



Verkehrsausschuss

16. Sitzung (öffentlich)

18. Oktober 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:35 Uhr bis 15:09 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

- 1 Sperrung der Volmetalhochstraßenbrücke B 54** (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) **7**

In Verbindung mit:

Vollständige Sperrung der B 54 Volmetalstraße nach Feststellung von massiven Schäden an der Übergangskonstruktion der Volmetalbrücke (*Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 1])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1723 – Neudruck

- mündlicher Bericht der Landesregierung
- Wortbeiträge

Verkehrsausschuss
16. Sitzung (öffentlich)

18.10.2023
bas

- 2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2024 (Haushaltsgesetz 2024) 9**
- Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/5000
- Vorlage 18/1451 (Erläuterungen zum Einzelplan 10)
Vorlage 18/1549 (Bericht zum Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“)
- Wortbeiträge
- 3 Neuntes Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen 15**
- Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/5803
- Wortbeiträge
- Der Ausschuss stimmt dem Gesetzentwurf mit den Stimmen aller Fraktionen zu.
- 4 Gute Arbeit braucht ausreichende personelle Ausstattung: Die Landesregierung muss den Landesbetrieb Straßen.NRW personell stärken 16**
- Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/5853
- keine Wortbeiträge
- Der Ausschuss folgt dem Vorschlag von Julia Kahle-Hausmann (SPD), eine schriftliche Anhörung durchzuführen.
- 5 Zuschuss zum Deutschlandticket für alle Landesbeschäftigten – Landesregierung muss jetzt handeln 17**
- Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/4583
- Schriftliche Anhörung
des Haushalts- und Finanzausschusses
Stellungnahmen
18/744, 18/784, 18/803, 18/817

– Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, kein Votum abzugeben und seine Beratungen zu beenden.

6 Situation der Lkw-Stellplätze auf allen Ebenen in den Fokus nehmen 18

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/4343

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahme 18/736

– abschließende Beratung und Abstimmung

– Wortbeiträge

Der Ausschuss lehnt den Antrag gegen die Stimmen der AfD-Fraktion mit den Stimmen der übrigen Fraktionen ab.

7 Die Demokratie lebt von gut informierten Parlamentariern: Nordrhein-Westfalen braucht einen Beirat für die Autobahn GmbH des Bundes in NRW 19

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/4137

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahmen
18/691, 18/692, 18/702, 18/722
18/723, 18/735

– abschließende Beratung und Abstimmung

– Wortbeiträge

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

- 8 Difu-Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem“ – Welcher Finanzbedarf ergibt sich für Straßen, Schienen und Brücken in NRW? (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 2])** **20**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1718
- Wortbeiträge
- 9 Nationale Hafenstrategie (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)** **21**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1539
Vorlage 18/1720
- Wortbeiträge
- 10 Förderrichtlinie zur Verbesserung der Sicherheit und zum Einsatz neuer Technologien im Luftverkehr (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)** **22**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1724
Vorlage 18/1742
- Wortbeiträge
- 11 Markteintritt der VIAS GmbH und Nachhaltigkeit der Verkehrsleistungen (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3])** **23**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1722
- Wortbeiträge
- 12 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans durch SPNV-Maßnahmen im zukünftigen Niederrhein-Münsterland-Netz (Bericht auf Wunsch der Landesregierung)** **25**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1717

– Wortbeiträge

Der Ausschuss stellt mit den Stimmen aller Fraktionen das
Einvernehmen mit dem MUNV über die Vorlage her.

13 Verschiedenes

26

– keine Wortbeiträge

* * *

2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2024 (Haushaltsgesetz 2024)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/5000

Vorlage 18/1451 (Erläuterungen zum Einzelplan 10)
Vorlage 18/1549 (Bericht zum Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“)

(Überweisung des Gesetzentwurfs an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend – sowie die zuständigen Fachausschüsse am 23.08.2023)

Vorsitzender Matthias Goeken weist darauf hin, dass der federführende Haushalts- und Finanzausschuss bis zum 10. November 2023 die Voten der mitberatenden Fachausschüsse erwarte, weshalb der Verkehrsausschuss voraussichtlich in seiner Sitzung am 8. November über etwaige Änderungsanträge beraten und über diese sowie den Einzelplan 10, Bereich „Verkehr“, abstimmen werde.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) beginnt ihre Ausführungen mit dem Dank für die zeitnahe Übersendung des Sprechzettels zur Einbringung des Einzelplans 10, Bereich „Verkehr“, in der 14. Sitzung, was umso mehr erfreue, da das nicht in allen Ausschüssen geschehe. Allerdings enttäusche die Kürze der Ausführungen: Habe Minister Oliver Krischer (MUNV) für die Einbringung des Einzelplans im vorigen Jahr noch 1.378 Worte aufgewendet, seien es bei StS Viktor Haase (MUNV) in diesem Jahr nur 870 gewesen.

Die Mobilität der Menschen bzw. der Verkehrssektor befänden sich in einer Phase großer Veränderungen, wozu sich im schwarz-grünen Koalitionsvertrag auch grundlegende Aussagen fänden, wobei in deren Zentrum die dringend notwendige Verkehrswende stehe. Der Vergleich zwischen dem Koalitionsvertrag und dem vorliegenden Einzelplan zeige in ernüchternder Weise die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit, zwischen bloßen Versprechungen und tatsächlichem Handeln auf. So stehe auf Seite 35 des Koalitionsvertrags:

„Zur Erreichung der Klimaziele muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine echte Alternative zum Individualverkehr werden. Unser Ziel ist es, den Verkehrsanteil deutlich in seine Richtung zu verschieben. Dazu machen wir den ÖPNV leistungsstärker, verlässlicher, vernetzter, flexibler, sicherer und barrierefrei. Bis 2030 wollen wir das Angebot im ÖPNV um mindestens 60 Prozent erhöhen.“

Vorliegender Haushaltsplan sehe im entsprechenden Kapitel gegenüber dem Vorjahr aber nur eine Erhöhung um 2,85 % bzw. 89,74 Millionen Euro vor. Damit würden noch nicht einmal der Kostensteigerungen der vergangenen Jahre abgedeckt, was nicht nur zu einem Stillstand bei der Fortentwicklung des ÖPNV führe, sondern de facto sogar

einen Rückschritt bedeute. Hinzu komme, dass die Bundesmittel zwar um 106 Millionen stiegen, die Landesmittel aber um 16 Millionen Euro gekürzt würden, was – böse ausgedrückt – bedeute, dass die Landesregierung mit ihrer Haushaltspolitik das Engagement der Bundesregierung in Sachen Verkehrswende hintertreibe. Wolle die Landesregierung ihre eigene Glaubwürdigkeit nicht untergraben, möge sie es angesichts dieser Kürzungen unterlassen, ständig neue Forderungen an die Bundesregierung zu richten.

Die Verkehrswende könne nur gelingen, wenn neben dem ÖPNV auch der Fuß- und Radverkehr deutlich und nachhaltig gefördert werde. Dazu heiße es auf Seite 37 des Koalitionsvertrags:

„Wir unterstützen die Kommunen bei der Planung und dem Bau kommunaler Radwegenetze und erleichtern den Abruf der Förderprogramme. Wir ermöglichen, dass mehr kommunale Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Planung und den Bau von Radwegeinfrastruktur über das ‚Zukunftsnetz Mobilität NRW‘ und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) fortgebildet werden. Ebenso werden dort die Ausbildung von kommunalen Mobilitätsmanagerinnen und -managern und die fachliche Unterstützung der Kommunen ausgeweitet. Zur Erfüllung ihrer erweiterten Aufgaben werden wir beide Institutionen stärken.“

In der Titelgruppe 61 „Nahmobilität“ des Einzelplans verringerten sich die entsprechenden Mittel aber um rund 30 % bzw. 15 Millionen Euro. Die Zuweisungen an die Gemeinden und Gemeindeverbände für Vorhaben der Nahmobilität verringerten sich ebenfalls um rund 15 Millionen Euro. Die Reaktionen aus der Fachwelt seien angesichts der auch hier augenscheinlich werdenden Diskrepanz zwischen Versprechungen und Handeln entsprechend verärgert ausgefallen. Eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs werde so nicht erreicht, weshalb auch nicht von einer zukunftsorientierten Mobilitätspolitik gesprochen werden könne.

70 % sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs fänden auf der Straße statt, weshalb das Straßennetz während der Verkehrswende hin zu einem ökologischen Ansatz die unverzichtbare Grundlage für eine funktionierende Mobilität darstelle. Die zusammengeführten Titel 777 11–777 14 beinhalteten 317,3 Millionen Euro, was gegenüber dem Vorjahr eine Kürzung von 34,7 Millionen Euro bedeute. Dabei fielen die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland im europäischen Vergleich schon jetzt gering aus, und der langjährige Mittelaufwuchs habe lediglich ausgereicht, um den Substanzverzehr zu verlangsamen. Besagte Kürzung gefährde in Kombination mit den massiven Kostensteigerungen der vergangenen Jahre also die Instandhaltung des Straßennetzes, wobei das natürlich auch die Radwege betreffe.

Im Zuge der Verkehrswende spiele die Binnenschifffahrt eine entscheidende Rolle. Auf Seite 40 des Koalitionsvertrags könne man dazu lesen:

„Um mehr Güter auf der Wasserstraße transportieren zu können, wollen wir die notwendige Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen stärken. Dazu müssen vor allem im Kanalnetz des Bundes Schleusenanlagen saniert und Brücken

angehoben werden. Dazu setzen wir auf die konsequente Umsetzung und kontinuierliche Weiterentwicklung des ‚Aktionsplans Westdeutsches Kanalnetz‘.“

Es handle sich um eine gesamtstaatliche Aufgabe, zu der auch Nordrhein-Westfalen seinen Beitrag leisten müsse. Die Titel 881 10/881 11 umfassten für das kommende Jahr aber nur knapp 5,4 Millionen Euro, wohingegen sie sich für das laufende Jahr noch auf 8 Millionen Euro beliefen. Auch unter Berücksichtigung des Engagements seitens des Bundes werde die Kürzung der Landesmittel um rund ein Drittel – das habe die Anhörung am 13. September 2023 gezeigt – kritisch bewertet.

Das Fazit laute somit, dass man noch nicht einmal mehr von einer Verkehrspolitik des Stillstands sprechen könne, da es sich vielmehr um eine des Niedergangs handle. Dieser Einzelplan enttäusche nicht nur mit Blick auf die Verkehrswende, sondern laufe auch den Interessen der Bürgerinnen und Bürger zuwider und schade dem Wirtschaftsstandort.

Auf die einleitende Bemerkung seiner Vorrednerin Bezug nehmend, bezeichnet **Oliver Krauß (CDU)** die Einbringungsrede zum Einzelplan von StS Viktor Haase (MUNV) als sehr zufriedenstellend, zumal es nicht auf die Länge der Ausführungen, sondern auf deren Inhalt ankomme. Mit Blick auf Formulierungen wie „Stillstand“ oder „Niedergang“ mahne er zur Sachlichkeit, schließlich könne man keinem Mitglied des Verkehrsausschusses absprechen, ernsthaft daran interessiert zu sein, die drängenden Probleme angehen und etwa die Verkehrswende voranbringen zu wollen.

Bestehende Zuständigkeiten, etwa die Bundeswasserstraßen oder das Deutschlandticket betreffend, könne man nicht einfach negieren. Diese lägen nun einmal in erster Linie bei der Bundesregierung, die sich aber häufig sperre, wohingegen die Landesregierung stets die Bereitschaft zeige, ihren Part zu übernehmen.

Die Sanierung bzw. Modernisierung der bestehenden Infrastruktur werde zu Recht angemahnt, allerdings gebe es schon seit dem Jahr 2017 einen von der CDU initiierten Hochlauf in dieser Sache, den man selbstverständlich fortführen werde, um beispielsweise das Straßennetz zukunftssicher auszugestalten oder die Mobilitätsangebote weiter zu vernetzen. Allerdings müsse man in diesem Zusammenhang auch die konjunkturelle Situation berücksichtigen, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Koalitionsvertrags weniger angespannt gewesen sei. Die Aufgabe der regierungstragenden Fraktionen bzw. der Landesregierung bestehe darin, mit dem verfügbaren Budget achtsam umzugehen und die begrenzten finanziellen Handlungsspielräume optimal zu nutzen. Die Beratungen liefen noch, und es werde geprüft, wo man nachsteuern müsse, was allerdings auch Einsparungen zur Folge haben könne. Es gelte, Priorisierungen vorzunehmen, um wichtige Transformationsprojekte verwirklichen und weitere Akzente setzen zu können.

Um einer Verschlechterung der Straßeninfrastruktur entgegenzuwirken, brauche es kontinuierlich steigende Mittel, die die Landesregierung in den vergangenen Jahren sehr wohl zur Verfügung gestellt habe. Zudem gelte es, die Potenziale der Digitalisierung zu nutzen, um flächendeckende klimafreundliche Mobilitätsangebote unterbreiten

zu können, weshalb sich die Förderung entsprechender Verkehrskonzepte weiterhin auf einem hohen Niveau bewege. Hinsichtlich der Nahmobilität berücksichtige die Landesregierung alle Facetten und beschränke sich keinesfalls nur auf den Radverkehr. Bezüglich Letzterem müsse aber berücksichtigt werden, dass die limitierten finanziellen Mittel dem für den Radwegebau erforderlichen Grundstückserwerb Grenzen setzen.

Vor diesem Hintergrund könne man der Landesregierung keine Stagnation vorwerfen, da sie versuche, die bestehenden Möglichkeiten maximal auszuschöpfen, um möglichst schnell voranzukommen.

Im Übrigen zeigten die Ausführungen seiner Vorrednerin, die sich offensichtlich nicht nur mit dem Haushaltsplanentwurf, sondern auch mit dem Koalitionsvertrag auseinandergesetzt habe, dass es in diesem Jahr genügend Zeit für die Haushaltsberatungen gebe; ein Aspekt der im vergangenen Jahr noch kritisiert worden sei.

Martin Metz (GRÜNE) führt aus, dass es der schwarz-grünen Koalition hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur vor allem um eine rationale Politik und somit um die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel auf Schienen, Wasserstraßen und Radwegen gehe. Die regierungstragenden Fraktionen und das MUNV arbeiteten in dieser Sache gut zusammen, aber die haushalterische Situation könne nicht einfach ausgeblendet werden, weshalb die Opposition nicht ständig Forderungen aufstellen möge, ohne darzulegen, wie deren Umsetzung finanziert werden solle. Da nicht alles, was man sich wünsche, umgesetzt werden könne, enthalte der Haushaltsplanentwurf auch Kürzungen, die allerdings mit Augenmaß vorgenommen worden seien. Wichtige Bereiche hingegen, habe man finanziell gut ausgestattet, um sie weiter voranbringen zu können.

Die Verkehrsinfrastruktur müsse vor allem im Bereich des kommunalen ÖPNV ausgebaut werden, weshalb etwa die Absenkung der Haushaltsansätze für die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen ein Problem darstellten. Insgesamt jedoch flössen weiterhin maßgebliche Bundes- und Landesmittel in den ÖPNV bzw. die Schieneninfrastruktur.

Den Antworten der Landesregierung auf die Fragen der SPD-Fraktion könne man entnehmen, dass die vorgesehene Mittelveranschlagung keine negativen Auswirkungen für die Erneuerung von Kanälen und Schleusen in Nordrhein-Westfalen mit sich bringe. Im Übrigen gehe es in diesem Zusammenhang nicht darum, mit dem Finger nach Berlin zu zeigen, sondern darum, die Regelungen im entsprechenden Vertrag zu achten. Das Land stehe zu seiner finanziellen Verantwortung, aber die Umsetzung obliege der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Hinsichtlich der Landesstraßen habe man gegenseitig deckungsfähige Haushaltsmittel zusammengeführt, und für den so wichtigen Erhalt der Landesstraßen stehe ein Rekordvolumen zur Verfügung, was insbesondere mit Blick auf die Herausforderungen bezüglich der Brücken wichtig sei.

Isoliert betrachtet, gebe es bei der Nahmobilität in der Tat Mittelkürzungen gegenüber dem Vorjahr, allerdings habe man etwa die Mittel für die Radwege an Landesstraßen bereits in den vorigen Jahren deutlich erhöht. So seien die 30 Millionen Euro aus dem Jahr 2022 im Jahr 2023 auf 43 Millionen Euro aufgestockt worden, weshalb die für 2024 vorgesehenen 38,4 Millionen Euro zwar eine Kürzung gegenüber 2023, aber eine

Steigerung gegenüber 2022 bedeuteten. Insgesamt bewege man sich also trotz der gegenwärtigen haushalterischen Beschränkungen immer noch auf einem sehr hohen Niveau.

In anderen Bereichen gehe das Land voran. So komme zum Jahreswechsel das gemeinsam vom MUNV und den Verkehrsverbänden realisierte Deutschlandticket Sozial, wobei man im Zusammenhang mit dem Semesterticket hoffentlich zu einer vergleichbaren Lösung kommen werde. Insgesamt gelte es zu berücksichtigen, dass die wie auch schon im Vorjahr aufgewendeten 280 Millionen Euro für den Landes- bzw. Verkehrshaushalt eine beträchtliche Summe darstellten. Da es sich beim Deutschlandticket um ein Erfolgsmodell handle, das die Bevölkerung finanziell entlaste und für eine Förderung des klimafreundlichen Verhaltens Sorge, wende man diese Summe gerne auf. Dennoch dürfe man es nicht als Selbstverständlichkeit abtun, dass die Landesregierung große Anstrengungen unternehme, um den ÖPNV in dieser Weise zu stärken; ein ähnliches Engagement wünsche man sich auch von anderen Akteuren, insbesondere der Bundesregierung.

Insgesamt zeige dieser Einzelplan – vorbehaltlich der noch laufenden Beratungen –, dass die Koalition bzw. das MUNV auch in finanziell schwierigen Zeiten Kurs hielten, um das Ziel einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen.

Es als vollkommen normal bezeichnend, dass Koalition und Opposition den vorliegenden Einzelplan unterschiedlich bewerteten, schließt **Christof Rasche (FDP)** die Bemerkung an, dass er immerhin die Einschätzung von CDU und Grünen teile, dass man nur über begrenzte finanzielle Möglichkeiten verfüge und damit entsprechend umgehen müsse. Die Äußerung von Oliver Krauß (CDU), dass man im Zuge der laufenden Haushaltsberatungen weitere Akzente setzen werde, deute darauf hin, dass ihn das derzeit Vorliegende nicht uneingeschränkt zufriedenstelle, was Änderungsanträge auch aus den Reihen der regierungstragenden Fraktionen erwarten lasse. Prinzipiell bestehe wohl zwischen allen Fraktionen dahin gehend Einigkeit, dass am Einzelplan noch gearbeitet werden müsse.

Ohne die Bedeutung der übrigen Verkehrsträger aus dem Blick zu verlieren, teile die FDP-Fraktion die Einschätzung der regierungstragenden Fraktionen, dass es sich beim Schienenverkehr um das Rückgrat einer modernen Mobilität handle. Nichtsdestotrotz würden die entsprechenden Ansätze in etwa halbiert.

Im Bereich der Nahmobilität gebe es ebenfalls Kürzungen, nämlich von rund 47,5 Millionen Euro auf rund 32,9 Millionen Euro, und dass, obwohl dieser Bereich im Zuge der schwarz-grünen Verkehrspolitik angeblich priorisiert werden solle.

Für die zusammengeführten Titel 777 11–777 14 sehe man etwa 317 Millionen Euro vor, was gegenüber den vorher für die Landesstraßen veranschlagten Mittel von insgesamt etwa 350 Millionen Euro ein deutliches Minus bedeute.

Den Antworten der Landesregierung auf die Fragen der Fraktionen zum Einzelplan könne man entnehmen, dass diese mit Blick auf die Grundsätze der Haushaltsklarheit und der Haushaltswahrheit überlege, im kommenden Jahr wieder zur alten Darstellungs-

weise zurückzukehren, was impliziere, dass den genannten Grundsätzen in diesem Jahr nicht hinreichend Genüge getan werde.

Daran erinnernd, dass Minister Dr. Marcus Optendrenk (FM) im Zusammenhang mit dem Haushaltsplanentwurf 2024 von einem Sparhaushalt gesprochen habe, geht **Klaus Esser (AfD)** anschließend auf die seitens des MUNV im Zusammenhang mit vorliegendem Einzelplan verwendeten Formulierungen ein: Klimawandel und Biodiversität statt Wirtschaft und Wertschöpfung – das deute darauf hin, im welchem Geiste die Erstellung erfolgt sei.

Beim Deutschlandticket gebe es Unklarheiten bezüglich der Kosten bzw. der Finanzierung, was sich natürlich auch auf die von Nordrhein-Westfalen in den kommenden Jahren zu leistenden Anteile auswirke und mit Blick auf künftige Haushalte Risiken mit sich bringe.

In der Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik zu Investitionsbedarfen für ein nachhaltiges Verkehrssystem – mit der man sich unter TOP 8 noch befassen werde – würden für die nordrhein-westfälische Straßeninfrastruktur bis 2030 rund 30 Milliarden Euro als erforderlich erachtet. Die entsprechenden Haushaltsansätze der Landesregierung reichten bei Weitem nicht aus, um diesen Bedarfen gerecht zu werden, zumal der schwarz-grüne Slogan „Erhalt vor Neubau“ wohl keinen Bestand haben könne, da man im Verkehrsausschuss angesichts des Zustands der Straßen und Brücken leider immer häufiger über die Notwendigkeit von Neubauten beraten müsse.

Auf die Bemerkung von Christof Rasche (FDP) eingehend, dass die Landesregierung überlege, mit Blick auf die Grundsätze der Haushaltsklarheit und Haushaltswahrheit wieder zur alten Darstellungsweise zurückzukehren, hebt **Minister Oliver Krischer (MUNV)** hervor, dass sich diese Formulierung nicht auf den Straßenbau, sondern auf die Weiterleitung der ÖPNVG-Mittel beziehe.