



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:

| | | |
|----------|---|----------|
| | Vor Eintritt in die Tagesordnung | 5 |
| 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 | |
| | – 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.

* *

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Thomas Nüchel teilt mit, die Ausschussassistentz gehe von Frau Hufschmidt auf Herrn Karaoglan über, dankt ihr unter allgemeinem Beifall für die stets sehr gute Zusammenarbeit und überreicht ihr einen Präsentkorb.

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.

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

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/14962

(Der Gesetzentwurf wurde am 09.09.2021 nach der ersten Lesung einstimmig an den Verkehrsausschuss – federführend –, an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen sowie an den Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz überwiesen.)

Vorsitzender Thomas Nückel teilt mit, die kommunalen Spitzenverbände erhielten gemäß § 58 der Geschäftsordnung des Landtags Gelegenheit zur Stellungnahme.

Arndt Klocke (GRÜNE) schlägt vor, auch die Arbeitsgemeinschaft der Umwelt- und Naturschutzverbände für die schriftliche Anhörung zu berücksichtigen.

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

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

(Der Antrag wurde nach Beratung am 28.04.2021 einstimmig an den Verkehrsausschuss – federführend – sowie an den Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen.)

Johannes Remmel (GRÜNE) sieht das Ziel des Antrags durch die Stellungnahmen bestätigt und teilweise sogar noch erweitert. Das gerade erst begonnene Pilotprojekt werde frühestens in zwei bis drei Jahren Ergebnisse zeitigen, anstatt nun etwa mit Blick auf die Erfolge in Bayern, Baden-Württemberg oder Salzkotten direkt anzufangen.

Nach vielfältigen wissenschaftlichen Erkenntnissen hätten die Insektenmassen in den letzten Jahren abgenommen, was nicht nur an der Landwirtschaft liege. Wenigstens auf öffentlichen Flächen sollten Insekten Habitate finden. Dafür fordere der Antrag Fördermittel. Seine Fraktion halte die Änderung beim Straßenbegleitgrün im Vergleich zu Bayern für zu wenig ambitioniert.

Klaus Vossemer (CDU) stellt fest, zwar verfolge der Antrag gute Ideen, komme aber viel zu spät; würden die aufgeführten Punkte doch bereits längst bearbeitet etwa durch Pilotprojekte bei Straßen.NRW zu insektenfreundlicheren Gestaltungsmöglichkeiten und Mähgut von Straßenrandbereichen. Auch verweist er auf Tagesordnungspunkt 2, denn Nordrhein-Westfalen wolle mit der Gesetzesänderung zu § 32 umsetzen, was Bayern und Baden-Württemberg machten, wobei es auch um die dauerhafte Pflege und Erhaltung blütenreicher Strukturen entlang von Landesstraßen, von Radschnellwegen und Radwegen durch nachhaltige Bewirtschaftung gehe.

Auch die kommunalen Spitzenverbände hielten das Anliegen grundsätzlich für wichtig, wiesen aber auf die bereits erfolgende Umsetzung, auf Personalressourcen und Standar-

disierungen in Form eines Leitfadens hin. Ihm stelle sich die Frage, warum Rot-Grün die ausweislich der Stellungnahme von Heinz Gockel bereits in den Jahren 2010 und 2011 vorgestellten Pläne nicht umgesetzt habe.

Ulrich Reuter (FDP) schließt sich Klaus Vossemer an und unterstreicht, Rot-Grün habe entsprechende Pläne selbst nicht umgesetzt.

Johannes Remmel (GRÜNE) betont, es gehe aber nicht um Pilotprojekte, sondern um die flächendeckende Umsetzung als gängige Praxis wie in Bayern und Baden-Württemberg, die mehr kosten werde. Die Pläne von Heinz Gockel habe er in seiner Zeit als Umweltminister zwar massiv unterstützt, aber keinen Zugriff auf die Flächen gehabt.

Klaus Vossemer (CDU) betont, die Änderung im Straßen- und Wegegesetz gelte landesweit und nicht nur für Pilotprojekte.

Ulrich Reuter (FDP) kritisiert, im Gegensatz zu vielen Privatforsten in Ostwestfalen sei die mittelwaldähnliche Waldrandgestaltung erfolgreich durchgeführt worden, nicht aber in den Waldbeständen in Zuständigkeit des Landes.

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

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5696

Minister Hendrik Wüst (VM) berichtet:

Wir geben Ihnen den Bericht immer knapp vor der Sitzung, weil die Lage weiter dynamisch ist und wir teilweise von Informationen der Autobahngesellschaft abhängig sind. Diese Woche gibt es wahrscheinlich noch gute Nachrichten der Autobahngesellschaft, die ich heute nicht vorwegnehmen möchte; im Zweifelsfalle kommen sie nämlich nicht, und dann stehe ich da: kurze Hose, Schießgewehr. Deswegen bleibt es jetzt bei den Sachinformationen.

Wichtig ist mir, dass wir zwei Monate nach dem Schadensereignis bei 95 % „aufgehobene Straßensperrungen“, „in Bau“ oder „Sanierung beauftragt“ stehen; das finde ich absolut super. Ich hatte den sehr guten Geist bei der Landesstraßenbauverwaltung, von Straßen.NRW und auch von den beteiligten Unternehmen beim letzten Mal mit ein paar Anekdoten beschrieben; dafür bin ich total dankbar.

Dazu will ich nur sagen: Ich gebe Ihnen zur nächsten Sitzung gerne wieder einen Bericht, damit Sie auf dem Laufenden sind. Es kann aber sein, dass Sie darin auf einmal nicht 98, sondern nur 93 % lesen. Das liegt an der dynamischen Lage: Der Boden ist an vielen Stellen so tief durchnässt, dass selbst bei relativ normalen Regenereignissen ein Hang ins Rutschen kommt. Wenn alles ruhig bleibt und alles schön trocknet, bleibt es so. Wir haben aber noch jede Woche neue Schadensereignisse, die ohne dieses Starkregenereignis nicht zu erklären sind.

Es kommen also immer noch weitere Schäden aufgrund der Unwetterlage vor zwei Monaten hinzu, sodass es sein kann, dass die Zahl der Straßensperrungen wieder steigt und die Zahl der – in Anführungszeichen – erledigten Dinge wieder sinkt. Das meinen wir, wenn wir schreiben, dass die Schadenslage dynamisch ist. Das wollte ich zu Ihrer Kenntnis und zu meiner Absicherung erläutern, damit diese Chiffre nicht so stehen bleibt und bei uns alle ganz sicher sind, Ihnen das gesagt zu haben, Sie aber nicht verstehen, was unsere Phrasen bedeuten.

Nach jetzigem Stand ist es also richtig gut gelaufen. Bei 5 % gibt es noch eine schwierige Situation, auf die das Ministerium noch genauer schauen muss, um auch da voranzukommen. Es kann aber eben auch sein, dass noch weitere Dinge hinzu kommen – nicht mehr große und viele Sachen, aber es passiert eigentlich noch fast jede Woche irgendetwas Neues.

Johannes Remmel (GRÜNE) berichtet von einem Gespräch mit Dr. Fritz Jaeckel, in dem dieser insbesondere Engpässe bei Baustoffen und beim Personal für die Bewirtschaftung angesprochen habe. Diesbezüglich interessiere ihn die Konkurrenz zwischen öffentlicher

Infrastruktur und dem Wiederaufbau der Wohnungen, ob entsprechend koordiniert werde und ob es die erforderlichen Personalmittel gebe.

Minister Hendrik Wüst (VM) teilt mit, zwar gebe es immer mal wieder Rohstoffengpässe; gegenwärtig müsse man aber nicht aufgrund von Rufstoffengpässen priorisieren.

Klaus Vossemer (CDU) begrüßt den Fortschritt bei den Landesstraßen und moniert, die Bahnstrecke zwischen Euskirchen und Trier wolle DB Netz erst bis zum Sommer 2023 fertigstellen, was durch Arbeit in parallelen Bauabschnitten möglicherweise beschleunigt werden könnte, wofür er das Ministerium um Unterstützung bittet.

Minister Hendrik Wüst (VM) sagt die entsprechende Rücksprache mit DB Netz zu.

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])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5697

Carsten Löcker (SPD) mahnt, mit Blick auf die unterstützenswerte Forderung, NRW müsse wieder Bahnland Nummer 1 werden, müsse man auch die Situation der privaten Partner und im Blick behalten, wie sich die Situation in Nordrhein-Westfalen weiterentwickle. Dafür spiele auch das Management der fast 1.000 Baustellen in Nordrhein-Westfalen eine Rolle, das zu Pönalen führe, weshalb Abellio und Keolis aussteigen wollten. Nach seiner Information sei ein Millionenbetrag angeboten worden, um noch schneller aus den Verträgen herauszukommen. Dies zeige, dass die mit guten Absichten geschlossenen Verträge der Zweckverbände nicht funktionierten, was auch für die nicht solide Personalgewinnung gelte, sodass S-Bahn-Strecken erst ein Jahr später ihren Betrieb hätten aufnehmen können.

Insofern stelle sich die Frage nach den Impulsen für die Vereinbarungen durch das Land, damit der weitere von allen gewünschte Leistungshochlauf in den kommenden Jahren auch gelinge. Er warnt davor, den Betrieb über gesetzliche Instrumente anzuordnen, denn Betriebsleiter könnten dafür sorgen, dass am Ende alle Fahrzeuge stehen bleiben müssten, sodass diese Drohkulisse nichts bringe. Eine Direktvergabe schaffen Abhilfe für zwei Jahre, kläre aber nicht das Vorgehen für die Zukunft. Auch dürften der Politik die mehreren Hundert Beschäftigten nicht egal sein.

Die erhofften Ausschreibungsgewinne seien zudem ausgeblieben, sodass man nun die Zweckverbände dazu verpflichten müsse, „diese Dinge in Ordnung zu bringen“, weil man die Leistung andernfalls gar nicht steigern könne. Insofern vermisse er im Bericht konkrete Aussagen dazu, was man aus der Situation auch für die zukünftige Rolle des Landes ableite. Alle Beteiligten erwarteten eine aktive unterstützende Rolle des Landes, das stärkere Zusammengehen der Zweckverbände und eine stärkere Zusammenarbeit. Abschließend weist er darauf hin, wenn zwei so wichtige Unternehmen wie Abellio und Keolis den Markt verließen, werde dies eine Signalwirkung für andere entfalten, sodass Nordrhein-Westfalen seinen Ruf zu verlieren drohe.

Minister Hendrik Wüst (VM) teilt mit, die Aufgabenträger und Abellio stünden kurz vor dem Abschluss einer Fortführungsvereinbarung, um den Betrieb aller von Abellio bedienten Linien bis Ende des Jahres sicherzustellen und bis dahin eine abschließende Lösung zu finden. Mit Keolis stehe man offensichtlich sogar kurz vor dem Abschluss einer endgültigen Vereinbarung. All dies geschehe auf der Grundlage sehr ordentlicher Verträge, die die Rechte des Steuerzahlers und der Kunden wahrten und die die ausländischen Vertragspartner unterschrieben hätten.

Anders als andere Bundesländer habe Nordrhein-Westfalen Vorsorge getroffen und den Aufgabenträgern angeboten, die rechtlich möglichen Mehrzahlungen zu übernehmen.

Andere Bundesländer hätten hingegen sämtliche Ausschreibungsgewinne in neue Linien investiert, was die alte wie auch die neue Landesregierung klugerweise unterlassen habe. Er gehe davon aus, binnen kurzer Zeit deutliche Signale der Entspannung zu hören, und zwar zum Wohle der Pendlerinnen und Pendler, aber vor allem auch für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Das Land unternehmen alles, um beiden Gruppen die Stabilität zu geben, die es geben könne; der Rest liege im Aufgabenbereich der Verhandlungspartner.

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

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5516

Johannes Remmel (GRÜNE) moniert, die Auskunft der Landesregierung werde offensichtlich nicht von allen Behörden vor Ort berücksichtigt, sodass er sich einen Runderlass bzw. eine Klarstellung wünsche.

RB'e Petra Umlauf-Schülke (MULNV) führt aus, Bodenmaterial mit geogenen Belastungen im Festgestein könne nach dem Bodenschutzrecht bei Baumaßnahmen vor Ort wiederverwendet werden, nämlich entweder durch unmittelbare Umlagerung auf ein Grundstück in direktem Zusammenhang mit einer Baumaßnahme oder durch gebietsbezogene Regelungen durch die örtlich zuständige Bodenschutzbehörde auf Grundlage des Bodenschutzrechts, wovon die Kommunen aber nur zurückhaltend Gebrauch machten.

Nach Abschluss des Rechtsetzungsverfahrens zur Mantelverordnung im Juni werde die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung in zwei Jahren neu gefasst und auch für geogene Belastungen neue Aspekte aufnehmen, wonach Umgangsmöglichkeiten bei Baumaßnahmen ausgeweitet würden und es keiner gebietsbezogenen Regelung durch die Gemeinde mehr bedürfe, sondern eine Einzelfallentscheidung genüge. Sinn und Zweck sei es, das anfallende Bodenmaterial möglichst vor Ort wieder einzubauen.

Dies gelte nicht für Bodenmaterial mit einer so hohen Schadstoffbelastung, dass nach seinem Wiedereinbau eine Gefahr von dem Boden ausginge. Es komme also auch darauf an, ob man solches Material in sensiblen Bereichen wie auf Kinderspielplätzen oder aber bei Autobahnbaumaßnahmen oder auf einer industriell genutzten Fläche einsetze. Mit Blick auf die neue Mantelverordnung wolle die Landesregierung auf Bund-Länder-Ebene sowie bei für Nordrhein-Westfalen spezifischen Fragen Vollzugshilfen erarbeiten bzw. ihre Erarbeitung vorantreiben.

Johannes Remmel (GRÜNE) hält es für nicht nachvollziehbar, dass Erdaushub einer Baustelle nicht wieder eingebaut werden dürfe, sondern auf einer Deponie entsorgt werden müsse, um stattdessen neues Baumaterial heranzufahren, was unnötig Deponieraum verschwende, zu Materialknappheiten und höheren Kosten führe.

RB'e Petra Umlauf-Schülke (MULNV) wiederholt, die Instrumente für den Wiedereinbau bestünden ja bereits. Gehe es aber um Flächen, brauche man bislang eben eine Gebietsabgrenzung und entsprechende Regelungen durch die Bodenschutzbehörde, sofern die soeben dargestellte Gefahrenschwelle nicht überschritten werde. Trotz Erlassen und der Zurverfügungstellung von Fördermitteln etwa für entsprechende Untersuchungen durch die Landesregierung nehme sie eine große Zurückhaltung der Kommunen wahr.

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

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5515

Johannes Remmel (GRÜNE) weist darauf hin, aufgrund der nach wie vor bestehenden Unsicherheiten scheuten sich Kommunalverwaltungen, zertifizierte Recyclingbaustoffe in Ausschreibungen zu berücksichtigen. Er fragt nach Überlegungen der Landesregierung, bei Ausschreibungen des Landes und der Kommunen einen Anteil zur Verwendung von Recyclingbaustoffen vorzugeben.

RB'e Petra Umlauf-Schülke (MULNV) berichtet von mehreren Initiativen der Landesregierung, um den Einbau von recycelten Baustoffen bei öffentlichen Baumaßnahmen zu stärken, was Straßen.NRW sehr vorbildlich umsetze. Die neue Mantelverordnung schaffe nun mehr Rechtssicherheit. Darüber hinaus wolle die Landesregierung das Landesabfallgesetz zum Landeskreislaufwirtschaftsgesetz weiterentwickeln, das eine Pflicht zur produktneutralen Ausschreibung von Aufträgen für Baumaßnahmen der öffentlichen Hand vorsehe. Damit greife das Land weder ins eigentliche Vergaberecht ein, noch sehe es Quoten vor.

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

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5508

Johannes Remmel (GRÜNE) möchte wissen, warum die Recyclingquote in Nordrhein-Westfalen nur 40 % gegenüber 80 % in Bayern betrage.

Minister Hendrik Wüst (VM) stellt klar, der Recyclinganteil im Asphaltbau betrage 20 bis 40 %, was mitnichten aber eine Recyclingquote von nur 40 % meine. Auf Wunsch von **Johannes Remmel (GRÜNE)** sagt er zu, zu den Zahlen im Nachgang noch einmal zu berichten.

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

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5503

Johannes Remmel (GRÜNE) moniert unterschiedliche Bedingungen insbesondere der privaten Deponien, die den Zugang nur bestimmten Unternehmen ermöglichten, was durchaus zu Engpässen und Wettbewerbsverzerrungen im Tiefbau führe. Zudem verfügten manche Kreise über keine Kapazitäten, obwohl die Deponien einiger Kategorien im Umkreis von 50 km zur Verfügung stehen müssten. Er möchte wissen, warum die Bezirksregierung nicht koordiniere.

RB'e Petra Umlauf-Schülke (MULNV) bezeichnet die Deponieverordnung als Grundlage, sodass es für die Deponien je nach Klasse verschiedene Grenzwerte gebe, was sie aus umweltfachlicher Sicht für gerechtfertigt halte. Die öffentlich-rechtlichen Stellen könnten in ihren Satzungen entsprechende Zuweisungen zu Deponien festlegen und sich auch Dritter bedienen, wohingegen der rein privatwirtschaftliche Betrieb einer Deponie dem Betreiber obliege.

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

Unterrichtung
durch den Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/15115

Vorlage 17/5637

Vorsitzender Thomas Nüchel stellt die Kenntnisnahme des Ausschusses fest.

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

Minister Hendrik Wüst (VM) berichtet:

Die kommunal eigenverantwortliche Erhebung von Gebühren für städtisches Parken und die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen ist ein wesentliches Steuerungsmittel der kommunalen Verkehrspolitik. Das Verkehrsministerium begrüßt, dass den Kommunen hierbei nun ein größerer Handlungsspielraum eingeräumt wird.

Um den örtlichen Straßenverkehrsbehörden die Rechtsgrundlage für die Gebührenerhebung zu geben, muss zunächst die entsprechende Rechtsverordnung des Landes geändert werden; der Entwurf wird zurzeit finalisiert. Im Anschluss daran wird das hier vorgeschriebene Verordnungsgebungsverfahren eingeleitet. Dazu wurde im letzten Jahr das Straßenverkehrsgesetz des Bundes geändert, was insbesondere eine Bitte der kommunalen Spitzenverbände war.

Im gesamten Prozess gab es einen sehr umfassenden Änderungsbedarf beim Straßenverkehr, von dem insbesondere das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz des Bundes betroffen war, das komplett neu gefasst wurde, was deshalb sehr viel Zeit in Anspruch genommen hat, zumal sich Zuständigkeiten von den Industrie- und Handelskammern zu den Bezirksregierungen verschoben haben usw. All das musste abgestimmt werden.

Im laufenden Verfahren einzelne Bereiche wie etwa eine separate Rechtsgrundlage für die Kommunen auszukoppeln, empfiehlt sich nicht, weil es schnell zu Fehlern kommen kann, wie die Novelle der StVO gezeigt hat. Deshalb machen wir es jetzt besser einmal ordentlich und in einem Rutsch, was sicher vor der Landtagswahl abgeschlossen sein wird.

12 Verschiedenes

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

Minister Hendrik Wüst (VM) beantwortet eine Frage von Arndt Klocke aus der letzten Sitzung. Seit 2017 seien an neuen Radwegen 36 km an Bundesstraßen, 87,4 km an Landesstraßen und 456,5 km in den Kommunen gebaut worden, sodass man auf genau 579,9 km, mithin auf die von ihm genannten rund 580 km komme.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

6 Anlagen

04.11.2021/09.11.2021

10



SPD-Fraktion im Landtag NRW, Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf

An den
Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr
Herrn Thomas Nüchel MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Carsten Löcker MdL
Sprecher für den Arbeitskreis Verkehr

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 - 884 2615
Fax: 0211 - 884 3222
carsten.loecker@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion.nrw

10. August 2021

Thema:

**NRW-Bahnverkehr im Umbruch – Welche Vorkehrungen trifft die Landesregierung zur Absicherung eines verlässlichen Bahnverkehrs ohne private Anbieter?
Bitte um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 15. September 2021**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die WAZ berichtet in ihrer Ausgabe vom 09.08.2021 darüber, dass die Eurobahn als Unternehmen der Keolis-Gruppe ihr Engagement in Nordrhein-Westfalen offenbar überdenkt und „einen Rückzug“ erwäge. Die Keolis Deutschland GmbH ist eine Tochter des französischen Staatskonzerns SNCF. Angeblich soll das NRW-Geschäft zum Jahresende verkauft werden. Neben der Keolis ist auch der private Anbieter Abellio, Tochter des niederländischen Bahn-Konzerns, bei seinem Engagement in NRW seit Jahren in wirtschaftlicher Schieflage. Dort läuft bereits ein sogenanntes Schutzschirmverfahren.

Insofern scheint es nicht abwegig anzunehmen, dass sich der öffentliche Schienenpersonenverkehr in einem erheblichen Umbruch befindet, wenn sich private Anbieter solcher Verkehrsleistungen aus NRW zurückziehen werden. Zahlreiche Regionalbahn- und Regionalexpress-Linien wären davon betroffen.

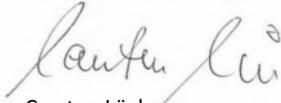
Ungeachtet der kommunalen Aufgabenträgerschaft für ÖPNV und SPNV, trägt die Landesregierung die Gesamtverantwortung für verlässliche, leistungsfähige und attraktive Mobilitätsangebote im Bereich des Schienenpersonenverkehrs in Nordrhein-Westfalen.

Aufgrund der großen Bedeutung des Themas für die Zukunft eines verlässlichen öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen, ist es von großem Interesse, wie die Versorgung der Bevölkerung mit diesen Mobilitätsangeboten sichergestellt werden soll, wenn es zu einem Rückzug privater Dienstleister kommen sollte.

Deshalb bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 15. September 2021.
Der Bericht soll dabei insbesondere folgende Fragen beantworten:

1. Als wie konkret schätzt die Landesregierung die Perspektive ein, dass sich private Anbieter wie Abellio und Keolis aus NRW zurückziehen?
2. Mit welchen zeitlichen Perspektiven ist zu rechnen?
3. Welche Strecken in NRW wären mit welchen Streckenlängen, Beförderungskilometern und Fahrgästen von einem Rückzug betroffen?
4. Gibt es Gespräche mit den Verkehrsverbänden, wie im Falle einer solchen Entwicklung eine verlässliche Bedienung der Strecken gewährleistet werden kann?
5. Hat die Landesregierung eine Konzept bzw. einen Notfallplan erarbeitet, der für die befürchtete Entwicklung die Sicherstellung der Verkehrsangebote für die Bevölkerung in einer Übergangsphase gewährleistet, bis ein Regelbetrieb auf neuer Grundlage hergestellt ist?

Mit freundlichen Grüßen



Carsten Löcker



Landtag Nordrhein-Westfalen

Arndt Klocke MdL

stellv. Fraktionsvorsitzender
Bündnis 90/Die GRÜNEN

Landtags NRW • Platz des Landtags 1 • 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses
Thomas Nüchel

Telefon: (0211) 884-4336

Fax: (0211) 884-3507

E-Mail: arndt.klocke@
landtag.nrw.de

Düsseldorf, 27.07.2021

Berichts-anfrage für die Verkehrsausschusssitzung am 25. August 2021

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nüchel,

hiermit beantrage ich für die GRÜNE Landtagsfraktion für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 25. August 2021 einen mündlichen und schriftlichen Bericht der Landesregierung:

Geogene Belastungen

In einigen Regionen, insbesondere ehemaligen Bergbauregionen, lassen sich im Boden natürliche geogene Belastungen finden. Bei Tiefbauarbeiten wird dieser Boden ausgehoben und darf in vielen Fällen nicht wieder verfüllt werden. Aufgrund der Vorgaben der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) und der Bodenschutzverordnung muss der Boden aufgrund der natürlichen Belastung auf Ablagerstellen mit mindestens Z1.2 Zulassung oder eine Deponie der Klasse 0 oder sogar höher abgefahren werden. Zur Verfüllung müssen neue Materialien von anderer Stelle angefahren werden. Die Gesamtbelastung des Bodens ändert sich jedoch kaum, da links und rechts der Baumaßnahmen weiterhin der alte natürliche Boden verbleibt. Diese Problematik wurde im Rahmen von Gesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern aus dem Tief- und Straßenbau an uns herangetragen.

Vor diesem Hintergrund bitte ich um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Inwieweit wurde die beschriebene Problematik bei der Erarbeitung der Vorgaben der LAGA berücksichtigt?
2. Welche Möglichkeiten bestehen, Ausnahmeregelungen für die Böden in Regionen mit natürlichen geogenen Belastungen zu finden, um zusätzlichen Druck auf ohnehin knappe Ressourcen zu vermeiden?
3. Welche weiteren Möglichkeiten bestehen, um die beschriebene Problematik stärker zu berücksichtigen?

Mit freundlichen Grüßen,



Arndt Klocke
stellv. Fraktionsvorsitzender



Landtag Nordrhein-Westfalen

Arndt Klocke MdL

stellv. Fraktionsvorsitzender
Bündnis 90/Die GRÜNEN

Landtags NRW • Platz des Landtags 1 • 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses
Thomas Nüchel

Telefon: (0211) 884-4336

Fax: (0211) 884-3507

E-Mail: arndt.klocke@
landtag.nrw.de

Düsseldorf, 27.07.2021

Berichts-anfrage für die Verkehrsausschusssitzung am 25. August 2021

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nüchel,

hiermit beantrage ich für die GRÜNE Landtagsfraktion für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 25. August 2021 einen mündlichen und schriftlichen Bericht der Landesregierung:

Mantelverordnung

Der Bundesrat hat am 25.06.2021 der Verordnung zur Einführung einer Ersatzbaustoffverordnung, zur Neufassung der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung und zur Änderung der Deponieverordnung und der Gewerbeabfallverordnung, kurz der sogenannten Mantelverordnung zugestimmt. In Gesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern von Tiefbau- und Straßenbauunternehmen sind dazu die folgenden Fragen aufgekommen, um deren Beantwortung ich bitte:

1. Welche Auswirkungen wird die neue Mantelverordnung auf Nordrhein-Westfalen haben?
2. Wie wird die Mantelverordnung in Nordrhein-Westfalen umgesetzt?
3. Welche Veränderungen müssen in Nordrhein-Westfalen auf den Weg gebracht werden, bevor die Verordnung in Kraft tritt?
4. An welchen Stellen in der Mantelverordnung besteht aus Sicht der Landesregierung Veränderungsbedarf vor In-Kraft-Treten?
5. Welche Formulierungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes sind so unklar, dass nicht bereits heute Recycling-Baustoffe verpflichtend bei öffentlichen Ausschreibungen vorgesehen und berücksichtigt werden?

Mit freundlichen Grüßen,

Arndt Klocke
stellv. Fraktionsvorsitzender



Landtag Nordrhein-Westfalen

Arndt Klocke MdL

stellv. Fraktionsvorsitzender
Bündnis 90/Die GRÜNEN

Landtags NRW • Platz des Landtags 1 • 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses
Thomas Nüchel

Telefon: (0211) 884-4336

Fax: (0211) 884-3507

E-Mail: arndt.klocke@
landtag.nrw.de

Düsseldorf, 27.07.2021

Berichts-anfrage für die Verkehrsausschusssitzung am 25. August 2021

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nüchel,

hiermit beantrage ich für die GRÜNE Landtagsfraktion für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 25. August 2021 einen mündlichen und schriftlichen Bericht der Landesregierung:

Recyclingquote im Asphaltbau

Im Sinne der Kreislaufwirtschaft ist das Recycling von Baustoffen von großer Bedeutung. Dies betrifft im Bereich des Straßenbaus insbesondere den Asphalt. Ich bitte daher um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie hoch ist die Quote der Wiederverwendung von Asphaltaufbruch und Asphaltfräsgut als Recyclat im Straßenbau in Nordrhein-Westfalen im Vergleich zu den anderen Bundesländern (insbesondere den anderen Flächenländern)?
2. Welche Maßnahmen unternimmt die Landesregierung, um das Recycling und die Wiederverwendung von Asphaltaufbruch und Asphaltfräsgut zu fördern?
3. Wo befinden sich die in Nordrhein-Westfalen jeweils ortsnahen Aufbereitungsanlagen für unbelasteten Asphalt zum einen sowie für teer-/pechhaltigen Straßenaufbruch zum anderen?
4. Hält die Landesregierung die Errichtung einer Anlage für thermische Behandlung von teerhaltigem Straßenaufbruch in Nordrhein-Westfalen für sinnvoll und welche besonderen Genehmigungsvoraussetzungen wären erforderlich?

Mit freundlichen Grüßen,

Arndt Klocke
stellv. Fraktionsvorsitzender



Landtag Nordrhein-Westfalen

Arndt Klocke MdL

stellv. Fraktionsvorsitzender
Bündnis 90/Die GRÜNEN

Landtags NRW • Platz des Landtags 1 • 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses
Thomas Nüchel

Telefon: (0211) 884-4336

Fax: (0211) 884-3507

E-Mail: arndt.klocke@
landtag.nrw.de

Düsseldorf, 27.07.2021

Berichts-anfrage für die Verkehrsausschusssitzung am 25. August 2021

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nüchel,

hiermit beantrage ich für die GRÜNE Landtagsfraktion für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 25. August 2021 einen mündlichen und schriftlichen Bericht der Landesregierung:

Deponien in Südwestfalen

In Gesprächen mit Vertretern und Vertreterinnen aus Tief- sowie Straßenbaubetrieben sind die folgenden Fragen zur Situation der Deponien der Klassen DK 0 und DK I in Südwestfalen aufgetaucht. Daher bitte ich um Beantwortung dieser Fragen:

1. Welche Standorte von DK 0 und DK I Deponien befinden sich in Südwestfalen in den Kreisen Siegen-Wittgenstein, Olpe, Märkischer Kreis, Hochsauerland-Kreis und der Kreis Soest ? (Bitte jeweils mit Genehmigungszeitraum, Gesamtvolumen und Auslastungsgrad angeben)
2. Ab wann ist in welchen Kreisen in Bezug auf Ablagerung auf DK 0 und DK I Deponien mit Entsorgungseingängen zu rechnen?
3. Welche Deponieplanungen werden von der zuständigen Bezirksregierung bzw. den Kreisen in welcher Form betrieben?
4. Wie kann vermieden werden, dass mäßig belastete Inertstoffe wie Bodenaushub und Bauschutt auf Deponien der Deponiekategorie II oder III eingebaut werden und damit wertvolles Deponievolumen verbraucht wird?

Mit freundlichen Grüßen,

Arndt Klocke
stellv. Fraktionsvorsitzender



Landtag Nordrhein-Westfalen

Arndt Klocke MdL

stellv. Fraktionsvorsitzender
Bündnis 90/Die GRÜNEN

Landtags NRW • Platz des Landtags 1 • 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden des
Verkehrsausschusses
Thomas Nüchel

Telefon: (0211) 884-4336

Fax: (0211) 884-3507

E-Mail: arndt.klocke@
landtag.nrw.de

Düsseldorf, 08.09.2021

Berichts-anfrage für die Verkehrsausschusssitzung am 15.9.21

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nüchel,

hiermit beantrage ich für die GRÜNE Landtagsfraktion für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 15. September einen mündlichen Bericht der Landesregierung:

Rechtsverordnung zur Ausstellung von Bewohnerparkausweisen

In der Antwort auf die Kleine Anfrage 4789 „Gebührenrahmen für Bewohnerparken“ von Januar 2021 kündigt die Landesregierung an, die Ermächtigung zur Festlegung der Gebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen per Rechtsverordnung an die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu übertragen. Dies sollte im Rahmen der nächsten Änderung der „Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung“ vom 5. Juli 2016 erfolgen, die für das Jahr 2021 vorgesehen sei.

Viele Kommunen in NRW warten auf diese Rechtsverordnung, um die Gebühren für das Bewohnerparken endlich anpassen zu können. Bislang ist aber von der Landesregierung nichts veröffentlicht worden.

In diesem Zusammenhang bitte ich um die Beantwortung folgender Fragen:

Wann können die Kommunen mit der entsprechend geänderten Verordnung rechnen?

Das entsprechende Bundesgesetz (Achstes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften) ist seit Juli 2020 in Kraft. Was sind die Gründe für die lange Dauer der Umsetzung in eine Landesverordnung?

Mit freundlichen Grüßen,

Arndt Klocke
stellv. Fraktionsvorsitzender