



Verkehrsausschuss

47. Sitzung (öffentlicher Teil)¹

12. November 2025

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:31 Uhr bis 15:00 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2026 (Haushaltsgesetz 2026) 5

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/15000
Drucksache 18/16300

Vorlage 18/4124 (Erläuterungsband
Vorlage 18/4256 (Einbringungsbericht)
Vorlage 18/4338 (Beantwortung von Fragen)
Vorlage 18/4495 (Entwurf des Landesstraßenbauprogramms 2026 und
des Ersatzneubauprogramms Brücken 2026)

– Wortbeiträge

Der Ausschuss stimmt dem Einzelplan 10 des Gesetzentwurfs der Landesregierung Drucksachen 18/15000 und 18/16300 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD zu.

¹ vertraulicher Teil mit TOP 8 siehe vAPr 18/87

2 NRW muss funktionieren: Funktionierende Wasserstraßen statt Stillstand – Erhalt der Logistik für die Zukunft des Industriestandorts NRW sichern! 8

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/14013

Ausschussprotokoll 18/986 (Anhörung vom 24.09.2025)

– 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.

3 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans durch sechs Maßnahmen (siehe Anlage 1) 11

Vorlage 18/4414
Vorlage 18/4481

– Wortbeiträge

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „Stadtbahnlinie 3: Kapazitätserweiterung Jöllenbecker Straße in Bielefeld“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen aller Fraktionen.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „Neubau Westbahn in Bonn“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen aller Fraktionen.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „Kapazitätserweiterungen auf den Stadtbahnlinien 4, 13 und 18 in Köln“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen aller Fraktionen.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „StadtBahn Süd in Köln“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen aller Fraktionen.

Der Ausschuss lehnt die von der SPD formulierte Maßgabe zu der Maßnahme „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln“ (Anlage 1) mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD ab.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und FDP bei Enthaltung der AfD-Fraktion.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „Urbane Seilbahn zwischen dem Hbf. Wanne-Eickel und der Techno Ruhr International (TRI) in Herne“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP bei Enthaltung der AfD-Fraktion.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu den in Vorlage 18/4414 aufgeführten Maßnahmen zur Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD.

4 Zehnte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung 24

Drucksache 18/16418

Vorlage 18/4502

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen mit dem Verordnungsentwurf mit den Stimmen aller Fraktionen.

5 Sondervermögen Infrastruktur – Mittelverwendung beim Land Nordrhein-Westfalen (Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [siehe Anlage 2]) 25

– mündlicher Bericht der Landesregierung

– Wortbeiträge

6 Unterfinanzierung des Landesbetriebs Straßen.NRW (Bericht beantragt von der Fraktion der FDP [siehe Anlage 3]) 27

– mündlicher Bericht der Landesregierung

7 Verschiedenes 28

– keine Wortbeiträge

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2026 (Haushaltsgesetz 2026)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 18/15000
Drucksache 18/16300

Vorlage 18/4124 (Erläuterungsband)
Vorlage 18/4256 (Einbringungsbericht)
Vorlage 18/4338 (Beantwortung von Fragen)
Vorlage 18/4495 (Entwurf des Landesstraßenbauprogramms 2026 und
des Ersatzneubauprogramms Brücken 2026)

(Überweisung des Gesetzentwurfs an den Haushalts- und Finanzausschuss – federführend – sowie an die zuständigen Fachausschüsse mit der Maßgabe, dass die Beratung des Personalhaushalts einschließlich aller personalrelevanten Ansätze im Haushalts- und Finanzausschuss unter Beteiligung seines Unterausschusses Personal erfolgt, am 17.09.2025)

Gordan Dudas (SPD) bedankt sich für die Einbringung des Haushalts für den Verkehrsbereich im Jahr 2026. Aus der sehr kurzfristig vorgelegten Ergänzungsvorlage ergäben sich einige neue Punkte, die zur Kenntnis genommen, aber auch bewertet werden müssten.

Die Mittel zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur seien mit 67 Millionen Euro zumindest wieder auf den Stand des laufenden Jahres gebracht worden. Das sei ein kleiner Schritt in die richtige Richtung und zeige, dass sich der Druck der SPD an dieser Stelle gelohnt habe und die Kritik richtig gewesen sei. Dennoch bleibe der Ansatz weiterhin deutlich hinter früheren Jahren zurück. Darauf habe seine Fraktion in der letzten Sitzung schon hingewiesen.

Erfreulicherweise seien die Mittel für das Deutschlandticket inzwischen angepasst worden.

Viele andere Bereiche blieben weiterhin unterfinanziert. Insbesondere für den Landesbetrieb Straßen.NRW habe die SPD-Fraktion mehr erwartet.

Ein Dank gehe an den Minister für den ergänzende Bericht zur Personalentwicklung, der eine sehr detaillierte und transparente Darstellung des aktuellen Stands liefere. Das sei hilfreich und schaffe Klarheit.

Die neuen Kapitel 10 024 und 10 026 beträfen mit rund 3,5 Milliarden Euro das Sondervermögen. Hierzu würden unter TOP 5 noch einige Fragen gestellt.

Oliver Krauß (CDU): bezieht sich auf seine Äußerungen in der vorherigen Sitzung zum vorliegenden Haushaltsentwurf. Der Haushalt setze angesichts der herausfordernden Wirtschaftslage klare und richtige Prioritäten mit dem Dreisatz „investieren“, „priorisieren“ und „konsolidieren“. Sicherlich wünsche sich die CDU auch an der einen

oder anderen Stelle mehr Geld, aber die Landesregierung habe das unter den gegebenen Rahmenbedingungen Optimale herausgeholt. Nun müssten die Mittel verausgabt werden.

Die Ergänzungsvorlage sehe noch einmal 10 Millionen Euro für kommunalen Straßenbau und das Deutschlandticket vor.

Für den NRW-Plan für gute Infrastruktur seien Mittelansätze einzustellen und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro zu veranschlagen.

Er danke allen an, die unter diesen schwierigen Rahmenbedingungen an der Haushaltsaufstellung beteiligt gewesen seien.

Christof Rasche (FDP) spricht die Anzahl und Länge von Staus sowie Zugverspätungen an, die eindeutig auf riesige Probleme in Nordrhein-Westfalen hinwiesen. Noch nie habe es so viele Staus und so viele Staukilometer gegeben. Hinzu komme die bislang schlechteste Situation im Schienenpersonennahverkehr, und das bei finanziell begrenzten Mitteln.

Der Mangelverwaltung könne die FDP nicht zustimmen, weil die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrspolitik elementar wichtig für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen seien. Darin liege eine große Aufgabe für das Land.

Die NE-Bahnen würden aktuell viel weniger finanziell unterstützt als unter der Vorgängerkoalition. Da müsse mehr passieren.

Für den Schienenpersonennahverkehr würden zudem Bundesregionalisierungsmittel zweckentfremdet. Zumindest würden aus diesen Mitteln wie schon im Vorjahr Teile der Schienenpolitik finanziert, die vorher über Jahre und Jahrzehnte aus dem Landeshaushalt finanziert worden seien.

Bei Landesstraßen könne ein Drittel weniger gebaut und saniert werden, weil Baukostensteigerungen nicht berücksichtigt würden.

Trotz der zusätzlichen 10 Millionen Euro stehe man beim kommunalen Straßenbau immer noch lediglich bei der Hälfte der Vorjahre. Auch dieser Bereich sei also völlig unterfinanziert.

80 % des Verteilungsschlüssels beim Sondervermögen richteten sich nach Einwohnerzahlen und nur 10 % nach Fläche. Der ländliche Bereich dürfe nicht untergehen. Angestrebt werden solle eine Politik für alle 18 Millionen Einwohner im Land Nordrhein-Westfalen und keine übermäßige für die Großstädte und eine nachteilige für den ländlichen Raum.

Auch **Martin Metz (GRÜNE)** dankt dem Ministerium und allen damit befassten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Aufstellung des Haushalts und für die Begleitung dieses gesamten Verfahrens.

Inhaltlich schließe er sich dem Kollegen Krauß an. Sicherlich sei der Weg aufgrund der Rahmenbedingungen steinig, aber er führe in Richtung einer besseren Mobilität. Die Politik mit Augenmaß habe gleichzeitig alle Verkehrsträger im Blick. Stichworte seien die Absicherung des Deutschlandtickets, der Planungsvorrat und die NE-Bahnen.

Das zeige, dass ÖPNV und Schiene weiter eine große Rolle spielten. Man setze natürlich auch auf den bundesseitig zu erarbeitenden ÖPNV-Finanzierungspakt, und hoffe dadurch auf neuen Drive. Zumindest gebe es diesbezüglich ein paar positive Signale von Bundesebene.

Für Straßenbau werde ein Rekordansatz von 235 Millionen Euro eingeplant. Zwar sei der Hinweis auf Baupreissteigerungen zu Recht erfolgt, aber diese Landesregierung und diese Koalition machten klar, welche Wertigkeit der Straßenbau und der Erhalt der Straßen für sie habe. Auch der Radverkehr solle in einem untergeordneten Bereich vom Sondervermögen für Radwege an Landesstraßen profitieren. Hinzu kämen Förderung und Ausbau der Nahmobilität.

Insgesamt befinde sich das Land auf einem guten Weg, der konzentriert gemeinsam weitergegangen werde. Dieser Haushalt sei dabei als Etappenziel zu sehen.

Klaus Esser (AfD) meint, einige Kritikpunkte seien zu Recht genannt worden. Dieser Haushalt enthalte einige Fehlallokationen von Mitteln. Wo der Haushaltsentwurf zusätzliche Mittel vorsehe, werde dieses Plus durch Baupreissteigerungen aufgezehrt und im Saldo sogar zu einem Minus.

Das Deutschlandticket verteuere sich weiterhin. Auch fehle im Ausschuss nach wie vor eine konkrete Aussage über den Vollkostenansatz. Ein Vertreter der Deutschen Bahn habe sich einmal auf irgendwo bei 200 bis 240 Euro eingependelt. Die Preise für die Bürger stiegen also weiter. Der ländliche Raum werde weiter abgehängt. In wesentlichen Teilen, die diese Landesregierung habe erreichen wollen, habe es keinen Fortschritt gegeben.

Ohne das Sondervermögen des Bundes sähe es hinsichtlich des Infrastrukturerhalts und -ausbaus in NRW schlecht aus. Zudem sei er sich nicht sicher, ob die zur Verfügung stehenden Beträge überhaupt verbaut werden könnten; denn dafür würden neben dem Geld auch baureife ausgeplante Projekte benötigt. In anderen Bundesländern hätten solche in der Vergangenheit vorgelegen, in NRW jedoch meist nicht.

Der Ausschuss stimmt dem Einzelplan 10 des Gesetzentwurfs der Landesregierung Drucksachen 18/15000 und 18/16300 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD zu.

2 NRW muss funktionieren: Funktionierende Wasserstraßen statt Stillstand – Erhalt der Logistik für die Zukunft des Industriestandorts NRW sichern!

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/14013

Ausschussprotokoll 18/986 (Anhörung vom 24.09.2025)

(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss federführend sowie zur Mitberatung an den Ausschuss für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz, Energie am 05.06.2025)

Vorsitzender Matthias Goeken informiert, der mitberatende Ausschuss für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie habe für eine Ablehnung des Antrags votiert.

Frank Börner (SPD) sieht das westdeutsche Kanalnetz inklusive Rhein letztlich als Rückgrat des Industriestandorts Nordrhein-Westfalen, insbesondere des Ruhrgebietes. Deshalb sei dessen Erhaltung und Funktionsfähigkeit sehr wichtig. Andernfalls werde der Industriestandort massiv gefährdet.

Die Diskussionen der letzten Jahre hätten gezeigt, dass kein Erkenntnisproblem vorliege, sondern es um die Frage gehe, ob der Standort gesichert oder der marode Zustand beibehalten werde.

Die Anhörung habe klar dringenden Handlungsbedarf aufgezeigt und ergeben, dass die im Antrag enthaltenen Forderungen und Aspekte genau die wichtigen Punkte darstellten. Einen Antrag mit ähnlichem Inhalt habe es vor ein oder zwei Jahren bereits gegeben. Nicht zielführend sei es, nur einen Antrag zu stellen und das Thema dann auf sich beruhen zu lassen. Es müsse endlich zu Veränderungen kommen, damit das Kanalnetz mit den Schleusen zuverlässig funktioniere.

Eine der zentralen Aussagen in dieser Anhörung sei der Hinweis gewesen, dass das Thema auf Bundesebene zur Sprache gebracht werden müsse. Allerdings werde die Stimme von NRW in Berlin offensichtlich nicht gehört. Deshalb solle durch den Antrag noch einmal auf den Handlungsbedarf hingewiesen werden. Von NRW aus müsse endlich genug Druck gemacht werden, damit auf Bundesebene gehandelt werde.

Ina Besche-Krastl (GRÜNE) erinnert, Abgeordneter Röls-Leitmann habe in seiner Rede die Aktionen seitens des Landes NRW, zum Beispiel seitens des Ministers als Vorsitzendem der Verkehrsministerkonferenz, aufgezählt. Tatsächlich könne man sich fragen, ob die Stimme von Nordrhein-Westfalen in Berlin Gehör finde. Die SPD-Fraktion müsse eigentlich einen kürzeren Draht zum Finanzministerium haben.

Die Forderungen der SPD-Fraktion ähnelten denen der Grünen sehr. Das einzige Thema, dem sich die SPD offenbar nicht widmen wolle, sei das sehr drängende Problem der Binnenschifffahrt und insbesondere, wie mit den zunehmenden Herausforderungen des Klimawandels, Stichwort „Niedrigwasserphasen“, umgegangen werde. Dabei gehe es

darum, ob eine Flottenanpassung erfolge, wie mit digitalen Pegelprognosen umgegangen werde oder ob alternative Transportkonzepte erarbeitet würden. All diese Aspekte kämen im vorliegenden Antrag nicht vor. Da somit zentrale Elemente für die Zukunft der Binnenschifffahrt in NRW fehlten, könne dem Antrag nicht zugestimmt werden.

Olaf Lehne (CDU) unterstreicht, zu einem großen Teil handele es sich um gemeinsame Ziele. Argumente zu wiederholen und wiederholt Forderungen zu stellen, könne richtig sein, müsse es aber nicht sein.

2023 hätten CDU und Grüne gemeinsam einen erheblich weitreichenderen Antrag gestellt. Der einzige wesentliche Unterschied liege im Sondervermögen. Das Ministerium arbeite zum Beispiel bereits an einer verlässlichen Finanzierung der Wasserstraßen, an der Sanierung von Schleusen und Pollern, daran, die Digitalisierung der Branche zu fördern, an der Umsetzung und Weiterentwicklung des „Aktionsplans westdeutsche Kanäle“, daran, sich im Bund für schnellere Planungs- und Genehmigungsverfahren einzusetzen, daran sich im Bund für die Unterstützung der Binnenschifffahrt bei der Entwicklung neuer Schiffstypen stark zu machen und daran, die Binnenschifffahrt bei dem Umstieg auf klimaneutrale Antriebe zu unterstützen, wie der Antrag von CDU und Grünen dies gefordert habe. Für all das sei in erster Linie ist der Bund zuständig. Schauen Sie sich an, was Minister Krischer auf der Verkehrsministerkonferenz erreicht habe und was der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz aus Oktober dieses Jahres enthalte, dann habe sich die Verkehrsministerkonferenz sehr eindeutig geoutet. Die Verkehrsministerkonferenz betrachte sowohl die vorgesehene Kürzung im Einzelplan 12 bei der Bundeswasserstraße als auch die Nichtberücksichtigung der Bundeswasserstraße im Sondervermögen mit großem Unverständnis und halte es für nicht hinnehmbar, dass trotz der bereits bestehenden erheblichen Unterfinanzierung weiterhin keine bedarfsgerechte Finanzierung erfolge.

In erster Linie seien SPD und CDU gefordert, das in Berlin darzustellen. Die CDU bemühe sich derzeit, in Berlin ihren Einfluss geltend zu machen, damit auch über das Sondervermögen noch Gelder flössen. Der Einsatz für die Wasserstraße bleibe eine Daueraufgabe für alle Parteien in Nordrhein-Westfalen.

Positiv hervorzuheben sei, dass ab 2025 für die kommenden vier Jahre im Klima- und Transformationsfonds 400 Millionen Euro für klimafreundliche Schifffahrt und Häfen zur Verfügung stünden. Eine entsprechende Forderung habe der Antrag von CDU und Grünen aus dem Jahr 2023 enthalten.

Die Handlungsfelder seien deutlich. Das habe die Anhörung wieder gezeigt. Der Antrag der SPD zeige diese Handlungsfelder zwar auf, aber wiederhole sie nur. Eine reine Wiederholung reiche nicht; entscheidend sei, welche Arbeit tatsächlich geleistet werde. Insofern sei auch die SPD gefordert, in Berlin ihren Einfluss geltend zu machen.

Christof Rasche (FDP) erinnert an frühere Diskussionen zur Binnenschifffahrt und betont, die Infrastruktur sei teilweise uralt, die Schleusen zum Teil 100 Jahre. Der Sanierungsbedarf sei hoch.

Gerade für Niedrigwasser müsse die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrtstraßen und des Rheins deutlich gestärkt werden, damit sie auch dann leistungsfähig blieben. Das sei eine gewaltige Aufgabe. Er halte wenig davon, immer nur nach Berlin zu zeigen und so zu tun, als trage das Land nicht selbst Verantwortung. Die Landespolitik könne sehr wohl einwirken, und zwar auch im Bereich der Schifffahrt.

Die Anhörung habe gezeigt, dass dieser Antrag der SPD wichtige Themen benenne. Zum Antrag von CDU und Grünen, der naturgemäß eine Kompromisslinie verfolgt habe, habe es erhebliche Kritik in der Anhörung gegeben. Dies sei im Hinblick auf den SPD-Antrag nicht der Fall gewesen.

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.

3 Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans durch sechs Maßnahmen (siehe Anlage 1)

Vorlage 18/4414

Vorlage 18/4481

Vorsitzender Matthias Goeken: Gemäß § 7 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr Nordrhein-Westfalen ist das Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags zur Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplanes bzw. zur Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans notwendig.

Die Fraktion der SPD hatte vor der heutigen Sitzung eine Maßgabe zur Herstellung des Einvernehmens eingereicht. Diese liegt Ihnen als Tischvorlage aus und wurde zuvor bereits durch das Ausschussesekretariat versendet. – Ich erteile der SPD-Fraktion das Wort. Herr Kollegen Dudas, bitte sehr.

Gordan Dudas (SPD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. – Das ist ein bemerkenswerter Vorgang. Die letzte Verkehrsausschusssitzung begann um 9 Uhr morgens. Aufgrund offener Fragen haben wir diesen Punkt wieder von der Tagesordnung genommen. Um 9:21 Uhr ist bei T-Online ein Artikel erschienen, der zeigt, dass eine bewusste Steuerung gegen die Tunnellösung in Köln und damit gegen den regionalen Beschluss durch die Grünen erfolgt ist.

Noch im Januar 2025, Herr Vorsitzender, Herr Minister, hat dieser Ausschuss mit der Vorlage 18/3444 ein wortgleiches Einvernehmen nach § 7 ÖPNV-Gesetz hergestellt, ebenso für die Projekte in Bonn und Dortmund gemäß den Beschlüssen der jeweiligen Regionalräte. Gleiches gilt für die Vorlage 18/3660 aus März.

Auf frühere Beispiele, etwa die Vorlagen 17/5367 im Juni 2021 und 17/2225 Juli 2021 mit fast 20 Projekten oder die Vorlagen 17/1021 und 17/553 aus dem Jahr 2018 zeigen, dass seit mehreren Legislaturperioden die Beschlüsse der zuständigen Gremien stets wortgleich übernommen oder bei Unstimmigkeiten gar nicht eingebracht wurden.

Deswegen halte ich für das Protokoll fest, vor diesem Hintergrund halten wir die aktuelle Entscheidungsvorlage für rechtswidrig, da es der Landesregierung bzw. dem Ministerium nicht zusteht, ein Einvernehmen zu einer Regelung herbeizuführen, die in dieser Form gar nicht beantragt wurde. Uns interessiert insbesondere: Auf welcher Rechtsgrundlage kann das Ministerium den Vorschlag eines gewählten Gremiums abändern, ohne dies mit den Betroffenen abzustimmen und dann den geänderten Vorschlag zur Einvernehmensherstellung vorlegen? Vielleicht kann uns der Minister das gleich erklären.

Herr Vorsitzender, aus diesem Grund hat die SPD-Fraktion beantragt, der Vorlage der Landesregierung nur mit der Maßgabe nachstehender Änderung zuzustimmen:

Seite 4, Zeile 32

Der Maßnahmentitel „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln im Interimszustand“ ist wie folgt zu ändern:

„Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln mit unterirdischer Stadtbahnführung in der Kölner Innenstadt“.

Diese Maßgabe entspricht dem Beschluss des Rates der Stadt Köln vom 3.4.2025 und dem Beschluss des Regionalrates vom 16.05.2025. Das ist die Vorlage RR17/2025 und passt die Vorlage wortgleich an.

Herr Vorsitzender, die Entscheidungsvorlage des Ministeriums sieht vor, dass ein Einvernehmen zu sechs kommunalen Infrastrukturpunkten hier vorzunehmen ist. Wie bereits von mir erläutert, unterstützt unsere Fraktion die Maßnahme ... (*akustisch unverstärkt*) auf der Ost-West-Achse in Köln in dieser derzeit vorgesehenen Interimfassung nicht. Deswegen beantrage ich dazu gemäß § 42 Abs. 1 der Geschäftsordnung eine Einzelabstimmung über alle sechs Maßnahmen.

Oliver Krauß (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst bedanke ich mich, dass der Minister und das Ministerium in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses die Beratung über die Vorlage vertagt haben. Es hatte sich in der Tat ergeben, dass wir zu einzelnen Punkten noch Nachfragebedarf hatten. Das betraf nicht nur die Ost-West-Achse in Köln, auf die Herr Kollege Dudas abstellte, sondern auch andere Projekte. Wir haben die Zeit genutzt, die uns das Ministerium dankenswerterweise mit der Vertragung gegeben hat, und noch Nachfragen geklärt.

Herr Kollege Dudas, finde ich, weist zu Recht auf eine äußerst befremdliche Berichterstattung in einem Online-Portal hin. Ich frage mich: Wieso sitzen wir noch hier, wenn berichtet werden kann, dass wir schon irgendwelche Beschlüsse gefasst haben, die dann auch noch einseitig interpretiert werden? Wir haben keinen Beschluss gefasst; wir haben ganz bewusst vertagt.

Mir ist auch wichtig, wir lassen keinen Zweifel daran, dass wir die kommunale Planungshoheit der Stadt Köln in jeder Form respektieren. Deswegen werden wir uns natürlich auch von Landesseite aus nicht in die Kölner Debatte einmischen. Vor allem, und das stelle ich für die CDU-Fraktion klar, geht es hier nicht um eine Niederlage für ein Tunnelbündnis. So war der Wortlaut der Berichterstattung in dem Online-Portal. Hier geht es nicht um Sieg und Niederlage, sondern hier geht es darum, dass wir mit der Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans mehrere Maßnahmen voranbringen wollen.

Wenn ich die Vorlage des Ministeriums richtig lese, dann ist diese Vorlage offen formuliert. Das heißt, hier gibt es überhaupt keine Bestätigung einer Kritik zum Ratsbeschluss. Zum Ratsbeschluss des Tunnelbündnisses in Köln hat sich der Minister gar nicht ausgelassen und das Ministerium auch nicht. Es ist ganz wichtig, das festzuhalten. Keine Bewertung, keine Niederlage für Tunnelgegner oder Tunnelbefürworter und vor allem keine Bestätigung irgendwelcher Kritik, die in Ratsdebatten in Köln wohl so geäußert wurden, dass sogar einzelne Vertreter im Rat der Stadt Köln die Debatte verlassen haben. Das ist jetzt nicht das Thema des Verkehrsausschusses.

Wir haben uns damit zu befassen, wie das Einvernehmen herzustellen ist. Ich bin der SPD ausgesprochen dankbar, dass sie uns noch einmal in Erinnerung gerufen hat,

wie der Beschlussvorschlag aus dem Regionalrat Köln ausgesehen hat: Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln mit unterirdischer Stadtbahnführung in der Kölner Innenstadt.

Das Ministerium hat genau bewertet, was mit diesem Beschlussvorschlag, der ins Einvernehmen gestellt werden sollte, erreicht werden kann. Ich glaube, dass wir sehr deutlich der Vorlage entnehmen können, welche Hausaufgaben hier noch zu erledigen sind. Wie gesagt, keine Vorfestlegung. Das ist wichtig. Insofern bin ich Herrn Minister Krischer und nicht weniger Herrn Oberbürgermeister Burmester aus Köln sehr dankbar, dass sie die Zeit genutzt haben. Wir haben die Zeit genutzt, aber auch Sie, Herr Kollege Krischer, und Herr Kollege Oberbürgermeister Burmester haben die Zeit genutzt. Sie haben sich zusammengesetzt und die kritischen Punkte angesprochen. Sie haben daraufhin beide noch einmal in einem Schriftwechsel deutlich gemacht, worum es geht. Uns ist immens wichtig, dass es eben nicht darum geht, dass hier eine Vorfestlegung getroffen wird, sondern dass wir hier beschließen müssen, was bestmöglich realisiert werden kann. Wir geben der Stadt Köln die kurzfristige Möglichkeit, auf Basis der abgestimmten Planungsgrundlage zeitnah die bauliche Umsetzung der Außenäste zu beginnen. Parallel hat der Rat der Stadt Köln die Möglichkeit, die erteilten und eventuell weitere Prüfaufträge planerisch abzuschließen und mit den Zuwendungsgebern Bund und Land abzustimmen.

Ich bitte um Verständnis, dass diese Hausaufgabe der Stadt Köln in dieser kurzen Zeit seit der letzten Sitzung am 31.10.2025 nicht zu erledigen war. Aber wichtig ist doch, dass die Finanzierbarkeit der Maßnahme in einem späteren Zielausbauzustand durch eine spätere Aufnahme nach Erledigung der Prüfaufträge in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen werden kann, und zwar so, wie die Stadt Köln das dann geplant und beantragt hat im Innenbereich, der Variante nach Erledigung der Prüfaufträge. Ich bin Minister Krischer sehr dankbar für die Klarstellung, dass die zu einem späteren Zeitpunkt zu beantragende mögliche Spezifizierung der Ausbaulösung für den Innenstadtbereich – überirdisch die einen, Tunnellösung die anderen – mittels der bestehenden Übergangsregelung sehr wohl zeitnah in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen werden kann. Hier ist nichts vertan. Ich finde es gut, dass wir noch einmal deutlich machen, dass wir als Verkehrsausschuss das Benehmen für das Land Nordrhein-Westfalen herstellen. Interne Konflikte, die offensichtlich sehr weit hochkochen, sodass Bürgerinitiativen sich gemüßigt fühlen, uns die Mailpostfächer zu füllen, können wir uns nicht in den Landesverkehrsausschuss tragen lassen. Wir sind hier gehalten, das beste und schnellstmögliche Ergebnis zu erzielen. Von daher danken wir für die Vertagung und dafür, dass ergebnisoffen die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln im Interimszustand beschlossen werden kann.

Martin Metz (GRÜNE): Meine Kolleginnen und Kollegen! Was zeichnet diese Koalition aus? Diese Koalition zeichnet aus, dass man eine Verkehrsinfrastrukturpolitik macht, die sich an der Sache orientiert. Wie ist die Sachlage? Die Sachlage ist folgende:

Wir haben einen ÖPNV-Bedarfsplan, der sehr alt und schon überholt ist. Es war eine rot-grüne Regierung, die sich 2015, glaube ich, oder so das Ziel setzte, den neuen ÖPNV-Bedarfsplan aufzustellen. Jetzt sind wir zehn Jahre weiter und immer noch nicht

da, wobei man optimistisch sein kann, dass jetzt Ergebnisse kommen. Es gibt gute Gründe dafür, dass es länger gedauert hat.

Gleichzeitig hat man aber gesagt: Daran kann nicht die Zukunft des ÖPNV hängen. Wenn es sinnvolle Projekte gibt, dann gibt es die Interimslösungen. So auch hier. Eben wurde schon gesagt, es wurden einige Projekte aufgenommen, bei denen man gesagt hat, die müssen jetzt loslegen können, die müssen weiter vorangehen können, die wollen wir nicht vertrösten. Deshalb gibt es diese Übergangslösung.

Es gibt ein Projekt in Köln, das sehr emotional betrachtet wird und in das viele Interessengruppen hineinspielen. Wie das Ministerium vollkommen richtig in seiner Regionalratsvorlage schreibt – deshalb verwundert mich, was Herr Dudas gesagt hat, denn die Interimsmaßnahme ist eigentlich Bestandteil dessen, was beantragt wurde, und so wird nämlich ein Schuh draus –, wird eine zweistufige Inbetriebnahme der Ost-West-Achse geplant. Der Betrieb mit Langzügen soll Ende 2030 mit einem Endausbau in den Abschnitten West, Bestandstunnel und Ost sowie einer provisorischen Lösung im Abschnitt Innenstadt starten. Die Fertigstellung und Nutzung des Tunnels in der Innenstadt sind für Ende 2040 vorgesehen.

Meine Damen und Herren, was heißt das? Es gibt zwei Baustufen, die selbst Gegenstand des Antrags sind. Was ist jetzt hier der Punkt? Die eine Baustufe soll Ende 2030 fertig sein. Wenn man Ende 2025 hat, merkt man, man sollte langsam für diese wichtigen Bereiche loslegen können. Deshalb ist es wichtig, dass wir sagen: Da ist Zeitdruck, da muss man ran.

Gleichzeitig hat man für das, was Ende 2040 nach jetzigem Stand sein soll, in Köln offenbar noch diverse Prüfaufträge beschlossen und gesagt: „Wir müssen hier noch einmal gucken. Wollen wir das nicht noch ein bisschen anders machen?“ usw. Das war auch nicht Gegenstand der Antragsunterlagen.

Das ist zeitlich noch weg, und das, was wir als Fakten haben, ist noch nicht das, was man eigentlich bräuchte. Deshalb gibt es noch Sachen zu erledigen. Da macht es doch Sinn, genau das zu tun, was das Ministerium vorgeschlagen hat und was die Koalition tun wird, nämlich zu sagen, mit den Sofortmaßnahmen können die jetzt loslegen, alles andere wird im geordneten Verfahren, wenn es schnell geht, sogar noch über die Übergangslösung geprüft und ansonsten beim ÖPNV-Bedarfsplan geprüft und je nach Prüfergebnis aufgenommen.

Deshalb ist seitens der Gremien ein zweistufiges Vorgehen beantragt. Wir sagen, für die erste Stufe gibt es hier das Go. Für die zweite Stufe ist das weder eine Entscheidung für noch gegen einen Tunnel in der Kölner Innenstadt auf der Ost-West-Achse. Dies bleibt weiteren Prüfungen vorbehalten. Es ist vernünftig, so vorzugehen. Wir wollen das nicht politisieren bzw. uns von der Politisierung, wie sie in der Stadt Köln gerade sehr intensiv betrieben wird, anstecken lassen, sondern gehen sachgerecht in Stufen vor. Das schafft Planungssicherheit und schließt weder das eine aus, noch gibt es das andere verbindlich vor. Ich denke, das ist ein gutes Zeichen, worauf alle Beteiligten aufbauen können. Ich wünsche mir, dass wieder ein bisschen mehr Ruhe reinkehrt, denn wenn wir über Verkehrsinfrastruktur und über solche Projekte mit diesem Volumen und mit dieser Bedeutung reden, dann tut sicherlich nicht gut, sich immer nur

die Köpfe darüber heiß zu reden, sondern auch mal mit kühlem Verstand zu schauen: Was ist ein sinnvolles Vorgehen? Worauf kann man sich verständigen? Wir leisten heute mit unserer Entscheidung einen Beitrag dazu

Gordan Dudas (SPD): Ich möchte auf die beiden Wortmeldungen vor mir eingehen. Das „ergebnisoffen“, wie es jetzt hier auch geheißen hat, erschließt sich mir nicht. Ich gehe noch einmal auf Frage 2 ein, die wir an das Ministerium gestellt haben:

„Welche konkreten Punkte des Ratsbeschlusses bewertet das Ministerium als ‚unklar‘ oder ‚widersprüchlich‘ in Bezug auf die Ausgestaltung und Anbindung des geplanten Tunnels?“

Ich zitiere aus der Antwort:

„Die Anmeldung einer Maßnahme bei parallelem Beauftragen umfangreicher Prüfaufträge lässt den kommunalen Willen unklar erscheinen. Derartige Prüfaufträge stehen im Widerspruch mit der Anforderung einer abgeschlossenen Vorplanung, welcher Variantenbetrachtungen vorausgegangen sind, sowie der erforderlichen Dringlichkeit.“

Deswegen möchte ich vom Minister erklärt wissen, wie er das genau bewertet, aber auch noch einmal bezüglich unserer Einschätzung, dass diese Verfahrensweise rechtswidrig ist, eine Antwort vom Minister erbitten.

Christof Rasche (FDP): Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Das ist sowohl inhaltlich als auch politisch ein sehr brisantes Thema. Dieser ganze Infrastrukturplan in Köln hängt von einer vernünftigen, relativ zeitnahen – da bin ich mit meinem Kollegen Metz einig, das dauert alles lange – Lösung in diesem Bereich ab. So lange keine Entscheidungen getroffen werden, fehlt der Kern dieser Gesamtlösung, und deswegen hat es in Köln Jahre, wenn nicht sogar 20 Jahre eine Diskussion gegeben: Mache ich dort eine Tunnellösung oder mache ich sie nicht?

Die Diskussion schien unendlich zu sein, bis CDU, SPD und FDP gemeinsam gesagt haben, wir wollen die Tunnellösung. Endlich war der Knoten durchgeschlagen. Das fanden, und das verstehe ich auch, die Grünen vor Ort überhaupt nicht gut. Als dann die Vorlage für die Verkehrsausschusssitzung auf 31.10. auf einmal auf dem Tisch lag, sprangen die CDU-Kollegen in Köln förmlich unter die Decke, weil das dem Ziel der Grünen vor Ort entsprach: Wenn wir diesen Ratsbeschluss schon nicht verhindern konnten, wollen wir ihn wenigstens auf dem weiteren Weg im Verkehrsausschuss des Landtags von Nordrhein-Westfalen blockieren. – Das ist doch der wahre Grund. Hier wird doch um das eigentliche Thema herumgeredet. Dann wurde plötzlich diese Vorlage am 31.10. von der Tagesordnung genommen. Das führte dazu, dass die Kollegen der Grünen auch hier im Landtag förmlich unter die Decke sprangen, weil sie endlich diese Entscheidung haben wollten, was einer Blockade dieses Projektes gleich kommt.

Jetzt fanden 14 intensive Tage zwischen CDU und Grünen in der Koalition statt. Nun bleibt es bei der Vorlage, wie sie am 31.10. geschrieben worden ist. Da fragt man sich: Wer entscheidet so und warum? Die kommunale Seite hat klar entschieden. Wenn der Kollege Krauß sagt, wir wollen schnellstmöglich eine Lösung, denn müssen wir heute

entscheiden. Die Vorlage ist doch da. Wer heute nicht richtig entscheidet, wie es der Kölner Stadtrat getan hat, macht das Gegenteil von einer schnellen Lösung.

Kollege Metz hat gerade gesagt, worum es eigentlich geht. Köln hat sich für eine Tunnellösung entschieden, aber er sagt, es gibt noch nicht einmal eine Vorentscheidung, ob Tunnel oder nicht. Das ist die Aussage dieses Verkehrsausschusses: Es gibt noch nicht einmal eine Vorentscheidung. – Dann hat Kollege Metz noch gesagt: Das ist eine sachgerechte Politik. – Ich sage Ihnen, liebe Koalition, das ist genau das Gegenteil einer sachgerechten Politik.

Oliver Krauß (CDU): Meine Kolleginnen und Kollegen! Der Wortbeitrag des geschätzten Kollegen Christof Rasche gibt mir Gelegenheit, ein, zwei Dinge klarzustellen. Dass die Kölner Kolleginnen und Kollegen der CDU sich in der Tat bisweilen am 31.10. aufgeregt haben, lag nicht an der Vorfreude auf den 11.11. Es lag auch nicht am Reformationstag. Es lag allein an der Tatsache, wie bestimmte Interessensgruppen versucht haben, eine Nichtbefassung des Landtags, konkret eine Nichtbefassung des Verkehrsausschusses des Landtags, für sich zu interpretieren und wie versucht wurde, aus einer fachlichen Stellungnahme des Ministeriums politischen Profit zu ziehen, indem man Dinge hineininterpretiert hat, die nicht drinstehen. Deshalb war es wichtig, dass Oberbürgermeister Torsten Burmester und Verkehrsminister Oliver Krischer sich an einen Tisch gesetzt und die Zeit genutzt haben, um zu fragen: Was gibt es dort auszuräumen, wie ist die Situation?

Mir steht es im Gegensatz zu Ihnen, Herr Kollege Rasche, aus Respekt vor der kommunalen Planungshoheit nicht zu, einen Beschluss des Stadtrates Köln als richtig oder falsch zu bewerten. Das ist Ihre Bewertung. Ich habe ihn zur Kenntnis zu nehmen, und ich nehme zur Kenntnis, dass dieser Beschluss des Stadtrates Köln – in der Tat mit der Mehrheit gefasst, wie Sie es dargestellt haben – in einer hochemotionalen Stimmung gefasst wurde, wenn man sich das noch einmal in Gedanken zurückruft, und das Manko hat, dass er Prüfaufträge beinhaltet. Herr Kollege Rasche, Sie nennen das alles richtig. Ich bewerte das gar nicht, sondern ich stelle das nur fest. Ich respektiere den Beschluss des Stadtrates Köln, und der sagt mir: Wir haben noch Prüfbedarf. – Dann muss ich diesen Beschluss so nehmen, wie er ist.

Deshalb habe ich vorhin ausdrücklich dem Kollegen Dudas gedankt, der für seine Fraktion dargestellt hat, wie die Beschlusslage im Regionalrat war. Ich habe hohen Respekt vor den Mitgliedern des Kölner Stadtrats. Ich bin da wirklich emotionsfrei, weil ich die Ost-West-Achse in Köln bestimmt nur sehr selten befahren werde, und das wird sich auch künftig nicht ändern.

Aber diese Entscheidung des Stadtrates Köln habe ich als Entscheidungsgrundlage für mich. Ich lasse nicht zu, dass das, was hier vorgelegt worden ist, in irgendeiner Weise gedeutet wird, missdeutet wird, um politischen Profit daraus zu ziehen. Wir haben uns an die Fakten gehalten, und die Vorlage, das sage ich ganz deutlich, ist keine Niederlage für ein Tunnelbündnis. Das ist nicht in Ordnung. Deswegen gehen wir auf diesem Weg weiter. Ich kann die Beteiligten nur auffordern, schnellstens die Hausaufgaben zu erledigen, die sie sich selbst gegeben haben. Nicht wir haben ihnen die Hausaufgaben; das sind die Hausaufgaben, die sie sich selbst gegeben haben.

Martin Metz (GRÜNE): Der geschätzte Kollege Rasche hat mich persönlich angesprochen und irgendwas von Grünen gesagt, die an die Decke gingen. Ich habe nicht beobachten können, weder von hier noch woanders, dass irgendwer von uns an die Decke gegangen wäre. Das sicherlich nicht. Ich sage es deutlich, und deshalb kann ich wirklich gut an meinen ersten Wortbeitrag anknüpfen. Was ist denn Ideologie, oder was ist denn sachliche Politik, wenn man es gegeneinanderstellt?

Wie Herr Kollege Krauß gesagt hat, wird eine Tunnelvariante in Köln beschlossen, aber mit Prüfaufträgen und der Option, das alles noch abzuändern. Das entspricht gar nicht den Gutachten und den Bewertungen und den Varianten, die man vorher gemacht hat, und das für ein Projekt, was Ende 2040 nach derzeitiger Rechnung fertig sein soll. Dann sitzt man hier und sagt: Jetzt müssen wir unbedingt schnell und ganz sofort ...

Entschuldigung, nein. Das ist Ideologie. Das ist doch faktenfrei; denn Sie kennen ja gar nicht die Kosten dahinter. Die Berechnungen gibt es noch gar nicht, die müssen erst noch erstellt werden. Aber Sie sagen schon einmal: Das wollen wir unbedingt haben. – Entschuldigung, ich glaube, wenn wir jetzt sachlich herangehen, wie Kollege Krauß es gesagt hat, sagen wir, dieser erste Teil, ist klar. Der ist auch Teil des Antrags; da kann man schon einmal loslaufen. Der zweite Teil ist Gegenstand eines Verfahrens und von Prüfaufträgen, die ordnungsgemäß abgearbeitet werden.

Ich möchte an der Stelle eines deutlich klarstellen und noch einmal sagen. Das alles ist weder eine Entscheidung für noch gegen einen Tunnel. Das werden die weiteren Untersuchungen zeigen. Ich mache mir Interpretationen und Verlautbarungen aus Köln, unabhängig von der Parteifarbe, einschließlich meiner eigenen, ausdrücklich nicht zu eigen, die das so interpretieren, als ob das eine Absage oder irgendeine Niederlage sei. Das wird das weitere Verfahren zeigen. Dann wird man faktenbasiert entscheiden, wie es bei dem Thema weitergeht. So sollte man es bei solch wichtigen Projekten machen.

Christof Rasche (FDP): Ich finde das gut, dass wir auch bei diesem Punkt ganz gelassen mit der Thematik umgehen, wie vorhin schon mit dem Haushalt. Das ist klar. Ich habe den 31.10. so aufgenommen, dass die Kollegen der CDU gerne eine Veränderung in der Vorlage haben wollten, weil man sich sehr wohl jetzt auch seitens dieses Ausschusses klar für eine Tunnellösung aussprechen konnte. Im weiteren Verfahren wird man sowieso noch gewisse Sachen prüfen, weil einige Papiere in Köln viele Jahre alt waren. Die waren nicht mehr up to date. Aber in Köln hat man gesagt: Wir schlagen jetzt den Knoten durch. Entscheidung Tunnel. Punkt. Keine Frage mehr, ob ja oder ob nein. Die Aufgabe, die man dann inklusive der Prüfung bestimmter Sachverhalte zu erfüllen hat, die man in so einem Verfahren immer vornehmen muss – unabhängig von diesem Antrag –, erledigen wir parallel. Aber die Grundsatzentscheidung ist gefallen.

Ich hätte mir gewünscht, diese Grundsatzentscheidung fällen wir auch in diesem Ausschuss und geben den Weg für Köln frei. Dazu sind wir leider offensichtlich nicht in der Lage. Ich finde den Antrag von Herrn Kollegen Dudas genau richtig, in diesen sechs Punkten zu einer Einzelabstimmung zu kommen, damit auch nach außen Klarheit besteht.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Wir müssen uns erst einmal vergegenwärtigen, dass es um eine Dringlichkeitsentscheidung geht. So nenne ich es mal mit meinen Worten. Wir haben einen gültigen ÖPNV-Bedarfsplan. Der ist, Kollege Metz hat darauf hingewiesen, ein bisschen in Jahre gekommen. Es gibt Gott sei Dank, und darüber bin ich heilfroh, in diesem Land einige und regelmäßige Planungen, die über den gültigen ÖPNV-Bedarfsplan hinausgehen. Städte legen diese der Landesregierung vor, und diese Projekte werden dann in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen.

Ich will der Vollständigkeit halber etwas sagen, da man nach der Debatte den Eindruck bekommen könnte, es ginge hier nur um ein Projekt. Wir haben insgesamt fünf Straßenbahnbaumaßnahmen in Bielefeld, Bonn und Köln sowie eine Seilbahnmaßnahme in Herne.

Von den Straßenbahnbaumaßnahmen sind zwei weitere ohnehin in Köln. Damit keine Verwirrung entsteht: Wir haben noch zwei weitere Projekte aus Köln. Ich glaube, das muss einfach an der Stelle erwähnt werden. Es geht um die Kapazitätserweiterung auf den Stadtbahnlinien 4, 13 und 18 und die StadtBahn Süd für Rondorf und Meschenich. Da geht es um keine kleinen Projekte.

Was die Diskussionen auslöst, ist die Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse. Aber es ist am Ende nur eines von sechs Projekten, die wir hinzufügen.

Herr Dudas, Sie haben völlig recht. In der Vergangenheit war es, genauso wie es bei den fünf anderen Projekten der Fall war, durchaus Usus, dass die Kommunen ihre Projekte bei uns anmelden und wir Ihnen das dann zum Einvernehmen zur Aufnahme in den Bedarfsplan vorschlagen.

Sie haben eben nach der Rechtsgrundlage gefragt. Es gibt eine ganz einfache und eindeutige Rechtsgrundlage. Sie können im ÖPNVG, ich glaube es ist § 7, wenn ich es richtig im Kopf habe, sehr genau sehen, wie das Prozedere ist. Es gibt keinen Automatismus, durch den irgendein Projekt, das irgendwo vorgeschlagen wird, automatisch in den ÖPNV-Bedarfsplan kommt. Davor liegt eine lange, lange, lange Strecke bei jedem einzelnen Projekt, bis wir zu diesem Punkt kommen und Ihnen das nach ÖPNVG zum Einvernehmen zur Aufnahme in den Bedarfsplan vorzuschlagen. Herr Walther aus meinem Haus kann dieses Verfahren im Detail erläutern.

Selbstverständlich sprechen wir vorher intensiv mit den Kommunen, um ein Projekt in den Bedarfsplan aufnehmen zu können. Als Voraussetzung für weitere Finanzierung – Stichworte GVFG und andere – bedarf es natürlich intensiver Abstimmung und der Erfüllung von Kriterien.

Wir stellen den ÖPNV-Bedarfsplan derzeit neu auf. Eigentlich hatten wir gesagt, am 31.07. endet die Frist, bis der weitere Projekte nachgemeldet werden können. Alles andere kommt in das normale Verfahren für den ÖPNV-Bedarfsplan. Bei den sechs Ausnahmen, die wir Ihnen vorschlagen, sehen wir eine begründete Dringlichkeit, diese Entscheidungen zu treffen. Deshalb haben wir Ihnen das vorgeschlagen. Das haben Sie gerade ausführlich diskutiert, und da gibt es meines Wissens überhaupt keinen Dissens.

Für ein Teilstück hat der Rat der Stadt in seinem Beschluss gesagt: „Ja, wir wollen eine unterirdische Variante oder eine Tunnellösung“. Aber er hat diese Frage mit weiteren Prüfaufträgen versehen. Ich will jetzt untechnisch mit meinen Worten sagen: Tunnel ist nicht gleich Tunnel. Wenn man das anders plant und verändert – die Zahl der Haltestellen, die Frage, ob es weitere unterirdische Anschlüsse gibt –, sind das ganz erhebliche Fragen, die noch geklärt werden müssen. Deshalb haben wir Ihnen im Sinne der Stadt Köln und der anerkannten absolut dringlichen Notwendigkeit, dass die Maßnahme weiter vorangetrieben werden kann, vorgeschlagen, dass das, was ohnehin klar ist, jetzt angegangen werden kann, dass das weitere Prozedere laufen kann, dass aber die noch zu klärenden Prüffragen im weiteren Verlauf geklärt werden und quasi dann eingefügt werden. Das sagte der Beschlussvorschlag.

Damit sind wir völlig konform mit dem Beschluss des Rates der Stadt Köln. Genau das fordert der Ratsbeschluss. Deshalb bin ich ein bisschen irritiert über die ganze Diskussion. Wenn Sie den Ratsbeschluss lesen, ist genau das der Punkt. Da geht es nicht darum, ob hier jemand für oder gegen den Tunnel ist. Das, und haben alle richtigerweise gesagt, ist eine Entscheidung, die man vor Ort zu treffen hat, genauso wie man in Herne zu entscheiden hat: Will man eine Seilbahn, will man keine Seilbahn oder wie soll die Seilbahn aussehen?

Die Frage, wie die Ausgestaltung der Ost-West-Achse aussieht, wird in Köln entschieden. Wir versuchen nur, unseren Job zu machen, indem wir die Projekte möglich machen, sodass wir sie realisieren können. Wir greifen in keiner Weise ein, und das habe ich auch gegenüber dem Oberbürgermeister der Stadt Köln klargestellt, was die konkrete Ausgestaltung angeht. Das ist natürlich mit einer kleinen Einschränkung so; denn wir müssen am Ende mit dem Bund reden. Da finden viele Gespräche statt. Da geht es um viel Geld und die Finanzierung. All das, was vorgelegt ist, und das kennen Sie alles, muss bestimmte Nutzen-Kosten-Faktoren erfüllen. Ich habe aber überhaupt keine Zweifel, dass bei den Prüfaufträgen, die der Rat der Stadt Köln beschlossen hat, am Ende alles erfüllt wird. Nur es muss getan werden.

Wir können bei diesem Projekt nicht sagen, wir lassen alle Fünfe gerade sein und sagen, Tunnel ist Tunnel, und das muss alles nicht so genau sein. Reden Sie bitte mit den anderen Kommunen, die hier unterwegs sind oder die in der Vergangenheit Änderungen oder Ergänzungen für den ÖPNV-Bedarfsplan dringlichkeitsmäßig vorgeschlagen haben. Von denen verlangen wir auch eine präzise Festlegung mit allen konkreten Vorplanungen und Zahlen.

Wenn wir sagen, das machen wir in Zukunft nicht mehr, dann höhlen wir dieses ganze Prozedere aus und dann kommen wir in die Situation, dass wir auch mit dem Bund nicht mehr klarkommen, wenn wir Projekte vorschlagen, bei denen wir selbst gar nicht genau sagen können, wie die im Einzelnen aussehen und wie die sich kostenmäßig weiterentwickeln.

Damit es in Köln nicht zum Stillstand kommt und wir auf das formale Bedarfsplanaufstellungsverfahren verweisen müssen, haben wir gesagt, mit den Außenästen und dem, was klar ist, kann die Stadt Köln loslegen und da weitermachen. Das andere wird nachgeliefert, je schneller, je besser. Das soll uns recht sein, und dann ist das Projekt insgesamt auf einem guten Weg.

Ich glaube, wenn man das Ziel hat, einen verbesserten ÖPNV in unseren Städten hinzubekommen, ist das in jedem Fall wichtig. Wie gesagt, wir haben nicht nur ein Projekt, sondern in dieser Liste der sechs Projekte sind sogar drei aus Köln, die wir realisieren.

Gordan Dudas (SPD): Herr Minister, jetzt haben Sie sehr viel gesagt, allerdings sind Sie meinen Fragen entweder ausgewichen oder haben Sie nicht beantwortet. Wir haben vorhin gesagt, dass wir diese Vorlage für rechtswidrig halten, weil es dem Ministerium nicht zusteht, ein Einvernehmen zu einer Regelung herbeizuführen, das in dieser Form vom Regionalrat und von der Stadt Köln nicht beantragt wurde.

Da Sie meine Fragen nicht beantwortet haben, bitte ich die Verwaltung, hierzu Stellung zu nehmen. Sollte das kurzfristig nicht möglich sein, bitte ich darum, dass der Beratungs- und Gutachterdienst des Landtags eingeschaltet wird.

Um weitere Missverständnisse zu vermeiden, Herr Minister, möchte ich Sie herzlich bitten, folgende Aussage zu bestätigen: Mit dem hier vorliegenden Entscheidungsvorschlag ist sichergestellt, dass auch ein Tunnelbau vorgesehen und finanziell abgesichert ist, sofern die Stadt Köln diese Variante im weiteren Verlauf in Erwägung zieht. – Ich würde Sie bitten, diese Aussage zu bestätigen, weil das aus Ihren Wortbeiträgen nicht klar geworden ist.

Darüber hinaus haben meine Vorredner immer gesagt, die Entscheidung der kommunalen Ebene muss respektiert werden, und die Entscheidung muss im Sinne der Stadt Köln sein. Herr Minister, das haben Sie in Ihren Ausführungen eben auch so gesagt. Wenn Sie das ernst meinen, dann müsste man eigentlich unserem Antrag zustimmen, denn genau das fordern wir ein. Dem Willen der Stadt Köln sollte entsprochen und dieser Wille sollte respektiert werden.

Herr Minister, Sie haben eine Antwort von Herrn Oberbürgermeister Burmester erhalten. Der hat in seinem Schreiben genau darauf gewiesen. Ich möchte zitieren. In dem Schreiben vom 10.11.2025 von Oberbürgermeister Burmeister an Sie, Herr Minister Krischer, hat Herr Oberbürgermeister Sie zu folgenden Dingen aufgefordert – ich zitiere –: Ich finde es nach wie vor unverständlich, dass eine vom Rat der Stadt Köln beschlossene Maßnahme für eine abgestimmte standardisierte Bewertung vorliegt, die vom Regionalrat per Beschluss bestätigt wurde, und nicht unverändert in einen Beschlussvorschlag mündet.

Ich glaube, das ist sehr eindeutig. Ich zitiere weiter: Ich bitte daher erneut darum, einen Beschluss zu ermöglichen, der den Beschlüssen des Rates der Stadt Köln und des Regionalrats entspricht.

Genau dahin zielt unser Antrag. Deswegen geht noch einmal meine Bitte an alle, die Entscheidung der Stadt Köln, des Rates der Stadt Köln, des Regionalrates an dieser Stelle zu respektieren, dem zu entsprechen und unserem Antrag zuzustimmen. Dann hat sich die gesamte Diskussion erledigt, weil dann genau das passiert, was die Kölner wollen und was alle Rednerinnen und Redner bestätigt haben. Wir möchten nur das umsetzen, was die Stadt Köln will. Wenn man unserem Antrag zustimmt, dann geschieht das, und deswegen noch einmal meine Bitte an die regierungstragenden

Fraktionen, unserem Antrag zuzustimmen und dem Schreiben und dem Willen der Stadt Köln zu entsprechen.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Vorsitzender! Herr Abgeordneter Dudas, Sie haben nachgefragt, ob damit die Finanzierung der Gesamtmaßnahme sichergestellt ist. Das haben wir Ihnen schon schriftlich beantwortet. Ja, das ist eindeutig. Wir haben die Stadt Köln im Übrigen, da uns der Beschluss des Rates vom 3. April vorab bekannt geworden ist, auf dieses Problem hingewiesen, was wir jetzt haben. Wir haben die Stadt Köln angeschrieben und gesagt: Wenn ihr in dem Beschluss Prüfaufträge verankert, dann können wir das nicht eindeutig verarbeiten. – Das Problem ist genau benannt worden. Deshalb kommt das, was wir jetzt haben, nicht ganz unerwartet. Ich finde aber, wir lösen es so, dass es für niemanden zu einem Problem wird und die Stadt Köln alle Möglichkeiten hat, die von ihr diskutierten und beschlossenen Prüfaufträge umzusetzen und in das Verfahren einzufügen.

Christof Rasche (FDP): In Köln wird man sich nach dem Beschluss im Stadtrat – mehrheitlich für eine Tunnellösung – fragen: Wofür steht der Verkehrsausschuss in Nordrhein-Westfalen? Für eine Tunnellösung oder für keine? – Der Minister ist gerade so zu verstehen: Tunnellösung ja, aber die müssen noch gewisse Sachverhalte prüfen, die sich vielleicht auf die Art und Weise des Tunnels auswirken, die aber nicht den Tunnel in Frage stellen.

Kollege Metz hat eben gesagt, der Beschluss heute ist definitiv – definitiv setze ich dazu – keine Entscheidung für oder gegen einen Tunnel. Das heißt, der Verkehrsausschuss in Nordrhein-Westfalen sagt mit diesem Beschluss aufgrund dieses Zitats, die Entscheidung ist offen, ob der Tunnel gewollt ist oder nicht. Das ist unanständig, unanständig von diesem Verkehrsausschuss gegenüber der Mehrheit des Rates der Stadt Köln. Unanständig.

(Martin Metz [GRÜNE]: Wo ist das denn unanständig, Christof? Was ist daran unanständig? Das passt jetzt nicht! – Zuruf von Ina Besche-Krastl [GRÜNE])

Gordan Dudas (SPD): Ich habe den Minister gebeten, die gerade von mir getätigte Aussage zu bestätigen, was die Finanzierung der Tunnellösung angeht. Die Antwort war aber nicht auf die Tunnellösung bezogen. Deswegen noch einmal die Nachfrage an den Minister, ob damit zur Sicherstellung der Finanzierung auch die Tunnellösung gemeint ist. Das zum einen.

Zum andere finde ich das sehr irritierend, und da schließe ich mit dem Kollegen Rasche an. Wir haben eine klare Entscheidung aus Kölner Gremien, die sich für eine Variante entschieden haben. Wir haben auch einen klaren und eindeutigen Brief des Oberbürgermeisters der Stadt Köln an den Minister. Dass demokratische Entscheidungen solcher Gremien vom Ministerium ignoriert werden und nicht in die Vorlage einfließen, finde ich skandalös. Das muss ich an dieser Stelle deutlich sagen. Das hat es in der Vergangenheit noch nie gegeben.

Jetzt haben wir so einen Sachverhalt, und die Lösung liegt auch in unserem Antrag. Deswegen erschließt es sich einem nicht, warum man dem Willen der Stadt Köln an dieser Stelle nicht entsprechen möchte.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Abgeordneter Dudas, ich möchte das noch einmal klarstellen. Wir berücksichtigen den Beschluss des Rates der Stadt Köln und legen ihn zur Grundlage. Das habe ich jetzt mehrfach gesagt, und das haben Sie schriftlich bekommen. Deshalb ist Ihre Aussage, dass wir etwas ignorieren oder nicht ernst nehmen, völlig aus der Luft gegriffen und hat keinerlei Substanz. Ganz im Gegenteil. Wir versuchen, das Projekt so gängig wie nur möglich zu machen.

(Zuruf: Wortklauberei!)

Gordan Dudas (SPD): Ich habe explizit nach der Tunnellösung gefragt und danach, ob dementsprechend die Finanzierung gesichert ist, und darauf habe ich keine Antwort bekommen.

(Zuruf von Ina Besche-Krastl [GRÜNE])

Es gibt zwei Möglichkeiten: Ja und Nein. Deswegen würde ich mir jetzt doch eine Antwort erbeten.

Zuruf von Ina Besche-Krastl [GRÜNE])

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Abgeordneter Dudas, um es noch einmal klarzustellen, und wir haben Ihnen das auch schriftlich beantwortet: Selbstverständlich ist die Maßnahme auch inklusive einer Tunnellösung finanziert. Das ist überhaupt keine Frage. Die Frage ist eine andere: Was ist genau eine Tunnellösung? Da kann ich mir viele Sachen vorstellen. Ich will der Stadt Köln gar nichts unterstellen. Es gibt auch Tunnelvarianten, die wahrscheinlich gar nicht diskutiert werden – ich kenne die im Einzelnen gar nicht –, die am Ende nicht finanzierbar wären, weil sie beispielsweise einen NKF ... (*akustisch unverständlich*) sind.

Aber das, was grundsätzlich generell eine Tunnellösung betrifft, ist selbstverständlich Teil dieses Maßnahmenpaketes. Deshalb verstehe ich, ehrlich gesagt, die Diskussion überhaupt nicht. Solange eine Variante zum Tragen kommt, die die Bedingungen erfüllt – es gibt noch weitere, dazu kann Herr Walther gerne ausführen –, haben wir kein Problem damit.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank, Herr Minister. – Ich schaue in die Runde und sehe keine weiteren Wortmeldungen mehr. Im Übrigen gibt es ein Wortprotokoll.

Ich stelle fest, dass die SPD-Fraktion einen Antrag auf Einzelabstimmung über das Einvernehmen zu dieser Entscheidungsvorlage zur Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans gestellt hat. – Dagegen gibt es keine Bedenken. Dann komme ich zur Abstimmung über die einzelnen Maßnahmen.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „Stadtbahnlinie 3: Kapazitätserweiterung Jöllenbecker Straße in Bielefeld“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen aller Fraktionen.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „Neubau Westbahn in Bonn“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen aller Fraktionen.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „Kapazitätserweiterungen auf den Stadtbahnlinien 4, 13 und 18 in Köln“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen aller Fraktionen.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „StadtBahn Süd in Köln“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen aller Fraktionen.

Der Ausschuss lehnt die von der SPD formulierte Maßgabe zu der Maßnahme „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln“ (Anlage 1) mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD ab.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD und FDP bei Enthaltung der AfD-Fraktion.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu der Maßnahme „Urbane Seilbahn zwischen dem Hbf. Wanne-Eickel und der Techno Ruhr International (TRI) in Herne“ Vorlage 18/4414 mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP bei Enthaltung der AfD-Fraktion.

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen zu den in Vorlage 18/4414 aufgeführten Maßnahmen zur Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans mit den Stimmen der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen von SPD, FDP und AfD.

4 Zehnte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung

Drucksache 18/16418

Vorlage 18/4502

Der Ausschuss erteilt sein Einvernehmen mit dem Verordnungsentwurf mit den Stimmen aller Fraktionen.

5 Sondervermögen Infrastruktur – Mittelverwendung beim Land Nordrhein-Westfalen *(Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [siehe Anlage 2])*

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Am 7. November hat die Landesregierung den Gesetzentwurf über den NRW-Plan für gute Infrastruktur 2025 bis 2036 in den Landtag eingebracht. Der liegt Ihnen also bereits vor. Über das Länder- und Kommunalinfrastrukturfinanzierungsgesetz, besser bekannt als LuKIF, erhalten Länder 100 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen. NRW stehen davon etwa 21,1 Milliarden Euro zu. 60 % beziehungsweise 12,7 Milliarden Euro gehen davon an die Kommunen. Beim Land NRW verbleibt ein Anteil von 40 %, was 8,4 Milliarden Euro zur Stärkung der landeseigenen Infrastruktur betrifft.

Für den Verkehrsbereich in unserem Ministerium stehen vom Landesanteil 1,5 Milliarden Euro für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Dieses Geld werden wir nutzen, um die bestehende Landesstraßen- und Brückeninfrastruktur weiter und schneller zu sanieren, denn auch hier setzen wir, meine Damen und Herren, weiterhin auf Erhalt und Sanierung. Ich bin sehr froh, dass wir diese Möglichkeiten durch das Sondervermögen angesichts der Herausforderungen – das haben wir hier im Ausschuss diskutiert – haben.

Aber es sind nicht nur die Landesstraßen und Brücken, die von dem NRW-Plan profitieren. Über unsere bereits bestehenden Förderprogramme werden wir weitere 2 Milliarden Euro über die kommunale Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stellen. Wir greifen hier auf gewachsene Strukturen zurück und können den Gemeinden und Kreisen damit unbürokratisch und unkompliziert helfen.

Meine Damen und Herren, Straßen.NRW wird das natürlich entsprechend umsetzen, was den Landesanteil anbetrifft. Hier werden wir gut die Maßnahmen umsetzen können, um das Ganze voranzutreiben. Ich kann Ihnen sagen, dass ich vorgestern – ich glaube, einzelne Kollegen aus dem Landtag waren auch da – auf einer Tagung der NWSIB war, wo die ganze Datengrundlage bei Straßen.NRW ausführlich diskutiert worden ist. Ich glaube, hier ist deutlich geworden, dass der Landesbetrieb gut aufgestellt ist, um die Maßnahmen, soweit es den Landesrahmen betrifft, umsetzen zu können.

Gordan Dudas (SPD): Herzlichen Dank, Herr Minister, für den mündlichen Bericht. Wie in der Obleute-Runde besprochen, bitten wir darum, dass der schriftliche Bericht bis Freitag vorliegt.

Sie sprachen gerade vom NRW-Plan. Ich möchte das richtigstellen. Dieser NRW-Plan ist in Wirklichkeit ein Bundesplan. Das sind Geldmittel, die vom Bund zur Verfügung gestellt wurden und von Finanzminister Klingbeil ermöglicht worden sind.

Wir haben noch einige Fragen zu dem Sondervermögen bzw. zu der Ergänzungsvorlage. Die müssen nicht sofort beantwortet werden, weil das ins Detail geht. Es reicht, wenn Sie diese Fragen schriftlich beantworten.

Es geht um Kapitel 10 024, Titelgruppe 64, Investitionen in Verkehrsinfrastruktur, Titel 777 64 723, Sanierung Landstraßen und Brücken. Wie verhält sich das zu Kapitel 10 150 Titel 777 11 723? Ist das ergänzend gemeint oder wie ist das gemeint?

Zu Kapitel 10 024, Titelgruppe 64, Titel 778 64 723 Radwege stellt sich die gleiche Frage.

Kapitel 10 026. Was ist bei der Titelgruppe 64, Investitionen in kommunalen Straßenbau, gemeint? Wie werden die Mittel dort verteilt?

Die nächste Frage. Kapitel 10 026, Titel 887 64 725. Welche Zweckverbände sind bei den VEs genau gemeint?

Abschließend geht es um Kapitel 10 026, 64 725. Welche öffentlichen Unternehmen sind genau gemeint?

Wir können Ihnen diese Fragen auch gerne schriftlich zur Verfügung stellen. Für die Beantwortung wären wir Ihnen dankbar.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank, das macht es dem Ausschusssekretariat einfacher, wenn die Fragen schriftlich kommen, weil viele Zahlen enthalten waren. Herzlichen Dank. Wir verfahren so, wie Kollege Dudas das vorgeschlagen hat: Die schriftlichen Fragen kommen, und das Ministerium antwortet.

6 Unterfinanzierung des Landesbetriebs Straßen.NRW *(Bericht beantragt von der Fraktion der FDP [siehe Anlage 3])*

Minister Oliver Krischer (MUNV): Ich möchte zu Beginn noch einmal betonen, dass der Landesbetrieb, und das ist mir auch persönlich wichtig zu sagen, im täglichen Kontakt und dem, was wir jeden Tag auf den Landes- und Bundesstraßen dieses Landes wuppen, eine hervorragende Arbeit leistet. Ich finde, das muss klargestellt sein, auch wenn Rahmenbedingungen schwierig sind.

Es ist richtig, dass der Jahresabschluss des Landesbetriebes für das Jahr 2024 erstmals einen Jahresfehlbetrag ausweist. Der liegt bei 13,2 Millionen Euro, aber er ist deutlich geringer, als wir das ursprünglich kalkuliert haben. Wir waren nämlich noch von 95 Millionen Euro im Wirtschaftsplan ausgegangen. Der Jahresfehlbetrag ist nicht schön, er hat aber, wie ich finde, eine positive Seite. In der Vergangenheit gab es nämlich beim Landesbetrieb Überschüsse. Das lag vor allen Dingen daran, dass Stellen nicht besetzt waren und somit Personalmittel nicht verbraucht wurden. Wir haben Ihnen zur letzten Sitzung und in dieser Sitzung eine ausführliche Vorlage über die Personalsituation zur Verfügung gestellt. Sie hat sich deutlich verbessert. Hinzu kommen Tarifsteigerungen im Sinne der Beschäftigten. Das ist auch sicherlich etwas Positives. Hinzu kommen natürlich deutlich gestiegene Kosten für Dienstleistungen wie Wartungs-, Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten. Das hat am Ende zu diesem Fehlbetrag geführt.

Durch die hohe Personalbesetzungsquote schwächt sich der finanzwirtschaftlich positive Aspekt, der im Vergleich zu den tatsächlichen Personalkosten höhere Planansätze für Personalaufwendungen hat, weiter ab. Das ist der Punkt, der uns zu einem Fehlbetrag geführt hat.

Wie Sie richtig erläutern, ist auch für 2025 mit einem negativen Jahresergebnis beim Landesbetrieb zu rechnen. Die Gründe sind gegenüber 2024 unverändert. Der Fehlbetrag wird aber nach dem derzeitigen Stand – wir sind ja in 2025 schon weit fortgeschritten – hinter dem erwarteten Verlust zurückbleiben.

Die Entwicklung der Finanzlage des Landesbetriebes wurde von uns schon vor einiger Zeit erkannt. Wir arbeiten daran, das in Zukunft wieder ins Positive oder zumindest zur schwarzen Null zu bringen. Bei uns hat aber Priorität, und da möchte ich zum Anfang zurückkommen, dass der Leistungsumfang und das Leistungsniveau beim Landesbetrieb aufrechterhalten werden können. Darum muss es am Ende hauptsächlich gehen.

7 Verschiedenes

– keine Wortbeiträge

(Es folgt ein vertraulicher Sitzungsteil; siehe vAPr 18/87.)

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

3 Anlagen

02.12.2025/03.12.2025



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

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

Gordan Dudas MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

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

12.11.2025

Maßgabe zur Herstellung des Einvernehmens

zur Vorlage der Landesregierung
„Ergänzung des ÖPNV-Bedarfsplans sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans
durch sechs Maßnahmen“ (Vorlage 18/4414)

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Fraktion der SPD beantragt, der Vorlage der Landesregierung nur mit der Maßgabe
nachstehender Änderung zuzustimmen:

S.4, Z.32

Der Maßnahmentitel *„Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln“ im
Interimszustand“*

ist wie folgt zu ändern:

*„Kapazitätserweiterung auf der Ost-West-Achse in Köln mit unterirdischer
Stadtbahnführung in der Kölner Innenstadt“*

Diese Maßgabe entspricht dem Beschluss des Rates der Stadt Köln vom 03.04.2025 und
dem Beschluss des Regionalrates vom 16.05.2025 (RR17/2025) und passt die Vorlage
wortgleich an.

Begründung:

Die Stadt Köln und die Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) planen eine
Kapazitätserweiterung der Stadtbahnlinie 1. Die sogenannte Ost-West-Achse ist eine
der verkehrlichen Hauptachsen der Stadt. Der zentrale Abschnitt ist nachfrageseitig
derart überlastet, dass auf Teilabschnitten ein paralleler temporärer Busverkehr
eingrichtet ist. Aufgrund der längeren Fahrzeiten ist dieser jedoch nur begrenzt
wirksam. Durch den gemeinsamen Betrieb mit den Stadtbahnlinien 7 und 9 sowie die

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.



starke räumliche Überlagerung mit anderen Verkehrsarten – insbesondere im Bereich des Neumarktes – ist der zentrale Innenstadtabschnitt sehr störanfällig, sodass zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden sollen und gleichzeitig eine bessere Betriebsqualität realisiert werden soll.

Dabei wird eine Umorganisation des gesamten Straßenraumes zwischen Heumarkt und Universitätsstraße vorangetrieben, die einen zusätzlichen Stadtbahntunnel im Bereich von Heumarkt bis Moltkestraße vorsieht. Die Kapazitätserweiterung erfolgt durch den zukünftigen Einsatz von 90-m-Fahrzeugen. Hierfür werden neben dem Tunnelbau zwischen Heumarkt und Moltkestraße die Bahnsteige der verbleibenden oberirdischen Haltestellen auf der Strecke verlängert.

Die Anlage 2-10 bis 2-11 muss dementsprechend inhaltlich durch das zuständige Fachministerium angepasst werden, um der Vorlage mit Maßgabe zu entsprechen. Dies umfasst die Textstelle in der Maßnahmenbeschreibung ab „Ausstehend ist ein (...)“ auf 2-10 bis „(...)“ des Landes Nordrhein-Westfalen aufgenommen.“ auf 2-11.

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL

**SPD-FRAKTION IM LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN**

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 0211.884-2413
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion-nrw.de

Düsseldorf, 30. Oktober 2025

Sondervermögen Infrastruktur – Mittelverwendung beim Land Nordrhein-Westfalen

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

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

das vom Bund aufgelegte Sondervermögen für Infrastruktur stellt einen zentralen Beitrag zur Modernisierung und Instandsetzung der bundesweiten Verkehrsnetze dar. Ein Teil der bereitgestellten Mittel verbleibt beim Land Nordrhein-Westfalen und soll dort für eigene Maßnahmen im Verkehrsbereich eingesetzt werden. Vor dem Hintergrund der hohen Sanierungsbedarfe und begrenzten Planungskapazitäten ist von besonderem Interesse, wie die Landesregierung diese zusätzlichen Mittel strategisch einsetzt.

Vor diesem Hintergrund bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen sowie mündlichen Bericht zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses. Der Bericht soll insbesondere folgende Fragen beantworten:

1. In welcher Höhe verbleiben Mittel aus dem Sondervermögen beim Land Nordrhein-Westfalen und wie hoch ist dabei der Anteil des MUNV insgesamt – sowohl absolut als auch prozentual?
2. Wie werden die beim MUNV verbleibenden Mittel eingesetzt? Erfolgt der Einsatz im Rahmen bestehender Programme oder werden neue Förderungen und Investitionen aufgelegt?



spdfraktionnrw



spd_fraktion_nrw

SPD-FRAKTION.NRW



3. Welche Einzelmaßnahmen sind zurzeit mit Mitteln aus dem Sondervermögen geplant oder bereits in Vorbereitung, und nach welchen Kriterien werden diese priorisiert?
4. Welche Auswirkungen hat der Einsatz der Mittel auf die personellen Ressourcen des MUNV sowie der nachgeordneten Behörden?
 - a. In welchem Umfang sind zusätzliche Stellen oder Umstrukturierungen vorgesehen?
 - b. Inwieweit werden externe Dienstleister (z. B. für Planung, Projektsteuerung oder Begleitung) einbezogen?
5. Welche Abstimmungen mit dem Bund und den anderen Ressorts der Landesregierung bestehen im Hinblick auf die Mittelverwendung, um Doppelstrukturen zu vermeiden und Synergien zu nutzen?
6. Inwieweit wird die Landesregierung sicherstellen, dass die Mittel zügig abfließen und die geplanten Projekte zeitnah umgesetzt werden können?

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gordan Dudas'.

Gordan Dudas

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

Christof Rasche MdL | Platz des Landtags 1 | 40221 Düsseldorf

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

Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen

Sprecher für Verkehr

Sprecher für Sport

Anmeldung eines Tagesordnungspunktes und Beantragung eines mündlichen Berichts für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 12. November 2025

Düsseldorf, 05. November 2025

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der FDP-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 12. November 2025 folgenden Tagesordnungspunkt mit mündlichem Bericht der Landesregierung:

Unterfinanzierung des Landesbetriebs Straßen.NRW

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) ist zahlreichen mittel- und langfristigen Risiken ausgesetzt, die neben steigenden Instandsetzungs- und Neubauanforderungen, die Baukostensteigerungen und den Mangel an Fachkräften, insbesondere im technischen Bereich, umfassen. Der Lagebericht zum Jahresabschluss des Landesbetriebs für das Jahr 2024 (Vorlage 18/4241) weist darüber hinaus auf ein weiteres Risiko hin: die drohende Unterfinanzierung von Straßen.NRW.

Im Abschnitt Prognosebericht wird auf einen Jahresfehlbetrag für das Jahr 2025 i.H.v. 143,4 Mio. € hingewiesen, der den Fehlbetrag für das Jahr 2024 i.H.v. 109,7 Mio. € nochmal übersteigt. Auch die Zuführungsbemessung zum laufenden Betrieb und zur betrieblichen Unterhaltung der Landesstraßen liegt mit 382,7 Mio. € für das Jahr 2025 unter dem tatsächlichen Mittelaufwendung (Ist-Wert) des Jahres 2024 i.H.v. 418,6 Mio. €.

Am Ende des Prognoseberichts heißt es: „Aufgrund der mittelfristigen Finanzplanung ist in den Folgejahren bis 2028 von Jahresfehlbeträgen im hohen 2- oder 3-stelligen Millionenbetrag auszugehen, die, soweit keine zusätzlichen Zuführungen erfolgen, auch zu einem negativen Eigenkapital führen können.“

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie die Landesregierung die hinreichende Finanzierung des Landesbetriebs bereits ab dem Jahr 2026 sicherstellen wird.

Mit freundlichen Grüßen



Christof Rasche MdL

FDP-Landtagsfraktion NRW
Platz des Landtags 1
40221 DüsseldorfT: 0211 | 884 – 25 29
F: 0211 | 884 – 36 56christof.rasche@landtag.nrw.de
www.christof-rasche.de