



Verkehrsausschuss

63. Sitzung (öffentlich)

10. November 2021

Düsseldorf – Haus des Landtags

15:43 Uhr bis 18:13 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

5

Der Ausschuss kommt überein, den bisherigen Tagesordnungspunkt 6 „Bericht zur aktuellen Verhandlungssituation mit abellio“ als neuen Tagesordnungspunkt 3 zu behandeln.

Der Ausschuss kommt überein, Tagesordnungspunkt 5 „Brandgefahr durch Elektro- und Hybridfahrzeuge in Sammelgaragen – Mit einheitlichem Brandschutz der steigenden Gefahr begegnen“ heute nicht zu behandeln.

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2022 (Haushaltsgesetz 2022) **6**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/14700

Vorlage 17/5543
Einzelplan 09

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5959 (Landesstraßenbauprogramm)

- mündlicher Bericht der Landesregierung
- Wortbeiträge

Der Verkehrsausschuss stellt sein Benehmen zum Landesstraßenbauprogramm mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN her.

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 Gesetzentwurf anzunehmen.

2 Zwischenstand zur Einführung des eTarifs in Nordrhein-Westfalen **11**
(Bericht beantragt von den Fraktionen von CDU und FDP [s. Anlage 1])

Bericht
der Verkehrsverbände durch
José Luis Castrillo, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Michael Vogel, Verkehrsverbund Rhein-Sieg und
Matthias Hehl, WestfalenTarif GmbH

- Wortbeiträge

- 3 Bericht zur aktuellen Verhandlungssituation mit abellio** (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) **15**
- Bericht
der Landesregierung
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 4 Mobilität der dritten Dimension: Die Möglichkeiten von Urban Air Mobility für ein Zukunftsbild Flughäfen nutzen** **21**
- Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 17/12761
- Ausschussprotokoll 17/1545 (*Anhörung am 15.09.2021*)
- *Wortbeiträge*
- Der Ausschuss stimmt dem Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und AfD bei Enthaltung der SPD-Fraktion zu.
- 5 Brandgefahr durch Elektro- und Hybridfahrzeuge in Sammelgaragen – Mit einheitlichem Brandschutz der steigenden Gefahr begegnen** **22**
- Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/15455
- wird nicht behandelt

6 Mehr Fachkräfte für die Planung des Infrastrukturausbaus gewinnen 23

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Drucksache 17/13774

Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses

Stellungnahme 17/4430

Stellungnahme 17/4423

Stellungnahme 17/4418

Stellungnahme 17/4416

Stellungnahme 17/4415

Stellungnahme 17/4414

– Wortbeiträge

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

7 Verschiedenes 25

– keine Wortbeiträge

* * *

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

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5959 (Landesstraßenbauprogramm)

(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.)

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet:

Gegenstand der abschließenden Beratung des Haushaltsentwurfs ist auch die Vorlage des Entwurfs für das Landesstraßenbauprogramm für das kommende Jahr; es hat ein Volumen von insgesamt 72 Millionen Euro. Das Ziel der Landesregierung ist es, den Investitionsstau der letzten Jahre insbesondere bei den Landesstraßen aufzulösen und verstärkt in Sanierung und Modernisierung zu investieren. Deshalb haben wir auch im kommenden Jahr erneut eine Steigerung um 10 Millionen Euro vorgesehen.

Der Programmentwurf, der Ihnen vorliegt, enthält eine Neuaufnahme für eine weitere Landesstraßenbedarfsplanmaßnahme. Insgesamt gibt es 21 Einzelprojekte sowie vier Ausgabengruppen für Tunnelnachrüstungen, Anteile an Kreuzungsmaßnahmen in der Baulast Dritter, Kostenbeteiligung des Bundes, vorbereitenden Grunderwerb und Restabwicklung. Zu den Details für die Einzelprojekte darf ich auf den vorliegenden Entwurf verweisen.

Klaus Vossemer (CDU) betont, wieder einmal könne man Rekordinvestitionen in alle Verkehrsträger verzeichnen, zuallererst mit fast 2 Milliarden Euro in den massiven Ausbau der Schieneninfrastruktur. Ronald Profalla teile mit, dass die mittelfristige Finanzplanung in Zukunft sogar auf 2,4 Milliarden Euro aufwachsen werde, was er als dringend notwendig bezeichnet; sei die Schieneninfrastruktur in den letzten Jahrzehnten doch auf Verschleiß gefahren worden.

Die Koalition stärke den ÖPNV, der insbesondere durch die Coronapandemie Unterstützung brauche, um wieder zu alter Stärke zu gelangen, aber auch zu wachsen und besser, sauberer und sicherer zu werden, um die Mobilitätswende zu erreichen. Bereits seit 2017 arbeite das Verkehrsministerium die aufgesetzten Landesprogramme kontinuierlich ab, was vor Ort wirke, um den ÖPNV aus dem Blickwinkel des Fahrgastes immer besser zu machen.

In die Sanierung der Landesstraßen investiere die Koalition ebenfalls Rekordsummen. Der Landesrechnungshof habe bereits zu Beginn des letzten Jahrzehnts der rot-grünen Vorgängerregierung vorgehalten, es bedürfe mindestens 200 Millionen Euro, um das Landesstraßennetz instand zu halten. Schwarz-Gelb habe nun eine bedarfsgerechte Finanzausstattung für die notwendigen Sanierungen durch den Landesbetrieb bereitgestellt.

Beim Landesstraßenbauprogramm bestehe mit Blick auf die Versäumnisse der Vergangenheit wie insbesondere fehlender Planungsvorrat und fehlende Planungskapazitäten noch Luft nach oben. Die Koalition behalte Ortsumfahrung, Ortsumgehungen oder die Beseitigung von Engpässen auch weiterhin im Blick.

Mit Blick auf das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz werde der Ansatz für die Nahmobilität auf insgesamt 102 Millionen Euro verdoppelt, um den Fahrrad- und Fußverkehr sicherer zu machen und die Ziele des Gesetzes zu erreichen. Er betont erneut die Schaffung von 580 km Radwegen seit 2017.

Insgesamt halte er den Haushaltsentwurf für schlüssig, mit dem alle Ansätze wenigstens gehalten, zu weiten Teilen aber sogar hätten erhöht werden können. Auch der Strukturwandel im Rheinischen Revier nehme nun mit konkreten Maßnahmen endlich Fahrt auf. Die Finanzierung der Westspange stelle ein wichtiges Schienenausbauprojekt für das ganze Rheinland dar.

Carsten Löcker (SPD) meint, es reiche nicht aus, einfach nur Geld zu verteilen und Pressemitteilungen zu veröffentlichen, denn die Mittel müssten auch tatsächliche Wirkung entfalten. Mit 150 zusätzlichen Stellen könne Schwarz-Gelb zwar selbstverständlich mehr Straßen bauen und auch die Investitionen steigern, breche aber das Wahlkampfversprechen, für weniger Staus zu sorgen, was belege, dass der Bauhochlauf eben nicht die versprochene Wirkung entfalte.

Auch auf der Schiene stau sich der Verkehr. Es bestünden große Zweifel, dass das nordrhein-westfälische Schienensystem so funktioniere, wie es die Fahrgäste erwarten könnten. Tatsächlich erlebten sie keine zuverlässigen Bahnanbindungen und keine Pünktlichkeit, sondern fehlende Triebwagen und an sich vertraglich sichergestellte Dienstleistungen, die aber nicht erbracht würden.

Er wirft die Frage auf, was die Landesregierung in den vergangenen Jahren dafür getan habe, diese Probleme im ÖPNV abzustellen. Tatsächlich sei das Ministerium überhaupt nicht bereit gewesen, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen schon vor einigen Jahren vorgetragenen Probleme anzugehen. Sollte es nicht zu einer Notvergabe kommen, stünde Nordrhein-Westfalen vor einem GAU. Möglicherweise könne

am Ende sogar nur die DB einspringen, was vielleicht der Plan sei. Auch die Fahrgäste blieben im Ungewissen.

Die Zuständigkeit für die Daseinsvorsorge liege bei der Landesregierung, die sich nicht mit der Übertragung der Aufgaben auf die Zweckverbände aus der Verantwortung stehlen dürfe. Dabei gehe es nicht nur um Geld, sondern auch um Organisation und Verantwortung, die die Landesregierung aber vermissen lasse. Zwar halte er Initiativen wie das robuste Netz für richtig, die aber nicht die bekannten Probleme lösten, weil sich die Menschen nach wie vor weder im Fernverkehr noch erst recht im Regionalverkehr auf die Pünktlichkeit der Bahn verlassen könnten.

Dass niemand wisse, wie es im SPNV im nächsten Jahr weitergehe, bezeichnet er als von der Landesregierung verantwortungslos. Sie müsse nun dafür sorgen, die Probleme kurzfristig zu lösen, denn so würden die mit dem neuen Modell angestrebten Ziele wie mehr Leistung, mehr Qualität und mehr Verkehr nicht erreicht. Mit Blick auf die Verkehrswende habe die Landesregierung vier Jahre vergeudet.

Auch beim straßengebundenen ÖPNV gebe es große Baustellen, wenn er auch den guten Investitionshochlauf anerkennen müsse. Neben Ertüchtigung und Ausbau solle es zukünftig auch zusätzliche Betriebsleistungen geben, wobei die Landesregierung die Antwort schuldig bleibe, wie dies zu finanzieren sei. Zwar stamme der größte Teil der Regionalisierungsmittel aus Berlin, aber es liege in der Verantwortung der Landesregierung, die zusätzlichen Kilometerleistungen zu sichern, die alle wollten. Offensichtlich habe die Landesregierung keinen Plan zur Umsetzung der Verkehrswende.

Zwar seien 580 km neue Radwege gebaut worden, aber man komme auch von einem sehr niedrigen Stand. Nicht einmal die Hälfte der 13.000 km Landesstraßen verfüge über einen Radweg; Schwarz-Gelb habe nur 120 km gebaut. Von den acht angedachten Radschnellwegen seien bislang sieben noch nicht einmal geplant. Auch hier habe die Landesregierung die letzten vier Jahre vergeudet und sich am RS1 abgemüht, wobei es in der Tat sehr schwierig sei, Grundstücke und Strukturen zu finden, die es erlaubten, Geschwindigkeit aufzunehmen. Allerdings seien diese Probleme lange bekannt.

Zudem müssten die Radschnellwege auch gut angebunden werden, um Pendlerinnen und Pendler zum Umstieg zu bewegen. Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz enthalte zwar viele Absichtserklärungen, aber nur wenig Konkretes. Er vermisse Impulse der Landesregierung, die bereits konkrete Wirkungen entfaltet hätten. Keinesfalls könne Schwarz-Gelb die gebauten 6,5 km beim Radschnellweg als Erfolg verbuchen. Stattdessen hätten viele Menschen nicht den Eindruck, dass es die Landesregierung mit klimaneutralen Verkehrsmitteln, weniger Flächenverbrauch und besserer Luftqualität wirklich ernst meine, die viel bereitgestelltes Geld überhaupt nicht ausbebe. Tatsächlich sei Nordrhein-Westfalen sogar erheblich zurückgefallen. Er kündigt weitere konkrete Hinweise sowie Änderungsanträge für die Plenarsitzung an.

Ulrich Reuter (FDP) sieht im Haushaltsentwurf eine Verstetigung der 2017 begonnenen Politik. Bei der Personalgewinnung befinde sich die öffentliche Hand in einem harten Konkurrenzkampf. Jedenfalls stünden die finanziellen Mittel zur Verfügung, mit

denen die Koalition signalisiere, dass sie wirklich handeln und die Versäumnisse der Vergangenheit auch in der nächsten Legislaturperiode aufholen wolle.

In Bahn und ÖPNV investiere die Koalition mit über 2,2 Milliarden Euro sehr viel, wenn sie damit auch noch nicht alle Probleme lösen könne, denn die erforderlichen Baumaßnahmen brauchten bei allen Verkehrsträgern ihre Zeit, zumal es alle politisch Verantwortlichen in der Vergangenheit versäumt hätten, im erforderlichen Umfang in die Infrastruktur zu investieren.

Eventuell könnten auch die 100 Millionen Euro für den Radverkehr nicht verbaut werden; gleichwohl müssten auch hier erst einmal die Voraussetzungen für den bestehenden Bedarf geschaffen werden. Gleiches gelte für den Straßenbau, bei dem die Koalition gerade in Instandsetzung und Erhaltung investiere. Er resümiert, es stünden also hinreichend Mittel zur Verfügung, und das Personal werde aufgestockt, was ganz erheblich am stetigen Einsatz des Ministeriums in Berlin liege.

Arndt Klocke (GRÜNE) erinnert an den Etatansatz für die Sanierung an Landesstraßen von 50 Millionen Euro im Jahr 2010, den Rot-Grün trotz des Zwangs der Haushaltssanierung angesichts der von der schwarz-gelben Vorgängerregierung überlassenen enormen Schulden auf 130 Millionen Euro erhöht habe. Die seinerzeitigen Verkehrsminister Wittke und Lienenkämper hätten bei Straßen.NRW mit 680 Vollzeitstellen überdurchschnittlich viele Stellen abgebaut, die anschließend gefehlt hätten.

Sodann kritisiert er den Aufwuchs für den Straßenneubau; offensichtlich meine die Landesregierung immer noch, Natur und Lebensräume zu zerstören. Auch fehle der Aufbau einer Planungsabteilung für den Radverkehr bei Straßen.NRW. Die grünen Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker meldeten jedenfalls zurück, dass beim Radwegebau von Straßen.NRW nichts komme. Er verweist auf entsprechende Änderungsanträge seiner Fraktion, die selbstverständlich auch Deckungsvorschläge enthielten.

Beim Radwegebau an Brücken fehle es sowohl an Mitteln als auch an Planungsprojekten, obwohl es sehr viele sanierungsbedürftige Brücken gebe. Wie er aus Gesprächen mit den Verkehrsverbänden wisse, hielten sie den Etatansatz für das Sozialticket für nicht kostendeckend, wenn es auch überhaupt noch einen gebe; habe doch der heutige Ministerpräsident die Mittel für das Sozialticket zu Beginn der Legislaturperiode noch zugunsten des Straßenneubaus einsparen wollen. Seine Fraktion fordere 5 Millionen Euro zusätzlich.

Andreas Keith (AfD) erkennt ein Muster, indem die Regierung auf die Zeit vor 2017 und die Opposition auf die Versäumnisse danach verweise. Die Menschen erwarteten aber keine Schuldzuweisung, sondern die Lösung der ursächlichen Probleme beim Verkehr. Es gebe viel zu wenig Straßenbauingenieure, Baufirmen und erheblichen Baustoffmangel, was sich in den kommenden Jahren noch verstärken werde. Er appelliert, den Menschen die Wahrheit zu sagen, dass sich nämlich an der Verkehrssituation in Nordrhein-Westfalen in den kommenden vier bis fünf Jahren nichts ändern werde. Gerade darin, dass das nicht geschehe, sehe er einen großen Anteil für die Politikverdrossenheit.

Zwar nehme Schwarz-Gelb mehr Geld in die Hand und rufe die Bundesmittel permanent ab; trotzdem würden immer neue Baustellen eingerichtet, auf denen sich anschließend wochenlang gar nichts tue, die aber die Autofahrer massiv behinderten.

Wer den ÖPNV stärken wolle, müsse für die anständige Bezahlung der Triebfahrzeugführer und der Zugbegleiter sorgen, die zudem auch geschützt werden müssten, ohne Angst zu haben, abends zu kontrollieren. Auch die Gleisarbeiter und diejenigen, die mit ihrer harten Arbeit auch im Winter dafür sorgten, dass die Züge wenigstens einigermaßen fahren könnten, müssten anständig entlohnt werden.

Stattdessen gebe es Showprojekte wie Radwege, was bei einer Anreise von Essen oder Leverkusen nach Düsseldorf im Winter bei Schnee und Regen nichts bringe. Er bezeichne es als hanebüchen, wie Steuergelder verplempert würden. Solange der ÖPNV in Nordrhein-Westfalen so darbe, müssten Straßen gebaut werden. Stattdessen verspreche die Politik den Menschen vor der Wahl das Blaue vom Himmel, um nach der Wahl nur heiße Luft zu liefern.

Klaus Vossemer (CDU) stimmt Carsten Löcker zu, tatsächlich baue man auf einem sehr niedrigen Niveau auf, das Rot-Grün hinterlassen habe. Infrastrukturprojekte brauchten leider nun einmal ihre Zeit. Zudem führten Baustellen zu Staus, die Schwarz-Gelb aber angehe. Er hält es für völlig richtig, dass der ÖPNV kommunal über Aufgabenträger organisiert werde, dort die Verantwortung liege und das Land dafür Geld zur Verfügung stelle. Carsten Löcker fordere aber einen Systemwechsel, was er als Affront gegen die Verkehrsverbünde wertete, zumal ein Systemwechsel den Betrieb lähmen würde.

Ortsumgehungen, Lückenschlüsse und Engpassbeseitigungen entlasteten die Menschen und die Umwelt ebenso wie der Ausbau des Kanalnetzes und des Schienennetzes, um Güter von der Straße zu holen. Der von der alten Landesregierung torpedierte Lückenschluss der A1 führe täglich zur Vergeudung von vielen Tonnen CO₂, weil man 60 km Umweg fahren müsse, um auf die Autobahn zu kommen. Abschließend fordert er Carsten Löcker auf, seinen Einfluss in Berlin geltend zu machen, damit die Forderungen der Grünen am besten gar nicht umgesetzt würden.

Der Verkehrsausschuss stellt sein Benehmen zum Landesstraßenbauprogramm mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN her.

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 Gesetzentwurf anzunehmen.

