



Verkehrsausschuss

66. Sitzung (öffentlich)

12. Januar 2022

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:35 Uhr bis 16:48 Uhr

Vorsitz: Thomas Nüchel (FDP)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

5

Der Ausschuss kommt überein, den bisherigen Tagesordnungspunkt 7 „Aktueller Stand der Entwicklungen zur Sperrung der Rahmede-Brücke auf der A45“ als Tagesordnungspunkt 2 zu beraten.

1 Dringliche Frage gemäß § 590 LT NRW (beantragt von Arndt Klocke [GRÜNE] [s. Anlage 1])

6

– mündlicher Bericht der Landesregierung

5 Mehr Verkehrssicherheit, bessere Luft und weniger Lärm – Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften 21

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/14046

Ausschussprotokoll 17/1620 (*Anhörung am 10.11.2021*)

– Wortbeiträge

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

6 Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung 23

Unterrichtung
des Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/16125

Vorlage 17/6221

– Wortbeiträge

7 SPNV-Zielnetzkonzeption 2032/2040 (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) 24

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/6251

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

8 Aktualisierter Bericht zu den Auswirkungen der Unwetterkatastrophe vom 14./15. Juli 2021 (*s. Anlage 2*) 27

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/6250

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

9 Sechste Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung 29

Unterrichtung
des Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/16216

Vorlage 17/6235

- mündlicher Bericht der Landesregierung
- Wortbeiträge

10 Sachstand betrieblicher Übergang von Abellio-Verkehren (Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 3]) 31

- mündlicher Bericht der Landesregierung
- Wortbeiträge

11 Verschiedenes 33

* * *

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Der Ausschuss kommt überein, den bisherigen Tagesordnungspunkt 7 „Aktueller Stand der Entwicklungen zur Sperrung der Rahmede-Brücke auf der A45“ als Tagesordnungspunkt 2 zu beraten.

1 Dringliche Frage gemäß § 590 LT NRW (beantragt von Arndt Klocke [GRÜNE]
[s. Anlage 1])**Ministerin Ina Brandes (VM)** berichtet:

Wir haben das Thema heute zweimal auf der Tagesordnung, sodass ich jetzt schon um Entschuldigung dafür bitte, dass sich das eine oder andere vielleicht wiederholen wird. Als Antwort auf die Dringliche Frage kann ich Folgendes mitteilen:

Nach der Sperrung der Rahmede-Brücke durch die Autobahn GmbH haben wir sofort gehandelt. Am 13. Dezember fand im Rathaus der Stadt Lüdenscheid ein Spitzentreffen statt, zu dem die Autobahn GmbH in Abstimmung mit dem Land Nordrhein-Westfalen, dem Märkischen Kreis und der Stadt Lüdenscheid geladen hatte. An diesem Spitzengespräch nahmen ebenfalls Straßen.NRW, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Vertreter von Kammern, Verbänden und Unternehmen sowie Repräsentanten von Polizei und Feuerwehren teil.

Ein Ergebnis dieses Spitzengesprächs unter anderem zusammen mit der SIHK ist zum Beispiel die Abfrage bei Unternehmen in der Region nach einer möglichen verbesserten Anbindung an das Schienennetz – Stichwort: Güter auf die Schiene. Die Bemühungen laufen noch; es sind Termine vereinbart worden, um den Unternehmen vor Ort zu helfen. Selbstverständlich sind die Anwohnerinnen und Anwohner von der Sperrung und der nötigen Umleitung durch Lüdenscheid besonders betroffen; davon konnte ich mir am 13. Dezember vor Ort selbst ein Bild machen. Die Lage verschärft sich jetzt durch die neue Situation seit letztem Freitag und der für uns alle bitteren Neuigkeit weiter, dass die Brücke abgerissen werden müssen.

Zur Entlastung haben wir unmittelbar nach Bekanntgabe der Sperrung Maßnahmen ergriffen, nämlich zum einen die aufwendige Optimierung des Verkehrsflusses. Durch die neue Programmierung der Ampelschaltung wird ein flüssiger Verkehrsdurchlauf ermöglicht, so gut es geht. Die Abfahrten der Autobahn wurden mit teils zusätzlichen Pfortnerampeln versehen, um den Verkehr aus der Stadt zu halten. Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat darüber hinaus Kontakt zu Navigationsdienstleistern aufgenommen, damit die von uns eingerichteten Umleitungsstrecken in den Navigationssystemen fest eingestellt werden; uns ist überwiegend schon Vollzug gemeldet worden.

Darüber hinaus leitet die Autobahn GmbH den Verkehr großräumig über die A1 bzw. die A7 und die A44 um, was zu einer Verringerung des Verkehrs auf der A45 um 60 bis 70 % geführt hat. Das nach wie vor dennoch hohe Aufkommen an Durchgangsverkehr betrifft sowohl die Umleitungsstrecke als auch das gesamte Stadtgebiet. Straßen.NRW hat in der Region viele Baustellen abgeschlossen oder zeitlich verschoben, um die Belastungen so gering wie möglich zu halten. In der Stadt Lüdenscheid, die hauptsächlich betroffen ist, konnten allerdings einige Baustellen nicht unterbrochen werden, bzw. es ist nicht sinnvoll, sie zu unterbrechen, was Sie dem Bericht zum anderen Tagesordnungspunkt entnehmen konnten.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen werden alle Maßnahmen noch einmal neu geprüft. Die Taskforce Verkehr hat dazu bereits getagt: Es gibt erweiterte

Prüfaufträge an Straßen.NRW. Der Märkische Kreis, die Stadt Lüdenscheid und alle anderen arbeiten mit, um zu sehen, was wir vor dem Hintergrund der neuen Information, dass die Brücke abgerissen werden muss, tun können, um den Verkehr aus Lüdenscheid herauszuhalten bzw. ihn so flüssig wie möglich laufen zu lassen.

Wie Sie wissen, setzen wir uns außerdem bei der Bundesregierung und der Autobahn GmbH sehr aktiv für eine Beschleunigung des Abrisses der alten Brücke und des Baus der neuen Brücke ein; zum aktuellen Stand wird Frau Sauerwein-Braksiek gleich noch detailliertere Ausführungen machen. Insgesamt haben wir uns die Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Bau ohnehin auf die Fahnen geschrieben, werden weiterhin sehr aktiv an dieser Diskussion mitwirken und Verbesserungen herbeiführen.

Arndt Klocke (GRÜNE) erläutert, die Frist für eine Aktuelle Viertelstunde sei knapp abgelaufen gewesen, sodass er eine Dringliche Frage beantragen müssen. Er fragt nach den Möglichkeiten für den Zeitraum bis zum Neubau, zur Entlastung der Unternehmen die Güter auf die Schiene zu verlagern, sowie den Personenverkehr etwa durch Schnellbusse aufzufangen.

Ministerin Ina Brandes (VM) wiederholt, die SIHK habe ihre Mitgliedsunternehmen zu Gesprächen eingeladen, an denen auch DB Netz und DB Cargo teilnahmen, um gemeinsam die Möglichkeiten auszuloten, Güter auf die Schiene zu verlagern, was über die akute Situation hinaus möglichst dauerhaft gelingen möge. Das Ministerium gehe an sich nicht davon aus, dass Schnellbusse die Situation entspannten, prüfe diese Option aber vor dem Hintergrund der neuen Situation, dass die Brücke nicht mehr für den Pkw-Verkehr freigegeben werden könne. Sie sagt zu, alle Möglichkeiten zu prüfen und über die Ergebnisse zeitnah zu berichten.

Gordan Dudas (SPD) gibt zu bedenken, das Problem stellten weniger die heimischen Güter, sondern vor allem der Durchgangsverkehr dar. Lüdenscheid verfüge nur über einen Kopfbahnhof; die topografische und bauliche Situation lasse einen Durchgangsverkehr von Norden nach Süden kaum zu. Auch Schnellbusse stünden wie Pkw im Stau. In Lüdenscheid fahre der ÖPNV aufgrund der katastrophalen Situation derzeit sowieso nicht mehr pünktlich.

Die Bahnstrecke nach Dortmund bleibe nach dem Hochwasser nach wie vor unterbrochen, die aber sowieso kaum Spielraum für zusätzliche Züge ließe. Gleichwohl müsse die Strecke unverzüglich wiederhergestellt werden; den von der Bahn aufgrund planungsrechtlicher Gegebenheiten mitgeteilten Zeitraum bis Dezember 2022 hält er für zu lang.

Er bittet um die Einrichtung weiträumiger Umleitungen über die A1 ab dem Westhofener Kreuz, im Süden ab dem Dreieck Olpe und in Hessen ab dem Frankfurter Kreuz sowie darum, die Zielstädte Dortmund und Frankfurt auf den Schildern durchzustreichen.

Ministerin Ina Brandes (VM) verweist auf die Aussage von Elfriede Sauerwein-Braksiek in der Veranstaltung der Autobahn GmbH am vergangenen Freitag, die dort schon von Gordan Dudas geäußerte Bitte, die Zielstädte durchzustreichen, könne erfüllt werden. Ihr Haus stehe in sehr engen Gesprächen mit der DB und tue alles für eine Beschleunigung, wenn man gewisse Verfahrensschritte auch nicht völlig aussparen könne.

Elfriede Sauerwein-Braksiek (Autobahn GmbH) berichtet von einem morgen stattfindenden Termin, um zu entscheiden, an welchen Stellen die Fernziele durchgestrichen würden, was dann sehr kurzfristig umgesetzt werde.

Johannes Remmel (GRÜNE) fragt nach dem Selbstverständnis der Landesregierung, beim Prozess zum Güterverkehr die Rolle einer Ideengeberin, einer Moderatorin oder eine führende Rolle einzunehmen, und nach der Organisation im Ministerium.

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet vom konkreten Wunsch der Unternehmerschaft vor Ort, den ihr Haus gemeinsam mit der SIHK aufgenommen und den Termin mit der DB organisiert habe. Schon in der Vergangenheit habe die Landesregierung zur Förderung von NE-Bahnen einen Fördertopf eingerichtet und die entsprechende Organisation im Ministerium geschaffen, die man nun auch an diesem Punkt einsetze.

Klaus Vossemer (CDU) begrüßt die enge Zusammenarbeit aller Akteure. Er möchte wissen, ob zusätzliche Belastungen der Bevölkerung durch Baumaßnahmen am nachgelagerten Straßennetz vermieden würden.

Dies bejaht **Ministerin Ina Brandes (VM)**; alle Beteiligten hätten den Ernst der Lage erkannt. Sie dankt den Akteuren in der Region, die die Taskforce regelmäßig sehr gut über Behinderungen und Entlastungsmöglichkeiten etwa durch Ertüchtigung der Bestandsinfrastruktur informierten. Vor dem Hintergrund der neuen Situation plane man nun selbstverständlich anders, wenn sie auch hoffe, dass der Neubau der Brücke weniger als die von Elfriede Sauerwein-Braksiek genannten fünf Jahre dauern werde. Sie betont, die Maßnahmen würden nicht am Geld scheitern.

Nic Peter Vogel (AfD) teilt mit, seine Fraktion zähle 60 Brücken in Nordrhein-Westfalen zur kritischen Infrastruktur. Er möchte wissen, ob Brücken ähnlicher Konstruktion einer zusätzlichen Untersuchung unterzogen würden, um Schäden frühzeitig festzustellen, und ob es bereits nähere Informationen zur konkreten Ursache der endgültigen Beschädigung der Brücke gebe.

Vorsitzender Thomas Nückel sieht darin eher Fragen für den nächsten Tagesordnungspunkt, die Nic Peter Vogel deshalb dort stellen möge.

Johannes Remmel (GRÜNE) interessiert sich für die rechtliche Stellungnahme des Regierungspräsidenten zur Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens.

Ministerin Ina Brandes (VM) stellt fest, bei der Bezirksregierung handele es sich nicht um die zuständige Planfeststellungsbehörde, denn dafür sei das Fernstraßenbundesamt zuständig. Sie kenne eine insofern für das Verfahren nicht maßgebliche Stellungnahme der Bezirksregierung, die die Landesregierung wie auch die Stellungnahmen der Autobahn GmbH und des Fernstraßenbundesamtes würdigen werde.

Ulrich Reuter (FDP) fragt nach dem Restverkehr, der trotz Umleitungen durch die Stadt Lüdenscheid fließen werde.

Elfriede Sauerwein-Braksiek (Autobahn GmbH) gibt zu bedenken, die ihr vorliegenden aktuellen Zahlen gäben die mit Blick auf den Jahreswechsel nicht repräsentative Situation Ende Dezember/Anfang Januar wieder, die insofern ein falsches Bild zeichnen. Deshalb schlägt sie vor, 14 Tage abzuwarten und die dann aktuellen Zahlen über die Landesregierung mitzuteilen.

2 Aktueller Stand der Entwicklungen zur Sperrung der Rahmede-Brücke auf der A45 (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/6252

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet:

Am 7. Januar hat die Autobahn GmbH mitgeteilt, dass wir die Brücke für den Pkw-Verkehr nicht wieder freigeben können. Das ist selbstverständlich keine gute Nachricht für die Region und bekräftigt unsere Forderung, dass der Bund alle Möglichkeiten ausschöpfen muss, den Neubau der Brücke zu beschleunigen – es laufen intensive Prüfungen –, was aus meiner Sicht bedeutet: kein erneutes Planfeststellungsverfahren und keine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung, denn diese beiden Punkte würden die meiste Zeit kosten.

Mit dem unverzüglichen Abriss der Brücke hat die Autobahn GmbH die Chance, den Neubau an gleicher Stelle zu errichten; da die Bodenverhältnisse vor Ort bekannt sind, wird das sicherlich einen gewissen Aufwand ersparen. Die Menschen in Südwestfalen erwarten zu Recht, dass Planung und Bau der neuen Brücke so schnell wie möglich umgesetzt werden; wir erwarten das auch.

Deshalb setzen wir uns beim Bund dafür ein, dass es schnellstmöglich einen detaillierten Zeitplan für die Umsetzung des Neubaus gibt und dass auch weiterhin alle Möglichkeiten zur Beschleunigung genutzt werden können. Außerdem setzt sich das Land in der neuen Situation selbstverständlich auch weiterhin für die Optimierung der Umleitungsstrecken ein und prüft sorgfältig, welche Optionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Menschen und Unternehmen vor Ort bestehen und schnellstmöglich umgesetzt werden können.

Am 14. Januar wird ein Kreis auf Leitungsebene des Bundesministeriums für Digitales und Verkehrs, des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und der Autobahn GmbH tagen. Ich vermeide inzwischen den Begriff Taskforce, weil wir alle schon mehrfach durcheinandergesprochen sind, da es so viele Spitzengruppen für dieses Projekt gibt, was ja auch richtig ist. Autobahn GmbH und Ministerium halten es für richtig, auf Ebene des Staatssekretärs und der Geschäftsführung über den schnellstmöglichen Ersatzneubau zu beraten.

Elfriede Sauerwein-Braksiek (Autobahn GmbH) setzt fort:

Leider musste ich Ihnen letzte Woche Freitag sagen, dass wir die A45 aufgrund von Schäden, die wir bei weiteren Prüfungen festgestellt haben, nicht mehr werden unter Verkehr nehmen können; die Brücke kann nicht saniert werden. Wir arbeiten bereits seit Dezember mit Hochdruck daran, die Planung voranzutreiben. Die neuen Aspekte müssen wir sehr wohl berücksichtigen, denn bislang war vorgesehen, dass wir eine neue Brücke neben das vorhandene Bauwerk setzen, darauf den Verkehr legen, die alte Brücke abbrechen, um eine neue Brücke zu bauen und den Neubau

dann wie bei der Lennetalbrücke in seine endgültige Lage zu verschieben. Das ist die klassische Bauweise bei Brücken mit einem einteiligen Überbau.

Eventuell können wir die Brücke jetzt zuerst abbrechen, weil sie nicht mehr unter Verkehr steht, um an gleicher Stelle eine neue Brücke zu bauen. Das hängt aber maßgeblich vom Abbruch der vorhandenen Brücke ab, wie ich bereits am Freitag ausgeführt habe. Die gesamte Zeitschiene wird maßgeblich vom Abbruch der vorhandenen Brücke bestimmt. Der schnellste Weg ist die Sprengung, den Schutt abzuräumen und an gleicher Stelle eine neue Brücke zu bauen. Ob das bei dieser Brücke auch möglich ist, kann ich Ihnen noch nicht sagen. Wir prüfen zurzeit, ob wir diese Brücke sprengen können.

Wenn wir die Brücke nämlich nicht sprengen können, müssten wir unter die Brücke ein aufwendiges Gerüst bauen, da wir sie von oben nicht mehr mit schweren Fahrzeugen befahren können. Dazu müssten wir die Landesstraße unter der Brücke einhausen, um unter der Brücke eine Arbeitsbühne einzurichten und die Brücke nach und nach abzubauen. Deren Teile sind aber so miteinander verzahnt, dass man nicht einfach ein beliebiges Teil herausnehmen kann, sondern man muss sehr wohl beachten, was man in welcher Reihenfolge wegnimmt. Es bietet sich also an, sie umgekehrt zurückzubauen, wie sie mal gebaut worden ist.

Sie merken schon, dass dafür detaillierte Baugrundkenntnisse, die entsprechende Statik für das Baugerüst, auf dem schwere Geräte und Menschen arbeiten, sowie ein Abbruchkonzept für die Brücke erforderlich werden, was Zeit kostet. Ich könnte Ihnen aber kaum erklären, dass ich die Brücke erst einmal in zwei bis drei Jahren abbaue, um erst danach eine neue Brücke zu bauen. Deshalb würden wir in diesem Fall beim alten Konzept bleiben, neben der vorhandenen Brücke einen neuen Überbau zu errichten und die bestehende Brücke parallel abzubauen.

Zurzeit werden beide Varianten geprüft; daran arbeiten wir mit Hochdruck. Da wir nicht ins Gelände kommen, wird sich ein Bodengutachter wie in den Alpen abseilen. Wir haben intensive Gespräche mit den Naturschutzbehörden durchgeführt, weil wir die Böschungen unterhalb der Brücke möglichst schnell für Bodenerkundungen, die Suche nach Kampfmitteln, für Baustraßen usw. freibekommen wollen. Wir haben auch schon über Artenschutz und andere Naturschutzthemen sehr gute Gespräche geführt, wenn auch noch einiges zu klären bleibt. Vielleicht schaffen wir es sogar, noch in dieser Vegetationsperiode die ersten Baumfällungen vorzunehmen, um das Baufeld freizubekommen.

Der beauftragte Streckenentwurf ist mit Hochdruck vorangetrieben worden. Mittlerweile arbeiten sieben Ingenieurbüros an dem Projekt; wir versuchen, alles gleichzeitig zu machen. Normalerweise macht man im Planungsprozess einen Schritt nach dem anderen, weil sich durchaus Veränderungsnotwendigkeiten ergeben können. Die Planungszeiträume sind in Deutschland auch deshalb oftmals so groß, weil man einen Schritt nach dem anderen macht, um nicht ständig korrigieren zu müssen.

In der Außenstelle arbeiten inzwischen 15 Kolleginnen und Kollegen als Team an dem Projekt. Wir prüfen im Moment alle Varianten, sodass ich Ihnen noch keine

Ergebnisse mitteilen kann. Erst im Dezember wussten wir, dass wir die Brücke sperren müssen, und erst jetzt wissen wir, dass wir die Brücke nicht mehr werden freigeben können. Wir arbeiten an allen Punkten parallel; alles ist im Fluss. Insofern kann ich Ihnen auch noch nichts Genaueres zum Planungszeitraum sagen. Frau Brandes, normalerweise dauert eine Planung mit Planfeststellungsverfahren acht bis zehn Jahre. Meine Aussage von fünf Jahren ist also schon sehr mutig; dann wären wir nach jetzigem Stand in Rekordzeit durch.

Carsten Löcker (SPD) bescheinigt der Autobahn GmbH und der Landesregierung respektable Arbeit, die versuche, alle zusammenzuholen, sich vor Ort ein Bild zu verschaffen und beim Bund für eine schnelle Umsetzung zu werben. Nun gelte es, vor die Lage zu kommen. Die Hinweise auf die großen Herausforderungen mit Blick auf die seit den 60er-Jahren errichteten Brücken und dass möglicherweise schneller neu gebaut werden müsse, kenne er bereits seit 2008. Es brauche einen Überblick über alle Brücken auf der A45, um das Problem in den nächsten Jahren abschätzen zu können, das viele offensichtlich noch gar nicht kannten. Dieser besondere Verschleiß brauche entsprechende Aktivitäten. Auch die Bauwirtschaft, die Logistik und die Gemeinden fragten nach der Gesamtsituation.

Die Erfahrungen mit der Emschertalbrücke und der Leverkusener Brücke zeigten, dass unter Druck gefällte Entscheidungen zu Problemen führten, sodass man frühzeitig Informationen sammeln müsse. Er halte es für müßig, immer wieder festzustellen, dass zwar alle erforderlichen Instrumente vorlägen und der Bund möglicherweise bei der Beschleunigung helfen wolle, man aber dann nicht vorausschauend arbeiten könne. Beim nächsten Schaden werde man deshalb dieselben Debatten erneut führen.

Seiner Ansicht nach müsse die Regierung Beschleunigungsvorschläge unterbreiten. Was in der Vergangenheit getan worden sei, reiche ebenso wenig aus, wie auf das nächste Ereignis zu warten. Er wünscht konkrete Aktivitäten der Autobahn GmbH sowie des Ministeriums und verweist auf das grundsätzlich andere Brückenmonitoring in anderen Bundesländern, wo die Möglichkeit bestehe, den Zustand der Brücken zu jeder Zeit zu kontrollieren. Ein solches Instrument brauche man insbesondere in dem Wissen, dass 60 Brücken sowieso neu gebaut werden müssten, um vorausschauend zu steuern.

Johannes Remmel (GRÜNE) dankt für die transparente Kommunikation und erkennt guten Willen auf allen Seiten über die Parteigrenzen hinweg an, um den Verkehr möglichst schnell wieder herzustellen, die heimische Wirtschaft wieder anzubinden und die stark betroffenen Menschen vor Ort möglichst schnell zu entlasten. In Genua gelinge es, eine Brücke in zwei Jahren wiederherzustellen, sodass die Menschen zu Recht fragten, warum dies nicht in Deutschland und möglicherweise sogar noch besser möglich sei.

Dabei reiche es nicht aus, wie die Mitarbeiter der Autobahn GmbH gegenüber der Presse in den letzten Tagen die Unterschiede zu Italien aufzuzeigen, sondern es gehe um die Frage, was dafür getan werden müsste. Offensichtlich seien die Autobahnen in Italien privat, was eine schnellere direkte Vergabe möglich mache. Auch gebe es in

Deutschland ein ausgefeiltes Planfeststellungsrecht, in Italien hingegen ein entsprechendes Gesetz. Trotzdem müsse begründet werden, warum man in Deutschland nicht dieselbe Geschwindigkeit möglicherweise mit neuen Ansätzen erreichen könnte.

Er bittet ebenfalls darum, dem Parlament die Stellungnahme des Regierungspräsidenten zur Verfügung zu stellen, um zu prüfen, ob es nicht sinnvoll sein könnte, das rechtliche Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens zu klären und trotzdem schon parallel mit dem Bund über ein Gesetzgebungsverfahren zu sprechen, um das Verfahren zu beschleunigen und auf beides vorbereitet zu sein, ohne Zeit zu verlieren. Die Fachleute bezeichneten die Ausschreibungen als zweite zeitliche Hürde, wobei man bei einer europaweiten Ausschreibung auch nicht sicherstellen könne, dass die Firmen die Baustelle mit Priorität behandelten.

Er bittet darum, in der nächsten Ausschusssitzung über die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu berichten und dazu auch die DB einzuladen, die ihre Vorstellungen darlegen möge, wie sie in dieser Situation neue Kunden gewinnen wolle, denn er wisse nicht, ob die DB dafür über genug Kapazitäten und Personal verfüge, weshalb es einer deutlichen Initiative des Landes und der Politik bedürfe. Nach seiner Kenntnis gebe es auch rechtliche Probleme bei der Belegung der Gleisanbindungen. In diesem Zusammenhang müsse man auch über einen großräumigen Transfer wie in den Alpen nachdenken, also Container etwa in Kreuztal aufzunehmen, um sie nach Hagen zu transportieren.

Er dankt dem Bundesverkehrsminister für dessen öffentliche Verlautbarung, alle verfügbaren Kapazitäten auf die Talbrücke Rahmede zu konzentrieren. Ehrlicherweise müsse man aber auch sagen, von welchen Stellen dafür Kapazitäten abgezogen würden bzw. welche Projekte im Gegenzug zurückgestellt werden müssten.

Nic Peter Vogel (AfD) möchte wissen, ob die anderen Brücken mit neuartigen Verfahren überprüft werden, um auf Schäden frühzeitig reagieren zu können; hätte dies bei der Talbrücke Rahmede doch wenigstens den Pkw-Verkehr weiter ermöglicht. Er stellt die Frage, ob man Teile der bestehenden Brücke für den Neubau verwenden könnte, falls sie nicht gesprengt werde.

Klaus Vossemer (CDU) betont, am Zuge seien nun Autobahn GmbH und das Bundesministerium, weder aber das Landesministerium noch der Regierungspräsident. Mit Blick auf die Beschleunigung von Abriss und Neubau, um die es nun vor allen Dingen gehe, erinnert er an zahlreiche Beschleunigungsmaßnahmen der Landesregierung in dieser Legislaturperiode wie die Verkürzung des Instanzenzuges bei der Leverkusener Brücke, den Mehrschichtbetrieb, Nachtbetrieb und Wochenendbetrieb auf Autobahnbaustellen.

Der Bundesverkehrsminister halte einen Neubau ohne Planfeststellungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfung bereits im Rahmen der bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen für möglich, wohingegen die Autobahn GmbH die Notwendigkeit eines Maßnahmengesetzes sehe. Dabei müsse man auch den sechsstreifigen Ausbau berücksichtigen und könnte an eine funktionale Ausschreibung wie beim Hochbau denken,

sodass ein Baukonsortium den Erfolg in Form der Brückenerrichtung in kürzerer Zeit schulden würde, ohne mühsam Einzelgewerke zusammentragen zu müssen.

Arndt Klocke (GRÜNE) unterstreicht, nach seinem Eindruck täten die Autobahn GmbH und auch Elfriede Sauerwein-Braksiek persönlich alles für die zeitnahe Umsetzung. Die schwierige Situation der Brücken kenne man bereits seit Längerem; seien sie doch auf Anweisung des Bundes im Jahr 2011 berechnet worden, woraufhin Anfang 2012 eine umfangreiche Liste mit 800 dringend sanierungsbedürftigen Brücken an Landesstraßen, Bundesstraßen und Autobahnen präsentiert worden sei. Ende 2014/Anfang 2015 habe Straßen.NRW dem Ausschuss eine umfangreiche Projektliste für die Sauerlandlinie als Magistrale vorgestellt. Brückenschäden entstünden über Jahre hinweg, sodass man sie erst am Ende abreißen müsse.

Denke er an die letzte Legislaturperiode, gäbe es in dieser Situation kurz vor der Landtagswahl wohl mindestens eine Sondersitzung des Verkehrsausschusses und eine Aktuelle Stunde. Auch erinnere er sich noch an die ungewöhnlich scharfen Worte von Bundeskanzlerin Merkel beim Neujahrsempfang der IHK Köln, nachdem der damalige Verkehrsminister Groschek ein einziges Mal 30 Millionen Euro an Bundesmitteln habe zurückfließen lassen. Selbstverständlich habe auch die amtierende Landesregierung das heutige Desaster zu verantworten, wenn auch nicht die aktuelle Ministerin, sondern der heutige Ministerpräsident. In Berlin übe die CDU nach zwölf Jahren Unionsbundesverkehrsministern Druck auf den jetzigen Bundesverkehrsminister aus, was er für Klamauk halte und völlig die eigene Verantwortung ausblende.

Er möchte wissen, ob man die neuralgischen Brücken auf den Magistralen bis zu einmal jährlich überprüfen und dafür mehr Personal einstellen müsse. Der DGB habe erst heute Morgen die Maximen „schlanker Staat“ und „schwarze Null“ als größten Fehler der letzten 20 Jahre bezeichnet, weil in diesem Zusammenhang sehr viele Planerinnen und Planer insbesondere unter Jürgen Rüttgers und Lutz Lienenkämper bei Straßen.NRW entlassen worden seien, die heute fehlten.

Gordan Dudas (SPD) bezeichnet für die Beschleunigung des Brückenneubaus vor allen Dingen die Planungsverfahren als wesentlich. In anderen EU-Ländern könnten solche Maßnahmen deutlich schneller umgesetzt werden wie etwa beim komplett neuen Hafen Rotterdam: Für 35 km ins Meer hätten die Niederlande für Planung, Klagen, Bürgerbeteiligung, Umweltprüfung, den Bau zweistöckiger Autobahnen, Terminals, Molen, Hafenbecken, elektrische und digitale Versorgung usw. von der ersten Idee bis zur letzten Maßnahme 16 Jahre gebraucht. Die Bauzeit für die 7,8 km lange Öresundbrücke liege bei fünf Jahren. Der Bau der Brücke zwischen Nord- und Südkroatien mit 2,4 km Länge habe dreieinhalb Jahre gebraucht.

Im Sauerland nun diskutiere eine der größten Industrienationen der Welt ernsthaft über den Neubau einer Brücke von 453 m, für den er zwei bis drei Jahre anstrebe. Die Region fühle sich insgesamt ein Stück weit alleingelassen, womit er keinen Vorwurf an die Landesregierung oder die Bundesregierung verbinde. Er fragt nach dem Ende des Prüfungsverfahrens zum Abriss der Brücke und fordert, die Stadt Lüdenscheid am Treffen auf Leitungsebene am 14. Januar zu beteiligen.

Der nach wie vor erhebliche Verkehr hinterlasse seine Spuren an der städtischen Infrastruktur und am Privateigentum; führen Lkw jetzt doch über Straßen, die dafür gar nicht ausgelegt seien. Er bittet darum, die Einrichtung eines Landesbüros vor Ort als Ansprechpartner für die Wirtschaftsunternehmen und die Bevölkerung zu prüfen. Die jetzige große Verunsicherung werde sehr wahrscheinlich Frust weichen.

Die im Bericht angekündigten zusätzlichen Polizeikontrollen begrüße er zwar sehr, wofür die Kreispolizeibehörde im Märkischen Kreis aber auch zusätzliches Personal benötige. Darüber hinaus sei es der Freiwilligen Feuerwehr Lüdenscheid gegenwärtig nicht annähernd möglich, innerhalb von 9 Minuten am Einsatzort zu sein, sodass Menschenleben gefährdet würden. Als Folge hätten die Freiwilligen Feuerwehrleute die Gerätehäuser 24 Stunden lang besetzt, was ihnen aber nicht dauerhaft möglich sei und nun von der hauptamtlichen Feuerwehr übernommen werde. Dafür brauche die Stadt Lüdenscheid nun wiederum zusätzliche Feuerwehrleute.

Er unterstreicht, die Kommune habe die Situation und die entstehenden Kosten überhaupt nicht zu verantworten, sodass das Land sie unterstützen möge. Private und öffentliche Infrastruktur sei teilweise bereits zerstört. Auch brauche es einen Sonderfonds zur Abmilderung der durch die Umleitungen verursachten Probleme. Über die Unterstützung auch von Unternehmen hinaus denke er dabei an Lärmschutzmaßnahmen für die Betroffenen, die zudem aufgrund der Schäden von ihren Versicherungen nun auch hochgestuft würden.

Ulrich Reuter (FDP) spricht von einem Drama für die Menschen in der Region und bezeichnet einen Zeitraum von fünf Jahren als ebenfalls deutlich zu lang. Sodann hält er Arndt Klocke Versäumnisse der rot-grünen Landesregierungen entgegen, sodass er die Verantwortung nicht nur auf schwarz-gelbe Landesregierungen abschieben könne. Nach seiner Kenntnis habe das Bundesverkehrsministerium ein intensiveres Brückenmonitoring angewiesen, sodass er mit Blick auf das Personal nach seiner Umsetzbarkeit und nach bestehenden Vorplanungen für den Neubau frage. Nach der Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundestages erkenne er zudem keinen Bedarf für wesentliche Rechtsänderungen, um eine Beschleunigung zu erreichen.

Ministerin Ina Brandes (VM) betont, zunächst gehe es um Handlungsfähigkeit, um das Problem zum Wohle der Bevölkerung und der Wirtschaft vor Ort so schnell wie möglich zu lösen. Darüber hinaus gelte es, insgesamt vor die Lage zu kommen und Planung, Genehmigung und Bauen in Deutschland zu beschleunigen. Auch ohne eigene Zuständigkeit gehe sie ebenfalls davon aus, dass es keines Maßnahmengesetzes bedürfe, sondern man schneller die bestehenden Rahmenbedingungen ausschöpfen sollte. Zur Beschleunigung werde gegenwärtig richtigerweise auch die funktionale Ausschreibung geprüft, die sich allerdings sehr anspruchsvoll gestalte und in Deutschland noch nicht sehr häufig vorgenommen worden sei.

Einige der von Gordan Dudas genannten Punkte wie etwa der Lärmschutz seien bereits in die Arbeitskreise eingeflossen. Sollten die Landesregierung Wünsche zur personellen Verstärkung von Polizei und Feuerwehr erreichen, werde sie sie so schnell wie möglich prüfen und vernünftige Grundlagen schaffen. Beim Spitzengespräch zwischen

den Staatssekretären und dem Geschäftsführer der Autobahn GmbH gehe es tatsächlich um die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung, nicht aber um konkrete durch die Kommunen umzusetzende Maßnahmen, bei denen die Kommunen selbstverständlich eingebunden würden.

Akteure vor Ort führten zum Güterverkehr durchaus Gespräche mit der Deutschen Bahn. Sie sagt einen Bericht über den aktuellen Sachstand zur nächsten Ausschusssitzung zu. Bei der Einrichtung eines Büros vor Ort müsse mit Blick auf die Zuständigkeit zunächst die Frage geklärt werden, wer die vor Ort vorgetragenen Interessen für einen vernünftigen Informationsfluss am besten kanalisieren könne.

Elfriede Sauerwein-Braksiek (Autobahn GmbH) erläutert, in der Zuständigkeit der Niederlassung Westfalen der Autobahn GmbH lägen 60 große Talbrücken auf der A45; zehn weitere Talbrücken würden von der hessischen Niederlassung betreut. Darüber hinaus gebe es sehr viele kleine Brücken, die man ebenfalls nicht aus dem Blick verlieren dürfe. Alle Brücken würden turnusgemäß überprüft; teilweise gebe es auch Sonderprüfungen bzw. ein automatisches Monitoring. Allerdings würden nirgendwo auf der Welt sämtliche Brücken automatisch geprüft, weil eine automatische Detektion von der Bauart der Brücke abhängt, sodass es mitunter auf völlig verschiedene Parameter ankomme. Hierzu gebe es sehr viele Forschungs- und Pilotprojekte.

Die vor 1980 errichteten Stahlverbundbrücken würden nun per Laserscan auf das seinerzeit nicht berücksichtigte Beulverhalten hin überprüft. Darüber hinaus nehme die Autobahn GmbH auch alle anderen kritischen Brücken in den Blick, denn die seinerzeit aufgestellten Verkehrsprognosen würden auch bei anderen Brücken überschritten; dafür seien sie aber überhaupt nicht ausgelegt. Auch eine reparierte Brücke verfüge über eine Schwachstelle und werde irgendwann zerstört, insbesondere bei schon bauartbedingten Schwachstellen. Sie sagt voraus, mit Blick auf die Verkehrsbelastung auf den Autobahnen werde es schwer werden, vor die Lage zu kommen, zumal man durch gesperrte oder abgelastete Brücken die anderen umso stärker belaste. Dieses Problem begleite sie fast schon ihr gesamtes Berufsleben lang.

Auf Grundlage des von Land und Bund nach 2010 aufgelegten Brückenertüchtigungsprogramms sei eine Projektgruppe für die A45 ins Leben gerufen worden, um die Brücken zu untersuchen, sowie eine weitere Projektgruppe, um die Restnutzungsdauer aller nordrhein-westfälischen Brücken zu berechnen. 2015 sei sie in die Leitung des Landesbetriebs bekommen, habe Brückenabteilungen gegründet und den Brückenbau sogar direkt den Regionalleitern unterstellt, um die Priorität voll auf die Brücken zu lenken. Für Brückenbau und die Planung würden seit 2014 zusätzliche Stellen zur Verfügung gestellt.

Ohne deren Entlastung sagt sie ein Versagen der Brücken voraus. Glücklicherweise kenne sie keine zweite Brücke wie die Talbrücke Rahmede, wenn die Autobahn GmbH auch weiterhin mit Hochdruck überprüfe und die Brücken bis zum Neubau aufwendig verstärke, was allerdings wiederum Personalkapazitäten binde. Viele Maßnahmen scheiterten aber gar nicht am Geld, sondern an verfügbaren Fachleuten.

Nach dem Fernstraßengesetz gehe es maßgeblich um die Abgrenzung von Neubau, Änderung, Erhalt oder Unterhaltung der Brücke. Vorliegend handele es sich um eine Erhaltungsmaßnahme, wobei man den Ersatzneubau der Brücke auch mit Blick auf die zukünftige Verkehrsbelastung sowie den sechsstreifigen Ausbau der A45 planen müsse, sodass sich die Frage stelle, ob man dann schon über eine Änderung spreche. Ihrer Ansicht nach wäre dies trotzdem eine Erhaltung, weil erst einmal nur vier Fahrstreifen unter Verkehr genommen würden.

Straßen.NRW habe in der Vergangenheit bereits funktionale Ausschreibungen für kleinere Brücken vorgenommen. Für die Talbrücke Rahmede brauche man ein ganz sauberes Verfahren und werde nicht nur den Preis als Bewertungskriterium heranziehen, sondern Bonus- und Malusregelungen, eine knappe Bauzeit und Arbeiten rund um die Uhr vorsehen. Zum Umgang mit der alten Brücke führe sie gegenwärtig vor Ort Gespräche mit Fachfirmen, deren Ergebnis sie abwarten müsse. Ob man die Pfeiler erhalten könne, werde in diesem Zusammenhang ebenfalls geprüft. Auf Nachfrage von **Carsten Löcker (SPD)** stellt sie klar, wie in Deutschland üblich baue man für jede Richtungsfahrbahn einen getrennten Überbau.

3 Klimaschutz im Luftverkehr endlich wirksam voranbringen

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

(Der Antrag wurde nach Beratung am 07.10.2021 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.)

Arndt Klocke (GRÜNE) sieht sich nach den Stellungnahmen bestätigt, es handele sich um ein perspektivenreiches absolutes Zukunftsthema. Aus seiner Tätigkeit im Aufsichtsrat des Flughafens Köln/Bonn könne er berichten, dass für die Besetzung der Position des neuen Chefs Klimaschutz und Nachhaltigkeit zentrale Fragen jeder Bewerbung dargestellt hätten. Klimaschutz und Nachhaltigkeit forderten alle politischen Ebenen sowie den weltweiten Luftverkehr heraus, sodass sich auch die neue Landesregierung unabhängig von ihrer Couleur mit dem Thema weiter werde beschäftigen müssen.

Carsten Löcker (SPD) erinnert an die Zusage des seinerzeitigen Verkehrsministers Hendrik Wüst, noch in dieser Legislaturperiode ein Luftverkehrskonzept vorzulegen, auf das auch die Akteure dringend warteten. Gerade durch die Pandemie würden Investitionen in die Zukunft noch viel wichtiger.

Oliver Krauß (CDU) sieht bereits auf verschiedenen Ebenen viele Instrumente, um den Klimaschutz im Luftverkehr voranzubringen, wenn er etwa an den Masterplan Klimaschutz im Luftverkehr deutscher Luftverkehrsunternehmen denke, der eine Verpflichtung zu CO₂-neutralem Flugbetrieb bis zum Jahr 2050 vorsehe. Trotz der enormen Belastung durch die Coronapandemiebekämpfung bekenneten sich gerade die deutschen Flughäfen zur vollständigen Absenkung ihrer CO₂-Emissionen und leisteten damit einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung der gesamten Branche.

Außerdem widerlege der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft die Behauptung, dass der Luftverkehr einen nicht unerheblichen Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen trage; betrage er doch nur 3,1 % und mache 3 bis 5 % der anthropogenen Klimaerwärmung aus. Insgesamt zeichne der Verkehrsbereich insbesondere durch den Straßenverkehr aber für ein Viertel der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich. In Deutschland trage der Luftverkehr im Gegensatz zum Straßenverkehr und 21,3 % mit 0,3 % nur marginal zu den CO₂-Emissionen bei.

Seine Fraktion begrüße die Investitionen in moderne sparsame Flugzeugmodelle als wichtigsten Ansatzpunkt, um Treibhausgasemissionen durch den Luftverkehr zu senken. Seit 1990 hätten die deutschen Fluggesellschaften ihren Treibstoffverbrauch pro Passagier auf 100 km bereits um 43 % verringert und planten weitere Investitionen in

energieeffiziente Flugzeuge und Flugverfahren fest ein. Auch gebe es eine zwischen Bund, Ländern und Industrie abgestimmte E-Fuel-Strategie, nach der dem deutschen Luftverkehr bis zum Jahr 2030 mindestens 200.000 t nachhaltiges PTL-Kerosin zur Verfügung stehen sollten.

Ulrich Reuter (FDP) fasst die Stellungnahmen wie folgt zusammen, es werde im Rahmen des ihnen Möglichen durchaus das eine oder andere durch die Luftfahrtunternehmen und die Flughäfen getan, sodass man sich insgesamt auf einem guten Weg befinde, wenn die eine oder andere Stellungnahme auch noch weitere interessante Aspekte anspreche.

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

4 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 17/14066

Ausschussprotokoll 17/1585 (*Anhörung am 04.10.2021*)

(Der Gesetzentwurf wurde am 17.06.2021 nach der ersten Lesung einstimmig an den Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz – federführend –, an den Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen sowie an den Verkehrsausschuss überwiesen.)

Rainer Deppe (CDU) sieht im landesweiten Kompensationskataster wesentliche Fortschritte für Verkehr und Naturschutz, anhand dessen die tatsächliche Umsetzung auch nachgehalten werden könne. Die Fristverkürzungen führten darüber hinaus zur Verfahrensbeschleunigung. Das geänderte Straßen- und Wegegesetz berücksichtige nun auch die ökologisch orientierte Pflege von Straßenrändern und linienhaften Verbindungen von Begleitgrün.

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

5 Mehr Verkehrssicherheit, bessere Luft und weniger Lärm – Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/14046

Ausschussprotokoll 17/1620 (*Anhörung am 10.11.2021*)

(Der Antrag wurde nach Beratung am 16.06.2021 einstimmig an den Verkehrsausschuss überwiesen; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen dort in öffentlicher Sitzung erfolgen.)

Arndt Klocke (GRÜNE) spricht von einem differenzierten Bild nach der Anhörung. Die Landesverkehrswacht etwa wünsche sich die Ermöglichung deutlich mehr Modellversuche in den Städten durch den Bund, weil eine reduzierte Geschwindigkeit in der Regel zu deutlich weniger und weniger schweren Unfällen führe. Auch der Städtetag habe von vielen Planungen berichtet und die rechtliche Absicherung gefordert; die Vertreterin der Stadt Krefeld verlange aus ihrer praktischen Erfahrung heraus eine klare rechtliche Situation.

Oliver Krauß (CDU) resümiert, die Mehrheit der Sachverständigen spreche sich gegen die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften aus. Schon heute könnten die Kommunen über die flächendeckende Verkehrsplanung ein leistungsfähiges Vorfahrtsstraßennetz festlegen, das den Bedürfnissen des Wirtschaftsverkehrs und des ÖPNV gerecht werde, in reinen Wohngebieten wie vor Kindergärten, Schulen und Senioreneinrichtungen aber Tempo 30 anordnen.

Der günstige Verkehrsfluss mit Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen trage wesentlich dazu bei, Verkehr aus den Wohngebieten fernzuhalten. Auch würde der ÖPNV durch die Absenkung der Regelgeschwindigkeit behindert; führten längere Fahrzeiten doch zu einem deutlichen Attraktivitätsverlust. Zudem stehe zu befürchten, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer kein Verständnis für das Tempolimit und damit keine Akzeptanz zeigten.

Carsten Löcker (SPD) bezeichnet die Regelgeschwindigkeit von 30 km/h ebenfalls nicht als sinnvoll. Der Städtetag fordere eine erheblich flexiblere Ausgestaltung von § 45 der Straßenverkehrsordnung, um in den Städten leichter Tempo-30-Zonen einrichten zu können. Auch er betont die Notwendigkeit der Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer.

Ulrich Reuter (FDP) gibt zu bedenken, schon heute würden rund 85 % des kommunalen Straßenverkehrs reguliert. Die Bevölkerung akzeptiere auch die Einrichtung von Tempo-30-Zonen vor Krankenhäusern, Schulen und Altenheimen nicht immer, sodass man zunächst weiterhin den Prozess vor Ort umsetzen möge.

Nic Peter Vogel (AfD) befürchtet mehr Lärm in den Nebenstraßen und schlechtere Luft durch mehr Stau. Auch gehe der positive Effekt von Geschwindigkeitsbegrenzungen an kritischen Stellen verloren.

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

6 Entwurf einer Zweiten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Straßenverkehr und Güterbeförderung

Unterrichtung
des Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/16125

Vorlage 17/6221

Ministerin Ina Brandes (VM) sagt die schriftliche Beantwortung der Frage von **Carsten Löcker (SPD)** zu, wann die Verordnung genau in Kraft treten werde.

Vorsitzender Thomas Nüchel stellt die Anhörung des Ausschusses fest.

7 SPNV-Zielnetzkonzeption 2032/2040 *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/6251

Vorsitzender Thomas Nückel gibt die schriftliche Mitteilung von Werner Lübberink (DB AG) wieder, wonach Klimaschutz nur mit der Bahn möglich sei und er die Zielkonzeption als wichtigen und richtigen Schritt einer nachhaltigen Mobilitätswende in NRW begrüße.

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet:

Deutschland hat sich sehr ehrgeizige Klimaschutzziele gesetzt, zu deren Erreichung auch der Verkehrssektor einen großen Beitrag leisten muss. Laut Bundesklimaschutzgesetz müssen die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 um 85 Millionen Tonnen sinken; das ist eine Halbierung gegenüber 2019.

Eine moderne Mobilitätspolitik ist der beste Klimaschutz; dazu gehört die Verkehrsverlagerung auf die Bahn. Sie kennen unser Credo: Deutschland muss wieder Bahnland werden. Nordrhein-Westfalen soll Bahnland Nummer eins werden. Damit das gelingt, machen wir den Nahverkehr leistungsstärker und verlässlicher, leichter zugänglich und sicherer. Im Rahmen ihrer ÖPNV-Offensive stellt die Landesregierung bis zum Jahr 2032 Mittel in Höhe von bislang 4 Milliarden Euro bereit.

Um das Angebot im Schienenpersonennahverkehr auszuweiten, hat das Verkehrsministerium gemeinsam mit den Zweckverbänden in ihrer Funktion als Aufgabenträger, der DB Netz und der DB Station & Service eine sogenannte Zielnetzkonzeption erstellt, um einen aus Sicht des Fahrgasts idealen Fahrplan zu entwickeln. Nach dem Vorbild des Deutschlandtakts haben wir das Konzept bewusst angebotsseitig aufgesetzt und entwickelt.

Der Deutschlandtakt diene dabei nicht nur als Vorbild, sondern wurde als Ausgangsbasis herangezogen, um nicht nur eine landesweite, sondern darüber hinaus eine grenzüberschreitende betriebliche Planung aus einem Guss zu ermöglichen. Diese Planung soll mit den Zielen der Bundesregierung zur Planung des Deutschlandtaktes Hand in Hand gehen, denn klar ist: ohne Deutschlandtakt kein Zielnetz.

Wir haben das Konzept aufgrund der teilweise langen Planungs- und Bauzeiten in mehrere Zwischenstufen aufgeteilt. Betrachtet werden die Angebote im Jahr 2032 und im Jahr 2040, hier auch unter Einbeziehung des Projekts Rhein-Ruhr-Express. Die Zielnetzkonzeption enthält eine Vielzahl von Verbesserungen im ganzen Bundesland, unter anderem den Aufbau neuer S-Bahn-Netze im Münsterland und in Ostwestfalen-Lippe samt neuer Haltestellen, neuer Direktverbindungen, beschleunigter Fahrzeiten und Taktverdichtungen, die Schaffung neuer Schienenverkehrsangebote durch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und die Elektrifizierung von Strecken sowie die Schaffung von Voraussetzungen für einen batterieelektrischen Betrieb.

Das Zielnetz führt zu neuen Direktverbindungen, zur Reisezeitverkürzung und Kapazitätsausweitung. Beispiele zu geplanten Taktverdichtungen auf den einzelnen

Strecken haben wir in dem Ihnen vorliegenden Bericht aufgeführt. Aus diesem idealen Fahrplan wurden im nächsten Schritt die dafür notwendigen Neu- und Ausbaumaßnahmen abgeleitet. Dadurch ist sichergestellt, dass die voneinander abhängigen Projekte ideal aufeinander abgestimmt sind. Die Neu- und Ausbauprojekte sollen durch eine frühzeitige Abstimmung mit der Deutschen Bahn bereits heute in die komplexe Bau- und Betriebsplanung integriert werden. Dadurch ermöglichen wir eine optimierte bauliche Umsetzung und garantieren, dass erforderliche Sperrpausen auf ein Mindestmaß reduziert werden.

Insgesamt werden bis 2040 landesweit 336 Einzelmaßnahmen aus der Zielnetzkonzeption abgeleitet; davon wurden bislang 82 Einzelmaßnahmen in 34 Maßnahmenbündeln beim Bund für eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz angemeldet. Einige der Maßnahmen, bei denen die bauliche Umsetzung bereits 2025 beginnt, hat der Bund in die sogenannte C-Zeile – das heißt: in die bedingte Programmaufnahme des GVFG-Bundesprogramms – aufgenommen. Für eine Finanzierungszusage des Bundes ist der volkswirtschaftliche Nutzen noch nachzuweisen. Entsprechende Gutachten unterstützt das Verkehrsministerium mit der Förderrichtlinie Planungsvorrat.

Viele Projekte der Zielnetzkonzeption befinden sich schon jetzt zum Wohle der Fahrgäste auf dem Weg der Umsetzung bzw. der Finanzierung. Wir haben also bewusst nicht Dinge auf ein weißes Blatt geschrieben, mit denen wir jetzt anfangen, sondern das Ganze läuft schon; es wird bereits daran gearbeitet. Erstmals liegt mit unserer Zielnetzkonzeption für ganz Nordrhein-Westfalen ein gesamthafes Konzept zur landesweiten Stärkung des Schienenverkehrs vor, mit dem das SPNV-Angebot deutlich verbessert und aufeinander abgestimmt wird. Damit haben wir auch für weitere Fragestellungen wie die Digitalisierung der Infrastruktur, die langfristige Entwicklung der Bahnsteigkapazitäten und die Finanzierung des Betriebs eine wesentliche Planungsbasis geschaffen.

Es handelt sich um eine Konzeption, die gemeinsam mit den Partnern fortgeschrieben und fortlaufend aktualisiert wird. Mit dieser detaillierten Mittel- und Langfristplanung ist Nordrhein-Westfalen deutschlandweit Vorreiter. Unsere Vision eines modernen und leistungsfähigen Bahnverkehrs kann damit transparent verfolgt und von allen Beteiligten und Projektpartnern konsequent umgesetzt werden.

Carsten Löcker (SPD) bezeichnet es als unfreundlichen Akt, die umfangreiche Vorlage dem Parlament erst gestern zur Verfügung zu stellen, aber zuvor schon die Presse zu informieren. Zwar fänden sich im Zielkonzept viele vernünftige Maßnahmen, die aber wenig mit der Realität zu tun hätten. So werde der RRX wohl nicht bis zum Jahr 2030 erledigt sein, obwohl sich genau dieses Ziel im letzten Zielkonzept wiederfinde. Auch vermisse er den RRX 2.0 insbesondere mit Blick auf die Stärkung des Astes vom Ruhrgebiet ins Rheinland. Tatsächlich beinhalte das Zielkonzept nur die bereits bestehenden und bis zum Jahr 2030 vorgesehenen Maßnahmen.

Darüber hinaus fehle es bereits heute an entsprechenden Unternehmen und an Personal, um die bestehenden Anforderungen zu erfüllen. Die Landesregierung bleibe die Auskunft schuldig, welche Maßnahmen aus dem bisherigen Konzept sie denn eigentlich

abschließen wolle, sondern schiebe sie einfach in die neue Zielnetzkonzeption wie etwa die Hertener Bahn. Solche Konzepte als Sammelsurium von Wünschen hätten keine Aussagekraft, um von dem Desaster beim Übergangsmanagement im Zusammenhang mit Abellio abzulenken. In Wahrheit werde nämlich nichts von der Zielkonzeption umgesetzt, weshalb die Landesregierung auch bewusst keine Zeiträume nenne. Abschließend räumt er ein, viele Akteure hätten von der guten Zusammenarbeit bei der Erstellung der Zielnetzkonzeption berichtet.

Klaus Vossemer (CDU) moniert den seiner Ansicht nach despektierlichen Umgang Carsten Löckers mit der Zielnetzkonzeption, das als hervorragende Arbeitsgrundlage den Auftakt für Neues darstelle. Es ins Lächerliche zu ziehen, werde weder dem Thema noch den Maßnahmen gerecht. Die beschriebene Zielvorgabe hänge von verschiedensten externen Faktoren wie etwa dem Deutschlandtakt und der Ausfinanzierung der nahezu 100 Maßnahmen ab, für die das Land im Gegensatz zu Rot-Grün immerhin 4 Milliarden Euro zur Verfügung stelle.

Die Zielnetzkonzeption enthalte die Vorstellungen zum SPNV und zum ÖPNV für die nächsten Jahrzehnte, um Nordrhein-Westfalen letztlich zum Bahnland Nummer eins zu machen. Daran müssten alle arbeiten, auch der Bund. Die Bahn werde wie schon bei der Erarbeitung des Konzepts ihren Beitrag leisten.

Arndt Klocke (GRÜNE) begrüßt das Programm als ambitioniert und gibt zu bedenken, die sinnvolle Reaktivierung von Schienenstrecken dauere teils Jahrzehnte, weshalb man wie im Münsterland an schnelle Überlandbusse denken möge. Er regt ähnlich dem Landesstraßenbauprogramm ein jährliches Landesschienenbauprogramm an und möchte wissen, ob die Zielnetzkonzeption auch noch um weitere Projekte ergänzt oder umgekehrt auch um Projekte reduziert werden könne.

Ulrich Reuter (FDP) hält es nicht für angebracht, die Zielnetzkonzeption mit Abellio zu verquicken. Bei der SPNV-Zielnetzkonzeption gehe es selbstverständlich zunächst nicht um Busverkehr; sie stelle eine Arbeitsgrundlage für die nächste Legislaturperiode dar, zumal Schienenprojekte immer Zeit brauchten, sodass man möglicherweise auch beschleunigen könnte.

Ministerin Ina Brandes (VM) spricht von einem Ergebnis der zweijährigen intensiven Arbeit der Verkehrsexperten, der Deutschen Bahn, der Verkehrsverbände und des Verkehrsministeriums. Um für kurzfristige Abhilfe bis zur langfristigen Reaktivierung von Schienenstrecken zu sorgen, werde in der Tat auch über Schnellbusse insbesondere im ländlichen Raum nachgedacht. Letztlich müsse es aber darum gehen, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Sie bezeichnet es gerade als Sinn der Zielnetzkonzeption, den Fortgang der Projekte regelmäßig zu überprüfen und für Transparenz zu sorgen, zumal es sich um ein komplexes System handle. Die Sperrpausen der Deutschen Bahn lägen weit jenseits des Akzeptablen. Es handle sich um kein abgeschlossenes Programm, sondern um ein abgestimmtes Konzept, das selbstverständlich angepasst werden könne.

8 Aktualisierter Bericht zu den Auswirkungen der Unwetterkatastrophe vom 14./15. Juli 2021 (s. Anlage 2)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 17/6250

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet:

Auch in der heutigen Sitzung geben wir Ihnen einen aktuellen Stand zum Wiederaufbau der Verkehrsinfrastruktur in den Flutgebieten. Der Wiederaufbau ist inzwischen an vielen Stellen bereits vollständig abgeschlossen. Zu den Sperrungen im Einzelnen:

Wie die Autobahn GmbH des Bundes berichtet, ist der Großteil der Schäden inzwischen vollständig instandgesetzt. Die betroffenen Netzabschnitte oder Anschlussstellen wurden wieder für den Verkehr freigegeben, sodass alle Verkehrsbeziehungen vereinzelt noch mit Einschränkungen wiederhergestellt sind. Einzige Ausnahme ist die A1 zwischen der Anschlussstelle Hürth und dem Autobahndreieck Erfttal in Fahrtrichtung Dortmund. Die Freigabe der A1 in Fahrtrichtung Koblenz erfolgte Ende Dezember 2021. Es ist geplant, die durchgängige Befahrbarkeit in beide Richtungen im Frühjahr 2022 wiederherzustellen.

Im Bereich der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind von zunächst 220 Straßensperrungen inzwischen 100 % aufgehoben, in Bau, oder die Sanierungen ist beauftragt bzw. veranlasst. Generell gilt: Straßen und Verkehrswege wurden und werden erst freigegeben, wenn die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Die bereits am 15. Juli 2021 erteilte Ausnahme vom Sonntag- und Feiertagsfahrverbot für Lkw gilt bis zum 28. Februar 2022. Sie gilt für Transporte, die im Zusammenhang mit der Hilfeleistung und Folgenbeseitigung der Unwetterschäden sowie der damit verbundenen Versorgung der Bevölkerung stehen.

Neben der Taskforce Wiederaufbau kommt der Aufbaustab mit dem Landesbetrieb Straßenbau und dem Ministerium für Verkehr unter Leitung von Staatssekretär Dr. Schulte weiterhin regelmäßig zusammen. Bereits im letzten Jahr konnten viele Straßen und Brücken wieder für den Verkehr freigegeben werden. Eine kleine Auswahl möchte ich Ihnen in einer Präsentation¹ zeigen.

(Ministerin Ina Brandes [VM] stellt die Präsentation vor.)

Nicht in der Präsentation zu sehen ist der ebenfalls von der Flut betroffene und durch Staatssekretär Dr. Schulte bereits am 17. Dezember wieder für den Verkehr freigegebene Tunnel Stolberg entlang der L238.

Wie die Deutsche Bahn für den Bereich Schiene berichtet, rollen auf 80 % der von der Flut betroffenen DB-Strecken seit Ende 2021 wieder Züge. Die Deutsche Bahn hat fünf Monate nach der Flutkatastrophe weitere Verbindungen wieder in Betrieb

¹ siehe Anlage 2.

genommen. Der Wiederaufbau der verbleibenden Strecken und Anlagen läuft weiter. Wir haben heute schon mehrfach darüber gesprochen, dass es wichtig ist, dass das mit hohem Tempo vorangetrieben wird. Zur Situation innerhalb der Verkehrsverbünde darf ich im Einzelnen auf den Ihnen vorliegenden schriftlichen Bericht verweisen.

Klaus Vossemer (CDU) berichtet von der positiven Reaktion in der Region, wie schnell und effizient dank des zupackenden Handelns von Straßen.NRW aufgrund der durch das Ministerium geschaffenen Ausschreibungs- und Vergabemöglichkeiten gearbeitet werde, was beweise, dass es also wohl gehe, wenn man nur die entsprechenden Leute machen lasse. Schneller könnte es allerdings bei der Schiene laufen, wofür die DB dringend alle Möglichkeiten nutzen möge.

Arndt Klocke (GRÜNE) zeigt sich von der Geschwindigkeit ebenfalls beeindruckt.

9 Sechste Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung

Unterrichtung
des Präsidenten des Landtags
Drucksache 17/16216

Vorlage 17/6235

Ministerin Ina Brandes (VM) berichtet:

Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebots im Schienenpersonennahverkehr gewährt das Land den Zweckverbänden nach § 11 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen eine gesetzliche SPNV-Pauschale. Die Höhe der Pauschale wird durch die ÖPNV-Pauschalen-Verordnung festgelegt.

In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 8. Dezember 2021 hatte ich über die geplanten Notmaßnahmen der Zweckverbände zur Sicherheit der derzeit von Abellio bedienten fünf SPNV-Netze berichtet. Ebenso hatte ich Ihnen mitgeteilt, dass die Landesregierung Mitte November ihre Bereitschaft erklärt hatte, über ihr bisheriges finanzielles Engagement hinaus weitere 380 Millionen Euro für eine Fortführung der von Abellio betriebenen Linien bereitzustellen.

In der Zwischenzeit haben alle drei Zweckverbände die Vergabeentscheidung hinsichtlich der Notmaßnahmen getroffen: Jeweils zwei Netze werden von DB Regio und VIAS und das fünfte Netz von National Express übernommen. Die drei Zweckverbände organisieren unter Begleitung des Verkehrsministeriums mit allen beteiligten Eisenbahnunternehmen die Überleitung der Verkehre. Gleichzeitig bereiten die Zweckverbände die EU-weiten Ausschreibungen zur Neuvergabe der fünf SPNV-Netze mit Betriebsaufnahme zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 vor. Mit den Ergebnissen der Beratungen wird im Herbst 2022 gerechnet.

Für die Notmaßnahmen ergibt sich für die Zweckverbände ein über die bisherigen Verpflichtungen hinausgehender Finanzierungsbedarf in Höhe von insgesamt 167 Millionen Euro; wie sich der Mittelbedarf im Einzelnen zusammensetzt, entnehmen Sie bitte dem Ihnen vorliegenden schriftlichen Bericht. In dem als Anlage beigefügten Entwurf der „Sechsten Verordnung zur Änderung der Pauschalen-Verordnung“ sind die zusätzlichen Finanzierungsbedarfe berücksichtigt.

Die Beträge der SPNV-Pauschale der drei Zweckverbände für die Jahre 2022 und 2023 sind entsprechend ihrem bisherigen Anteil an der SPNV-Pauschale mit Ausnahme der 9 Millionen Euro für die Prämienzahlungen erhöht worden, die vollständig über den VRR abgewickelt werden. Über den sich aus der europaweiten Vergabe der fünf Netze ergebende Zusatzbedarf der Zweckverbände ist in einem weiteren Verfahren zur Anpassung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung im Herbst zu entscheiden.

Über diese Anpassung hinaus werden die Beträge der SPNV-Pauschale des NWL für die Jahre 2022 bis 2031 mit dieser Ordnungsänderung jeweils um 15 Millionen Euro erhöht. Der NWL hat im Dezember 2021 die Mittel aus der SPNV-Pauschale

in Höhe von 150 Millionen Euro an das Land zurückgegeben, weil er sie erst zu einem späteren Zeitpunkt benötigt; insofern stellt die Erhöhung der SPNV-Pauschale des NWL nur eine zeitliche Umfinanzierung dar. Die Mittel werden vom NWL weiterhin nur benötigt, um die Verkehrsverträge langfristig zu bedienen, die Infrastruktur weiterzuentwickeln und das von Land und NWL gemeinsam getragene Ziel einer Mobilitätswende erreichen zu können. – Ich bitte Sie um Einvernehmensherstellung zum vorliegenden Entwurf der Sechsten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung.

Carsten Löcker (SPD) möchte wissen, ob es sich bei den 167 Millionen Euro um einen Teil der 380 Millionen Euro handele und ob daraus auch Geld an die neu gegründete Eurobahn fließe, die Team Treuhand zukünftig nicht nur berate, sondern deren Gesellschafter es sei. Zudem habe Team Treuhand auch schon das Unternehmen Abellio zum Austritt aus dem Markt beraten, bei dem ein solches Modell aber offensichtlich nicht möglich gewesen sei. Alle bedauerten den Ausstieg von Abellio und hätten sich die Fortführung der Verträge sehr gewünscht.

Zwar begrüßt er, dass es gelungen sei, dass im Gegensatz zu Abellio die Eurobahn fortgeführt und damit ihr Angebot weiter erbracht werde, wähe aber ein seltsames intransparentes Dreiecksverhältnis. Am Ende stelle man einem Unternehmen für Beratung und die Gesellschafterfunktion staatliches Geld zur Verfügung, worin er einen Konflikt erkenne. Mit Blick auf mögliche zukünftige Konsequenzen fordere er daher die schriftliche Aufklärung, ob dies überhaupt zulässig sei und welche Wechselwirkungen sich ergäben. Das von ihm stets kritisierte bisherige Vorgehen dürfe in Zukunft in keiner Weise und schon gar nicht zweckverbandsübergreifend fortgesetzt werden.

MR Andreas Wille (VM) antwortet, die 167 Millionen Euro würden über die Erhöhung der SPNV-Pauschale ausschließlich an die Zweckverbände ausgekehrt, um ihre Mehrkosten im Zusammenhang mit den Notvergaben als Folge der Abellioinsolvenz abzudecken. Dabei handele es sich um ein Teil der im November von der Landesregierung zugesagten 380 Millionen Euro, da auch mit Blick auf die Vergabe für die Restlaufzeit der ursprünglichen Verträge mit Abellio mit Mehrkosten gerechnet werden müsse.

Mit dem Verkauf der Eurobahn habe die Landesregierung direkt gar nichts zu tun; er kenne das gesellschaftliche Konstrukt im Detail nicht. Offenbar werde ein neuer Gesellschafter gesucht, sodass es sich bis dahin um eine Zwischenlösung handele. Die Landesregierung habe dafür keine speziellen Mittel ausgezahlt; wohl aber enthalte die Fünfte Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung mehr Mittel für die Zweckverbände, um mit allen EVU Vertragsanpassungen aufgrund der Baustellenkommunikation, der Zusatzverkehre sowie erhöhter Personalaufwendungen vornehmen zu können, zu denen auch die Eurobahn gehöre.

Vorsitzender Thomas Nückel stellt das Einvernehmen des Ausschusses fest.

10 Sachstand betrieblicher Übergang von Abellio-Verkehren *(Bericht beantragt von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [s. Anlage 3])***Ministerin Ina Brandes (VM)** berichtet:

Wie Sie wissen, erfolgte aufgrund der Insolvenz von Abellio zum 1. Februar 2022 eine erfolgreiche Notvergabe durch die drei SPNV-Aufgabenträger an DB Regio, National Express und VIAS Rail. Der betriebliche Übergang ist jetzt so zu gestalten, dass für die Fahrgäste in Nordrhein-Westfalen auf den betroffenen Strecken auch weiterhin ein verlässliches Angebot im Schienennahverkehr sichergestellt ist.

Deshalb haben die drei Aufgabenträger einen Übergangsfahrplan mit zunächst eingeschränktem Angebot erstellt. In der Phase des Übergangs werden 82 % des Fahrplanangebots der auf die DB Regio, auf National Express und VIAS Rail übergehenden Linien ohne Einschränkungen durchgängig gefahren. Bezogen auf den gesamten nordrhein-westfälischen Schienenpersonennahverkehr betragen die vorübergehend ausfallenden Leistungen im SPNV im Zuge der Abellioinsolvenz damit nur ca. 2 bis 3 %.

Wo Leistungen vorübergehend ausfallen, wird ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingesetzt. Das ist mehr als ärgerlich, aber der VRR hat uns gegenüber betont, dass das vollumfängliche Leistungsangebot bereits ab dem 28. Februar 2022 wieder zur Verfügung steht. Zu den Einschränkungen haben uns die drei Zweckverbände folgende Informationen gegeben: Einschränkungen gibt es bei der S-Bahn Rhein-Ruhr, beim Ruhr-Sieg-Netz, beim Rhein-Ruhr-Express sowie beim Müngstener und beim Niederrheinnetz.

Gerade in Zeiten der Coronapandemie muss der betriebliche Übergang der Abellio-verkehre reibungslos gestaltet werden. Deshalb war bei der Übergangsphase insbesondere darauf zu achten, dass die Einschränkungen nicht zu möglichen Auslastungsproblemen in den Zügen führen. Nach Angaben der Aufgabenträger gibt es für alle ausfallenden Leistungen alternativ verkehrende Parallelverbindungen im SPNV. Diese sind zudem erheblich schneller als der sonst übliche Schienenersatzverkehr mit Bussen. Um im Einzelfall mögliche Auslastungsprobleme zu minimieren, laufen im VRR aktuell Gespräche mit weiteren Eisenbahngesellschaften, um in Hauptverkehrszeiten potenziell ausfallende Züge adäquat zu ersetzen.

Für die ca. 1.000 ehemaligen Abellio-mitarbeiter ist durch einen gemäß § 613a Abs. 1 BGB erfolgten Betriebsübergang ebenfalls gesorgt: Die Arbeitsverhältnisse, die zur Zeit des Betriebsübergangs bei Abellio Rail bestanden, gehen automatisch auf den neuen Betreiber über. Der neue Arbeitgeber tritt also vollumfänglich in die Rechte und Pflichten aus dem mit der Abellio Rail bestehenden Arbeitsverhältnis ein.

Damit ist auch die Übernahme der sozialen Besitzstände der Abellio-mitarbeiter gesichert. Einstellungstest sind dabei nicht erforderlich. Sämtliche Ausbildungszertifikate sowie medizinische und psychologische Untersuchungen werden von den neuen Arbeitgebern automatisch anerkannt, sodass wir alles in allem seitens der drei Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl beim Angebot im Schienenpersonen-

verkehr als auch bei den Beschäftigten nach dem Marktaustritt von Abellio nahezu Kontinuität gewährleisten können.

Carsten Löcker (SPD) erkennt den Versuch an, 82 % des Angebotes aufrechtzuerhalten, was abzuwarten bleibe. Letztlich spreche man über Daseinsvorsorge, aber im Gegensatz zu den Stromkunden fehle der Grundversorger, sodass die restlichen 18 % hintüber fielen. In den letzten 15 Jahren habe kein neues Unternehmen den S-Bahn-Verkehr pünktlich gestartet, womit man sich nicht zufriedengeben dürfe. Der Markt alleine regle es jedenfalls nicht; mit dieser Situation werde sich die SPD niemals abfinden. Dabei kritisiere er keinesfalls, dass es auf dem Markt private Akteure gebe, die man brauche, wohl aber den Umgang mit dem Versprechen, pünktlich, sauber und regelmäßig zu fahren, das seit Jahren nicht eingehalten werde. Es dürfe mit Blick auf die Verkehrswende wohl kaum der Standard in Nordrhein-Westfalen sein, von vornherein den Ausfall von 20 % des Angebots zu akzeptieren.

Ulrich Reuter (FDP) räumt Unannehmlichkeiten für die Fahrgäste ein, die aber nicht im Verantwortungsbereich der Landesregierung lägen. Zum Glück komme man deutlich besser durch die schwierige Situation, als es Carsten Löcker schon seit verschiedenen Ausschusssitzungen darstelle.

Oliver Krauß (CDU) unterstreicht, wo Leistungen ausfielen, werde zumindest ein Schienenersatzverkehr eingerichtet, sodass niemand einfach stehen gelassen werde. Letztlich gehe es darum, Lehren aus dem Gesamtprozess für eine geordnete Ausschreibung zu ziehen. Den Markt zu öffnen, den Unternehmen aber zugleich die Fahrzeuge vorzugeben, führe dazu, dass sie außer beim Personal keine Einsparpotenziale mehr heben könnten. Viele hätten doch gewusst, und die Experten hätten davor gewarnt, dass die Verkehrsverträge mit Abellio sehr knapp kalkuliert gewesen seien, wodurch man viel Geld eingespart habe. Die Abelliobeschäftigten dürften keine Verschlechterung erfahren, zumal es in diesem Bereich erhebliche Personalprobleme gebe.

Arndt Klocke (GRÜNE) schließt sich Oliver Krauß an. Der Umgang mit einem ähnlichen Fall in der Zukunft, mit Interventionsmöglichkeiten und Vergaben werde die Politik noch beschäftigen. Die in der gegenwärtigen Situation getroffene Vereinbarung halte seine Fraktion für richtig.

Nic Peter Vogel (AfD) appelliert, die Grundlagen des Verkehrsvertrags zu überprüfen, der etwa die seitdem um 600 % gestiegene Baustellentätigkeit nicht berücksichtige und die deshalb ausfallenden Zugfahrten nicht kompensiere. Bei Abellio werde es sich um keinen Einzelfall handeln, sodass man den anderen Betreibern schneller entgegenkommen möge, um es gar nicht erst zu einer solchen Situation kommen zu lassen.

11 Verschiedenes

Carsten Löcker (SPD) moniert die verspätete Übersendung der Vorlagen zu den Tagesordnungspunkten 2, 7 und 8.

gez. Thomas Nüchel
Vorsitzender

3 Anlagen

14.02.2022/15.02.2022

10



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, 10.01.2022

Dringliche Frage für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 12. Januar 2021

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nüchel,

hiermit beantrage ich für die GRÜNE Landtagsfraktion für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 12. Januar 2021 eine Dringliche Frage und bitte um Aufnahme in die Tagesordnung:

"Wie stellt die Landesregierung sicher, dass die Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner sowie die lokale Wirtschaft durch die dauerhafte Sperrung der A45-Brücke bei Lüdenscheid so niedrig und so kurz wie möglich ausfallen?"

Mit freundlichen Grüßen,

Arndt Klocke
stellv. Fraktionsvorsitzender

66. Sitzung des Verkehrsausschusses am 12. Januar 2022

Fotos zu

TOP 6 „Aktualisierter Bericht zu den Auswirkungen der
Unwetterkatastrophe vom 14./15. Juli 2021“

L 194 Bad Münstereifel-Iversheim

Vor Wiederaufbau



Nach Wiederaufbau



Quelle: Strassen.NRW

L 119 Euskirchen-Flammersheim

Vor Wiederaufbau



Nach Wiederaufbau



Quelle: Strassen.NRW

B 265 Erftstadt

Vor Wiederaufbau



Nach Wiederaufbau



Quelle: Strassen.NRW

L 182 Swistbachbrücke

Vor Wiederaufbau



Nach Wiederaufbau



Quelle: Strassen.NRW

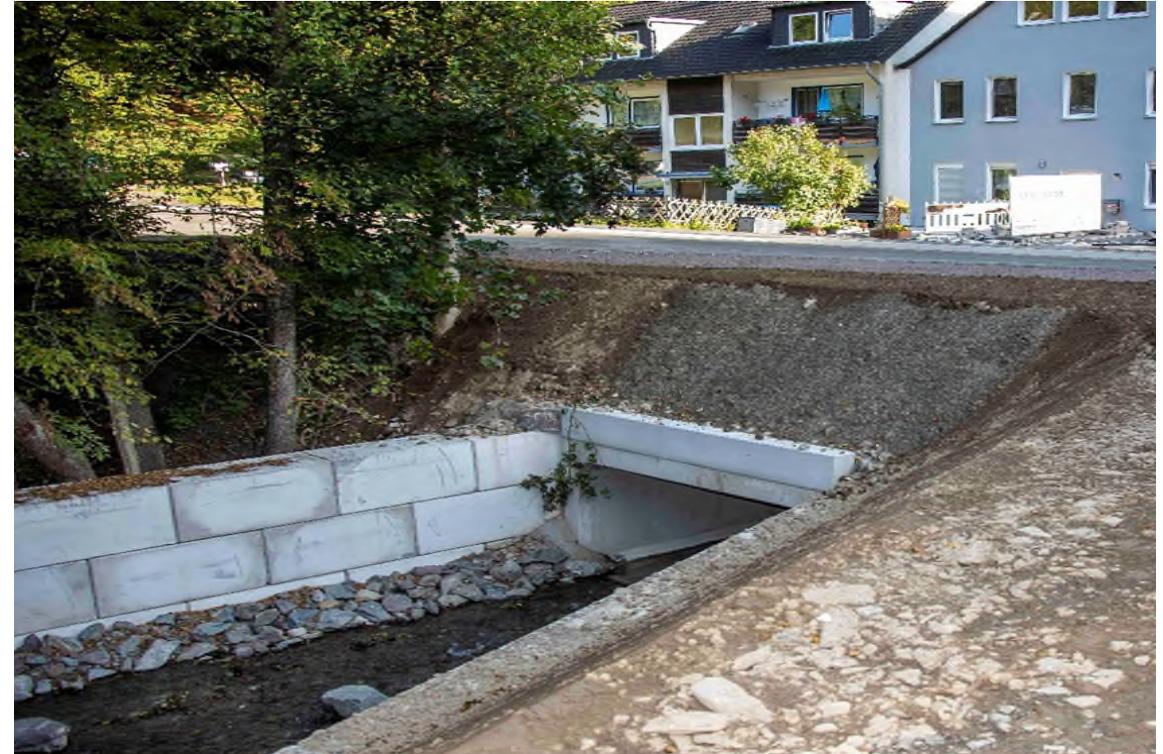
L 701 Hagen Priorei

Vor Wiederaufbau



Quelle: VM/Ralph Sondermann

Nach Wiederaufbau



Quelle: Strassen.NRW

L 11 Veybachbrücke in Mechernich-Satzvey

Vor Wiederaufbau



Quelle: VM/Ralph Sondermann

Nach Wiederaufbau



Quelle: Strassen.NRW



Landtag Nordrhein-Westfalen

Arndt Klocke MdL

stellv. Fraktionsvorsitzender
Bündnis 90/Die GRÜNEN

Landtag 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, 14.02.2022

Berichts-anfrage für die Verkehrsausschusssitzung am 12. Januar 2022

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Nüchel,

hiermit beantrage ich für die GRÜNE Landtagsfraktion für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 12. Januar 2022 einen mündlichen Bericht der Landesregierung:

Sachstand betrieblicher Übergang von Abellio-Verkehren

Nach den Notvergaben der bisher von der Abellio Rail GmbH bedienten Verkehre im nordrhein-westfälischen Schienenpersonennahverkehr an DB Regio NRW, National Express und VIAS Rail zum 1. Februar 2022 haben die Aufgabenträger einen Übergangsfahrplan mit eingeschränktem Angebot erstellt. Das volle Leistungsangebot soll am 27. Februar wieder zur Verfügung stehen.

In diesem Zusammenhang bitten wir um einen Bericht der Verkehrsministerin über die aktuelle Situation sowie zu folgenden Fragestellungen:

1. Mit welchen Einschränkungen ist für die Fahrgäste in NRW zu rechnen?
2. Wieviel Prozent des gesamten zu integrierenden Leistungsvolumen in Zugkilometern entfallen im Rahmen des Übergangsfahrplans?
3. Sind im Rahmen des Übergangsfahrplans Überauslastungen der Züge – die in Pandemiezeiten auch unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes der Fahrgäste betrachtet werden müssen - zu erwarten beziehungsweise welche Gegenmaßnahmen sind geplant?
4. Gegenüber den ca. 1.000 ehemaligen Abellio-Mitarbeitenden wurde ein Betriebsübergang nach BGB §613a ohne Änderungen in Aussicht gestellt, da sie nahtlos mit allen Rechten und Pflichten übergangen. Demnach sei zum Beispiel kein Einstellungstest oder ein neuer Arbeitsvertrag nötig. Ist dies weiterhin sichergestellt, oder sind nun entgegen der Ankündigung Eignungstest oder ähnliches im Rahmen des Betriebsübergangs vorgesehen?

Mit freundlichen Grüßen

Arndt Klocke
stellv. Fraktionsvorsitzender