



## **Verkehrskonsultationen Niedersachsen – Nordrhein-Westfalen am 11.11.2019 "Osnabrücker Erklärung"**

Die Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen haben verabredet, sich gemeinsam für ihre Interessen im Verkehrsbereich einzusetzen. Sie werden Verkehrsprojekte, die beide Länder betreffen, gemeinsam gestalten. Dazu dienen Verkehrskonsultationen auf Ministerebene.

In der heutigen Verkehrskonsultation wurden nachstehende Vereinbarungen im Bereich des Straßenverkehrs und der Wasserstraße getroffen. Bereits im Februar 2019 wurden zu den Themenfeldern Schiene und Luftverkehr Ziele und Vorgehensweisen vereinbart.

### **Straße**

#### **Reform der Auftragsverwaltung – effiziente Strukturen**

Auch nach Übergang der Verwaltung der Bundesautobahnen auf den Bund ab 2021 sollen die Bundesstraßen weiterhin in Auftragsverwaltung durch die Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen geplant, gebaut, erhalten und betrieben werden. Die Länder begrüßen die Erhöhung der sogenannten Zweckausgabenpauschale von 3% auf 5%. Mit dieser Pauschale werden in den Planungs- und Bauüberwachungskosten schwer abgrenzbare Ausgaben abgegolten. Der Bund hat diese Erhöhung rückwirkend zum 01.01.2018 vorgenommen. Somit werden die Leistungen der Länder für den Bund stärker als bisher honoriert.

Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen setzen sich gemeinsam für Optimierungen der Genehmigungs- und Prüfvorbehalte im Rahmen der Auftragsverwaltung gegenüber dem Bund ein. Ziel ist es, Verwaltungsabläufe zu verschlanken und den Länderverwaltungen somit eine schnellere und unbürokratischere Aufgabenerfüllung zu ermöglichen.

#### **Auskömmliche Finanzierung**

Beide Länder setzen sich für eine auskömmliche und bedarfsgerechte Finanzierung der Bedarfsplanmaßnahmen und für den Substanzerhalt durch den Bund ein. Hierfür muss der Bund frühzeitig, spätestens ab dem Haushalt 2021 ausreichende Mittel sicherstellen. Zum einen konnten für Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen umfangreich Straßenbaumaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan 2030 platziert werden. Zum anderen sind Ausbau und Erhaltung der Straßen und Brücken darüber hinaus wichtige und bedeutende Maßnahmen, die hohe Investitionen erfordern.

Insbesondere muss die Finanzierung der Bundesstraßen unabhängig von den Investitionen in die Autobahnen und die Unterstützungsleistungen für die Autobahn GmbH des Bundes gestaltet werden. Basis der Mittelbereitstellung muss allein der Bedarf für Bundesstraßenmaßnahmen mit einer belastbaren Mehrjahresperspektive sein. Beide Länder fordern für die Bundesstraßen einen Vorababzug im Bundesfernstraßenhaushalt. Eine Finanzierung der Bundesstraßen nach Kassenlage darf es nicht geben.

## **Testfelder für den Straßenverkehr**

Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen haben in der Münsteraner Erklärung vom 13.02.2019 verabredet, sich über ihre jeweiligen Aktivitäten und Erfahrungen zum automatisierten und vernetzten Fahren intensiver auszutauschen. Beide Länder bauen derzeit Testfelder auf.

Zur Umsetzung der Münsteraner Erklärung finden regelmäßige Gespräche auf Fachebene zwischen dem niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und dem nordrhein-westfälischen Ministerium für Verkehr statt. Themen der Gespräche sind:

- Testfelder für das automatisierte und vernetzte Fahren in NRW und Niedersachsen
- Projekte mit automatisierten/autonomen Shuttlebussen im ÖPNV
- Austausch von hochgenauen Karten und Datengrundlagen

Das Land Niedersachsen hat zudem in der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 18./19.09.2019 eine Beschlussfassung zur Schaffung einer nationalen Koordinierungsstelle aller Testfelder zum automatisierten Fahren herbeigeführt. Dazu wird unter Federführung Niedersachsens in Zusammenarbeit mit dem in Braunschweig ansässigen DLR-Institut für Verkehrssystemtechnik ein Konzept erarbeitet, in das das nordrhein-westfälische Kompetenzzentrum automatisiertes Fahren einbezogen wird.

## **LKW-Fahrverbote an nichtbundeseinheitlichen Feiertagen**

Am Reformationstag und Allerheiligen gilt das Feiertagsfahrverbot im dem jeweiligen Bundesland in der Zeit von 0.00 bis 22.00 Uhr. An diesen nicht bundeseinheitlichen Feiertagen ist es grundsätzlich auch nicht zulässig, im Transitweg von einem Bundesland aus, in dem kein Feiertag ist, durch ein Bundesland, in dem wegen des Feiertags ein Fahrverbot gilt, zu fahren.

Die Einschränkungen für den LKW-Verkehr an Sonn- und Feiertagen dürfen nach Wunsch der beiden Länder Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen an nichtbundeseinheitlichen Feiertagen angesichts der gemeinsamen Autobahnen und weiterer verbindender Straßen nicht zu unzumutbaren Belastungen der betroffenen Fahrerinnen und Fahrer sowie der Wirtschaft führen. Daher haben beide Länder gemeinsam eine Lösung erarbeitet, die der besonderen Situation der beiden aufeinanderfolgenden Feiertage 31.10. (Feiertag in Niedersachsen) und 01.11. (Feiertag in NRW) im Grenzbereich der beiden Bundesländer gerecht wird. Um den sich in vielerlei Hinsicht ergebenden Belastungen für die Wirtschaft, die Transportbranche und das Fahrpersonal zu begegnen, sind folgende Maßnahmen beschlossen worden:

- Durch einen gemeinsamen Erlass der Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen werden die Verbotszeiten an beiden Feiertagen auf die Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr beschränkt.
- Zudem gewähren beide Länder an dem in ihrem Gebiet jeweils geltenden Feiertag für den Verbotszeitraum von 06.00 bis 22.00 Uhr Durchfahrtsrechte auf den wichtigsten Transitverbindungen (A 2, A 30, A 31 und A 33).

Neben den sozialen und wirtschaftlichen Gründen sprechen auch Aspekte der Verkehrssicherheit für die diese Regelung, da Lkw-Verkehre entzerrt und die Belastung

insbesondere der grenznahen Parkplätze reduziert werden können. Damit wird auch das Fahrpersonal erheblich entlastet, was ebenfalls die Verkehrssicherheit erhöht.

### **Radschnellwege**

Mit den Radschnellwegen Göttingen, Belm und Ruhr RS1 sind Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen die ersten Bundesländer, die über praktische Erfahrungen mit Radschnellwegen verfügen. Beide Länder beabsichtigen den weiteren Bau von Radschnellwegen. Es wird ein Erfahrungsaustausch auf Arbeitsebene vereinbart. Ziel ist eine gute Ausschöpfung der Bundesmittel für Radschnellwege in NRW und Niedersachsen.

## **Binnenwasserstraße - Potential der Binnenschifffahrt heben**

### **Masterplan Binnenschifffahrt**

Die Länder Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen begrüßen die Entscheidung der Bundesregierung, die Stärkung des Verkehrsträgers Binnenschiff im Koalitionsvertrag zu verankern. Binnen kurzer Zeit wurde ein Maßnahmenpaket in Form eines „Masterplans Binnenschifffahrt“ geschnürt, mithilfe dessen der Anteil der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt am gesamten Güterverkehr bis zum Jahr 2030 auf 12 % gegenüber heute ca. 10 % erhöht werden soll. Der Masterplan enthält im Wesentlichen Maßnahmen für eine umweltfreundlichere und wettbewerbsfähigere Flotte und zur Stärkung der Binnenschifffahrt in der verkehrsträgerübergreifenden Transportkette sowie zukunftsweisende Handlungsfelder zur Bewältigung der digitalen Herausforderungen und zur Sicherung des Fachkräftebedarfs in der Binnenschifffahrt. Hervorzuheben ist besonders die Ankündigung des BMVI im Masterplan, den bedarfsgerechten Infrastrukturausbau zügig und konsequent umzusetzen. Es gilt nun, den Bund aufzufordern, den „Masterplan Binnenschifffahrt“ schnellstmöglich mit Leben zu erfüllen und auf die Länder zuzukommen.

### **Erhalt und Ausbau der Infrastruktur: Sanierung und Umsetzung Bundesverkehrswegeplan (BVWP)**

Für die Umsetzung der anstehenden Sanierungsmaßnahmen und der Projekte des BVWP 2030 für das Netz der Binnenwasserstraßen ist eine ausreichende Personalkapazität unerlässlich. Das Land NRW hat bereits Initiative ergriffen und das Thema in die Verkehrsministerkonferenz eingebracht. Ziel ist die Bereitstellung von Personal für alle anstehenden Maßnahmen und keine Umverteilung des vorhandenen Personals, was zu zeitlichen Verzögerungen führt. Niedersachsen unterstützt diese Initiative von Nordrhein-Westfalen.

### **Begleitung wichtiger BVWP-Projekte im Wasserstraßennetz**

Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen sind durch die Wasserstraßen

- Dortmund-Ems-Kanal,
- Mittellandkanal und
- Mittelweser

eng miteinander verflochten.

Während der Mittellandkanal bereits ausgebaut worden ist und bei der Mittelweser lediglich letzte kleinere Maßnahmen umzusetzen sind, ist beim Dortmund-Ems-Kanal noch die

Nordstrecke ab Einmündung des Mittellandkanals in Richtung Nordsee für Großmotorgüterschiffe zu ertüchtigen.

Beide Länder streben eine umgehende Umsetzung der noch anstehenden Maßnahmen an und setzen sich hierfür gegenüber dem Bund ein.

### **Brückenhöhen bei Wasserstraßen**

Neben den Maßnahmen im BVWP kann das Potenzial der Wasserstraße im Hafenhinterlandverkehr durch größere Brückenhöhen für den Containertransport besser genutzt werden. Um zuverlässig 365 Tage im Jahr – auch bei hohen Wasserständen - den Verkehrsträger Binnenschiff im zweilagigen Container-Verkehr nutzen zu können, ist eine Brückendurchfahrtshöhe von 5,25 m über dem oberen Grenzwasserstand notwendig. Insbesondere vor dem Hintergrund der Niedrigwasserphase des Rheins im vergangenen Jahr, kann das Kanalnetz im Zusammenspiel mit den deutschen Seehäfen so eine geeignete Alternativroute bieten.

Beide Länder werden sich diesem Thema gemeinsam widmen und eine Strategie für eine durchgehende Zweilagigkeit für den Containertransport im gemeinsamen Wasserstraßennetz entwickeln. Zunächst kann hierzu gemeinsam mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung eine Untersuchung der wasserseitigen Anbindung der großen deutschen Seehäfen durchgeführt werden. Nordrhein-Westfalen stellt hierzu die Erkenntnisse aus dem Brückenhebungskonzept zur Verfügung. Ergebnis wird ein Überblick des Handlungsbedarfs sein. Niedersachsen hatte hier bereits im Zuge der Aufstellung des BVWP eine Überprüfung der Anhebung der Brücken für Containerverkehre angemeldet.

### **Betrieb der Wasserstraßen**

Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen setzen sich für eine stärkere Nutzung der Digitalisierung bei den Binnenwasserstraßen ein. Ziel ist die Ausweitung der Betriebszeiten der Schleusen ohne nennenswerte Personalausweitung. Automatisierung und Fernsteuerungen bieten hierfür Potential.

Zusätzlich bietet die Wasserstraße eine prinzipielle Alternative für Großraum- und Schwerlasttransporte. Hierfür bedarf es geeigneter Umschlagplätze im gemeinsamen Wasserstraßennetz. Diese geeigneten Umschlagorte sollen gemeinsam identifiziert werden.

### **RegioPort Minden / Bückebug**

Ein gelungenes Beispiel für die gute Zusammenarbeit der beiden Länder Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen ist der RegioPort Minden / Bückebug. Aufgrund seiner Lage hat dieser Standort sowohl für Ostwestfalen als auch für Niedersachsen eine hohe strategische Bedeutung, so dass schon vor Jahren eine enge Kooperation der beiden Hafenstandorte im Bereich des westlichen Mittellandkanals angestrebt wurde. Mit der kürzlich erfolgten Inbetriebnahme eines neuen Terminals wird der Hafen Minden als trimodaler Umschlagsplatz für den Containerverkehr gestärkt. Der in unmittelbarer Nähe gelegene Hafen Bückebug-Berenbusch dagegen wird derzeit für den Massengutumschlag ausgebaut. Damit ergänzen sich beide Hafenstandorte idealerweise als gemeinsamer RegioPort Minden / Bückebug.

Beide Länder verständigen sich auf die Fortsetzung und Vertiefung der Zusammenarbeit bei den Häfen RegioPort Minden/Bückebug.

### **Automatisierung - Testfeld autonome Binnenschifffahrt**

Forderungen aus Politik und Wirtschaft nach Testmöglichkeiten für automatisierte oder autonome Binnenschiffe werden lauter. Bei der Koordinierung der Testfelder steht aktuell der Straßenverkehr im Fokus. In NRW wird derzeit mit Unterstützung des Landes ein Testfeld für die Binnenschifffahrt Rhein-Ruhr eingerichtet. In Niedersachsen wird derzeit an der Einrichtung eines Netzwerkes Binnenschiff 4.0 im Rahmen des Zentralen Innovationsprogramm Mittelstand (ZIM) gearbeitet. Es wird verabredet, die Erfahrungen auszutauschen und die Akteure auf der Arbeitsebene zusammen zu bringen, dies insbesondere vor dem Hintergrund der kürzlich ergangenen Förderung für ein Versuchs- und Leitungszentrum für autonome Binnenschiffe durch das Land Nordrhein-Westfalen.