



Verkehrsausschuss

61. Sitzung (öffentlich)

28. Oktober 2021

Düsseldorf – Haus des Landtags

14:02 Uhr bis 15:42 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Konstantinos Karantonas

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	

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag des Vorsitzenden Thomas Nüchel, die abschließende Debatte über den Gesetzentwurf und über darauf bezogene Änderungsanträge am 10.11.2021 zu führen und dann darüber zu votieren. Außerdem wird die Landesregierung in dieser Sitzung das Landesstraßenbauprogramm 2022 vorstellen.

2 Gesetz zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes **7**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/13977

in Verbindung mit

Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer Gesetze

Gesetzesentwurf
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/14257

Ausschussprotokoll 17/1508

– Wortbeiträge

Der Ausschuss stimmt dem Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 17/13977 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der AfD-Fraktion zu.

Der Ausschuss lehnt den Gesetzentwurf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 17/14257 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.

3 Klimaschutz im Luftverkehr endlich wirksam voranbringen **16**

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/15224

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt auf Vorschlag von Arndt Klocke (GRÜNE) darin überein, zu dem Thema eine schriftliche Anhörung durchzuführen. Näheres dazu soll in der Obleuterunde am folgenden Mittwoch erörtert werden.

4 Entwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der Zuständigkeitsverordnung Luftfahrt 17

Unterrichtung
des Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/15296

Vorlage 17/5817

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

Der Verkehrsausschuss wurde zum Entwurf einer dritten Verordnung zur Änderung der Zuständigkeitsverordnung Luftfahrt angehört.

5 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNVG-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; Stadtbahnprojekt ‚Citybahn Essen‘ und Reaktivierung der ‚Tecklenburger Nordbahn‘ (TN) zwischen Osnabrück und Recke (Bericht auf Wunsch der Landesregierung) 19

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5859

– Wortbeiträge

Hinsichtlich des Stadtbahnprojektes Citybahn Essen sowie der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn wurde mit den Stimmen aller Fraktionen gemäß § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW bzw. nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW mit dem Verkehrsausschuss das Einvernehmen hergestellt.

6 Fünfte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalverordnung (Bericht auf Wunsch der Landesregierung) 20

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5860

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

Gemäß § 11 Absatz 1 Satz 3 ÖPNVG NRW und § 11 Absatz 2 Satz 3 ÖPNVG NRW wurde auf Grundlage der Vorlage mit dem Verkehrsausschuss des Landes mit den Stimmen aller Fraktionen das Einvernehmen hergestellt.

- 7 Aktualisierter Bericht zu den Auswirkungen der Unwetterkatastrophe vom 14./15. Juli 2021 im Bereich der Verkehrsinfrastruktur (Bericht auf Wunsch der Landesregierung) 24**
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 8 Verschiedenes 29**
- hier: **Beantwortung offener Fragen aus der Ausschusssitzung vom 15.09.2021, TOP 8 „Recyclingquote im Asphaltbau“ (Bericht der Ministerin Ina Brandes [VM] s. Anlage)**

* * *

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Der **Vorsitzende Thomas Nückel** gibt der Verkehrsministerin Ina Brandes Gelegenheit, sich vorzustellen.

Ministerin Ina Brandes (VM) stellt sich vor:

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete, ich freue mich sehr, hier zu sein. Es ist tatsächlich neben dem Kabinett und der Pressekonferenz mein erster offizieller Termin. Es ist für mich großartig, dass ich gleich die Chance habe, Sie alle kennenzulernen und vor allen Dingen auf diese Art und Weise sofort in alle Themen reinzukommen, die uns alle die nächsten Wochen, Monate und wahrscheinlich Jahre bewegen werden.

Kurz zu meiner Person. Mein Name ist Ina Brandes, ich bin 44 Jahre alt und in Dortmund geboren, was daran liegt, dass meine Großeltern und meine Mutter in Iserlohn gewohnt haben. Da war es naheliegend, nach Dortmund ins Krankenhaus zu fahren. Ich bin in Südniedersachsen aufgewachsen und wohne im Moment noch in Lilienthal bei Bremen, wo mein Mann Bürgermeister ist. Ich werde aber natürlich meinen Wohnsitz jetzt sofort nach Düsseldorf verlegen, sowie ich eine Bleibe gefunden habe, was bei dem Immobilienmarkt hier eine interessante Aufgabe sein dürfte.

Nach einer kurzen Station in der CDU-Landtagsfraktion in Hannover war ich beruflich 15 Jahre bei Sweco beschäftigt. Das ist ein großes Planungsbüro, das in der Tat unter anderem das Vergnügen hatte, die schweißtechnische Überwachung für die Leverkusener Rheinbrücke in den chinesischen Stahlwerken zu übernehmen. Das war der Grund, weshalb ich damals als Sachverständige hier in der Anhörung des Ausschusses gewesen bin.

Ich habe mir im Vorfeld schon einmal ein bisschen die Tagesordnung angeschaut, habe die meisten Vorlagen schon gelesen und muss sagen, dass ich von den verschiedenen eingebrachten Initiativen und den Themen, die im Moment auf der Tagesordnung stehen, sehr angetan bin. Ich glaube, das sind absolut die richtigen Schwerpunkte. Ich freue mich sehr darauf, diese mit Ihnen zu beraten, und ich freue mich auf die Zusammenarbeit.

(Beifall von allen Fraktionen und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Landesregierung)

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

(Überweisung an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend – sowie an die zuständigen Fachausschüsse am 08.09.2021 mit der Maßgabe, dass die Beratung des Personalhaushalts einschließlich aller personalrelevanten Ansätze im Haushalts- und Finanzausschuss unter Beteiligung seines Unterausschusses Personal erfolgt)

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag des Vorsitzenden Thomas Nückel, die abschließende Debatte über den Gesetzentwurf und über darauf bezogene Änderungsanträge am 10.11.2021 zu führen und dann darüber zu votieren. Außerdem wird die Landesregierung in dieser Sitzung das Landesstraßenbauprogramm 2022 vorstellen.

2 **Gesetz zur Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/13977

in Verbindung mit

Gesetz zur Einführung eines Radverkehrsgesetzes sowie zur Änderung weiterer Gesetze

Gesetzesentwurf
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/14257

Ausschussprotokoll 17/1508

(Überweisung am 18.06.2021 sowie am 02.07.2021 an den Verkehrsausschuss)

Der **Vorsitzende Thomas Nüchel** weist darauf hin, dass die kommunalen Spitzenverbände – entsprechend des § 58 der Geschäftsordnung des Landtags Nordrhein-Westfalen – zwar im Rahmen von Anhörungen im Ausschuss um Stellungnahmen gebeten worden seien, sie diese Möglichkeiten aber nicht genutzt hätten.

Klaus Vossemer (CDU) streicht heraus, Nordrhein-Westfalen sei das erste Flächenland, das ein solches Gesetz zur Fahrrad- und Nahmobilität schaffe. Dies sehe er als eine große, ambitionierte Aufgabe.

Er danke erneut der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“, die 2016 für den Bereich des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen erheblichen Nachholbedarf hinsichtlich des Ausbaus des Radwegenetzes und dessen Finanzierung festgestellt habe.

Das von der Landesregierung vorgelegte Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz sei vom überwiegenden Teil der Sachverständigen begrüßt worden und hebe das Fahrrad auf eine gleichrangige Stufe mit allen anderen Verkehrsträgern.

Auch die Sachverständigen forderten einen Ausbau des Radverkehrs und unterstützten die Ambitionen, den Radverkehr weitergehend zu ermöglichen, auszubauen und komfortabel zu gestalten. Sie trügen das grundlegende Ziel der nachhaltigen Mobilität sowie die Vision Zero mit. Zwar habe es in der Anhörung weitere Anregungen gegeben, über die sich Schwarz-Gelb noch vertiefte Gedanken machen werde. Wichtig aber sei zunächst, das Gesetz erst einmal „scharf zu stellen“, sodass es in der kommenden Woche im Plenum abschließend beraten und beschlossen werden könne.

Im Vergleich der Gesetzentwürfe der Landesregierung und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bestehe hinsichtlich des Ziels im Wesentlichen Einigkeit, der Weg dahin

werde aber unterschiedlich beschritten. Anders als der Gesetzentwurf von Bündnis 90/Die Grünen zeige sich der Gesetzentwurf der Landesregierung deutlich kommunal-freundlicher. Schließlich müsse ein wesentlicher Teil des Radverkehrwegeausbaus auf der kommunalen Ebene stattfinden, weil dort die Zuständigkeiten lägen. Den Weg wolle Schwarz-Gelb freundschaftlich, partnerschaftlich und auf Augenhöhe mit den Kommunen gestalten. Der Gesetzentwurf der Landesregierung eigne sich deutlich besser dazu, die Menschen zum gemeinsamen Ziel mitzunehmen und den Anteil des Radverkehrs im Modal Split signifikant zu erhöhen.

In vielen Teilen des Landes könne man bereits erhebliche Radverkehrsanteile von 25 % und mehr feststellen. In anderen Teilen des Landes, in denen dies nicht der Fall sei, müsse nachgesteuert und nachgearbeitet werden. Dabei müsse das Land unterstützen und den Prozess durch die Instrumentarien flankieren, die das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz nun zur Verfügung stelle. Es müsse auch genügend Geld hinterlegt werden, was aber die Landesregierung seit 2017 bereits tue.

In der Summe verzeichne die schwarz-gelbe Regierungsbilanz 580 Kilometer an neuen Radwegen – am Stück betrachtet entspreche dies der Strecke von Köln nach Berlin – sowie über 500 % Mehrausgaben für die Nahmobilität als zu Zeiten der Vorgängerregierung. Werde der Haushalt wie beraten verabschiedet, würden im Jahr 2022 insgesamt 102 Millionen Euro für Nahmobilität ausgegeben; fast doppelt so viel wie im vergangenen Jahr. Für einen bedarfsgerechten Ausbau gelte, dass kein gutes Projekt an Geld scheitern dürfe, und hierfür sei der Haushaltsgesetzgeber zuständig.

Es habe die eine oder andere Diskussion mit den Sachverständigen in der Anhörung darüber gegeben, dass man nicht alles in ein Gesetz reinschreiben könne. Vor den Haushaltszahlen stehe immer noch das Budgetrecht des Parlaments, und dies sei auch gut so.

In kaum einem Gesetz stünden ewig festgeschriebene Haushaltszahlen. Die Fraktionen im Landtag würden gemeinsam beraten, wie viel Geld die Nahmobilität in der Zukunft wert sei. Der CDU-Landtagsfraktion sei sie sehr viel wert, und man wolle sie gemeinsam und partnerschaftlich mit den Kommunen umsetzen.

Arndt Klocke (GRÜNE) heißt Ministerin Ina Brandes willkommen. Er wünsche ihr viel Erfolg für ihre Arbeit und einen guten Start im neuen Amt.

Im Wortbeitrag von Klaus Vossemer sehe er wenig Substanz in gute Worte gepackt. Auch habe er die Anhörung anders in Erinnerung: Etwa zwei Drittel der Angehörten – es sei breit eingeladen worden – hätten dem Entwurf der Landesregierung kritisch bis ablehnend gegenübergestanden. Darüber wundere er sich nicht.

Er stimme mit seinem Vorredner darin überein, dass die beiden Gesetzentwürfe zwar in die gleiche Richtung wiesen, allerdings müssen man auch die konkreten Konzepte betrachten.

Die Einschätzung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen entspreche der vieler Expertinnen und Experten wie Herr Broytman von der Berliner Senatsverwaltung, der das Fahrradkonzept und das Fahrradgesetz in Berlin – und zugleich das erste deutsche Fahrrad- und Mobilitätsgesetz überhaupt – mitausgearbeitet habe, das sich seit drei Jahren

in der Umsetzung befinde, oder Herr Tönnies, der viele Jahre als leitender Regionalplaner im RVR den ersten Radschnellweg im Ruhrgebiet konzeptioniert und vorangebracht habe. Bei diesen Experten handle es sich nicht um irgendwelche Initiativenvertreter, sondern um Leute aus der Praxis, die in den Verwaltungen in ihrer tagtäglichen Arbeit damit beauftragt seien, Gesetze umzusetzen.

Sein Vorredner habe den Gesetzentwurf der Landesregierung als kommunalfreundlich erscheinen lassen. Natürlich gebe es ausreichend – auch CDU-geführte – Kommunen in Nordrhein-Westfalen mit sehr ambitionierten Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, die unbedingt mehr Radverkehr in ihrer Kommune wollten. Allerdings würden sich insbesondere Kommunen, die nichts umsetzen wollten, über den Gesetzentwurf der Landesregierung bzw. über das zu verabschiedende Gesetz freuen, weil diese völlig in Ruhe gelassen würden. Sie bekämen keine zusätzlichen Finanzmittel und keine zusätzlichen Planerinnen und Planer, die sie in die Verpflichtung brächten, irgendetwas zu tun. Somit bliebe alles beim Alten.

Mit diesem Gesetzentwurf werde das im Landtag einvernehmlich beschlossene 25-%-Ziel weder 2025 noch 2030 und auch nicht 2035 erreicht. Er halte den vorangegangenen Redebeitrag vor dem Hintergrund bemerkenswert, dass am Tag zuvor die Unterstützer der eben noch gelobten Volksinitiative vor dem Landtag protestiert und darauf aufmerksam gemacht hätten, dass mit dem Gesetzentwurf der Landesregierung das eingebrachte Ziel nicht erreicht werde. Säßen diese Leute heute im Raum, würden sie sagen, dass der Gesetzentwurf der Landesregierung nicht dem entspreche, wofür 220.000 Leute in Nordrhein-Westfalen ihre Unterschrift geleistet hätten und was der Landtag im Dezember 2019 einstimmig beschlossen habe. Dies enttäusche ihn.

Er habe sowohl in der Regierungszeit seiner Fraktion bis 2017 als auch während der Regierungszeit der aktuellen Landesregierung einige Male Änderungen an Gesetzentwürfen infolge der Auswertung von Expertenanhörungen erlebt. Es habe wochenlang Zeit gegeben, entsprechend der Expertisen mit zwei oder drei Änderungsanträgen nachzusteuern und den Gesetzentwurf zu verbessern. Stattdessen aber werde der gleiche Gesetzentwurf wie in der ersten Lesung präsentiert, und dies sei nicht nur aus grüner Sicht, sondern auch aus der Sicht der Menschen im Land, die den Volksentscheid auf den Weg gebracht hätten, absolut zu wenig.

Es gehe darum, im Land eine andere Verkehrspolitik zu etablieren, die das Fahrrad als gleichberechtigten Verkehrsträger neben Pkw, Bus und Bahn voranbringe und dafür auch den Raum sowie die entsprechenden Finanzmittel zur Verfügung stelle.

Haushaltsentwürfe mit hohen Einzelposten seien zwar schön anzuschauen, aber es gehe in diesem Fall darum, wie viel Kilometer an Fahrradwegen tatsächlich gebaut bzw. wie viele bestehende Fahrradwege verbessert würden. Eine Gegenüberstellung der in den Haushalt eingestellten Mittel für diesen Bereich mit den tatsächlich verausgabten und verbauten Mitteln ergebe, dass real viel zu wenig bei den Bürgerinnen und Bürgern ankomme.

Von den in 2018 für Radwegbau an Landstraßen zur Verfügung gestellten 12,5 Millionen Euro seien etwa nur die Hälfte, 6,4 Millionen Euro, verbaut und ausgegeben worden. Die Abrufung der Mittel durch die Kommunen in der Gruppe „Nahmobilität“ habe

15 Millionen Euro von 23 Millionen Euro betragen. Der Etatansatz im Bereich der Radschnellwege habe 2018 bei 5.750.000 Euro gelegen, aber nur 42.000 Euro davon seien real verbaut worden. 2019 habe der Etatansatz bei 7.500.000 Euro gelegen, aber nicht mal 800.000 Euro habe man verausgabt und verbaut.

Große Worte und Schaumschlägereien brächten dem Radverkehr im Land wenig. Mit diesen konkreten Zahlen werde sich die grüne Fraktion im Wahlkampf intensiv beschäftigen, auch im Rahmen der anstehenden Plenardebatten.

Carsten Löcker (SPD) heißt Ministerin Ina Brandes im Ausschuss willkommen.

Klaus Vossems Redebeitrag fasse er zusammen mit den Worten: Das Sein bestimmt das Bewusstsein. – Es sei in der Politik egal, was man sich wünsche, am Ende komme es – Arndt Klocke habe bereit auf die mangelnde Verausgabung der Mittel hingewiesen – auf die Wirkung an.

Er finde es falsch, die Anhörungen so zu werten, dass der Gesetzentwurf der Landesregierung im Großen und Ganzen darin Zustimmung erfahren habe.

Die eigenen Zielvorgaben sowie das Miteinander mit den Gemeinden sei Schwarz-Gelb bislang schuldig geblieben.

Mit Blick auf die anstehende Verkehrswende sehe er die Nahmobilität als wichtige Stellschraube. Die Umsetzung der Nahmobilität, die vor allem neben Fuß- und Radverkehr auch kurze Wege für Kinder etwa zur Schule beinhalte, benötige dringend Raum, der geschaffen werden müsse. In den Städten gebe es jedoch nicht genug Platz für Fahrradwege. Dies habe man bedauernswerterweise eine Woche zuvor in Düsseldorf wieder feststellen müssen, als eine junge Frau von einem Auto überfahren worden sei. Für sie habe es auf der Straße buchstäblich nicht genug Platz gegeben.

Es bedürfe Mut und die Bereitschaft, diese Diskussion zu führen. Mit diesem Nahmobilitätsgesetz hätte die Chance bestanden, diese Diskussion in der Gesellschaft anzustoßen und deutlich zu machen, dass der Verkehrsraum in Zukunft neu aufgeteilt werden müsse. Dazu stehe aber nichts im Gesetzentwurf der Landesregierung.

Neben den Mitteln, dem Willen und der Bereitschaft der Ausschussmitglieder, das Thema gemeinsam vorwärts zu bringen, käme es vor allem aber auf den Mut dafür an, die entsprechenden organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen. Hierfür brauche man die Kommunen, worauf Klaus Vossems zurecht hinweise. Alle miteinander müssten viel mehr investieren; nicht nur finanziell, sondern auch personell.

Er erinnere daran, dass seine Fraktion einige Monate zuvor einen Antrag eingebracht habe, um ein Radwegkataster zu entwickeln, denn die Anbindung der Radschnellwege, der überregionalen Wege an die Radwegenetze der Städte bringe einen hohen Aufwand mit sich. Die Anbindung eines Radschnellweges an die Region stelle ein Güte- und Funktionsmerkmal dar. Dies enthalte aber der Gesetzentwurf der Landesregierung nicht.

Der Gesetzesentwurf habe nichts mit Modernität zu tun, sondern vielmehr mit Verwaltung. Er stelle lediglich einen Versuch dar, in der Zukunft mehr Straßen bauen zu können, ohne sich dabei erwischen zu lassen.

Ulrich Reuter (FDP) bringt ein, dass er die Anhörung zum Gesetzentwurf nicht als so vernichtend empfunden habe, wie seine Vorredner es geschildert hätten. Er habe in der Anhörung ebenfalls nicht vernehmen können, dass der grüne Gesetzentwurf als der Weisheit letzter Schluss gegolten habe.

Mit dem aufgrund der Initiative „Aufbruch Fahrrad“ eingebrachten Gesetzentwurf werde der richtige Weg begangen, auch wenn über die Details unterschiedliche Meinungen beständen. Die Verpflichtung zu einem Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen von 25 % bis 2025 – dies gehe auch aus seinen Gesprächen mit dem RADKOMM e.V. und dem ADFC hervor – halte er nicht für das einzig Zielführende, sondern für eine plakative Vorgabe. Sein Austausch mit den Demonstranten vor dem Landtagsgebäude habe ergeben, dass sie das Einbringen des Gesetzentwurfes als den richtigen Weg ansähen, da dadurch ein Rahmen vorgegeben werde und über den Aktionsplan die Ausführungen sowohl auf Landes- als auch auf kommunaler Ebene gesteuert würden.

Mit dem Gesetzentwurf der Landesregierung sei das Land auf dem richtigen Weg in Richtung Gleichberechtigung der Verkehre sowie zu mehr Radverkehr. Am Ende werde man damit auch das Ziel erreichen, und zwar gemeinsam mit den Kommunen, die unabdingbar dafür seien.

Nic Peter Vogel (AfD): begrüßt die Verkehrsministerin Ina Brandes.

Vergleiche man den Gesetzentwurf der Grünen mit dem der Landesregierung, stelle man fest, dass dieser zu einem Drittel aus Copy-and-paste bestehe, ein weiteres Drittel sei inhaltsgleich und das dritte Drittel enthalte wenig Innovation und klammere die Fußgänger total aus.

Bezugnehmend auf Arndt Klockes Äußerung, dass von ca. 12 Millionen Euro nur etwa die Hälfte verbaut worden wäre, weise er darauf hin, dass dieses Phänomen bei allen Verkehrsträgern zu beobachten sei und daran liege, dass die entsprechenden Planer- und Ingenieursstellen erst sukzessive aufgebaut würden. In den folgenden Jahren würden sicherlich sehr viel mehr Mittel abgerufen. Im Bereich „Fahrradfahren“ habe man aber ein gutes Kontingent, das sich explizit damit auseinandersetze.

Dem Gesetzesentwurf der Landesregierung sehe er an, dass man sich dabei Mühe gegeben habe und dass er eine solide Basis enthalte. Dass allerdings nach § 11 nur die landeseigenen Nutzfahrzeuge mit Abbiegeassistenten ausgestattet werden sollte, nicht aber alle Lkw, finde er problematisch, da das Fehlen solcher Systeme fortwährend zu schweren Unfällen und Verkehrstoten führe. Die Sachverständigen äußerten sich in dieser Hinsicht gleichermaßen.

Als Düsseldorfer Fahrradfahrer lege er insbesondere Wert darauf, dass der Fahrradverkehr innerstädtisch sicherer werde. Er meine aber nicht, dass dafür der Verkehrsraum komplett neu aufgeteilt werden müsse, sondern das Fahrradfahren in der Stadt bereits durch einige Änderungen – etwa kontinuierliche Verläufe der Fahrradwege und Versetzen des einen oder anderen Glascontainers – attraktiver wäre. Die bestehende Flickschusterei in dem Bereich hingegen empöre ihn.

Die Ziele des ADFC und des RADKOMM e. V. würden zwar von allen politischen Akteuren mitgetragen, aber spätestens seit der Flutkatastrophe sei auch das Thema „Versiegelung“ aktueller. Im Rahmen der angedachten Fahrradwegeprojekte sollte eine Fläche von über 2.000 Fußballfeldern versiegelt werden, da die Wege aufgrund der Fußgängerwege, die noch hinzuzukämen, sechseinhalb Meter breit sein müssten. Es gelte im Blick zu behalten, ob man vielleicht dort, wo es keine entsprechenden Bedarfe gibt, weniger breite Radwege bauen könnte, denn jedes Stück versiegelte Natur sei zu viel. So käme ihm etwa bei seinen persönlichen Fahrradfahrten in der Eifel oder im Münsterland etwa nur jede halbe Stunde ein Fußgänger entgegen. Außerdem käme man gemäß seiner persönlicher Erfahrung im Ausland – etwa in Arizona – mit dreieinhalb bis vier Meter breiten Fahrradschnellwegen aus, die auch von Fußgängern genutzt würden, und dabei käme es zu kaum ernstzunehmenden Unfällen.

Seine Nachfragen in der Anhörung nach Plänen zur Beschränkung der Versiegelung beim Radwegebau hätten die Sachverständigen leider nicht zufriedenstellend beantworten können.

Anders als der Gesetzentwurf von Bündnis 90/Die Grünen, so **Klaus Vossemer (CDU)**, verpflichte der Gesetzentwurf der Landesregierung die Kommunen beim Fahrrad- und Nahverkehr nicht „mit der Keule“ von oben; zumal viele Kommunen guten Willen zeigten und gar nicht überzeugt werden müssten, sondern gar Vorreiter und Vorbilder in dem Bereich seien, wie es Frau Cora Ehlert vom Städte- und Gemeindebund formuliert habe. Diese Kommunen wolle man partnerschaftlich mitnehmen und für die anderen Kommunen Anreize schaffen. Dies entspreche nicht dem Bild, das Arndt Klocke von den Kommunen gezeichnet habe, nämlich dass sie in der Sache nichts täten.

Zu Recht habe Frau Dr. Petra Beckefeld von Straßen.NRW den Vorwurf formuliert, dass der grüne Gesetzentwurf ein Systemwechsel fordere. In der Begründung dieses Gesetzentwurfs plädiere man für einen eigenen Landesbetrieb für Radverkehrsinfrastruktur und somit für eine Veränderung des bewährten Systems, in dem Straßen.NRW alles baue, was mit Straßen und Fahrradwegen zu tun habe und Bürgerradwege vor Ort unterstütze. Man käme aber in NRW nicht voran, wenn man neben Straßen.NRW einen weiteren Landesbetrieb schaffe und damit einen weiteren Transformationsprozess erzeuge; schließlich seien in der Vergangenheit schon die Autobahnen aus dem Verantwortungsbereich von Straßen.NRW zu der Autobahn GmbH übergegangen.

So wie jetzt habe die Grünen-Fraktion auch in der Vergangenheit die Dinge nicht beschleunigt. Bei der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes, als Planungserleichterungen, Planungsbeschleunigungen sowie vereinfachte Verfahren eingeführt werden sollten und das Linienbestimmungsverfahren für den Radwegebau aufgelöst worden sei, habe sich die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen jeweils dagegengestellt.

Er freue sich auf die entsprechende Diskussion im Zuge des Landtagswahlkampfes, wenn er dies alles den Bürgerinnen und Bürgern noch mal deutlich mache.

Bezugnehmend auf den Wortbeitrag von Carsten Löcker weise er darauf hin, dass ein Radkataster vom Grundsatz her eine gute Idee sei, denn natürlich brauche man einen

Überblick, ein Netz und man müsse darstellen können, wo sich Lückenschlüsse befänden und wo man nachbessern müsste. Der Auftrag dafür sei aber schon lange erteilt worden und daher habe es keine Notwendigkeit gegeben, den damaligen SPD-Antrag aufzugreifen. Man werde dies im Zusammenhang mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz im Aktionsplan deutlich sehen.

Er bedaure die Versäumnis dieser Umsetzungen in den letzten 40 Jahren, für die auch die SPD ein ganzes Stück weit Verantwortung trage. Stattdessen habe es Hochglanzbroschüren für den Radschnellwegebau für den RS 1 und für andere gegeben aber keine Planungsvorräte oder Planungskapazitäten. Erst die NRW-Koalition habe seit 2017 in Nordrhein-Westfalen Planerinnen und Planer insbesondere für den Radwegebau bei Straßen.NRW eingestellt sowie Bau und Planung organisiert.

Carsten Löcker (SPD) merkt an, dass seine Fraktion seiner Erinnerung nach weit vor der entsprechenden inhaltlichen Einlassung des damaligen Verkehrsministers den Antrag zum Radwegkataster gestellt habe, und er werde überprüfen, ob sein Vorredner mit seiner Aussage dazu Recht hätte.

NRW habe über 13.000 km an Landstraßen, und nicht mal die Hälfte davon sei mit Radwegen ausgestattet. Seit 2017 seien lediglich 120 km Radwege im Landesstraßenbau dazugekommen.

Im Gesetzentwurf der Landesregierung stehe lediglich drin, dass man in guter Absicht mit den entsprechenden Akteuren die Dinge voranbringen und dafür Geld zur Verfügung stellen wolle. Es gehe bei einem Nahmobilitätsgesetz aber nicht darum, nur ein paar grundsätzliche Aussagen zu tätigen, sondern vielmehr müsse man mit Blick auf die Verkehrswende darin konkret werden und sagen, was man im Detail machen wolle.

Dabei könne man über Prozentzahlen diskutieren. Schlussendlich gehe es aber darum, dass die Menschen die Entwicklung wahrnehmen könnten und um die Frage, wie viele Kilometer am Ende gebaut würden. Dass das Ziel von 25 % bis 2015 erreicht würde, bezweifle er.

Überdies müsse die Kommunikation mit den Gemeinden klar sein. Es habe in den vergangenen Jahren in dem Bereich Konflikte – es gehe schließlich auch um Grundstücke – gegeben. Dass man nur 5,6 km Radschnellwege gebaut habe, habe nicht an Lustlosigkeit gelegen, sondern man habe sich mit denen herumschlagen müssen, die andere Interessen, Absichten und relevante Grundstücke besessen und deshalb den Ausbau behindert hätten. Aus diesem Grund habe das zur Verfügung gestellte Geld nicht in Gänze verbaut werden können.

Um die beabsichtigte und dringend benötigte Geschwindigkeit beim Ausbau der Nahmobilität in NRW zu erreichen, müsste daher ein Gesetz zur Nahmobilität neue Planungs- und Beschleunigungsinstrumente enthalten und nicht nur eine grundsätzliche Überzeugung. Vielleicht habe Schwarz-Gelb davon schon einmal gesprochen, aber an der Umsetzung mangle es – auch mit diesem Gesetzentwurf.

Der Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sei immerhin ambitionierter und deutlicher. Mit Blick auf die fortzuführende Diskussion in der Zukunft werde sich die SPD-Fraktion in der Abstimmung über diesen Entwurf enthalten.

Arndt Klocke (GRÜNE) weist den Vorwurf von Klaus Vossemer zurück, er hätte den Kommunen Untätigkeit vorgeworfen oder plädiere dafür, sie grob zum Handeln zu zwingen.

Unter den 396 Kommunen in Nordrhein-Westfalen gebe es einige Städte, die beim Radwegebau nicht hochambitioniert vorgehen. Andere Städte – mit je unterschiedlicher Couleur in der Parteiführung und in der Ratsmehrheit – hingegen seien dabei sehr ambitioniert. Ein Beispiel hierfür seien Kaarst und seine FDP-Bürgermeisterin.

Er habe häufig vor Ort von Kommunalpolitikern unterschiedlicher Parteien und Verwaltungen erfahren, es fehle an Planerinnen und Planern sowie an Kapazitäten in der Verwaltung und an Geld. Insbesondere fehlten aber die Kapazitäten, um Geld vom Land für den Radwegebau abzurufen. Auch wenn Schwarz-Gelb nun das Glück habe, über mehr Geld verfügen zu können, werde es vor allem in den Straßenbau investiert, während in Sachen „Radverkehr“ relativ wenig bei den Menschen ankomme. In Bezug auf den Redebeitrag von Nic Peter Vogel erinnere er daran, dass im Bereich des Straßenbaus anders als beim Radwegebau das Geld auch wirklich verbaut werde.

Diese Lücke werde durch den Gesetzentwurf der Landesregierung nicht geschlossen, und dies entspreche auch der Meinungen der Experten in der Anhörung. Beim Fahrradgesetz der Landesregierung gehe es eher um Show, ähnlich wie bei den Fahrten mit dem Fahrrad vom Ministerium zur Landespressekonferenz von Hendrik Wüst zu seiner Zeit als Verkehrsminister.

Mit ihrem Gesetzentwurf habe die Landesregierung nicht dazu beigetragen, dass die Ziele der Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ sowie das politisch gesteckte 25-%-Ziel erreicht würden.

Er habe nie die Meinung vertreten, nur unter grüner Regierung laufe alles wunderbar und bei einem Regierungswechsel gehe die Welt unter. Vor allem im Vergleich mit den Niederlanden oder Kopenhagen habe man im Bereich der Nahmobilität in den letzten 20, 30 Jahren zu wenig getan. Auch Kopenhagen habe das Thema bereits in den 1980er Jahren angepackt und ernte nun die Früchte seiner Arbeit.

Bündnis 90/Die Grünen hätten 1995 – erstmalig als Teil der Landesregierung – die Schaffung von 100 Radstationen im Koalitionsvertrag verankert. Davon habe man fast 90 realisiert, und diese würden immer noch intensiv genutzt werden. 2012 habe die Partei – mit Horst Becker als Verkehrsstaatssekretär – den ersten wichtigen Aktionsplan zum Thema „Nahmobilität“ auf den Weg gebracht, der bis heute gelte, sich aktuell in der Endphase seiner Überarbeitung befinde und demnächst neu vorgestellt werde.

Unter schwarz-gelber Politik hingegen sei 2010 der Etatansatz für den Radwegebau an Landstraßen auf 3,6 Millionen Euro heruntergefahren worden. Das Verkehrsministerium habe damals wie kein anderes Personalabbau betrieben. Während der fünfjährigen Regierungszeit der damaligen Vorgängerregierung seien – mit Oliver Wittke und Lutz Lienenkämper als Verkehrsminister – 780 Vollzeitstellen weggefallen; dies habe insbesondere Planerinnen und Planer bei Straßen.NRW betroffen. Zudem sei von den fünf Radschnellwegen, welche in den von Klaus Vossemer erwähnten Hochglanzbrochüren beschrieben seien, im Laufe von viereinhalb Jahren schwarz-gelber Regierungspolitik kein einziger gebaut worden.

Der Ausschuss stimmt dem Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 17/13977 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Enthaltung der AfD-Fraktion zu.

Der Ausschuss lehnt den Gesetzentwurf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 17/14257 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.

3 Klimaschutz im Luftverkehr endlich wirksam voranbringen

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/15224

(Überweisung an den Verkehrsausschuss – federführend – sowie an den Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz am 07.10.2021)

Der Ausschuss kommt auf Vorschlag von Arndt Klocke (GRÜNE) darin überein, zu dem Thema eine schriftliche Anhörung durchzuführen. Näheres dazu soll in der Obleuterunde am folgenden Mittwoch erörtert werden.

4 Entwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der Zuständigkeitsverordnung Luftfahrt

Unterrichtung
des Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/15296

Vorlage 17/5817

Die Verordnung, so der **Vorsitzender Thomas Nückel**, enthalte Vorschriften, die unter § 5 Abs. 3 Satz 1 des Landesorganisationsgesetzes fielen. Daher habe die Landesregierung beschlossen, die Verordnung vorbehaltlich des Ergebnisses der Anhörung dieses Ausschusses zu dem Entwurf der Verordnung auszufertigen.

Auf die Frage von **Arndt Klocke (GRÜNE)**, was sich am aktuellen Gesetz durch die neue Verordnung ändere, führt **StS Dr. Hendrik Schulte (VM)** aus:

Die Länder nehmen im Bereich der Luftfahrt aufgrund bundesrechtlicher Vorgaben bestimmte Verwaltungsaufgaben wahr. Darunter fallen etwa auch Planfeststellungs- oder -genehmigungsverfahren für Flughäfen. Welche Behörde in Nordrhein-Westfalen für welche Luftfahrtaufgabe zuständig ist, ist in der sogenannten „Zuständigkeitsverordnung Luftfahrt“ geregelt.

Die derzeit gültige Fassung dieser Verordnung ist seit dem 6. April 2017 in Kraft. Ihre Überprüfung hat ergeben, dass sie sich in der Praxis generell bewährt hat. Aufgrund der seit dem 21. April 2017 geltenden Fassung des Luftfahrtgesetzes, ein Bundesgesetz, hat sich hier allerdings ein Anpassungsbedarf ergeben.

Diese erforderlichen Anpassungen werden auf Landesebene durch die dritte Änderungsverordnung umgesetzt. In dieser dritten Änderungsverordnung wurden die nach Bundesrecht erforderlichen Anpassungen in § 1 und § 3 vorgenommen.

Ihre Frage, was sich tatsächlich geändert hat, kann ich kurz beantworten. Es ist in § 1 Satz 1 Nummer 1 ein Halbsatz angehängt worden, nämlich:

„sowie die Genehmigung der Flugplatzentgelte (§ 19b LuftVG in Verbindung mit § 31 Absatz 2 Nummer 4 LuftVG) und der Flugplatzbenutzungsordnung (§ 43 LuftVZO in Verbindung mit § 31 Absatz 2 Nummer 4 LuftVG)“.

Zum Zweiten ist in § 3 die Angabe „Abs. 4“ durch die Angabe „Abs. 1“ ersetzt worden.

Carsten Löcker (SPD) stellt die Frage, warum Flugplatzentgelte nun anders organisiert werden sollten als in der Vergangenheit.

RB'in Ute Kaulisch (VM) erklärt, dass der Bund vor einigen Jahren die Zuständigkeiten im Luftverkehrsgesetz geändert und die Zuständigkeit für die Genehmigung der Flugplatzentgelte und der Flugplatzbenutzungsordnung den Ländern übertragen habe. Dies habe entsprechende Änderungen in der Verordnung zur Folge.

Der Verkehrsausschuss wurde zum Entwurf einer dritten Verordnung zur Änderung der Zuständigkeitsverordnung Luftfahrt angehört.

5 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNVG-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW; Stadtbahnprojekt ‚Citybahn Essen‘ und Reaktivierung der ‚Tecklenburger Nordbahn‘ (TN) zwischen Osnabrück und Recke (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5859

(Mit Schreiben vom 7. Oktober 2021 hat die Landesregierung diesen Tagesordnungspunkt zur Einvernehmensherstellung mit dem Verkehrsausschuss angemeldet)

Nic Peter Vogel (AfD) fragt, ob es bislang Prognosen – etwa infolge von empirischer Untersuchungen – dazu gebe, inwieweit das aktuell ziemlich ausgelastete innerstädtische Tunnelsystem durch die Fertigstellung der Citybahn Essen prozentual entlastet würde ggf. durch verlagertes Fahrgastaufkommen.

Das neue Projekt, so **Dirk Heidler (Ruhrbahn GmbH)**, finde im Nahverkehrsplan der Stadt Essen Berücksichtigung. Eine Straßenbahnlinie werde aus dem Tunnel herausgenommen und führe dann oberirdisch, um Kapazitäten zu schaffen und die Fahrplantreue zu ermöglichen. Nach einem Beschluss der Stadt Essen solle außerdem eine weitere Linie auf der oberirdischen Strecke verkehren.

Für die standardisierte Bewertung und zur Berechnung der Entlastung habe man Verkehrsnetze berechnet. Insgesamt schafften die beschriebenen Maßnahmen Kapazitäten für Fahrgastzuwächse in der Stadt Essen. Prozentual könne dies aber aktuell nicht ausgedrückt werden, weil dazu die neuen Verschiebungen innerhalb des Gesamtnetzes zu betrachten seien.

Hinsichtlich des Stadtbahnprojektes Citybahn Essen sowie der Reaktivierung der Tecklenburger Nordbahn wurde mit den Stimmen aller Fraktionen gemäß § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW bzw. nach § 7 Absatz 2 ÖPNVG NRW mit dem Verkehrsausschuss das Einvernehmen hergestellt.

6 Fünfte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalenverordnung (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/5860

(Mit Schreiben vom 7. Oktober 2021 hat die Landesregierung diesen Tagesordnungspunkt zur Einvernehmensherstellung über den Verordnungsentwurf – Neudruck – mit dem Verkehrsausschuss angemeldet)

Carsten Löcker (SPD) weist auf einen in der Vergangenheit gestellten Stadtratsantrag der SPD bezüglich der direkten Zugverbindung von Bochum nach Haltern hin. Den SPD-Antrag habe die CDU-Fraktion damals diffamiert, der SPD-Initiative bescheinigt, sie werde nicht benötigt, denn die Dinge liefen von alleine, und ihn abgelehnt; dabei sei sie eigentlich dafür gewesen. Dies passiere manchmal in der Politik. Auch die SPD-Fraktion habe schon etwas abgelehnt, obwohl sie dafür gewesen sei.

Indem die CDU-Fraktion noch in der Nacht unmittelbar nach der Entscheidung im Verwaltungsrat um 0:01 Uhr gepostet habe, dass die Bahnstrecke Bochum–Haltern nun endlich reaktiviert werde, versuche sie, sich selbst den Erfolg zuzuschreiben – so wie auch beim Radwegekataster –, obwohl bereits jeder gewusst habe, dass dies irgendwann geschehen werde. Wahrscheinlich hätte sich die CDU zuvor noch beim Minister vergewissert, ob das Geld trotz des Übergangs zwischen verschiedenen Finanzierungsperioden fließen werde.

Mit einem solchen Verhalten diskreditiere die CDU die Arbeit anderer Fraktionen und versuche, sich deren Erfolg zu eigen zu machen.

Nichtsdestotrotz werde die SPD-Fraktion der Verordnung zustimmen.

Der **StS Dr. Hendrik Schulte (VM)** berichtet:

Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Sehr geehrte Abgeordnete, ich möchte noch etwas ergänzen, weil es nicht nur um diese Linien geht.

Das Ganze hat auch eine Dimension, die für Sie in der nächsten Zeit sicherlich interessant sein wird. Ich fasse das mal unter diesen Begriff „Verkehrsverträge 2.0“ zusammen.

Sie wissen, unser Credo im Haus ist: Deutschland muss wieder Bahnland werden. – Zur Erreichung dieses Ziels sind wir in den vergangenen Jahren in Nordrhein-Westfalen wichtige Schritte gegangen. Damit noch mehr Menschen mit der Bahn fahren, haben wir eine ÖPNV-Offensive mit über 2 Milliarden Euro gestartet und damit erheblich in einen leistungsstärkeren, verlässlicheren und flexibleren ÖPV investiert.

Im Rahmen der Fortschreibung der ÖPNV-Offensive planen wir, mit den Aufgabenträgern drei Vereinbarungen zu schließen, die zur Qualitätssteigerung im SPNV

beitragen sollen. Die hierfür notwendigen Mittel sollen durch Erhöhung der SPNV-Pauschale bereitgestellt werden. Diese Vereinbarungen enthalten Regelungen zu folgenden Aspekten: erstens eine Verbesserung der Baustellenkommunikation und Baustellenkoordination, zweitens eine Bestellung von Mehrverkehren und drittens der Einsatz von Sicherheitsteams im SPNV.

Ich führe im Einzelnen dazu aus.

Zur Verbesserung der Baustellenkommunikation und Baustellenkoordination. Sie wissen, Bund, Land und Aufgabenträger investieren in den kommenden Jahren Rekordsummen in Modernisierung und Ausbau der nordrhein-westfälischen Schieneninfrastruktur. Alleine in diesem Jahr investiert die Deutsche Bahn 1,9 Milliarden Euro in unser Bahnnetz. Diese Rekordinvestitionen und die erhöhte Bautätigkeit in den kommenden Jahren machen das nordrhein-westfälische Schienennetz störanfälliger. Das liegt einfach in der Natur der Sache.

Wo viel investiert und gebaut wird, kann es zu Verspätungen und Zugausfällen kommen. Um dies zu verhindern, investieren wir kräftig in die Leistungsfähigkeit des Netzes. Sie kennen die beiden Pakete „Robustes Netz NRW 1.1“ und „Robustes Netz NRW 1.2“, durch die insgesamt 311 Millionen Euro in die Stabilität des Schienennetzes geflossen sind. Damit stellen wir sicher, dass die Fahrgäste auch während der Bauphase ein zuverlässiges und qualitativ hochwertiges Bahnangebot haben.

Die Stabilität des Netzes ist das eine. Eine gute Kommunikation über Baustellen ist das andere. Gerade im Hinblick auf Kunden- und Fahrgastbindungen ist die Kommunikation dabei unerlässlich. Aus diesem Grund beabsichtigt das Land, mit den Aufgabenträgern eine Vereinbarung zur Baustellenkommunikation zu schließen. Diese Vereinbarung sieht unter anderem vor, hierfür eine gemeinsame Organisationseinheit zu schaffen.

Es sollte – was die Zukunftsfähigkeit unserer Verträge angeht – auch dazugesagt werden, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen außerdem auch bei den Baustellenfolgekosten entlastet werden sollen, die sie im Moment haben.

Der zweite Punkt ist die Bestellung von Mehrverkehren. Wir wollen einen besseren, zuverlässigeren und flexibleren ÖPNV, und wir wollen auch mehr ÖPNV, um damit den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu erhöhen.

In einem ersten Schritt soll es in dem im Dezember 2022 anstehenden Fahrplanwechsel eine erste Leistungserweiterung geben. Mit den drei Auftragsträgern VRR, NVR und NWL sind auf einzelnen Strecken Mehrverkehre geplant, die Sie dem vorliegenden Bericht entnehmen können. Letztendlich liegt diese Entscheidung aber – Herr Löcker, das muss man noch mal ganz deutlich sagen – bei den Aufgabenträgern selber. Ob sie es machen oder nicht – wir geben das Geld dazu, und wir wollen mal sehen, ob sie das auch umsetzen.

Die Erhöhung der ÖPNV-Pauschale dient neben der Bereitstellung dieser Mehrverkehre aber auch der finanziellen Sicherung bestehender Verkehrsverträge. Auch dies ist etwas, über das wir in der Vergangenheit schon des Öfteren diskutiert haben. Deshalb ist für diese Maßnahme in den Verkehrsverträgen ein finanzieller

Ausgleich für personelle Mehrkosten vorgesehen. Sie kennen das Thema, dass die Personalkosten in der Vergangenheit anders gestiegen sind, als man es vermutlich bei Abgabe der Verkehrsangebote oder der Angebote zu den Verträgen vorgesehen hat.

Der dritte Punkt ist der Einsatz von Sicherheitsteams. Wir wollen Bahnfahrten nicht nur besser, sondern wir wollen Bahnfahrten auch sicherer machen und mit dem Einsatz zusätzlicher Sicherheitsteams das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste spürbar erhöhen. Hierfür verpflichten sich die Aufgabenträger ab 2022 dazu, mindestens zehn Sicherheitsteams einzusetzen.

Zur Finanzierung dieser drei genannten Maßnahmen wird die SPNV-Pauschale ab 2021 – das gilt also schon für dieses Jahr – jährlich um 70 Millionen Euro erhöht und mit einer Dynamisierung von 1,8% pro Jahr fortgeschrieben.

Zur Umsetzung des geplanten Pakets ist daher eine Änderung der pauschalen Verordnung notwendig. Insgesamt sollen bis 2032 – also rund die nächsten zwölf Jahre – 928 Millionen Euro zur Verfügung gestellt werden.

Dazu bitten wir hier um Einvernehmensherstellung.

Carsten Löcker (SPD) fragt, wie viel Prozent der 70 Millionen Euro jährlich in Betriebskostenzuschüsse oder in die Förderung und Werterhaltung des Betriebs fließen.

Zusätzliche Mittel erfreuten alle, nicht nur wegen der damit einhergehenden Leistungserweiterung, sondern vor allem aufgrund der somit vorhandenen Möglichkeiten zur Betriebsabsicherung. Die SPD-Landtagsfraktion sei sich zwar sicher, dass die 70 Millionen Euro nicht reichen würden, sehe dies aber mit Blick auf die Vergangenheit als einen richtigen Schritt an. Die in den nächsten Jahren anstehenden offensichtliche Bedarfe zur Betriebsabsicherung könnten mit den aktuellen Mitteln nicht gewährleistet werden. Daher frage er, ob in die Absicherung der Betriebe noch weitere Mittel fließen.

Man habe, so **StS Dr. Hendrik Schulte (VM)**, mit den Aufgabenträgern Pauschalen verhandelt. Letztendlich liege die Verantwortung der Nutzung dieses Geldes bei den Aufgabenträgern.

RB Hans-Peter Bröhl (VM) erläutert, dass es sich bei den 70 Millionen Euro nicht um Infrastrukturmittel wie bei „Robuste Netz NRW“ oder bei dem über das GVFG geförderte Infrastrukturprojekt „Westspange“ handle, sondern in Summe um reine Betriebskostenzuschüsse etwa für Mehrverkehre, Personal – egal ob Sicherheits- oder Fahrpersonal – und für besseres Baustellenmanagement sowie bessere Baustellenkommunikation.

Die Leistungsmessungen müssten mit Verkehrsverträgen hinterlegt werden, die Betriebskosten enthielten, worüber Energiekosten sowie Personalkosten für die Mehrverträge anfielen.

Die Infrastrukturkosten seien davon separiert.

Gemäß § 11 Absatz 1 Satz 3 ÖPNVG NRW und § 11 Absatz 2 Satz 3 ÖPNVG NRW wurde auf Grundlage der Vorlage mit dem Verkehrsausschuss des Landes mit den Stimmen aller Fraktionen das Einvernehmen hergestellt.

7 Aktualisierter Bericht zu den Auswirkungen der Unwetterkatastrophe vom 14./15. Juli 2021 im Bereich der Verkehrsinfrastruktur (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)

StS Dr. Hendrik Schulte (VM) berichtet:

Ich möchte gerne unseren schriftlichen Bericht von der letzten Sitzung fortschreiben und Ihnen eine mündliche Ergänzung zum heutigen Stand des Wiederaufbaus unserer Verkehrsinfrastruktur geben.

Der Wiederaufbau ist nach wie vor in vollem Gange und an vielen Stellen bereits abgeschlossen. Zusammenfassend kann ich an dieser Stelle sagen: 95 % der zunächst 220 Straßensperrungen in unserem Verantwortungsbereich sind bereits aufgehoben, befinden sich im Bau, oder die Sanierung ist konkret beauftragt, das heißt also, es wird im Prinzip jeden Tag damit angefangen.

Zu den Sperrungen im Einzelnen.

Im Bereich der Straße – also Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen inklusive Brücken und Tunneln – ist der Stand folgendermaßen. Im Bereich der Autobahnen sind folgende Abschnitte noch von größeren Verkehrseinschränkungen betroffen. Die A1 ist zwischen der Anschlussstelle Hürth und dem Autobahndreieck Ertftal in beiden Fahrtrichtungen vollgesperrt. Darüber hinaus stehen den Verkehrsteilnehmern auf der A1 in Fahrtrichtung Dortmund zwischen den Anschlussstellen Köln-Lövenich und Köln-Bocklemünd nur drei eingeeengte Fahrspuren zur Verfügung.

Die A61 ist in Fahrtrichtung Mönchengladbach–Venlo zwischen dem Autobahnkreuz Meckenheim und der Anschlussstelle Rheinbach sowie zwischen dem Autobahnkreuz Bliesheim und der Anschlussstelle Ertftadt-Gymnich noch vollgesperrt. In Richtung Süden ist sie zwischenzeitlich wieder befahrbar.

Wie uns die Autobahn GmbH berichtet hat, konnte eine Vielzahl von den Schäden an den Autobahnen bisher auch wiederinstandgesetzt werden. Es ist nach wie vor davon auszugehen – so berichtet die Autobahn GmbH –, dass voraussichtlich bis zum Jahreswechsel alle Verkehrsbeziehungen wiederhergestellt bzw. verfügbar sein werden.

Bei den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen – den Straßen also, die in unserer Verantwortung liegen – haben wir, wie gesagt, 95 % der 220 Straßensperrungen aufgehoben, oder sie sind im Moment in Bau oder beauftragt. In den verbliebenen Fällen sind vor Baubeginn umfangreichere Untersuchungen oder Planungen notwendig.

Die B265 bei Ertftadt-Liblar bzw. -Blessem, die total zerstört war, konnte gestern, am 26.10.2021, wieder für den Verkehr freigegeben werden. Das gibt den Menschen vor Ort ein großes Stück Mobilität zurück, nachdem durch die Flutkatastrophe weite Teile der Bundesstraße sehr schwer betroffen waren.

Mit dem Abschluss der Arbeiten vom Landesbetrieb sind jetzt die Voraussetzungen dafür erfüllt, dass die Autobahn GmbH auch den noch gesperrten Teil der Autobahn A61 an der Anschlussstelle Ertftadt freigegeben kann.

Zu den Folgen für die Infrastruktur. Die oben genannten Sperrungen wurden eingerichtet – das muss man vielleicht noch mal generell sagen – und sind unter anderem noch nötig, da nach derzeitigem Stand rund 112 Bauwerke – Lärmschutzwände, Stützwände, Brücken etc. – erheblich beschädigt worden sind. 14 Brücken in unserem Verantwortungsbereich müssen komplett ersetzt werden. Wir haben zwei beschädigte Tunnel und 86 Hangrutschungen. Dies alles zeigt leider den Umfang des Ausmaßes hier bei uns in Nordrhein-Westfalen.

Die Schadenslage – das ist vielleicht ein kleines, aber gutes Zeichen – hat sich seit dem letzten Bericht nicht verschlechtert. Es sind also keine zusätzlichen Schäden hinzugekommen. Wir hatten eine lange Zeit nach dem eigentlichen Unwetter immer wieder den Fall, dass es zum Beispiel zu Hangrutschungen gekommen ist. Es ist nicht mehr hierzu gekommen. Dies hat sich also stabilisiert.

Seit dem Abend des 14. Juli 2021 werden niederlassungsübergreifend alle verfügbaren Ressourcen des Landesbetriebs für den Wiederaufbau genutzt. Straßen und Verkehrswege wurden und werden – das ist selbstverständlich – erst bei gewährleistetester Verkehrssicherheit wieder freigegeben.

Ich darf an dieser Stelle auch noch Folgendes erwähnen, weil es an der einen oder anderen Stelle immer wieder hochkommt: Bei unseren Brückenneubauten – bei den 14 Brücken, die jetzt neu gebaut und, so denke ich, auch in kurzer Zeit wiederhergestellt werden – werden keine Provisorien errichtet. Es werden dort die Bauwerke nach dem Stand und den allgemeinen Regeln der Technik sowie nach dem Stand der Richtlinien erbaut. Es gibt dort also keine Provisorien, bei denen man Angst haben muss, dass sie in den nächsten Jahren wieder neu gemacht werden müssen. Nein, sie werden nach dem vollen Standard gebaut, wie er für die Straßen vorgesehen ist.

Die bereits am 15. Juli erteilte Ausnahme vom generellen Sonntags- und Feiertagsfahrverbot sowie Ferienfahrverbot an Samstagen für Lkw gilt weiterhin bis zum 30. November. Neben der Taskforce zum Wiederaufbau der Verkehrsinfrastruktur kommt auch der Aufbaustab mit dem Landesbetrieb Straßenbau und dem Ministerium für Verkehr unter meiner Leitung weiterhin regelmäßig zusammen und – ich darf es auch so einfach wiedergeben – mit der Arbeit sehr gut voran.

Eine gute Nachricht gibt es für den von der Flut Betroffenen im Kreis Euskirchen. Dort habe ich am Freitag vergangener Woche den Startschuss für das Projekt „Eifel Car-Sharing“ gegeben. Damit kann in allen elf Kommunen des Kreises Euskirchen ein Carsharing-Angebot gebucht werden, das vom Land mit rund 70.000 Euro gefördert wird. Dies ist insbesondere für die Menschen eine große Stütze, die durch die Flut ihren privaten Pkw verloren haben und sich bislang noch kein neues Fahrzeug anschaffen konnten.

Damit komme ich zu dem Bereich „Schiene“. Bei den Streckensperrungen im Bereich der Deutschen Bahn ist auf folgenden Strecken immer noch mit einer langfristigen Sperrung zu rechnen: die Eifelstrecke Euskirchen–Ehrang, die Voreifelbahn zwischen Rheinbach und Euskirchen, die Erfttalbahn zwischen Euskirchen und Bad

Münstereifel, die Volmetalbahn zwischen Hagen und Brügge und die Ruhr-Sieg-Strecke zwischen Hagen und Plettenberg.

Die Reparatur- und Wiederaufbaumaßnahmen sind auch hier in einem vollen Umfang im Gange, sodass die Deutsche Bahn zahlreiche Verbindungen mittlerweile für den Zugverkehr wieder in Betrieb nehmen konnte.

Zu den ganz konkreten Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr. Im Bereich des Nahverkehrsverbandes Rheinland bestehen bei anfänglich 9 eingestellten und 15 eingeschränkten Linien derzeit noch auf 10 Strecken Beeinträchtigungen. Beim Nahverkehrsverband Westfalen-Lippe bestehen bei den anfänglich 13 eingestellten und einer eingeschränkten Linie derzeit noch auf 3 Linien Beeinträchtigungen. Beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ist der Stand momentan der, dass von den anfänglich 24 eingeschränkten bzw. 7 eingestellten Linien derzeit noch auf 5 Linien Beeinträchtigungen bestehen.

Wir werden Sie selbstverständlich auch im Weiteren regelmäßig über den Stand informieren. – Vielen Dank.

Arndt Klocke (GRÜNE) bedankt sich für den Bericht, der angesichts der ersten Eindrücke in den betroffenen Gebieten besser klinge als zu befürchte gewesen sei, und – im Sinne aller Kolleginnen und Kollegen – bei allen aktiven Personen bei Straßen.NRW und anderen zuständigen Behörden für ihren Einsatz in den Wochen und Monaten zuvor bis zum aktuellen Tag.

Der Versuch, Carsharing als Alternative zum privaten Pkw gerade in die ländlichen Regionen zu bringen, sei – unabhängig von der Flutkatastrophe – für alle ein großes und für den Bereich „Mobilitätswende und Klimaschutz“ relevantes Thema. Er frage, ob angedacht sei, Eifel CarSharing als Angebot weiterzuführen – etwa in Form einer sich privat organisierenden GmbH –, oder ob es ein vorübergehendes Angebot für Leute darstelle, die ihren Pkw verloren hätten, das nach einem halben Jahr, wenn die Menschen wieder ein neues Auto bestellt hätten, eingestellt werde.

Eifel CarSharing, so **StS Dr. Hendrik Schulte (VM)**, werde von einem Carsharing-Unternehmen betrieben, das unter den gegebenen Umständen keine Wirtschaftlichkeit erreichen werde. Daher werde es vom Land, aber auch durch Mittel des Kreises Euskirchen gefördert. Es handle sich dabei um eine Testprojekt für Carsharing im ländlichen Bereich.

Wenn sich ein solches Projekt zum jetzigen Zeitpunkt, wo Mangel an eigenen Fahrzeugen bestehe, nicht trüge, dann wäre es schwierig, solch ein Angebot generell zu etablieren. Man werde die Entwicklung, die Annahme der Fahrzeuge und die Entwicklung des Bedarfs, beobachten und dann – ebenso wie das beteiligte Unternehmen – entscheide man darüber, ob und wie ein solches Carsharing zum Beispiel im Kreis Euskirchen fortgeführt würde.

Habe man sich ein Bild vor Ort gemacht, so **Klaus Vossemer (CDU)**, könne man über die eben berichteten Dinge viel besser entscheiden. Daher bedanke er sich für die

zahlreichen Besuche des Staatssekretärs Dr. Schulte in den Flutgebieten und für seinen Bericht. Auch für das Projekt „Eifel CarSharing“ sei er dankbar, das unter der Überschrift „Wenn nicht jetzt, wann dann?“ laufe und unter normalen Umständen nicht so schnell im ländlichen Raum realisiert worden wäre. Es stelle in dieser besonderen Ausnahmesituation sicherlich einen sehr guten Versuch dar, Menschen mobil zu halten. Nach den Aufräumarbeiten sehe er die Mobilitätseinschränkungen der Betroffenen in den entsprechenden Gebieten als eines der größten Probleme, während der Wiederaufbau nach und nach anlaufe.

Wenngleich mit Hochdruck gearbeitet werde und im Hinblick auf Ausschreibungen, Vergabegrenzen und Ähnliches alle Möglichkeiten und Instrumentarien genutzt würden, gehe es dem einen oder anderen an der einen oder anderen Stelle nicht schnell genug. Dabei spiele die Kommunikation eine wesentliche Rolle. Sie bliebe manchmal dadurch auf der Strecke, dass man Gutes tue, aber nicht so oft und ausführlich darüber rede. In diesem Fall werde aber Kommunikation ganz vorbildlich betrieben, und dafür bedanke er sich auch bei der Deutschen Bahn in Anwesenheit ihres Vertreters. Die Bahn besuche die Räte und die Ausschüsse vor Ort und unterrichte fortlaufend – so wie heute –; wohl wissend, dass das eine oder andere Projekt oder die ein oder andere Maßnahme und insbesondere die Wiederherstellung der Schieneninfrastruktur noch eine Zeit lang dauern werde. Zeiträume bis Ende 2023 bedeuteten für Pendlerinnen und Pendler sowie für all jene, die gerne die Bahn nutzten, lange andauernde Einschränkungen. Werde aber über Baufortschritte kontinuierlich so berichtet wie bisher, so sei dies ein guter Beitrag dafür, wieder für eine positive Stimmung – eine Aufbruchstimmung, die auch dafür gebraucht werde – zu sorgen.

In diesem Zusammenhang wolle er sowohl Herrn Lübberink als auch Herrn StS Dr. Schulte sowie der Autobahn GmbH für deren vorbildliches Verhalten danken.

Laut **Nic Peter Vogel (AfD)** habe es anfänglich in den Schutzgebieten häufig nach Schadstoffen aus Schweröl und Chemie sowie nach Kadavern gerochen. Dass schon viel getan sei, dem stimme er zu. Die noch anhaltenden Arbeiten vor Ort halte er für großartig, und es werde auch noch weitergearbeitet.

Er merke an, dass er bereits 14 Mal in den betroffenen Gebieten gewesen sei – zweimal zur Analyse und zwölfmal zum Anpacken –, ohne damit Werbung zu machen. Es gebe davon kein Instagram-Bild oder Ähnliches. Danach habe er im letzten Monat plötzlich Wasser in den Gelenken gehabt. Da er der asiatischen Kultur und der asiatischen Medizin sowie dem asiatischen Sport nicht abgeneigt sei, habe er dies mithilfe von Akupunktur behandelt. Ein schwarzes Anlaufen bei der Akupunktur habe die Belastung seines Körpers mit Asbest und Schwermetallen aufgezeigt.

Vor dem Hintergrund dieser persönlichen Analyse frage er, was im Hinblick auf die Gesundheit und den Schutz der Anwohner und Mitarbeiter getan werde. Er gehe von einer bestehenden starken Kontamination der Böden aus, und jede Bautätigkeit erzeuge eine erneute Staubentwicklung. Sehr viele Böden in den betroffenen Gegenden seien hoch toxisch. Daher interessiere ihn auch, ob man dort Bodenproben nehme.

Dieses Thema habe er in der Diskussion noch nicht wahrnehmen können, und daher bitte er den Staatssekretär Dr. Hendrik Schulte, dies im Hinterkopf zu behalten.

Es lägen, so **StS Dr. Hendrik Schulte (VM)**, diesbezüglich keine konkreten Hinweise vor, und daher könne er aktuell keine Aussagen zu konkreten Schadstoffen machen. Bei Verdacht – etwa bei sichtbaren Öls Spuren – werde bei Bauvorhaben jedoch grundsätzlich der Boden untersucht, um zu klären, ob und inwieweit eine Eignung des Bodens für den weiteren Bau vorliege.

8 Verschiedenes

hier: **Beantwortung offener Fragen aus der Ausschusssitzung vom 15.09.2021, TOP 8 „Recyclingquote im Asphaltbau“** (*Bericht der Ministerin Ina Brandes [VM] s. Anlage*)

StS Dr. Hendrik Schulte (VM) erläutert:

Ich möchte gerne etwas nachreichen.

In der Sitzung vom 15. September haben wir unter TOP 8 über die Recyclingquoten im Asphaltbau gesprochen und über die Aufbereitungsanlagen für teer- und pechhaltige Straßenaufbruchmaterialien berichtet.

Damals hatte der Abgeordnete Rimmel hierzu eine Nachfrage gestellt, nämlich warum in Bayern eine Recyclingquote von 80 % im Asphaltbau vorhanden ist, während in Nordrhein-Westfalen nur 40 % üblich sind. Auf diese Nachfrage würde ich gerne kurz eingehen und eine Antwort geben.

Grundsätzlich sind diese beiden Zahlen, 80% und 40 %, nicht miteinander zu vergleichen. Warum? – Es gilt in Bayern wie in Nordrhein-Westfalen und wie in ganz Deutschland – wie wir schon mal berichtet hatten –, dass die Zugabemenge von Asphaltfräsgut – also Asphaltfräsgut aus zurückgebauten Straßen – 20 % bis 40 % im neuen Bitumen-Asphalt beträgt oder betragen kann.

Diese maximale Zugabemenge, bis zu 40 %, ist abhängig vom Regelwerk, natürlich von asphalttechnologischen Parametern – Wofür wird der Asphalt verwendet? Tragschicht, Binderschicht, Deckschicht usw. – und natürlich von maschinentechnischen Möglichkeiten der Asphaltmischanlagen.

Diese Regelwerke gelten grundsätzlich für alle Länder in Deutschland. Da gibt es also keine Unterschiede zwischen Bayern und Nordrhein-Westfalen. Das heißt, diese maximalen Zugabemengen in den neuen Asphalt – von den rund maximal 40% – ist überall gleich.

Diese Zahl von 40% ist aber nicht zu verwechseln mit der Vorgabe für die Wiederverwendungsrate. Der Deutsche Asphaltverband ermittelt seit mehreren Jahren eine Wiederverwendungsrate von ausgebautem Asphalt in Höhe von rund 80 %. Das heißt also: 80 % des ausgebauten Asphalts wird wiederverwertet.

Es sind 80 %, denn nicht alles, was ausgebaut wird, darf wiederverwendet werden. Darüber hinaus können nämlich auch ausgebaute Materialien, die zum Beispiel teer- oder pechhaltige Bestandteile enthalten, nicht im Straßenbau unmittelbar wiedereingesetzt werden. Zahlen über die einzelnen Verwendungsraten in Nordrhein-Westfalen und Bayern liegen dem Verkehrsministerium nicht vor. Es existieren auch keine länderscharfen Zahlendazu.

Natürlich – zur Schonung der natürlichen Ressourcen – setzt die Landesregierung nicht nur auf die Wiederverwendung von Ausbauasphalt, sondern – und dies liegt uns sehr am Herzen – wir streben auch die Wiederverwendung von Mineralstoffen aus der thermischen Aufbereitung von teer- und pechhaltigem Straßenaufbruch an.

Dies ist allerdings ein Thema, das im Moment in Deutschland nur sehr schleppend vorangeht.

Da sich die Erläuterung auf eine Nachfrage des Abgeordneten Johannes Remmel beziehe, der nicht anwesend sei, so **Arndt Klocke (GRÜNE)**, bitte er um schriftliche Übermittlung der Ausführungen, was **StS Dr. Hendrik Schulte (VM)** zusichert.

Der **Vorsitzende Thomas Nüchel** weist darauf hin, dass die nächste Sitzung am 10. November 2021 um 13:30 Uhr stattfindet und dass sich die Obleute am 3. November 2021 um 15:00 Uhr parallel zum Plenum wiederträfen.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

Anlage

29.04.2022/03.05.2022

10

**Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Die Ministerin

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

10. November 2021

Seite 1 von 2

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herrn André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 DüsseldorfAktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
MB 3

Telefon 0211 3843-1026

**Frage des Abgeordneten Rimmel in der Sitzung des
Verkehrsausschusses am 15. September 2021**

TOP 8 der 60. Sitzung

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

Herr Abgeordneter Rimmel hatte ergänzend zum Bericht über Recyclingquoten im Asphaltbau und über Aufbereitungsanlagen für teer-/pechhaltigen Straßenbauaufbruch gefragt: „Warum Bayern hat eine Recyclingquote von 80 Prozent im Asphaltbau und NRW „nur“ 40 Prozent?“

Herr Staatssekretär Dr. Schulte hatte dazu am 28. Oktober 2021 vorgetragen: Die Zugabemengen des Asphaltfräsgutes betragen 20 bis 40 Massen-Prozent. Die Zugabemengen sind dabei abhängig vom Regelwerk, den asphalttechnologischen Parametern und den maschinentechnischen Möglichkeiten der Asphaltmischanlage. Die Regelwerke gelten in allen Bundesländern. Dementsprechend sind die genannten Zugabemengen in Bayern und in Nordrhein-Westfalen gleich.

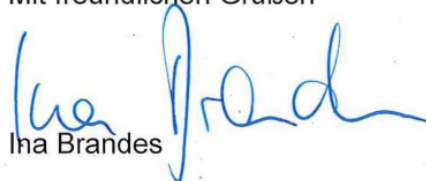
Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.deÖffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur
Haltestelle Stadttor:
Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732

Allerdings sind die prozentualen Zugabemengen nicht mit der Wiederverwendungsrate zu verwechseln. Der Deutsche Asphaltverband ermittelt seit mehreren Jahren eine Wiederverwendungsrate von mehr als 80 Prozent in Deutschland. Dies bedeutet: 80 Prozent des ausgebauten Asphaltmaterials werden wieder für Zwecke des Straßenbaus eingesetzt. Zahlen über die einzelnen Verwendungsraten in Nordrhein-Westfalen und Bayern liegen dem Ministerium für Verkehr nicht vor.

Seite 2 von 2

Zur Schonung natürlicher Ressourcen setzt die Landesregierung aber nicht nur auf die Wiederverwendung von Ausbauasphalt. Wir streben auch die Wiederverwendung von Mineralstoffen aus der thermischen Aufbereitung von teer-/pechhaltigem Straßenaufbruch an.

Mit freundlichen Grüßen



Ina Brandes