



Verkehrsausschuss

5. Sitzung (öffentlich)

6. Dezember 2017

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 15:25 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung	3
1. Unterrichtung über das Zugunglück bei Meerbusch	4
Bericht der Landesregierung	
2. Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2018 (Haushaltsgesetz 2018)	6
Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 17/800	
Einzelplan 09 – Erläuterungsband Vorlage 17/239	
Berichterstattergespräch Vorlage 17/343 Vorlage 17/340	

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und AfD, den Einzelplan 09 anzunehmen.

- 3. Neustart in der Verkehrspolitik – Gemeinsam die Zukunft der Mobilität gestalten!** 21
- Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 17/1282
- Der Ausschuss kommt überein, das weitere Verfahren in einer
Obleuterunde zu klären.
- 4. Sachstand und Zeitplan der Umsetzung des Rhein Ruhr Xpress in NRW** 22
- Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/337
- *Tagesordnungspunkt auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN*
- 5. Sachstand und Zeitplan der Maßnahmen zur Lösung der Infrastrukturprobleme des Kölner Bahnknotens** 24
- Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/338
- *Tagesordnungspunkt auf Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN*
- 6. Das Sozialticket in Nordrhein-Westfalen: Konzeption, Entwicklung von Nutzerzahlen und Angebotsverbreitung seit 2011** 25
- Bericht der Landesregierung
Vorlage 17/339
- *Tagesordnungspunkt auf Antrag der SPD-Fraktion*
- 7. Verschiedenes** 26

**Rede des Ministers für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Herrn Hendrik Wüst**

**in der Sitzung des Verkehrsausschusses
am 22. November 2017**

**zum Haushaltsgesetz 2018
„Einführungsbericht zum Einzelplan 09“**

Vorgesehene Redezeit: ca. 30 Minuten

Es gilt das gesprochene Wort!

Gliederung:

- I. Einleitung
- II. Straßenverkehr und Landesbetrieb
Straßenbau Nordrhein-Westfalen
- III. Öffentlicher Verkehr
- IV. Zukunft der Mobilität
- V. Ausblick

I. Einleitung

Herr Vorsitzender,

Verehrte Kolleginnen und Kollegen,

Ich freue mich heute mit Ihnen über den Haushalt zu sprechen. Die Landesregierung hat am 15. November den Haushaltsentwurf für 2018 in den Landtag eingebracht. Der Haushalt ist auch immer ein Beleg, welche Schwerpunkte in der Regierungspolitik gesetzt werden.

Welchen Stellenwert das Ressort Verkehr in der Regierung hat, kann man am Verkehrsetat gut ablesen. Das Ressort wurde insgesamt deutlich gestärkt.

Dies ist vor dem Hintergrund der Probleme der Verkehrsinfrastruktur von heute – zu eng, zu klein und zu oft marode – auch dringend notwendig. Die heutigen Probleme sind das Ergebnis falscher Entscheidungen der Vergangenheit. Es wurde zu kurz gedacht: zum einen wurden die Bedarfe der Zukunft nicht ausreichend berücksichtigt, zum anderen wurde nicht ausreichend investiert und modernisiert.

Die Landesregierung will die aktuellen Probleme beseitigen und die Fehler der Vergangenheit vermeiden.

Ich stelle Ihnen heute die wesentlichen Eckdaten für das Verkehrsministerium vor.

Für das Ministerium für Verkehr setzt der Haushalt 2018 zwei deutliche Signale:

1. Die Landesregierung erhöht Kapazitäten, damit mehr geplant und mehr gebaut wird.
2. Die Landesregierung nimmt die Zukunftsfragen der Mobilität in den Fokus um neue Chancen möglichst früh konkret zu nutzen.

Die Landesregierung nimmt mehr Geld in die Hand: Im Haushalt 2018 stellen wir die für den Planungs- und Bauhochlauf nötigen finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung.

Der Gesamtetat des Ministeriums für Verkehr umfasst im kommenden Haushaltsjahr Ausgaben in Höhe von rund 2,76 Milliarden Euro. In diesem Jahr standen 2,49 Milliarden Euro zur Verfügung. Im Vergleich zu 2017 sind im nächsten Jahr 270 Millionen mehr eingeplant. Das ist ein Plus von 11 Prozent. Das

zeigt: Die Landesregierung setzt finanziell einen Schwerpunkt beim Thema Infrastruktur und Mobilität. Wir meinen es ernst.

II. Straßenverkehr und Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Eine moderne Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für eine leistungsfähige nordrhein-westfälische Wirtschaft, die sich im internationalen Wettbewerb behaupten muss. Verkehrsinvestitionen leisten aber auch unmittelbar einen wichtigen konjunktur- und beschäftigungspolitischen Beitrag.

Soviel vorweg:

Wir geben mehr Geld für den Landesstraßenbau!

Um mehr bauen zu können, ist es jedoch zunächst erforderlich, mehr zu planen.

Der Investitionshochlauf des Bundes für seine Fernstraßen, etwa für die Engpassbeseitigung auf Bundesautobahnen oder Maßnahmen zur Stauvermeidung, soll künftig in vollem Umfang in Nordrhein-Westfalen ankommen. Und auch die gestiegenen Haushaltsmittel für die Landesstraßen müssen vor Ort ankommen.

Der Landesbetrieb Straßenbau braucht hierfür ausreichend qualifizierte Mitarbeiter, die die Maßnahmen planen. Sie haben bei der Umsetzung unseres Planungs- und Bauhochlaufs eine zentrale Rolle.

Wir statten den Landesbetrieb Straßenbau mit den nötigen finanziellen und notwendigen Ressourcen aus.

Im kommenden Jahr schaffen wir beim Landesbetrieb insgesamt 61 neue Stellen, davon 50 für Planer, also Techniker und Ingenieure. Drei Stellen sind für die im Koalitionsvertrag angekündigte, neue Stabsstelle „Baustellenmanagement“ berücksichtigt. Zudem entfristen wir weitere 20 Stellen, die derzeit mit einem KW-Vermerk versehen sind.

Das bedeutet, dass wir bei Straßen.NRW mit dem Haushalt 2018 mehr Stellen für Ingenieure und Techniker schaffen als in der gesamten letzten Legislaturperiode.

Neben mehr eigenem Personal erhält der Landesbetrieb zusätzlich 18 Millionen Euro, der größte Teil davon ist für die Beauftragung externer Ingenieursleistungen vorgesehen – ein weiteres Instrument, um schnell mehr Planungen zu schaffen.

Insgesamt erhöhen wir die Mittel für den Landesbetrieb im kommenden Jahr um rund 31,4 Millionen Euro.

Um die Umsetzung der Bundesmittel noch weiter zu forcieren, werden weiterhin auch Planungs- und Bauaufgaben an die DEGES übertragen.

Für Leistungen der DEGES haben wir im kommenden Jahr, wie auch im vergangenen Jahr, 15 Millionen Euro eingeplant.

Dieser in Summe massive Ausbau der Planungskapazitäten ist Voraussetzung für den Bauhochlauf in Nordrhein-Westfalen in den kommenden Jahren!

Mehr Planungen führen zu mehr Genehmigungsbedarf. Es ist zwar nicht Teil dieses Haushaltsplans, gestatten Sie mir aber an dieser Stelle den Hinweis, dass wir auch die

Genehmigungskapazitäten der Bezirksregierung in Summe mit 13 Stellen ebenfalls ausbauen.

Mehr planen, mehr genehmigen sind somit pauschal sichergestellt.

Mehr bauen auch, wie ich jetzt näher ausführe:

Entsprechend den Zielen des Koalitionsvertrages erhöhen wir die Finanzmittel sowohl im Bereich der Erhaltung als auch für den Neu- und Ausbau unserer Landesstraßen.

Der Haushaltsentwurf 2018 sieht eine deutliche Steigerung der Investitionen in den Landesstraßenbau vor: mit insgesamt 217,25 Millionen Euro kommt es zu einer deutlichen Steigerung gegenüber 2017. Ein Plus von über 40 Millionen Euro. Dies ist eine Steigerung um rund 23,5 Prozent.

Den Ansatz für den Substanzerhalt steigt deutlich – um über 33 Millionen Euro auf über 160 Millionen Euro. Das sind gut 26% mehr als im letzten Jahr. Das ist auch dringend notwendig, weil wir beim Verschleiß unseres Straßennetzes nicht einfach

weiter zuschauen dürfen. Ausbleibende Erhaltungsinvestitionen sind vergleichbar zu Schulden: Sie verlagern Kosten in die Zukunft. Wir hingegen investieren in den Erhalt.

Insbesondere werden Deckenerneuerungen und Brückensanierungen die Qualität und Funktionsfähigkeit der Landesstraßen deutlich erhöhen.

Im Laufe der Legislaturperiode werden wir die Ausgaben für die Erhaltung der Landesstraßen auf die vom Landesrechnungshof bereits vor Jahren geforderte Höhe steigern. Damit stoppen wir den Substanzverzehr und sichern die Zukunftsfähigkeit unseres Landes.

Neben den notwendigen Erhaltungsmaßnahmen investieren wir auch verstärkt in Neu- und Ausbautvorhaben des Landesstraßennetzes. Die zur Verfügung stehenden Mittel werden deutlich um 15 Prozent auf nunmehr 37 Millionen Euro angehoben.

Schwerpunkt dieser Investitionen ist die Weiterfinanzierung und baldmögliche Fertigstellung bereits begonnener Maßnahmen sowie der Beginn

von neuen Projekten des Landesstraßenbedarfsplans.

Für kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen haben wir weiterhin 7 Millionen Euro vorgesehen. Mit diesen Mitteln verbessern wir die Verkehrssicherheit und arbeiten an der Beseitigung von Unfallschwerpunkten.

Zur Finanzierung kommunaler Straßenbauvorhaben sowie der Nahmobilität sieht der Haushaltsentwurf für 2018 Ausgabemittel in Höhe von insgesamt 160,2 Millionen Euro vor.

Als neuen Baustein in der Förderung des kommunalen Straßenbaus unterstützen wir ab dem kommenden Jahr kommunale Baumaßnahmen zur Verbesserung der Durchführung von Großraum- und Schwertransporten.

Schwertransporte benötigen auch abseits der Bundesautobahnen gut ausgebaute Routen, um Waren effizient ans Ziel zu bringen. Insbesondere, wenn die Autobahnen die Lasten nicht mehr tragen. Auf kommunalen Straßen ist das häufig ein Problem, weil Hindernisse wie z.B. Ampeln, Kreisverkehre oder

niedrige Brückenbauten, Schwerlasttransporte zu immer weiteren Umwegen zwingen.

Ziel ist es, die Städte, Gemeinden und Kreise für die Bereitstellung der erforderlichen Straßeninfrastruktur mit diesem neuen Haushaltsansatz in Höhe von 1 Million Euro bei den notwendigen Baumaßnahmen zu unterstützen.

Auch die Nahmobilität steht weiterhin im Fokus der Landesregierung. Vor allem für kommunale Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität stellen wir 16,1 Millionen Euro zur Verfügung. Das entspricht einer Erhöhung um 1 Million Euro im Vergleich zum Haushalt 2017.

Damit werden sowohl kommunale Rad- und Fußwege als auch die Arbeit der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen“ gefördert.

Für die Weiterentwicklung des Radwegenetzes an bestehenden Landesstraßen in NRW wollen wir die Mittel um ein Drittel auf damit insgesamt 12,4 Millionen Euro in 2018 erhöhen.

Neben konventionellen Radwegeprojekten sollen damit die Modelle der Bürgerradwege und der Radwege auf stillgelegten Bahntrassen gestärkt werden.

Der Bau von Radschnellwegen wird von uns konsequent weiterverfolgt. Im kommenden Jahr stellt die Landesregierung hierfür 7 Millionen Euro zur Verfügung. Dies ist ein Plus in Höhe von 3 Millionen Euro.

Der Haushaltsentwurf 2018 für das Ministerium für Verkehr markiert erste wichtige Punkte, wie die Landesregierung die Herausforderungen angeht.

Wir planen mehr, wir genehmigen mehr und wir bauen mehr – wie sie am Haushalt sehen können: wir gehen das entschlossen an!

III. Öffentlicher Personenverkehr

Neben der Straßeninfrastruktur ist der öffentliche Personenverkehr eine weitere Säule der Mobilität in NRW. Und auch hier investieren wir massiv:

Mit rund 1,78 Milliarden Euro Gesamtvolumen erhöhen wir die Mittelausstattung für die Förderung des ÖPNV um rund 11,8 Prozent bzw. 190 Millionen Euro gegenüber dem Niveau des Haushalts 2017.

1,098 Milliarden Euro werden als SPNV-Pauschale den drei Kooperationen Rhein-Ruhr, Rheinland und Westfalen nach § 11 Absatz 1 des ÖPNV-Gesetzes bereitgestellt.

130 Millionen Euro sind als ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 2 vorgesehen.

Rund 361 Millionen Euro haben wir für die pauschalierte Investitionsförderung nach § 12 sowie für Investitionen im besonderen Landesinteresse nach § 13 etatisiert.

Landesmittel in Höhe von 130 Millionen Euro sind für die Ausbildungsverkehr-Pauschale vorgesehen, die an die Aufgabenträger gezahlt wird.

Weitere Landesmittel in Höhe von 35 Millionen Euro werden für die Unterstützung der Aufgabenträger bei der Bereitstellung von Sozialtickets veranschlagt. 2019 sind letztmalig 20 Millionen Euro vorgesehen und danach läuft es aus.

Aktuell erarbeiten wir die im Laufe der Legislaturperiode vorgesehene Einführung eines Azubi-Tickets.

Weitere rund 12 Millionen Euro setzen wir für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Service im ÖPNV, die landesweiten Kompetenzcenter, Bürgerbusvorhaben sowie ÖPNV-Gutachten ein.

Daneben beträgt die Förderung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen aus Ausgleichszahlungen, Fördermitteln für Eisenbahnkreuzungen und die von der Landesregierung wieder aufgenommene NE-Infrastrukturförderung im Jahr 2018 insgesamt 20,5 Millionen Euro. Auch hier hält die Landesregierung Wort und setzt konsequent ihren Koalitionsvertrag um.

Die Ausgaben für Angelegenheiten der Luftfahrt werden 2018 mit rund 19 Millionen Euro veranschlagt. Im Schifffahrtsbereich wird der Kanalausbau weiter fortgesetzt.

Der Bund und das Land Nordrhein-Westfalen finanzieren die Ausbaumaßnahmen gemeinsam. Das Land wird in 2018 nunmehr 2 Millionen Euro für den Ausbau der Weststrecke des Mittellandkanals sowie 4 Millionen Euro für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle zur Verfügung stellen, also insgesamt rund 6 Millionen Euro.

IV. Zukunft der Mobilität

Anrede,

die Digitalisierung und Vernetzung bieten uns veritable Chancen, Mobilität in Nordrhein-Westfalen zu schaffen, die sich an den Bedürfnissen und Bedarfen der Nutzer orientiert.

Wir wollen diese Chancen nutzen.

Nordrhein-Westfalen hat hierfür sehr gute Voraussetzungen.

Viele Unternehmen, Institutionen und die Wissenschaften arbeiten bereits intensiv an dem Thema vernetzte Mobilität.

Gemeinsam können wir die Chancen nutzen, neue Mobilitätsoptionen, Technologien und Dienste zu erforschen, zu entwickeln, zu testen und vor allem frühzeitig anzuwenden.

Politik muss diesen Gestaltungsanspruch haben und dabei nicht nur in Legislaturperioden denken. Den üblichen Einwand kenne ich bereits: Zukunftsmusik spielt sich leicht.

Aber die aktuelle Situation ist das Ergebnis einer zu kurzfristigen Verkehrspolitik der Vergangenheit. Das ist eben der Unterschied. Wir fangen an und denken Verkehrspolitik anders. Wir denken sie ganzheitlich. Wir wollen den Menschen nicht vorschreiben, wie sie sich fortbewegen sollen. Wir richten unsere Mobilitätspolitik an den Wünschen und Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer aus: weg von der separaten Betrachtung der einzelnen Verkehrsmittel hin zu vernetzten Mobilitätsangeboten.

Die Zukunftsthemen, wie beispielsweise das autonome Fahren und vernetzte Mobilität, müssen wir heute angehen, um die Chancen möglichst schnell nutzbar zu machen.

Das Thema Digitalisierung beschäftigt uns alle schon in unterschiedlicher Intensität seit Jahren. Im Bereich Mobilität ist auch schon einiges passiert, aber noch lange nicht haben wir das Potenzial ausreichend genutzt.

Viele Informationen liegen digital vor. Das ist gut. Sie sind aber noch unstrukturiert und nicht ausreichend vernetzt.

Erst die Vernetzung der Informationen setzt alle Produktivkraft frei.

Vor 10, vor 5 Jahren war es sowieso nicht möglich, die Vorteile für die Verbesserung der individuellen Mobilität zu nutzen, die wir heute kennen. Der Fortschritt auf diesem Gebiet ist rasant. Deswegen mache ich auch überhaupt keinen Vorwurf nach hinten. Hier kann keiner Landesregierung vorgeworfen werden, dass sie die Chancen nicht umgesetzt hat.

Es ist aber Aufgabe aller Verantwortlichen heute, die unterschiedlichen Verkehrsträger so zu nutzen, dass für jeden Einzelnen eine gute Lösung für seine individuelle Mobilität herauskommt.

Das ist die Aufgabe, die wir angehen.

Wenn wir sie heute nicht angehen würden, wäre das sträflich.

Digitalisierung hat viele Chancen, erst recht, wenn man sieht wie sich Prioritäten und Bedürfnisse verschieben. Viel spannender als das Statussymbol Auto ist jederzeit verfügbare, smarte Mobilität, am besten verbunden mit der Möglichkeit, unterwegs zu arbeiten, zu lesen oder zu entspannen.

Weil die Menschen immer weitere Strecken zurücklegen, wächst das Bedürfnis, Arbeits- und Freizeithemen in die Mobilitätszeit zu legen. Das ist eine großartige Chance für den ÖPNV. Und das ist seine Gelegenheit, auch neue Kunden zu gewinnen.

Ich bin hier bei einem ganz wichtigen Punkt, den ich deshalb auch noch weiter präzisieren möchte: die Voraussetzungen dafür, dass Menschen gerne und mehr den ÖPNV nutzen sind einfach zu beschreiben: Reisewege müssen unkompliziert unabhängig vom Verkehrsmittel gefunden werden, Preise leicht ermittelt werden und Reiseinformationen in Echtzeit bereit stehen. Mobilität ist heute nicht allein verbunden mit dem Verkehrsträger Auto. Mobilität heißt heute: verkehrsträgerübergreifend, aus einer Hand gebucht und bezahlt. Und ich bin mir sicher, dass Kunden die das vom ÖPNV auch erwarten, die bereit sind den ÖPNV mehr zu nutzen, wenn Erwartungen gedeckt werden.

Wir haben jetzt die Möglichkeiten, die unterschiedlichen Verkehrsträger zu vernetzen. Darin

liegt auch die Chance, Pendler- und Warenströme anders zu verteilen. Wenn wir mehr Menschen für den ÖPNV gewinnen, wird die gesamte Infrastruktur gleichmäßiger ausgelastet.

Daran arbeiten wir. Sie haben es schon gehört. Gestern habe ich mit der Zweckverbänden, Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen des Landes Nordrhein-Westfalen eine Absichtserklärung für die Zusammenarbeit in der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW des ÖPNV unterzeichnet. Wir haben hier ergänzend zu den Vorarbeiten noch die Vernetzung über den ÖPNV hinaus mit eingebracht. Wir wissen, dass die Vernetzung des ÖPNV nicht trivial ist. Daher dürfen wir es nicht klein reden.

Damit werden jetzt diverse konkrete Maßnahmen ins Leben gerufen. Als ein konkretes Ziel habe ich den Zweckverbände, Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen mit auf den Weg gegeben: Wir brauchen ein landesweites Ticket für alle Angebote des ÖPNV, die kompatibel sind mit den Sharing-Anbietern am Beginn und dem Ziel der Strecke.

Diese Aspekte – Multimodalität und Intermodalität – habe ich ganz bewusst kurzfristig in die Absichtserklärung aufgenommen.

Multi- und intermodale Vernetzungen sind das Tor zur Zukunft der Mobilität.

Im Haushaltsplanentwurf 2018 finden sich konkrete Ansatzpunkte, um die Chancen der Digitalisierung für eine bessere Vernetzung der Mobilität für die Menschen in Nordrhein-Westfalen zu erschließen:

Viele Kommunen planen derzeit die Einrichtung von Mobilstationen, die als Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel eine solche Vernetzung von Verkehrsangeboten ermöglichen.

Die Einrichtung solcher Stationen unterstützen wir im kommenden Jahr mit Investitionsmitteln in Höhe von 10 Millionen Euro.

Mit weiteren 2,5 Millionen Euro fördern wir die Arbeit des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“. Es ist ein wichtiges Netzwerk zur Unterstützung der Kommunen. Das Beratungsangebot und der kommunale Austausch helfen den Kommunen bei der Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote

Vorbild zu sein. Mit der Einrichtung der neuen Titelgruppe stellen wir das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ auf sichere Füße und verstetigen die Beratung in den Kommunen.

Und auch im Ministerium werden wir Zukunftsfragen der Mobilität stärker in den Fokus rücken.

Digitalisierung und insbesondere die Vernetzung der Verkehrsträger sind zentrale Aufgaben die wir angehen werden. Die zuvor angesprochenen Chancen, die sich daraus ergeben, wollen wir nutzbar machen. Im Ministerium richten wir dazu eine neue Fachabteilung ein.

Dort bringen wir das dafür notwendige Wissen zusammen. Die neue Abteilung wird interdisziplinär daran arbeiten, die Chancen der vernetzten Mobilität für Nordrhein-Westfalen zu erschließen. Die entsprechenden Themen aus den bisherigen Fachabteilungen werden hier zusammengezogen und um weitere Expertise insbesondere zu Digitalisierungsthemen ergänzt.

Im Haushaltsplanentwurf 2018 sind für die neue Abteilung, die wir im kommenden Jahr aufbauen, insgesamt 34 Stellen vorgesehen.

Nicht nur bei den technischen Voraussetzungen hat sich viel geändert.

Frühzeitige Information und Beteiligung von Öffentlichkeit sind heute eine Voraussetzung für mehr Akzeptanz. Das in der vergangenen Legislaturperiode von meinem Amtsvorgänger geschaffene Bündnis für Infrastruktur sollte das Bewusstsein für die Notwendigkeit von Infrastruktur in der Gesellschaft schärfen und Widerstände durch Aufklärung und Beteiligung reduzieren.

Das Bündnis für Infrastruktur war ein guter Ansatz. Diese wichtige Arbeit werden wir fortführen und um eine zweite Säule ergänzen. Beides zusammen ist das Bündnis für Mobilität.

In der zweiten Säule des Bündnis für Mobilität wollen wir die zukünftigen Themen der Mobilität erschließen und gemeinsam mit Wissenschaft, Nutzern und Anbietern konkrete Chancen für bessere Mobilität erarbeiten.

Nur so werden wir die Kapazitäten unserer Infrastruktur noch besser nutzen 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, zuverlässiger und bezahlbarer Mobilität. Darum geht es an dieser Stelle.

Das Bündnis für Mobilität wird von der gesamten Landesregierung getragen. Es wird konkrete Projekte voranbringen. Im Haushaltsentwurf 2018 sind für das Bündnis für Mobilität insgesamt 950.000 Euro vorgesehen.

V. Ausblick

Anrede,

Der vorliegende Haushaltsentwurf gibt eine monetäre Vorschau auf die ambitionierten Ziele und Schwerpunktsetzungen meines Hauses in der gerade erst begonnenen Legislaturperiode.

In den kommenden Jahren werden insbesondere die Erhaltungs- sowie die Neubauinvestitionen an Landesstraßen weiter erheblich angehoben werden.

Aber auch in den wichtigen Bereichen des öffentlichen Personenverkehrs und den Zukunftsfragen der Mobilität haben wir hohe Ansprüche an uns selbst.

Ich freue mich auf die Diskussion mit Ihnen zum vorliegenden Haushaltsentwurf 2018 und bedanke mich für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.

**Änderungsantrag der Fraktionen zum Einzelplan 09
zum Haushaltsgesetz 2018**

Sachhaushalt

Ifd. Nr. des Antrags	Antrag der Fraktion/en	Antrag	Abstimmungsergebnis								
	GRÜNE	<p>Kapitel 09 110 Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs Titelgruppe 60 Sozialticket</p> <p>Erhöhung des Baransatzes</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td>2018</td> <td style="text-align: right;">Ansatz lt. HH 2017</td> </tr> <tr> <td>von 35.000.000 Euro</td> <td></td> </tr> <tr> <td>um 5.000.000 Euro</td> <td></td> </tr> <tr> <td>auf 40.000.000 Euro</td> <td style="text-align: right;">40.000.000 Euro</td> </tr> </table> <p>Begründung: Das Sozialticket ist ein Erfolgsmodell und eine sozialpolitische Errungenschaft. Es ist in NRW fast flächendeckend etabliert und stellt die Teilhabe an Mobilität auch für jene sicher, die sich weder ein eigenes Auto, noch ein reguläres ÖPNV-Monatsticket leisten können. Rund 300.000 Menschen in NRW nutzen diese Möglichkeit und sind damit mobil. Bislang hat das Land 40 Millionen Euro jährlich zur Finanzierung der Verkehrsverbände, Kommunen und Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt.</p>	2018	Ansatz lt. HH 2017	von 35.000.000 Euro		um 5.000.000 Euro		auf 40.000.000 Euro	40.000.000 Euro	<p>CDU SPD FDP GRÜNE AFD</p>
2018	Ansatz lt. HH 2017										
von 35.000.000 Euro											
um 5.000.000 Euro											
auf 40.000.000 Euro	40.000.000 Euro										

		<p>Die schwarz-gelbe Landesregierung hat in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 22. November 2017 angekündigt, das Sozialticket bis zum Jahr 2020 nicht mehr weiter zu fördern, im Haushaltplan 2018 sind bereits 5 Millionen Euro weniger dafür eingeplant. Das dort eingesparte Geld soll stattdessen in den Neubau von Straßen fließen.</p> <p>Die GRÜNE Fraktion möchte sicherstellen, dass das Sozialticket in 2018 in bisheriger Höhe aus Landesmitteln finanziert wird, auch zukünftig erhalten bleibt und bedarfsgerecht angepasst wird.</p>	
--	--	---	--

2. **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2018 (Haushaltsgesetz 2018)**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/800

Einzelplan 09 – Erläuterungsband
Vorlage 17/239

Berichterstattegespräch
Vorlage 17/343
Vorlage 17/340

*(Der Sprechzettel des Ministers ist dem Protokoll als **Anlage 1** beigelegt; ein Änderungsantrag der Fraktion der Grünen zu Kapitel 09 110, Titelgruppe 60 ist als **Anlage 2** beigelegt.)*

Vorsitzender Thomas Nüchel teilt mit, der federführende Haushalts- und Finanzausschuss erwarte das Votum bis zum 8. Dezember; die zweite Lesung des Gesetzentwurfes sei für das Dezemberplenium geplant. Heute führe man die Aussprache zur Haushaltseinbringung durch; der Sprechzettel des Ministers sei den Mitgliedern des Ausschusses zwischenzeitlich zugegangen. Änderungsanträge lägen insofern nicht vor. Bei der Tischvorlage handele es sich lediglich um einen Änderungsantrag zur Kenntnisnahme, weil er den Geschäftsbereich des Verkehrsausschusses betreffe.

Bei der Vorlage 17/340 handele es sich um das Landesstraßenbauprogramm für das Jahr 2018, für das man in der heutigen Sitzung das Benehmen herstellen müsse.

Minister Hendrik Wüst (MV) führt aus:

Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Üblicherweise wird in diesem Stadium das Landesstraßenbauprogramm durch die Regierung eingebracht. Weil es für uns eine große Bedeutung hat, würde ich gerne einige Anmerkungen dazu machen.

Wie bei der Einführung in die Mobilitätspolitik dieser Wahlperiode und auch der Einbringung des Haushalts schon unterstrichen, ist es das Anliegen der NRW-Koalition, im Bereich der Landesstraßen in Zukunft wieder mehr zu machen, als es die Vorgängerregierung getan hat. Das zeigen wir unter anderem eben auch mit dem Landesstraßenbauprogramm 2018 für den Neu- und Ausbau der Landesstraßen. Sie sind der Lebensraum des ländlichen Raums. Für viele unserer Hidden Champions sind sie die Starttrampe auf die globalisierten Märkte. Deswegen erhöhen wir jetzt mit dem ersten richtigen Haushalt der neuen Landesregierung die zur Verfügung stehenden Mittel um 15 % auf nunmehr 37 Millionen €.

Dieser Betrag setzt sich zusammen aus laufenden Projekten, die zügig weitergebaut werden sollen und deswegen auch finanziert werden müssen. Gleichzeitig wollen wir mit Neu- und Ausbauprojekten die Kapazitäten des Landesstraßennetzes den wachsenden Anforderungen anpassen. Daher wollen wir im Jahr 2018 mit elf Projekten des Landesstraßenbedarfsplans neu beginnen und mit diesen Projekten nicht nur die Entlastung von Ortsdurchfahrten sicherstellen, sondern auch strukturelle Verbesserungen am Netz gewährleisten.

Das Landesstraßenbauprogramm umfasst in der Summe 21 Einzelprojekte. Hinzu kommen Tunnelnachrüstungen, unser Anteil an Kreuzungsmaßnahmen in Baulast Dritter, vorbereitender Grunderwerb und Restabwicklung. Dabei ist ein Projekt des Landesstraßenbauprogramms 2017 in der Maßnahmenliste für das Jahr 2018 nicht mehr enthalten, nämlich die L705 Bochum-Weitmar—Stiepel, Kosterstraße, die bis auf Restarbeiten fertiggestellt werden konnte. Es ist der Anlauf folgender Projekte aus dem Bauprogramm 2017 vorgesehen, die bisher keine Finanzierungsansätze erhalten hatten, obwohl sie baureif waren:

- L364, die Ortsumgehung in Hückelhoven,
- L677, die Ortsumgehung in Holzwickede.

Darüber hinaus ist die Aufnahme von neun neuen Projekten in das Landesstraßenbauprogramm 2018 vorgesehen:

- L70, Ortsumgehung Niedersprockhövel,
- L232, Ausbau zwischen Herzogenrath und Würselen,
- L269, Ortsumgehung Niederkassel,
- L419, Neubau Wuppertal-Ronsdorf, erster Bauabschnitt,
- L486 in Kevelaer,
- L712 in Bad Salzuflen,
- L712 in Bielefeld-Brake,
- L776, Ortsumgehung Schmallenberg, Bad Fredeburg, und die
- L821, Ortsumgehung Bergkamen.

Wir nehmen im kommenden Jahr erstmals Straßen in das Bauprogramm auf, für die teilweise schon seit Jahren Baurecht besteht. Die L364 hat beispielsweise seit dem Jahr 2009 Baurecht. Dass der Bau bis heute nicht begonnen wurde, muss in der Vergangenheit offensichtlich politische Gründe gehabt haben. – Das zum Thema „reich gedeckter Tisch“, an den wir uns hier angeblich gesetzt haben. Das ist ein Beispiel dafür, wo man Blockaden auch politisch lösen kann: Straßen, für die Baurecht besteht, sollen auch gebaut werden. Wenn schon Baurecht vorliegt, soll es jedenfalls an den Finanzmitteln nicht hapern.

Diesem Gedanken folgend sind fünf der vorgenannten elf Projekte im Landesstraßenbauprogramm enthalten, für die heute kein Baurecht besteht: die L269, die L419, die L486 und die L712. Für alle Projekte erwarten wir Baurecht im Jahr 2018.

Niemand kann Klagen ausschließen. Wenn sie kommen, dann ist das so. Wir schaffen aber Vorsorge dafür, dass auch die Mittel vorhanden sind, wenn Baurecht vorliegt. Es darf nach unserer Überzeugung nicht sein, dass ein Bau nicht erfolgen kann, wenn Baurecht vorliegt, weil man keine Mittel eingestellt hat. Dann kommt es nur wieder zu weiteren Verzögerungen. Wir wollen nicht nur das Erwartbare finanzieren, sondern alle Projekte, die möglich sind. Wer immer nur auf Nummer sicher geht, bleibt eben hinter den Möglichkeiten zurück.

Abschließend noch ein Punkt zur L419 in Wuppertal: Im verkehrlichen Zusammenhang mit dem ersten Ausbauabschnitt steht der sogenannte Lichtscheider Kreisel, für dessen dringend erforderlichen Ausbau die Stadt Wuppertal Baurecht über einem Bebauungsplan geschaffen hat. Vor diesem Hintergrund und im Bestreben einer zügigen Realisierung sollen diese beiden Maßnahmen zu einem gemeinsamen Abschnitt zusammengefasst werden. Hierüber ist nach § 5 Landesstraßenausbaugesetz das Benehmen mit dem Verkehrsausschuss herzustellen, was hiermit geschehen ist. Im Jahr 2018 soll mit dem Ausbau des Lichtscheider Kreisels begonnen werden.

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, das Landesstraßenbauprogramm 2018 spiegelt ein realistisches mögliches Baugeschehen wieder. So vorzugehen, ist Teil des Neustarts einer Mobilitätspolitik für Nordrhein-Westfalen. – Vielen herzlichen Dank für Ihre geschätzte Aufmerksamkeit.

Carsten Löcker (SPD) betont, es handele sich nur um sehr wenige strittige Projekte. Er bleibe bei seiner Überzeugung, Schwarz-Gelb habe sich an einen reich gedeckten Tisch gesetzt. Allerdings betreibe die neue Landesregierung eine Politik mit Blick durch die Windschutzscheibe des Dienstwagens, wenn er an die in großen Teilen straßenlastige Planung denke. Der vom Minister angesprochene Neustart in der Verkehrspolitik bestehe hauptsächlich aus Straßenausbau und Straßenneubau, was die Einlassung des Ministers in seiner kleinen Regierungserklärung widerlege, in Zukunft für einen diskriminierungsfreien Zugang aller Verkehrsträger sorgen zu wollen, damit jeder das Verkehrsmittel seiner Wahl nutzen könne, um die eigene Mobilität sicherzustellen. Davon sei das Ministerium weit entfernt, denn zum finanziellen Druck insbesondere im SPNV und im ÖPNV höre man nichts.

Umso deutlicher höre man beispielsweise den VDV und andere, die sehr deutlich machten, dass es in Nordrhein-Westfalen den größten Druck gebe. Sie erwarteten mehrere Milliarden Euro für das System, um den Sanierungsstau zu beseitigen. Davon höre man von Schwarz-Gelb überhaupt nichts.

Mit Blick auf den Dieseltipp müsse man die Frage stellen, welches Konzept es neben den 50 E-Bussen, die man auf die Straße bringen wolle, für Nordrhein-Westfalen gebe, denn der Einzelplan sehe dazu überhaupt nichts vor. Für mittlere und kleine Städte, die ähnliche Probleme wie Großstädte hätten, gebe es keine Ausführungen, wodurch sie sich abgehängt fühlten. Nordrhein-Westfalen habe sich beim zweiten Dieseltipp zu wenig eingebracht, obwohl hier der größte Druck herrsche. Seine Fraktion habe schon mehrfach gefordert, spätestens bis zum Februar nächsten Jahres einen Mobilitätsgipfel einzuberufen und alle Akteure an einen Tisch zu bringen, die von der möglichen Umsetzung von Fahrverboten betroffen wären. Darauf sei die Landesregierung

bis heute nicht eingegangen, sondern führe stattdessen eine Expertendiskussion nach der anderen durch und gebe vor, dass diese Ergebnisse den Städten und Gemeinden weiterhelfen würden.

Beim Sozialticket habe der Minister den Eindruck erweckt, es müsse einen Neustart geben. Im Haushaltsplan fänden sich noch immer lediglich die veranschlagten 35 Millionen €. Insofern warte man auf den Antrag der Koalitionsfraktionen, die Mittel mindestens für das Jahr 2018, besser aber auch für die Folgejahre wieder einzustellen, die man nach öffentlicher Debatte bereits zugesagt habe. Was man nach dem Jahr 2018 plane, lasse man im Ungefähren. Diese Antworten bleibe man den 300.000 Besitzerinnen und Besitzern des Sozialtickets schuldig und zeige deutlich, was man unter diskriminierungsfreiem Zugang in diesem Lande verstehe: Die Ausgrenzung beginne da, wo es wenig Geld gebe.

Gleiches gelte für das Azubi-Ticket. Mit Blick auf die Chancen und Möglichkeiten für junge Menschen, dieses Ticket zu einem guten Preis in Anspruch zu nehmen, der heute im VRS beispielsweise bei 60 € liege, halte er 10 Millionen € für nicht sachgerecht. Dabei gehe es doch um die Unterstützung von Auszubildenden, einen Ausbildungsplatz auch in der näheren Umgebung anzunehmen. Bei der Einführung des Sozialtickets beispielsweise habe man die Ausweitung der Nutzerzahlen in dieser Form überhaupt nicht erwartet, weshalb seine Fraktion 10 Millionen € für deutlich zu wenig halte.

Beim Einzelplan handele es sich um eine kaum noch zu steigernde Ankündigungsrhetorik, die nichts mit moderner Verkehrspolitik zu tun habe. Man nehme gerne das Geld vom Bund, stelle aber kein eigenes bereit.

Klaus Vossemer (CDU) bezeichnet die Ausführungen von Carsten Löcker als „Heldenmut nach Ladenschluss“. Er erinnert daran, bei der Vorstellung des Landesstraßenbauprogramms 2017 sei Minister Groschek nicht einmal anwesend gewesen. Vor zwei Jahren habe er entgegen seiner üblichen Gewohnheit zu diesem Tagesordnungspunkt auch schon nichts gesagt. Rot-Grün habe das Landesstraßenbauprogramm mit 32 Millionen € vor die Wand gefahren. Dabei habe sogar die Forderung der Fraktion der Grünen im Raum gestanden, diesen Betrag noch einmal zu halbieren und die Mittel in den Radverkehr zu investieren. Die NRW-Koalition werde beweisen, dass beides gehe: Man werde sowohl in die Straße als auch in das Radwegenetz investieren.

Bei den Landesstraßen zeichne der Koalitionsvertrag ein völlig anderes Bild: Es gebe 15 % mehr Mittel für den Neubau, um all das, was möglich und machbar sei, zu bauen. Bemerkenswerterweise gebe es Maßnahmen mit mehrjähriger Baureife, die die Vorgängerregierung habe liegen lassen wie die L384 Ortsumgehung Hückelhoven, die man erstmals am 25. November 2009 mit Mittel hinterlegt, bis heute aber nicht gebaut habe. Die L232 Herzogenrath—Würselen sei seit dem 30. Dezember 2011 planfestgestellt. Die Ortsumgehung Bergkamen, L821, sei seit dem 30. Januar 2015 planfestgestellt, Baubeginn nun 2018 unter der neuen NRW-Koalition. Genau dies meine man mit Entfestelung, nämlich die Projekte möglich zu machen, die Rot-Grün habe liegen lassen.

Dem Vorwurf von Carsten Löcker, es handele sich um einen Ankündigungshaushalt, hält er entgegen, der abgewählte Verkehrsminister Groschek habe ein eigentlich von

Rot-Grün aufgegebenes Politikfeld nur noch rhetorisch verteidigt. Die NRW-Koalition hingegen setze ihre Ankündigungen nun um, denn die heutigen Probleme stellten das Ergebnis falscher Entscheidungen in der Vergangenheit dar, da man viel zu kurz gedacht und weder die Bedarfe der Zukunft ausreichend berücksichtigt noch ausreichend investiert und modernisiert habe. Dieses schwere Erbe für die neue Landesregierung gehe man nun an.

Seine Fraktion unterstütze die Ziele der Landesregierung, mehr Planfeststellungen und Genehmigungen zu erreichen. Dafür gebe es insgesamt 112 neue Stellen, allein 50 neue Stellen bei Straßen.NRW im Bereich der Technik und der Ingenieure sowie eine Verstärkung der Bezirksregierung mit Blick auf das Genehmigungsverfahren, die für die Auflösung dieses Flaschenhalses sorgten. Er frage sich, warum man bislang noch keine Stabstelle für Baustellenmanagement eingerichtet habe – vor dem Hintergrund von 385.000 Kilometern Stau im Jahr 2016.

Ebenfalls unterstütze man das Ziel des Erhalts und des Ausbaus der Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen, also konsolidieren, modernisieren, investieren. Das bedeute mehr Geld für Landesstraßen und für den Landesstraßenneubau, insbesondere aber für den Erhalt von Landesstraßen. In der Zukunft perspektivisch aufwachsende 160 Millionen € stelle man dem hinterlassenen Sanierungsstau entgegen.

Die Einrichtung der neuen Fachabteilung im Ministerium zur Zukunft der Mobilität bezeichne er als Abteilung „Daniel Düsentrieb“, was der Minister nicht gerne höre. Sie solle sich genau mit der verkehrsträgerübergreifenden Organisation der Zukunft der Mobilität beschäftigen. All das, was bereits in den vergangenen Jahren hätte angepackt werden können, fasse man nun in einer neuen Fachabteilung mit insgesamt 34 Stellen zusammen, bündele die interdisziplinären Kompetenzen und arbeite an einer zukunftsfähigen Mobilität. Man unterstütze zukunftsfähige Mobilitätsangebote vor Ort über das Netzwerk Mobilität mit insgesamt 12,5 Millionen €. Dabei handele es sich um gut investiertes Geld, um die Kommunen für die Herausforderungen der Mobilität der Zukunft fit zu machen.

Den Änderungsantrag zur Erhöhung des Förderansatzes für das Sozialticket von 35 Millionen € um 5 Millionen € auf 40 Millionen € werde man nach dem üblichen Verfahren im Haushalts- und Finanzausschuss einbringen. Minister Wüst habe bereits angekündigt, dauerhaft ein Sozialticket im Land Nordrhein-Westfalen zu fördern.

Er fasst zusammen, die Landesregierung erhöhe die Kapazitäten für die Planung, den Ausbau und die Sanierung von Landesstraßen, Schienen, Wasserstraßen und Luftverkehr und fördere die Nahmobilität deutlich mehr als Rot-Grün. Dies hält er Carsten Löckers Kritik mit Blick auf die 10 Millionen € für das Azubi-Ticket entgegen, denn Rot-Grün habe 0 € für das Azubi-Ticket eingestellt. Die 10 Millionen € würden sicherlich perspektivisch aufwachsen und stellten einen guten Anfang für die Unterstützung des Umstiegs vom Auto auf den ÖPNV für junge Menschen auf dem Weg zur Berufsschule und zum Ausbildungsplatz dar.

Die Landesregierung nehme die Zukunftsfragen der Mobilität in den Fokus und ermögliche neue Chancen, die man frühzeitig nutzen wolle. Dies alles bezeichne man als ein deutliches Upgrade für die Verkehrsinfrastruktur und die Mobilität in Nordrhein-Westfalen.

Arndt Klocke (GRÜNE) meint, abgerechnet werde immer am Schluss, also 2022. Die Haushaltsrede des Ministers enthalte viele Ankündigungen, viel Lyrik, viele durchgeleitete Bundesmittel, die man als Investitionsoffensive feiere.

Beim Sozialticket handele es sich um die erste große politische Panne der Landesregierung, mit der man Massenproteste und unglaublich schlechte Presse sowie eine Petition mit über 50.000 Unterschriften ausgelöst habe, die letztlich zum Umdenken beim Sozialticket geführt hätten sowie die Proteste der eigenen Kommunalpolitiker, aber nicht politische Einsicht. Dies sei erst nach einer knappen Ankündigung auf sein Nachfragen hin in der letzten Ausschusssitzung bekannt geworden. Mit der vom Ministerpräsidenten in seiner Regierungserklärung Mitte Juni angekündigten Politik von Maß und Mitte habe die Abschaffung des Sozialtickets überhaupt nichts zu tun.

In Bezug auf das Azubi-Ticket möchte er wissen, wann und in welcher Größenordnung es starten solle, ob es sich also um ein landesweites Azubi-Ticket handele.

Dass der Minister in seiner Haushaltsrede deutlich Stellung gegen Fahrverbote beziehe, teile man inhaltlich. Allerdings höre man von zahlreichen Kommunen, die auf dem Dieseltippel angekündigte 1 Milliarde € könne mit Blick auf die vorläufige Haushaltsführung der geschäftsführend amtierenden Bundesregierung nicht an die Kommunen ausgezahlt werden. Insofern bittet er den Minister um Einschätzung, ob es im Haushalt 2018 nicht erforderlich wäre, dass gerade beim ÖPNV im Rahmen von Umstellungsmaßnahmen das Land noch einmal Geld in die Hand nehme, oder was der Minister glaube, wann Bundesmittel fließen könnten.

Er gibt Klaus Vossemer recht, das Landesstraßenbauprogramm habe man in den letzten beiden Jahren nicht so ausführlich diskutiert wie in diesem Jahr. Im letzten Jahr habe es insgesamt 15 Maßnahmen mit 32 Millionen € gegeben; nun handele es sich um 21 Maßnahmen mit 37 Millionen €. Bilanzieren könne man allerdings erst Ende 2021 und nicht schon im Dezember 2017. Im Zusammenhang mit der L821 in Bergkamen erinnert er an eine Kleine Anfrage der heutigen Ministerin Scharrenbach, auf die hin das Verkehrsministerium mitgeteilt habe, dieses Projekt zunächst zurückzustellen, weil Kosten und Nutzen nicht im Einklang stünden. Daher interessiere ihn, welche neuen Erkenntnisse nun vorlägen, sodass man diese Maßnahme priorisiert in das neue Bauprogramm aufnehmen.

Das Bündnis für Mobilität werde im Haushalt mit knapp 1 Million € etatisiert. Er bittet den Minister, zu der Auftaktveranstaltung zu diesem oder unter einem anderen Tagesordnungspunkt kurz zu berichten und welche Überlegungen es für dieses Bündnis im nächsten Jahr gebe.

Bodo Middeldorf (FDP) gibt Arndt Klocke recht, abgerechnet werde zum Schluss, weshalb die Wählerinnen und Wähler die rot-grüne Landesregierung abgestraft hätten. Dass Carsten Löcker von Defiziten spreche, sei angesichts des hinterlassenen Sanierungsstaus bei der Infrastruktur bemerkenswert, die der damalige Minister Groschek am Ende der Legislaturperiode selbst festgestellt habe. Zu diesem Zeitpunkt sei es allerdings bereits zu spät gewesen, und er habe sich auch nicht gegen den grünen Koalitionspartner durchsetzen können. Man sei Minister Wüst dankbar, die guten rot-

grünen Aspekte aufgegriffen zu haben und nun die Überführung des Bündnisses für Infrastruktur in ein Bündnis für Mobilität vorzunehmen, um die Probleme zu lösen, die Rot-Grün in den vergangenen sieben Jahren habe liegen lassen.

Die schwarze Null im Haushalt erreiche man, obwohl man unter anderem mit dem Schwerpunkt Verkehr massiv investiere. Es gebe einen deutlichen Aufwuchs; so investiere man alleine für den Erhalt im kommenden Jahr 26 % mehr. Beim Aus- und Neubau von Landesstraßen spreche man von 15 %. Dass es nicht mehr sei, liege im Wesentlichen an den heruntergefahrenen Kapazitäten der letzten Jahre, die man nun erst einmal wieder systematisch aufbauen müsse. Daher stelle man für Straßen.NRW 50 neue Planungsstellen zur Verfügung, darunter 25 Ingenieurinnen und Ingenieure, was mittelfristig die Möglichkeit eröffne, die PS, die man auf die Straße bringen wolle, auch tatsächlich umzusetzen.

Den Vorwurf der Straßenlastigkeit von Carsten Löcker lasse sich leicht durch die Haushaltsansätze für Fahrradwege, bei den NE sowie die Investitionen in die Zukunft der Mobilität widerlegen. Unideologisch an diese Aufgabe zu gehen, sei für die NRW-Koalition entscheidend. So bereite man sich mit der Einrichtung der neuen Abteilung für die Zukunft der Mobilität auf die Herausforderungen der Zukunft vor, denn Mobilitätsträger, Mobilitätssysteme, aber auch das Mobilitätsverhalten würden sich in den nächsten fünf bis zehn Jahren massiv verändern. Diese Herausforderungen könne man liegen lassen wie Rot-Grün oder aktiv angehen, begleiten und einen politischen Gestaltungswillen zum Ausdruck bringen. Zudem wolle man die damit verbundenen positiven Effekte für Nordrhein-Westfalen möglich machen, worin ein Unterschied zur Vorgängerregierung liege.

Zum Sozialticket weist er darauf hin, dass es „das Sozialticket“ gar nicht gebe, sondern es letztlich um die Form der Förderung gehe, die man für nicht so geeignet halte wie die Grünen, die in ihrem Antrag von einem Erfolgsmodell sprächen. Bei dem noch nicht existierenden Azubi-Ticket handele es sich um ein großes Defizit, das man nun ausgleiche.

Minister Wüst stelle die Mobilität in Nordrhein-Westfalen mit diesem Ansatz sowohl quantitativ als auch strukturell und qualitativ auf eine völlig neue Basis und könne sich auf die volle Unterstützung der NRW-Koalition verlassen.

Olaf Lehne (CDU) zitiert aus verschiedenen rot-grünen Koalitionsverträgen, was die ideologische Verbrämung und das beschränkte Denken zeige, das zur willentlichen und wissentlichen Verursachung des Verkehrschaos in Nordrhein-Westfalen geführt habe. So heiße es im Koalitionsvertrag von 1995:

Konsequente Umweltverträglichkeit des Verkehrs bedeutet möglichst weitreichende Verlagerung des vorhandenen und zukünftigen Verkehrs auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes und allgemeine Verkehrsberuhigung, gemeinsame Nutzung der verbleibenden motorisierten Verkehrsmittel und die Vermeidung von motorisiertem Verkehr. Wir sehen uns durch das zu befürchtende Verkehrswachstum in unserer verkehrspolitischen Zielsetzungen bestätigt. An Verkehrsvermeidung und -verlagerung führt kein Weg vorbei.

Im Koalitionsvertrag von 2010 bis 2012 heiße es:

„Die Straßeninfrastruktur in NRW ist im Wesentlichen gut ausgebaut. Doch die ständig wachsenden Verkehrsmengen machen die Begrenztheit des Systems Straße – aber auch seiner Ausbaupazitäten – deutlich.“

Im Koalitionsvertrag von 2012 bis 2017 heiÙe es:

„Trotz der im Wesentlichen gut ausgebauten Straßeninfrastruktur in NRW und der Begrenztheit des Systems Straße wollen wir Engpässe beseitigen. Dazu werden wir besonders die Verkehrsströme an den Autobahnkreuzen entflechten und hoch belastete und netzwichtige Autobahnabschnitte um eine Fahrtrichtungsspur und guten Lärmschutz ergänzen.“

Die Planungen von Projekten im Bereich der BundesfernstraÙen sind auf solche zu konzentrieren, die eine Realisierungschance in den nächsten Jahren bieten.“

Er frage sich, was die Koalitionen eigentlich getan hätten, denn tatsächlich habe man die Zuschüsse des Bundes verfallen lassen, eigene angestoÙene Dinge nicht umgesetzt und die bestehende Situation verursacht. Offensichtlich hielten SPD und Grüne Öffentlichkeit und Presse für so blöd, ihnen die Gutmenschenpolitik abzunehmen. Es handele sich seiner Meinung nach „um den blanken Hohn in Dosen“, wie SPD und Grüne versuchten, Geschichte umzuschreiben, was mit der Realität nichts zu tun habe.

Johannes Remmel (GRÜNE) meint, die Aufgabe der Abgeordneten liege darin, die Zukunft des Landes zu gestalten und den Bürgerinnen und Bürgern eine möglichst gute Zukunft im Bereich der Mobilität zu ermöglichen. Wenn man die Vergangenheit intensiv beleuchten wolle, hielte er beispielsweise einen Parlamentarischen Untersuchungsausschuss für angemessener, als immer wieder gebetsmühlenartig zu wiederholen.

Die Vorstellung der Grundsatzziele des Ministers auf einer Tagung der IHK habe er als wohltuend sachlich empfunden, wonach beispielsweise die Zeit der Bürgermeisterprojekte und der Wahlkreisprojekte beim Straßenbau vorbei sei, wodurch die Straßenbaupläne sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene regelmäßig überdehnt worden seien. Zudem wolle die neue Landesregierung wie schon die alte Landesregierung zuvor zunächst den jahrzehntelangen Sanierungsstau mit massivem Substanzverfall der LandesstraÙen angehen, bevor man neue baue.

In schwarz-gelber Zeit in den Jahren von 2005 bis 2010 habe die Devise „Privat vor Staat“ gegolten verbunden mit einem Personalabbau in der Größenordnung von 1,5 bis 1,8 %. Auch dies habe zum gegenwärtigen Personalbestand beigetragen. Diesen Bestand mit Blick auf die Haushaltssituation wieder etwas zu steigern, sei sehr mühsam gewesen. Die 50 nachgeschobenen Stellen stünden jedenfalls in keinem Verhältnis zu dem nachhaltigen Abbau der Jahre 2005 bis 2010. Dies erinnere ihn an das Bild, die Oma erst die Treppe hinunterzustoÙen, um ihr anschließend Krücken in die Hand zu drücken.

Er möchte wissen, ob die Zahlen in der letzten Spalte der Vorlage der noch zu leistenden Investitionen die geschätzten Baukosten oder die Baukosten zu Beginn der Planungen wiedergäben und ob man diese Kosten laufend anpasse bzw. dynamisiere

einschließlich voraussichtlicher Kostensteigerungen bis zum Abschluss, also prognostiziert zum Zeitpunkt der Fertigstellung. Allein die in der Vorlage genannten Zahlen ergäben eine Summe von rund 200 Millionen €. Um das Programm abzuwickeln, müsse man mit Blick auf die jährlich zur Verfügung stehenden Summe zehn Jahre ansetzen. Selbst wenn man die Mittel um 50 oder 100 % steigerte, könne man damit nicht das Verkehrsproblem in Nordrhein-Westfalen lösen.

Darüber hinaus fragt er nach dem Stand der Umstellung auf EPOS im Ministerium und im Landesbetrieb, sodass man bezogen auf eine Investitionsmaßnahme die potenziellen Unterhaltskosten angeben könnte, was er für die Entscheidung über die Aufnahme in das Landesstraßenprogramm für hilfreich halte, da sehr unterschiedliche Kosten entstünden.

Seine Fraktion empfinde den Haushalt nicht als straßenlastig, sondern wünsche sich sogar noch ein deutliches Mehr insbesondere bei den Landstraßen, für die 200 Millionen € in den nächsten Jahren nicht ausreichen, erläutert **Nic Peter Vogel (AfD)**. Nordrhein-Westfalen stelle im Zentrum Europas einen der bedeutendsten Verkehrsknotenpunkte für die Wirtschaft und für die Menschen dar. Der Erhalt der vorhandenen Verkehrswege aller Verkehrsträger müsse erste Priorität haben. Vor allen Dingen müssten Engpässe mit Blick auf die Stauvermeidung minimiert werden. Dabei könnten manchmal bereits kleine Maßnahmen wie zusätzliche Abbiegespuren oder Ähnliches helfen.

Die Verkehrsinfrastruktur habe in den letzten Jahrzehnten unter Rot bzw. Rot-Grün massiv gelitten, sodass selbst der hochgelobte ÖPNV unterfinanziert und unertüchtigt sei. Viele Verkehrswege und insbesondere die Land- und Kreisstraßen seien seit den 60er-Jahren nicht mehr saniert oder an die Bedürfnisse angepasst worden. Die Landstraßen müssten aber Siedlungs- und Gewerbegebiete abseits der Bundesfernstraßen zuverlässig an das überregionale Straßennetz anbinden, zum Beispiel mit Blick auf die Hidden Champions. Besonders in Ostwestfalen und in Südwestfalen bestehe diesbezüglich ein immenser Handlungsbedarf.

Bedingt durch den Mangel an qualifizierten Planern möge der Haushalt für die Landstraßen im ersten Jahr zwar ausreichen, aber wenn die Anschaffung von 50 Elektrobussen in Köln vom Land mit 13 Millionen € mitfinanziert werde, erscheine der Sachverhalt in einem anderen Licht. Diese 13 Millionen € könnte man besser zusätzlich in die Anschaffung von Ingenieurdienstleistungen investieren, um den Haushaltsposten von 18 Millionen € auf 31 Millionen € zu erhöhen. Der positive Effekt der schnellen Planung komme allen Verkehrsteilnehmern zugute.

Seine Fraktion halte die batteriebetriebenen E-Busse mit Blick auf die hohen Kosten, die Beschaffung von seltenen Erden und anderer Rohstoffe für Batterien verbunden mit der geringen Leistungsdichte für technisch nicht zukunftsfähig. Sinnvoller sei die Unterstützung serieller Hybridfahrzeuge, die anstelle der unökologischen Batterien über Standardmotoren verfügten, die mit konstanter Drehzahl die elektrische Leistung zur Verfügung stellten. Damit erreiche man einen deutlich besseren Energieeinspareffekt als mit den batteriebetriebenen Fahrzeugen. Zudem würden seltene Erden, Kobalt usw. unter sehr fragwürdigen Bedingungen abgebaut.

Laut der Boston Consulting Group befänden sich 50 % der Landstraßen in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand. Da es noch keinen Landstraßenzustandsbericht gebe, müsse man befürchten, dass sich ein weiteres Drittel höchstens im ausreichenden Zustand befinde. Demnach benötigten rund 80 % der Landstraßen eine grundlegende Erneuerung, mithin über 10.000 Kilometer. Bei einer durchschnittlichen Breite von sieben Metern und einem realistisch angenommenen Preis von 45 € pro Quadratmeter spreche man von rund 3 Milliarden € an Finanzstau. Dabei spreche er nur von der Ertüchtigung der Landstraßen und noch nicht von Brücken, Kreisverkehren und sonstigem. Die 200 Millionen € reichten also nicht aus.

Zudem halte man die hohe Anzahl der Mitarbeiter für das Projekt Zukunft der Mobilität für falsch veranschlagt, da man besser in die Infrastruktur investieren sollte.

Die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken unterstütze seine Fraktion nur, wenn sie sich wirklich lohnten, denn Omnibusse führen wesentlich günstiger und deutlich umweltschonender.

Seine Fraktion stehe für einen bezahlbaren ÖPNV, der allerdings auch für die öffentliche Hand bezahlbar sein müsse. Es handele sich zweifelsfrei um ein Subventionsgeschäft, das häufig auch von Schülerverkehren mitfinanziert werde, die aber in den meisten Kreisen in der nächsten Zeit wegfallen würden. Für die öffentliche Hand, die Landkreise und die Gemeinden stiegen somit die Schwierigkeiten, die Kosten in den Griff zu bekommen.

Man spreche sich für den Schutz der Bevölkerung und gegen weitere Nachtflüge an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn aus. Die Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt könnten diese Bedürfnisse mit den vorhandenen Kapazitäten decken.

Ausdrücklich lehne man Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ab, weil sie der Enteignung von Millionen Dieselfahrern gleichkämen.

Nach seiner Ansicht dürften sich die Umweltzonen demnächst erledigen, weil sowieso schon 96 % der Fahrzeuge über eine grüne Umweltplakette verfügten und die Zahl stetig steige. Für zielführend halte er ein Konzept zur Senkung der Emissionen von Binnenschiffen, die nach einem Bericht des VDE so viel Abgase wie 3,8 Millionen Pkw der Abgasnorm Euro fünf verursachten. Diesen Umstand müsse man seiner Ansicht nach auch global überdenken.

Man unterstütze den Ausbau von Radwegen, fordere aber die Anpassung von Förderrichtlinien.

Für die neue Brücke für die A1 bei Leverkusen die Deponie Dhünnaue zu öffnen, halte man für grundlegend falsch, weil zu gefährlich. Vielmehr hätte man eine Schrägseilbrücke vorgeschlagen, um die gesamte Deponie zu überspannen, da man die Pylonen außerhalb der Deponie hätte errichten können. So hätte man die eventuell zu teure Tunnellösung, aber auch die Öffnung der Deponie vermeiden können.

Der Knotenpunkt von A1 und A3 müsse kurzfristig mit Rampenverbindungen ähnlich dem Malteserkreuz ausgebaut werden. Zudem fehle eine südliche Rheinbrücke bei Godorf zur Verbindung der A553 mit der A59 in Verlängerung an den Flughafen Köln/Bonn. Man denke hier ebenfalls an eine Schrägseilbrücke für den kombinierten

Verkehr von Straße und Eisenbahn. Für wirklich zielführend für die Region halte er eine Verlängerung der A542 in Richtung der A57. Hierfür könnte man eine mit der Brücke für die A1 baugleiche schaffen und beide gemeinsam ausschreiben. Dabei denke er an eine Lego-Brücke im größeren Maßstab.

Alle Strategien zur Beschleunigung des Planungsrechts und der kritischen Prüfung des Verbandsklagerechts unter Berücksichtigung der Bürgerbeteiligung zu nutzen, halte er für die Mobilität in Nordrhein-Westfalen für unabdingbar.

Aufgrund der zu geringen Investitionen in die Infrastruktursanierung und der seiner Meinung nach aus ideologischen Gründen falschen Weichenstellung bei der Elektromobilität werde seine Fraktion den Haushalt ablehnen. Die Elektromobilität mit teuren, schweren und völlig unökologischen Batterien müsse man ablehnen. Zukünftig werde man bei der Elektromobilität an Grenzen stoßen und andere Lösungen finden müssen.

In der Personalübersicht im Einzelplan 09 fänden sich 112 zusätzliche Stellen, davon 42 Beamtinnen und Beamte sowie 70 Arbeitnehmer. Laut der Haushaltsrede des Ministers seien 50 Stellen für Planer, also für Techniker und Ingenieure vorgesehen. Er möchte wissen, wie viele der neuen Planer Beamte sein werden.

Olaf Lehne (CDU) betont, nur alle Wegemittel und Fördermittel zusammen könnten die Menge der Probleme in Nordrhein-Westfalen dauerhaft lösen, also Binnenschifffahrt, Flughäfen, Bahn und Straßen. Deshalb würden – im Gegensatz zu den letzten Jahren – auch alle im Haushalt berücksichtigt. Man stelle insgesamt mehr Mittel ein, anstatt ideologisch verbrämt die Straße nur gebremst zu finanzieren, denn NRW brauche bessere Straßen.

Carsten Löcker (SPD) widerspricht Olaf Lehne und verweist auf die bereits gemachten Ausführungen. Bei den angekündigten 15 % handele sich lediglich um 5 Millionen €. Insofern könne man nicht von Entfesselung sprechen und öffentlich den Eindruck erwecken, viel Geld zusätzlich bereitgestellt zu haben.

Er fragt Klaus Vossemer nach der konkreten mittelfristigen Finanzplanung mit Blick auf das Sozialticket. Dass Schwarz-Gelb dazu in der mittelfristigen Finanzplanung wirklich etwas einbringen werde, bezweifle er.

Die L821 sei vor Ort äußerst umstritten. Nach seiner Einschätzung müsse man sogar konstatieren, dass die Straße in der Region niemand wolle. Vor diesem Hintergrund für 1,9 Kilometer 15 Millionen € in die Hand zu nehmen bei einem Gesamtetat von 37 Millionen €, halte er für nicht sachgerecht. Stattdessen kündige die Heimatministerin Scharrenbach öffentlich an, sich persönlich für das Projekt einzusetzen. Dies widerspreche dem Stil der Vergangenheit, vor Ort einen größtmöglichen Konsens in der Sache zu erreichen, bevor man ein Straßenbauprojekt vor Ort umsetze.

In der Enquetekommission zum ÖPNV habe man die Vereinheitlichung der Digitalisierung herausgearbeitet. Insbesondere im SPNV und im ÖPNV erlebe man aber unterschiedliche oder fehlende oder aber parallele Standards. Er möchte wissen, ob sich die vom Minister geplante Einrichtung einer neuen Abteilung in seinem Ministerium mit

der Organisation einer Plattform auf Landesebene beschäftigen solle, um hier zu einem möglichst einheitlichen Vorgehen in den nächsten Jahren zu kommen.

Klaus Vossemer (CDU) hält Johannes Remmel entgegen, Rot-Grün habe im Jahr 2010 1.559 Ingenieurstellen bei Straßen.NRW übernommen, aber bereits im Jahr 2013 nur noch 1.486 ausweisen können. Insofern habe Rot-Grün den Stellenabbau weiterbetrieben, wobei er selbst beides für falsch halte. Dabei müsse man allerdings bedenken, dass es in der Zeit von 2005 bis 2010 noch nicht den Investitionshochlauf des Bundes gegeben habe. Vielmehr habe Rot-Grün im Jahr 2011 eine Streichliste erstellt und die Hälfte, nämlich 78 aller Bundes- und Landesstraßenprojekte, in einer „Nacht der langen Messer“ ohne Sinn und Verstand und ohne jegliche Begründung bis auf diejenige, nicht für die Schublade zu planen, gestoppt. Dabei habe es sich um eine rein ideologisch motivierte Aktion gehandelt, weil man gegen jedweden Straßenbau im Lande zu Felde hätte ziehen und zunächst Ruhe in der tolerierten Minderheitsregierung und später in der Koalition haben wollen zulasten der Zukunft.

Carsten Löcker hält er entgegen, er könne schlechterdings von einer Politik durch die Windschutzscheibe sprechen und zugleich 5 Millionen € für den Straßenneubau als zu wenig kritisieren. Schwarz-Gelb entfessele, was möglich sei und was Rot-Grün versäumt habe, denn bei einer besseren Vorbereitung der Vorgängerregierung könnte man heute auch mehr umsetzen. All das, was teilweise seit Jahren und Jahrzehnten baureif sei, setze man nun endlich um.

Arndt Klocke (GRÜNE) widerspricht Klaus Vossemer, man habe mitnichten die Hälfte der Projekte eingestellt, sondern vielmehr 183 Projekte weitergeplant. Die Straßenlisten der Jahre 2011 und 2013 könne man immer noch im Internet abrufen. Weil der Minister und die Koalitionsfraktionen immer wieder behaupteten, sie hätten bei Regierungsübernahme keine Planungen vorgefunden, habe er eine Kleine Anfrage zu dem Thema gestellt, denn in den vergangenen Jahren habe man jährlich zwischen 15 und 20 Projekte pro Jahr gehabt. In sechs Jahren handele es sich mithin um maximal 100 Projekte. Insofern wolle er wissen, was aus den übrigen 80 bis 85 Projekten geworden sei, sodass die neue Landesregierung keine geplanten oder vorgeplanten Projekte vorgefunden habe.

In den Jahren zwischen 2005 und 2010 seien insgesamt 680 Stellen abgebaut worden. Zwar seien bis 2013 weiterhin Stellen abgebaut worden; allerdings habe Rot-Grün nicht damit begonnen. Bisweilen habe er den Eindruck, die Welt beginne für Schwarz-Gelb erst im Jahr 2010. Im Jahr 2021 vor der nächsten Landtagswahl werde man dann bilanzieren.

Minister Hendrik Wüst (MV) antwortet Arndt Klocke, als nordrhein-westfälischer Vertreter beim Dieselgipfel in der letzten Woche habe er nicht die Auffassung gehört, man könne keine Mittel gewähren, weil dies mit Blick auf die geschäftsführende Bundesregierung rechtlich nicht zulässig sei. Er halte sie im Übrigen auch für unzutreffend, weil es einen arbeitsfähigen Haushaltsgesetzgeber gebe. Er appelliert, sich nicht der Deutschen Umwelthilfe darin anzuschließen, jeden Tag in einer Lokalzeitung eine andere

Stadt mit angeblich unvermeidbaren Dieselfahrverbote zu bedrohen, denn es falle am Ende allen politisch auf die Füße, wenn man bis zu 9 Millionen Menschen mit Euro-5-Fahrzeugen den Zugang zu den Städten versage. In 32 Städten in Nordrhein-Westfalen arbeite man daran, dies zu vermeiden, woran man gemeinsam arbeiten solle.

Johannes Remmel entgegnet er, er habe nicht nur von Abgeordnetenstraßen gesprochen, sondern dass man allgemein im Land nicht den Anspruch zu Ertüchtigung der Straßennetze gehabt habe. Es stimme auch nicht, dass die alte Landesregierung jedes Jahr 20 neue Straßenbauprojekt in die Welt gesetzt habe, denn wenn man nur langsam genug plane, verfolge man ziemlich lange immer dieselben 20 Projekte, wobei man an vielen anderen Projekten überhaupt nicht weitergeplant habe. So komme es heute zu Planungsständen mit dem Stand von vor vielen Jahren, an die man bestenfalls mit viel Arbeit anknüpfen könne. Dieser Herausforderung müsse sich die neue Landesregierung nun stellen.

Carsten Löcker habe er so verstanden, dass er die neue Abteilung IV seines Hauses begrüße. Die Antwort auf seine Frage finde sich bereits im Koalitionsvertrag, denn selbstverständlich wolle man ein landesweites E-Ticket. Er habe ebenfalls die L821 angesprochen, und Arndt Klocke habe darauf hingewiesen, dass die Stadt Bergkamen an alternativen Verkehrskonzepten arbeite. Allerdings habe der Rat der Stadt Bergkamen am 28. Juni dieses Jahres getagt und dem Ministerium mit Datum vom 5. Juli 2017 mitgeteilt, man habe sich dieser Aufgabe sehr ambitioniert gestellt, könne aber keine Alternativen zur L821 finden und deshalb auch nicht verfolgen.

Im Übrigen setze sich nicht allein Ministerin Scharrenbach für Straßen im Land ein, denn überall im Land treffe er bei seinen Gesprächen auf Bürgerinitiativen, Unternehmerinitiativen und Anwohnerinitiativen, die für Landesstraßen, Ortsumgehungen und Lückenschlüsse Werbung machten.

Die AfD habe nach dem überwiegenden Status der Stellen gefragt. Ingenieure und Techniker seien in der Regel Angestellte. Sofern man einen verbeamteten Planer von einer Kommune abwerben könne, wolle er auch eine Verbeamtung nicht ausschließen. Dabei machten Beamte und Angestellte die gleiche Arbeit. Er schicke aber keinen verbeamteten Ingenieur nach Hause, nur weil er verbeamtet sei.

Zum Bündnis für Mobilität führt er aus, man habe die Partner des früheren Bündnisses für Infrastruktur informiert. Der Auftakt finde im nächsten Jahr statt, sodass er gerne dann darüber berichten wolle.

Er wirbt um Zustimmung für den Haushalt, da sich offensichtlich alle Fraktionen für mehr Planungskapazitäten aussprechen. Man schaffe 61 neue Stellen, davon 50 für neue Planer, streiche 20 kw-Vermerke aus rot-grüner Zeit, um mehr Verlässlichkeit zu schaffen, und schaffe 13 neue Stellen für die Genehmigungen bei der Bezirksregierung. Die Forderung, bei Landesstraßen noch viel mehr zu machen, begrüße er als Unterstützung. Man setze im Jahr 2018 alles Umsetzbare um, auch wenn man natürlich Klagen gegen den einen oder anderen Planfeststellungsbeschluss nicht ausschließen könne.

Die Enquetekommission habe zu Recht die Verbesserung der vernetzten Mobilität erarbeitet, was allerdings nie umgesetzt worden sei. Dies setze man nun endlich um. In Bayern beispielsweise gebe es eine Abteilung für nachhaltige Mobilität, wobei es sich

im Grunde um nicht viel anderes halte als in Nordrhein-Westfalen, nämlich die Chancen der Digitalisierung für den ÖPNV zu nutzen, um ihn zu verbessern.

Gordan Dudas (SPD) resümiert, es bestehe Einigkeit, dass zu einer vernünftigen Weiterentwicklung der Infrastruktur neben den Straßen auch Wasserwege, Schienen und Radwege gehörten. Deshalb vermisse er eine Aussage über den Stellenwert, den der Minister den anderen Verkehrswegen neben der Straße beimesse, hinterlegt mit Finanzmitteln und Konzepten. Falls die Landesregierung kein Konzept habe, möge der Minister wenigstens dies ehrlicher Weise sagen.

Johannes Remmel (GRÜNE) erinnert an die von ihm gestellten Fragen, nämlich nach dem Stand der in der Vorlage aufgeführten Kostenschätzung, ob es sich also um den Stand zu Planungsbeginn handele und was man in diesem Falle noch an zusätzlichen Kosten im Verlauf der Maßnahmen einrechnen müsse.

Darüber hinaus habe er nach der Umsetzung von EPOS gefragt bezogen auf die Landesstraßen und die diesbezüglichen zukünftigen Unterhaltskosten, was er für eine Entscheidung darüber, welche Straßen man in eine Landesbauliste aufnehme, mit Blick auf die mittelfristige Finanzplanung für wichtig halte.

Seine Fraktion teile ebenfalls die Sorge um die Fahrverbote, die man wie auch immer vermeiden müsse. Dazu müssten die Städte aber in die Lage versetzt werden, die bestehenden Möglichkeiten schnell zu ergreifen. Der Städtetag empfehle den vorzeitigen Maßnahmenbeginn, weise allerdings darauf hin, der Bundeshaushalt stelle die Voraussetzung für konkrete Förderanträge und Förderzusagen dar, es also noch keine konkrete Hinterlegung der Bundesmittel gebe, weshalb er anrege, das Land möge in Vorleistung für den Bund treten, um sichere Investitionen in den Kommunen zu ermöglichen.

Minister Hendrik Wüst (MV) glaubt, Johannes Remmel erliege einem Missverständnis, da auch bei einer vorläufigen Haushaltsführung Mittel abfließen könnten, denn neue Programme stellten nicht das Mittel der Wahl dar. Vielmehr werde es ein einziges neues Programm geben. Alle neuen Programme müssten bei der EU notifiziert werden, was Zeit koste. Deshalb wolle der Bund bisherige Programme, die man nicht neu notifizieren müsse, mit neuen Mitteln auszustatten, wobei die Mittel teilweise noch gar nicht abgerufen worden seien. Dass man vorangehen könne, sehe man an Köln, wo man nicht auf neue Programme warte, sondern 50 Busse beschaffe, um sie im Jahr 2020 auf die Straße zu bringen. PaderSprinter in Paderborn beispielsweise schaffe ganz aktuell noch 15 Nachrüstsätze für Diesel an. Handlungsfähigkeit erreiche man auch dadurch, dass man den förderunschädlichen vorgezogenen Maßnahmenbeginn für die Förderprogramme ermöglicht habe.

EPOS befinde sich in der Einführungsphase und sei somit noch lange nicht so weit, Erhaltungsmittel abbilden zu können, aber selbst in diesem Fall würde man sich vor dem Projekt nicht scheuen.

Bei den Kosten handele es sich immer um Kosten zum Zeitpunkt der Planung. Genaue Zahlen könne man erst nach dem Ergebnis der Ausschreibungen nennen. Finanziere

man das heute vorgestellte Landesbauprogramm aus, komme man beinahe schon zu einer Verdoppelung des letzten rot-grünen Landesstraßenbauprogramms.

Gordan Dudas antwortet er, die Landesregierung tue mehr für Nahmobilität mit dem Programm zur Verbesserung der Nahmobilität in Höhe von 16,1 Millionen €, mithin 1 Million € mehr, stelle ein Drittel mehr für das Radwegenetz an bestehenden Landesstraßen zur Verfügung sowie 3 Millionen € zusätzlich für Radschnellwege. Bei den Wasserstraßen handele es sich um eine primäre Aufgabe des Bundes, der seine Wasserstraßenverwaltung stärken wolle, weil auch dort Planungskapazitäten fehlten. Von Landesseite gebe es 4 Millionen €, damit es auch in Nordrhein-Westfalen weitergehe. Bei dem Vorwurf der Opposition, die neue Landesregierung kümmere sich nur um den Straßenausbau, handele es sich mithin um ein Zerrbild.

Vorsitzender Thomas Nückel stellt die Benehmensherstellung des Ausschusses zum Bauprogramm 2018 für die Landesstraßen Drucksache 17/340 fest.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und AfD, den Einzelplan 09 anzunehmen.

