



---

---

## Verkehrsausschuss

### 25. Sitzung (öffentlich)

17. April 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:34 Uhr bis 15:07 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

### Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

<b>Vor Eintritt in die Tagesordnung</b>	<b>5</b>
Der Ausschuss folgt dem Vorschlag Christof Rasches (FDP), die TOPs 10 und 11 nicht in der heutigen, sondern in der kommenden Sitzung zu behandeln.	
<b>1 Aktuelle Viertelstunde gemäß § 60 GO LT NRW (beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1])</b>	<b>6</b>
<b>2 Landesverkehrsmodell 2035 (Bericht auf Wunsch der SPD-Fraktion [s. APr 18/484])</b>	<b>15</b>
– mündlicher Bericht der Landesregierung	
– Wortbeiträge	

- 3 Sachstand On-Demand-Verkehre in NRW** (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung [s. APr 18/484]*) **16**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2448
- Wortbeiträge
- 4 Auswirkungen der CASTOR-Transporte auf die Brückeninfrastruktur** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2]*) **17**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2453
- Wortbeiträge
- 5 Neue Fachstrategie Verkehr** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3]*) **18**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2452
- Wortbeiträge
- 6 Nationale Hafenstrategie** (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) **20**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/1539  
Vorlage 18/1720  
Vorlage 18/2439
- Wortbeiträge
- 7 Ausreichende Finanzierung von Bürgerbusvereinen** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 4]*) **22**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2446
- keine Wortbeiträge

- 8 Zielsetzung der Fokusgruppe Infrastruktur** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 5]*) **23**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2445
- Wortbeiträge
- 9 Auswirkungen der Fahrplanänderungen der eurobahn in Ostwestfalen-Lippe** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 6]*) **24**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2451
- Wortbeiträge
- 10 Bundesmittel für Bundesstraßen 2024** (*Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 7]*) **26**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2449
- wird heute nicht behandelt
- 11 Planungsstand bei Straßen.NRW** (*Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 8]*) **27**
- Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2454 – Neudruck
- wird heute nicht behandelt
- 12 Verschiedenes** **28**
- keine Wortbeiträge



**Vor Eintritt in die Tagesordnung**

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag Christof Rasches (FDP), die TOPs 10 und 11 nicht in der heutigen, sondern in der kommenden Sitzung zu behandeln.

**1 Aktuelle Viertelstunde gemäß § 60 GO LT NRW (beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 1])**

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Thema der Aktuellen Viertelstunde ist die Sperrung der Altenhagener Brücke.

**StS Viktor Haase (MUNV):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich würde gerne Herrn Minister Krischer entschuldigen, der heute der Verkehrsministerkonferenz in Münster vorsitzt, bei der wir Gastgeber sind. Der Termin ist vom Bund seinerzeit festgelegt worden. Daher kann er an den beiden Sitzungen im Landtag heute leider nicht teilnehmen. Ich versuche, ihn angemessen zu vertreten. Zur Sperrung der Altenhagener Brücke werde ich den aktuellen Stand, soweit wir ihn haben, vortragen. Dann werde ich gerne Fragen beantworten, soweit wir sie beantworten können.

Die Bundesstraße B 54 ist eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bundesstraße, die von Gronau bis Wiesbaden geht, also auch durch Nordrhein-Westfalen läuft. Zwischen einem Kreisverkehr mit der B 226 und einer Kreuzung im Norden, in Eilpe, läuft die B 54 auf einer Länge von 6,8 km durch Hagener Stadtgebiet. Sie liegt dort also auch in der Baulast der Stadt Hagen. Im Süden und Norden liegt die Baulast bei uns. Aber für dieses Teilstück von 6,8 km liegt die Baulast nach Bundesfernstraßengesetz bei der Stadt Hagen.

Am 10. April 2024 hat die Stadt Hagen in einer Pressemitteilung verkündet, dass im Rahmen einer regelmäßig stattfindenden Bauwerksprüfung erhebliche Schäden an der auch Ebene 2 genannten Altenhagener Brücke festgestellt worden seien und die Brücke im Zuge einer dringend notwendigen Entlastung ab dem 11. April 2024 für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t gesperrt werden müsse. Gleichzeitig teilte die Stadt mit, dass eine entsprechende Verbots- und Umleitungsbeschilderung installiert werde. Der aus den oben dargelegten Gründen umzuleitende Lkw-Verkehr wird in Fahrtrichtung Eckesey vom Märkischen Ring unter der Brücke hindurch über die Eckeseyer Straße auf die B 54 geführt. In Fahrtrichtung Innenstadt erfolgt die Umleitung über die Bahnhofshinterfahung Wehringhauser Straße und den Bergischen Ring auf die B 54.

Sowohl die betroffene Brücke als auch die Umleitungen selber liegen auf dem Gebiet der Stadt Hagen und damit in alleiniger Zuständigkeit der Stadt Hagen. Eine Vorabinformation der Landesregierung über die Sperrung durch die Stadt Hagen erfolgte nicht. Das Ministerium erfuhr durch die Presse von dieser Thematik. Auf Nachfrage teilte der Landesbetrieb Straßen.NRW mit, dass auch da nur die Informationen aus der Presse bekannt seien; eine direkte Information durch die Stadt erfolgte auch dort nicht.

Fördermittel für dieses Brückenbauwerk hat die Stadt bislang nicht beantragt. Das hätte im Vorfeld ein Indiz hinsichtlich des Zustands der Brücke sein können. Das gibt es häufiger, wenn der Zustand einer Brücke absehbar schlechter wird. Aber hier liegen dazu keine Informationen vor.

Der Landesregierung liegen keine Erkenntnisse über die Höhe der Verkehrsbelastung auf dem innerstädtischen Abschnitt der B 54 vor, da sich die Stadt Hagen nicht an der turnusmäßig alle fünf Jahre stattfindenden Straßenverkehrszählung beteiligt. Auf den Strecken in der Baulast des Landes gibt es Verkehrszählungen und somit auch Zahlen zu den Verkehrsmengen: Richtung Norden fahren dort am Tag etwas über 18.000 und Richtung Süden knapp 5.700 Kfz.

Bis zu dieser Ausschusssitzung – wir haben es bis heute probiert – haben wir keine weiteren Informationen von der Stadt Hagen über die Schadensursache und die Dauer der Maßnahme bekommen. Wir werden der Frage nachgehen.

Die in die Zuständigkeit des Landes fallende Volmetalbrücke, die im Süden in ungefähr 4 km Entfernung an die Altenhagener Brücke anschließt, muss ein zweites Mal angepackt werden. Wir hatten die Brücke bislang provisorisch repariert, und die nächste Sperrpause wird Anfang Mai sein. Da wir dort noch einmal tätig werden, müssen wir darüber kommunizieren, ob sich die jeweiligen Maßnahmen an den beiden Brücken in Einklang bringen lassen. Nach unserer ersten Einschätzung werden die beiden Bereiche aber kaum Auswirkungen aufeinander haben. Aber das ist etwas, das wir noch genau abstimmen werden, bevor es zur Sperrung der Volmetalbrücke wegen der Erneuerung der Brückenlager kommen wird.

**Gordan Dudas (SPD):** Ich muss feststellen: Wieder wurde eine Brücke für den Lkw-Verkehr gesperrt. Wieder gibt es in einer Kommune Verkehrschaos aufgrund einer Sperrung. Wieder wurde zu spät gehandelt. Früher gab es mal die Dusel-Bayern, die immer in der letzten Minute das Tor geschossen haben. Das ist seit dem letzten Wochenende hinfällig, aber wir haben jetzt statt der Dusel-Bayern eine Dusel-Landesregierung. Für alles, was auf dieser Welt und in diesem Land passiert, ist entweder der Bund oder eine Kommune zuständig, und das Land hat angeblich nichts damit zu tun. Das finde ich insofern sehr problematisch, als das jede Sperrung natürlich Auswirkungen auf die gesamte Region hat, insbesondere auf Wirtschafts- bzw. Industriebetriebe und somit auf Arbeitsplätze. Die Wirtschaftsvertreter aus der Region, insbesondere die SIHK, haben schon öfter Alarm geschlagen und darauf hingewiesen, dass die Region davon bedroht sei, abgehängt zu werden, langsam vor die Hunde zu gehen.

In dem sehr dürftigen Bericht hier heißt es dann: Die Stadt Hagen hat uns nicht informiert. Die Stadt Hagen hat sich nicht an der Verkehrszählung beteiligt. – Ich finde, dass das ein bisschen wenig ist. Das ist eine zentrale und somit wichtige Brücke, die mitten durch die Stadt Hagen geht. Falls jemand die Örtlichkeit nicht kennt: Das ist die Brücke, die direkt am Hauptbahnhof vorbeiführt und den Westen der Stadt mit dem Südosten verbindet. Es gibt links und rechts sehr eng Wohnbebauung. Wenn so eine Brücke in die Knie geht, hat man ein Riesenproblem. Der Verkehr fließt quer durch die Stadt, die sowieso schon belastet ist.

Man muss sich also Gedanken machen, wie es weitergeht. Ich hätte von Ihnen, Herr Haase, erwartet, dass Sie zumindest einen kleinen Ausblick hinsichtlich dessen geben, wie die nächsten Schritte aussehen und wie man sich mit der Stadt Hagen in Verbindung setzen wird.

Ich wiederhole es: Das ist eine wichtige Verkehrsrouten, und es hat Auswirkungen auf die gesamte Region, wenn sie für den Schwerlastverkehr ausfällt. Meinem Informationsstand nach soll diese Sperrung zudem von Dauer sein – also auf Deutsch: für immer. Das bedeutet, dass man gucken muss, wie man gegensteuert.

Es gibt mehrere Möglichkeiten. Man könnte das einfach akzeptieren und den Verkehr anderswo fließen lassen, was natürlich wieder zu dem Dominoeffekt führt, der von der Landesregierung immer negiert wird. Das ist jetzt aber die sechste Brücke in der Region, die von der Sperrung bzw. Sprengung der Talbrücke Rahmede betroffen ist und gesperrt werden musste. Auch ein Gutachter hat darauf hingewiesen, dass das ein Grund ist, weil deshalb zusätzlicher Verkehr über diese Brücke geflossen ist.

Hat man sich mit der Stadt Hagen schon in Verbindung gesetzt und überlegt, wie es weitergeht? Wird die Brücke abgerissen und neu gebaut? Kann sie saniert werden? Wir alle wissen, in was für einer prekären finanziellen Situation sich die Stadt Hagen befindet. Ist sie überhaupt in der Lage, die Sanierung bzw. den Neubau dieser Brücke zu finanzieren? Man muss darüber reden, wie man als Land mit den Kommunen in einer gemeinsamen Kraftanstrengung solche Probleme lösen kann. Davon habe ich hier und heute leider nichts gehört.

Es stellt sich natürlich auch die Frage, warum sich die Stadt Hagen nicht an der Verkehrszählung beteiligt hat. Hat das finanzielle Gründe? Können sie es sich aufgrund der Haushaltslage einfach nicht leisten, solche Maßnahmen durchzuführen? Ich erwarte vom Verkehrsministerium, dass Kommunen darauf hingewiesen werden, wie wichtig die Verkehrszählungen sind. Man muss Erhebungen machen, um zu wissen, wie die Viadukte, die Bauwerke in unserem Land belastet werden. Die Infrastruktur ist so beschädigt, dass jederzeit ein weiteres Bauwerk gesperrt, teilgesperrt oder abgelastet werden könnte. Man braucht also verlässliche Daten und sollte deshalb an die Kommunen herantreten und sagen: An diesen Verkehrszählungen muss man teilnehmen, weil das einfach wichtig ist. – Das einfach hinzunehmen, ist ein bisschen zu wenig.

Ich stelle zusammenfassend fest: Schon wieder muss eine Brücke in der Region abgelastet werden. Schon wieder trifft die Landesregierung total unvorbereitet und uninformiert auf eine Situation, die eine ganze Region belastet. Ich frage mich: Wie soll das weitergehen? Irgendwann müssen doch die Alarmglocken schrillen, man muss wach werden und schauen, wie derartige Maßnahmen zukünftig vermieden werden können. Ich sage das in jeder Sitzung, in der mal wieder die Sperrung einer Brücke bekannt gegeben wird und immer höre ich dasselbe: Dafür sind nicht wir, sondern andere zuständig. Wir haben aber alles im Griff. – Das ist offensichtlich nicht der Fall.

**Martin Metz (GRÜNE):** Herr Kollege Dudas, ich kann ein Stück weit rhetorisch anschließen: schon wieder in einem Antrag der SPD der Versuch, der Landesregierung Dinge anzuhängen. – Irgendwann müsste die SPD-Fraktion doch erkennen, dass sie mit diesen permanenten plumpen Versuchen auf dem Holzweg ist. Ich kann Ihnen sagen: Uns als Koalition geht es darum, Probleme zu lösen. Sie aber konstruieren permanent politische Vorwürfe, verwischen die Zuständigkeiten und stellen Mutmaßungen darüber an, wer hier was tun müsste. Damit tragen Sie zur Verunsicherung bei und nicht



zu einem strukturierten Vorgehen hinsichtlich des wirklich ernststen Themas des Erhalts und der Sanierung der Straßen- und Brückeninfrastruktur in unserem Land.

Ich muss Ihnen aber auch sagen: Das, was Sie eben hier gesagt haben, lässt ein Stück weit daran zweifeln, dass Fachkenntnisse vorhanden sind. Ich weiß aus beruflicher Erfahrung, dass das Land und die Bezirksregierungen bei den Kommunen aktiv darum werben, sich an den Straßenverkehrszählungen zu beteiligen. Das geschieht, das ist auch schon unter Vorgängerregierungen geschehen, das ist vermutlich auch jetzt geschehen.

Wir haben eine Vielzahl von Brücken an Bundes- und Landesstraßen, die seit Jahrzehnten in kommunaler Baulast sind, wie zum Beispiel – um Brücken aus meiner Region zu nennen – die Mülheimer Brücke in Köln oder die Viktoriabrücke in Bonn. Davon finden sich sehr viele, und es ist vollkommen klar, auch bei der Politik vor Ort, dass diese Brücken in die Zuständigkeit der Kommunen fallen und diese sich zu kümmern zu haben. Die Leute in den Tiefbauämtern kennen ihre Brücken, haben die Brückenbücher, machen die entsprechenden Prüfungen, machen die Planungen für Sanierung und Neubau. Das ist das laufende Geschäft, das ist seit Jahrzehnten ganz normal. Hier anzudeuten, dass die Landesregierung da hineingrätschen sollte, wird bei den Kommunen nicht auf Begeisterung stoßen. Wir hatten gestern eine Anhörung mit den kommunalen Spitzenverbänden, in der die gesagt haben: Die Brücken sind schon unsere Aufgabe. Das Land soll nicht anfangen, irgendwelche Zeitpläne dazu vorzulegen, wann wir in unserer Zuständigkeit welche Maßnahmen zu machen haben.

Alle müssen ihre Hausaufgaben machen. Ich habe die Landesregierung so verstanden, dass sie bei der Stadt Hagen angefragt habe. Die Informationen, die Sie begehren, kann nur die Stadt Hagen haben. Die kann niemand anders haben, wenn sie nicht geteilt werden. Es liegen eben noch keine Informationen vor, es ist – warum auch immer, dafür wird es Gründe geben – keine Beantwortung erfolgt. Es hat aber wenig bis gar nichts mit einer sachgerechten Politik in Sachen Straßeninfrastruktur zu tun, der Landesregierung, dem Ministerium zum Vorwurf zu machen, ein Informationsbegehren des Ausschusses an die Zuständigen weitergeleitet zu haben.

(Beifall von der CDU)

**Christof Rasche (FDP):** Herr Staatssekretär, der Kollege Metz hat in einem völlig recht, nämlich dass wir gestern eine interessante Anhörung hatten, in der uns Verbände und Industrie geschildert haben, wie groß die Probleme mit der nicht mehr intakten Infrastruktur sind und wie schwierig es ist, Transporte oft mit sehr großen Umwegen organisieren zu müssen. Das war sehr eindeutig.

Brücken gehören natürlich dazu, erst recht, wenn sie nicht nur für den Schwerlastverkehr, sondern für den kompletten Lkw-Verkehr gesperrt werden. Ich wünsche mir eine Landesregierung, die bei Fragen in Sachen B 54, auch wenn die Zuständigkeit innerorts bei der Kommune liegt, auf die Stadt Hagen zugeht und sagt: Das ist ein großes Problem, das betrifft zwar vor allem euch, aber es betrifft auch uns. Wie holen wir die Kuh vom Eis? Was ist zu tun? – Das habe ich beim Vortrag des Staatssekretärs so nicht gehört, vielmehr hat er nur gesagt: Die Stadt Hagen hat uns proaktiv nichts

mitgeteilt. Fragen des Ministeriums wurden nicht beantwortet. – Das könnte man natürlich schon sagen, aber ich wünsche mir vor allem ein Zusammenspiel, damit wir die gravierenden Probleme möglichst schnell lösen können.

**Julia Kahle-Hausmann (SPD):** Eine kleine Replik: Herr Metz Sie sprachen eben davon, dass wir als SPD zur Verunsicherung beitragen würden. Wer wird verunsichert? Ich erlebe die regierungstragenden Fraktionen – die CDU hat ja eben applaudiert – als sehr sicher in ihren Äußerungen und in ihren Bewertungen der Sache. Deshalb frage ich Sie: Wer wird verunsichert?

Was die kommunale Zuständigkeit Hagens angeht, weise ich auf die Analogie zur A 42 in Bottrop und Essen hin. Da werden auch kommunale Straßen kaputt gefahren. Und die Altenhagener Brücke wurde aufgrund der Sperrung der Talbrücke Rahmede zunehmend kaputt gefahren. Mehr Verkehre wurden darüber geleitet, und deshalb ist es da mit Sicherheit früher zum materiellen Einbruch gekommen – oder wie auch immer man das architektonisch nennt.

Die haben sich bestimmt total gefreut, dass die Umleitungsverkehre, die Ausweichverkehre, die Schleichverkehre jetzt in Hagen über die Brücke gehen, und die freuen sich bestimmt auch, die Reparaturen mit ihren städtischen Infrastrukturmitteln finanzieren zu müssen. Ich kann Ihnen nur sagen: In Bottrop und Essen sind wir dagegen auf kommunaler Ebene Sturm gelaufen und haben versucht, die Autobahn GmbH zu verdonnern, sich an diesen Ausgaben zu beteiligen. Ich glaube, das wird Hagen in Zukunft auch blühen. Essen und Bottrop haben sechs oder sieben Wochen gebraucht, bis diese Forderung laut geworden ist. In Hagen ist die Brücke jetzt schon seit einigen Tagen gesperrt, möglicherweise geht es da schneller als in Essen und Bottrop.

Gestern in der Anhörung wurde kurz thematisiert – ich meine, seitens der IHK –, dass man sich wünschen würde, dass das Infrastrukturproblem wegen Zuständigkeitsfragen nicht noch weiter verschleppt würde, sondern man stattdessen zu einer Lösung kommen würde. Natürlich kann man sagen, dass Hagen als Kommune verantwortlich sei. Das hilft aber niemandem. Wenn die Landesregierung also tatsächlich an einer Lösung interessiert sind, würde ich mir wünschen, dass sie mehr unternimmt, als lediglich zu sagen: Das ist halt in Hagen, und wir haben nur diese Informationen.

**Martin Metz (GRÜNE):** Frau Kollegin Kahle-Hausmann, meine Bemerkung bezüglich der Verunsicherung zielte darauf ab, dass es in der Öffentlichkeit natürlich für Verunsicherung und Irritationen sorgt, wenn permanent gesagt wird, dass da jetzt mal das Land tätig werden müsse. Die Öffentlichkeit sollte wissen, wer für spezifische Probleme der Ansprechpartner ist – Stadt, Land oder Autobahn GmbH –, da ansonsten der Eindruck entsteht, dass es Unklarheiten hinsichtlich dessen gebe, wer für die Beseitigung des jeweiligen Problems verantwortlich ist. Das ist aber nicht der Fall, weil es klar ist.

Ich gebe Ihnen natürlich recht, dass die Betroffenen miteinander reden sollten. Ich habe es aber auch so verstanden, dass es da einen Austausch gibt. Im Bereich des Straßenverkehrs bestehen trotz verschiedener Baulastträger natürlich Zusammenhänge. In einer Anhörung ist aber sehr deutlich geworden, dass es Konferenzen vor Ort gibt, dass da etwas passiert. Natürlich muss man das immer kritisch hinterfragen,

aber es gibt hier eine klar definierte Federführung, die für das Problem bzw. dessen Lösung verantwortlich ist. Mein Vorwurf war also, dass Verunsicherung entsteht, wenn man so tut, als müssten andere das Problem lösen.

Sie und Herr Dudas haben gesagt, dass das im Zusammenhang mit der Talbrücke Rahmede stehe. Sie und Herr Kollege Dudas sind örtlich näher dran, aber ich habe mir das angeguckt: Von den Verkehrsströmen her, kann ich es erst einmal nicht nachvollziehen. Mich würde interessieren, ob Ihnen Zahlen, Statistiken, irgendetwas von den Fachbehörden vorliegt, das besagt, dass durch die Sperrung der Talbrücke Rahmede dann und dann so und so viel Tausend Lkw mehr darübergefahren seien, nur weil es sich räumlich in der Nähe befindet.

(Zurufe von der SPD)

Wenn es aber keine Zahlen gibt, plädiere ich dafür, erst einmal abzuwarten, bevor man voreilige Schlüsse zu den Ursachen zieht und sagt, dass es so sei. Das wird uns nicht helfen. Es kann ja auch so sein, aber wir wissen es nicht. Wir sollten also abwarten, bis hoffentlich Zahlen, Statistiken von der Stadt Hagen kommen. Vielleicht sagen ja auch die Ingenieure, die Prüfer angesichts der Situation vor Ort, dass sich der Zustand in den letzten Jahren verschlechtert habe.

Jetzt muss es nach vorne gehen. Wir setzen darauf, dass alle miteinander in einem guten Kontakt stehen. Das meint aber nicht, dass man lediglich Verantwortlichkeiten verschiebt.

**Gordan Dudas (SPD):** Eine Bemerkung zu den Zuständigkeiten: Wenn ich feststelle, dass das Haus meines Nachbarn brennt, nehme ich meinen Gartenschlauch und versuche, zu löschen. Ich sage dann nicht: Das geht mich nichts an, weil es nicht meine Bude ist. – Vielmehr werde ich versuchen, den Brand einzudämmen, damit er nicht noch größer wird und möglicherweise auf mein Grundstück übergreift.

Was will ich damit sagen? Ich will damit sagen, dass jede Brückensperrung Auswirkungen auf die Region, auf das gesamte Land hat. Die Landesregierung steht nun einmal in der Verantwortung, und sie muss zusehen, dass der Schaden, der durch Verkehrsflüsse entsteht, begrenzt wird. Wenn man feststellt, dass es eine kommunale oder eine Brücke des Bundes ist, muss man natürlich trotzdem alle Vorkehrungen gemeinsam treffen. Da sind wir uns ja auch einig.

Meine Behauptung mit dem Dominoeffekt ist nicht aus der Luft gegriffen. Laut Berichtserstattung einer örtlichen Zeitung habe der zuständige Gutachter der Hagener Hochbrücke die Entwicklung auf den Schwerlastverkehr zurückgeführt, der zunehmend auf die B 54 ausweiche, um von der A 1 in den Märkischen Raum zu gelangen. Er hat das also mit der Sperrung der Talbrücke Rahmede in Verbindung gebracht. Wenn man die Region kennt, weiß man, dass das eine Querverbindung ist, über die der Verkehr naheliegenderweise fließt. Diese Feststellung kommt also vom Gutachter und nicht von mir.

**StS Viktor Haase (MUNV):** Lassen Sie mich ein paar Anmerkungen zu den Zahlen machen. Wir haben versucht, nachzuvollziehen, ob es in der Region einen Dominoeffekt gibt. Mit Blick auf das Stichwort „Verantwortlichkeiten“ muss man unterscheiden. Es

gibt tatsächlich rechtliche Zuständigkeiten, es ist also gesetzlich festgelegt, wer, wie und wo zuständig ist. Das könnte man auch ändern, aber derzeit haben wir sie nun einmal, und damit muss man umgehen. Abseits der rechtlichen Zuständigkeiten sollte man natürlich gucken, wie man kommunizieren kann. In Hagen haben wir grundsätzlich die Rechtsaufsicht, aber nicht die Fachaufsicht. Die Hinweise dazu, wie man eine Brücke untersucht usw., wurden gegeben. Zudem wurde in der Vergangenheit darauf hingewiesen, dass Verkehrszählungen sinnvoll seien. Die Möglichkeiten sind da aber begrenzt.

Ansonsten legt das Land, legen die regierungstragenden Fraktionen und die Regierung den Fokus auf Erhalt und Sanierung, was seit rund anderthalb Jahren vorangetrieben wird. Das ist Ihnen aber auch alles bekannt, Stichwort „Sanierungsoffensive“. Es gibt zudem das Brückenbauprogramm in der originären Zuständigkeit des Landes und darüber hinaus weitere Formate wie Brücken- bzw. Infrastrukturkonferenzen. Wir haben veranlasst, in allen Regierungsbezirken nach den Vorbildern Düsseldorf und Köln regionale Formate zu schaffen, um der Frage nachgehen zu können, wo welche Probleme anstehen. So kann man sich beispielsweise hinsichtlich etwaiger Baustellen abstimmen. Das steht jetzt in Arnsberg an. Wir warten noch auf eine Rückmeldung, wann dieses Format dort startet, aber das ist veranlasst. So können regionale Fragestellungen näher beleuchtet werden, um so etwas künftig zu vermeiden und die Dinge baulastträgerübergreifend anzugehen. Das ist es, was wir vorhaben.

Wir hatten bislang – ich habe es eben schon gesagt – keine Hinweise auf den Zustand der Brücke. Vielleicht könnte man zukünftig die Erkenntnisse aus den Kommunen zusammentragen und das irgendwo landesweit erfassen. Das gibt es in der Gesamtschau bisher noch nicht. Das wäre sicherlich etwas, das wir in Zukunft in die Prozesse mit hineinnehmen könnten, um einen Überblick, einen Indikator zu haben. Letztlich kommen die Städte wegen künftiger Förderungen bzw. Finanzierungen aber natürlich schon auf uns zu. Das kennen wir auch aus anderen Bereichen. Herr Metz hat gerade schon Brücken genannt, von denen wir wissen, dass wir sie irgendwann in den kommenden Jahren werden ersetzen müssen. Auch dort hat es das nicht gegeben, es gab also keine Vorwarnung.

Über die nächsten Schritte hatte ich Sie ja eben schon informiert. Wir gehen jetzt natürlich weiter auf die Stadt Hagen zu. Wir können auch gerne einen weiteren Bericht übermitteln, wenn wir nähere Informationen der Stadt Hagen bekommen haben.

(Gordan Dudas [SPD]: Ja, bitte!)

Das würde dann natürlich insbesondere die Schnittmengen mit unserem Bereich betreffen, etwa Fragen hinsichtlich der Sperrung der Volmetalstraße, die Anfang Mai ansteht. Straßen.NRW muss hinsichtlich der Verkehre, die da eine Rolle spielen, jetzt in die intensive Abstimmung gehen. Das ist das, was ansteht.

Herr Dudas, ich höre Ihnen sehr genau zu, aber häufig wird nicht klar, ob Sie vermeintliche Tatsachen darlegen oder Fragen stellen. Ich nehme jedenfalls an vielen Stellen Fragezeichen wahr. Sie sagten gerade, dass das jetzt die sechste Brücke in der Region sei, die von der Sperrung bzw. Sprengung der Talbrücke Rahmede betroffen sei und gesperrt werden müsse. Wir können anhand der Verkehrszahlen nicht nachvollziehen,

dass es hier eine Ursächlichkeit gibt. Von dem Gutachten haben wir auch in der Zeitung gelesen, aber nachvollziehen können wir es wie gesagt nicht. Gesonderte Zahlen zu den Verkehrsströmen innerhalb Hagens haben wir nicht. Wir haben die Zahlen für die Ein- bzw. Ausfahrt dieses Bereichs, also Nähe Volmetalbrücke und Abfahrt A 1. Die Zahlen bezüglich der A 1 liegen in den Jahren 2019 bis jetzt in der Größenordnung zwischen 19.800 und etwas über 18.000, sind also relativ unverändert. Im südlichen Bereich bewegten sie sich vor der Sperrung in einer Größenordnung von 12.000 Kfz am Tag, und derzeit sind es 6.000 Fahrzeuge. Es hat da bis zur letzten Zählung also nicht mehr Verkehr gegeben. Das sind die Zahlen, die uns vorliegen. Die sind plausibel und lassen sich nachvollziehen. Wir haben aber keine Zahlen dazu, ob es innerhalb von Hagen zu Verkehrsverlagerungen gekommen ist. Die Zahlen, die uns aktuell vorliegen – wir werden dem aber sicherlich noch nachgehen –, liefern jedenfalls kein Indiz dafür, dass es in der Folge eine Erhöhung gab.

Aber Sie haben natürlich recht, dass unsere Infrastruktur – und das ist eine Situation, die wir landesweit haben – in die Jahre gekommen ist, sodass wir den Fokus auf Modernisierung und Erhalt legen müssen. Ich glaube, das ist klar. Hier handeln wir, und hier investieren wir die meiste Energie, um Abhilfe zu schaffen. Das gilt für die Straßen ebenso wie für die Brücken.

**Christof Rasche (FDP):** Ein Punkt war die Fachaufsicht: Sie haben gesagt, die liege nicht bei der Stadt Hagen. Könnten Sie uns bitte erläutern, wo die liegt.

Zweiter Punkt: Herr Metz hat eben gesagt, das Ministerium sei selbstverständlich proaktiv auf die Stadt Hagen zugegangen, um zu fragen, was da los sei und wie man helfen könne. Sie haben gerade in Ihrem Beitrag gesagt, jetzt weiter auf die Stadt Hagen zugehen zu wollen – also im Nachhinein. Die konkrete Frage: Ist das Ministerium mittlerweile proaktiv auf die Stadt Hagen zugegangen?

**StS Viktor Haase (MUNV):** Die Rechtsaufsicht liegt bei uns, die Fachaufsicht obliegt der kommunalen Selbstverwaltung. Das müssen die Juristen sagen, aber das ist im Prinzip das, was im Moment der Selbstverantwortung der Kommunen obliegt.

Wir haben seit Ende letzter Woche versucht, auf Fachebene mit den Zuständigen in Kontakt zu treten, um zu klären: Wie ist die Lage? Was sind die Ursachen? – Wir haben es also versucht, aber bislang haben wir keinen Kontakt herstellen können, keine Rückmeldung von der Stadt Hagen bekommen. Dem werden wir weiter nachgehen, wir bleiben dran.

**Gordan Dudas (SPD):** Ich möchte mein Zitat von eben präzisieren bzw. ergänzen:

„Wie es im Inneren der Konstruktion aussehe, wisse niemand, führt der Gutachter die Entwicklung vorzugsweise auf den Schwerlastverkehr zurück, der aufgrund der Sperrung der Rahmedetalbrücke zunehmend auf die B 54 ausweicht, um von der A 1 aus den Märkischen Raum anzusteuern. Die Stadt Hagen geht davon aus, dass die Hochbrücken-Sperrung von Dauer ist.“

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Wir werden das Thema bei der nächsten Sitzung wieder auf die Tagesordnung nehmen und dann vielleicht einen aktuellen, mit der Stadt abgeklärten Bericht haben.

(Julia Kahle-Hausmann [SPD]: Wir sollten hier jemanden aus Hagen sprechen lassen!)

– Schauen wir mal. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass es immer ein bisschen schwierig ist, derartige Behörden einzuladen, weil wir keine Dienstaufsicht haben. Wir können es aber gerne versuchen.

**2 Landesverkehrsmodell 2035** (Bericht auf Wunsch der SPD-Fraktion [s. APr 18/484])**StS Viktor Haase (MUNV)** berichtet:

Es ist verabredet, dass das Modell am 5. Juni 2024 genauer vorgestellt wird. Zum aktuellen Stand: Das Landesverkehrsmodell soll natürlich eine wesentliche Grundlage sein, um die drei Bedarfspläne zu beurteilen und vorzubereiten. Das ist eine wichtige Grundlage. Das Landesverkehrsmodell selbst – das Ihnen im Detail noch vorgestellt werden wird – befindet sich aktuell in der Finalisierungsphase, das heißt, wir sind im Moment im Probetrieb und machen entsprechende Durchläufe, um zu sehen, ob die Ergebnisse valide ist.

Am Ende ist das Programm ein Werkzeug für Fachanwender, die Daten können aber in Einzelfällen auch von Dritten verwandt werden. Für uns ist es natürlich ein zentrales Instrument für die Aufstellung der drei Bedarfspläne zu ÖPNV, Radwegen und Landesstraßen, etwa um die Anmeldungen zu validieren und die Grundlagen hinsichtlich der Bedarfe zu legen.

Das Landesverkehrsmodell ist geeignet, als Basisszenario hinsichtlich dessen zu fungieren, wie es weitergeht, wenn der Verkehr sich wie bisher entwickelt; es können aber auch andere Szenarien eingespeist werden. Das ist die Grundlage, das ist der aktuelle Stand – so viel als Spoiler für die Sitzung Anfang Juni.

Sich bei seinem Vorredner für den Zwischenbericht bedankend, geht **Gordan Dudas (SPD)** davon aus, dass der für die Ausschusssitzung am 5. Juni 2024 angekündigte endgültige Bericht umfangreicher ausfallen werde, weshalb er um eine hinreichend frühe Übermittlung bitte, sodass die Fraktionen sich in angemessener Weise damit befassen könnten.

**Vorsitzender Matthias Goeken** erinnert an den Wunsch der Obleute, dass der Ausschuss als Erstes, also noch vor der allgemeinen Öffentlichkeit, über das Landesverkehrsmodell 2035 informiert werden möge.

**StS Viktor Haase (MUNV)** erläutert, dass es sich beim Landesverkehrsmodell 2035 nicht um ein umfangreiches Schriftstück, sondern vielmehr um eine Anwendung handle, mittels derer Berechnungen bzw. Planungen durchgeführt werden könnten. Man werde anhand von Beispielen und Hintergrundinformationen über die Möglichkeiten dieser Anwendung informieren.

### 3 Sachstand On-Demand-Verkehre in NRW *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung [s. APr 18/484])*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2448

Auf die im vorliegenden Bericht enthaltene Tabelle verweisend, mahnt **Carsten Löcker (SPD)** an, dass die Umsetzung von Zielen in diesem für die Mobilitätswende so wichtigen Feld als Gemeinschaftsaufgabe begriffen werden müsse, da es einheitliche Standards brauche. Zudem erfordere der künftig voranzutreibende Ausbau öffentliche Mittel.

Dass es eine Tarifintegration und eine gemeinsame Plattform geben solle, könne man auf der Website des Kompetenzzentrums Digitalisierung NRW nachlesen. In dem dort ebenfalls zu findenden Whitepaper werde zudem schlüssig dargelegt, dass man versuche, Regionen zu finden, in denen Ridepooling auf hinreichende Akzeptanz und geeignete Akteure treffe, wobei das etwa auf das Ruhrgebiet zutrefe. Allerdings müsse diesbezüglich wohl noch ein weiter Weg beschritten werde, um Erfolge erzielen zu können.

Hinsichtlich all dieser Aspekte hoffe man darauf, dass im Zuge der Verkehrsministerkonferenz in Münster gute Ergebnisse erzielt würden.



#### **4 Auswirkungen der CASTOR-Transporte auf die Brückeninfrastruktur** (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2])

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2453

**Julia Kahle-Hausmann (SPD)** zeigt Verständnis dafür, dass vorliegender Bericht hinsichtlich der Routen der CASTOR-Transporte nicht sehr detailliert ausfalle, um etwaigen Störern keine Hilfestellung zu geben. Allerdings zielten die Fragen in der Berichtsbeantragung vor allem auf die Auswirkungen der Transporte auf die Infrastruktur bzw. deren erforderliche Voraussetzungen ab, und diesbezüglich fielen die Antworten des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr etwas zu dürftig aus.

**StS Viktor Haase (MUNV)** weist darauf hin, dass der Zustand der Brücken eingesehen werden könne. Hinsichtlich der Transporte gebe es noch viele offene Fragestellungen, aber selbst nach deren Klärung würden die genauen Routen aus Sicherheitsgründen nicht öffentlich gemacht. Wegen des Gewichts der CASTOR-Behälter im dreistelligen Tonnenbereich müssten aber natürlich entsprechende Genehmigungen erteilt werden. Im Übrigen stehe noch nicht einmal fest, ob überhaupt Transporte über öffentliche Straßen und Brücken durchgeführt werden müssten.

Davon ausgehend, dass Strecken mit nicht hinreichend tragfähigen Brücken nicht infrage kämen, möchte **Julia Kahle-Hausmann (SPD)** wissen, inwieweit deshalb Umwege in Kauf genommen werden müssten.

**Vorsitzender Matthias Goeken** vermutet, dass es grundsätzlich gelte, Sondergenehmigungen zu beantragen.

**StS Viktor Haase (MUNV)** legt dar, dass die Genehmigung für CASTOR-Transporte letztlich auf Bundesebene erteilt werde und in der Folge die für die gewählten Strecken zuständigen Behörden beteiligt würden, auch auf Landesebene. Im Zuge dessen werde dann wie bei anderen Transporten auch geprüft, inwieweit die Straßen und Brücken sich hinsichtlich der Größe und des Gewichts eigneten.

**Vorsitzender Matthias Goeken** erinnert an die Folgen, die nicht genehmigte Fahrten über Brücken haben könnten, und betont, dass das bei derartigen Transporten noch weniger wünschenswert sei.

**5 Neue Fachstrategie Verkehr** *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3])*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2452

Angesichts der vielen beteiligten Akteure vermutet **Carsten Löcker (SPD)** hinter der Fachstrategie Verkehr einen langwierigen Abstimmungsprozess, allerdings würden damit keinesfalls neue Ziele verfolgt, was darauf hindeute, dass es lediglich darum gehe, mit Blick auf Vision Zero eine verbesserte Zusammenarbeit zu gewährleisten. Gebe es Defizite hinsichtlich der Arbeit der Unfallkommissionen vor Ort, sodass sich keine Missstände ermitteln und Initiativen zu deren Beseitigung entwickeln ließen? Was für Abläufe existierten im Einzelnen? Wie genau sehe in diesem Zusammenhang der Beitrag des MUNV aus? Inwieweit unterscheide sich die jetzige Strategie von der schon 2019 von Minister Herbert Reul (IM) vorgestellten? Wie viele Personen hätten sich in den vergangenen fünf Jahren mit der Thematik befasst? Lügen diesbezüglich irgendwelche neuen Erkenntnisse vor?

**StS Viktor Haase (MUNV)** legt dar, dass das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz für das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr, das Ministerium des Innern, das Ministerium für Schule und Bildung und gegebenenfalls weitere Ministerien den Auftrag enthalte, ein Verkehrssicherheitsprogramm aufzustellen und fortlaufend zu evaluieren, womit letztlich einer Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag entsprochen werde. Natürlich habe es auch früher schon derartige Programme gegeben, aber das zuletzt veröffentlichte sei im Unterschied zu diesen gesetzlich verankert. Die hier in Rede stehende Fachstrategie Verkehr stehe keinesfalls in Konkurrenz mit dem Verkehrssicherheitsprogramm, vielmehr baue sie darauf auf.

Mittels einer interministeriellen Arbeitsgruppe befasse man sich mit Sicherheitsmaßnahmen bzw. deren Umsetzung, wobei auch Polizei, Verkehrswacht, Zukunftsnetz Mobilität und AGFS wichtige Teile des Netzwerks seien. Die jährlich rund 450 Verkehrstoten mahnten, in dieser Sache nicht nachzulassen und die Vision Zero zu verwirklichen.

**Carsten Löcker (SPD)** möchte wissen, ob bzw. inwieweit das IM die Fachstrategie Verkehr vor der Veröffentlichung mit dem MUNV abgeglichen habe und wie viele Personen daran insgesamt gearbeitet hätten.

**StS Viktor Haase (MUNV)** erläutert, dass im MUNV ein Referat existiere, das das Verkehrssicherheitsprogramm zentral koordiniere; hinzu kämen viele Einzelpersonen, die sich mit Fragen der Verkehrssicherheit befassten.

Sich als Leiterin des Referats 414 – Polizeiliche Verkehrsangelegenheiten – vorstellend, weist **LPD'in Maria del Carmen Fernandez Mendez (IM)** darauf hin, die Federführung bei der Erstellung der Fachstrategie Verkehr innezuhaben. Diese stelle insofern keine

Besonderheit dar, als dass es vergleichbare Fachstrategien für Bereiche wie Einsatz oder Kriminalität gebe, sie sich also in die Steuerungssystematik der Polizeiarbeit eingliedere.

Die Fachstrategie Verkehr werde fortlaufend aktualisiert, was alle paar Jahre mit Blick auf das Aufkommen neuer Verkehrsphänomene bzw. Unfalllagen geschehe, beispielsweise im Zusammenhang mit E-Scootern. Auch der hier in Rede stehenden Überarbeitung der Fachstrategie liege die Auffassung zugrunde, dass Aktualisierungsbedarf bestehe.

Das MUNV sei an dieser Überarbeitung nicht beteiligt gewesen, da es sich um eine rein polizeiliche Strategie handle, für dessen Umsetzung dementsprechend ausschließlich polizeiliche Ressourcen genutzt würden. Die entscheidenden Hinweise hinsichtlich des Überarbeitungsbedarfs kämen von den operativen Kräften, da diese am besten beurteilen könnten, was für Probleme es draußen gebe und wie man diesen begegnen müsse. Im Übrigen bestehe für eine Beteiligung des MUNV insofern kein Bedarf, als dass die Fachstrategie Verkehr Teil des Verkehrssicherheitsprogramms sei, dem wiederum die Vision Zero zugrunde liege, weshalb sowieso alle relevanten Ministerien beteiligt würden.

Man übermittle den 47 Kreispolizeibehörden, wo sie ihre strategischen Schwerpunkte zu setzen hätten. Diese griffen das in ihren Sicherheitsprogrammen auf und erstellten einmal im Jahr Sicherheitsbilanzen, die sie den Fachaufsichtsbehörden zwecks Überprüfung vorlegten. Dann gelte es, die gewonnenen Erkenntnisse in allgemeines polizeiliches Handeln zu überführen.

**Gordan Dudas (SPD)** fragt, warum es sich um eine rein polizeiliche Strategie handle, da man doch auch mittels baulicher bzw. verkehrslenkender Maßnahmen die Unfallzahlen senken könne. Da das aber in die Zuständigkeit des MUNV falle, erscheine es sinnvoll, dieses bei der Erstellung und der Umsetzung der Fachstrategie miteinzubinden.

Seine Ausführungen wiederholend und ergänzend, legt **StS Viktor Haase (MUNV)** dar, dass die Fachstrategie Verkehr zwar lediglich die polizeilichen Aspekte abdecke, aber auf dem Verkehrssicherheitsprogramm aufbaue, wobei die Verzahnung auch mittels der interministeriellen Arbeitsgruppe unter Federführung des IM und des MUNV gewährleistet werde. Diese AG sei übrigens unter anderem damit beauftragt, eine landesweite Präventionsinitiative für Sicherheit im Straßenverkehr zu starten.

**Carsten Löcker (SPD)** dankt für die Klarstellung hinsichtlich dessen, dass es in dieser Sache durchaus eine Beteiligung des MUNV gebe.

**Martin Metz (GRÜNE)** gibt an, hinsichtlich der Urheberschaft der Fachstrategie Verkehr bzw. der Verantwortung für ihre Umsetzung ebenfalls etwas verwirrt gewesen zu sein, was vornehmlich an dem Titel liege, der eine Verortung beim MUNV vermuten lasse. Er rege daher an, künftig Titel zu wählen, die den Bezug zum IM verdeutlichten, beispielsweise: Polizeistrategie Verkehrssicherheit.

## 6 Nationale Hafenstrategie *(Bericht auf Wunsch der Landesregierung)*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/1539  
Vorlage 18/1720  
Vorlage 18/2439

**Frank Börner (SPD)** lobt die Nationale Hafenstrategie mit Blick auf die Definition gemeinsamer Qualitätsmerkmale sowie die Strategien zur Ausgestaltung von Hilfen. Darauf aufbauend wünsche er sich allerdings möglichst noch für dieses Jahr einen Überblick darüber, wie man die Güterströme in Deutschland organisieren könne.

Die großen Häfen in Hamburg und Bremen seien an das Hinterland angebunden. Nordrhein-Westfalen stelle gewissermaßen das Hinterland für die Häfen in Rotterdam und Antwerpen dar, weshalb es eine entsprechende Infrastruktur für die Güterverkehrsverbindungen brauche, und zwar auf dem Wasser, der Straße und der Schiene, um beispielsweise den Industriestandort Ruhrgebiet zu stärken.

Einleitend hervorhebend, die strategischen Schwerpunkte der Nationalen Hafenstrategie überaus positiv zu bewerten, fährt **Michael Röls-Leitmann (GRÜNE)** mit der Einschätzung fort, dass es breite Einigkeit über die bestehenden Herausforderungen gebe. Die nordrhein-westfälische Landesregierung habe richtigerweise darauf hingewirkt, dass die Binnenhäfen in der Hafenstrategie angemessen berücksichtigt, anstatt wie in der Vergangenheit gegenüber den Seehäfen benachteiligt würden. Somit befinde man sich in einer guten Ausgangslage, um die hiesigen Binnenhäfen im Rahmen einer ebenenübergreifenden Zusammenarbeit zielgerichtet weiterzuentwickeln. Hinsichtlich der anstehenden Maßnahmen gebe es neben Gemeinschaftsaufgaben auch eine klare Zuweisung von Zuständigkeiten, und NRW müsse in seinem Verantwortungsbereich nicht bei null anfangen, da hierzulande einiges schon umgesetzt sei. Allerdings bleibe die Frage der Finanzierung vorerst ungeklärt.

**StS Viktor Haase (MUNV)** gibt an, sich als Aufsichtsratsvorsitzender des Duisburger Hafens immer zu freuen, wenn Binnenhäfen im Verkehrsausschuss thematisiert würden. Den Binnenhäfen im Allgemeinen und dem Duisburger Hafen im Besonderen komme eine zentrale Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung Nordrhein-Westfalens zu. Aber auch im Sinne des Klimaschutzes gelte es, die Güterströme von der Straße zum einen auf die Schiene und zum anderen auf das Wasser zu verlagern.

Die Nationale Hafenstrategie enthalte 139 Maßnahmen, wobei Nordrhein-Westfalen darauf hingewirkt habe, nicht nur die Seehäfen, sondern auch die hiesigen Binnenhäfen und die zugehörige Infrastruktur zu berücksichtigen. Das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit in diesem Bereich zu stärken, verfolge die Landesregierung übrigens auch im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz und mit Blick auf die Rhein-Konferenz und die Nationale Maritime Konferenz.

Die Frage der Finanzierung sei in der Tat nach wie vor ungeklärt, allerdings stünden Bund und Länder diesbezüglich im Austausch, und bisher gebe es keine abschlägigen Bescheide hinsichtlich der von den Binnenländern bekundeten Interessen.

**7** **Ausreichende Finanzierung von Bürgerbusvereinen** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 4]*)

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2446

– keine Wortbeiträge

**8 Zielsetzung der Fokusgruppe Infrastruktur** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 5]*)

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2445

**Gordan Dudas (SPD)** bittet um detaillierte Informationen dazu, mit welchen Problemen sich die Fokusgruppe Infrastruktur beschäftigen werde; zudem interessiere ihn, wer alles daran mitwirke.

**StS Viktor Haase (MUNV)** erläutert, dass die Fokusgruppe Infrastruktur sich in einige andere jüngst aufgesetzte Formate einreihe, wozu auch die Infrastrukturkonferenz sowie Veranstaltungen auf Ebene der Regierungsbezirke bzw. vereinzelt der Kreise gehörten, im Rahmen derer man auch in Kooperation mit Straßen.NRW konkreten Fragestellungen nachgehe.

Bei der Fokusgruppe Infrastruktur handle es sich um ein begleitendes Gremium auf Ebene des Ministeriums, vergleichbar mit der Fokusgruppe Bahn oder der Hochwasserkommission, dessen Aufgabe vor allem darin bestehe, laufende Prozesse aktiv zu begleiten. Zu den Mitwirkenden würden verschiedenen Expertinnen und Experten gehören, teilweise permanent, teilweise temporär, wobei diese namentlich noch nicht feststünden. Ein erster Termin sei vor der Sommerpause vorgesehen, aber ein spezifisches Datum gebe es noch nicht.

Die genaue Festlegung der Aufgaben werde unter Mitwirkung der noch zu ladenden Expertinnen und Experten erfolgen, aber prinzipiell solle es wie auch schon bei der Infrastrukturkonferenz um die drei großen Mobilitätsbereiche „Straße“, „Schiene“ und „Wasser“ gehen. Im Bereich „Straße“ etwa werde die Sanierungsoffensive im Fokus stehen. Die Bewältigung der in diesem Zusammenhang anstehenden Prozesse stelle sicherlich eine große Herausforderung für alle Beteiligten dar. Neben dem fachlichen Austausch und der Beratungsfunktion gehe es auch um eine Vernetzung der wesentlichen Akteurinnen und Akteure auf den verschiedenen Ebenen, so würden auch die Bezirksregierungen miteinbezogen.

## 9 Auswirkungen der Fahrplanänderungen der eurobahn in Ostwestfalen-Lippe *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 6])*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2451

**Julia Kahle-Hausmann (SPD)** fühlt sich durch den vorliegenden Bericht an die Vorgänge rund um Abellio erinnert. So habe Radio Lippe vermeldet, dass eurobahn die ursprüngliche Taktung nicht wieder aufnehmen werde, was den Verlautbarungen der Landesregierung diametral entgegenstehe, laut denen eine Rückkehr zu den ursprünglichen Fahrplänen vorgesehen sei. Wie werde die Landesregierung reagieren, wenn ersterer Fall eintrete?

Erschwerend komme hinzu, dass eurobahn schon länger wegen mangelnder Zuverlässigkeit in der Kritik stehe, worauf der NWL bislang aber nicht reagiere. Über welche rechtlichen Möglichkeiten verfüge der NWL, um eurobahn nötigenfalls zu sanktionieren? Wer komme für die finanziellen Ausfälle auf, wenn – und hier tue sich eine weitere Parallele zu Abellio auf – eine neue Ausschreibung bzw. Vergabe nötig werden sollten?

Einleitend betonend, keine Details aus einer nichtöffentlichen Veranstaltung der NWL-Verbandsversammlung darlegen zu können, stellt **Vorsitzender Matthias Goeken** klar, dass die Aussage seiner Vorrednerin, der NWL werde in Sachen eurobahn nicht tätig, keinesfalls zutrefte, da es sehr wohl entsprechende Beratungen gebe.

**StS Viktor Haase (MUNV)** kündigt an, sich auf das eigentliche Thema, also die Auswirkungen der Fahrplanänderungen, konzentrieren zu wollen. Dabei handle es sich in der Tat um eine ärgerliche Entwicklung, aber immerhin habe die Reduzierung der Fahrten zu einer Steigerung der Verlässlichkeit geführt. Im Übrigen gehe man davon aus, auch wenn man es nicht mit absoluter Sicherheit sagen könne, dass eurobahn wieder zu den ursprünglichen Fahrplänen zurückkehren werde.

Die Hauptursache für die derzeitigen Schwierigkeiten liege – wie in vielen Bereichen landesweit – im Fachpersonalmangel begründet, aber natürlich spielten auch Infrastrukturprobleme bzw. Baustellen eine Rolle. Derartige Reduzierungen beträfen übrigens nicht nur eurobahn, sondern beispielsweise auch National Express, wo es für mindestens eine Linie entsprechende Ankündigungen gebe.

Die eigentliche Zuständigkeit liege, trotz der Finanzierung durch das Land, bei den Aufgabenträgern. Es handle sich insgesamt um einen unbefriedigenden Zustand, weshalb Minister Oliver Krischer (MUNV) die Aufgabenträger gebeten habe, sich präventiv auf Schwierigkeiten vorzubereiten, die durch Personalengpässe entstehen könnten, wobei das nicht unbedingt immer bedeute, die Fahrpläne ausdünnen zu müssen.

**Julia Kahle-Hausmann (SPD)** fragt den Vorsitzenden Matthias Goeken, ob er weitere Informationen zu den Beratungen der NWL-Verbandsversammlung in Sachen eurobahn geben könne.



**Vorsitzender Matthias Goeken** wiederholt seinen Hinweis, keine Details aus nichtöffentlichen Sitzungsteilen offenbaren zu können. Es gebe aber auch SPD-Mitglieder, die um den aktuellen Sachstand wüssten.

Kraft seines erlernten Berufs würde er am liebsten Triebfahrzeugführer backen, da der Mangel an selbigen bei National Express auch für ihn persönlich Konsequenzen habe. Da er derzeit keine durchgehende Bahnverbindung mehr von Ostwestfalen nach Düsseldorf nutzen könne, nehme er stattdessen das Auto.

Die Branche werbe Fachkräfte an bzw. bilde solche aus, aber es gebe auch viele Abgänge. Verspätungen resultierten zudem aus Problemen mit der Infrastruktur, aus den Folgen von Unwettern oder aus Verzögerungen im Zusammenhang mit Personen im Gleis.

Aus Sicht des Fahrgastes gehe es auch darum, verlässliche Verbindungen zu haben. Würden Züge angezeigt, die letztlich ausfielen, führe das nur zu Verärgerung.

In jedem Fall gebühre den vorhandenen Beschäftigten Dank für die geleistete Arbeit.

Die Worte ihres Vorredners aufgreifend, dankt auch **Julia Kahle-Hausmann (SPD)** den Beschäftigten der Eisenbahnverkehrsunternehmen, betont aber, dass man die bestehenden Probleme lösen müsse, damit die Menschen sich nicht länger genötigt sähen, auf Autos umzusteigen.

*(Wird heute nicht behandelt; s. „Vor Eintritt in die Tagesordnung“)*

**10 Bundesmittel für Bundesstraßen 2024** *(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 7])*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2449

*(Wird heute nicht behandelt; s. „Vor Eintritt in die Tagesordnung“)*

**11 Planungsstand bei Straßen.NRW** *(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion  
[s. Anlage 8])*

Bericht  
der Landesregierung  
Vorlage 18/2454 – Neudruck

## **12 Verschiedenes**

– keine Wortbeiträge

gez. Matthias Goeken  
Vorsitzender

## **8 Anlagen**

18.06.2024/18.06.2024



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

An den Vorsitzenden  
des Verkehrsausschusses  
Herr Matthias Goeken  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

**Gordan Dudas MdL**  
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13  
gordan.dudas@landtag.nrw.de  
www.spd-fraktion-nrw.de

12.04.2024

### Sperrung der Altenhagener Brücke

#### Bitte um eine Aktuelle Viertelstunde in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 17. April 2024

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die SPD-Fraktion beantragt für die anstehende Sitzung des Verkehrsausschusses am Dienstag, dem 17. April 2024, eine Aktuelle Viertelstunde zur Sperrung der Altenhagener Hochbrücke und die damit einhergehenden Auswirkungen auf den regionalen Verkehr und damit verbunden die nordrheinwestfälische Wirtschaft.

Die jüngsten Berichte der Westfalenpost vom 10. April und 11. April 2024 verdeutlichen die akute Dringlichkeit, die Situation der Altenhagener Hochbrücke in Nähe des Hagener Hauptbahnhofs zu diskutieren. Laut der genannten Presseartikel ist die Brücke so marode, dass sie kurzfristig für den LKW-Verkehr ab 3,5 Tonnen gesperrt werden muss. Diese Maßnahme führt zu erheblichen Verkehrsproblemen und innerstädtischen Staus, die die Region Südwestfalen in hohem Maße belasten.

Verbände und Unternehmen schlagen angesichts der neuerlichen Brückensperrung Alarm. Die Sperrung der Altenhagener Hochbrücke ist dabei nur ein weiteres Beispiel in einer Reihe von Brückenschäden und -sperrungen in Nordrhein-Westfalen. Insbesondere nach der Sperrung der A45-Talbrücke Rahmede in Lüdenscheid hat sich dieser Trend verstärkt, was auf eine dringende Notwendigkeit von Maßnahmen zur Erhaltung und Modernisierung unserer Verkehrsinfrastruktur hinweist. Es ist entscheidend, dass die Landesregierung, insbesondere NRW-Verkehrsminister Krischer, diese Angelegenheit zur Chefsache macht und entschlossen handelt, um weitere Brückenschäden und die daraus resultierenden Verkehrsprobleme zu verhindern.

**#SozialerFortschritt**  
**Für die Vielen,**  
**nicht die Wenigen.**



Die SPD-Fraktion bittet daher um die Durchführung einer Aktuellen Viertelstunde zur Situation der Altenhagener Hochbrücke und den damit verbundenen Herausforderungen für das Straßenverkehrsnetz sowohl in Hagen als auch in der Region Südwestfalen und damit verbunden den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen.

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL



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

An den Vorsitzenden  
des Verkehrsausschusses  
Herr Matthias Goeken  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

**Gordan Dudas MdL**  
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13  
gordan.dudas@landtag.nrw.de  
www.spd-fraktion-nrw.de

26.02.2024

### **Auswirkungen der Castor-Transporte auf die Brückeninfrastruktur**

#### **Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zu den wechselseitigen Auswirkungen von Castor-Transporten und der maroden Brückeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen.

Im rheinischen Jülich lagert hochradioaktiver Atommüll aus dem ehemaligen kommerziell betriebenen Versuchsreaktor in Form von 300.000 Brennelementkugeln in 152 Castortransportern. Seit 2009 wird darüber gestritten, was mit den Behältern passieren soll. Nachdem die Genehmigung für den Verbleib in Jülich schon 2013 ausgelaufen war und verschiedene Varianten der Lagerungsorte diskutiert wurden, bleiben Stand heute die beiden Varianten „Neubau eines Zwischenlagers in Jülich“ und „Transport in das Zwischenlager Ahaus“ übrig. Beide Möglichkeiten sollen parallel geprüft und vorangetrieben werden.

Im Zukunftsvertrag positionieren sich CDU und Grüne folgendermaßen: „Wir setzen uns für eine Minimierung von Atomtransporten ein. Das gilt auch für Transporte aus anderen Bundesländern. Im Fall der in Jülich lagernden Brennelemente bedeutet dies, dass wir die Option eines Neubaus eines Zwischenlagers in Jülich vorantreiben.“

Im November 2023 haben die Regierungsmitglieder im Haushaltsausschuss des Bundestages auf Grundlage eines Berichts von BMF, BMBF und BMUV dafür votiert, die nun „vorzugswürdige Option“, nämlich den vermeintlich kostengünstigeren Transport nach Ahaus voranzutreiben. Ein Neubau in Jülich soll jedoch weiterhin parallel geprüft werden – allerdings nur, bis die ersten Transporte erfolgreich durchgeführt worden sind.

**#SozialerFortschritt**  
**Für die Vielen,**  
**nicht die Wenigen.**



Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

1. In welchem Umfang würden nach einer Genehmigungserteilung seitens der BASE in den kommenden Jahren Castortransporte über Straßen in Nordrhein-Westfalen durchgeführt?
2. Welche Zustandsnoten laut Traglastindex haben Brücken, die auf den möglichen Routen der Castortransporte liegen?
3. Gibt es Routen, die nur aufgrund von Sperrungen für die Castortransporter nicht genutzt werden können?
4. Welche Auswirkungen hätten die Castortransporte auf die jeweils betroffenen Brücken, wenn sie beim jeweils derzeitigen Zustand der Brücken stattfinden?
5. Gibt es Befürchtungen, dass Brücken aufgrund der Castortransporte abgelastet werden müssen bzw. begünstigen die Castortransporte eine schneller fortschreitende Verschlechterung des Zustandes einzelner Brücken?
6. Sind vor und nach Castortransporten zusätzliche Brückenuntersuchungen geplant, um den Zustand engmaschig zu überprüfen?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL





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

An den Vorsitzenden  
des Verkehrsausschusses  
Herr Matthias Goeken  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

**Gordan Dudas MdL**  
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13  
gordan.dudas@landtag.nrw.de  
www.spd-fraktion-nrw.de

26.02.2024

### **Neue Fachstrategie Verkehr**

#### **Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur neuen Fachstrategie Verkehr**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zu den Auswirkungen der neuen Fachstrategie Verkehr des Innenministeriums.

Das Innenministerium hat in den vergangenen Tagen eine neue Fachstrategie Verkehr vorgestellt. Zielsetzung sind weniger Tote und Schwerverletzte bei Verkehrsunfällen.

Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

1. Inwiefern war das Verkehrsministerium in die Erstellung der neuen Fachstrategie eingebunden?
2. Welche ergänzenden Maßnahmen plant das Verkehrsministerium, etwa auf baulicher oder gesetzlicher Ebene, um die Zielsetzung des Innenministeriums zu unterstützen?
3. Welche eigenen Maßnahmen plant das Ministerium in diesem Bereich und wieviele Personen im Ministerium sind hiermit personell betraut?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL

**#SozialerFortschritt**  
**Für die Vielen,**  
**nicht die Wenigen.**





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

An den Vorsitzenden  
des Verkehrsausschusses  
Herr Matthias Goeken  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

**Gordan Dudas MdL**  
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13  
gordan.dudas@landtag.nrw.de  
www.spd-fraktion-nrw.de

22.03.2024

### **Ausreichende Finanzierung von Bürgerbusvereinen**

#### **Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil unserer Gesellschaft und sollte daher allen Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht werden. Denn Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Gerade im ländlichen Raum, wo es wenige Bus- oder Bahnlinien gibt bzw. eine geringe und damit auch unattraktive Taktung, leisten Bürgerbusse einen enorm wichtigen Beitrag für die örtlichen Mobilitätsangebote. In diversen Kommunen springen die vielen ehrenamtlichen Vereinsmitglieder der Bürgerbusvereine in die Bresche und sorgen so für ein Busangebot. Dieses Engagement der Vereine und der Vereinsmitglieder verdient den Respekt und auch eine breite und angemessene Unterstützung der Politik.

Allerdings können die Vereine nicht allein die Kosten für Fahrzeuge und Betrieb tragen, sondern sind auf finanzielle Hilfen auch des Landes angewiesen. Konkrete finanzielle Unterstützung wird vom Land etwa entsprechend der Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) gewährt. In § 14 sind die konkreten Fördersätze für die Anschaffung und auch die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen angeführt. Zuletzt gab es dort im Jahr 2017 unter der damaligen SPD-geführten Landesregierung eine Anpassung der Fördersätze. Allerdings haben sich bekanntlich seither die Kosten in nahezu allen Lebensbereichen dramatisch erhöht. Im Koalitionsvertrag haben CDU und Grüne vereinbart, als Einstieg in die Mobilitätsgarantie die Kommunen auch beim Ausbau des Bürgerbusangebotes zu unterstützen. Weitere Hinweise auf konkrete Hilfen etwa bei den Anschaffungskosten von Fahrzeugen bzw. Ersatzbeschaffungen finden sich dort nicht. Somit ist unklar, wie den dramatischen Preissteigerungen der letzten Jahre und gerade seit Pandemie und Ukrainekrieg Rechnung getragen werden soll.

**#SozialerFortschritt**  
**Für die Vielen,**  
**nicht die Wenigen.**



Die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zur derzeitigen Finanzierung von Bürgerbusvereinen und Bestrebungen der Landesregierung diese bedarfsgerecht auszubauen und Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie plant die Landesregierung die Finanzierung der Bürgerbusvereine auszuweiten oder zu ändern, um ihnen mehr Mittel zur Verfügung zu stellen, damit sie ihr Angebot ausweiten können?
2. Wie beabsichtigt die Landesregierung sicherzustellen, dass die finanzielle Unterstützung für Bürgerbusvereine transparent und bedarfsorientiert erfolgt, um eine effektive Mobilitätsversorgung in ländlichen Gebieten zu gewährleisten?
3. Welche Planungen gibt es die Pauschalen oder Grundsätze der Finanzierung von Bürgerbus(vereinen) so zu verändern, dass weitere Fahrzeuge und die Schulung für das dafür benötigte Personal finanziert werden können, ohne die Ausweichmöglichkeit der Gründung eines weiteren Vereins nutzen zu müssen?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL



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

An den Vorsitzenden  
des Verkehrsausschusses  
Herr Matthias Goeken  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

**Gordan Dudas MdL**  
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13  
gordan.dudas@landtag.nrw.de  
www.spd-fraktion-nrw.de

26.03.2024

### Zielsetzung der Fokusgruppe Infrastruktur

#### Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

Im Rahmen der Veranstaltung „Infrastruktur zukunftssicher machen“ am 15.03.2024 im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr wurde über den Planungsstand und die Perspektiven der Verkehrsträger aus Sicht der verschiedenen Baulastträger diskutiert. Im Laufe der Veranstaltung kündigte Minister Oliver Krischer eine „Fokusgruppe Infrastruktur“ an. Gerade vor dem Hintergrund der maroden Infrastruktur, seien es Brücken, Straßen, Schienen oder Wasserwege, ist eine intensive Befassung und Beteiligung aller relevanten Stakeholder von Bedeutung. Daher ist es wichtig zu erfahren, wie genau diese vor zahlreichen Gästen des Austausches angekündigte „Fokusgruppe Infrastruktur“ aufgestellt wird, wann sie ihre Arbeit aufnimmt und welche Ziele dort verfolgt werden.

Deshalb bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 17. April 2024. Der Bericht soll dabei insbesondere folgende Fragen beantworten:

1. Wo genau wird die angekündigte „Fokusgruppe Infrastruktur“ installiert werden?
2. Inwieweit wurden bzw. sind andere Ministerien an der „Fokusgruppe Infrastruktur“ beteiligt?
3. Wie genau wird die von Herrn Minister Oliver Krischer angekündigte „Fokusgruppe Infrastruktur“ aufgestellt sein? Welche fachlichen und politischen Kompetenzen wird die „Fokusgruppe Infrastruktur“ haben? (Bitte

**#SozialerFortschritt**  
**Für die Vielen,**  
**nicht die Wenigen.**



- Angaben zu personellen und finanziellen Ressourcen, Fachdisziplinen und genaue Zuständigkeiten)
4. Wann wird die „Fokusgruppe Infrastruktur“ ihre Arbeit aufnehmen? Ist die Einsetzung befristet oder auf Dauer angelegt?
  5. Welche zusätzlichen finanziellen und personellen Ressourcen werden für die „Fokusgruppe Infrastruktur“ bereitgestellt?
  6. Werden externe Fachleute in die Arbeit der „Fokusgruppe Infrastruktur“ einbezogen?
  7. Inwieweit werden Belange von Wirtschaft, Kommunen und Bevölkerung bei der Arbeit der „Fokusgruppe Infrastruktur“ mit einbezogen?
  8. In welcher Form ist eine Zusammenarbeit der „Fokusgruppe Infrastruktur“ mit Kommunen und Vertretern des Bundes geplant?
  9. Welche Zielsetzung und welche Aufgaben soll die „Fokusgruppe Infrastruktur“ genau haben? Für welche Verkehrsträger und Verkehrsbereiche wird die „Fokusgruppe Infrastruktur“ genau zuständig sein?
  10. Brückensperrungen haben immer Auswirkungen auf das nachgelagerte Straßennetz, wie man beispielhaft an der A45-Sperrung in Lüdenscheid sehen kann. Welche Rolle werden die maroden Brücken in Baulast des Landes, aber auch des Bundes bei Autobahnen für die Arbeit der „Fokusgruppe Infrastruktur“ spielen?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL



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

An den Vorsitzenden  
des Verkehrsausschusses  
Herr Matthias Goeken  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

**Gordan Dudas MdL**  
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T 0211.884-24 13  
gordan.dudas@landtag.nrw.de  
www.spd-fraktion-nrw.de

26.03.2024

## **Auswirkungen der Fahrplanänderungen der Eurobahn in Ostwestfalen-Lippe**

### **Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

Per Presseinformation vom 19.03.2024 informierte die Eurobahn über anstehende Fahrplanänderungen für Ostwestfalen-Lippe zum 8. April 2024 und damit nach den anstehenden Osterferien. Das Angebot mehrerer Linien wird demnach erheblich reduziert, neben Taktverlängerungen werden Linien teilweise und einem Fall sogar fast vollständig gestrichen. Begründet wird die mit akutem Personalmangel. Die neuen Fahrpläne sollen bis zu den Sommerferien gelten, dann werde die Sachlage evaluiert.

Die Auswirkungen des drastisch reduzierten Angebots der Eurobahn in der Region treffen besonders Pendlerinnen und Pendler, die auf eine funktionierende Bahnverbindung angewiesen sind. Die stark eingeschränkten und teilweise komplett entfallenden Verbindungen sorgen daher für Unmut bei den Betroffenen und stehen im Widerspruch zur angestrebten Verkehrswende.

Deshalb bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen wie mündlichen Bericht zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 17. April 2024. Der Bericht soll dabei insbesondere folgende Fragen beantworten:

1. Wann hat die Landesregierung erstmals Kenntnis von den angekündigten Einschränkungen der Eurobahn erhalten? Wie wurde vorab die Politik erstmals informiert?
2. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über die genauen Ursachen des Personalmangels, wodurch nun ein vertraglich vereinbartes SPNV-

**#SozialerFortschritt**  
**Für die Vielen,**  
**nicht die Wenigen.**



- Linienangebot auf mehreren Linien in Ostwestfalen-Lippe nicht eingehalten werden kann?
3. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über die Auswirkungen der Fahrplanänderung ab dem 08.04.2024 auf das SPNV-Angebot in Ostwestfalen-Lippe?
  4. Welche Folgen erwartet die Landesregierung für die betroffenen Pendlerinnen und Pendler in Lippe und ganz Ostwestfalen-Lippe?
  5. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung ergriffen, um die Kürzungen des Leistungsangebots der Eurobahn zu begrenzen?
  6. Wie bewertet die Landesregierung die alternativen Angebote über Ersatzverkehre bzw. Verweise auf andere Bahnlinien, um als Kundin bzw. Kunde die jeweiligen Ziele dennoch zu erreichen?
  7. Welche vertraglichen Konsequenzen ergeben sich aus einer Leistungskürzung wie im aktuellen Fall bei der Eurobahn?
  8. Hat die Landesregierung Kenntnis über weitere bevorstehende Fahrplanänderungen zu Lasten des bestehenden SPNV-Angebots in Nordrhein-Westfalen? Haben andere Eisenbahnverkehrsunternehmen eine mögliche Reduzierung des Leistungsangebots angedeutet oder aber ausgeschlossen?
  9. Erwartet die Landesregierung, dass der Linienverkehr auf den betroffenen Linien in Ostwestfalen-Lippe ab den Sommerferien wieder zunimmt bzw. der bislang gültige Fahrplan wieder aufgenommen wird?
  10. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um dem massiven Personalmangel gerade bei den Lokführern entgegenzuwirken? Welche personellen Potenziale sieht die Landesregierung, um kurzfristig Abhilfe zu schaffen?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL



**Freie  
Demokraten**Landtagsfraktion  
Nordrhein-Westfalen **FDP**

Christof Rasche MdL | Platz des Landtags 1 | 40221 Düsseldorf

Vorsitzender des Verkehrsausschusses  
Herrn Matthias Goeken MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf**Christof Rasche MdL**

Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen

Sprecher für Verkehr

Sprecher für Sport

**Anmeldung eines Tagesordnungspunktes und Beantragung eines schriftlichen und mündlichen Berichts für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 17. April 2024**

Düsseldorf, 02. April 2024

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der FDP-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 17. April 2024 folgenden Tagesordnungspunkt mit schriftlichem und mündlichem Bericht der Landesregierung:

**Bundemittel für Bundesstraßen 2024**

Im Jahr 2022 und 2023 konnte das Land NRW, die vom Bund für Bundesstraßen in NRW avisierten Mittel nicht verbauen. Der Verfügungsrahmen wurde nicht ausgeschöpft. 2022 rief das Land 393 Mio. Euro von den verfügbaren 435 Mio. Euro ab. 2023 waren es 378 Mio. Euro von 396 Mio. Euro. Das sind insgesamt 60 Mio. Euro verschenktes Geld.

Die für Nordrhein-Westfalen zur Verfügung gestellten Mittel werden zum Teil in anderen Bundesländern verbaut. Für Nordrhein-Westfalen sind die Mittel verloren. Der Verfügungsrahmen, den Nordrhein-Westfalen vom Bund angeboten bekommt, richtet sich nach den aktuell im Bau befindlichen Projekten sowie den Vorhaben, die voraussichtlich in dem kommenden Jahr umgesetzt werden können. Im Herbst eines jeden Jahres wird geprüft, wie viel bereits verbaut werden konnte und wie viel bis Jahresende noch verbaut werden kann. Wenn es im Laufe eines Jahres zu Verzögerungen bei einem Projekt kommt, kann der Verfügungsrahmen nur dann vollständig abgerufen werden, wenn ein Land genügend baureife Projekte hat und kurzfristig mit anderen Maßnahmen begonnen werden kann. Mit vielen begonnenen Projekten kann mittelfristig der Verfügungsrahmen erweitert werden. Ein Land bekommt dann Jahr für Jahr mehr Geld vom Bund. Ist das nicht der Fall, reduziert sich der Verfügungsrahmen, es gibt im nächsten Jahr weniger Geld.

Nachdem Nordrhein-Westfalen zwei Jahre in Folge Mittel an den Bund zurückgeben musste, bittet die Fraktion der FDP die Landesregierung um einen schriftlichen und mündlichen Bericht zur Erweiterung des Verfügungsrahmens und um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Projekte des Landesbetriebs Straßen.NRW im Bereich der Bundesstraßen gelten aktuell als laufend? Wie groß ist das Budget und welcher Teil des Budgets ist schon verausgabt worden?
2. Welche Projekte sind so weit fortgeschritten in der Planung, dass im Jahr 2024 oder 2025 mit dem Bau begonnen werden kann? Bitte mit genauer Bezeichnung, dem veranschlagten Bauvolumen und dem aktuellen Planungsstand nennen.

FDP-Landtagsfraktion NRW  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T: 0211 | 884 – 25 29

F: 0211 | 884 – 36 56

christof.rasche@landtag.nrw.de  
www.christof-rasche.de

3. Wie will das Verkehrsministerium sicherstellen, dass im Jahr 2024 keine Mittel an den Bund zurückfließen?
4. Wie hoch ist der Verfügungsrahmen für Projekte an Bundesstraßen für Nordrhein-Westfalen für 2024?
5. Bei den Projekten Neubau der B58 Ortsumgehung Wesel und dem Großprojekt B67/474 zwischen Reken und Dülmen gab es laut einem WAZ Artikel vom 13.02.2024 unerwartete Verzögerungen, die mit dazu beigetragen haben, dass die Bundesmittel nicht abgerufen wurden. Welche Probleme gab es hier und aus welchen Gründen konnten sie nicht behoben werden? Wann ist der Abschluss der Vorhaben geplant?

Mit freundlichen Grüßen



Christof Rasche MdL

**Freie  
Demokraten**Landtagsfraktion  
Nordrhein-Westfalen **FDP**

Christof Rasche MdL | Platz des Landtags 1 | 40221 Düsseldorf

Vorsitzender des Verkehrsausschusses  
Herrn Matthias Goeken MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf**Christof Rasche MdL**

Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen

Sprecher für Verkehr

Sprecher für Sport

**Anmeldung eines Tagesordnungspunktes und Beantragung eines schriftlichen und mündlichen Berichts für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 17. April 2024**

Düsseldorf, 02. April 2024

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der FDP-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 17. April 2024 folgenden Tagesordnungspunkt mit schriftlichem und mündlichem Bericht der Landesregierung:

**Planungsstand bei Straßen.NRW**

Um die Leistungsfähigkeit der Bundes- und Landesstraßen in NRW zu erhalten und auszubauen, muss zum Teil ein Planfeststellungsverfahren für die Baumaßnahmen erfolgen. Immer wieder verzögern sich diese Verfahren und mit der Umsetzung des Projekts kann nicht begonnen werden. Die mit den Maßnahmen angestrebte Erweiterung der Kapazität bzw. Steigerung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erfolgt ebenfalls verspätet. Dies führt dazu, dass der Personen- und Güterverkehr noch länger unter Staus und stockendem Verkehr aufgrund der maroden Infrastruktur leidet. Der volkswirtschaftliche Nutzen der Infrastrukturmaßnahmen wird deutlich verspätet realisiert.

Daher bittet die Fraktion der FDP die Landesregierung um einen schriftlichen und mündlichen Bericht zum aktuellen Planungsstand und um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Projekte an Landesstraßen befinden sich zurzeit in der Planung bzw. im Bau? Bitte die Projekte getrennt auflisten.
2. Wann wurde jeweils mit der Planung für die unter Frage 1 genannten Projekte begonnen und wann sind sie fertig? Für die Projekte in Planung bitte den aktuellen Planungsstand angeben sowie, wann mit dem Planfeststellungsbeschluss, dem Baubeginn und der Fertigstellung zu rechnen ist. Für die Projekte in Umsetzung bitte angeben, wann mit der Fertigstellung zu rechnen ist.
3. Welche Projekte aus Frage 1 verzögern sich und aus jeweils welchem Grunde?
4. Welche Maßnahmen wurden getroffen oder sind geplant, um die verzögerten Projekte zu beschleunigen? Bitte die Maßnahmen für die 30 nach Monaten am meisten verzögerten Projekte getrennt nach Projekt auflisten.
5. Wie hoch sind die aktuell geschätzten Baukosten für alle in Umsetzung befindlichen Projekte und wie viel Geld wurde bereits verbaut? Bitte die bisherigen Kosten und vorgesehenen Gesamtkosten nach Projekt aufzählen.

FDP-Landtagsfraktion NRW  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

T: 0211 | 884 – 25 29

F: 0211 | 884 – 36 56

christof.rasche@landtag.nrw.de  
www.christof-rasche.de

Mit freundlichen Grüßen

Seite 2 von 2



Christof Rasche MdL