



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

11. Oktober 2017

Seite 1 von 1

Präsidenten des Landtags Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

Telefon 0211 3843-1041

**TOP 1 der Sitzung des Verkehrsausschusses am 27.09.2017:
Einführung in die Mobilitätspolitik der 17. Legislaturperiode**

Anlage: -1- (60-fach)

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

beigefügt übersende ich Ihnen meine Einführung in die Mobilitätspolitik der 17. Legislaturperiode (sog. Kleine Regierungserklärung) mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr.

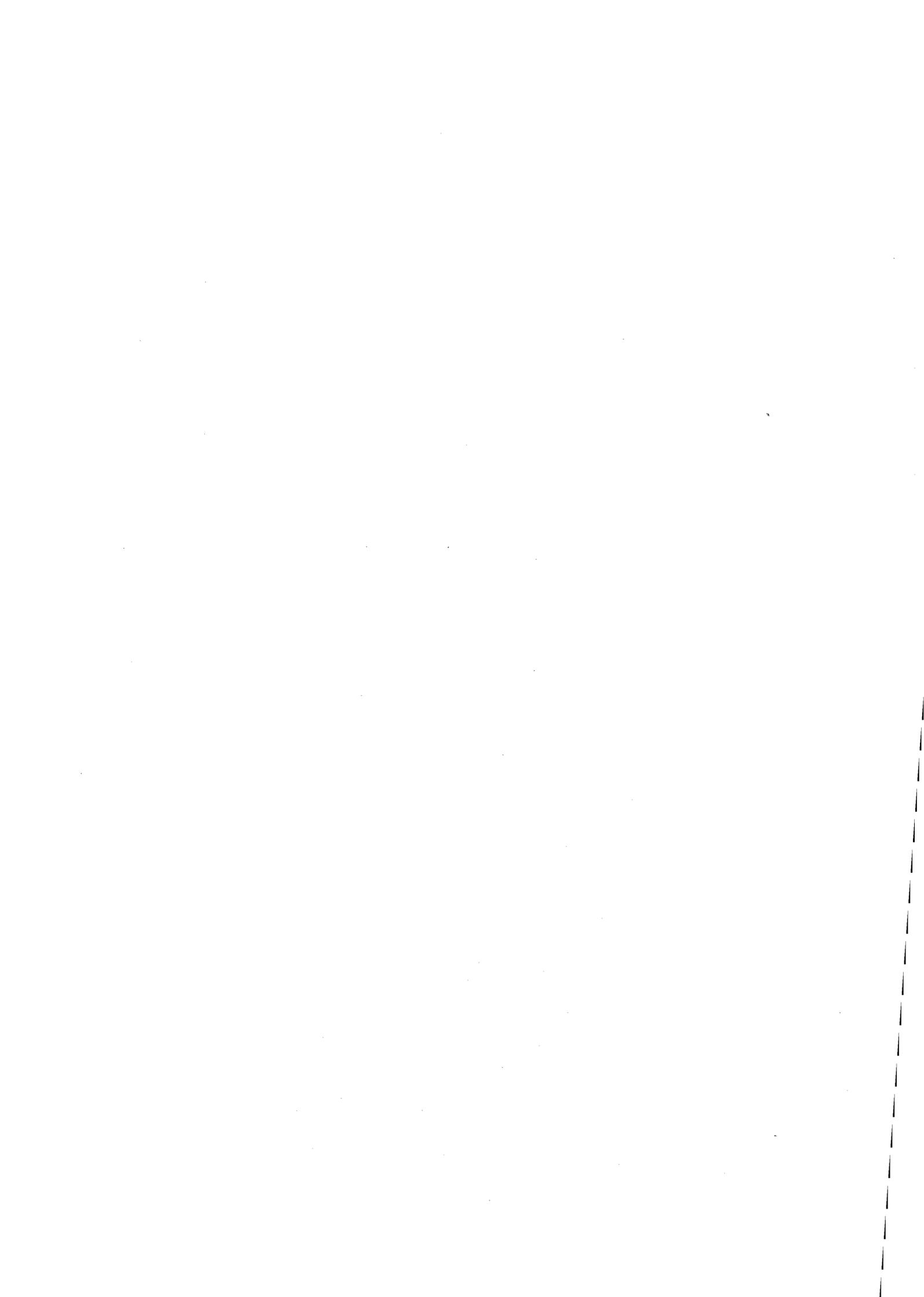
Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst



Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur
Haltestelle Stadttor:
Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732



2. Sitzung des Ausschuss für Verkehr

Mittwoch, 27. September 2017 13:30 Uhr

Raum E1 D05 Landtag

**TOP 1: Einführung in die Mobilitätspolitik der 17.
Legislaturperiode**

Sprechzettel Minister Wüst

(es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
verehrte Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst, da das für mich die erste Ausschusssitzung in dieser Wahlperiode ist, meinen herzlichen Glückwunsch zu Ihrer aller Wahl oder Wiederwahl. Sie müssen jetzt auch nichts mitschreiben, die Rede kommt auch schriftlich. Ich freue mich, Ihnen heute die Ziele unserer Mobilitätspolitik der 17. Legislaturperiode vorstellen zu können:

Wir haben ganz bewusst den Begriff Mobilitätspolitik gewählt. Unser Politikansatz geht über die klassische Infrastrukturpolitik hinaus. Infrastruktur ist in Wahrheit nur eine Voraussetzung für das Erreichen des eigentlichen Ziels unserer Politik: nämlich Mobilität, Vorankommen. Wir rücken die Nutzer von Mobilität in den Fokus unserer Arbeit – wir denken und fördern Mobilität vom Bedarf der Nutzer her.

Mobilität wandelt sich stetig; sie nimmt zu. Die Menschen fahren immer mehr und immer weiter, die Menge der Güter, die immer weitere Strecken transportiert werden, nimmt zu. Die Digitalisierung eröffnet neue Mobilitätsoptionen, schafft aber auch neue Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsbedarfe. Mobilität ist auf der einen Seite Voraussetzung für

gesellschaftliche Teilhabe, auf der anderen Seite aber auch Voraussetzung wirtschaftlichen Erfolg.

Grundvoraussetzung für Mobilität ist eine funktionierende Infrastruktur. Unsere Infrastruktur ist an der Belastungsgrenze, teilweise sogar darüber. Unsere Infrastruktur kann im heutigen Zustand und in der heutigen Dimension nicht noch mehr Verkehr aufnehmen und ist vielfach der limitierende Faktor auch für neue Mobilitätsoptionen.

Seit dem Regierungswechsel sind inzwischen rund 90 Tage vergangen. Ich habe mir in der Zwischenzeit in vielen Gesprächen und an ganz unterschiedlichen Orten im Land die Probleme unserer Infrastruktur angesehen. Viele dieser Probleme kennen wir, kennen Sie selbst auch aus dem eigenen schmerzlichen Erleben nur zu genüge.

Nehmen wir das Beispiel Südwestfalen - normale Menschen sagen dazu Sauerland - in dem Fall aber Siegerland, wo viele Unternehmer, mittelständische Industrie, Anlagenbauer aus der Tradition dort (Vorhandensein von Erzen und Schmieden) jetzt im Maschinen- und Anlagenbau immer größere Anlagen in die Welt verkaufen können, weil sie gut sind. Denen steht heute die Möglichkeit, über die A 45 an die Binnenhäfen zu kommen, nicht mehr zur Verfügung. Teilweise müssen große Umwege gemacht werden über die Dörfer. Das macht es für die

Unternehmen schwierig, weil langwierige Anträge geschrieben werden müssen, die sehr detaillierte Vorbereitungen erfordern. Und es macht es auch für die Anwohner der Ausweichrouten nicht angenehm, wenn die Großraum- und Schwerlasttransporte an der eigenen Haustür vorbeigehen.

Das schadet dem Standort. Investitionsentscheidungen sind schon heute gegen den heimischen Standort getroffen worden. Und auch das ist alles nicht wirklich neu.

Es ist schon lange bekannt, dass die Brückenbauwerke aus den sechziger, aus den siebziger Jahren, die damals als zukunftsweisend gedacht waren, längst am Limit oder darüber hinaus sind, was die Fähigkeit angeht, Verkehrslasten und Verkehrsmengen standzuhalten.

Das gilt für die Sauerlandlinie, die im Grunde komplett erneuert und erweitert werden muss. Das gilt insbesondere aber auch – und darauf lag ja in der Vergangenheit auch der öffentliche Fokus – für unsere Rheinbrücken.

Kurz nach Amtsantritt hatte ich das Thema A40 – Brücke auf dem Tisch. Die Rheinbrücke Neuenkamp musste für den gesamten Verkehr gesperrt werden. Hier an der Stelle will ich es nicht zu ausführlich machen, da wir dazu einen eigenen Tagesordnungspunkt angemeldet haben.

Ich habe mir da vor Ort direkt am Tag nach der Sperrung ein eigenes Bild gemacht.

Erstens vom Zustand der Brücke. Und das ist dann schon über das hinaus, was man in Berichten liest und schreibt, durchaus beeindruckend. Wenn man da mit gestandenen Ingenieuren in so einen Brückenkasten reingeht und sieht, dass da im Grunde an alles ein Winkel geschraubt und geschweißt wird, wo man noch einen Winkel dran kriegen kann, nur um die Brücke zu stabilisieren; und als ich herauskam, hat man mir meine Betroffenheit offensichtlich angesehen. Und dann sagte einer der Ingenieure: „Herr Minister, wir werden alles tun, um die Brücke zu halten“.

„Die Brücke halten“ – den Sound kannte ich bisher nur aus alten Kriegsfilmern. Aber das ist genau das, was da passiert.

Zweites Thema war natürlich die Verkehrsbelastung dort vor Ort durch die Sperrung. Da gibt es auch nichts zu deuteln: bei uns stehen keine Brücken, die man nicht braucht. Und wenn eine weg ist, dann ist Chaos.

Ich hab direkt nachdem klar war, wir müssen die Brücke sperren, auch mit dem Oberbürgermeister der Stadt Duisburg und mit dem Chef des Hafens Kontakt aufgenommen, um zumindest einen guten Informationsfluss zu gewährleisten.

Aber es ist natürlich eine Riesenbelastung für die Menschen da vor Ort. Der Verkehr sucht sich in den ersten Tagen immer irgendwie mehr oder weniger vergebens seinen eigenen Weg bis die Leute dann merken „Halt dich lieber an die Umfahrungsempfehlung“. Es ist auch eine Belastung für die Wirtschaft vor Ort, wenn die Mitarbeiter nicht zur Arbeit kommen oder die Kunden ausbleiben.

Unsere Brücken zeigen auf erschreckende Weise was passiert, wenn man Infrastruktur viel zu lange nicht in Schuss hält.

Das hat im Wesentlichen drei Ursachen:

Die erste Ursache ist die deutliche Zunahme des Verkehrs – insbesondere des Lkw- und Schwerverkehrs.

Die zweite Ursache sind Bauwerksdefizite aufgrund des Alters, des verwendeten Materials und der Bauart.

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

Aktuell hat Straßen.NRW den Auftrag, landesweit über 1.000 Brücken nachzurechnen, um dadurch den Zustand, den Sanierungs- und Austauschbedarf zu ermitteln. In der Zwischenzeit sind die Nachrechnungen für 475 Brücken

abgeschlossen, 101 Nachrechnungen laufen derzeit und 520 stehen noch aus.

Das Ergebnis der bisherigen Brückenprüfungen: 146 sind in Ordnung, der Rest muss ersetzt oder wesentlich verstärkt werden. Diese Zahlen zeigen exemplarisch, in welchem dramatischem Zustand die Brückenbauwerke, die gesamte Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen sind.

Ich könnte noch unzählige Beispiele nennen. Ich spare mir das. Sie wissen in der Regel aus eigener Anschauung, dass richtig ist, wenn ich zusammenfasse: Für unsere Infrastruktur gilt: kaputt, marode, zu alt, zu klein, zu wenig und überlastet.

Sie ist marode, weil auch die Vorgängerregierung zu wenig in den Erhalt der Infrastruktur investiert hat. Sie hätten beispielsweise nach Berechnungen des Landesrechnungshofs seit 2011 jährlich 195 Mio. Euro in die Instandhaltung unserer Landesstraßen investieren müssen, um allein den Substanzverzehr zu stoppen. Nicht mehr, nicht weniger. In keinem Regierungsjahr wurde das in der letzten Wahlperiode auch nur annähernd geleistet.

Beim Ausbau der Landesstraßen sieht es nicht viel anders aus: Unsere Infrastruktur ist in den vergangenen Jahren nicht annähernd bedarfsgerecht ausgebaut worden. Statt in

Planungen zu investieren, wurden lieber Streichlisten – im Jahr 2011 zum Beispiel – beschlossen.

Das ist Nordrhein-Westfalen bis zum heutigen Tage teuer zu stehen gekommen. Als der Bund seine Mittel für den Straßenbau erhöht hat, hatte Nordrhein-Westfalen zu wenig Planungen in der Schublade, um einen Anteil an den Bundesmitteln entsprechend seiner Größe zu erhalten.

Wir haben daher ein schweres Erbe angetreten. Aber es gibt auch gute Nachrichten:

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

Die zweite gute Nachricht: Die politischen Blockaden hier in Nordrhein-Westfalen sind gelöst. In der neuen Landesregierung wird Hand in Hand und nicht mehr gegeneinander an den Mobilitäts- und Verkehrsthemen gearbeitet. Wir brauchen deshalb kein Bündnis mehr des einen Koalitionspartners gegen den anderen.

Mein Vorgänger hat das Erfordernis eines Bündnisses für Infrastruktur immer auch damit begründet, dass einer „durchgrünten Gesellschaft“ entgegengewirkt werden müsse.

Und viele haben es so verstanden, dass er damit den eigenen Koalitionspartner gemeint hat.

Die dritte gute Nachricht ist, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und bei Straßen.NRW sind engagiert bei der Sache und gehen die Herausforderung engagiert an. Ich habe den Eindruck, dass mancher da froh ist, dass die politischen Streitereien nicht mehr auf seinem Rücken ausgetragen werden.

Unsere aktuell größte Herausforderung sind also weder fehlende Geld noch der fehlende politische Wille, sondern fehlende Planungs- und Baukapazitäten – intern wie extern. Man könnte das fast als Luxusproblem beschreiben. Weil das Land in der Vergangenheit nicht ausreichend investiert hat, haben viele Firmen Kapazitäten entweder abgebaut oder zumindest nicht in ausreichendem Maße aufgebaut. Aus der Erfahrung vor Ort und dem Kontakt mit Mittelständlern wissen Sie, dass vielfach auch der boomende Hochbau attraktiver war als im Straßenbau den wenigen Aufträgen hinterherzulaufen.

Hier muss erst wieder Vertrauen insbesondere bei kleinen und mittelständischen Unternehmen aufgebaut werden. Deswegen will ich es auch hier klar sagen: Die neue Landregierung ist wieder ein verlässlicher Partner insbesondere der mittelständischen Bauwirtschaft.

Trotz des schweren Erbes und trotz Kapazitätsengpässen bleiben unsere Ziele klar und ambitioniert:

Wir werden unsere Infrastruktur sanieren, modernisieren und bedarfsgerecht ausbauen.

Wir werden die Zukunft der Mobilität aktiv gestalten, um die Chancen insbesondere auch der Digitalisierung für die Mobilität in Nordrhein-Westfalen zu nutzen.

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

Die Beseitigung von Kapazitätsengpässen, die Fortentwicklung unserer Infrastruktur entsprechend sich ändernder und wandelnder Bedarfe und die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte bedürfen neuer Steuerungs- und Beteiligungsinstrumente.

Die Lösung unserer Verkehrsprobleme schaffen wir zum einen mit mehr Infrastruktur, nennen wir es „Hardware“, mit mehr Straßen, Schienen und Wasserwegen.

Das Bündnis für Infrastruktur hatte es sich zur Aufgabe gemacht, das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Infrastruktur in der Gesellschaft zu schärfen und Widerstände durch Aufklärung und Beteiligung zu reduzieren. Es war – ich will es ausdrücklich sagen – ein guter Ansatz. Dafür danke ich allen Beteiligten. Diese wichtige Arbeit wollen und müssen wir fortführen.

Daneben brauchen wir aber auch eine weitere Säule, in der nicht nur die heutigen sondern auch die zukünftigen Fragen der Mobilität diskutiert und nachhaltige Lösungen erarbeitet werden. Auch mehr Intelligenz in der Mobilität wird uns helfen. Nur so werden wir die Kapazitäten unserer Infrastruktur noch besser ausnutzen als bisher – also gewissermaßen in Kontext zur „Hardware“ mit besserer „Software“.

Hinzu kommt: Die Menschen sind ja nicht in erster Linie an Infrastruktur interessiert, sondern an flexibler, an zuverlässiger und bezahlbarer Mobilität. Darum geht es. Und deswegen werden wir das Bündnis für Infrastruktur zu einem Bündnis für Mobilität fortentwickeln. In diesem Bündnis wollen wir

gemeinsam mit Wissenschaft, mit Nutzern, mit Anbietern an der Mobilität von Heute und Morgen arbeiten.

Die Auftaktveranstaltung des neuen Bündnisses für Mobilität wird am 24. November im Rahmen eines Mobilitäts-Symposium stattfinden. Die bisherigen Partner des früheren Bündnisses für Infrastruktur sind dazu eingeladen, auch in Zukunft mitzuarbeiten.

Bei Planungs- und Bauhochlauf kommt es darauf an, die Projekte verstärkt vom Ende zu denken. Wir müssen die Frage in den Mittelpunkt stellen, wann eine bestimmte Maßnahme abgeschlossen sein muss. Bei allen Klagerisiken und externen Einflüssen: Auf diesen Endzeitpunkt hin muss Planung und Ausführung ambitioniert ausgerichtet sein.

Um die Vielzahl der gesperrten und abgelasteten Brücken in Nordrhein-Westfalen schneller zu sanieren oder neu zu errichten, setzen wir zudem – wo immer möglich – auf Standardisierung. Beispiele sind der vermehrte Einsatz von Fertigteilbauwerken, also den sogenannten Legobrücken und die Zusammenfassung mehrerer Projekte zu größeren Losen, um verlässlicher als Auftraggeber aufzutreten.

Ich hab eingangs die Probleme der südwestfälischen Industrie beschrieben, mit ihren Großraum- und Schwertransporten. Um

dieses Problem dauerhaft zu lösen, werden wir gemeinsam mit dem Bund natürlich den Ersatz auf der ganzen Sauerlandlinie weiterhin konsequent vorantreiben. Dennoch wird es Jahre dauern, bis die A45 auch für solche Transporte wieder zur Verfügung steht. Die Sünden der Vergangenheit, die Vernachlässigungen wirken langfristig.

Und deshalb werden wir die Kommunen entlang der ausgewiesenen Schwerlasttrassen in die Lage versetzen, bestehende Hindernisse für den Großraum- und Schwerlastverkehr zu beseitigen. Wenn nötig werden neue Möglichkeiten zur Förderung der Kommunen für entsprechende Maßnahmen im nachgeordneten Netz geschaffen.

Ich habe bereits deutlich gemacht, dass die neue Landesregierung bereit ist mehr zu bauen: Geld ist kein limitierender Faktor mehr für Erhalt und Ausbau der Infrastruktur. Um das Geld aber auch verbauen zu können werden ausreichende Planungs- und auch Genehmigungskapazitäten benötigt.

Dem dringend benötigten Bauhochlauf muss zunächst ein Planungs- und Genehmigungshochlauf vorausgehen. Wir führen daher Gespräche mit den Regierungspräsidenten als

Planfeststellungsbehörden und mit Straßen.NRW, um für die personellen Engpässe Lösungen zu finden.

Außerdem werden wir externe Vergaben von Planungsleistungen hochfahren. Ob es die DEGES ist oder Private spielt für mich dabei eine untergeordnete Rolle.

Lassen Sie mich an der Stelle kurz auf die künftige Infrastrukturgesellschaft des Bundes eingehen: Es steht die Frage an, ob wir als Land Nordrhein-Westfalen die Bundesstraßen weiter selber organisieren oder ob wir das in die Bundesfernstraßengesellschaft übergehen lassen. Planungshochlauf bei gleichzeitigen Strukturveränderungen erfordert eine top motivierte Mannschaft; insbesondere bei Straßen.NRW. Und eine top motivierte Mannschaft setzt einen verlässlichen Arbeitgeber voraus. Und deshalb werden wir nach einer gewissenhaften Analyse so schnell wie möglich Klarheit für unsere Mitarbeiter schaffen.

Und nicht zu vergessen – ich habe es Eingangs bereits angesprochen: Wir haben nicht nur zu wenig Planer, sondern wir sind auch mit Kapazitätsengpässen bei Fachkräften, Rohstoffen, Maschinen etc. konfrontiert, der limitierender Faktor beim Bauhochlauf ist also durchaus vielfältig.

Hier werden wir den Dialog mit allen Beteiligten suchen, um gemeinsam zu entwickeln, wie wir bestehende

Kapazitätsengpässe für den dringenden Bauhochlauf beseitigen können.

Der Bauhochlauf hat mehr Baustellen zur Folge. In einem überlasteten, zu kleinen Netz, ist jede Baustelle ein Staurisiko. Da müssen wir uns nichts vormachen.

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

CDU und FDP haben zudem in ihrem Koalitionsvertrag die Errichtung einer Stabstelle Baustellenmanagement bei der Verkehrszentrale in Leverkusen vereinbart. Derzeit laufen die konzeptionellen Vorarbeiten.

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

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

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

Zu den Landesstraßen: Da war es in der Vergangenheit durchaus so, dass Geld ein limitierender Faktor war. Der neuen

Landesregierung ist bewusst, dass die Landesstraßen die Lebensadern insbesondere der ländlichen Regionen sind, der mittelständisch geprägten Wachstumsregionen überall in unserem Land. Diese Lebensadern gilt es zu stärken.

Dazu gehört, dass wir wieder mehr in den Erhalt unserer Landesstraßen investieren. Wir beenden die Unterfinanzierung. Wir werden den Etat für den Erhalt von Landesstraßen auf 200 Mio. Euro pro Jahr hochfahren.

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

Neben allen beschriebenen Herausforderungen haben wir auch ein paar veritable Chancen. Eine dieser Chancen ist die

Digitalisierung. Ich habe es eben schon einmal angerissen, beim Bündnis für Mobilität:

Zukünftige Mobilität muss vernetzt sein. Sie können heute Abend oder vielleicht sogar während der Sitzung per App von allen möglichen Anbietern eine Reise nach China, nach Australien buchen, mit Leihwagen, mit Hotel. Das ist alles heute möglich und viele von uns machen das auch, aber versuchen Sie mal im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen von Höxter nach Euskirchen zu kommen, dann wird's interessant.

Dabei liegen genau da ja auch unsere Chancen. Das war vor 5, vor 10 Jahren noch gar nicht so möglich, Digitalisierung zu nutzen. Deswegen mache ich überhaupt keinen Vorwurf nach hinten. Aber da ist eine große Chance, die unterschiedlichen Verkehrsträger so zu vernetzen, dass für jeden Einzelnen eine Ideallösung für seine persönliche, auch individuelle Mobilität herauskommt. Eine Chance, Pendlerströme besser zu verteilen, auch auf den ÖPNV zu geben und dadurch eine bessere und gleichmäßigere Auslastung unserer Infrastruktur zu erreichen.

Eine zweite Chance liegt in den Köpfen; abweichend von meinem Skript würde ich sagen, überwiegend bei uns Männern. Vielen jungen Männer legen heute nicht mehr so viel Wert darauf, ein eigenes Auto zu besitzen - irgendwann den Audi A6,

den 5er BMW oder den Passat als Dienstwagen ihr Eigen zu nennen. Viel spannender ist jederzeit verfügbare Mobilität, am besten verbunden mit der Möglichkeit, unterwegs zu arbeiten, zu konsumieren.

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

Das gilt übrigens auch für Warenströme. Die Vernetzung der Logistik schreitet immer schneller voran. Vernetzte Logistik kann dazu beitragen, unsere bestehende Infrastruktur noch effizienter zu nutzen. Sie hilft, Wege zu vermeiden. Sie hilft, ideale Wege zu finden. Und sie kann helfen, mehr Güter auf den Streckenkilometer zu bringen.

Denken sie dabei an LKW-Platooning. Durch die Vernetzung der Fahrzeuge miteinander und mit ihrer Umgebung können wir den Abstand der Fahrzeuge auf der Strecke reduzieren, ohne dass die Verkehrssicherheit dadurch beeinträchtigt wird – im Gegenteil.

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

In aller Munde sind schon heute Fahrerassistenzsysteme fürs Auto, viele von uns haben Abstand- und Spurhaltesysteme. Sie sind die Grundlage für eine weitere Automatisierung der Fahrzeuge. Wenn wir unsere Fahrzeuge miteinander und mit Ihrer Umgebung vernetzen, mit Ampeln, Schranken, Baustellen, mit Parkplätzen, Straßenkehrmaschinen, Müllwagen, oder was auch immer, dann werden unsere Fahrzeuge im besten Fall immer auf der Ideallinie ohne ad hoc Bremsmanöver zu ihrem Ziel finden. Das spart Treibstoff, CO², Feinstaub und NO_x-Ausstoß. Deshalb unterstützen wir das. Im Übrigen spart es auch Zeit und Nerven.

All diese Chancen wollen wir nicht ungenutzt lassen. All diese Themen werden daher in unserer Arbeit eine größere Rolle spielen müssen als bisher.

Wenn ich über Einsparpotentiale bei CO² und NO_x durch Digitalisierung der Mobilität rede, führt kein Weg am Thema Diesel vorbei. Da wir unter TOP 5 gleich noch einen eigenen

Tagesordnungspunkt haben, will ich es hier nur ganz kurz machen. Vielleicht ist nach Beendigung der Bundestagswahl und des Sommerlochs auch wieder etwas mehr Sachlichkeit möglich. Aber um es noch einmal in aller Deutlichkeit zu sagen: Die neue Landesregierung hat es durch Ministerpräsident Armin Laschet selbst deutlich gemacht, lehnt Fahrverbote ab.

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

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

Noch einmal zum Bundesverkehrswegeplan – jetzt zum Thema Schienen: Dazu gehören beispielsweise alle Baustufen des Rhein-Ruhr-Express.

Andere wichtige Schienenmaßnahmen wurden in den sogenannten potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestuft und sollen noch der notwendigen volkswirtschaftlichen Bewertung unterzogen werden. Zu diesen Maßnahmen gehören Teile des Knotenausbaus in Köln bis hin nach Aachen oder der von uns seit vielen Jahren geforderte Ausbau der Bahnstrecke von Münster nach Lünen. Wir setzen uns dafür ein, dass der Bund auch diese Projekte zügig aufgreift und schnellstmöglich volkswirtschaftlich bewertet.

Das wichtigste Projekt des Bundesverkehrswegeplans im Schienenpersonennahverkehr für die nächsten Jahre ist aber sicher – natürlich – der RRX. 24.000 Personenfahrten oder 2 Millionen Personenkilometer wird der RRX täglich von der Straße auf die Schiene verlagern. Hierfür werden für die Schieneninfrastruktur im Kernbereich mehr als 2,5 Milliarden Euro investiert.

Die Fahrzeuge sind energiesparend, leise und – das kann ich nach einem ersten persönlichen Test sagen – auch durchaus bequem. Auch das WLAN funktioniert, also durchaus mindestens zeitgemäß wenn in Sachen ÖPNV nicht sogar zukunftsweisend.

Wir möchten, dass der RRR schnellstmöglich umgesetzt wird, damit wir den Menschen Schritt für Schritt bessere Qualität im Schienenpersonenverkehr bieten können. Ende nächsten Jahres sollen die ersten Züge auf unseren Gleisen fahren.

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

Darüber hinaus ist es uns wichtig, allgemein die Modernisierung der Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen weiter konsequent voran zu bringen. Barrierefreiheit und bessere Aufenthaltsqualität sowie Informationsangebote werden dabei Standard.

Derzeit werden dort 117 Maßnahmen geführt mit einem Gesamtwertumfang von 415 Millionen Euro, davon Landesmittel in Höhe von 120 Millionen Euro. Anfang 2016 wurde die 3. Runde der sogenannten Modernisierungsoffensive vereinbart. Hierzu haben die Zweckverbände bereits Verträge mit der DB abgeschlossen. Für 35 Projekte, die bis 2023 modernisiert werden sollen, werden insgesamt rund 162 Millionen Euro bereitgestellt. Hinzukommen Maßnahmen an 53

Stationen auf den RRX-Außenästen für insgesamt rund 211 Mio. Euro.

Lassen Sie mich an der Stelle noch zwei Sätze zu den nichtbundeseigenen Strecken sagen: Gerade für den ländlichen Raum haben diese eine erhebliche Bedeutung. Deswegen werden wir entsprechend dem Koalitionsvertrag die Infrastrukturförderung wieder einführen.

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

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

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

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

Lassen Sie mich noch ein paar Sätze zur Luftverkehrssteuer sagen. Wie sie wissen, fällt die Luftverkehrssteuer auf allen Flüge an, die von deutschen Flughäfen starten. Ihre Höhe richtet sich nach der Entfernung des Fluges und des

Reiselandes. Die deutschen Luftfahrtunternehmen stehen nach Einführung dieser Steuer vor einem Dilemma: Entweder sie geben die Steuer an die Passagiere weiter, mit der Konsequenz, Passagiere an die Konkurrenz, zum Beispiel an die niederländischen Flughäfen, zu verlieren. Oder sie geben die Steuer nicht weiter, mit der Konsequenz, dass die Unternehmen ihre Investitionskraft schmälern. Wir werden uns daher beim Bund für eine Abschaffung der Luftverkehrssteuer einsetzen, wenn gleich das durch das Ergebnis der Bundestagswahl wahrscheinlich nicht leichter geworden ist.

Mit Blick auf die Uhr und die anschließende Sitzung möchte ich beim Thema Schifffahrt etwas kürzer abkommen.

Sie haben den Koalitionsvertrag gesehen, wir wollen ein Abkommen mit den ZARA-Häfen vereinbaren. Entsprechende Gespräche werden wir aufnehmen. Die Gespräche des Ministerpräsidenten in den Niederlanden am gestrigen Tage und auch der Antrittsbesuch des Botschafters der Niederlande an seinem ersten Arbeitstag nach seiner Ernennung sowohl beim Ministerpräsidenten als auch bei mir zeigt die hohe Bedeutung, die beide Nachbarn der Zusammenarbeit auch in den Fragen der Verkehrspolitik beimessen.

Stichwort Rheinvertiefung und Schleusen: In dem bereits angesprochenen Bundesverkehrswegeplan hat Nordrhein-Westfalen eine Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung bis Koblenz bzw. zumindest bis Bonn angemeldet. Die Forderung wurde jedoch nicht in Gänze erfüllt. Im Bundesverkehrswegeplan wurde lediglich die Abladeverbesserung und Sohlenstabilisierung am Rhein zwischen Duisburg und Stürzelberg aufgenommen und als vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung fest disponiert. Wir werden uns weiterhin für die Abladeoptimierung bis Koblenz einsetzen. Das wäre eine wichtige Entlastung der Straßen unter verkehrspolitischen, wie unter umweltpolitischen Gesichtspunkten.

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

Ich komme zu einem weiteren wichtigen Verkehrsträger: Das Fahrrad ist ein wichtiger Bestandteil einer intelligenten Verkehrspolitik geworden – Menschen wollen mit dem Fahrrad fahren. Das müssen wir unterstützen. Und das werden wir auch unterstützen.

Nordrhein-Westfalen ist bereits heute Fahrradland Nr. 1 in Deutschland. Als Münsterländer fährt man Fahrrad ohne dass dies Ausdruck politischer Gesinnung wäre. Es gibt Leute die sagen, wir Münsterländer fahren Fahrrad, weil wir zu faul sind, zu laufen und zu geizig zum Auto fahren. Das lasse ich mal so stehen. Jedenfalls, es ist für viele Menschen – auch für mich – Alltag.

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

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

Lassen Sie mich zum Schluss noch etwas zum ÖPNV sagen, ich hatte ja eben schon einiges angerissen. Wir wollen ein Azubi-Ticket schaffen, das es Auszubildenden leichter macht, einen Ausbildungsplatz in anderen Regionen anzunehmen. Denken Sie nur an die Übergänge vom Münsterland und der Emscher-Lippe-Region – ganz unterschiedliche Arbeitsmarkt- und Ausbildungsmarktsituation – oder an die Situation zwischen Dortmund und dem Sauerland. Ferner wollen wir die Chancen der Digitalisierung für ein einheitliches Nordrhein-Westfalen-Ticket nutzen, ohne erneut über bestehende Verbundstrukturen diskutieren zu müssen. Über diese Themen sprechen wir mit den Verbänden. Dabei ist auch das Sozialticket natürlich Thema.

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

Ihnen will ich gerne eine faire Zusammenarbeit anbieten. Jeder hat hier seine Rolle. Ich bin jetzt auch nicht erst seit heute in diesem hohen Hause. Deswegen weiß ich um die Rollen und respektiere sie auch. Politischer Diskurs hat noch niemanden von uns dümmer gemacht. Deswegen freue ich mich auf die

Diskussion mit Ihnen über das soeben Ausgeführte und in den kommenden Jahren.

Vielen Dank für Ihre faire und ausdauernde Aufmerksamkeit.

Dankeschön!