



Verkehrsausschuss

4. Sitzung (öffentlich)

16. November 2022

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:34 Uhr bis 14:22 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

	Vor Eintritt in die Tagesordnung	3
1	Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2023 (Haushaltsgesetz 2023)	4
	Gesetzentwurf der Landesregierung Drucksache 18/1200 (Haushaltsgesetz 2023) Drucksache 18/1500 (Ergänzung zum Haushaltsgesetz 2023)	
	Vorlage 18/361 (Einbringungsbericht zum Einzelplan 10) Vorlage 18/387 (Erläuterungsband zum Einzelplan 10)	
	Vorlage 18/374 (Landesstraßenbauprogramm 2023)	
	– Wortbeiträge	
	Der Ausschuss stimmt den für den Bereich des Verkehrs relevanten Kapiteln des Einzelplans 10 des Haushaltsplans 2023 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD zu.	

- 2 Frachtkranunglück im Krefelder Hafen** (*Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 1]*) **11**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/412
- keine Wortbeiträge
- 3 Personalengpässe an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn** (*Bericht beantragt von der AfD-Fraktion [s. Anlage 2]*) **12**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/409
- keine Wortbeiträge
- 4 Verschiedenes** **13**
- a) **Ausschusssitzung am 9. Dezember 2022** **13**
- b) **Bauzeitenplan Talbrücke Rahmede** **13**
- c) **Kranzniederlegung für verunfallte Straßenwärter und Vermessungs-
technikerinnen** **13**

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2023 (Haushaltsgesetz 2023)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/1200 (Haushaltsgesetz 2023)
Drucksache 18/1500 (Ergänzung zum Haushaltsgesetz 2023)

Vorlage 18/361 (Einbringungsbericht zum Einzelplan 10)
Vorlage 18/387 (Erläuterungsband zum Einzelplan 10)

Vorlage 18/374 (Landesstraßenbauprogramm 2023)

(Überweisung des Gesetzentwurfs an den Haushalts- und Finanzausschuss sowie die zuständigen Fachausschüsse am 02.11.2022)

Auf die Einbringung der für den Verkehrsausschuss relevanten Kapitel des Einzelplans 10 des Haushaltsplans 2023 durch Minister Oliver Krischer (MUNV) in der vorigen Sitzung Bezug nehmend, weist **Vorsitzender Matthias Goeken** darauf hin, dass in der heutigen Sitzung bereits die abschließende Beratung und die Abstimmung stattfinden müssten, da der Haushalts- und Finanzausschuss bis zum 25. November die Voten der zuständigen Fachausschüsse erwarte. Änderungsanträge der Fraktionen lägen nicht vor.

Gordan Dudas (SPD) merkt an, bei diesem TOP die Anwesenheit von Minister Oliver Krischer (MUNV) eigentlich für wünschenswert zu halten, gibt sich aber zuversichtlich, mit ihm in den kommenden Sitzungen über die entsprechenden Themen diskutieren zu können. Die Auseinandersetzung mit den konkreten Zahlen aus dem Haushaltsplan biete nun die Gelegenheit, die Ankündigungen aus der kleinen Regierungserklärung auf ihre tatsächliche Umsetzung hin zu überprüfen.

Im Bereich der Verkehrswege trete die grüne Handschrift sehr deutlich hervor. Der hohe Stellenwert des Radwegebaus lasse sich an der Aufstockung der entsprechenden Mittel um 3 Millionen Euro auf 33 Millionen Euro erkennen, wohingegen die Mittel für den Landesstraßenbau in gleichem Umfang auf 69 Millionen Euro reduziert würden. Diese Umverteilung zulasten der dringend benötigten Straßen stelle aus Sicht der SPD-Fraktion eine Ungeheuerlichkeit dar, zumal die Mittel für Erhaltungsmaßnahmen keinen Aufwuchs erführen und sich mit rund 213 Millionen Euro auf dem Niveau des Vorjahrs bewegten, weshalb es vonseiten der Wirtschaft berechtigterweise Kritik gebe und in diesem Zusammenhang teilweise sogar von einem Moratorium gesprochen werde. Die auf die rasante Steigerung der vergangenen zwölf Jahre unter SPD- und CDU-Verkehrsministern nun folgende Stagnation hinsichtlich der Mittelzuweisung müsse gerade auch mit Blick auf die immer weiter steigenden Baupreise als unverantwortlich bezeichnet werden. Wie man so die marode Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen sanieren wolle, müsse Minister Oliver Krischer (MUNV) noch erklären. Es bleibe zu hoffen, dass die CDU innerhalb der Koalition noch regulierend auf die Grünen einwirke.

Die Personalpolitik bei Straßen.NRW weise in eine ähnliche Richtung, da für 2023 43 Stellen weniger ausgewiesen würden als für 2022 und das, obwohl seit Jahren über die Notwendigkeit eines Stellenaufbaus geredet werde. Diese Zahl passe nicht zum Bekenntnis zur Mobilität als Standortfaktor. Nordrhein-Westfalen, das in einschlägigen Rankings nicht gut abschneide, brauche ein klares Bekenntnis zum Erhalt von Wirtschaftskraft und Arbeitsplätzen und letztlich auch von Wohlstand.

Auch wenn die Zuständigkeit für die Wasserstraßen vor allem beim Bund liege, bedeute das nicht, dass das Land sie dermaßen vernachlässigen und die Mittel für Baumaßnahmen an Kanälen bei 8 Millionen Euro einfrieren dürfe. Damit sende man ein falsches Signal an die Binnenschifffahrt und handle nicht im Sinne der Verkehrswende. Um sich einen Eindruck davon zu verschaffen, wie kurz die Wasserstraßen in Nordrhein-Westfalen vor dem Kollaps stünden, müsse man sich nur die kaputten Spundwände und Schleusen in Duisburg anschauen. Es drohten wesentlich längere Fahrtwege für die Binnenschiffe, was wiederum zusätzliche Lieferengpässe nach sich ziehen könne. Das Land müsse in Sachen Wasserstraßen also Eigeninitiative ergreifen, anstatt sich immer nur auf den Bund zu berufen.

Im Zusammenhang mit dem 49-Euro-Ticket brauche es ein klares Bekenntnis zu noch kostengünstigeren Tickets für bestimmte Zielgruppen in Nordrhein-Westfalen, wie es von Gewerkschaften, Verbraucherschützern, Sozialverbänden, Fahrgastverbänden, Schüler- und Studierendenvertretungen sowie den Grünen gefordert werde.

Insgesamt fehle es dem ersten eigenen Haushalt von Schwarz-Grün, trotz ambitionierter Ziele bei Radverkehr und ÖPNV, an finanziellem Gestaltungswillen, sodass ein Großteil des Verkehrsbereichs in Mitleidenschaft gezogen zu werden drohe. Die SPD-Fraktion biete ihre Zusammenarbeit an, um dem entgegenzuwirken, was sie in den nächsten Wochen mittels Anträgen dokumentieren werde.

Christof Rasche (FDP) hält es für eine bemerkenswerte Entwicklung, dass sein Vordrner darauf hoffe, dass die CDU regulierend auf die Grünen, also den früheren Lieblingspartner der SPD, einwirke, räumt aber ein, dass sich auch seine Fraktion einer deutlich veränderten Lage stellen müsse.

Mit Blick auf das Deutschlandticket gebe es noch viele offene Fragen, insbesondere zur Finanzierung, was auch daran liege, dass zwischen Bund, Ländern und weiteren Akteuren noch zahlreiche Gespräche anstünden. Auch aus diesem Grund habe Hilmar von Lojewski für die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände in der vorigen Sitzung eine Leerstelle im Verkehrsetat gefordert, um einen Defizitausgleich vornehmen zu können. Mit dieser Forderung werde man sich noch beschäftigen müssen.

Die fehlenden Aufwüchse bei den Mitteln für Landesstraßen und Wasserstraßen stellten insbesondere mit Blick auf die enorm gestiegenen Baukosten ein Problem dar, da man mit den gegebenen Mitteln weniger als früher realisieren könne.

Die Personalentwicklung weise ebenfalls in die falsche Richtung, so entfalle von den 16 für das MUNV neu geschaffenen Planstellen lediglich eine auf den Bereich des Verkehrs, und den 28 neuen Planstellen für das LANUV stünden 43 weggefallene bei Straßen.NRW gegenüber. Hier zeige sich sehr deutlich, dass die schwarz-grüne

Koalition den Naturschutz gegenüber der Verkehrsentwicklung priorisiere, obwohl es bei Letzterer aus Sicht von Industrie, Handel sowie Bürgerinnen und Bürgern großen Nachholbedarf gebe. Die FDP-Fraktion hingegen erachte eine ausgeglichene Betrachtung und Bewertung beider Bereiche für wünschenswert. Allerdings seien die unterschiedlichen Ansichten in dieser Sache systemimmanent, da sie die divergierenden parteipolitischen Positionen widerspiegeln.

Das gegenwärtige Haushaltsverfahren falle wegen des Regierungswechsels mit 47 Tagen überaus kurz aus, sogar im Vergleich zum ebenfalls verkürzten Haushaltsverfahren nach der Landtagswahl 2017, für das immerhin 67 Tage zur Verfügung gestanden hätten. Die knapp bemessene Zeit erschwere die Abstimmungsprozesse innerhalb der Fraktionen ungemein und mache es unmöglich, Änderungsanträge zur ersten Lesung einzubringen, weshalb man erst bei der zweiten und dritten Lesung tiefer in die Debatte einsteigen könne. Es stehe zu befürchten, dass den rechtlichen Ansprüchen hinsichtlich der Transparenz des Haushaltsverfahrens so nicht Genüge getan werde. Mit diesem Sachverhalt werde man sich noch beschäftigen müssen. Das laufende Verfahren bleibe davon aber unberührt, und die FDP-Fraktion werde versuchen, sich mit guten Argumenten zum Wohle Nordrhein-Westfalens einzubringen.

Oliver Krauß (CDU) hebt hervor, dass bezüglich des Haushaltsverfahrens ein Abstimmungsprozess stattgefunden habe, weshalb der Vorwurf der mangelnden Transparenz nicht angebracht sei. Alle für Verkehrspolitik Verantwortlichen könnten sich natürlich schon zur ersten und nicht erst zur zweiten oder dritten Lesung einbringen, was sein Vorredner mit seinem Wortbeitrag im Übrigen auch getan habe. Im Verkehrsausschuss befasse man sich ausschließlich mit Verkehrs- und nicht mit Umweltpolitik, weshalb man nicht implizieren möge, dass Erstere zu kurz komme. Der Versuch, Uneinigkeit innerhalb der Koalition herbeizureden, müsse scheitern, da diese geschlossen auftrete und einen Haushalt vorlege, der weder eine rein schwarze noch eine rein grüne, sondern vielmehr eine schwarz-grüne Handschrift trage und zudem für Kontinuität stehe.

Auch er selbst würde sich natürlich mehr Geld für den Verkehrsetat wünschen, um so die enormen Herausforderungen bewältigen und die ambitionierten Vorhaben umsetzen zu können.

Mit Blick auf Dinge, die in die Zuständigkeit des Bundes fielen, müsse man auch auf diesen verweisen dürfen; das gelte sowohl für die Bundeswasserstraßen als auch für das Deutschlandticket – welches man künftig auch als solches bezeichnen möge. Bei Letzterem solle man dessen gesicherte Finanzierung und die Klärung hinsichtlich der Regionalisierungsmittel, des Coronarettungsschirms und des Energiekostenausgleichs abwarten, bevor man Alternativangebote seitens des Landes für spezielle Personengruppen fordere.

Vom unveränderten Ansatz für den Bereich der Wasserstraßen partizipierten, unter anderem im Rahmen einer Kostenbeteiligung beim Ausbau von Kanälen im westdeutschen Kanalgebiet, nicht nur die Häfen entlang der Rheinschiene, sondern auch die Kanalhäfen als Logistikstandorte. Die Höhe der Ansätze richte sich nach dem Umfang der jährlichen Bautätigkeit des Bundes im jeweiligen Haushaltsjahr. Den Vorwurf, beim

Gütertransport die Binnenschifffahrt nicht als Alternative für den Schwerlastverkehr im Blick zu haben, weise er somit entschieden zurück.

Wenn man es mit der Verkehrswende ernst meine, müsse man natürlich einen Schwerpunkt auf die Radwege legen. Aber nur weil die Koalition genau das tue, könne man bezüglich der Straßen keinesfalls von einem Moratorium sprechen. Man verfare nicht nach dem Motto „Erhalt statt Neubau“, sondern „Erhalt vor Neubau“. Der Investitionsstau werde aufgelöst und Defizite in der Substanz würden beseitigt, wofür man 2023 Mittel in gleicher Höhe wie 2022 aufwende. Der Ausbau des NRW.Mobidroms komme der vernetzten Mobilität zugute und ermögliche ein modernes Vorgehen im Sinne der Verkehrswende.

Nun gelte es, im Ausschuss gemeinsam daran zu arbeiten, dass der Verkehr in Nordrhein-Westfalen in allen Bereichen besser fließen könne, da das einen wesentlichen Standortfaktor darstelle. Allerdings möge man auch die verschiedenen Zuständigkeiten berücksichtigen und alle Akteure anhalten, ihre jeweiligen Aufgaben zu erledigen. Das Angebot von Gordan Dudas (SPD) zur Zusammenarbeit nehme man jedenfalls gerne an.

Den für die Haushaltsverhandlungen veranschlagten Zeitraum als herausfordernd kurz bezeichnend, fügt **Klaus Esser (AfD)** an, dass man das nun nicht mehr ändern könne, weshalb man es einfach angehen möge.

Gegen eine Fokussierung auf Radwege spreche grundsätzlich nichts, allerdings brauche es mit Blick auf den viel beschworenen Straßenerhalt eine gewisse Ausgewogenheit, da man etwa im ländlichen Raum mit dem Fahrrad schwerlich zur Arbeit oder in das nächste Mittelzentrum gelangen könne. In NRW gebe es – und wechselseitige Schuldzuweisungen an CDU- und SPD-Verkehrsminister führten in diesem Zusammenhang nicht weiter – eine in der Qualität immer mehr nachlassende Infrastruktur, was insbesondere für Brücken gelte. Da diese bei Weitem nicht alle in die Zuständigkeit des Bundes, sondern teilweise auch in die des Landes fielen, dürfe man bezweifeln, ob die entsprechenden Haushaltsansätze ausreichten, um diesem Problem angemessen zu begegnen und könne nur hoffen, dass es in den nächsten Jahren nicht zu einer rapide steigenden Zahl von Brückensperrungen komme.

Zur zweiten Lesung werde seine Fraktion Anfragen und Änderungsanträge einbringen, um den Prozess kritisch-konstruktiv zu begleiten.

Martin Metz (GRÜNE) räumt ein, dass man den engen Zeitrahmen für das Haushaltsverfahren durchaus kritisch bewerten könne, gibt aber zu bedenken, dass der Grund dafür in den erheblichen Verwerfungen für die Privatwirtschaft und die Staatsfinanzen läge, die der russische Angriffskrieg auf die Ukraine mit sich bringe und denen Bund, Länder und Kommunen gemeinsam entgegenzuwirken versuchten.

Der erste gemeinsame Haushalt der seit einigen Monaten amtierenden schwarz-grünen Landesregierung atme den Vereinbarungen des Koalitionsvertrags folgend den Geist der Mobilitätswende. In diesem Zusammenhang erstaune der sehr auf den Straßenbau fokussierte Wortbeitrag von Gordan Dudas (SPD), da man von dessen Partei

seit einiger Zeit immer wieder höre, dass nur die SPD noch kompetente Umweltpolitik betreibe, wohingegen die Grünen das nicht mehr könnten.

Unter der rot-grünen Landesregierung mit ihrem SPD-Verkehrsminister habe der Ansatz für den Bau von Landesstraßen zuletzt bei 32 Millionen Euro gelegen, sei dann unter Schwarz-Gelb auf 72 Millionen Euro erhöht worden und belaufe sich unter Schwarz-Grün nun auf 69 Millionen Euro. Wenn die SPD diesbezüglich also von einem Rollback spreche, lasse sie ihr eigenes Regierungshandeln außer Acht. Dass der Straßenneubau den Grünen nicht übermäßig am Herzen liege, verstehe sich von selbst, aber es gebe ohnehin viele begonnene Maßnahmen, die es im Rahmen des Landesstraßenbauprogramms abzuarbeiten gelte. Ein wichtiges Vorhaben der Koalition stelle die Schaffung eines neuen Landesstraßenbedarfsplans dar, um mittels einer aktuellen Grundlage abwägen zu können, welche Straßen unter den Gesichtspunkten der nachhaltigen Mobilität bzw. des Klimaschutzes aus- oder neugebaut werden sollten.

Im Zuge der Diskussionen um die Sperrung der Rheinbrücke Leverkusen vor knapp zehn Jahren sei das Thema „Erhalt“, auch bezüglich der Landesstraßen, endlich in den Blick genommen worden und man habe die entsprechenden Ansätze erhöht. Allerdings bringe es nichts, immer mehr finanzielle Mittel zur Verfügung zu stellen, wenn es nicht genügend Personal gebe, das diese Mittel auch verbauen könne. Insofern handle Schwarz-Grün mit der erneuten Zuweisung von rund 213 Millionen Euro für diesen Bereich konsequent. Natürlich müssten der Erhaltungsbedarf und die Baukapazitäten laufend bewertet und gegebenenfalls Niederschlag in Haushaltsanpassungen finden, aber die Behauptung, dass sich nichts tue, entbehre jeglicher Grundlage.

Die finanzielle Beteiligung des Landes am Ausbau der Bundeswasserstraßen fuße auf einem jahrzehntealten Abkommen, weshalb man der Landesregierung nur schwerlich vorwerfen könne, die Mittel einzufrieren. Vielmehr habe der zuständige Bundesverkehrsminister im Haushaltsentwurf eine Kürzung im Bereich der Wasserstraßen vorgenommen, was die Grünen rückgängig machen wollten, ohne dabei allerdings Unterstützung seitens der SPD zu erfahren.

Bei der Einführung des 49-Euro-Tickets handle es sich um eine überaus positive Entwicklung. Minister Oliver Krischer (MUNV) sowie seinen Mitarbeitenden gebühre Dank für ihren Einsatz in dieser Sache, und der Landesanteil von 280 Millionen Euro könne als durchaus beachtlich bezeichnet werden. Seitens der Koalition werde man in Absprache mit den zuständigen Akteuren prüfen, welche Möglichkeiten es gebe, für bestimmte Personengruppen noch günstigere Tarife anzubieten, wobei es sich dabei – wie man auch aufseiten der Opposition sehr wohl wisse – um ein sehr komplexes Thema handle.

Auch wenn einige Aspekte noch der Beratung bedürften, zeige vorliegender Haushaltsplan insgesamt, dass Schwarz-Grün in Sachen Mobilitätswende den richtigen Kurs verfolge.

Christof Rasche (FDP) vertritt die Ansicht, dass die Mobilität der Zukunft folgenden Kriterien genügen müsse: Nachhaltigkeit, Sicherheit, Verlässlichkeit und möglichst auch Schnelligkeit. Dabei gehe es vor allem um die Gesamtheit der Verkehrsträger,

weshalb man nicht einen oder zwei ausgewählte Verkehrsträger zulasten der übrigen bevorzugen dürfe.

Seitens der Koalition heiße es einerseits, dass es hinsichtlich des Landesstraßenbaus kein Moratorium gebe und andererseits, dass zunächst ein neuer Bedarfsplan erstellt werde. Man möge darlegen, wie das zusammenpasse.

StS Viktor Haase (MUNV) hebt hervor, dass das vorliegende Landesstraßenbauprogramm und der künftige Landesstraßenbedarfsplan aufzeigten, dass es kein Moratorium gebe oder geben werde. Nichtsdestotrotz lege die Koalition eine klare Priorität auf den Erhalt bzw. die Sanierung bestehender Infrastruktur, wobei man über die Herangehensweise im Detail noch intensive Diskussionen im Ausschuss führen werde. Die Talbrücke Rahmede könne in diesem Zusammenhang gleichermaßen als Sinnbild und Warnung gelten.

Natürlich würde das MUNV höhere Ansätze freudig begrüßen, aber die Aufstellung des Haushaltsplans erfolge nun mal vor dem Hintergrund eines laufenden und sich verschärfenden Krieges und der damit einhergehenden Einschränkungen hinsichtlich der Mittelverteilung. So enge das von Ministerpräsident Hendrik Wüst vorgestellte Dreisäulenmodell die finanziellen Möglichkeiten an anderer Stelle ein.

Mit den herausfordernd kurzen Beratungszeiten für den Haushaltsplan, die im Übrigen auch mit den Entlastungspaketen des Bundes zusammenhängen, müsse auch die Landesregierung umgehen, weshalb sie Beträge aus der mittelfristigen Finanzplanung teilweise unverändert übernehme, wobei gleichwohl auch einige Schwerpunkte gesetzt würden.

Mit dem Stellenzuwachs beim LANUV reagiere man auf den dringend zu intensivierenden Hochwasserschutz und treffe die haushalterischen Grundlagen für die Umsetzung des Zehnpunkteplans. Die Stellenverringerung bei Straßen.NRW gehe nicht mit Stellenstreichungen einher, da man damit lediglich die Kompetenzverlagerung auf Die Autobahn GmbH des Bundes nachvollziehe. Vielmehr versuche man sogar, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken und in die Zukunft zu investieren, indem man dort einige Dutzend Stellen für Auszubildende bzw. Anwärterinnen und Anwärter schaffe. Insofern dürfe man die Entwicklungen beim LANUV und bei Straßen.NRW nicht gegeneinander ausspielen.

Die Bereitstellung von 280 Millionen Euro als Landesanteil für das 49-Euro-Ticket stelle einen großen Kraftakt dar, und auch die Umsetzung in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden werde durchaus herausfordernd. Man befinde sich derzeit in intensiven und konstruktiven Arbeitsgesprächen mit allen Akteuren, auch über die Ausgestaltung bzw. Anpassung weiterer Tickets in NRW, wobei diesbezüglich noch keine Lösungen vorlägen, die man hier und heute präsentieren könne.

Die Reduzierung der Mittel für den Landesstraßenbau auf 69 Millionen Euro und das Einfrieren der Mittel für den Landesstraßenerhalt bei rund 213 Millionen Euro anführend, fährt **Gordan Dudas (SPD)** mit der Einschätzung fort, dass man in diesem Zusammenhang sehr wohl von einem Moratorium sprechen könne. Das gelte umso

mehr, wenn man sich vergegenwärtige, dass es unter den rot-grünen und schwarz-gelben Vorgängerregierungen stets Aufwüchse in diesem Bereich gegeben habe.

StS Viktor Haase (MUNV) merkt an, dass man unter einem Moratorium gemeinhin den Aufschub bzw. das Aussetzen jeglicher Maßnahmen verstehe, was aber angesichts der eingeplanten 69 Millionen Euro für den Bau und der rund 213 Millionen Euro für den Erhalt von Landesstraßen keinesfalls geschehe. Details zu den laufenden Planungen bzw. Projekten könne man dem vorliegenden Landesstraßenbauprogramm entnehmen.

Der Ausschuss stimmt den für den Bereich des Verkehrs relevanten Kapiteln des Einzelplans 10 des Haushaltsplans 2023 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD zu.

