



Verkehrsausschuss

30. Sitzung (öffentlich)

18. September 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:32 Uhr bis 14:00 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2025 (Haushaltsgesetz 2025) 3

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/10300

Vorlage 18/2830 (Erläuterungen zum Einzelplan 10)

– mündlicher Bericht der Landesregierung

**2 Welche Rolle spielen Park-and-Ride-Plätze für die Verkehrswende?
(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage]) 6**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1832

Ausschussprotokoll 18/512 (Anhörung vom 06.03.2024)

In Verbindung mit:

Für einen besseren Start in den Arbeitstag: Modernisierte Park-and-Ride-Anlagen in ganz Nordrhein-Westfalen!

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/9460

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag von Gordan Dudas (SPD) und Oliver Krauß (CDU), die Beratung zu vertagen, um die Erarbeitung eines interfraktionellen Antrags zu ermöglichen.

3 Programm zur Förderung der kommunalen Straßeninfrastruktur 2024 **7**
(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2805

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

4 Straßenverkehr der Zukunft – die Potenziale von Digitalisierung und KI nutzen **9**

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/10426

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, eine schriftliche Anhörung durchzuführen, für die pro Fraktion zwei Sachverständige benannt werden und deren Auswertung in der Sitzung am 15. Januar 2025 stattfinden soll.

5 Verschiedenes **10**

– keine Wortbeiträge

1 **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2025 (Haushaltsgesetz 2025)**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/10300

Vorlage 18/2830 (Erläuterungen zum Einzelplan 10)

(Überweisung des Gesetzentwurfs an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend – sowie die zuständigen Fachausschüsse am 13.09.2024)

Vorsitzender Matthias Goeken erinnert die Abgeordneten an die übliche Praxis, sich nach der gleich erfolgenden Einbringung des Einzelplans 10, Bereich „Verkehr“, durch Minister Oliver Krischer (MUNV) auf Verständnisfragen zu beschränken. Die Fraktionen könnten jedoch bis zum 23. September schriftliche Fragen an die Landesregierung richten, die diese bis zum 27. September 2024 schriftlich beantworten werde.

Die weiteren Beratungen des Verkehrsausschusses zum Einzelplan 10 sehe man für die Sitzungen am 2. Oktober und am 6. November 2024 vor. Bei ersterer Sitzung werde der Minister anwesend sein, bei letzterer könne über Änderungsanträge der Fraktionen beraten und abgestimmt werden. Der Haushalts- und Finanzausschuss erwarte die Voten der Fachausschüsse zum Haushaltsplan bis zum 22. November 2024.

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Die öffentlichen Haushalte stehen unter dem Eindruck der Krisen der letzten Jahre – ich will die im Einzelnen gar nicht alle aufzählen –, der angespannten Wirtschaftslage und der daraus resultierenden sinkenden Steuereinnahmen. Ein solider Haushalt ist daher zwangsläufig die übergeordnete Leitlinie des gesamten Landeshaushalts 2025. Das betrifft sämtliche Ressorts, auch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr.

Vor dem Hintergrund dieser schwierigen Voraussetzungen haben wir für den Haushalt 2025 unseren Fokus wie folgt gesetzt: erstens unsere Handlungsfähigkeit zu erhalten; zweitens vorhandene und funktionierende Strukturen zu bewahren; drittens die zentralen Programme fortzusetzen, etwa die Sanierung der Brücken und Straßen, den kommunalen Straßenbau oder die Nahmobilität betreffend; viertens die Ziele des Koalitionsvertrages so weit wie möglich zu erreichen.

Wir stehen vor der Herausforderung, im Haushalt 2025 in unserem Geschäftsbereich bei einem Gesamtvolumen von 4,97 Milliarden Euro insgesamt 324 Millionen Euro Haushalts- bzw. Selbstbewirtschaftungsmittel einsparen zu müssen. Das betrifft alle Bereiche des Haushaltes. Die Einsparungen bei Verkehr, Umwelt und Naturschutz wurden entsprechend ihrer Anteile am Gesamtvolumen des Einzelplans verteilt. Der Einsparungsanteil im Verkehrsbereich beläuft sich bei einem Anteil am Einzelplan von insgesamt 85 % auf 83 %, das sind 270 Millionen Euro inklusive

Selbstbewirtschaftungsmittel. Der Einsparungsanteil bei Umwelt und Naturschutz liegt bei einem Anteil am Einzelplan von 11 % bei 16,5 %, das sind 54 Millionen Euro inklusive Selbstbewirtschaftungsmittel. Im Bereich „Umwelt und Naturschutz“ ist das also leicht überproportional im Vergleich zum Bereich „Verkehr“.

Um die Konsolidierungsbeiträge erbringen zu können, müssen wir auf Ausgabereste, Selbstbewirtschaftungsmittel, Rücklagen zurückgreifen. Nur durch diesen Rückgriff auf Ausgabereste können wir bei den wichtigen Themen für Beständigkeit sorgen. Das ist die Fortführung der Sanierungsoffensive, das ist Kontinuität bei den Förderprogrammen, wie zum Beispiel im kommunalen Straßenbau und in der Nahmobilität.

Wir werden die Mittel im Straßenbereich nicht kürzen. Wir nehmen mit dem neuen Haushalt weiter den Erhalt in den Fokus. Mit insgesamt 323,8 Millionen Euro gibt es einen konstant hohen Gesamtansatz für den Landesstraßenbau. Der Erhalt bzw. die Sanierung von Straßen, Tunnelanlagen und Brücken haben bei uns Vorrang. Das in der Vergangenheit über Jahrzehnte hinweg praktizierte Aufschieben von Sanierungen ist gefährlich. Der Teileinsturz der Carolabrücke in Dresden und die damit einhergehende öffentliche Diskussion über den Zustand der Infrastruktur in Deutschland haben eindringlich gezeigt, wie wichtig es ist, den Investitionsstau möglichst schnell abzubauen. Daher konzentrieren wir hier die Mittel.

Durch die Bereitstellung von Mitteln zur Beauftragung der DEGES, 8 Millionen Euro in 2025 und insgesamt 132 Millionen Euro an Verpflichtungsermächtigungen, stellen wir die planerischen Weichen für zwei wichtige Rheinbrückenersatzneubauten: die Uerdinger Brücke im Zuge der B 288 und die Josef-Kardinal-Frings-Brücke entlang der B 1 zwischen Düsseldorf und Neuss. Beide Brücken müssen aufgrund ihres Alters und ihres baulichen Zustandes bis Mitte der 2030er-Jahre zwingend ersetzt werden.

Beim Neubau von Straßen und Brücken stellen wir sicher, dass alle bereits begonnenen Maßnahmen fortgeführt werden können; keine Baustelle wird zum Erliegen kommen. Eine zusätzliche Priorität legen wir darauf, die zugewiesenen Bundesmittel abzurufen.

Durch die Inanspruchnahme der in den letzten Jahren aufgebauten Rücklagen kann die Arbeit des Landesbetriebs Straßen.NRW unverändert fortgesetzt werden. Bei den Regionalniederlassungen, Straßenmeistereien usw. wird es keine Kürzungen geben, sodass die Mitarbeitenden, die tagtäglich dafür sorgen, dass unsere Straßen sicher und befahrbar bleiben, optimale Arbeitsbedingungen haben werden.

Mittels des Rückgriffs auf seit Jahren nicht genutzte Ausgabereste kann das Programm zur Förderung des kommunalen Straßenbaus bei Bedarf unvermindert fortgesetzt werden. Unabhängig davon haben wir auch hier das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ sowie die Überarbeitung der Förderrichtlinie im Blick.

Der ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilität. Hier drastisch zu kürzen, wäre fatal für die Verkehrswende und würde an die Branche und die Bevölkerung ein absolut falsches Signal senden. Wir werden zwar Selbstbewirtschaftungsmittel aus dem Planungsvorrat in Höhe von etwas mehr als 31 Millionen Euro zurückgeben, den Planungsvorrat für ÖPNV-Maßnahmen in Höhe von 6 Millionen Euro werden wir aber erhalten. Wir können alle Maßnahmen durch bereits im letzten Jahr erfolgte Umstellungen aus

Regionalisierungsmitteln finanzieren. Wir halten die Ansätze dafür konstant, wenn überhaupt fallen Kürzungen in den Titeln sehr gering aus; bei der NE-Infrastrukturförderung etwa müssen wir 2 Millionen Euro einsparen.

Mit einem Haushaltsvolumen von insgesamt rund 3,3 Milliarden Euro – das ist der bei weitem größte Anteil – fördert das Land die Eisenbahnen und den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Einen Schwerpunkt bildet hierbei die Gewährung von Pauschalen für den Schienenpersonennahverkehr, für den übrigen ÖPNV sowie für Investitionen in den ÖPNV. Für den SPNV sind im Haushalt mindestens 1,64 Milliarden Euro, für den übrigen ÖPNV 130 Millionen Euro, für die Ausbildungsverkehr-Pauschale 139 Millionen Euro und für die pauschalisierte Investitionsförderung mindestens 150 Millionen Euro vorgesehen.

Wegen der erforderlichen Maßnahmen müssen wir vermehrt Regionalisierungsmittel nutzen. Wir möchten weiterhin Verkehrsprojekte wie Schnellbusse, On-Demand-Verkehre und Ähnliches umsetzen. Aber leider muss ich sagen, dass der diesbezügliche Handlungsspielraum zunehmend von den zukünftigen Entscheidungen des Bundes zu den Regionalisierungsmitteln abhängig sein wird.

Auch der Fuß- und Radverkehr soll gestärkt werden. Darauf haben wir uns im Koalitionsvertrag verständigt, und davon werden wir auch mit dem Haushalt 2025 nicht abrücken. Wir werden zwar Selbstbewirtschaftungsmittel in Höhe von knapp 39 Millionen Euro zurückgeben, trotzdem verbleiben im Bereich der Nahmobilität Selbstbewirtschaftungsmittel in Höhe von 51 Millionen Euro.

Die Programme im Haushalt werden gestärkt bzw. ausgebaut, um über 5 Millionen auf dann 40 Millionen Euro. Wir stellen somit mehr Geld für den Bau von Radwegen in kommunaler Baulastträgerschaft, für Fahrradabstellanlagen, für Gehwege, für Querungseinrichtungen und Ähnliches zur Verfügung.

Die Mobilität der Zukunft ist vernetzt, digital und kundenorientiert, deshalb fördern wir weiter wichtige Projekte und unterstützen Kooperationen. Trotz der notwendigen Einsparungen werden wir die vorhandenen Strukturen beim Mobidrom, beim Bündnis für Mobilität und beim Zukunftsnetz Mobilität erhalten.

Die Aufstellung des neuen Haushaltes ist eine Kraftanstrengung, auch für unser Haus. Sie ist an vielen Stellen mit schmerzhaften Einschnitten verbunden, aber sie bietet auch die Chance, richtige Prioritäten zu setzen, Kräfte zu bündeln und Weichen für die Zukunft zu stellen.

(Der Sprechzettel zur Einbringungsrede des Ministers wird an die Abgeordneten verteilt.)

2 Welche Rolle spielen Park-and-Ride-Plätze für die Verkehrswende? (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1832

Ausschussprotokoll 18/512 (Anhörung vom 06.03.2024)

In Verbindung mit:

Für einen besseren Start in den Arbeitstag: Modernisierte Park-and-Ride-Anlagen in ganz Nordrhein-Westfalen!

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/9460

(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am 12.06.2024)

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag von Gordan Dudas (SPD) und Oliver Krauß (CDU), die Beratung zu vertagen, um die Erarbeitung eines interfraktionellen Antrags zu ermöglichen.

3 Programm zur Förderung der kommunalen Straßeninfrastruktur 2024 (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2805

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Ich freue mich, Ihnen heute das Programm zur Förderung der kommunalen Straßeninfrastruktur 2024 vorstellen zu können. Im Unterschied zu früheren Jahren wollen wir das auch im Verkehrsausschuss präsentieren. Ich teile die Einschätzung, dass die vom Land finanzierte Förderung der kommunalen Straßeninfrastruktur mehr Aufmerksamkeit verdient hat, als das möglicherweise in der Vergangenheit der Fall war. Das jährliche Förderprogramm leistet aus meiner Sicht nämlich einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Ertüchtigung verkehrswichtiger Straßen in der Baulast der Kreise, Städte und Gemeinden. Wurde dieses Programm über einen Zeitraum von mehr als vier Jahrzehnten hinweg aus Zuweisungen des Bundes finanziert, sind es seit dem Jahr 2020 allein Haushaltsmittel des Landes, die den Kommunen im Rahmen der Förderkulisse zur Verfügung gestellt werden.

Da Sie eine Vorlage zum Förderprogramm mit seinen Maßnahmen erhalten haben, möchte ich mich auf einige wenige Anmerkungen beschränken. Insgesamt reiht sich das Programm 2024 nahtlos in die Programme der Vorjahre ein, das bedeutet, dass auch der Schwerpunkt des diesjährigen Förderprogramms bei den Maßnahmen zur Straßenerhaltung liegt. Im Laufe der Zehnerjahre hat sich der Fördergegenstand der grundhaften Erneuerung zu einem Erfolgsmodell entwickelt – das kann man nicht anders sagen. Darunter fallen nicht nur nachhaltige Sanierungen von Abschnitten verkehrswichtiger Straßen, sondern auch Sanierungen von Brückenbauwerken im Zuge solcher Straßen oder komplette Ersatzneubauten. Dieser Fördergegenstand erfreut sich einer außerordentlich großen Nachfrage aufseiten unserer Kommunen. Ich möchte ausdrücklich sagen, dass das angesichts der aktuellen Diskussionen gut so ist.

Wichtig ist mir, darauf hinzuweisen, dass bei der Förderung der Straßeninfrastruktur die Belange des Radverkehrs keineswegs außer Acht gelassen werden. Stehen Radwege in einem direkten baulichen Zusammenhang mit einer Straßenbaumaßnahme, werden sie mit gefördert. Bei nicht wenigen Um- und Ausbaumaßnahmen profitieren Radfahrende von der gezielten Erhöhung der Verkehrssicherheit – das ist sicherlich ein positiver Effekt.

Gestatten Sie mir bitte, die Gelegenheit zu nutzen, den Kolleginnen und Kollegen der zuständigen Dezernate der fünf Bezirksregierungen meinen Dank auszusprechen. Die Aufstellung eines Jahresförderprogramms ist ohne das Zutun der Bezirksregierungen nämlich überhaupt nicht vorstellbar. Dessen operative Umsetzung ist ihnen anvertraut, also die Abwicklung der einzelnen Maßnahmen, angefangen vom ersten Zuwendungsbescheid bis hin zur abschließenden Prüfung des Verwendungsnachweises, was sich über lange Zeiträume hinziehen kann. Diesem verantwortungs-

vollen Umgang mit der Aufgabe und dem großen Engagement – das sieht man an den Ergebnissen und der Vielzahl der Maßnahmen, die wir hier seit Jahren haben – liegt eine ausgewiesene Sachkunde und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unserem Haus zugrunde.

Schließen möchte ich mit einem Ausblick: Die Inflation und die Preissteigerungen für bestimmte Baustoffe in den letzten Jahren gehen auch am Straßenbau nicht spurlos vorüber. In der Abwägung mit anderen Projekten der Mobilitätswende, etwa die Radverkehrsinfrastruktur, die digitale Vernetzung oder den ÖPNV betreffend, wird hier natürlich über die Zukunft des Programms zu sprechen sein. Die positive Nachricht ist, dass wir das Volumen des Förderprogramms 2024 für 2025 unverändert übernehmen können. Es ist angesichts aktueller Diskussionen über Fragen der kommunalen Infrastruktur eine sehr gute Nachricht für die Kommunen, dass wir dieses über viele Jahre hinweg sehr erfolgreiche Programm fortsetzen können.

Gordan Dudas (SPD) bittet um Antworten auf folgende Fragen: Wie viele Vorhaben seien in diesem Jahr angemeldet und wie viele davon abgelehnt worden? Wie viele Maßnahmen würden in diesem Jahr beendet und wie viele würden im kommenden Jahr fortgeführt?

MR Edward Rother (MUNV) gibt an, dass in diesem Jahr nur wenige Maßnahmen aus dem Förderprogramm 2024 beendet würden. Einige könnten allerdings begonnen werden, wobei sich insbesondere grundhafte Erneuerungen recht schnell umsetzen ließen. Teilweise hätten das MUNV bzw. die Bezirksregierungen trotz noch nicht erfolgter Bewilligungen einen sogenannten zuschussunschädlichen vorzeitigen Maßnahmenbeginn ermöglicht. Das vor allem aus Verpflichtungsermächtigungen finanzierte Förderprogramm werde erst in den kommenden Jahren so richtig anlaufen.

Ablehnungen von Maßnahmen habe es im Zusammenhang mit dem Förderprogramm keine gegeben. Viele Maßnahmenmeldungen stammten aus den Vorjahren, und die bis zum 31. Mai erfolgten fänden Eingang in die fünf Einplanungsgespräche für das kommende Jahr, die turnusgemäß im Herbst stattfänden.

Klaus Esser (AfD) möchte wissen, was genau man unter der von seinem Vorredner erwähnten und auch im vorliegenden Bericht zu lesenden Formulierung „grundhafte Erneuerung“ verstehen könne. Gehe es dabei eher um die Beseitigung von Schlaglöchern oder um die Verlegung ganzer Asphaltdecken?

MR Edward Rother (MUNV) legt dar, dass es sich bei grundhaften Erneuerungen um nachhaltige Sanierungen handle, im Zuge derer nicht nur die Straßendecke, sondern auch wesentliche Teile der darunter liegenden Binderschicht ersetzt würden.

4 Straßenverkehr der Zukunft – die Potenziale von Digitalisierung und KI nutzen

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/10426

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
11.09.2024)*

Der Ausschuss kommt überein, eine schriftliche Anhörung durchzuführen, für die pro Fraktion zwei Sachverständige benannt werden und deren Auswertung in der Sitzung am 15. Januar 2025 stattfinden soll.

5 Verschiedenes

– keine Wortbeiträge

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

Anlage

30.09.2024/30.09.2024



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

26.10.2023

Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende?

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

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Welche Rolle spielen Park&Ride-Plätze für die Verkehrswende?“

Die Förderung von Schiene bzw. ÖPNV und SPNV sowie des Radverkehrs sind wichtige Bestandteile der angestrebten Verkehrswende. Viele Maßnahmen und Investitionen zielen auf entsprechende Bereiche, um die bereits heute hoch belasteten Straßen zu entlasten, den Verkehr besser zu steuern und nachhaltige sowie klimaschonende Mobilität voranzubringen. Gleichzeitig werden von Jahr zu Jahr dennoch neue Rekordwerte bei den zugelassen Kraftfahrzeugen vermeldet. Für Nordrhein-Westfalen wird zum 01.01.2023 ein neuer Höchstwert von 10.478.040 zugelassen PKW vermeldet¹. Auch Deutschlandweit wurde erneut ein Höchstwert von rund 48,76 Mio. zugelassen PKW vermeldet.

Gerade in eher ländlich geprägten Gebieten fällt der Umstieg auf ÖPNV und SPNV mangels attraktiver und verlässlicher Angebote teilweise aus. Zumindest eine durchgängige Verbindung von der Haustür bis zur Arbeitsstelle ist hier ein Problem. Daher werden ergänzend zum eigenen PKW von Pendlern häufig auch Park&Ride-Plätze als alternative Angebote genutzt. Aber auch Fahrradparkplätze und Fahrradboxen können dabei eine Rolle spielen.

¹ vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255185/umfrage/bestand-an-pkw-in-nordrhein-westfalen/>



Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

1. Wie viele Park&Ride-Plätze gibt es in Nordrhein-Westfalen?
2. Welche Rolle spielen die Park&Ride-Plätze aus Sicht der Landesregierung bei der Verkehrswende?
3. In wessen Zuständigkeit befinden sich die Park&Ride-Plätze in Nordrhein-Westfalen? (Bitte prozentuale Angaben zu Verantwortlichen Institutionen bzw. Kommunen)
4. In welchem Zustand sind die Park&Ride-Plätze in Nordrhein-Westfalen?
5. Welche Angebote werden auf den Park&Ride-Plätzen vorgehalten?
6. Sieht die Landesregierung den Bedarf des Ausbaus von Park&Ride-Plätzen?
7. Welche Unterstützung gibt es seitens des Landes, die Kommunen bei der Einrichtung von Park&Ride-Plätzen zu unterstützen?
8. Sieht die Landesregierung weitere Bedarfe, in Anzahl, Ausstattung und Qualität der Park&Ride-Plätze zu investieren?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL