Ihr habt es gut, ihr seid nicht von Trassenentgeltsteigerungen betroffen.

Das hat nun zu der sehr bemerkenswerten Situation geführt, dass DB InfraGO als Tochter der DB den Bund verklagt und per Gerichtsurteil die Trassenentgeltbegrenzung für den SPNV aufheben möchte. Das ist ein Problem, weil es bedeuten würde, dass wir in Zukunft deutlich mehr Trassenentgelte zahlen müssten.

Es gibt einen weiteren Punkt, der die Situation noch herausfordernder macht. Auf Bundesebene haben wir aufgrund von Haushaltsentscheidungen die Situation, dass der Bund DB InfraGO, der DB insgesamt Eigenkapital zur Verfügung stellt. Das ist erst einmal nichts Schlechtes, aber das führt dazu, dass dieses Eigenkapital nach Haushaltsgesetzlage verzinst werden muss; nach meinen Informationen zu einem Zinssatz oberhalb von 5 %. Das wiederum führt zu ganz erheblichen Steigerungen bei den Trassenentgelten, weil ein bestimmter Zinssatz erwirtschaftet werden muss, der über den Umweg DB am Ende wieder im Bundeshaushalt landet.

Es ist nicht auszuschließen, dass infolge der Klage von DB InfraGO bzw. des entsprechenden Gerichtsurteils die Trassenentgeltdeckelung wegfällt. Dann hätten wir beim SPNV mit einer Trassenentgeltsteigerung von 19, fast 20 % zu rechnen; so jedenfalls hat es DB InfraGO bei der Bundesnetzagentur beantragt. Ich kann Ihnen sagen, dass das für Nordrhein-Westfalen eine zusätzliche Kostenbelastung im dreistelligen Millionenbereich, deutlich oberhalb von 100 Millionen Euro, bedeuten würde, die natürlich die Aufgabenträger, sprich die Verbünde bzw. die Verkehrsunter-

nehmen, zu zahlen hätten. Was das angesichts der hier mehrfach dargelegten Finanzsituation bedeuten würde, brauche ich Ihnen nicht auszumalen.

Deshalb müssen wir uns dringend darum kümmern, dass auf Bundesebene Lösungen gefunden werden, eine neue Form der Trassenbepreisung entwickelt wird, weil das System ansonsten ad absurdum geführt würde. Es ist natürlich nicht nachvollziehbar und auch nicht richtig, dass seitens des Fern- und Güterverkehrs Zinszahlungen an den Bundeshaushalt zu leisten sind. Das macht keinen Sinn, insofern braucht es hier dringend eine Reform.

Wir sind uns im Länderkreis, bei den Verkehrsministern sehr einig, dass das, was dem Schienenpersonennahverkehr im Moment droht, abgewendet werden muss. Wir verhandeln im Bundesrat im Moment über das Regionalisierungsgesetz. Da wird das sicherlich ein Thema sein, und auch bei der bevorstehenden Verkehrsministerkonferenz im Oktober wird das von großer Bedeutung sein.

Ich wollte Sie – danke also für die Berichts-anfrage – darüber informieren, dass uns Unbill drohen kann. Wir müssen uns auf jeden Fall, jeder im Rahmen seiner Möglichkeiten, dafür engagieren, dass eine Lösung gefunden wird, mittels derer eine solche Kostensteigerung beim Trassenentgelt um 20 %, also um einen dreistelligen Millionenbetrag für NRW, vermieden wird. Die Konsequenz wäre nämlich, dass wir keine Verkehre mehr im erforderlichen Umfang anbieten könnten. Deshalb ist das für den SPNV in Nordrhein-Westfalen ein zentrales Thema; das gilt aber im Kern für alle anderen Bundesländer genauso. Ich bin sehr froh, dass wir da im Kreise der Verkehrsminister auf Länderebene sehr einvernehmlich und gut unterwegs sind. Ich nehme außerdem wahr, dass es auf Bundesebene, und da schließe ich den Bundesverkehrsminister ausdrücklich mit ein, ein Bewusstsein für das Problem und die Notwendigkeit einer Lösung gibt.

Das Vorgehen von DB InfraGO als bemerkenswert bezeichnend, ergänzt **Oliver Krauß (CDU)**, dass es nun gelte, die Entscheidung des Gerichts in dieser Sache abzuwarten. Die Verkehrsunternehmen befänden sich aber häufig im Besitz der Kommunen, weshalb ein Gesamtbetrag in dreistelliger Millionenhöhe keinesfalls aufgebracht werden könne. Im Übrigen würde das auch die Bemühungen um die Verkehrswende konterkarieren, deren Notwendigkeit im Verkehrsausschuss größtenteils anerkannt werde, auch wenn es teilweise Streit über die dafür erforderlichen Maßnahmen gebe.

Prinzipiell stehe die Zukunftsfähigkeit des gesamten Finanzierungsmechanismus zur Debatte, zumal sich mit Blick auf die teils sehr maroden Trassen die Frage stelle, ob für diese überhaupt noch Geld genommen werden könne. Keinesfalls aber dürften Güter-, Fern- und Nahverkehr gegeneinander ausgespielt werden, vielmehr müssten alle drei Sparten mit Aufmerksamkeit bedacht werden.

Carsten Löcker (SPD) findet, dass das hier in Rede stehende Vorgehen bei allem Verständnis für finanzielle Zwänge vermuten lasse, dass man im Bund nichts von den Herausforderungen in den Ländern wisse, eigentlich zeuge es sogar von Geringschätzung gegenüber diesen.

In Sachen Finanzierung von Verkehrsdienstleistungen habe man schon häufiger hart verhandeln müssen, da es immer darum gegangen sei, einerseits Kostengünstigkeit und andererseits Verlässlichkeit zu gewährleisten. Auch nun gelte es, gemeinsam Einsatz zu zeigen, um den nicht nur wünschenswerten, sondern auch notwendigen Ausbau insbesondere des Regionalverkehrs weiterhin finanziell hinterlegen zu können. Müssten aufgrund der im Raum stehenden Kostensteigerungen Verkehre abbestellt werden, würde das die Verkehrswende hintertreiben.

Auf die Komplexität der Finanzierungssystematik für das SPNV- bzw. ÖPNV-Netz und die damit einhergehenden Wechselwirkungen hinweisend, ergänzt **Ina Besche-Krastl (GRÜNE)**, dass die derzeitigen Entwicklungen Anlass zur Sorge böten. Das gelte insbesondere auch wegen der teilweise jetzt schon unzureichenden Qualität des Regionalverkehrs in NRW. Die Bürgerinnen und Bürger brächten wohl kaum Verständnis dafür auf, wenn noch weniger Linien bedient würden und entschieden sich dann womöglich wieder verstärkt dafür, Autos zu nutzen, was angesichts der hiesigen dichten Besiedlung in Stoßzeiten zu Verkehrsinfarkten auf Autobahnen wie beispielsweise der A 40 führen könne.

Zwar habe man zuletzt so viel Geld wie nie aufgewendet, aber das sei immer noch nicht ausreichend gewesen, um alle erforderlichen Maßnahmen umzusetzen. Für eine zukunftsfähige Neuaufstellung des Systems möge man daher die seitens der Grünen aufgebrachte Idee eines Infrastrukturfonds aufgreifen, um so die dringend notwendigen Investitionen tätigen zu können.

Auch die so wichtigen Bemühungen um Planungsbeschleunigungen gerieten immer wieder ins Stocken, wenn die Finanzierung des Systems bzw. von Projekten alle Jahre wieder in der Diskussion stehe, weshalb es diesbezüglich eine neue Dynamik brauche.

Nun müsse man aus Düsseldorf gemeinsam das Signal nach Berlin senden, dass man den hiesigen Regionalverkehr nicht nur wertschätze, sondern vielmehr als essenziell betrachte.

Christof Rasche (FDP) erinnert an die Verantwortung sowohl des Bundes als auch des Landes für den SPNV, befürchtet aber, dass es nicht einfach werde, eine Lösung herbeizuführen.

Die Bereitschaft zur fraktionsübergreifenden Zusammenarbeit in dieser Sache begrüßend, schließt **Gordan Dudas (SPD)** die Frage an, wann man mit einer Entscheidung des Gerichts rechnen könne.

MR Sebastian Salewski (MUNV) gibt an, die Frage nach der Dauer nicht beantworten zu können, erläutert aber den möglichen Ablauf: Es handle sich um ein Eilverfahren beim Verwaltungsgericht Köln. Sollte dieses zu der Auffassung gelangen, dass die Trassenentgeltdeckelung nicht haltbar sei, stehe ein Verstoß gegen europäische Richtlinien im Raum, was die Einbindung des Europäischen Gerichtshofs in Luxemburg nach sich ziehen könne.

Vorsitzender Matthias Goeken hebt hervor, dass es wichtig sei, jetzt zu handeln, damit man letztlich nicht einfach vor vollendete Tatsachen gestellt werde. Auch mit Blick auf die Verkehrswende dürften etwaige Zusatzkosten keinesfalls durch Abbestellungen kompensiert werden.

Bei allem Verständnis für die Suche nach neuen Einnahmequellen könne dabei nicht dem Prinzip „linke Tasche, rechte Tasche“ gefolgt werden. Schon die Tatsache, dass rund 50 % der geflossenen Regionalisierungsmittel als Trassenentgelte wieder zurückfließen, lasse sich zumindest Außenstehenden nur schwer vermitteln.

6 Mobilitätsimpuls.RUHR 2023 (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2873

Julia Kahle-Hausmann (SPD): Vielen Dank, Herr Minister, für den Bericht der Landesregierung, den ich erst am Montag gesehen habe, zusammen mit den Landtagspapieren, die uns zugestellt wurden. Ich hatte mich darauf gefreut und dachte: Mensch, wir haben einige sehr sachbezogene und kühne Fragen gestellt, jetzt kriegen wir auch gute Antworten. – Die anderthalb Seiten fand ich ehrlich gesagt nicht ganz so pralle. Aber da wir hier jetzt zusammensitzen, stelle ich die Fragen einfach noch einmal, diesmal in einem klassischen Frage-Antwort-Spiel. Vielleicht haben Sie unsere Fragen wegen mangelhafter Formulierungen ja nicht so gut verstanden. Vielleicht können Sie hier ein bisschen mehr dazu sagen.

Wir beziehen uns in unserer Berichts-anfrage auf ein Dokument des RVR, Drucksache 14/1266, auf das Sie in Ihrer Antwort auch Bezug nehmen. Dort steht geschrieben:

„Seitens des MUNV wurde die Wichtigkeit und Bedeutung des Projektes gewürdigt und eine grundsätzliche Bereitschaft zur Förderung der Projekte geäußert.“

Es kam außerdem zur Sprache, dass Sie einen Brief geschrieben hätten, in dem es geheißen habe: Ihr habt tolle Vorarbeit geleistet, aber wir beteiligen uns doch nicht mehr daran.

Die erste Frage: Wo ist Ihre grundsätzliche Bereitschaft geblieben? In Ihrem Bericht zählen Sie nur existente Förderungen auf.

In Frage zwei unserer Berichtsbeantragung wollten wir wissen, welche Abwägungen zur Absage geführt hätten. Waren das projektbezogene Überlegungen oder haushalterische Erfordernisse mit Blick auf Einzelplan 10? Ich glaube, die Frage ist nicht besonders schwierig, deshalb wundere ich mich. Aber ich stelle sie gerne noch einmal und erkläre es, falls es da irgendwelche Verständnisprobleme gibt.

Frage drei: Wie steht die Landesregierung zu ihrer Absage im Januar? Es wird beschrieben, dass knapp 16 bis 18 Millionen Euro notwendig wären, um diese 28 Projektskizzen nach vorne zu bringen. Eigentlich war die grundsätzliche Bereitschaft in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe schon artikuliert, das wurde dann aber abrupt zurückgezogen. Eine bereits ausverhandelte Position wurde also geräumt.

Frage vier: Welche alternativen Fördermöglichkeiten wurden in Betracht gezogen? Dazu steht im Bericht der Landesregierung leider auch nichts. Da steht nur etwas zu Bestehendem. Sollte da etwas neu hinzukommen, wären wir dankbar, davon zu erfahren.

Dann hatten wir in Frage fünf gefragt, ob eine Änderung des ÖPNV-Gesetzes zielführend wäre, um Fördermittel des Landes in die sinnvolle Synchronisation der NVPs im Ruhrgebiet zu lenken. Aus dem letzten Aufzählungspunkt Ihrer Antwort kann man

eventuell herauslesen, dass Sie bei den SPNV-Zielnetzen 2032 bzw. 2040 daraufsetzen, den RRX hineinzubringen. Aber da das weniger mit dem ÖPNV bzw. den Projektzeichnungen zu tun hat, hätte ich hier gerne ein bisschen Erhellung Ihrerseits.

Frage sechs wurde leider auch nicht beantwortet: Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen ihrer Entscheidung auf die Mobilität der Menschen im Ruhrgebiet? Das wäre vielleicht auch noch einen Satz wert.

Frage sieben wurde nicht beantwortet: Sieht die Landesregierung bei derzeitiger kommunaler Haushaltslage und gleichzeitigen Infrastrukturbedarfen überhaupt noch die Möglichkeit, den Status quo des Angebots zu erhalten? Das ist insbesondere mit Blick auf die Zukunftsfähigkeit der kommunalen Betriebe einen kleinen Hinweis wert.

Frage acht: Ist mit der Rückentwicklung der ÖPNV-Mobilitätsangebote zu rechnen? Wenn ja, mit welchen Auswirkungen rechnet die Landesregierung auf die jetzige Straßeninfrastruktur? Bitte beantworten Sie das hinsichtlich der Komplexe „Straßenbau“ und „Brückensanierungen“ sowie der Frage, wie die Bahn in der nächsten Zeit renoviert. Dazu würden uns Ihre Einschätzungen interessieren.

Frage neun wurde auch nicht beantwortet: Welche Maßnahmen plant die Landesregierung?

Frage zehn: Wieso hat die Landesregierung keine eigene kohärente und finanzierbare Strategie zur Verbesserung des ÖPNV im Ruhrgebiet vorgelegt, bevor sie die Finanzierung des Mobilitätsimpuls.RUHR abgelehnt hat?

Wenn Sie da noch mal einsteigen könnten. Sollte Ihnen an unseren Fragestellungen irgendetwas unklar sein, bitte ich um Hinweise, dann würde ich das mit noch mehr Worten darlegen. Aber vielleicht reicht das aus. Ich weiß es nicht, sagen Sie es mir.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Frau Abgeordnete Kahle-Hausmann, ich glaube, hinsichtlich Ihrer Fragen, die Sie ja auch schon schriftlich eingereicht haben, bedarf es, grundsätzlich zu klären, wer für was zuständig ist. Wir als Land finanzieren drei Aufgabenträger, gemeinhin auch Verkehrsverbünde genannt, die den SPNV betreiben. Der ÖPNV, also die Straßenbahnen und Busse, ist Aufgabe der Kommunen. Insbesondere, was Ihre letzte Frage angeht: Das ist schlicht und ergreifend nicht Aufgabe des Landes. Ich glaube, die Kommunen würden sich auch dagegen verwehren, wenn wir anfangen würden, in Bochum, in Düsseldorf oder in Monschau Buslinien zu planen und ein entsprechendes Konzept zu entwerfen. Das ist wie ich finde richtigerweise in kommunaler Hand.

Was den Mobilitätsimpuls.RUHR betrifft, handelt es sich also eindeutig um eine kommunale Aufgabe, da dort der ÖPNV betrieben wird. Es betrifft nicht den SPNV, also keine S-Bahnlinien, keine Regionalexpressen usw. Trotzdem sagen wir natürlich – und das habe ich auch bei der Verbandsversammlung und in vielen Gesprächen getan –: Es ist ein absolut sinnvolles und gutes Konzept, dass die Kommunen sich zusammentun und überlegen. Man könnte aber natürlich auch denken, dass es eigentlich selbstverständlich ist, dass Mobilitätswünsche von Menschen nicht an Stadtgrenzen enden, obwohl die kommunalpolitischen Aktivitäten sich dort verändern. Vielmehr sollte man das übergreifend planen. An vielen Stellen im Land werden kommunale Buslinien auch

ganz selbstverständlich über kommunale Grenzen hinweg geführt. Das wird in diesem Land an sehr vielen Stellen seit Jahrzehnten praktiziert.

Wenn man nun im Ruhrgebiet sagt: „Wir wollen das verbessern, wir wollen das ausbauen“, ist das sehr unterstützenswert, und wir als Landesregierung heißen das in jedem Fall gut. Ein Problem ist aber die Frage der Finanzierung, weil wir uns damit in einen Bereich begeben, für den wir originär nicht zuständig sind. Wir bräuchten irgendeine Form von Rechtsgrundlage, um hier in einen neuen Fördertatbestand einsteigen zu können.

Wir zahlen als Land bereits jetzt ÖPNV-Pauschalen in erheblicher Höhe, die den Kommunen Dinge ermöglichen, indem ausdrücklich Geld für derartige Projekte zur Verfügung gestellt wird. Deshalb ist es natürlich schwierig, zu sagen: Jetzt machen wir an einer bestimmten Stelle noch etwas zusätzlich, an anderer Stelle aber nicht.

Es ist dem RVR bzw. den Verantwortlichen immer vermittelt worden, dass wir hier am Ende über kommunale Aufgaben reden, bezüglich derer keine entsprechende Rechtsgrundlage bzw. Zuständigkeit des Landes gegeben ist, weil es hier um klassischen ÖPNV geht, also etwa Buslinien in Städten.

Julia Kahle-Hausmann (SPD): Danke schön, Herr Krischer, für die Ausführungen, wobei ich jetzt ein bisschen gemein bin und sage: Ich habe noch einmal mehrere Fragen gestellt, sehr sachbezogen und konkret, und Sie antworten mehr oder weniger mit Käsekuchen. Das ist zwar ganz nett, aber ich versuche doch noch mal, es anders zu formulieren.

Es wurde schon über die von RVR bzw. MUNV geführte Arbeitsgruppe gesprochen. Ich zitiere noch einmal aus der Vorlage, aus der ich eben schon zitiert habe:

„Die im Rahmen des Gemeinschaftsprojektes gewünschte Förderung der Betriebskosten interkommunaler Verkehre stellt eine besondere Herausforderung dar, da Möglichkeiten zur Förderung abseits bestehender Förderkulturen zu eruieren sind.“

Sie sagen: Das geht nicht. – Sie haben dazu ausgeführt, dass eruiert werde – das ist in dem Dokument ja drin. Meine konkrete Frage: Was haben Sie eruiert?

Noch einmal konkret nachgefragt: Halten Sie es für zielführend, dass ÖPNV-Gesetz so zu ändern, dass man kommunale Verkehre anders finanzieren könnte? Dann würde vielleicht eine andere Förderungsmöglichkeit mit einbezogen.

Die Fragen sind doch relativ klar, warum können Sie nicht „Ja“ oder „Nein“ sagen bzw. dazu ausführen, was Sie gemacht haben, oder wie Sie die Auswirkungen auf die Ruhrgebietsbevölkerung bewerten? Warum können Sie nicht klar und präzise antworten?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Frau Kahle-Hausmann, ich habe Ihnen eben die Antwort gegeben. Es geht um Rechtsgrundlagen. Sie selber haben das auch angesprochen. Natürlich haben wir mit Vertretern des RVR gesprochen, haben uns das angehört. Daran erkennt man auch die Ernsthaftigkeit. Wir haben überlegt, was wir an der Stelle tun können, was im Rahmen der bestehenden Regeln möglich ist. Am Ende

kommt man aber zu dem Ergebnis, dass es dafür keine Grundlage gibt. Sie haben vorgelesen, dass wir zugesagt hätten, das zu prüfen.

Zu den Diskussionen, den Gesprächen im Detail kann Herr Salewski sicherlich noch etwas sagen, auch zu den einzelnen Punkten, die dort besprochen worden sind. Es bleibt aber dabei: Es gibt die grundsätzliche Schwierigkeit, dass wir uns bei dieser Form der ÖPNV-Finanzierung in einem Bereich bewegen, der nicht in die originäre Zuständigkeit des Landes fällt.

MR Sebastian Salewski (MUNV): Sehr gerne möchte ich ergänzen: Der Herr Minister hat schon zu Recht auf die Bedeutung der ÖPNV-Pauschale hingewiesen. Hinsichtlich eines Teils der Zuweisungen für die Kommunen ist geregelt, dass Verkehrsleistungen, also Betriebskilometer, honoriert werden. Der Regelfall ist also, dass kommunale Verkehre, die stattfinden, anteilig über das Ministerium finanziert werden. Das wäre auch hier ein Weg. Wenn die Verkehre durch die Kommunen eingeführt werden, kann es finanziert werden. Dass das im Regelfall, im regulären Verfahren anteilig über die ÖPNV-Pauschale geschieht, hatte der Herr Minister schon erwähnt.

Dann würde ich mit Erlaubnis des Vorsitzenden auch aus dem Dokument des RVR zitieren, denn dort sind ja offene Fragestellungen wiedergegeben, die das Ministerium angesprochen hat:

„Die im Rahmen des Gemeinschaftsprojektes gewünschte Förderung der Betriebskosten interkommunaler Verkehre stellt eine besondere Herausforderung dar, da Möglichkeiten zur Förderung abseits bestehender Förderkategorien zu eruieren sind.“

(Julia Kahle-Hausmann [SPD]: Das habe ich doch gerade vorgelesen!)

Seitens des MUNV wird insbesondere die Übertragbarkeit der Projekterkenntnisse auf andere Piloträume in NRW als notwendig angesehen, außerdem ist der verkehrliche Wert der einzelnen Maßnahmen in geeigneter Form nachzuweisen, auch um eine Priorisierung hinsichtlich zeitlicher Umsetzung vornehmen zu können. Eine Einbindung des beim RVR im Aufbau befindlichen Verkehrsmodells ruhrMobil ist dazu vorgesehen. Das Thema Sicherstellung einer Anschlussfinanzierung durch die lokalen Aufgabenträger ist dabei für das MUNV von großer Bedeutung. Weitere Abstimmungen mit dem MUNV zur Klärung der Förderthematik erfolgen ebenso wie eine Berichterstattung im Kommunalrat fortlaufend.“

Das Ministerium hat also offene Fragestellungen benannt. Wir warten noch auf Antworten darauf, wie wir mit diesen Problemkreisen umgehen können. Das ist einmal das, was der Herr Minister gerade konkret angesprochen hat: die grundsätzlichen Schwierigkeiten, warum wir eine solche Förderung nicht einfach gewähren können.

Julia Kahle-Hausmann (SPD): Sie sagen, sie warteten weiter auf Antworten. Zwischendurch hat Herr Krischer als Minister einen Brief geschrieben, dass er sich außerstande sehe, bei diesem Projekt in irgendeiner Weise finanzielle Unterstützung zu

leisten. Weil die Kommunen und der RVR nicht in der Lage sind, das weiter zu finanzieren, ist eine weitere Pilotierung nach einer solchen Absage quasi tot. Warum sollten die Institutionen weitere Pilotierungen vornehmen und weitere Fragen beantworten, wenn von vornherein gesagt wird: „Das können wir nicht machen“?

Ich frage andersherum: Welche Gesetze auf Landesebene müssten wir gemeinsam anpassen, ändern, damit diese Projekte bzw. Projektskizzen durch das Land möglicherweise finanziert werden könnten? Ist diese Frage vielleicht besser zu beantworten?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Ich will die letzte Frage beantworten – ich glaube, ich habe das eben schon erwähnt –: Wir haben im Land sehr viele grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindungen – ich kann keine Zahl nennen, aber das geht sicherlich in den dreistelligen Bereich. In manchen Regionen haben wir die nicht so ausgeprägt – ich will es mal so formulieren. Zu den Gründen kann ich nichts sagen, das müssen die Städte, die dort Verantwortung tragen, selber entscheiden bzw. selber wissen, wieso es die nicht gibt.

Wenn wir das ÖPNV-Gesetz oder irgendeine andere Rechtsgrundlage ändern und sagen: „Wir als Land wollen das in Zukunft finanzieren“, dann müssen wir das überall machen. Dann reden wir aber nicht über 15 bis 16 Millionen Euro wie beim Mobilitätsimpuls – wobei ich glaube, dass das am Ende längst nicht ausgereicht hätte –, sondern über ganz andere Beträge. Die Haushaltsbände sind meines Wissens verschickt; ich weiß nicht, ob Sie da schon mal reingeguckt haben. Wir stehen vor einer herausfordernden Haushaltssituation. Ich würde mich nicht dagegen wehren, wenn man uns Möglichkeiten gäbe, hier weitere Dinge zu machen, aber die Haushaltssituation, vor der das Land im Moment steht, lässt das nicht zu.

Deshalb glaube ich, dass wir uns bei diesen Fragen auf das konzentrieren sollten, was unsere originäre Aufgabe ist, wo wir Verantwortung haben. Wir können über Pilot- und Modellprojekte reden, aber nicht über Dinge, für die ganz klar andere Aufgabenträger zuständig sind. Die Kommunen sind zuständig für den ÖPNV. Das ist eine politische Antwort, das ist keine formale Antwort – ich glaube, die ist in dem Zusammenhang aber auch wichtig, und die sollte man auch geben.

Was das konkrete Projekt angeht: Ich finde das richtig. Auch wenn ich als Landesverkehrsminister nicht unmittelbar dafür zuständig bin, sondern bestenfalls Rahmen setzen und Pauschalen zahlen kann, die alle Kommunen bekommen, will ich den ÖPNV natürlich unterstützen. Deshalb haben wir diesen Brief, den Sie eben zitiert haben, für das Jahr 2024 geschrieben. Herr Salewski hat gerade erläutert und könnte mehr dazu sagen, wo noch nötige Informationen fehlen. Hinsichtlich des Mobilitätsimpulses fehlen zum Beispiel die Abschätzung von Fahrgastpotenzialen und Ansagen dazu, ob man diese Linien dauerhaft oder nur zeitweise betreiben will.

Wir stehen natürlich gerne und immer für alle engagierten und innovativen Konzepte zur Verfügung, nicht nur im Ruhrgebiet, sondern im ganzen Land – es ist mir wichtig, das zu sagen. Wir sind auch weiter mit dem RVR darüber im Gespräch, wo sich das Land engagieren und was man tun kann, um Fortschritte zu erreichen. Der Mobilitätsimpuls ist ein gutes Konzept, aber nichts – das haben Herr Salewski und ich Ihnen jetzt

ausführlich erläutert –, bei dem sich das Land auf Basis gültigen Rechts engagieren könnte.

Klaus Esser (AfD): Ich habe eine Nachfrage zum Bericht. Auf der dritten Seite oben wird die landesseitige Förderung von rund 106 Millionen Euro für batterieelektrische oder brennstoffzellenbetriebene Busse bzw. für die notwendige Infrastruktur thematisiert. Das bezieht sich auf einen Zeitraum von etwa sieben Jahren. Kann man diesen Betrag aufsplitten und ungefähr sagen, wie viel davon in Fahrzeuge und wie viel in Infrastruktur ging? Dann bekäme man ein Gefühl dafür, wie diese Förderung läuft.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Wir haben diese Zahlen nicht parat, aber wir können sie sicherlich nachliefern.

(Klaus Esser [AfD]: Okay, danke!)

Vorsitzender Matthias Goeken: Herr Esser, weil ich sehr viel unterwegs bin, möchte ich betonen: Egal wie hoch die Summe ist, sie wird nicht reichen, um alle Linien zu elektrifizieren.

Ich will den Blick vom Ruhrgebiet auf den ländlichen Raum lenken – da kennt Frau Kahle-Hausmann sich auch aus –: Gerade bei den privaten Busunternehmen gibt es viel Unsicherheit ob der Frage, wie sie das schultern sollen. Eine Lösung des Problems wäre Geld, Frau Kahle-Hausmann. Das gilt für alle Bereiche. Wir haben im vorigen TOP aber gehört, was im schlimmsten Fall nach dem Gerichtsurteil passieren könnte. Dann müssten rund 100 Millionen Euro – nach meinen Kenntnissen sind es sogar mehr, fast 150 Millionen Euro – zusätzlich an Trassenentgelt bezahlt werden. Die würden uns im System natürlich fehlen. Der Wunsch nach einem großen Topf voll Geld eint uns hier wohl alle, der wird sich aber wahrscheinlich nicht erfüllen, und deshalb müssen wir mit dem, was wir haben, sinnvoll und sorgsam umgehen.

(Zuruf von Carsten Löcker [SPD])

Das werden wir im Ausschuss in den nächsten Wochen, wenn es um die Haushaltsberatungen geht, intensiv diskutieren müssen.

7 Zustand Radwege NRW (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2874

Christin-Marie Stamm (SPD) möchte wissen, wie viele Meldungen jährlich über die Mängelmelder eingingen und wie die Landesregierung diese Zahl bewerte.

Zudem möge seitens des MUNV dargelegt werden, ob man hinsichtlich der Förderrichtlinien „Nahmobilität“ Anpassungsbedarf sehe, um die Sanierungen in den Kommunen vorantreiben zu können.

RB'r Michael Walther (MUNV) verspricht, die gerade nicht vorliegenden Zahlen zu den Mängelmeldern nachzuliefern.

Die Förderrichtlinien „Nahmobilität“ funktionierten in der derzeitigen Ausgestaltung gut, worauf neben der Zahl der Sanierungs- bzw. Ausbauprojekte auch die Rückmeldungen aus den Kommunen hindeuteten.

8 Landesbedeutsamkeit des Flughafens Paderborn/Lippstadt (Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 3])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2875

Christof Rasche (FDP) erinnert daran, dass die sechs größeren nordrhein-westfälischen Flughäfen Köln/Bonn, Düsseldorf, Münster/Osnabrück, Dortmund, Weeze und Paderborn/Lippstadt einst als gleichwertig gewertet worden seien, die damalige rot-grüne Landesregierung aber drei von ihnen, Köln/Bonn, Düsseldorf und Münster/Osnabrück als landesbedeutsam klassifiziert und damit hervorgehoben habe. Der Versuch der nachfolgenden schwarz-gelben Landesregierung, alle sechs Flughäfen mittels einer Änderung des Landesentwicklungsplans wieder als gleichwertig einzustufen, sei vor Gericht gescheitert. Nichtsdestotrotz eröffne eine weitere Änderung des LEP die Möglichkeit einer Wiederherstellung des einstigen Zustands. Die Bürger in den betroffenen Regionen empfänden eine Ungleichbehandlung aufgrund der Klassifizierung als regionalbedeutsam bzw. landesbedeutsam jedenfalls als willkürlich und ungerecht, was die CDU im Übrigen auch mal so gesehen habe.

Seinem Vorredner dafür dankend, neben dem Flughafen Paderborn/Lippstadt auch auf die fünf weiteren eingegangen zu sein, fügt **Oliver Krauß (CDU)** an, dass der Titel des TOPs in dieser Hinsicht für Irritationen gesorgt habe.

Das Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen biete die Chance, klarzustellen, wie sich „regionalbedeutsam“ bzw. „landesbedeutsam“ definieren und worin die Unterschiede dieser Klassifizierungen im Detail bestünden. Wirke sich das bei der Bewilligung von Krediten aus? Gebe es Vorteile hinsichtlich des Planungsrechts?

In jedem Fall wisse die Landesregierung um die Bedeutung des Flugverkehrs im Allgemeinen und der dezentralen Flughafenstruktur im Besonderen und werde die diesbezüglichen Entwicklungen im Blick behalten.

Martin Metz (GRÜNE) legt dar, dass die Unterscheidung zwischen regional- und landesbedeutsamen Flughäfen im LEP auf Grundlage planerischer Abwägungen erfolgt sei. Im Übrigen spiegele sich die herausgehobene Bedeutung der Flughäfen Köln/Bonn, Düsseldorf und Münster/Osnabrück auch in der Tatsache wider, dass als Genehmigungsbehörde das zuständige Ministerium fungiere, wohingegen die Zuständigkeiten für die Flughäfen Dortmund, Weeze und Paderborn/Lippstadt bei den jeweiligen Bezirksregierungen lägen.

Das OVG NRW kritisiere nicht die Entscheidung als solche, alle sechs Flughäfen für landesbedeutsam zu erklären, sondern nur deren Begründung bzw. die zugrunde liegenden Kriterien. Man möge also nicht den gleichen Fehler machen, indem man diesen Sachverhalt politisiere und irgendetwas verkünde, sondern stattdessen die in NRW für Landesplanung zuständige Behörde unter Berücksichtigung der Gerichtsentscheidung

abwägen lassen, wie eine flächendeckende Flughafeninfrastruktur funktional ausgestaltet werden könne, auch hinsichtlich etwaiger differenzierter Klassifizierungen. Im Übrigen bestehe in dieser Sache kein Grund zur Eile, da selbstverständlich auch regionalbedeutsame Flughäfen bedarfsgerecht entwickelt werden könnten, weshalb man der Maxime „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“ folgen möge.

Christof Rasche (FDP) stimmt seinem Vorredner dahin gehend zu, dass nicht die Entscheidung, sondern deren Begründung vom OVG NRW gerügt worden sei, was er insofern verstehe, als dass auch er selbst sie nicht ganz nachvollziehen könne. Nichtsdestotrotz bestehe keinesfalls die Gefahr, diesen Fehler zu wiederholen, da die schwarz-grüne Koalition sich derartiger Formulierungen enthalte.

Sollte sich die Landesregierung für die Differenzierung zwischen regional- und landesbedeutsamen Flughäfen entscheiden – wonach es im vorliegenden Bericht klinge –, werde sie in Erklärungsnot geraten, da sie das nicht schlüssig begründen könne.

Minister Oliver Krischer (MUNV) hält seinem Vorredner entgegen, dass vorliegender Bericht keine Wertungen, sondern lediglich eine Situationsbeschreibung enthalte, so dass Vorfestlegungen ausgeschlossen werden könnten.

Die gegenwärtige Situation verursache bei den Flughäfen keine unmittelbaren Probleme, weshalb sich die Landesregierung zurückhalte und das Verfahren der für Landesplanung zuständigen Behörde überlasse, die nun Abwägungen vornehmen und letztlich eine gerichtsfeste Entscheidung treffen werde, die der hiesigen Flughafeninfrastruktur Entwicklungsmöglichkeiten eröffne.

9 Verschiedenes

hier: **Sprechzettel Haushaltseinbringung**

Gordan Dudas (SPD) bittet darum, bei der nächsten Ausschusssitzung den Sprechzettel zur Haushaltseinbringung als Tischvorlage zu erhalten, was **Minister Oliver Krischer (MUNV)** zusagt.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

3 Anlagen

19.09.2024/23.09.2024



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

13.08.2024

Mobilitätsimpuls.Ruhr 2023

Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Oktober 2023 hat das Ruhrparlament in seiner Vorlage 14/1266 den Sachstand zum Mobilitätsimpuls.Ruhr 2023 zur Kenntnis genommen und die RVR-Verwaltung beauftragt, die Kommunen und Kreise bei der Erarbeitung weiterer Schritte zu unterstützen und zu begleiten.

Dabei moderiert und koordiniert der RVR in enger Abstimmung mit dem VRR die Arbeiten der kreisfreien Städte und Kreise zur gemeinsamen Verbesserung des interkommunalen ÖPNV. Ziel soll sein, die Synchronisierung der Nahverkehrspläne als Gesamtkonzept zeitgleich von den kommunalen Aufgabenträgern des ÖPNV, d. h. den kreisfreien Städten und Kreisen in der Metropole Ruhr als ersten Baustein zu ermöglichen.

Von ursprünglich über 60 verschiedenen kommunalen Projektsteckbriefen wurden 28 zur Priorisierung ausgewählt und detailliert mit den Potentialen der optimierten Bedienung der Fahrgäste dargestellt.

Alle Räte und Kreistage haben der Vorlage für den Mobilitätsimpuls inklusive der die Stadt/den Kreis betreffenden Projekte zugestimmt. Es handelt sich nicht nur um eine Absprache oder Einigung im Kommunalrat, der aktuell eine Verhandlungsrolle einnimmt.

Die Finanzierung dieser Harmonisierung kann aus Gründen der äußerst angespannten kommunalen Finanzsituation der Städte und Gemeinden im Verbandsgebiet des RVR,

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.



die zusätzlich durch die Coronapandemie-Nachwirkungen und Auswirkungen des Ukraine-Krieges bereits am Limit ihrer ökonomischen Möglichkeiten sind, nur mit auskömmlicher Unterstützung seitens des Landes umgesetzt werden. Hier gehen erste Schätzungen von einem Bedarf zwischen 16-18 Mio. Euro aus.

Der Kommunalrat hat als Verhandler in einer Arbeitsgruppe zwischen MUNV, VRR und RVR bereits die Wichtigkeit und Notwendigkeit dieser Maßnahmen beleuchtet: „Seitens des MUNV wurde die Wichtigkeit und Bedeutung des Projektes gewürdigt und eine grundsätzliche Bereitschaft zur Förderung der Projekte geäußert. Die im Rahmen des Gemeinschaftsprojektes gewünschte Förderung der Betriebskosten interkommunaler Verkehre stellt eine besondere Herausforderung dar, da Möglichkeiten zur Förderung abseits bestehender Förderkulissen zu eruieren sind.“¹

Angesichts der bisher erarbeiteten ideellen und akzeptierten Notwendigkeit der finanziellen Unterstützung durch das MUNV war der Brief des Verkehrsministers Oliver Krischer an die Regionaldirektorin des RVR vom 19.01.2024 ein Schlag ins Kontor, denn abseits der warmen Worte für das Engagement der Initiatoren, die bisherige Kirchturmpolitik zu überwinden und echte Verbesserungen im ÖPNV herzustellen, gab es die unmissverständliche Absage, sich an den wünschenswerten Veränderungen zu beteiligen.

Daher bitten wir, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Prüfkriterien haben die beauftragten Mitarbeiter*innen angelegt, um die 28 Projektsteckbriefe auf Finanzierungsmöglichkeiten zu überprüfen?
2. Herr VM Krischer schreibt in seinem Brief vom 19.01. „...die Perspektiven für eine finanzielle Unterstützung Ihres Projektes auch im Lichte der jüngeren Entwicklung der Haushaltslage sehr sorgfältig zu prüfen“. Welche Abwägungen genau haben zur Absage geführt? Projektbezogene Überlegungen oder haushalterische Erfordernisse im Einzelplan 10?
3. Wie steht die Landesregierung zu ihrer Absage im Januar, wenn bereits im Vorfeld in der Projektgruppe mit MUNV, VRR und RVR erarbeitet wurde, dass nur bei einer Beteiligung des Landes i.H.v. 16-18 Mio € ein Erfolg des Mobilitätsimpuls.RUHR entstehen kann und dieser Sachstand als gemeinsam ausverhandelte Position in den einzelnen Gremien vorgestellt wurde?
4. Welche alternativen Fördermöglichkeiten wurden in Betracht gezogen?
5. Die Bereitstellung von Landesmitteln zur Deckung von Betriebskosten der VU ist nicht vorgesehen, aber über das ÖPNV-Gesetz ist es möglich, bspw. Schnellbuslinien kooperativ mit Aufgabenträgern zu fördern. Wäre eine Änderung des ÖPNV-Gesetzes zielführend, um Fördermittel des Landes in die sinnvolle Synchronisation der NVP im Ruhrgebiet zu lenken?

¹ Zitat aus der Vorlage 14/1266 des Ruhrparlaments



6. Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen ihrer Entscheidung auf die Mobilität der Menschen im Ruhrgebiet?
7. Sieht die Landesregierung bei derzeitiger kommunaler Haushaltslage und gleichzeitigen Infrastruktur-Bedarfen überhaupt noch die Möglichkeit, den Status quo des Angebots zu erhalten?
8. Ist mit einer Rückentwicklung der ÖPNV-Mobilitätsangebote zu rechnen? Wenn ja, mit welchen Auswirkungen rechnet die Landesregierung auf die jetzige Straßeninfrastruktur?
9. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung trotz Ablehnung der finanziellen Beteiligung am Mobilitätsimpuls.RUHR zur Verbesserung des ÖPNV im Ruhrgebiet?
10. Wieso hat die Landesregierung keine eigene kohärente und finanzierbare Strategie zur Verbesserung des ÖPNV im Ruhrgebiet vorgelegt, bevor sie die Finanzierung des Mobilitätsimpuls.RUHR abgelehnt hat?

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

20.08.2024

Zustand Radwege NRW

Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der vergangenen Sitzung des Verkehrsausschusses am 26.06.2024 hatte die Landesregierung im Rahmen eines Berichts über den Sachstand des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen berichtet. Dabei wurde mit Verweis auf das Radwegenetz in Nordrhein-Westfalen in Länge von gut 30.000 Kilometern dargelegt, dass sich dieses aus straßenbegleitenden und selbstständig geführten baulichen Radwegen, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen sowie für den Radverkehr geeigneten Straßen und Wegen zusammensetzt. Bis 2027 sollen in Nordrhein-Westfalen zusätzliche 1.000 Kilometer Radwege und ein möglichst flächendeckendes Radverkehrsnetz geschaffen werden und der Anteil des Radverkehrs am Modal Split perspektivisch auf 25 Prozent angehoben werden.

Neben dem Neubau spielt auch der Erhalt bestehender Radwege eine wichtige Rolle. Zwar wurden mit dem Radwegeprogramm 2024 insgesamt 23 Mio. Euro für den Erhalt von Radwegen eingeplant. Unklar bleibt allerdings weiterhin, wie der Zustand der Radwege in Nordrhein-Westfalen insgesamt und insbesondere der Radwege in Zuständigkeit des Landes ist. Denn viele der Radwege in Landeszuständigkeit sind erfahrungsgemäß in einem schlechten Zustand, etwa durch Asphaltprobleme, hochgewachsene Baumwurzeln, Schlaglöcher oder andere Unebenheiten. Zur

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.



Gewährleistung eines sicheren Betriebs der vorhandenen Radinfrastruktur und zur Planung und Priorisierung von Sanierungsmaßnahmen ist eine Zustandserfassung der Radwege daher unabdingbar, zumal eine Zustandserfassung auch im Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz festgehalten ist. Dabei gilt es auch die Unterschiedlichkeit der Radwege herauszustellen und insbesondere zwischen baulichen Radwegen oder anderweitig markierten Wegen oder Schutzstreifen zu unterscheiden.

In den letzten Jahren war die Zustandserfassung der Radwege wiederholt Thema von Kleinen Anfragen im Landtag. Dabei wurden entsprechende Ergebnisse in Aussicht gestellt, doch bis heute liegen noch immer keine konkreten Informationen vor.

Vor diesem Hintergrund bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur nächstmöglichen Sitzung des Ausschusses. Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

1. Wie viele Kilometer Radwege existieren nach aktuellem Stand in Nordrhein-Westfalen? (Bitte aufgeschlüsselt nach baulichen Radwegen, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen sowie für den Radverkehr geeigneten Straßen und Wegen sowie nach der Trägerschaft der Baulast)
2. Wie ist der Zustand der Radwege in Nordrhein-Westfalen nach Kenntnis der Landesregierung? (Bitte möglichst genau aufgeschlüsselt nach baulichen Radwegen, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen sowie für den Radverkehr geeigneten Straßen und Wegen sowie nach Streckenverlauf)
3. Ist die systematische landesweite Zustandserfassung von Radwegen abgeschlossen? Nach welchen Kriterien erfolgt die Zustandsbewertung?
4. In welcher Form ist eine Veröffentlichung und Aufbereitung der Ergebnisse der Zustandserfassung geplant?
5. Wann ist mit einer ersten Darstellung der Zustandserfassung und der Zustandswerte zu rechnen (grafische Darstellung und Aufschlüsselung nach Verwaltungsgebieten), sollte die Zustandserfassung bereits abgeschlossen sein?
6. Bei welchen der zu sanierenden Radwegen in Zuständigkeit des Landes Nordrhein-Westfalen stehen bauliche Veränderungen an? Welche baulichen Änderungen sind jeweils geplant?
7. Wie viele Kilometer Radwege wurden seit 2018 jährlich saniert? Wie viele Kilometer Radwege sind in den kommenden Jahren bis 2027 sanierungsbedürftig? Wie viele Kilometer Radwege sollen jährlich saniert werden? (Bitte jeweils unter Berücksichtigung der Straßenbaulast)
8. Sind die eingestellten Mittel im Haushalt ausreichend, um dem Sanierungsbedarf angemessen zu begegnen? (Titel 777 14, 2024 sind 38.4 Mio. € für den Bau und Erhaltung von Radwegen an Landesstraßen veranschlagt). Mit welchen durchschnittlichen Kosten kalkuliert der Landesbetrieb für die Sanierung eines km Radweg?



9. Inwieweit befindet sich § 21 Absatz 2 FaNaG „Mängelmelder Radverkehrsinfrastruktur“ in der Umsetzung?
10. In der FöRi-Nah wurde zuletzt als förderfähiges Vorhaben die „Zustandserfassung Radverkehrsnetze“ aufgenommen (§ 21 Absatz 1 FaNaG). Kommunen können sich die Ausgaben bis zu einem förderfähigen Höchstbetrag von 200 €/km anerkennen lassen. In welchem Umfang wurde die Förderung bisher gewährt?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL

Christof Rasche MdL | Platz des Landtags 1 | 40221 Düsseldorf

Vorsitzender des Verkehrsausschusses
Herrn Matthias Goeken MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Christof Rasche MdL

Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen
Sprecher für Verkehr
Sprecher für Sport

Anmeldung eines Tagesordnungspunktes und Beantragung eines schriftlichen und mündlichen Berichts für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 04. September 2024

Düsseldorf, 23. August 2024

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der FDP-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 04. September 2024 folgenden Tagesordnungspunkt mit schriftlichem und mündlichem Bericht der Landesregierung:

Landesbedeutsamkeit des Flughafens Paderborn/Lippstadt

Seit 2019 ist der Flughafen Paderborn/Lippstadt im Rahmen des Landesentwicklungsplans (LEP) als „landesbedeutsam“ eingestuft. Der BUND hatte den LEP zum Gegenstand einer Klage gemacht. Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat in seinem Urteil aus März 2024 die von der damaligen Landesregierung festgestellte „Landesbedeutsamkeit“ des Flughafens Paderborn/Lippstadt als unzureichend begründet angesehen mit der Folge, dass der Flughafen diese Einstufung verloren hat. Der Verlust der Einstufung als „landesbedeutsam“ kann unter anderem je nach Haushaltslage zu einem großen Nachteil gegenüber den als landesbedeutsam eingestuften Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück führen.

Der Flughafen Paderborn/Lippstadt konnte in den Sommerferien 2024 einen neuen Rekord an Passagieren verzeichnen. Im Vergleich zu 2023 (151.854 Fluggäste) nutzten in den sechs Wochen 164.248 Passagiere den Flughafen. Insgesamt konnte der Airport im Jahr 2023 die Anzahl der Fluggäste nach 92.570, 129.292 und 502.629 auf 723.355 steigern. Die Zahlen belegen, dass sich der Flughafen nach der Corona-Pandemie sehr gut erholt hat und stetig steigende Fluggastzahlen vorweisen kann. Das rasante Wachstum geht sowohl auf die Partner Lufthansa, Eurowings, Sun Express, TUI und Ryanair als auch auf die vielfältigen Reisezwecke zurück. Ferner punktet der Flughafen mit perfekter Erreichbarkeit über ein staufreies Straßennetz und eine sehr gute Infrastruktur mit günstigen Park- und Übernachtungsmöglichkeiten. Die Bedeutung des Airports für die Region wächst stetig.

Auch hinsichtlich Nachhaltigkeit ist der Airport vorbildlich. Die Beleuchtung auf dem Vorfeld, im Terminal und auf den Parkplätzen ist nach Bedarf steuerbar mit LED-Technologie ausgestattet. Die meisten Fahrzeuge des Fuhrparks werden elektrisch angetrieben. Die Einsparungen bei Strom und Erdgas gegenüber 2019 liegen derzeit bei 34 Prozent bzw. 48 Prozent.

Daher bittet die Fraktion der FDP die Landesregierung um einen schriftlichen und mündlichen Bericht zu der „Landesbedeutsamkeit“ des Flughafens und um die Beantwortung der folgenden Fragen:

FDP-Landtagsfraktion NRW
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

T: 0211 | 884 – 25 29
F: 0211 | 884 – 36 56

christof.rasche@landtag.nrw.de
www.christof-rasche.de

1. Wie wird die Landesregierung auf das Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen im Bezug zum Landesentwicklungsplan reagieren?
2. Was wird die Landesregierung unternehmen, um die Einstufung des Flughafens Paderborn/Lippstadt im LEP als „landesbedeutsam“ wiederherzustellen?

Mit freundlichen Grüßen



Christof Rasche MdL