



Verkehrsausschuss

26. Sitzung (öffentlich)

5. Juni 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

15:32 Uhr bis 17:12 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung 5

Die FDP-Fraktion zieht den Antrag Drucksache 18/7205 zurück,
sodass TOP 2 entfällt.

1 Günstig, flexibel, klimafreundlich – das digitale ÖPNV-Taxi stärken 6

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/8886

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag Christof Rasches (FDP),
eine schriftliche Anhörung durchzuführen.

2 Europa erfahrbar machen: Ausbau der Nachtzugverbindung von Aachen nach Amsterdam unterstützen. 7

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/7205

Ausschussprotokoll 18/567 (Anhörung vom 26.04.2024)

– wird nicht behandelt

3 Studierende und Universitäten bei Mobilitätsfragen entlasten und „Ticketstudium“ überflüssig machen 8

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/2568

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag Christof Rasches (FDP),
kein Votum abzugeben.

4 Landesverkehrsmodell 2035 (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. APr 18/484] (Präsentationsvorlage s. Anlage 1)*) 9

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2571

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

5 Bundesmittel für Bundesstraßen 2024 (*Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 2]*) 15

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2449

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

- 6 Planungsstand bei Straßen.NRW** (*Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 3]*) **18**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2454 – Neudruck
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 7 Branchenbericht zur Fahrradwirtschaft in NRW** (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) **20**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2494
- mündlicher Bericht der Landesregierung
- 8 Sperrung Altenhagener Brücke** (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung [s. APr 18/548]*) **21**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2591
- mündlicher Bericht der Landesregierung
 - Wortbeiträge
- 9 Personalpolitik im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr** (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 4]*) **23**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2590
- Wortbeiträge

10 Welche Maßnahmen ergreift das Land NRW angesichts der jüngsten Bahnprobleme kurz vor der EM 2024 und einem erwartbaren höheren Verkehrsaufkommen? (Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 5]) 30

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2581

– keine Wortbeiträge

11 Verschiedenes 31

hier: **Ausschussreise**

Der Ausschuss beschließt gegen die Stimme der AfD-Fraktion mit den Stimmen aller übrigen Fraktionen, in der Zeit vom 23. bis zum 27. Juni 2025 eine Ausschussreise in die Schweiz und nach Norditalien durchzuführen, wobei An- und Abreise sowohl per Flugzeug als auch per Zug erfolgen können.

* * *

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Die FDP-Fraktion zieht den Antrag Drucksache 18/7205 zurück,
sodass TOP 2 entfällt.

1 Günstig, flexibel, klimafreundlich – das digitale ÖPNV-Taxi stärken

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/8886

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
24.04.2024)*

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag Christof Rasches (FDP),
eine schriftliche Anhörung durchzuführen.

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

2 Europa erfahrbar machen: Ausbau der Nachtzugverbindung von Aachen nach Amsterdam unterstützen.

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/7205

Ausschussprotokoll 18/567 (Anhörung vom 26.04.2024)

(Überweisung des Antrags an den Ausschuss für Europa und Internationales – federführend – sowie den Verkehrsausschuss am 13.12.2023)

3 Studierende und Universitäten bei Mobilitätsfragen entlasten und „Ticketstudium“ überflüssig machen

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/2568

*(Überweisung des Antrags an den Wissenschaftsausschuss –
federführend – sowie den Verkehrsausschuss am 26.01.2023)*

Der Ausschuss folgt dem Vorschlag Christof Rasches (FDP),
kein Votum abzugeben.

4 Landesverkehrsmodell 2035 (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. APr 18/484])
(Präsentationsvorlage s. Anlage 1)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2571

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete, ich freue mich, Ihnen mitteilen zu können – auch wenn das natürlich schon alles aus der Vorlage und der Präsentation hervorgeht –, dass das Landesverkehrsmodell mit dem Prognosehorizont 2035 nun fertiggestellt ist. Wir haben damit eine gute Grundlage, die eine wesentliche Basis für die drei verkehrlichen Bedarfspläne des Landes, nämlich für Radschnellverbindungen, ÖPNV und Landesstraßen, bilden wird. Wir haben hinsichtlich der Radschnellverbindungen bereits ein Konsortium beauftragen können, und bei den anderen findet schon die Kommunalbeteiligung statt.

Das Werkzeug des Landesverkehrsmodells ist für Fachanwendende natürlich eine gute Grundlage, um Verkehrsuntersuchungen für verschiedene Fragestellungen durchführen zu können, die man vielleicht unter der Überschrift „Was wäre, wenn ...?“ zusammenfassen könnte. Das bedeutet natürlich auch, dass wir dieses Modell nicht nur innerhalb der Landesregierung nutzen werden, vielmehr geben wir es gegen Unterschrift unter einen Datenüberlassungsvertrag an Kommunen, Verkehrsplanungsbüros und Universitäten für Verkehrsplanungs- bzw. Forschungszwecke ab. Ich kann Ihnen berichten, dass das Interesse an diesem Landesverkehrsmodell sehr, sehr groß ist.

Ich hätte mir eine frühere Fertigstellung gewünscht, aber ich glaube, dass hätten mehrere meiner Vorgänger auch schon sagen können. Das Modell hat eine längere Geschichte. Ich will das hier nicht alles noch einmal ausbreiten. Ich denke jedenfalls, dass wir nach mehreren methodischen Änderungen zu einem guten Ergebnis gekommen sind.

Ich werde nichts zu den Details sagen, weil das den Rahmen meiner Vorrede komplett sprengen würde und Sie Informationen zum grundlegenden Aufbau und zur Funktionsweise auch im Bericht nachlesen können.

ORR'in Dr. Kathrin Goldmann (MUNV) ergänzt:

Sehr geehrte Abgeordnete, ich möchte nun kurz das Landesverkehrsmodell vorstellen. Der Fokus dieser Vorstellung liegt vor allen Dingen auf der Verwendung des Modells.

Hier sehen Sie eine Folie zur Historie, zu den Eckdaten.

(s. Anlage 1, Seite 2)

Es gab ein Vorgängerprojekt, das nicht fertiggestellt wurde, nämlich die Verkehrsuntersuchung 2030. Im Oktober 2018 wurde dann mit dem Aufbau dieses

Modells begonnen, und das wurde im vorigen Monat abgeschlossen. Wir hatten dem Verkehrsausschuss bereits im Januar ausführlich zu den Verzögerungsgründen berichtet, daher würde ich an dieser Stelle davon absehen.

Dieses Landesverkehrsmodell beinhaltet vier Verkehrsmodi: den Fuß-, den Rad-, den Straßenverkehr und den ÖPNV. Es ist ein multimodales Verkehrsmodell. Man sieht rechts auf der Abbildung den Untersuchungsraum in Grün und das Umland in Dunkelgrau.

(s. Anlage 1, Seite 2)

Ich glaube, man kann grob erkennen, dass sich der Modellraum in Verkehrszellen gliedert. Wir haben 7.500 Verkehrszellen im Modell, und jede dieser Zellen beinhaltet Informationen zu Einwohnern, Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitmöglichkeiten und noch viel mehr. Im Modell ist also ein sehr umfangreicher Datensatz vorhanden. Das Modell ist insbesondere für die übergeordnete Landesverkehrsplanung und die Erstellung der drei Bedarfspläne geeignet.

Hier ist eine Folie zur Funktionsweise des Modells.

(s. Anlage 1, Seite 3)

Das Modell arbeitet mit sogenannten Wegezwecken, das heißt, den Gründen, wegen derer Wege durchgeführt werden. Das ist hier schematisch vereinfacht an einem Modellausschnitt dargestellt: Angenommen, eine Person wohnt in der Verkehrszelle mit dem Häuschen, macht dann einen Weg mit dem ÖPNV zur Arbeit – Wegezweck: Arbeit –, dann einen Weg zu Fuß zum Einkaufen – Wegezweck: Einkaufen –, noch einen weiteren Weg mit dem Leihfahrrad zum Sport – Wegezweck: Freizeit – und dann einen Weg zu Fuß zurück. Das Modell arbeitet also mit den Gründen, warum Wege durchgeführt werden, da sich das Mobilitätsverhalten je nach Wegezweck sehr stark unterscheidet.

Die Informationen dazu, welche Personen bzw. Personengruppen welche Wege durchführen, bekommen wir aus groß angelegten Mobilitätserhebungen, in diesem Fall insbesondere aus „Mobilität in Deutschland“. Das ist ein Ausschnitt aus dem Ergebnisbericht zu „Mobilität in Deutschland“.

Nun wie angekündigt zu den Anwendungsfällen: Einerseits haben wir den Anwendungsfall der Neuaufstellung der Bedarfspläne, und andererseits wollen wir mit dem Modell weitere verkehrspolitische Szenarien analysieren. Zunächst zu den drei Bedarfsplänen: Es handelt sich um die Neuaufstellung der Bedarfspläne für den ÖPNV, die Landesstraßen und die Radschnellverbindungen. Die Bedarfsplanaufstellung ist jeweils gesetzlich normiert. Beim Radschnellverbindungsbedarfsplan haben wir bereits mit den Arbeiten begonnen. Der Landesstraßenbedarfsplan ist derzeit ausgeschrieben, und beim ÖPNV-Bedarfsplan wird die Ausschreibung in Kürze folgen.

Wie verwenden wir das Modell für die Projektbewertung im Rahmen der Bedarfsplanaufstellung? Es wird immer ein Fall ohne eine Maßnahme mit einem Fall mit einer Maßnahme verglichen. Hier haben wir das Beispiel einer fiktiven Brücke über den Rhein zwischen Dormagen und Monheim.

(s. Anlage 1, Seite 6)

Links haben wir den sogenannten Ohnefall, also ohne die Brücke, und rechts den Mitfall, also mit der Brücke, dargestellt. Das Modell liefert uns dann die verkehrlichen Veränderungen, hier im Straßennetz dargestellt.

(s. Anlage 1, Seite 7)

Man sieht in der Mitte rot gestrichelt die geplante Brücke, und man sieht in Blau die Belastungsrückgänge im Straßennetz. Die ergeben sich in dem Fall auf bestehenden Rheinquerungen, also Fährverbindungen oder Brücken. Auf Zubringerstraßen sieht man in Rot dargestellt Belastungsanstiege. Das ist es, was uns das Modell hinsichtlich dessen gibt, was innerhalb des Straßennetzes passiert. Darüber hinaus gibt uns das Modell aber auch Informationen dazu, was im ÖPNV passiert, wie sich der Radverkehr durch so eine Maßnahme verändert.

Diese ganzen Informationen aus dem Mit- und Ohnefall, diese verkehrlichen Daten – hier mit dem blauen Tropfen dargestellt – nehmen wir aus dem Landesverkehrsmodell und packen sie in eine Kosten-Nutzen-Analyse, die ein übliches Vorgehen für die Projektbewertung von verkehrlichen Maßnahmen ist.

(s. Anlage 1, Seite 8)

Dort werden aus den verkehrlichen Daten Veränderungen bei Luftschadstoff- bzw. CO₂-Emissionen, Reisezeiten berechnet. Gepaart mit den entsprechenden Bau- und Betriebskosten ergibt sich vereinfacht gesprochen für jede einzelne Maßnahme ein Kosten-Nutzen-Verhältnis. Das ist ein großer Anwendungsfall für das Modell.

Ein weiterer Anwendungsfall besteht darin, verkehrspolitische Szenarien zu betrachten. Man kann sich zum Beispiel anschauen – hier ein Beispiel aus dem Straßennetz –, was passiert, wenn Strecken gesperrt werden.

(s. Anlage 1, Seite 10)

Der wegen der Rhein-Herne-Kanal-Brücke an der A 42 gesperrte Abschnitt ist orange gestrichelt dargestellt, und das Modell zeigt uns in Blau – man sieht das quer in der Mitte – die Belastungsrückgänge im vor- und nachgelagerten Abschnitt dieser Sperrung auf der A 42. Man sieht, dass in der Umgebung dieses gesperrten Bereichs im Grunde auf sämtlichen Quer- und Umfahrungsstraßen die Belastung steigt; das ist in Rot dargestellt. Das gilt auch für Abschnitte ganz im Süden, auf der A 40, oder ganz im Norden, auf der A 2.

Ein weiteres Anwendungsfeld ermöglicht es, komplexere, multimodale Szenarien zu betrachten. Hier in der Tabelle rechts sieht man das Beispiel einer Veränderung der Mobilitätskosten.

(s. Anlage 1, Seite 11)

Im Zuge der Modellaufstellung haben wir auch mehrere Beispiele dazu berechnen lassen, wie das Modell auf bestimmte Veränderungen reagiert. Das Beispiel hier zeigt, was passiert, wenn man die Kosten für die Pkw-Nutzung um 20 % erhöht, in dem Fall sowohl die variablen als auch die fixen Kosten. Der Pkw verliert im Modal

Split, wohingegen die anderen drei Verkehrsträger in diesem Beispiel Verkehrsanteile hinzugewinnen.

Neben diesem Anwendungsfall gibt es noch viele weitere. Man kann sich auch anschauen, was passiert, wenn man das ÖPNV-Angebot ausweitet, also nicht nur neue Strecken baut, sondern auch Taktverdichtungen umsetzt. Man kann sich anschauen, was passiert, wenn sich die Bevölkerungsstruktur oder die Bevölkerungszahl in NRW ändern, oder wie sich der Verkehr in der jeweiligen Umgebung entwickelt, wenn neue Siedlungs- und Gewerbeflächen gebaut werden.

Wie geht es jetzt weiter? Wir werden eine Pressemitteilung herausgeben. Wir bereiten gerade einen Flyer für Fachanwendende mit detaillierteren Modellinformationen vor. Es gibt Vorträge auf Fachveranstaltungen. Wir möchten das mit großem Aufwand erstellte Modell natürlich auch gerne Dritten zur Verfügung stellen. Es ist natürlich ein sehr komplexes Modell, ein sehr großes Modell, das in der Regel ausschließlich von fachkundigen Ingenieurbüros bedient werden kann. Nichtsdestotrotz haben wir – hier im Bild – einen Datenüberlassungsvertrag aufgesetzt und werden das – der Minister erwähnte es – Fachanwenderinnen und Fachanwendern auf Anfrage gerne zur Verfügung stellen.

(s. Anlage 1, Seite 12)

Das war es von meiner Seite. – Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall)

Einleitend begrüßend, dass nun ein Landesverkehrsmodell vorliege, mittels dessen man die Bedarfe für die kommenden Jahre ermitteln könne, kündigt **Gordan Dudas (SPD)** einige sich daraus ergebende Fragen an. Wieso werde die Verkehrssituation auf Basis des Jahres 2015 analysiert? Immerhin habe sich die Situation in den fast zehn Jahren seitdem grundlegend verändert. So seien verschiedene Ereignisse eingetreten, etwa Brückenschäden, und verschiedene Maßnahmen ergriffen worden, etwa Dauerbaustellen; hinzu kämen neue verkehrliche Entwicklungen wie das Aufkommen von E-Scootern oder die Einführung des Deutschlandtickets. Wie gedenke man vorzugehen, um diese Ereignisse, Maßnahmen und Entwicklungen berücksichtigen zu können? Schließlich wisse man beispielsweise aus dem Bereich der Meteorologie, dass Wettervorhersagen umso genauer würden, desto mehr Daten zur Verfügung stünden. Analog gelte hier: Man brauche mehr Daten, um genauer für die Zukunft planen zu können.

Laut vorliegendem Bericht sei ab 2025 eine Fortschreibung vorgesehen. Dürfe man das als Update verstehen, das die derzeit noch fehlenden Daten enthalten werde? Wie aktuell könne man dann sein? Wieso gebe es keine dynamische Fortführung mittels derer man flexibler auf Entwicklungen reagieren könne?

Bestehe die Möglichkeit, die unterschiedlichen Voraussetzungen und Bedürfnisse im ländlichen und im städtischen Raum in das Modell einfließen zu lassen?

Inwiefern könnten kurzfristig erfolgende, aber langfristig bestehende Sperrungen berücksichtigt werden, Stichwort „Talbrücke Rahmede“?

Wieso fehlten Schwerpunkte zu Schwerlastverkehr bzw. Logistik? Schließlich hätten diese beiden Aspekte erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten insgesamt.

MR Thomas Plück (MUNV) erläutert, dass man sich aus Gründen der Datenverfügbarkeit für das Analysejahr 2015 entschieden habe, da in diesem Jahr eine Straßenverkehrszählung des Bundes durchgeführt worden sei, die einen wichtigen Eingangswert darstelle. Darüber hinaus habe man die Ergebnisse der Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahr 2017 in das Umfeld miteingerechnet, wobei die nächste „MiD“ erst im kommenden Jahr zur Verfügung stehe. Die Analyse bilde die modelltechnische Basis, zwischenzeitlich erfolgte Ereignisse bzw. Entwicklungen wie die Coronapandemie, das Homeoffice, das Deutschlandticket oder eezy.nrw seien in der Prognose für 2035 enthalten. Der Grundgedanke bestehe also darin, mit möglichst vielen verfügbaren Daten zu beginnen und diese dann zu aktualisieren.

Um ein mit so großem Aufwand geplantes und komplexes Modell auf Dauer nutzbar zu halten, bedürfe es natürlich einer Fortschreibung. Diese werde periodisch erfolgen, um etwa die jeweils neuesten Daten von Bevölkerungsvorausberechnungen, Straßenverkehrszählungen oder „Mobilität in Deutschland“ berücksichtigen zu können.

Ein dynamisches Modell biete sich insofern nicht an, als dass man für den Hauptanwendungszweck, die Aufstellung der drei verkehrlichen Bedarfspläne, einen Referenzwert brauche. In diesem Fall handle es sich dabei um das Business-as-usual-Szenario 2035, in dem alle Maßnahmen mit den gleichen Parametern bewertet würden. Es bestehe allerdings die Möglichkeit, das Modell mit Was-wäre-wenn-Fragen zu füttern, was in gewisser Weise eine dynamische Komponente darstelle.

Wegen der einfahrenden und ausfahrenden Verkehre beginne bzw. ende Nordrhein-Westfalen verkehrlich gesehen nicht an seinen eigentlichen Grenzen, und daher falle der Modellraum etwas größer aus. Darüber hinaus spielten auch Verkehrszellen eine Rolle, die bis Dänemark oder Spanien reichten, wobei die entsprechenden Daten mittels sogenannter externer Matrizen eingespielt würden, da es in dieser Dimension nicht darauf ankomme, ob unmittelbare Nachbarschaft bestehe oder nicht.

Stunden Verkehrselemente sehr langfristig, beispielsweise über einen Zeitraum von zehn Jahren hinweg, nicht zur Verfügung, könne man abwägen, sie aus dem Modell herauszunehmen, wobei sich in einem solchen Fall auch – wie von ORR'in Dr. Kathrin Goldmann (MUNV) dargelegt – Simulationen anböten.

Personenverkehre würden modelltechnisch grundsätzlich anders abgebildet als Schwerverkehre, was auch an der Verschränkung Letzterer mit den Wirtschaftsverkehren liege. Nichtsdestotrotz berücksichtige man auch Schwerverkehre mittels externer Matrizen als zweite Komponente, etwa hinsichtlich der Grundlast des Autobahnnetzes.

Gordan Dudas (SPD) weist darauf hin, dass im ländlichen Raum eher das Auto und im städtischen Raum eher Bus und Bahn genutzt würden und möchte wissen, inwieweit aus diesen Unterschieden im Verkehrsverhalten Konsequenzen gezogen würden.

Minister Oliver Krischer (MUNV) möge darlegen, ob die im Zuge der Erarbeitung des Landesverkehrsmodells gewonnen Erkenntnisse in das politische Handeln einfließen.

Minister Oliver Krischer (MUNV) erläutert, dass die Unterschiede im Verkehrsverhalten zwischen ländlichem und städtischem Raum vom Landesverkehrsmodell gut abgebildet werden könnten, da es ja eben darauf ausgelegt sei, verschiedene Formen von Mobilität zu erfassen. Zudem würden natürlich auch die grenzüberschreitenden Verkehre in andere Bundesländer oder Länder berücksichtigt. Durch die Änderung verschiedener Parameter könnten dann die jeweiligen Auswirkungen auf den ÖPNV und/oder den Automobilverkehr geprüft werden, etwa die einer neu eingerichteten Buslinie im Sauerland oder die einer neu gebauten Rheinbrücke. Auf diese Weise gewinne man wertvolle Erkenntnisse über komplexe Zusammenhänge.

Kommunen untersuchten mittels des Modells naturgemäß eher kleinräumige Sachverhalte, wohingegen das Land es wie bereits erwähnt vor allem als Grundlage für die Erstellung der drei Bedarfspläne nutze und beispielsweise die Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen auf Radschnellverbindungen, ÖPNV und Landesstraßen prüfe oder entsprechende Bedarfe ermittle, um dann Priorisierungen vornehmen zu können.

5 Bundesmittel für Bundesstraßen 2024 *(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 2])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2449

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Wir haben Ihnen den Bericht zur Verfügung gestellt, und ich will nicht alles wiedergeben, was Sie dort finden können. Es gab die Frage, wie der Verfügungsrahmen vonseiten des BMDV für die Bundesstraßen bzw. die dort durchzuführenden Maßnahmen aussehe. Die Summe beläuft sich auf 375,2 Millionen Euro. Die entsprechenden Maßnahmen finden Sie in der Tabelle im Bericht. Das teilt sich natürlich auf nach Unterhaltungs- und Bedarfsplanungsmaßnahmen.

Ich möchte darauf hinweisen, dass wir davon ausgehen, dass im nächsten Jahr die Ortsumgehung Kreuztal in Bau gehen wird. Nach gerichtlicher Feststellung, dass wir hier Baurecht bekommen können, sind wir so weit.

Im Vorfeld in der Diskussion war die Maßnahme B 67/B 474 Reken–Dülmen. Da hatten wir Verzögerungen, die dazu geführt haben, dass es nicht so vorangegangen ist, wie wir uns das gewünscht haben. Wir gehen von einer Fertigstellung in 2026 aus.

Ein Projekt, das uns schon lange beschäftigt, ist die Ortsumgehung Wesel. Da gab es Fragestellungen hinsichtlich der Kampfmittelräumung und der Verlegung von Versorgungsleitungen. Hier gehen wir von einer Fertigstellung in 2028 aus.

Christof Rasche (FDP) vermutet, dass Einigkeit über das Ziel bestehe, die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel in Gänze auszuschöpfen oder vielleicht sogar darüber hinaus zu gehen. 2022 und 2023 seien von neun Bundesländern mehr Mittel abgerufen worden, als ihnen eigentlich zugestanden hätten, weil dort vorbildlicherweise stets genügend baureife Projekte bereitlägen. Verfüge das MUNV über genügend baureife Projekte, um 2024 – ähnlich wie in vorangegangenen Jahren – mehr als die eigentlich vorgesehenen 375,2 Millionen Euro abrufen zu können?

Minister Oliver Krischer (MUNV) geht davon aus, die zur Verfügung gestellten Mittel verausgaben zu können, und gibt an, mehr Mittel als ursprünglich vom Bund bewilligt beantragt zu haben. Allerdings liege wohl auch dort eine angespannte Haushaltslage vor, weshalb es unwahrscheinlich erscheine, dass im Laufe des Jahres weitere Mittel flössen.

Auf die in der Vergangenheit wegen Planungsengpässen nicht verausgabten Mittel Bezug nehmend, fragt **Gordan Dudas (SPD)** seinen Vorredner, wie er sicherstellen wolle, dass das in diesem Jahr besser laufe.

Minister Oliver Krischer (MUNV) weist darauf hin, dass es nicht zu Planungs-, sondern vielmehr zu Umsetzungsengpässen gekommen sei. Die Gründe dafür, unter anderem Kampfmittelräumung, habe er bereits genannt und wiederholen wolle er sie nicht. Trotz sorgfältiger Planungen aufseiten des MUNV und von Straßen.NRW gehörten Verzögerungen aufgrund von Unwägbarkeiten bei der Realisierung solch langwieriger Projekte zur Normalität, wie auch ein Blick in die Vergangenheit zeige.

Christof Rasche (FDP) bittet darum, den Schriftverkehr zwischen Land und Bund zu den für 2024 zusätzlich beantragten Mitteln zur Verfügung gestellt zu bekommen, um nachvollziehen zu können, wie die Begründungen mit Blick auf Planfeststellungsverfahren bzw. Baumaßnahmen ausfielen und wie realistisch es erscheine, diese Mittel auch verausgaben zu können.

Einleitend erläuternd, dass es um verschiedene Aspekte wie Bedarfsplanungs- und Unterhaltungsmaßnahmen sowie dementsprechend aufgeteilte Mittel gehe, bekundet **Minister Oliver Krischer (MUNV)** anschließend seine Aufgeschlossenheit gegenüber der Bitte seines Vorredners.

Oliver Krauß (CDU) bringt seine Zufriedenheit über die zusätzlich beantragten Mittel zum Ausdruck, weist aber ebenfalls auf mögliche Unwägbarkeiten hin, insbesondere rechtliche Probleme betreffend, die dazu führen könnten, dass nicht alle Mittel verausgabt würden. Auch deshalb gelte es, gemeinsam vorzugehen, und Christof Rasche (FDP) möge sich bei seinem Parteifreund, dem Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing, in diesem Sinne einsetzen.

Martin Metz (GRÜNE) betont, dass aus der unbedingt notwendigen Modernisierung der Infrastruktur der Auftrag erwachse, die zur Verfügung stehenden Mittel in möglichst großem Umfang zu verausgaben, wobei der Schwerpunkt auch des Bundes auf dem Erhalt der bestehenden Straßen und Brücken liege müsse.

Im politischen Betrieb gehöre es dazu, dass die jeweilige Opposition der jeweiligen Koalition vorwerfe, zu wenig Mittel abzurufen, wobei zur Untermauerung dieser Vorwürfe immer diejenigen Zahlen gewählt würden, die dafür am geeignetsten erschienen. Dabei werde allerdings die Langfristigkeit von Infrastrukturentwicklung vernachlässigt. Schließlich nähmen allein Planfeststellungsverfahren und Baumaßnahmen häufig Jahre in Anspruch, hinzu kämen wie bereits erwähnt Unwägbarkeiten, etwa Kampfmittelfunde oder Hochwasserschäden.

Im Übrigen gebe es eine Diskrepanz zwischen der Jährlichkeit des Haushaltsrechts und der eigentlich erforderlichen Überjährlichkeit für die Verkehrsinfrastrukturplanung. Hier gelte es, im Sinne der Effizienz auf Bundes- und Landesebene fraktionsübergreifend zusammenzuarbeiten, damit Mittel für Projekte, die über viele Jahre liefen, nicht jedes Jahr neu ausgehandelt werden müssten.

Minister Oliver Krischer (MUNV) hebt hervor, dass die größten Herausforderungen über alle Verkehrsträger hinweg derzeit hinsichtlich des Erhalts bestünden, weshalb

man in diesem Bereich alle Möglichkeiten ausschöpfen müsse, aber auch die im Bereich des Neubaus gesetzten Prioritäten müssten entschlossen angegangen werden.

Schon um Frust bei den Bürgerinnen und Bürgern zu vermeiden, sollten sich Bund und Länder in dieser Sache gegenseitiger Schuldzuweisungen enthalten. Auch Ersterer müsse mit Restriktionen umgehen, etwa den Haushalt betreffend. MUNV und BMDV arbeiteten jedenfalls gut zusammen, um die Kapazitäten zu bündeln und möglichst viele Projekte umzusetzen.

6 Planungsstand bei Straßen.NRW *(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 3])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2454 – Neudruck

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Wir haben Ihnen hier einen Bericht zum Stand der Planungen der Landesstraßenprojekte vorgelegt, und den würde ich gerne kurz ergänzen und Ihnen erläutern, dass das Landesstraßenplanungsprogramm für uns natürlich die Richtschnur ist. Es sind im Moment 33 Projekte enthalten. Zu den jeweiligen Planungsständen will ich jetzt nicht detailliert ausführen, die können Sie der Tabelle entnehmen.

Neben Fragen des Neubaus geht es auch – und damit beschäftigen wir uns intensiv – um die Sanierungsoffensive. Dementsprechend setzen wir in diesem Rahmen Ersatzneubauten für Brücken und Sanierungsmaßnahmen um.

Dabei belasse ich es, und wir schauen, ob es Fragen zu dem Programm gibt.

Gordan Dudas (SPD) gibt an, bei der Lektüre des vorliegenden Berichts ein Déjà-vu-Erlebnis gehabt zu haben, da ihn die dortige Beschreibung der Problemlage in frappierender Weise an die in früheren Anträgen der SPD- sowie der FDP-Fraktion erinnere, sodass er zwar nicht von einer wörtlichen, wohl aber von einer inhaltlichen Übernahme ausgehe. Insofern könne er sich den Hinweis nicht verkneifen, dass die Probleme heute kleiner wären, hätte man diesen Anträgen damals zugestimmt. Vielleicht könne die Koalition also für die Zukunft beherzigen, Anträge der Opposition, die in die richtige Richtung wiesen, nicht einfach aus parteitaktischen Gründen abzubügeln.

Sich auf die im vorliegenden Bericht angeführten 33 Projekte beziehend, stellt **Klaus Esser (AfD)** folgende Fragen: Wie ließen sich bei den Projekten mit den laufenden Nummern 11, Bedburg–Kerpen, bzw. 13, Hückelhoven–Hilfahrt, die so weit zurückliegenden Projektstarts in den Jahren 1973 bzw. 1970 erklären? Hänge das mit der Nähe zur mittlerweile vom Strukturwandel betroffenen ehemaligen Braunkohleregion zusammen?

Minister Oliver Krischer (MUNV) stellt klar, dass er selbst, da kein Abgeordneter, auch keine Anträge abbügeln könne, stattdessen gingen er und sein Haus die anstehenden Aufgaben im Rahmen der vom Landtag eröffneten Möglichkeiten zielorientiert an.

Die von seinem Vorredner angesprochenen Projektstarts böten in der Tat Anlass zum Schmunzeln – er selbst habe Anfang der Siebzigerjahre den Kindergarten besucht –, allerdings wüssten wohl alle Anwesenden um die speziellen Herausforderungen bzw. Konflikte in diesem Bereich, die die Prozesse erheblich in die Länge ziehen könnten.

Einleitend darauf hinweisend, zum Projekt „Bedburg–Kerpen“ spontan nichts sagen, diese Informationen aber nachreichen zu können, führt **RR Michael Eichelmann (MUNV)** zum Projekt „Hückelhoven–Hilfahrt“ aus, dass der Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2002 erlassen, dann aber beklagt worden sei. Seit Ende des vergangenen Jahres liege ein Entscheid des OVG vor, der die Rechtskräftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses bestätige. Dennoch könne man nicht direkt mit den Bauarbeiten beginnen, da man den zwischenzeitlich geänderten gesetzlichen Grundlagen, etwa den Artenschutz betreffend, Rechnung tragen müsse. Es handle sich also um ein gutes Beispiel dafür, wie lange diese Prozesse manchmal dauern könnten.

Vorsitzender Matthias Goeken merkt an, dass derartig lange Verzögerungen dazu führen könnten, dass man, wenn endlich alles geklärt sei, wieder bei null anfangen müsse.

7 Branchenbericht zur Fahrradwirtschaft in NRW (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2494

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Wir reden hier oft und viel über den Radverkehr, über dessen Möglichkeiten und Potenziale. Unser Haus hat das Kompetenznetzwerk Umweltwirtschaft.NRW beauftragt, einen Bericht zu erstellen, der die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen der Fahrradwirtschaft aufzeigt.

Ich finde es ehrlich gesagt sehr beeindruckend, was in Nordrhein-Westfalen in den verschiedenen Bereichen stattfindet. Wir haben inzwischen eine Bruttowertschöpfung von fast 2 Milliarden Euro, die man unter dem Begriff „Fahrradwirtschaft“ zusammenfassen kann. Das ist eine wirklich beeindruckende Zahl, die zudem deutlich und überdurchschnittlich steigt. Wir hatten im Durchschnitt der vergangenen Jahre ein Wachstum von mehr als 3 % pro Jahr.

Das zeigt: Das Fahrrad hat nicht nur im Verkehrsbereich Potenzial, sondern ist auch bei der Herstellung, beim Vertrieb und am Ende auch bei der Bewirtschaftung, beispielsweise beim Tourismus, sehr stark geworden. Am beeindruckendsten finde ich, dass inzwischen 50.000 Menschen in irgendeiner Weise von der Fahrradwirtschaft leben. Das ist eine Zahl, die andere Branchen nicht unbedingt erreichen. Es ist sicherlich nicht die allergrößte Branche, aber es ist eine für Nordrhein-Westfalen insgesamt sehr relevante Branche. Die Entwicklungen der vergangenen Jahre – hier würde ich insbesondere die E-Bikes nennen – haben dem Ganzen noch einmal zu einer ganz anderen Größenordnung verholfen.

Aufseiten der Landesregierung tun wir natürlich alles, insbesondere hinsichtlich der Infrastruktur – das diskutieren wir hier ja auch regelmäßig –, damit dieses Wachstum weitergeht. Diese Chance müssen wir nutzen. Ganz offensichtlich greifen die Menschen sowohl in der Freizeit als auch im alltäglichen und beruflichen Leben auf das Rad zurück.

8 Sperrung Altenhagener Brücke (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung [s. APr 18/548]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2591

Minister Oliver Krischer (MUNV) berichtet:

Im Rahmen einer Aktuellen Viertelstunde hat die Landesregierung am 17. April berichtet, dass die Stadt Hagen am 10. April, also eine Woche vorher, im Rahmen einer Pressemitteilung verkündet habe, dass bei regelmäßigen Bauwerksprüfungen erhebliche Schäden an der Altenhagener Brücke festgestellt worden seien. Daher musste die Brücke für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen gesperrt werden. Auf Bitte des Verkehrsausschusses hat sich unser Haus um weitergehende Informationen bemüht, die Sie der Vorlage 18/2591 entnehmen können.

Ich möchte in diesem Zusammenhang zwei Dinge hervorheben:

Erstens. Die betroffene Brücke fällt, auch wenn sie im Zuge einer Bundesstraße liegt, in die alleinige Verantwortung, sprich die Baulast der Stadt Hagen. Dem Land obliegt hier nach den einschlägigen rechtlichen Regularien ausschließlich die Funktion der obersten Straßenaufsicht, die durch die Bezirksregierung ausgeübt wird. Das Land hat somit lediglich eine Rechtsaufsicht und keine unmittelbaren fachlichen Kontrollbefugnisse. Die Stadt Hagen hat vor diesem Hintergrund weder fachbezogene Berichtspflichten noch besteht in irgendeiner Weise ein Weisungsrecht seitens des Landes. Vorabinformationen der Landesregierung über die Sperrung durch die Stadt Hagen erfolgten vermutlich auch aufgrund der vorgenannten rechtlichen Verhältnisse nicht. Wir sind aber dem Hinweis der Bezirksregierung nachgegangen, dass die nordrhein-westfälische Straßenbauverwaltung in ähnlich gelagerten Fällen regelmäßig einen anerkannten Prüferingenieur für Baustatik hinzuzieht. Dieser kann aufgrund seiner Erfahrung oftmals wichtige Einschätzungen für den Baulastträger geben, damit dieser mit der gebotenen Sorgfalt über weitere Schritte entscheiden und den Prozess beschleunigen kann.

Zweitens. Die Maßnahme steht in keinem kausalen Zusammenhang mit der benachbarten Volmetalbrücke in der Zuständigkeit von Straßen.NRW. Die beiden Brückenbauwerke sind vier Kilometer voneinander entfernt. Es ist daher keine gegenseitige negative Beeinflussung der Baustellen zu erwarten.

In Bezug auf die aktuelle Situation der Altenhagener Brücke haben wir über die Bezirksregierung Arnsberg die ausdrückliche Bestätigung der Stadt Hagen erhalten, dass das Bauwerk unter Berücksichtigung des vorhandenen Schadensbildes und der vorhandenen Verkehrsbelastung sowie in Anwendung der gutachterlich empfohlenen Maßnahmen als standsicher einzustufen ist. Darüber hinaus sind seitens der Stadt als Baulastträger weitere Untersuchungen und statische Nachrechnungen vorgesehen. Aus meiner Sicht sind ausweislich der Ausführungen der Stadt Hagen

nun die erforderlichen weiteren Schritte eingeleitet, um die Ergebnisse von dort aus abschließend bewerten zu können.

Gordan Dudas (SPD) findet es bedauerlich, dass der vorliegende Bericht nicht die Konsequenzen der Brückensperrung hinsichtlich des Schwerlastverkehrs bzw. der Ausweich- und Umleitungsverkehre durch Innenstadt und Wohngebiete aufzeige. Was werde die Landesregierung unternehmen, um die Bürger des eng bebauten Hagens in dieser Hinsicht zu entlasten?

Die Erläuterung von Minister Oliver Krischer (MUNV) wiederholend, dass die Baulast bei der Stadt Hagen liege, ergänzt **MR Achim Frieling (MUNV)**, dass diese im Zuge der Sperrung auch eine entsprechende Umleitung ausgeschildert habe. Der Schwerlastverkehr werde demnach innerstädtisch umgeleitet, weshalb es keine Auswirkungen auf das Straßennetz in der Zuständigkeit des Landes gebe.

Da sich die Stadt Hagen seinerzeit nicht an der Verkehrszählung beteiligt habe, lägen auch keine Daten für ihren Zuständigkeitsbereich vor, sondern lediglich solche für den des Landes.

9 Personalpolitik im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 4])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2590

Alexander Vogt (SPD): Herr Minister, erst einmal vielen Dank für die erste Beantwortung der Fragen. Dass wir hier im Ausschuss darüber reden, hat ja einen gewissen Vorlauf, da eine Stellenbesetzung in Ihrem Hause gerichtlich untersagt wurde. Wir hatten dazu eine Fragestunde, in der eine Reihe von Fragen sehr spärlich beantwortet wurde. In der Presseberichterstattung, die danach folgte, wurden weitere Fragen aufgeworfen. Es tauchten bestimmte Informationen auf, die in der Fragestunde so nicht vorlagen bzw. an die Sie sich da nicht erinnern konnten. Wir haben jetzt Ihre Antworten bekommen auf die nächsten 18 Fragen, die wir Ihnen übermittelt haben. Daraus ergeben sich aus unserer Sicht einige weitere Nachfragen, die wir gerne hier stellen wollen.

Ich fange an bei der Frage eins. Wir hatten in der Fragestunde schon darüber gesprochen, inwieweit sich das Kabinett mit der Thematik beschäftigt hat, und ich möchte Sie hier noch mal fragen: Waren die Besetzung der Gruppenleiterstelle, die Ausschreibung, das Klageverfahren Thema in einer Kabinettsitzung? Wenn ja: Was wurde dort wann besprochen?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Abgeordneter Vogt, herzlichen Dank für die Fragen. Wir haben Ihnen die Fragen, die Sie gestellt haben, ausführlich beantwortet, und ich möchte an dieser Stelle ausdrücklich zurückweisen, dass wir sie spärlich beantwortet hätten. Wir haben die Fragen schon in der Fragestunde beantwortet. Die Antworten auf diejenigen Fragen, die wir nicht beantworten konnten, weil wir nicht abschätzen konnten, wo genau nachgefragt werden würde, haben wir schriftlich nachgeliefert. Insofern wurden im Zuge der Fragestunde aus unserer Sicht alle Fragen ausführlich und vollständig beantwortet.

In der Fragestunde habe ich auf die Frage nach der Kabinettsbeteiligung geantwortet. Zur ersten Frage haben wir Ihnen zudem eine schriftliche Antwort gegeben. Ich lese es einfach mal vor:

„Wie bereits in der Beantwortung der Mündlichen Anfrage am 15.05.2024 in der Plenarsitzung dargestellt, wird das Kabinett erst nach dem Auswahlverfahren beteiligt.“

So war es auch in diesem Fall.

Alexander Vogt (SPD): Wir nehmen also zur Kenntnis, dass weder die Ausschreibung noch die Besetzung im Kabinett behandelt wurden.

Mit der zweiten Frage hatten wir nach der Bewerbungsfrist gefragt. Da würde uns interessieren, ob es eine Verlängerung der Ausschreibungsfrist innerhalb des Auswahlverfahrens gab. Wenn ja: Wann hat sich der ausgewählte Bewerber bei Ihnen beworben?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Die Bewerbungsfrist wurde zweimal verlängert. Der Bewerber hat sich während der ursprünglichen Bewerbungsfrist beworben.

Alexander Vogt (SPD): Bis wann wurden die Fristen jeweils verlängert?

(Minister Oliver Krischer [MUNV] hält Rücksprache.)

Minister Oliver Krischer (MUNV): Die ursprüngliche Frist lief bis zum 14. April, bis dahin hat sich der Bewerber beworben. Wir haben dann noch bis 21. April und bis zum 2. Mai verlängert.

Alexander Vogt (SPD): Ich habe eine Nachfrage. Sie hatten von neun Bewerberinnen und Bewerbern gesprochen. In welchem Zeitraum gingen die Bewerbungen ein? Waren es diese neun Bewerbungen, die Ihnen über den gesamten Prozess hinweg vorlagen?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Das müssen wir jetzt nachsehen.

(Minister Oliver Krischer [MUNV] hält Rücksprache.)

Die neun Bewerbungen gingen zwischen dem 29. März und dem 1. Mai ein. Es hat also im ganzen Zeitraum Bewerbungen gegeben.

Carolin Kirsch (SPD): Ich habe eine Frage zur Beantwortung der Frage fünf, die uns vorliegt. Bei der Beantwortung wird auf den Personaldatenschutz verwiesen. Ich vermute, dass das ein Missverständnis ist, da wir ja gar keine Informationen über die Bewerber erhalten wollen, durch die man Rückschlüsse ziehen könnte. Vielmehr interessiert uns lediglich, wie viele Bewerbungsunterlagen vollständig waren, denn es gab ja den Hinweis, dass das bei mindestens einem Bewerber aus der Aufzählung nicht der Fall gewesen sei. Falls mehrere Bewerbungsunterlagen unvollständig waren, möchten wir wissen, wie dann mit diesen Unterlagen umgegangen wurde. Wurden die direkt aussortiert? Konnten die Bewerber möglicherweise nachbessern? In der Ausschreibung wurde ja ausdrücklich darauf hingewiesen, dass vollständige Unterlagen vorgelegt werden müssten.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Frau Abgeordnete Kirsch, ich weiß nicht, ob ich die Fragen richtig verstanden habe, weil wir hier gerade geguckt haben. Wenn ich diese Fragen aber beantworten wollte, müssten wir die Unterlagen der einzelnen Bewerber auswerten und das hier darstellen. Ich möchte aus unserer Sicht sagen, dass das mit dem Persönlichkeitsschutz von Bewerbenden nicht vereinbar ist. Deshalb haben wir hier auch so geantwortet.

Carolin Kirsch (SPD): Es geht uns lediglich um eine Anzahl, um das Verfahren und darum, wie man vorgegangen ist, wenn Bewerbungsunterlagen nicht vollständig waren.

(Minister Oliver Krischer [MUNV] hält Rücksprache.)

Minister Oliver Krischer (MUNV): Grundsätzlich werden keine Nachforderungen gestellt, es sei denn, es mangelt an Beurteilungen oder Zeugnissen.

Carolin Kirsch (SPD): Dann würde mich noch interessieren, wie viele Bewerber nicht eingeladen wurden, weil die Bewerbungen nicht dem Profil entsprachen.

(Minister Oliver Krischer [MUNV] hält Rücksprache.)

Minister Oliver Krischer (MUNV): Wir haben sechs Personen eingeladen, zwei weitere standen auf einer Reserveliste, das heißt, bei acht von neun Bewerbungen hat das Profil gepasst und nach Adam Riese bei einem nicht.

Carolin Kirsch (SPD): Ich habe noch eine Nachfrage. Eben kam der Hinweis, dass Zeugnisse hätten nachgeliefert werden können. Habe ich das so richtig verstanden? Wenn Zeugnisse nicht vollständig vorlagen, konnte nachgeliefert werden. Ist das tatsächlich auch passiert? In wie vielen Fällen ist das passiert?

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich habe vorhin nichts von Zeugnissen gehört.

(Zuruf von der SPD: Doch! – Carolin Kirsch [SPD]: Doch, das war die Aussage! – Alexander Vogt [SPD]: Das werden Sie dann ja im Protokoll sehen! – Weitere Zurufe)

– Ja, das können wir nachsehen.

(Minister Oliver Krischer [MUNV] hält Rücksprache.)

Minister Oliver Krischer (MUNV): Das geht jetzt sehr ins Detail, das müssen wir dann nachliefern.

Carolin Kirsch (SPD): Ich habe eine Nachfrage zu Frage sieben. Es wird – so habe ich es zumindest verstanden – auf den Datenschutz verwiesen. Das ist für uns nicht ganz nachvollziehbar. Es hat dazu ja bereits Berichterstattung gegeben.

Wir würden gerne wissen, ob in dem Anschreiben des Bewerbers Treffen erwähnt wurden. Wenn ja: Welche? Was für Konsequenzen hatte das? Wurde das möglicherweise in internen Gesprächen thematisiert? Dazu würden wir gerne weitere Ausführungen haben.

Minister Oliver Krischer (MUNV): In Frage sieben stellen Sie fest, dass der Presseberichterstattung zu entnehmen sei, dass der Bewerber mindestens zwei Treffen mit mir gehabt habe. Es hat keine zwei Treffen von mir mit dem Bewerber gegeben. Ich habe den Bewerber nie bewusst getroffen, nie gesprochen. Ich kann mich nicht daran erinnern, das gemacht zu haben. Ich nehme an einer Vielzahl von Veranstaltungen teil. Allein heute dürfte es wieder eine dreistellige Zahl von Personen sein, denen ich bei verschiedenen Veranstaltungen begegne. Ganz offensichtlich war der Bewerber bei zwei Veranstaltungen dabei.

Carolin Kirsch (SPD): Meine Frage dazu war: Wurden in diesem Bewerbungsschreiben, in diesem Anschreiben möglicherweise Treffen erwähnt, sodass man darin erkennen kann, dass sich zumindest der Bewerber erinnert, wenn Sie sich schon nicht erinnern?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Frau Abgeordnete, ich weiß nicht, ob ich Ihre Frage richtig verstehe. Ich habe den Bewerber nicht getroffen. Ich kann mich jedenfalls nicht daran erinnern. Ich habe keine Erinnerung an ein Gespräch, an irgendein Treffen mit dem Bewerber. Es gibt meines Wissens auch in dem Anschreiben – wir müssten es nachgucken – keine irgendwie gearteten Hinweise auf ein Treffen mit dem Minister.

Alexander Vogt (SPD): Ich habe gerade überlegt: Sie haben uns erklärt, dass es zwei Verlängerungen der Bewerbungsfrist gegeben habe. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, haben Sie uns auch gesagt, dass sich der ausgewählte Bewerber innerhalb der ersten Bewerbungsfrist beworben habe, also vor den zwei Verlängerungen. Aus welchem Grund haben Sie die Bewerbungsfrist zweimal verlängert, wenn sich der Bewerber schon in der ersten Runde beworben hatte und anscheinend genügend Bewerbungen vorlagen?

Ich nehme zur Kenntnis, dass die beiden Mitarbeiter hinter Ihnen sehr amüsiert sind. Wir werden das noch eine gewisse Zeit durchführen. Sie können weiter lachen und sich an den Kopf fassen, wie Sie es gerade bei meiner Frage gemacht haben, Herr Sieverding.

(RB'r Udo Sieverding [Abteilungsleiter MUNV]: Sorry! – Martin Metz [GRÜNE]: Hier fassen sich einige an den Kopf! – Gordan Dudas [SPD]: Da ist der Co-Kommentator wieder!)

– Wir können auch abrechnen und eine Sondersitzung daraus machen.

(Zurufe von der SPD)

Vorsitzender Matthias Goeken: Bis jetzt war das alles hier ...

(Alexander Vogt [SPD]: Sie können ja gerne Stützfragen an den Minister stellen, aber dass Mitarbeiter aus dem Haus von hinten Kommentare abgeben und Zeichen machen, empfinde ich bei diesem Thema als starkes Stück!)

– Ich habe hinten keine Augen und kann das nicht beurteilen. Dass hier bilaterale Gespräche geführt werden, um die Fragen, die Sie gestellt haben, beantworten zu können, müssen Sie aber akzeptieren. Das gilt auch dafür, dass hier nachgeschaut werden muss, was genau Sie gefragt haben. Die Fragen sind zwar zugeordnet, aber das muss trotzdem verglichen werden. Deswegen bitte ich darum, Verständnis zu haben.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Abgeordneter Vogt, ich habe Ihnen hier alle Fragen korrekt beantwortet, und ich versuche, das auch weiterhin korrekt zu tun. Damit habe ich überhaupt kein Problem, das ist alles völlig in Ordnung.

Ich kann Ihnen aber auf die Frage danach, warum die Bewerbungsfrist verlängert worden sei, nur in allgemeiner Form antworten: Eine Bewerbungsfrist wird verlängert – einen anderen vernünftigen Grund kann es nicht geben –, wenn man sich wünscht, dass es weitere Bewerbungen gibt.

Alexander Vogt (SPD): Herr Minister, Sie hatten gerade darüber gesprochen, dass Sie sich nicht daran erinnern könnten, Treffen mit dem ausgewählten Bewerber gehabt zu haben. Gab es im Zusammenhang mit dem Bewerbungsprozess Treffen von anderen Personen, die sich beworben haben, mit Ihnen, mit dem Staatssekretär oder mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Ihres Hauses?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Dazu müsste ich jetzt die Liste der Bewerbungen durchgehen und mir Gedanken darüber machen, ob ich irgendjemanden von den neuen Bewerbern schon einmal irgendwo getroffen habe oder nicht. In Bezug auf diese Stelle gab es meinerseits keinerlei Treffen, keinerlei Gespräche mit Bewerbern.

Carolin Kirsch (SPD): Ich habe noch eine ergänzende Frage zur Frage 16, die wir gestellt hatten. Da geht es um darum, wie die Dokumentation erfolgt ist. So, wie wir das Urteil verstehen, ist vom Gericht bemängelt worden, dass die Dokumentation in dieser Form nicht richtig gewesen sei. Uns würde interessieren, was in der Dokumentation nicht korrekt gewesen ist und vor allem, wie die bisherige Praxis angepasst wird.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Frau Abgeordnete, in Frage 16 des von Herrn Dudas unterzeichneten Schreibens geht es meines Erachtens um etwas anderes. Vielleicht meinen Sie die Frage 14?

Carolin Kirsch (SPD): Die Frage lautet:

Was ist die bewährte und langjährige Praxis in Ihrem Haus zur Dokumentation von Auswahl- und Bewerbungsverfahren? Unter welchen Umständen wird von dieser abgewichen [...]?

Wenn ich die falsche Nummer genannt habe, tut mir das leid. Ich habe das hier unter Frage 16 stehen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Das war die Frage 14.

MR Dr. Dirk Künzel (MUNV): Frau Abgeordnete, über jedes Auswahlverfahren wird eine Verfahrensakte geführt, und über den Auswahltermin wird ein Vermerk erstellt. Streitgegenständlich vor dem Verwaltungsgericht war die Frage, wie ausführlich dieser Vermerk sein muss. Das Oberverwaltungsgericht geht in seiner Rechtsprechung bisher davon aus, dass kein Vermerk in Form eines Protokolls geführt werden müsse, weil auch in Prüfungssituationen und Ähnlichem nie ein Protokoll geführt werde, sondern ein Ergebnisvermerk ausreiche. Das ist die Praxis bei uns im Haus. Wir fertigen einen Ergebnisvermerk über den Vorstellungstermin aus. Das Verwaltungsgericht

Düsseldorf hat gesagt, dass der Ergebnisvermerk nicht ausführlich genug sei, ohne aber konkrete Hinweise zu geben – Sie kennen wahrscheinlich die Entscheidung –, was ein ausführlicherer Ergebnisvermerk sei, der aber im Einklang mit der Rechtsprechung des OVG nicht die Form eines Protokolls aufweise. Das ist das große Rätsel, vor dem wir stehen. Wir werden demnächst ausführlichere Vermerke machen. Wie die konkret aussehen, hängt vom Einzelfall ab.

Carolin Kirsch (SPD): In Frage 15 – hoffentlich habe die jetzt richtig benannt – geht es um die konstitutiven Anforderungsmerkmale bzw. das Urteil. Ich vermute, dass Frage fünf wegen des Datenschutzes nicht ausführlicher beantwortet wird. Das Urteil ist aber öffentlich zugänglich, und auch in der Berichterstattung wird darauf Bezug genommen, deshalb noch einmal die Frage: Hinsichtlich welcher konstitutiven Anforderungsmerkmale hat das Düsseldorfer Verwaltungsgericht dahin gehend Zweifel angemeldet, dass diese erfüllt würden?

MR Dr. Dirk Künzel (MUNV): Wenn wir diese Frage jetzt beantworten würden, gäben wir personenbezogene Daten preis, denn wir müssten Ihnen dann ja sagen, zu welcher persönlichen Eigenschaft das Verwaltungsgericht etwas gesagt hat. Wir sind der Ansicht, dass wir das aus Datenschutzgründen nicht machen können.

Alexander Vogt (SPD): Laut Berichterstattung bzw. Ergebnis der Fragestunde gab es am 20. Oktober 2022 einen Termin mit dem Bewerber, an dem Staatssekretär Haase teilgenommen hat. Ich würde gerne von Ihnen wissen, wie viele Teilnehmer, auch interne Teilnehmer, an dem Treffen teilgenommen haben. Wer aus Ihrem Haus war das?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Der Staatssekretär – das habe ich in der Fragestunde ausgeführt – hat sich mit dem Leiter eines Instituts getroffen. Einer der Teilnehmer war der Bewerber. Dazu, wer sonst noch dabei war, müssten Sie den Staatssekretär befragen. Das sind die Termine des Staatssekretärs.

Alexander Vogt (SPD): Wären Sie so freundlich, uns die Liste mit den Teilnehmenden aus Ihrem Haus zukommen zu lassen?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Abgeordneter Vogt, wir machen das ja alles gerne. Nur haben Sie schon 18 Fragen gestellt, und die haben wir alle beantwortet. Sie haben in der Fragestunde Fragen gestellt. Jetzt stellen Sie weitere Fragen. Das ist Ihr gutes Recht. Aber wir müssen natürlich überprüfen, wer dabei war, wer an diesem Termin teilgenommen hat.

Alexander Vogt (SPD): Wenn das so schwierig ist, gibt es ja auch die Möglichkeit, Abgeordnete vertraulich zu informieren. Ich glaube, dass das durchaus eine Möglichkeit wäre, wenn das Gespräch so brisant war, dass man nicht darüber sprechen kann. Wir würden gerne wissen – und das können Sie vielleicht mitliefern –, was der

Gesprächsgegenstand dieses Treffens war. Wir würden gerne wissen, aus welchem Grund dieses Treffen stattgefunden hat und was dort besprochen wurde.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Ich gehe überhaupt nicht davon aus, dass dieses Gespräch in irgendeiner Weise brisant war. Wir stellen Ihnen das alles gerne zur Verfügung. Nur sehen Sie uns bitte nach, dass man solche Informationen dann auch vorher braucht und das nicht im Rahmen einer Ausschusssitzung, in der diese Frage gestellt wird, zur Verfügung stellen kann. Ich sehe keinen Grund, Ihnen die Teilnehmer nicht zu nennen. Das war aber ein Gespräch des Staatssekretärs im Rahmen seiner Aufgaben. Er trifft sich mit diversen Menschen, Institutsleitern. Er kann Ihnen das zur Verfügung stellen, soweit das überhaupt dokumentiert ist.

Alexander Vogt (SPD): Nachdem das Gerichtsurteil da war, gab es laut Ihrer Antwort am 15. März 2024 einen Hauserlass. Es wurden Umstrukturierungen vorgenommen, und die Gruppe Radverkehr wurde anders organisiert bzw. angegliedert. Könnten Sie uns darlegen, wie dieser Entscheidungsprozess stattgefunden hat? Wir haben immer nur von dem Datum des Hauserlasses geredet, aber es muss doch im Vorfeld irgendwelche Entscheidungsprozesse gegeben haben. Zumindest von außen betrachtet, und das war auch der Presse zu entnehmen, kam die Frage auf, ob es diese Umstrukturierung nur aufgrund des Gerichtsurteils gab.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Wie ich bereits in der Fragestunde am 15. Mai ausführlich dargelegt habe, gab es den Vorschlag des Abteilungsleiters, hier zu einer anderen, zu einer effektiven und sinnvollen Struktur zu kommen, die wir dann am 15. März umgesetzt haben.

Alexander Vogt (SPD): Sie stellen es so dar, dass es unabhängig von der Gerichtsentscheidung gewesen sei. Wie hätte die Struktur ausgesehen, was hätten Sie mit dem Bewerber gemacht, wenn die Gerichtsentscheidung anders ausgefallen wäre?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Abgeordneter Vogt, Sie stellen Fragen zu einer hypothetischen Situation. Dazu kann man unendlich viele Fragen stellen. Diese Situation hat sich aber so nicht ergeben.

Vorsitzender Matthias Goeken: Auch bei der SPD – das muss ich jetzt sagen – wurde gerade gelacht.

10 Welche Maßnahmen ergreift das Land NRW angesichts der jüngsten Bahnprobleme kurz vor der EM 2024 und einem erwartbaren höheren Verkehrsaufkommen? (Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 5])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2581

– keine Wortbeiträge

11 Verschiedenes

hier: **Ausschussreise**

Der Ausschuss beschließt gegen die Stimme der AfD-Fraktion mit den Stimmen aller übrigen Fraktionen, in der Zeit vom 23. bis zum 27. Juni 2025 eine Ausschussreise in die Schweiz und nach Norditalien durchzuführen, wobei An- und Abreise sowohl per Flugzeug als auch per Zug erfolgen können.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

5 Anlagen

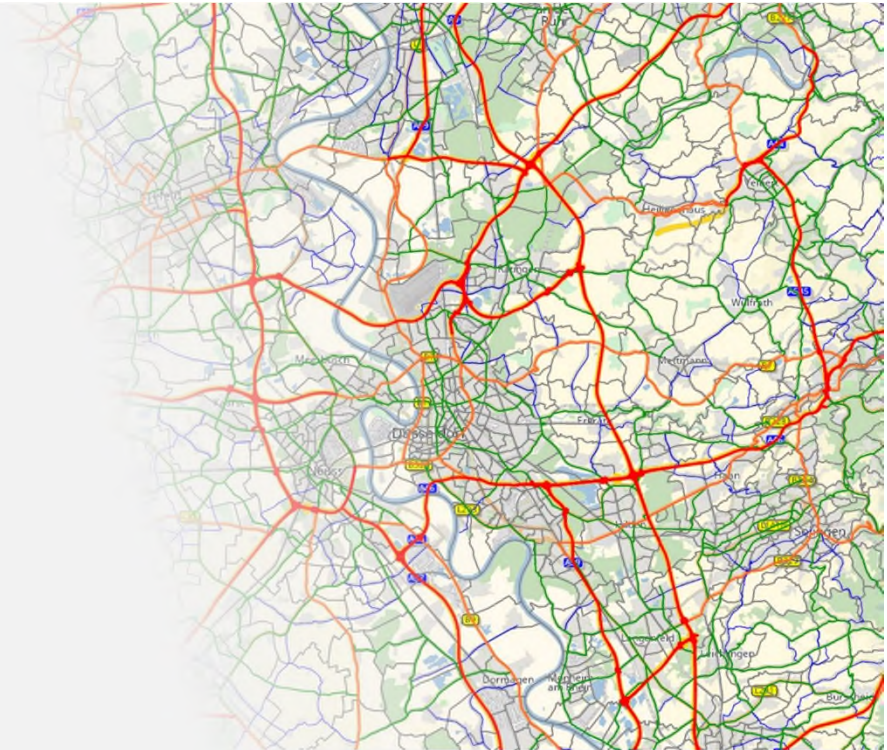
03.07.2024/03.07.2024

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Landesverkehrsmodell Nordrhein-Westfalen

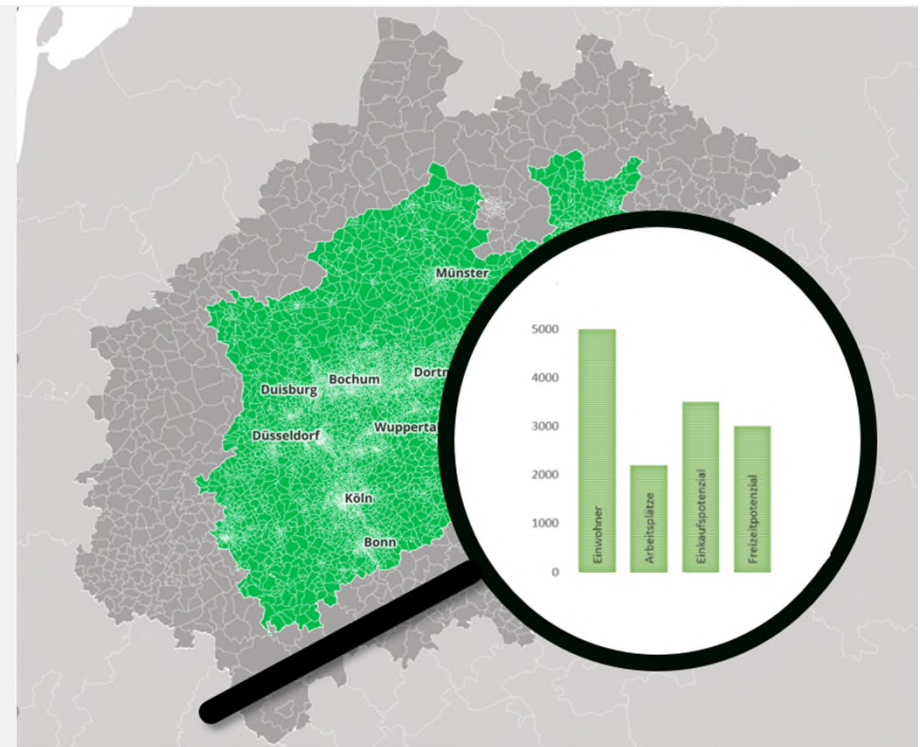
Dr. Kathrin Goldmann, Referat VII A 3





Historie und Eckdaten

- Landesverkehrsuntersuchung 2030
 - Dez. 2014 – Aug. 2017
 - Vertragskündigung wegen Qualitätsproblemen
- Landesverkehrsmodell 2035
 - Okt. 2018 – Mai 2024
 - Modell beinhaltet vier Verkehrsmodi (Fuß, Rad, Straße, ÖPNV) – multimodales Personenverkehrsmodell
 - Modell für übergeordnete Landesverkehrsplanung geeignet insb. der Erstellung der drei verkehrlichen Bedarfspläne für die Radschnellverbindungen, den ÖPNV und die Landesstraßen

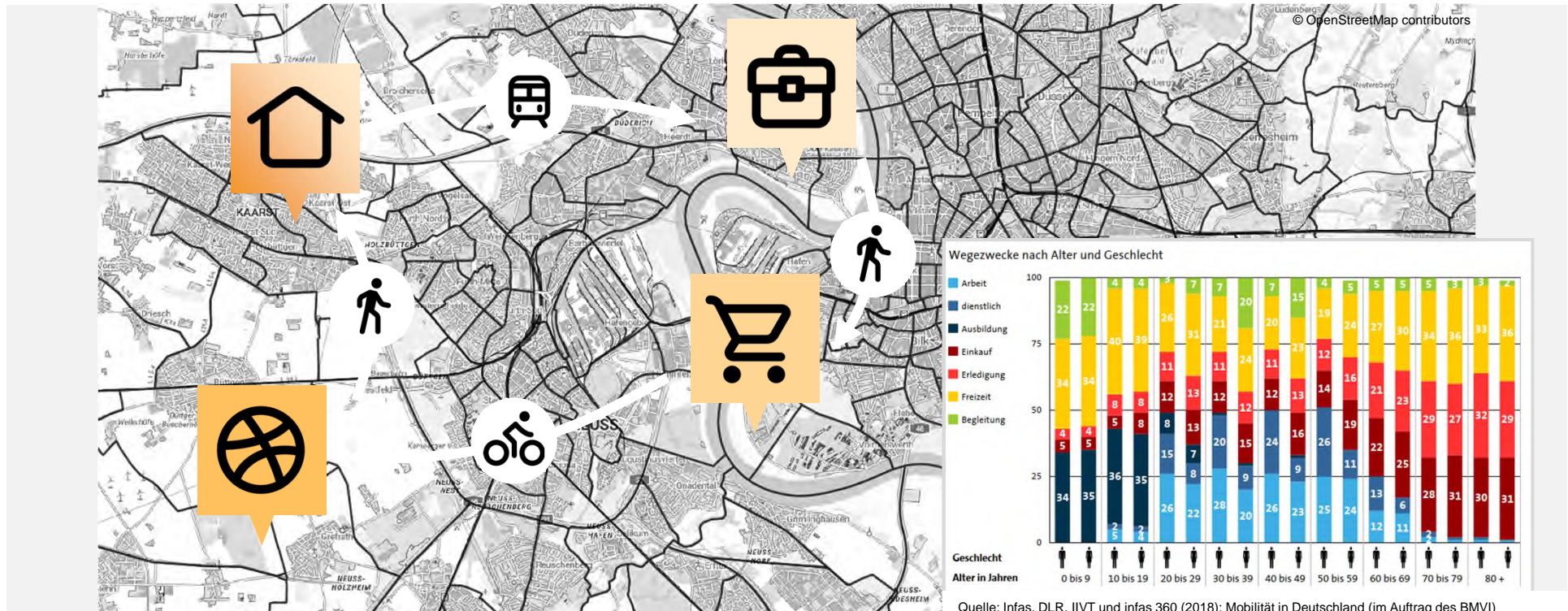


Modellraum des Landesverkehrsmodells Nordrhein-Westfalen

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Funktionsweise des Verkehrsmodells



Anwendungsfälle des Landesverkehrsmodells im MUNV

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Neuaufstellung der
Bedarfspläne



Analyse weiterer
verkehrspolitischer
Szenarien



Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Neuaufstellung der Bedarfspläne



ÖPNV

Bedarfsplanpflicht für
streckenbezogene
Maßnahmen mit
zuwendungsfähigen
Ausgaben > 5 Mio. Euro,

ÖPNVG §7 (1)



Landesstraßen

Bedarfsplanpflicht bei
Bau oder wesentlicher
Änderung von Straßen in
der Baulast des Landes,

LStrAusbauG §1 (1)



Radschnell- verbindungen

Bedarfsplanpflicht für den
Bau neuer und die
wesentliche Änderung
bestehender Radschnell-
verbindungen (erstmalig),

FaNaG §19 (1)

Projektbewertung unter Verwendung des LVM 2035 (1/3)

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Nachfrageprognose einer fiktiven Straßenmaßnahme „Neubau einer Rheinbrücke zwischen Dormagen und Monheim“

Ohnefall (bzw. Referenzfall)

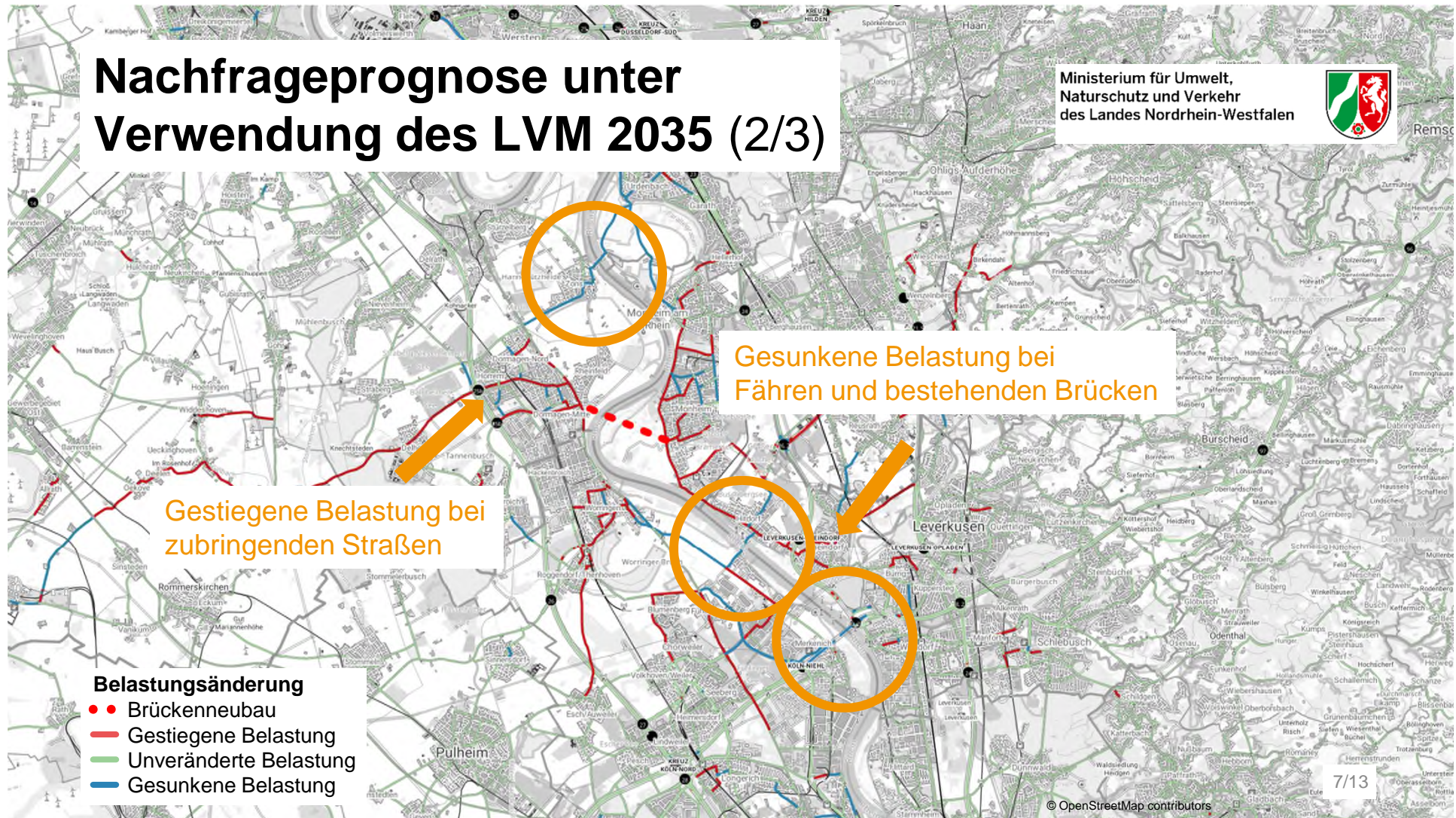


© OpenStreetMap contributors

Mitfall (inkl. Maßnahme)

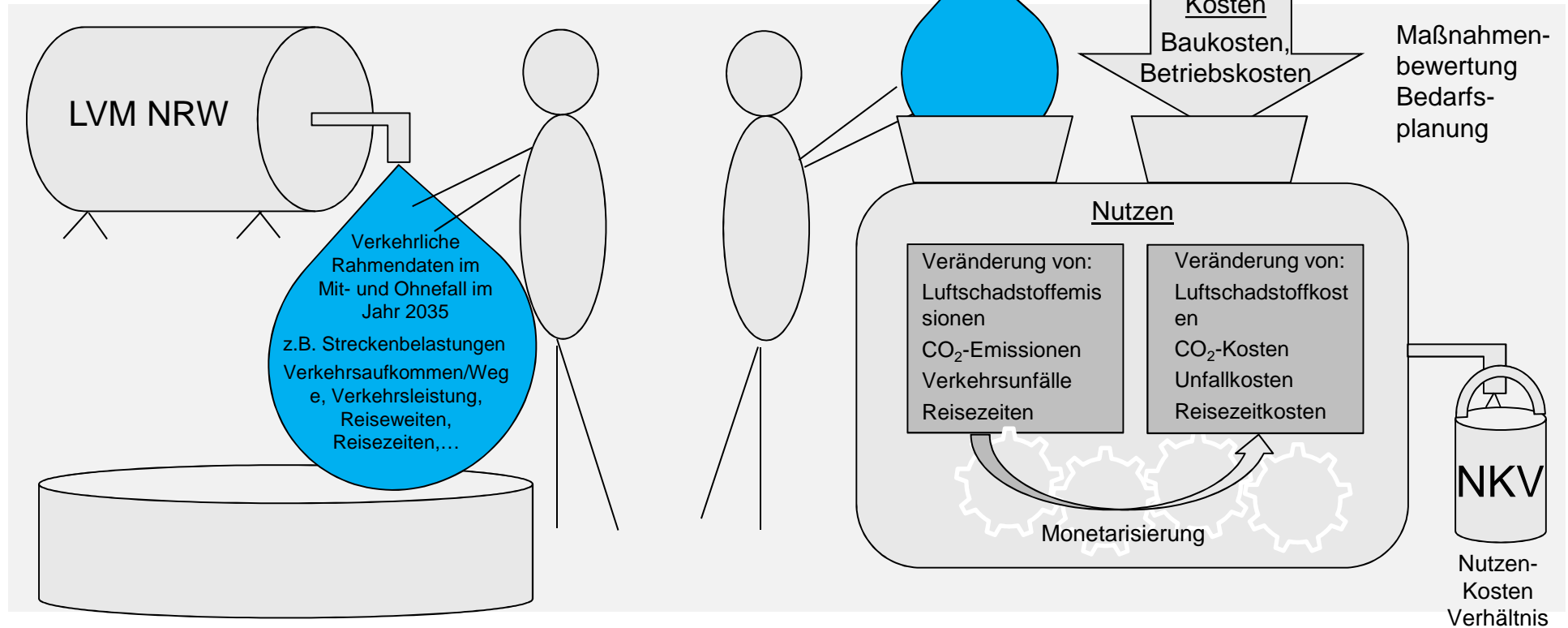


© OpenStreetMap contributors



Projektbewertung unter Verwendung des LVM 2035 (3/3)

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Weitere verkehrspolitische Szenarien

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

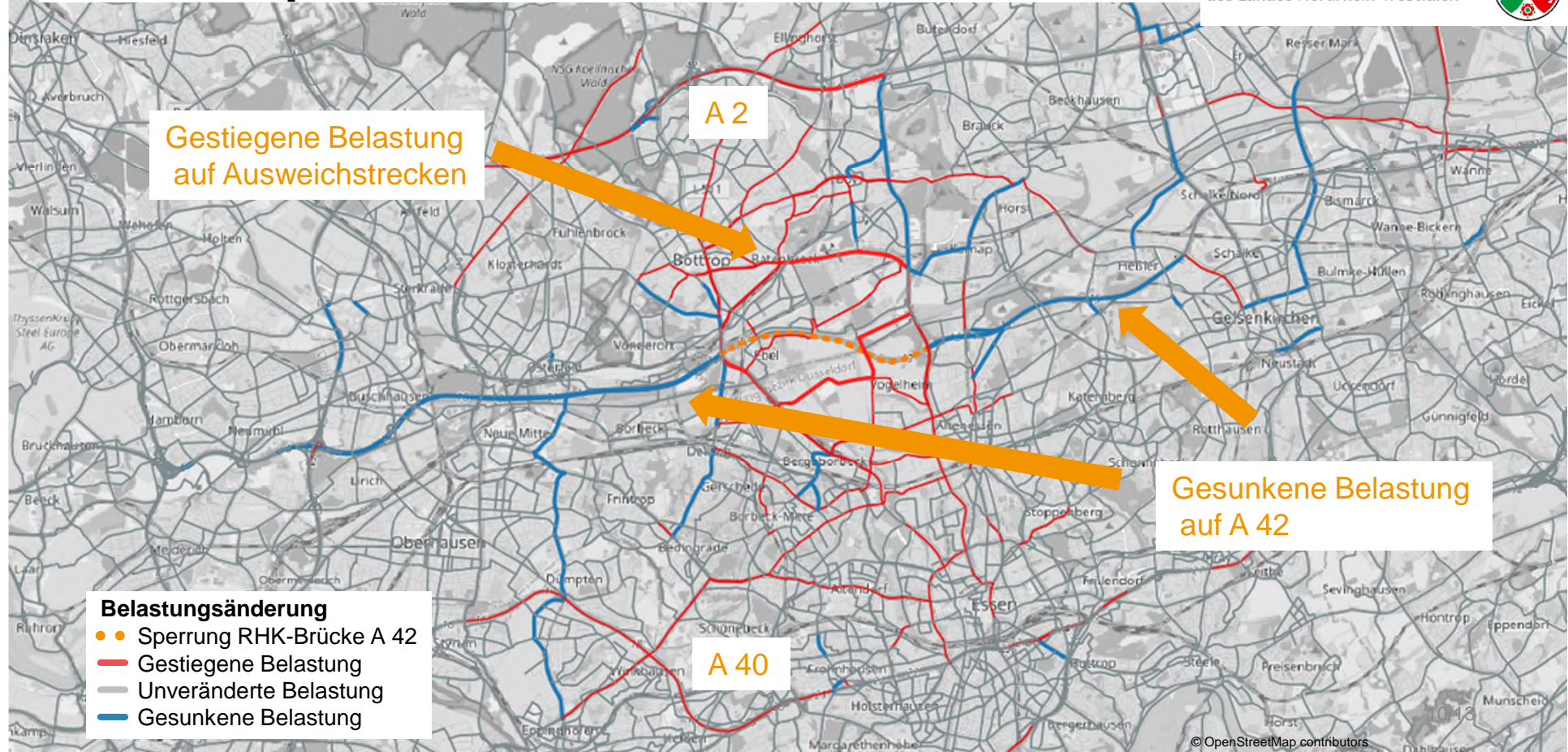


Analyse weiterer verkehrspolitischer Szenarien und Betrachtungen



Anwendungsbeispiel 1: Sperrung der RHK-Brücke der A42 bei Bottrop

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Anwendungsbeispiel 2: Verkehrspolitische Szenarien

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Analyse der verkehrlichen
Auswirkungen von

- einer Ausweitung des Angebots im ÖPNV
- Veränderung der Mobilitätskosten
- einer veränderten Bevölkerungsstruktur
- neuen Siedlungs- und Gewerbegebieten
- ...

Erhöhung der Pkw-Kosten um 20%

Modus	Veränderung: Modal Split der Wege
Pkw	-1,4%
ÖV	+1%
Rad	+1,8%
Fuß	+2,1%

Veränd. in %, nicht Prozentpunkte, Modal Split des Verkehrsaufkommens/der Wege

Kommunikation

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Veröffentlichung


- Pressemitteilung
- Flyer (.pdf) für Fachanwendende
- Vorträge auf Fachveranstaltungen

Umgang mit Modelldateien

- Das Landesverkehrsmodell ist eines der komplexesten Verkehrsmodelle in Deutschland und kann in der Regel ausschließlich durch ein fachkundiges Ingenieurbüro bedient werden.
- Das Gesamtmodell wird auf Anfrage an Fachanwenderinnen und Fachanwender nach Unterschrift eines Datenüberlassungsvertrags rausgegeben.

Startseite > Verkehr > Landesverkehrsplanung > Landesverkehrsmodell 2035

Landesverkehrsmodell 2035



Im Auftrag des Landes wird derzeit ein multimodales Landesverkehrsmodell für Nordrhein-Westfalen erstellt, welches aus ca. 7.500 Verkehrszellen besteht. U. a. wird das Landesverkehrsmodell eine wesentliche Grundlage für die Aufstellung der verkehrlichen Bedarfspläne bilden.

**Datenüberlassungsvertrag
Landesverkehrsmodell Nordrhein-Westfalen**

zwischen
dem Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch das
Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen,
Emilie-Preyer-Platz 1 – 40479 Düsseldorf
und
– im Folgenden "MUNV" genannt –

stfalen

del für Nordrhein-Westfalen (LVM NRW 2035). Das
hrszenen (inklusive Grenzregionen) dabei liegen circa
kehrszellen enthalten Strukturdaten wie zum Beispiel Ein-
kehrsnachfrage errechnet (Verkehrserzeugung). Ferner
giglich weiterer Hauptverkehrsstraßen, Radwege sowie Fahr-
erzeugung, die Verteilung (von A nach B), die Aufteilung
/ die konkreten Verkehrswege) berechnet. Das Modell erzeugt
Strecken der verschiedenen Verkehrsträger, welche mit
dell arbeitet dabei multimodal, das heißt Verlagerungseffekte von
nen abgebildet werden.
erden für den Prognosehorizont 2035 unter anderem die Bedarfspla-
mäßig für Radschnellverbindungen des Landes erstellt.
ne ...
Mit dem LVM NRW ... stliche Planungsgrundlage für den Infrastrukturausbau des Landes ge-
schaffen. Als multimodales ve... odell ist es für unterschiedliche Fragestellungen aller landgebundenen
Verkehrsträger anwendbar. Es können Wirkungen von Einzelprojekten ebenso wie von Strategien auf einer
einheitlichen Datengrundlage untersucht werden. Ebenso kann das LVM NRW 2035 als Planungsgrundlage

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Dr. Kathrin Goldmann
Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
Referat VII A 3

E-Mail: lvm@munv.nrw.de

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

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

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, connected strokes that appear to be the initials 'CR'.

Christof Rasche 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

24.05.2024

Personalpolitik im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

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

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

in der vergangenen Woche hat der stellvertretende Vorsitzende der SPD-Fraktion im Landtag NRW, Alexander Vogt, Verkehrsminister Oliver Krischer ein Schreiben mit Fragen zur Personalpolitik im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr übersandt.

Hintergrund ist die Besetzung einer Gruppenleiterstelle Radverkehr und Verkehrssicherheit im MUNV, die das Verwaltungsgericht Düsseldorf stoppte. Darüber hatte die WAZ bereits am 6. Mai berichtet. Der ausgewählte Kandidat, ein Mitarbeiter des Wuppertal Instituts, musste demnach bei der Bewerbung kein Arbeitszeugnis vorlegen. Stattdessen genügte ein Empfehlungsschreiben des grünen Parteikollegen Uwe Schneidewind. Um diesen Vorgang aufzuklären, hat die SPD-Fraktion zuletzt eine Fragestunde im Landtag beantragt. Dabei blieben jedoch eine Reihe an Fragen unbeantwortet. Die Berichterstattung von WAZ und Rheinischer Post im unmittelbaren Anschluss an die Fragestunde warf sogar noch weitere Fragen auf. Denn die Presserecherchen stehen in eindeutigem Widerspruch zu den Antworten auf unsere Fragen im Plenum. Unpräzise Darstellungen und dehnbare Interpretationsspielräume werden der Ernsthaftigkeit des vorliegenden Sachverhalts auf keinen Fall gerecht. Daher sollte das Schreiben an Minister Krischer die Gelegenheit zu schnellstmöglicher Aufklärung bieten. Bis zur Einreichungsfrist der Berichtsanhfragen ist leider keine vollständige Beantwortung eingegangen. Daher ist nun eine Befassung im zuständigen Ausschuss dringend notwendig.

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.



Vor diesem Hintergrund bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur nächstmöglichen Sitzung des Ausschusses. Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

1. Wann war die Besetzung der Gruppenleiterstelle Radverkehr und Verkehrssicherheit Gegenstand im Kabinett und was wurde hierzu besprochen bzw. entschieden?
2. Was waren die Ausschreibungskriterien bzw. welches Anforderungsprofil wurde in der Bewerbung genannt? Wir bitten um Übersendung der veröffentlichten Ausschreibung.
3. Bei wie vielen Bewerberinnen und Bewerbern lagen vollständige Unterlagen vor? „Vollständig“ umfasst dabei ausdrücklich ein Anschreiben, einen Lebenslauf und Referenzen, auch entsprechende dienstliche Beurteilungen, ersatzweise gleichwertige Arbeitszeugnisse und weitere Zeugnisse.
4. An wen haben die weiteren Bewerber Ihre Schreiben adressiert? Haben Sie es wie der ausgewählte Bewerber gehandhabt und die Anrede „Sehr geehrter Herr Staatssekretär“ genutzt?
5. Nimmt das Anschreiben des ausgewählten Bewerbers Bezug auf vorherige Treffen mit Ihnen oder Staatssekretär Haase?
6. Zu welchen Anlässen hatten Sie bzw. Staatssekretär Viktor Haase Kontakt bzw. gemeinsame Termine im Vorfeld des Bewerbungsverfahrens mit dem ausgewählten Bewerber für die oben genannte Gruppenleiterstelle?
7. Der Presseberichterstattung ist zu entnehmen, dass Sie im Vorhinein mit dem Bewerber mindestens zwei Treffen hatten. Umso überraschender ist es, dass Sie in der Plenarsitzung vom 15. Mai 2024 sagten: „mir ist der ausgewählte Bewerber weder bekannt, noch kann ich mich erinnern, jemals mit ihm gesprochen oder ihn getroffen zu haben.“ Wieso haben Sie diese Aussage so getätigt?
8. Wann genau hatten Staatssekretär Haase und der ausgewählte Bewerber, den von Ihnen in der Fragestunde angesprochenen gemeinsamen Termin im Herbst 2022?
9. Was war Rahmen dieses Termins? Wo hat dieser stattgefunden? Wie viele Teilnehmende waren dabei?
10. Kannte der zuständige Abteilungsleiter den genannten Bewerber vor dem Bewerbungsverfahren? Welche gemeinsamen Treffen oder Begegnungen gab es?
11. Trug die Bewerbung des Kandidaten des Wuppertal Instituts Ihre Paraphe und/oder die des Staatssekretärs? Welche Bemerkungen von Ihnen oder Staatssekretär Haase waren an der Bewerbung des Kandidaten des Wuppertal Instituts notiert?
12. Welche 21 Stellen ab der Ebene der Referatsleiter aufwärts hat das MUNV in dieser Legislatur neu besetzt?
13. Nach welchen Standards und in welcher Form wurde das Auswahlverfahren für die Stellen geführt, gab es hierbei Unterschiede zum Auswahlverfahren für die



- Gruppenleiterstelle Radverkehr und Verkehrssicherheit und wenn ja, welche und wieso?
14. Was ist die bewährte und langjährige Praxis in Ihrem Haus zur Dokumentation von Auswahl- und Bewerbungsverfahren? Unter welchen Umständen wird von dieser abgewichen und wann kam dies seit Ihrem Amtsantritt vor?
 15. Bei welchen konstitutiven Anforderungsmerkmalen hat das Düsseldorfer Verwaltungsgericht Zweifel angemeldet, dass der Bewerber diese erfüllen würde? Und welche Bewertung hatte das Ministerium im Vorfeld des Gerichtsverfahrens zu genau diesen Punkten?
 16. Zu welchem Zeitpunkt wurde die Umstrukturierung im MUNV durchgeführt, der die ausgeschriebene Gruppenleiterstelle zum Opfer fiel?
 17. Auf welcher Grundlage hat der zuständige Abteilungsleiter, wie von Ihnen in der Fragestunde am 15.05.2024 formuliert, einen Vorschlag zur Umstrukturierung gemacht?
 18. Wie oft kam es in der Vergangenheit vor, dass Umstrukturierungsmaßnahmen vorgenommen wurden, da ein gewünschter Bewerber die entsprechenden Einstellungs Voraussetzungen nicht erfüllt hat?

Mit freundlichen Grüßen

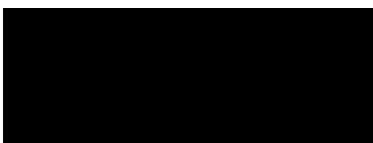
Gordan Dudas MdL

**Klaus Esser**Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen
Stv. Vorsitzender der AfD Fraktion

Landtag NRW • Klaus Esser • Postfach 10 11 43 • 40002 Düsseldorf

Herrn
Matthias Goeken
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
im HausePlatz des Landtags 1
D-40221 DüsseldorfTelefon: (0211) 884-4520
Fax: (0211) 884-3139
E-Mail: klaus.esser@landtag.nrw.de

Düsseldorf, 21.05.2024

**Beantragung eines schriftlichen Berichts der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 05.06.2024**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der AfD-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Ausschusses am 05.06.2024 folgenden zusätzlichen Tagesordnungspunkt:

**„Welche Maßnahmen ergreift das Land NRW angesichts der jüngsten
Bahnprobleme kurz vor der EM 2024 und einem erwartbar höheren
Verkehrsaufkommen?“**

Der Ruf der Deutschen Bahn ist schlecht und inzwischen wird auch im Ausland zunehmend spöttisch über die Verkehrsprobleme im Schienenverkehr gespöttelt.¹ Vor der Fußball-Europameisterschaft 2024 warnen nun auch ausländische Verbände vor drohenden Verspätungen² und grassierender Gewaltkriminalität. Denn die Unpünktlichkeit ist nicht das einzige Problem, das die Bahn vor der EM beschäftigt.

Zum Jahreswechsel hatte die Bahn ein Konzept mit 14 EM-Sonderzügen und 10.000 zusätzlichen Sitzplätzen vorgestellt.³ Wie dieses angesichts der unzähligen

¹ <https://www.travelandtourworld.com/news/article/is-germanys-railway-ready-to-welcome-football-fans-during-euro-2024/>

² <https://www.rnd.de/panorama/em-2024-schottischer-verband-warnt-fans-vor-bahn-verspaetungen-in-deutschland-QYW53X25U5AHTGIKNINQUGR5HM.html>

³ https://rp-online.de/politik/deutschland/fussball-em-2024-bahn-ruestet-auf-sonderzuege-und-guenstigere-tickets_aid-105365895

Baustellen, Streckensperrungen und Totalausfällen – z.B. die der RE11 (RRX) Linie – umgesetzt werden kann und soll, muss kritisch hinterfragt werden. Zudem wurde wenige Wochen vor der Europameisterschaft eine Studie der Bahngewerkschaft EVG zur Sicherheit des Bahnpersonals veröffentlicht. Die Ergebnisse fallen mit mehr als 3000 Übergriffen auf Bahnmitarbeiter erschreckend aus. Auch deshalb droht nun Streik, der möglicherweise auch in die Zeit der EM 2024 fallen könnte.⁴

Wir bitten daher um einen schriftlichen und ggf. zusätzlich mündlichen Bericht zum Sachverhalt unter schwerpunktmäßiger Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Für mehr Servicequalität soll die Zahl des Sicherheitspersonals erhöht werden. Welche Bahnhöfe und Züge in NRW werden davon zur EM 2024 in welchem Umfang profitieren?
2. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über die Hauptgründe für die hohe Anzahl von Übergriffen auf Bahnmitarbeiter und welche Maßnahmen werden konkret ergriffen, um die Sicherheit im Bahnverkehr zu erhöhen?
3. Welche Baustellen werden während der EM 2024 auf NRW Bahnstrecken für Einschränkungen im Betriebsablauf sorgen?
4. In welchem Umfang wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen bei der Bahn und im SPNV in NRW erwartet?
5. Wie wird sich eine prognostizierte Mehrbelastung der Schiene im Juni 2024 während der EM 2024 noch vor Beginn der Sommerferien auf die bestehenden Pendlerströme in NRW auswirken?
6. Wie bewertet die Landesregierung die Warnhinweise ausländischer Verbände, die vor massiven Verspätungen bei der Bahn und zunehmender Gewaltkriminalität warnen?
7. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung im Falle eines Streiks der Bahnmitarbeiter während der EM 2024, um die Beförderung der Besucher zu ermöglichen?
8. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über die Öffentlichkeitsarbeit und die interne Kommunikation, insbesondere die vernetzte Kommunikation der Verkehrsbetriebe untereinander, im Zusammenhang mit den zu erwartenden erhöhten Fahrgastaufkommen während der EM 2024?

Mit freundlichen Grüßen,



Klaus Esser MdL

⁴<https://www.msn.com/de-de/finanzen/other/keine-z%C3%BCge-zur-em-eisenbahngewerkschaft-droht-mit-streiks/ar-AA1o2SUr?ocid=BingNewsSearch>