



## **Verkehrsausschuss**

### **60. Sitzung (öffentlich)**

15. September 2021

Düsseldorf – Haus des Landtags

15:47 Uhr bis 17:22 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

	<b>Vor Eintritt in die Tagesordnung</b>	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2022 (Haushaltsgesetz 2022)</b>	<b>6</b>
	Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 17/14700	
	Vorlage 17/5543	
	Einzelplan 09	
	– mündlicher Bericht der Landesregierung	
	Der Ausschuss kommt überein, schriftliche Fragen bis zum 24. September 2021 einzureichen und darüber am 27. Oktober 2021 sowie über mögliche Änderungsanträge am 10. November 2021 zu beraten, die bis zum 8. November eingereicht werden können.	

**2 Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze 11**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 17/14962

– Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, das weitere Vorgehen unter den Obleuten zu klären.

**3 Insektenschutz jetzt! – Sonderprogramm zur Stärkung der biologischen Vielfalt entlang der Straßen in Nordrhein-Westfalen 12**

Antrag  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/13392

Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses  
Stellungnahme 17/4120  
Stellungnahme 17/4121  
Stellungnahme 17/4132  
Stellungnahme 17/4165  
Stellungnahme 17/4173  
Stellungnahme 17/4215 (Neudruck)  
Stellungnahme 17/4239

– Abstimmung gemäß Vereinbarung der Fraktionen

– Wortbeiträge

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

**4 Auswirkungen der Unwetterkatastrophe vom 14./15. Juli 2021 im Bereich der Verkehrsinfrastruktur – Aktuelle Entwicklungen 14**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 17/5696

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

- 5 NRW-Bahnverkehr im Umbruch – Welche Vorkehrungen trifft die Landesregierung zur Absicherung eines verlässlichen Bahnverkehrs ohne private Anbieter?** *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1])* **16**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 17/5697

– Wortbeiträge

- 6 Geogene Belastungen** *(Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 2])* **18**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 17/5516

– Wortbeiträge

- 7 Mantelverordnung** *(Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 3])* **19**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 17/5515

– Wortbeiträge

- 8 Recyclingquote im Asphaltbau** *(Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 4])* **20**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 17/5508

– Wortbeiträge

- 9 Deponien in Südwestfalen** *(Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 5])* **21**

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 17/5503

– Wortbeiträge

**10 Entwurf einer Verwaltungsvereinbarung zur bundesweiten Koordinierung der Aktivitäten auf Testfeldern zur automatisierten und vernetzten Mobilität 22**

Unterrichtung  
durch den Präsidenten des Landtags  
Drucksache 17/15115

Vorlage 17/5637

– keine Wortbeiträge

**11 Rechtsverordnung zur Ausstellung von Bewohnerparkausweisen (Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 6]) 23**

– mündlicher Bericht der Landesregierung

**12 Verschiedenes 24**

Der Ausschuss kommt überein, auf den bisherigen optionalen Sitzungstermin am 29. September 2021 zu verzichten.

\* \*

**1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2022 (Haushaltsgesetz 2022)**

Gesetzentwurf  
der Landesregierung  
Drucksache 17/14700

Vorlage 17/5543

Einzelplan 09

*(Der Gesetzentwurf wurde am 08.09.2021 nach der ersten Lesung einstimmig an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend – sowie an die zuständigen Fachausschüsse mit der Maßgabe überwiesen, dass die Beratung des Personalhaushalts einschließlich aller personalrelevanten Ansätze im Haushalts- und Finanzausschuss unter Beteiligung seines Unterausschusses Personal erfolgt.)*

**Minister Hendrik Wüst (VM) berichtet:**

Mobilität muss besser, sicherer und sauberer werden. Gute Mobilität ist Grundlage für Lebensqualität, für einen hochvernetzten, arbeitsteiligen Wirtschaftsstandort und damit auch Grundlage für Wohlstand und soziale Sicherheit. Zu guter Mobilität gehören eine leistungsfähige Infrastruktur auf allen Verkehrsträgern, attraktive öffentliche Verkehre sowie digitale und vernetzte innovative Mobilitätsangebote.

Wir haben die Verantwortung angenommen, der nachfolgenden Generation ein klimaneutrales Land zu hinterlassen, das als Industrieland zugleich Wohlstand und soziale Sicherheit garantiert und in dem der Preis für Mobilität nicht zur neuen sozialen Frage wird. Deshalb stärken wir mit dem Haushalt 2022 alle Verkehrsträger mit ihren jeweiligen Stärken mit Investitionen so hoch wie nie zuvor.

Ich fange mit einem Mobilitätsbereich an, der in der Landespolitik früher aufgrund realer Zuständigkeiten meist nicht als erster genannt worden wäre, nämlich die Bahnpolitik. Wir machen eine sehr aktive Bahnpolitik. Deutschland muss wieder Bahnland werden. Nach meiner festen Überzeugung muss eine moderne Mobilitätspolitik auch eine moderne Bahnpolitik auf Landesebene beinhalten. Politik muss sich weiterentwickeln; das tun wir.

Investitionen in die Bahninfrastruktur sind auf Rekordhöhe. Laut Deutscher Bahn wird in diesem Jahr eine Summe von 1,87 Milliarden Euro in das nordrhein-westfälische Bahnnetz investiert. Wir machen in Nordrhein-Westfalen schon heute das, was der Bund für die Zukunft plant, nämlich mehr Investitionen in die Schiene als in die Straße. Das war 2020 bereits so, und das muss auch so weitergehen. In beide Verkehrsträger muss auch in Zukunft mehr investiert werden.

Damit noch mehr Menschen mit Bus und Bahn fahren, hat die Landesregierung in den vergangenen Jahren erheblich in einen leistungsstärkeren, verlässlicheren und

noch flexibleren ÖPNV investiert. Wir haben 2019 eine ÖPNV-Offensive über bislang 2 Milliarden Euro auf den Weg gebracht für ein Systemupgrade bei den Stadt- und Straßenbahnnetzen, die Stärkung der Robustheit des Schienennetzes – insbesondere für den SPNV, den Regionalverkehr, auch mit für Landesaufgaben zur Verfügung stehenden Mitteln –, Streckenreaktivierungen, regionale Schnellbuslinien, On-Demand-Verkehre und Bahnhofssanierungen, um nur die wichtigsten Themen zu nennen.

Eine vernünftige Politik der Mitte denkt die alltägliche Mobilität der Menschen in Stadt und Land weiter. Deshalb schaffen wir mit dieser ÖPNV-Offensive bessere Angebote in den Ballungsgebieten ebenso wie in den suburbanen und ländlichen Regionen.

Mit dem letzten Haushalt für 2021 haben wir erstmals einen Planungsvorrat für die Schiene ermöglicht. Mit dem Haushalt 2022 gehen wir hier einen großen Schritt nach vorne. Man sagt das immer so schön: Wenn Geld kommt, müssen wir fertige Pläne in der Schublade haben. Deshalb werden wir unser Planungsvorratsprogramm mit dem Haushalt 2022 noch einmal deutlich ausweiten: Wir heben die Mittel zur Förderung von Planungsleistungen auf der Schiene um 26,5 Millionen auf 34 Millionen Euro an. Bei den Rahmenbedingungen bin ich ziemlich sicher, dass davon nichts lange in der Schublade liegen bleibt.

Wir stellen zudem die haushaltsrechtlichen Weichen zur Umsetzung des Projekts „Westspange Köln“; die Finanzierung hatte ich vor einigen Wochen bereits mit Finanzminister Lutz Lienenkämper vorgestellt. Der Bahnknoten Köln ist einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in ganz Deutschland. Ausgerechnet an dieser neuralgischen Stelle fehlen die Kapazitäten; deshalb ist der Ausbau des Bahnknotens eines unserer wichtigsten Schienenprojekte.

Der sogenannten „Westspange“ kommt eine besondere Bedeutung zu: Sie ist der Hebel, mit dem sich die größten Engpässe im Bahnknoten Köln auflösen lassen. Der Bau der „Westspange“ sorgt im gesamten nordrhein-westfälischen Schienennetz und darüber hinaus für mehr Stabilität. Er ermöglicht zudem, dass das Rheinische Revier verkehrlich besser angeschlossen wird. Da die „Westspange“ über das Rheinische Revier hinaus große Bedeutung hat, hat die Landesregierung entschieden: Wir finanzieren das Projekt „Westspange“ nicht aus Kohlemitteln, weil es eine überregionale und sogar eine nationale Bedeutung hat.

Nach langen Verhandlungen haben wir vor wenigen Wochen eine Finanzierungszusage des Bundes erhalten: Der Bund hat sich bereit erklärt, 75 % der Baukosten der Westspange aus Bundesmitteln zu finanzieren. Das Land übernimmt die fehlenden 25 % der Baukosten sowie die gesamten Planungskosten. Diese Planungskosten sind keine Kleinigkeit: Das sind schnell mal 20 %. Dafür stellen wir mit dem Haushaltsgesetz 2022 bis 2038 insgesamt 900 Millionen Euro bereit. Das Projekt wird nach heutigem Stand ein Gesamtvolumen von 2,3 Milliarden Euro haben.

Wir sorgen mit dem Haushalt 2022 auch weiterhin für die Verlagerung von Gütern auf die Schiene. Mit unserer NE-Bahnförderung schließen wir die „letzte Meile“ vieler Gewerbe-, Industrie- und Logistikstandorte bis zum Hauptstreckennetz der Bahn.

Damit konnten wir in den letzten Jahren Hunderttausende Lkw-Fahrten von der Straße auf die Schiene verlagern. Mit 12 Millionen Euro setzen wir die erfolgreiche Förderung des Schienengüterverkehrs aus Landesmitteln auch im kommenden Jahr fort; das sind zusätzlich noch mal 5 Millionen Euro.

Selbstverständlich bringen wir auch weiterhin unsere Straßen in Ordnung. Die größte Herausforderung lag in den letzten Jahren darin, die bereitgestellten Rekordsummen mit dem Bedarf zusammenzubringen. Das machen wir mit einem Planungs-, einem Genehmigungs- und einem Bauhochlauf: Wir haben jedes Jahr mehr Planer eingestellt. Wir haben Rekordsummen für Ingenieurbüros ausgegeben. Wir haben die Zuständigkeiten der Bezirksregierungen flexibilisiert. Dass der Kapazitätshochlauf ankommt, zeigt der schnellere Abruf von Bundesmitteln: Seit 2017 haben wir insgesamt fast 600 Millionen Euro mehr Bundesmittel abgerufen, als uns eigentlich zugestanden hätten.

Auch im kommenden Jahr steigen die Mittel für den Neu- und Ausbau von Landesstraßen. Wurden dafür in den Jahren 2016 und 2017 pro Jahr 32 Millionen Euro bereitgestellt, stellen wir 2022 insgesamt 72 Millionen Euro bereit. Damit bauen wir vor allem neue Ortsumgehungen, um die Menschen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Wir sorgen damit für bessere Luft und mehr Lebensqualität in den Ortschaften: Verkehr raus, Lebensqualität rein. Auch für Erhalt und Modernisierung von Landesstraßen steigern wir die Mittel: Wurden dafür im Jahr 2017 noch 127 Millionen Euro bereitgestellt, liegen die Mittel 2022 bei 213 Millionen Euro; das ist eine Steigerung um insgesamt 67 %.

Das Fahrrad hat Hochkonjunktur. Der Trend zum Fahrrad hat viele Gründe. Einer davon ist nicht ganz so gut, nämlich die Coronapandemie. Der stärkste gute Grund ist die Elektrifizierung des Radverkehrs. Dank E-Bikes und Pedelecs können mit dem Rad größere Distanzen zurückgelegt werden. Damit wird das Rad auch für Pendler zur Alternative. Das heißt, beim Fahrrad tut sich richtig was.

Das sehen wir auch beim Radwegebau: Seit dem Regierungswechsel 2017 sind in Nordrhein-Westfalen 580 km neue Radwege entstanden. Diese Entwicklung setzen wir mit weiteren Rekordinvestitionen fort. Auch im Haushalt 2022 gehen die Zahlen weiter nach oben. Mit 102 Millionen Euro Landesmitteln sorgen wir für die Verdoppelung der Mittel zur Verbesserung des Rad- und des Fußverkehrs; Bundesmittel kommen zu dieser Summe noch hinzu. So viel Geld gab es in Nordrhein-Westfalen für Nahmobilität und für den Ausbau der Radinfrastruktur noch nie.

Im Juni habe ich den Entwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in den Landtag eingebracht. Nordrhein-Westfalen wird damit das erste deutsche Flächenland, in dem die Förderung des Radverkehrs Gesetzeskraft erlangt. Für Maßnahmen aus dem neuen Gesetz stellt das Land 40 Millionen Euro bereit; das ist ein Plus von rund 30 Millionen Euro; das heißt, die Maßnahmen in Fahrrad- und Nahmobilität sind mit Geld hinterlegt. Für Investitionen des Landes in Radschnellwege stehen 28 Millionen Euro zur Verfügung. Für den Radwegebau und die Radwegeerhaltung an Landesstraßen sind 2022 30 Millionen Euro vorgesehen. Für Projekte im Rahmen des kommunalen Programms zur Förderung der Nahmobilität sind 36 Millionen Euro eingeplant.

Eine Antwort auf die Frage, wie wir einen Fahrradanteil von 25 % schaffen wollen, ist Geld. Hier hinterlegen wir die Maßnahmen des FaNaG konkret mit Geld. Wir haben immer gesagt: Das Geld gehört in den Haushalt und in kein anderes Gesetz; dort finden Sie es jetzt wieder. Allein für Maßnahmen aus dem FaNaG bedeutet das 30 Millionen Euro zusätzlich.

Wir setzen auch beim Rad auf Planungsbeschleunigung. Ich habe letzte Woche unser Infrastrukturpaket II in den Landtag eingebracht. Auch beim Radverkehr kommt es ganz entscheidend darauf an, dass Planung schneller geht. Konkret geht es darin darum, dass bei Klagen gegen Radschnellwege künftig eine Tatsacheninstanz wegfällt: Es geht direkt zum Oberverwaltungsgericht. Für neue Radwege bis zu 6 km Länge, die nicht durch geschütztes Gebiet führen, ist künftig keine Umweltverträglichkeitsprüfung mehr nötig. Auch das macht die Planung neuer Radwege schneller.

All das – die Mittel und die Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung – dient dem Ziel, einen Radverkehrsanteil von mindestens 25 % zu erreichen. Dafür stellen wir auch mit dem Haushalt 2022 die entscheidenden Weichen.

Die Mobilität der Zukunft ist digital, vernetzt und automatisiert. In Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung liegen enorme Chancen, Mobilität besser, sicherer und sauberer zu machen; diese Chancen nutzen wir. Bei Mobilität 4.0 haben wir 2017 bei null angefangen und entschieden, die riesigen Zukunftschancen aktiv zu nutzen.

Drei Jahre nach Gründung der neuen Fachabteilung können wir eine beachtliche Zahl spannender, innovativer Projekte „Made in NRW“ vorzeigen. Als Beispiele seien nur der erste autonome Linienbus im Linienverkehr in Monheim und Soest genannt, die zweite Stadt in Nordrhein-Westfalen mit autonomem und barrierefreiem Busservice. Die TU Dortmund forscht an der Einführung eines individuellen und flexiblen ÖPNV mit automatisiert fahrenden Verkehrsmitteln im ländlichen Raum. Zur Erforschung der autonomen Binnenschifffahrt haben wir in Duisburg ein Versuchs- und Leitungszentrum eingerichtet. Hinzu kommt in Duisburg ein weiteres Versuchszentrum, wo am Hafen der Zukunft geforscht wird.

Mit der Automatisierung des Verkehrs ist das Versprechen verbunden, den Verkehrsfluss zu erhöhen, Emissionen einzusparen und die Unfallzahlen zu senken. Wir arbeiten an der Einlösung dieses Versprechens.

Auch am Flugverkehr der Zukunft wird in Nordrhein-Westfalen geforscht: Am Aldenhoven Testing Center soll demnächst das vertikale Starten und Landen getestet werden. Wir leisten unseren Beitrag dafür, die dritte Dimension der Mobilität neu zu erschließen und Flugtaxis für die Menschen schneller verfügbar zu machen. In Aachen-Merzbrück wird das hybridelektrische Fliegen erforscht. Dort wird mit dem „Silent Air Taxi“ der leise und saubere Flugverkehr getestet. Den Verkehrslandeplatz Aachen-Merzbrück haben wir deshalb mit rund 4 Millionen Euro zu einem Forschungsflugplatz weiterentwickelt – eine innovative technische Lösung, um die Konflikte im Umfeld unserer Flughäfen mit leisem Starten und Landen zu lösen.

Digitalisierung und Vernetzung bieten riesige Chancen für bessere Mobilität, insbesondere in suburbanen und ländlichen Regionen. Gerade auf dem Land gibt es häufig kein flächendeckendes ÖPNV-Angebot, vor allem nicht in Randgebieten oder zu Randzeiten. Zur besseren Anbindung der Menschen nutzen wir nachfrageorientierte On-Demand-Mobilität. Das Angebot fährt im Unterschied zum ÖPNV auf Bestellung, ohne festen Fahr- und ohne festen Linienplan. Erste vom Land geförderte On-Demand-Projekte sind bereits an den Start gegangen wie etwa in Münster, Gronau oder in Meinerzhagen. Darüber hinaus gibt es auch vergleichbare Projekte ohne Förderung aus unserem Etat.

Wir wollen, dass die Mobilität der Zukunft in Nordrhein-Westfalen nicht nur erforscht, entwickelt und getestet, sondern auch produziert und frühzeitig angewendet wird. Bei Mobilität 4.0 geht es nicht nur darum, den Menschen ein besseres, sicheres und sauberes Mobilitätsangebot zu machen, sondern es geht auch darum, in diesem Zukunftsfeld neue Arbeitsplätze zu schaffen. Das Zukunftsthema digitale und vernetzte Mobilität ist auch ein Stück Wirtschaftspolitik für unser Land. Deshalb steigern wir die Mittel für die Mobilität der Zukunft um zusätzlich 41,5 Millionen Euro auf insgesamt knapp 95 Millionen Euro.

Sie sehen: Es geht auf allen Ebenen der Landesverkehrspolitik voran. Es macht mir nach wie vor große Freude, als Verkehrsminister für bessere, sichere und saubere Mobilität zu sorgen.

Der Ausschuss kommt überein, schriftliche Fragen bis zum 24. September 2021 einzureichen und darüber am 27. Oktober 2021 sowie über mögliche Änderungsanträge am 10. November 2021 zu beraten, die bis zum 8. November eingereicht werden können.

