

08.02.2022

Antrag

der Fraktion der SPD

Vom Regierungswechsel 2017 zur Mobilitätskrise 2022: Diese Landesregierung hinterlässt ein verkehrspolitisches Trümmerfeld!

I. Ausgangslage

NRW ist das bevölkerungsreichste Bundesland Deutschlands. Mit seinen 17,9 Millionen Einwohnern sind hier sogar mehr Menschen zuhause als im Nachbarland Niederlande. Sie erwirtschaften mit 697 Milliarden Euro ein Fünftel des gesamten deutschen Bruttoinlandsprodukts. Wäre NRW ein eigenes Land, läge es im internationalen Vergleich auf Rang 18 noch vor Schweden, Polen oder Belgien. Im Radius von 500 Kilometern (311 Meilen) um die Landeshauptstadt Düsseldorf leben über 160 Millionen Menschen. Nordrhein-Westfalen ist eine Verkehrsdrehscheibe von europäischem Rang. Angesichts dieser Kennzahlen wird deutlich, wie groß die Bedeutung einer funktionierenden und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für die Menschen und die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen ist.

Vor dem Hintergrund der zu Ende gehenden Wahlperiode stellt sich die Frage, welche Bilanz die Landesregierung bezüglich ihrer verkehrspolitischen Arbeit vorlegen kann. Diese Bilanz ist, bezogen auf wesentliche Punkte der mobilen Realität im Land, wie etwa die Staus auf den Straßen, den Zustand der Brücken und des Öffentlichen und Schienenpersonennahverkehrs mehr als ernüchternd. Für wichtige Bereiche muss Stillstand oder sogar Rückschritt für unser Land konstatiert werden.

Straßenverkehr und Staus

Im Landtagswahlkampf 2017 traf das von CDU und FDP gemachte Wahlversprechen »Bewegung wählen - Weg mit den Staus in NRW« auf großes öffentliches Interesse. Die heutigen Regierungskoalitionäre haben dieses Versprechen in fünf Jahren Regierungszeit nicht eingelöst. Ganz im Gegenteil zeigt ein Blick auf die aktuelle Verkehrsstatistik des ADAC, veröffentlicht in der Tagespresse am 3. Februar 2022, dass sich die Staulage im Land im Vergleich zu den Vorjahren weiter verschlimmert. So gab es im Jahr 2021 rund 215.500 Staumeldungen - und damit ein Drittel mehr als im Corona-Jahr 2020. Die Staudauer nahm insgesamt betrachtet sogar um über 40 % auf 106.500 Stunden zu. Die Gesamtlänge aller Stauereignisse wuchs den Daten zufolge um 22 % auf fast 240.000 km. Zu dieser Schreckensbilanz muss der Einfluss von Corona noch hinzu gerechnet werden, denn der ADAC schreibt in seiner Bilanz treffend: „Wenn mit allmählicher Normalisierung der Corona-Situation der Pkw-Verkehr in kürzester Zeit wieder rasant ansteigt und noch mehr Menschen das Auto nutzen als vor der Pandemie, droht dem Autobahnsystem in Nordrhein-Westfalen ein Kollaps.“ Auch zum Ablauf der fünfjährigen Regierungszeit von CDU und FDP bleibt Nordrhein-Westfalen das Stauland Nummer 1 in Deutschland.

Datum des Originals: 08.02.2022/Ausgegeben: 08.02.2022

Die Verkehrssituation auf unseren Straßen ist eine schwere Belastung für alle Verkehrsteilnehmer vom reinen Privat-Verkehr über die Berufspendler bis hin zur Wirtschaft. Von Verkehrswende keine Spur. Stattdessen hat die Landesregierung einen Gesetzentwurf (Änderung des Straßen- und Wegegesetzes, Drs. 17/14962) eingebracht, der u.a. Erleichterungen für die Schaffung von Lkw-Parkplätzen im nachrangigen Straßennetz vorsieht, um die Autobahnen zu entlasten. Dies ist eine Politik zur Aufrechterhaltung eines verkehrspolitischen Status quo, der unser Land nicht nur ökologisch, sondern auch rein logistisch in den Ruin treibt. Eine solche Politik führt dazu, zusätzliche Lkw-Verkehre zu generieren und vielen Kommunen im Hinterland von Bundesautobahnen schwerwiegende Verkehrs-, Müll- und Sozialprobleme aufzubürden, die durch diese grundfalsche Verkehrspolitik entstehen. Demgegenüber sind keine besonderen Anstrengungen der Landesregierung erkennbar, Güterverkehre auf die Schiene und auf die Wasserstraßen zu verlagern. Es kommt nicht auf den bedarfsgerechten Ausbau des verkehrsinfrastrukturellen Status quo an, sondern auf eine grundlegende Veränderung des sogenannten Modal Split, d. h. die Veränderung der Anteile der einzelnen Verkehrsträger an der Gesamt-Verkehrsleistung in Nordrhein-Westfalen. Hierzu bedürfte es deutlich mehr Anstrengungen für einen massiven Ausbaus des Schienennetzes und für die Instandhaltung und Fortentwicklung der Binnenwasserstraßen bzw. der Binnenschifffahrt.

Brücken

Eng verbunden mit der Problematik der Überlastung unserer Straßenverkehrsinfrastruktur, ist der Zustand der Brücken im Land. Nach statistischen Erhebungen werden noch rund 70 % der Personen-, aber auch rund 70% der Güterverkehre auf der Straße abgewickelt. Insofern rücken insbesondere Straßenbrücken in den Fokus der Betrachtung. In Nordrhein-Westfalen gibt es allein in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßenbau.NRW 3.812 Brücken im Verlauf von Landesstraßen und 2.556 Brücken im Verlauf von Bundesstraßen. Für die Autobahnen in Nordrhein-Westfalen, seit dem 1.1.2021 in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes, kommen rund 2.330 Brücken im Bereich der Niederlassung Westfalen und 2.260 Brückenbauwerke im Rheinland hinzu. Der Zustand eines Großteils dieser Brücken kann als problematisch bis marode beschrieben werden. Der ADAC hat diesen im Rahmen seiner Stau-bilanz als „katastrophal“ bezeichnet.

Die jüngsten Vorgänge um die Emscher-Talbrücke im Verlauf der A 43 bei Herne oder die Rahmede-Talbrücke im Verlauf der A 45 bei Lüdenscheid, haben gezeigt, wie anfällig unsere Verkehrsinfrastruktur ist. In beiden Fällen mussten die Brückenbauwerke mit abrupten Maßnahmen von der Sperrung für schwere LKWs bis zur Vollsperrung vor weiterer Überlastung geschützt werden. Schwerwiegende Folgen für die Berufspendler und die Wirtschaft, aber vor allem auch für die betroffenen angrenzenden Kommunen und deren Anwohnerinnen und Anwohner, waren und sind die Folge. Dabei haben die abrupten Schutzmaßnahmen den Betroffenen keinerlei Zeit gelassen, sich vorzeitig auf die veränderte Situation einzustellen. Es konnte jeweils nur reagiert werden, um das schlimmste Chaos zu vermeiden.

Brücken müssen richtigerweise turnusmäßig visuell und »handnah« überprüft werden. Ziel dieser Überprüfungen ist es, valide Aussagen über die Ermüdungs- und Extrembeanspruchungen sowie den Fortschritt von Vorschädigungen zu erhalten. Diese Überwachung von Brücken soll jederzeit die Sicherheit des Bauwerks gewährleisten und deren Nutzungsdauer verlängern. Vor diesem Hintergrund ist das gegenwärtige sogenannte Brücken-Monitoring entsprechend der DIN 1076 als offenkundig unzureichend anzusehen. Denn es muss auch Ziel einer solchen Überwachung sein, frühzeitig auf nachteilige Veränderungen der jeweiligen Bauwerke reagieren zu können, anstatt durch abrupte Notmaßnahmen wie Ablastungen und Sperrungen in letzter Minute.

Diese Problematik im Blick, stellen sich weitere Fragen. Wie ist es jenseits der Straßenverkehrsinfrastruktur mit den Brücken im Lande Nordrhein-Westfalen insgesamt bestellt? Welche Brücken sind von herausragender Bedeutung für die Verkehrsinfrastruktur des Landes, und wie stellt sich die Situation bei den Schienenwegen im Land dar?

Bereits im Jahre 2019 haben die am Rhein ansässigen Industrie- und Handelskammern auf die enorme Bedeutung der 28 Brücken hingewiesen, die zwischen Emmerich und Bonn den Rhein überqueren. Ob Straßenbrücken von Kommunen, Land oder Bund, ob Schienenpersonenverkehr oder Schienengüterverkehr: bei der Betrachtung muss der Zustand des Bauwerkes und seine Zuverlässigkeit bzw. die Dringlichkeit von Erhaltungsmaßnahmen im Vordergrund stehen. Hierzu fehlt für das Land Nordrhein-Westfalen ein verlässlicher Überblick.

Der Wirtschaftsstandort Nummer 1 in Deutschland und einer der führenden Wirtschaftsstandorte in Europa, nämlich Nordrhein-Westfalen, fährt bei dieser zentralen Frage nach einer verlässlichen und leistungsstarken Verkehrsinfrastruktur lediglich auf Sicht. Von einem verlässlichen und verkehrsträgerübergreifenden Frühwarnsystem für Brücken keine Spur. Stattdessen sind das Land, seine Menschen, seine Kommunen und seine Wirtschaft vor weiteren »bösen Überraschungen« nicht gefeit.

Dabei macht die Pressemitteilung der IHK Köln vom 20. Januar 2021 mehr als deutlich wie ernst die Lage ist. Die IHK fordert einen Masterplan für unsere Brücken in NRW. Auch hierzu ist die Landesregierung bis heute untätig geblieben.

ÖPNV / SPNV

ÖPNV und SPNV sind ein unverzichtbares Standbein für eine umfassende und notwendige Verkehrswende in Nordrhein-Westfalen. Voraussetzung dafür sind attraktive Mobilitätsangebote für die Kundinnen und Kunden. Dies bedeutet Sicherheit, Bezahlbarkeit und Verlässlichkeit der Angebote. ÖPNV und SPNV sind in NRW vergleichsweise teuer. Der Zustand vieler Bahnhöfe und Haltepunkte ist für die Menschen unzumutbar. Die Verlässlichkeit der Angebote ist ebenfalls kritisch zu sehen, insbesondere im Zusammenhang mit dem jüngsten Marktaustritt des insolventen Verkehrsunternehmens Abellio.

Sehenden Auges hat die Landesregierung den Marktaustritt des Verkehrsunternehmens Abellio über Monate untätig begleitet. Das Unternehmen, das bislang rund jeden sechsten Schienenkilometer im SPNV im Land gefahren hat, hatte in den vergangenen Jahren vielfach auf eine unzureichende Finanzierungsbasis seitens des Landes hingewiesen. Der Marktaustritt zum 31.1.2022 kam somit nicht überraschend. Anzeichen für die chronische Unterfinanzierung und nicht mehr zeitgemäße Finanzierungskonzepte zur Fortentwicklung eines zukunftsfähigen ÖPNV/SPNV waren seit Jahren erkennbar. Spätestens seit Herbst 2019, als der weitere Marktbegleiter eigenwirtschaftlicher Verkehre in NRW, die Firma Keolis im Verkehrsausschuss dieselben Missstände beklagt hatte, musste jedem klar sein, dass es mit diesen Verkehrsangeboten hinsichtlich ihrer Verlässlichkeit und Stabilität nicht mehr lange gut gehen konnte.

Im Ergebnis musste unter enormem Zeitdruck, innerhalb von zwei Wochen, zu Beginn des Jahres 2022 ein Übergangsfahrplan geschaffen werden, um möglichst viele Verkehre aufzufangen, die Abellio nach dem Marktaustritt zum 31.1.2022 nicht mehr erbringen würde. Die Landesregierung war bemüht die Absicherung der bisherigen Abellio-Verkehre zu 78 % als Erfolg zu bewerten. Jedoch sind diese Vorgänge als Bankrotterklärung der Verkehrspolitik dieser Landesregierung anzusehen. Wer mindestens 22 % der Nutzer von Abellio-Angeboten im Regen stehen lässt, handelt nicht verantwortungsvoll für die Menschen im Land. Nicht zu vergessen ist, dass dieser Übergangsfahrplan in Wirklichkeit ein Notfallfahrplan ist. Das ist ein

absolutes Novum in der Geschichte unseres Landes, mit Mehrkosten von 167 Millionen € für die Steuerzahler.

Im Ergebnis ist das das Gegenteil vorausschauender Verkehrspolitik. Schließlich hat die Landesregierung eine Gewährleistungspflicht für eine reibungslose Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Das gilt insbesondere für die Massenverkehre des SPNVs und ÖPNVs. Nachteilig betroffen von dieser Misere sind täglich Millionen von Fahrgästen. Statt mehr Verlässlichkeit und Förderung eines attraktiven ÖPNV/SPNV zur Beförderung einer umfassenden Verkehrswende, entsteht mit der steigenden Unzuverlässigkeit öffentlicher Verkehrsangebote mehr Frust und Unzufriedenheit bei den Menschen. Insofern zeigt die Bilanz seit der Regierungsübernahme 2017 fünf verlorene Jahre für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik und eine umfassende Verkehrswende in Nordrhein-Westfalen.

Nahmobilität und Radverkehr

Auch die Förderung der Nahmobilität und insbesondere des Radverkehrs ist ein unverzichtbares Standbein für eine umfassende Verkehrswende. Mit Blick auf die in der 16. Legislaturperiode von der damaligen SPD-geführten Landesregierung definierten Radschnellwege und deren gesetzliche Gleichstellung mit Landesstraßen, ist die Bilanz dieser Landesregierung mehr als ernüchternd. Der Baufortschritt bei den Radschnellwegen geht gegen null. So ist beispielsweise der Baufortschritt beim Flaggschiff der Radschnellwege, nämlich dem RS1 von Moers bis Hamm, mit einer Gesamtlänge von 115 km, mit nur 15 Kilometern in zwei Teilstücken zu beziffern. Hier ist die Frage berechtigt, ob es sich bei der Radverkehrspolitik dieser Landesregierung um nicht mehr als Symbolpolitik handelt. Denn dort, wo besonders wirksam zur Verkehrswende beigetragen werden kann, passiert am wenigsten, nämlich in den Metropolen unseres Landes.

Darüber hinaus zeigt das von der Landesregierung geschaffene Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG, Drs. 17/13977), welchen Stellenwert sie der Förderung der Nahmobilität beimisst. Jenseits von Sonntagsreden mussten die Verkehrsexperten zur Kenntnis nehmen, dass dieser Gesetzentwurf seine erforderliche Wirksamkeit gar nicht entfalten kann, weil klar definierte Ziele und eine ausreichende Finanzierung des Gesetzes nicht gegeben sind. Insbesondere der erfolgreichen Volksinitiative »Aufbruch Fahrrad« wurde mit diesem Gesetz ein Bärendienst erwiesen.

Luftverkehrskonzept NRW

Vergessen hat diese Landesregierung offenkundig auch, dass sie bis 2017 immer wieder die Vorlage eines Luftverkehrskonzepts für Nordrhein-Westfalen gefordert hat. Heute müssen wir feststellen, dass ein solches Luftverkehrskonzept für unser Land nach fünfjähriger Regierungszeit von CDU und FDP immer noch nicht vorliegt. Damit fehlt den Flughäfen und der Luftverkehrswirtschaft insgesamt eine wichtige landespolitische Rahmensetzung, die Planungssicherheit für die relevanten Akteure der Luftverkehrswirtschaft bieten könnte. Darüber hinaus wurde durch das Nichtstun dieser Landesregierung auch die Chance verspielt eine ambitionierte Veränderung der Spreizung von Start- und Landeentgelten an den Flughäfen zu schaffen, mit deren Hilfe die von Fluglärm geschädigten Menschen besser geschützt werden können.

Auch hinsichtlich eines der Lieblingsthemen dieser CDU/FDP-Landesregierung, nämlich der Beschleunigung von Planungsverfahren für die Verkehrsinfrastruktur, bietet das Thema Luftverkehrspolitik ein gutes Beispiel für den eklatanten Widerspruch von Anspruch und Wirklichkeit. So sind die Planfeststellungsverfahren für wichtige Projekte an Flughäfen in Nordrhein-Westfalen über die Jahre immer weiter verzögert worden, anstatt für alle Beteiligten, von den

Flughäfen über die angrenzenden Kommunen bis zur betroffenen Anwohnerschaft, möglichst schnell Rechtssicherheit zu schaffen.

II. Der Landtag stellt fest:

- Diese Landesregierung hinterlässt ein verkehrspolitisches Trümmerfeld.
- Nach fünf Jahren Regierung von CDU und FDP befindet sich unser Land in einer Mobilitätskrise.
- In wesentlichen Bereichen der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilität in Nordrhein-Westfalen ist die Situation heute schlechter als beim Amtsantritt der CDU/FDP-Landesregierung im Jahre 2017.
- Die Landesregierung hat es versäumt die notwendige und umfassende Verkehrswende entschlossen mit einem Gesamtkonzept anzugehen. Stattdessen hat sie sich an Symptomen der aufkommenden Mobilitätskrise abgearbeitet und wie das Kaninchen vor der Schlange agiert.
- Trotz deutlich mehr zur Verfügung stehenden Geldes und Politik mit der Gießkanne hat die Landesregierung sich verzettelt und keine entscheidenden Fortschritte bei der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität in Nordrhein-Westfalen erzielt.
- Unverzichtbar wäre in den vergangenen fünf Jahren gewesen »vor die Lage« zu kommen und mit einer proaktiven Politik präventiv zur Lösung der Verkehrsprobleme des Landes wichtige Initiativen zu liefern, denn die Landesregierung hat eine Gewährleistungspflicht für eine funktionierende und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen.
- Ministerpräsident Hendrik Wüst trägt als ehemaliger Landesverkehrsminister die Verantwortung für die gescheiterte Verkehrspolitik der zu Ende gehenden Legislaturperiode.

III. Der Landtag beschließt:

Nordrhein-Westfalen braucht einen Neustart in der Verkehrspolitik. Moderne und zukunftsfeste Mobilität für unser Land kann nur im Zusammenwirken von Bundesregierung, Landesregierung und unseren Kommunen sowie allen weiteren relevanten Akteuren erfolgreich gestaltet werden. Hierzu braucht es neben einer konstruktiven Zusammenarbeit vor allem eine ganzheitliche Betrachtung der Verkehrsinfrastruktur mit Blick auf die erforderliche umfassende Verkehrswende für unser Land, seine Menschen und seine Wirtschaft.

Thomas Kutschaty
Sarah Philipp
André Stinka
Carsten Löcker

und Fraktion