**Landtag**
**Nordrhein-Westfalen**
16. Wahlperiode

**Ausschussprotokoll**
**APr 16/610**
26.06.2014

# Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

**38. Sitzung (öffentlich)**

26. Juni 2014

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:10 Uhr

Vorsitz: Klaus Voussem (CDU) (Stellv. Vorsitzender)

Protokoll: Thilo Rörtgen

**Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

**Vor Eintritt in die Tagesordnung** **5**

Der Ausschuss kommt überein, die Punkte 3 „Nachhaltiges Wachstum der Logistikwirtschaft - System Wasserstraße als zentrale Infrastruktur Nordrhein-Westfalens durch multimodales Güterverkehrskonzept stärken“, Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 16/3450, und 4 „Moderne Wasserwege für effizienten, schadstoffarmen und klimaschonenden Güterverkehr - Binnenschifffahrtsinitiative“, Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 16/4015, von der Tagesordnung abzusetzen.

Mit den Stimmen von SPD, Grünen, FDP und Piraten sowie gegen die Stimmen der CDU beschließt der Ausschuss, Tagesordnungspunkt 10 als Tagesordnungspunkt 3 zu behandeln.

**1 Zukunft braucht Herkunft - Für eine zukunftsgerichtete Denkmalförderpolitik in Nordrhein-Westfalen 6**

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/4160

Entschließungsantrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/4225

Entschließungsantrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/5409

Ausschussprotokoll 16/456
Stellungnahmen siehe Ausschussprotokoll 16/456

Mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten lehnt der Ausschuss den Antrag der CDU ab.

Mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der Piraten und bei Stimmenthaltung von CDU und FDP lehnt der Ausschuss den Entschließungsantrag der Piraten ab.

Mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten stimmt der Ausschuss dem Entschließungsantrag von SPD und Grünen zu.

**2 Keine Kappungsgrenze auf tönernen Füßen - Dialog mit Betroffenen suchen 12**

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/5034

Ausschussprotokoll 16/526
Stellungnahmen siehe Ausschussprotokoll 16/526

Mit den Stimmen von SPD, Grünen und Piraten sowie gegen die Stimmen von CDU und FDP lehnt der Ausschuss den Antrag ab.

**3 Aktuelle Situation Leverkusener Brücke 14**

- Bericht der Landesregierung

  - Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV) 14
  - Bericht durch LMR Michael Heinze (MBWSV) 15
  - Bericht durch LPD Michael Frücht (MIK) 16
  - Aussprache 18

**4 Ergebnisse der letzten Verkehrsministerkonferenz 28**

Vorlage 16/2022

- Bericht der Landesregierung

  - Aussprache 28

**5 Landesregierung muss dringend Bundesfernstraßenplanung vorantreiben, um Bundesmittel abzurufen 29**

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/5266

Der Ausschuss beschließt, diesen Punkt zu vertagen.

**6 Entwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht 30**

Vorlage 16/1932

Der Ausschuss wurde zum Verordnungsentwurf - Vorlage 16/1932 - gehört.

**7 Auswirkungen des Orkantiefs „Ela“ vom 09.06.2014 auf die Straßen-Verkehrssituation in Nordrhein-Westfalen 31**

- Bericht der Landesregierung

  - Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV) 31
  - Aussprache 31

**8 Reaktion der Landesregierung zur Kündigung des Semestertickets für Teilzeitstudierende durch den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) 33**

- Bericht der Landesregierung

  – Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV) 33

  – Aussprache 33

* * *

# Aus der Diskussion

## Vor Eintritt in die Tagesordnung

> Der **Ausschuss** kommt überein, die Punkte 3 „Nachhaltiges Wachstum der Logistikwirtschaft - System Wasserstraße als zentrale Infrastruktur Nordrhein-Westfalens durch multimodales Güterverkehrskonzept stärken“, Antrag der Fraktion der FDP Drucksache 16/3450, und 4 „Moderne Wasserwege für effizienten, schadstoffarmen und klimaschonenden Güterverkehr - Binnenschifffahrtsinitiative“, Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 16/4015, von der Tagesordnung abzusetzen.

Zudem beantragt **Reiner Breuer (SPD)**, den Tagesordnung 10 „Aktuelle Situation Leverkusener Brücke“, Bericht der Landesregierung, als Tagesordnung 3 zu behandeln, da die Aktualität und Wichtigkeit dieses Themas eine frühere Behandlung in der Sitzung verdient habe.

**Bernhard Schemmer (CDU)** hält es in Anbetracht der bisherigen Tätigkeiten der Landesregierung auf dem Gebiet der Brückensanierungen nicht für nötig, eine Scheingeschwindigkeit in dieses Thema zu bringen.

> Mit den Stimmen von SPD, Grünen, FDP und Piraten sowie gegen die Stimmen der CDU beschließt der **Ausschuss**, Tagesordnungspunkt 10 als Tagesordnungspunkt 3 zu behandeln.

## 1 Zukunft braucht Herkunft - Für eine zukunftsgerichtete Denkmalförderpolitik in Nordrhein-Westfalen

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/4160

Entschließungsantrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/4225

Entschließungsantrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/5409

Ausschussprotokoll 16/456
Stellungnahmen siehe Ausschussprotokoll 16/456

**Stellv. Vorsitzender Klaus Voussem** teilt mit, der Antrag der CDU-Fraktion sei durch Plenarbeschluss vom 10. Oktober 2013 an den Bauausschuss zur Federführung und an den Ausschuss für Kultur und Medien zur Mitberatung überwiesen worden. Ausschließlich an den federführenden Bauausschuss sei die Überweisung des Entschließungsantrags der Fraktion der Piraten Drucksache 16/4225 erfolgt. Später eingebracht worden sei ein Entschließungsantrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 16/5409. Zu diesem Antrag sei eine öffentliche Anhörung von Sachverständigen durchgeführt worden.

Der mitberatende Ausschuss für Kultur und Medien habe über den CDU-Antrag beraten und diesen mit den Stimmen der Fraktionen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten abgelehnt.

**Wilhelm Hausmann (CDU)** führt aus, die Landesregierung vernachlässige das Thema „Denkmalschutz“ sträflich.

Im Bereich Denkmalschutz werde ständig gegen die Zeit gearbeitet. Hierbei müsse eine breite Ebene einbezogen werden. Viele Bürger arbeiteten an der Erhaltung des baukulturellen Erbes mit.

Die Landesregierung habe die Denkmalförderung entscheidend umgestellt, sodass sich kleine Vereine und Initiativen nicht mehr ohne Weiteres einbringen könnten. Der eigenkapitalersetzende Charakter der früheren Denkmalförderung sei weggefallen. Nunmehr werde der Weg in Richtung einer elitären Denkmalförderung eingeschlagen. Dies zeige sich insbesondere an Punkt 4 des Entschließungsantrages, wo die Landesregierung aufgefordert werde, ein Denkmalförderkonzept für NRW zu erstellen und eine Konzentration auf das Besondere zu ermöglichen. Dies sei seiner Ansicht nach höchst unwissenschaftlich, entspreche nicht dem aktuellen Stand der

Denkmalpflege und werte von vornherein andere Initiativen, die durchaus ihre wissenschaftliche Berechtigung hätten, ab.

Laut Punkt 2 des Entschließungsantrages wolle die Koalition möglichst viele andere mit einbeziehen. Hierdurch solle davon abgelenkt werden, dass das eigene Engagement dem Rotstift zum Opfer gefallen sei.

Nach Auffassung seiner Fraktion müsse ein gesamtheitliches Konzept erarbeitet werden. Hierin unterscheide man sich auch von den Piraten, deren Antrag nicht zugestimmt werden könne, denn die Piraten forderten haushaltswirksame Unternehmungen, wofür es aufgrund der bereits abgeschlossenen Haushaltsberatungen zu spät sei. Derartiges könne nur im Rahmen der nächsten Haushaltsberatungen beantragt werden. Die Intention der Piraten gehe jedoch in die richtige Richtung.

Eine Debatte darüber, wie in Nordrhein-Westfalen mit dem baukulturellen Erbe umgegangen werde, halte er für dringend notwendig. Schließlich sei Vieles aus den 50er- und 60er-Jahren noch nicht erfasst. Dies sollte jedoch nicht unter dem Vorbehalt weiterer Bedingungen wie beispielsweise der energetischen Sanierung gestellt werden. In diesem Zusammenhang weise er darauf hin, dass jeder Praktiker wisse, dass in der Regel davon sogar befreit werden müsse, um mit vertretbarem Aufwand und ohne Entwertung der Substanz ein Denkmal erhalten zu können und in eine neue Nutzung zu bringen. Oftmals sei ja nur durch eine neue Nutzung ein nachhaltiger Denkmalschutz zu erzielen.

All das berücksichtige die Koalition nicht. Vor dem Hintergrund bitte er um Zustimmung zum Antrag seiner Fraktion.

**Reiner Breuer (SPD)** betont, in Nordrhein-Westfalen habe der Schutz des baukulturellen Erbes einen sehr hohen Stellenwert. Dies nähmen die Bürgerinnen und Bürger sehr wohl zur Kenntnis. In diesem Zusammenhang erinnere er nur an die Novellierung des Denkmalschutzgesetzes im vergangenen Jahr mit der Einführung eines Schatzregals und der Sicherung der Bodendenkmalpflege. Hierbei wolle man jedoch nicht stehenbleiben. Man habe Schritte eingeleitet, um die Förderung der Denkmalpflege zu optimieren. Darüber hinaus solle die Darlehensförderung evaluiert werden. Hierbei solle vor Augen geführt werden, in welchen Bereichen in Nordrhein-Westfalen Denkmalschutz stattfinde.

Der Antrag der CDU sei in die Vergangenheit gerichtet. Insofern bitte er darum, dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen zuzustimmen.

**Holger Ellerbrock (FDP)** legt dar, der an der Realität ausgerichtete CDU-Antrag ziele darauf ab, das zu bestätigen, was von den Experten in der Anhörung vorgetragen worden sei, nämlich dass eine Zuschussregelung benötigt und die Darlehensförderung zu erheblichen Problemen führen werde. Diesbezüglich habe die Koalition eine überzogene subjektivgefärbte Wahrnehmung der Realität, indem sie Minderheiten als Mehrheiten darstelle. Dies stehe im Gegensatz zu dem realistischen CDU-Antrag, dem seine Fraktion zustimmen werde. Er bitte darum, die Ausführungen der Exper-

ten ernst zu nehmen. Dann komme man um direkte Zuschüsse nicht herum. Diesbezüglich habe die Koalition jedoch eine andere Wahrnehmung.

**Daniela Schneckenburger (GRÜNE)** hebt hervor, dass der Denkmalschutz und das baukulturelle Erbe für die Koalitionsfraktionen einen hohen Stellenwert hätten. Der Koalition gehe es um den Schutz des baukulturellen Erbes und hier insbesondere von kleineren Maßnahmen, für die sich viele Menschen ehrenamtlich in ihrer Freizeit engagierten. Dies sei auch der Grund dafür, weshalb der entsprechende Haushaltsansatz erhöht worden sei. Genau diese kleinen Maßnahmen benötigten nämlich einen Zuschuss, da diese Maßnahmen nicht aus sich heraus tragfähig seien. Dies sei ein Unterschied zu den Denkmälern, die wirtschaftlichen Zwecken dienten. Für diese Denkmäler seien günstigere Zinskonditionen vorteilhaft. Insofern gebe es unterschiedliche Vorgehensweisen.

Der Abgeordnete Hausmann habe einen Konflikt zwischen energetischer Sanierung und Denkmalschutz aufgezeigt. Dem widerspreche sie. Es gebe eben keinen Widerspruch zwischen energetischer Sanierung dort, wo es denkmalgerecht geschehen könne, und der Nutzung eines Denkmals. Schließlich müssten Denkmäler bewohnbar sein. Dies gehe jedoch nicht, wenn Energiekosten aus dem Ruder liefen. Insofern müsse man versuchen, dort, wo es tatsächlich einen Widerspruch zwischen energetischer Sanierung und Denkmalschutz gebe, Lösungswege zu finden. Es möge durchaus Situationen geben, in denen sich dieser Widerspruch nicht auflösen lasse. Dies bestreite niemand. Das hänge vom einzelnen Objekt ab. Grundsätzlich müsse es jedoch darum gehen, auch Denkmäler energetisch zu sanieren.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** ist der Auffassung, dass die Anhörung sehr aufschlussreich gewesen sei. Der Vertreter der NRW.BANK habe die Darlehensförderung sehr begrüßt. Ansonsten habe es diesbezüglich sehr große Bedenken gegeben. Vor dem Hintergrund reichten die in den Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen vorgenommenen Korrekturen nicht aus. Gerade wirtschaftlich nicht rentable Denkmäler und nicht kirchliche Denkmäler seien gefährdet.

Die Kritik an dem Entschließungsantrag seiner Fraktion, dass dieser zu spät sei, könne er nicht nachvollziehen, schließlich stünden die nächsten Haushaltsberatungen unmittelbar bevor. Insofern halte er den Entschließungsantrag seiner Fraktion für durchaus angebracht.

Seine Fraktion werde dem Antrag der CDU zustimmen und den Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen ablehnen.

**Bernhard Schemmer (CDU)** merkt an, wenn man in Nordrhein-Westfalen dreiviertel der Lehrer nicht mehr in der Schule arbeiten lasse, werde eine bessere Schulpolitik betrieben. So interpretiere er die Ausführungen der Koalitionsfraktionen.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** weist darauf hin, dass in Nordrhein-Westfalen über 50 Millionen € für den Denkmalschutz zur Verfügung gestellt würden.

Dies sei auch im Ländervergleich eine erstaunliche Summe. Hierbei handele es sich um die Bargeldförderung einschließlich der Kofinanzierung von Bundesmitteln.

Es gebe zwei unterschiedliche Darlehensprogramme. Im Jahre 2013 habe die Fördersumme für selbstgenutzte Denkmäler bei etwa 1 Million € gelegen. Es seien Beträge von durchschnittlich 70.000 € gewesen. 34 % der Gesamtsumme seien über das neue Programm darlehensgefördert gewesen.

Bei dem zweiten Programm seien 2013 bei sechs Förderfällen insgesamt 7,2 Millionen € abgerufen worden. Damals hätten insgesamt 10 Millionen € zur Verfügung gestanden. Jetzt, im vollen Jahr 2014, stünden 40 Millionen € zur Verfügung. Davon seien im ersten Quartal 9,7 Millionen € abgerufen worden, also fast 100 %, wenn man die Summe quartalweise betrachte.

Die beiden Förderprogramme im Darlehensbereich liefen also relativ gut an. Man sei optimistisch, dass diese voll und ganz ihren beabsichtigten Zweck erfüllten.

**Wilhelm Hausmann (CDU)** erwidert, die genannten 50 Millionen € kämen nicht dem gesamten Denkmalschutz zugute, sondern nur den vom Land eindeutig festgeschriebenen Großprojekten. Die kleinen Denkmäler hingegen kämen unter die Räder.

Die Koalition habe eine elitäre Auffassung von Denkmalschutz. Diesbezüglich verweise er auf Punkt 4 des Entschließungsantrags der Koalitionsfraktionen, der laute:

> „Die Landesregierung wird aufgefordert auf dieser Basis ein zukunftsfähiges Denkmalförderkonzept für NRW zu erstellen, das die finanziellen Ressourcen des Landes berücksichtigt und eine Konzentration auf das Besondere ermöglicht.“

Hieran werde der Wille der Koalitionsfraktionen augenscheinlich. Die Denkmalförderung solle alleine den Großprojekten zugute kommen.

**Jochen Ott (SPD)** entgegnet, selbstverständlich würden auch weiterhin kleine Projekte gefördert. Dies habe man ja bereits in der Anhörung den Experten nachgewiesen.

Vieles von dem, was der Abgeordnete Hausmann vorgetragen habe, sei politisch motiviert, habe jedoch mit der Realität nichts zu tun.

Viele Experten hätten darauf hingewiesen, dass das, was im Bereich Denkmalschutz an vielen Stellen betrieben werde, aus ökonomischer Sicht nicht vernünftig sei. Dies stehe im Gegensatz zu den Ausführungen des Abgeordneten Hausmann, der von einer elitären Förderung gesprochen habe. Vor dem Hintergrund trete seine Fraktion für eine neue Abwägung zwischen den einzelnen Aspekten im Bereich Denkmalschutz ein.

Er rege eine Debatte darüber an, wie in Zukunft mit Denkmalschutz umgegangen werde, gerade vor dem Hintergrund, dass die Gebäude der 60er- und 70er-Jahre in naher Zukunft unter Datenschutz fielen.

**Holger Ellerbrock (FDP)** betont, in Denkmälern müsse gewohnt werden können. Das, was man auf Landesebene wolle, werde jedoch in den unteren Denkmalbehörden anders gesehen. Hierdurch entstünden viele Schwierigkeiten. Insofern müsse der politische Wille deutlich gemacht werden, dass Denkmäler bewohnbar bleiben sollten.

Die Experten hätten ausgeführt, dass in keinem Fall Darlehensprogramme direkte Zuschüsse kompensieren könnten, selbst wenn sie noch so optimiert seien. Dem sei nichts hinzuzufügen.

**Daniela Schneckenburger (GRÜNE)** sagt, Rot-Grün werde ein Rückzug aus der Denkmalförderung in der Breite unterstellt. Sie mache darauf aufmerksam, dass lediglich rund 3 % der Gebäude in Nordrhein-Westfalen unter Datenschutz gestellt seien. Insofern müsse es darum gehen, das Exemplarische für eine Bauperiode, für einen Bautypus zu schützen. Dies sei in Nordrhein-Westfalen stets praktiziert worden. Die Denkmalschutzpolitik richte sich eben nicht an alle Gebäude eines bestimmten Jahrgangs, sondern nur an besondere Gebäude. Ansonsten würde sich die Zahl 3 % nicht erklären. Vor dem Hintergrund müsse darüber nachgedacht werden, wie man mit dem Bestand aus den 50er- und 60er-Jahren umgehe. Die bisherige Grundlinie halte sie da für vernünftig, auch mit Blick auf die Finanzierungsfähigkeit des Landes.

**Wilhelm Hausmann (CDU)** lässt verlauten, seine Fraktion befürchte, dass sich die Koalition anmaße, festzustellen, was exemplarisch sei. Dies müsse jedoch wissenschaftlich seitens der Denkmalbehörden ermittelt werden. Von daher könne das nicht politisch entschieden werden.

Auch die CDU begrüße, wenn Denkmäler durch Nutzung erhalten werden könnten. Dies sei der nachhaltigste und für alle Beteiligten wirtschaftlich beste Weg. Das müsse unterstützt werden. Dies gelinge jedoch nicht dadurch, wenn das Thema „Denkmalschutz“ mit anderen Sachen befrachtet werde. Jeder, der heute ein Denkmal saniere und einer neuen Nutzung zuführe, müsse sich mit dem Thema „Energie“ auseinandersetzen und beispielsweise die Anforderungen der EnEV erfüllen. Hier müsse man jedoch Abstriche machen. Insofern hätten nach Auffassung seiner Fraktion der Erhalt des Denkmals aus kulturhistorischen Gründen und die wirtschaftliche Nutzung weit Vorrang vor der Einhaltung von Energiebestimmungen und der absoluten Barrierefreiheit. Es gehe in erster Linie um Denkmalschutz und dieser dürfe nicht weiter verteuert werden.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** sagt, die Ausführungen des Vertreters der IHK in der Anhörung hätten sehr viel Kopfschütteln hervorgerufen, und zwar nicht nur von CDU, FDP und den Piraten, sondern auch von anderen Anzuhörenden. Dies sollte, wenn man sich auf Statements beziehe, mitbedacht werden.

Bei dem in Rede stehenden Antrag gehe es nicht nur um Wohngebäude, sondern auch um Denkmäler, die sich nicht bewirtschaften ließen. Diese könnten nur durch Spenden finanziert werden.

Mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten lehnt der **Ausschuss** den Antrag der CDU ab.

Mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen der Piraten und bei Stimmenthaltung von CDU und FDP lehnt der **Ausschuss** den Entschließungsantrag der Piraten ab.

Mit den Stimmen von SPD und Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten stimmt der **Ausschuss** dem Entschließungsantrag von SPD und Grünen zu.

## 2 Keine Kappungsgrenze auf tönernen Füßen - Dialog mit Betroffenen suchen

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/5034

Ausschussprotokoll 16/526
Stellungnahmen siehe Ausschussprotokoll 16/526

**Stellv. Vorsitzender Klaus Voussem** teilt mit, der Antrag der FDP sei durch Plenarbeschluss vom 19. Februar 2014 ausschließlich an den Bauausschuss überwiesen worden. Am 8. April 2014 habe eine öffentliche Anhörung von Sachverständigen stattgefunden.

**Holger Ellerbrock (FDP)** betont, er habe positiv zur Kenntnis genommen, dass der Minister in Respekt vor dem Parlament die Verordnung erst nach der Anhörung in Kraft gesetzt habe.

Negativ sei, dass diese Verordnung wider besseres Wissen in Kraft gesetzt worden sei. Am Beispiel Rheine und Bottrop zeige sich, dass es, so der Abgeordnete, Schwachsinn sei, das Gutachten als entscheidendes Kriterium zu nehmen. Die Realität sollte sich nicht der Theorie anpassen, sondern die Theorie der Realität.

Er bitte um Zustimmung zum Antrag seiner Fraktion.

**Reiner Breuer (SPD)** führt aus, den Antrag der FDP, der darauf abziele, die Kappungsgrenzenverordnung wieder zurückzuziehen, trage seine Fraktion nicht mit. Er begrüße die Inkraftsetzung der Verordnung und damit der ersten Mietpreisbremse. Diese Mietpreisbremse halte er für dringend erforderlich, denn dadurch würden, was die Bestandsmieten angehe, zumindest die Spitzen abgedämpft. Darüber hinaus weise er darauf hin, dass damit die gesetzliche Grundlage, die CDU und FDP im Jahre 2013 auf Bundesebene geschaffen hätten, mit Leben gefüllt werde. Insofern sollte nicht die Landesregierung kritisiert, sondern die Kollegen auf Bundesebene gefragt werden, warum sie diese Möglichkeit geschaffen hätten.

Er begrüße, dass der Prozess nunmehr in der ersten Stufe abgeschlossen sei. Die Diskussionen um die Mietpreisbremse zwei gingen jedoch weiter. Er sei zuversichtlich, dass man hier auf Bundesebene nach der Sommerpause vorankommen werde.

Seine Fraktion werde den Antrag der FDP ablehnen.

**Bernhard Schemmer (CDU)** weist darauf hin, dass Bayern bereits vor über einem Jahr eine Entscheidung getroffen habe, also zu einem Zeitpunkt, als Nordrhein-Westfalen gerade einmal ein Gutachten in Auftrag gegeben habe. Während Bayern zeitnah entscheide, eruiere Nordrhein-Westfalen erst einmal monatelang.

Offensichtlich habe man dem Gutachter irgendwelche verrückten Vorgaben gemacht. Denn nur so habe die Unmenge von 59 Kommunen zusammengetragen werden können. Neben Rheine und Bottrop seien auch Städte wie Emmerich, Kamp-Lintfort und Euskirchen dabei gewesen. Er könne nicht erkennen, dass es dort große Probleme mit Vermietungen gebe.

Die Bitte der FDP, dem Antrag zuzustimmen, könne er zwar verstehen, würde aber bedeuten, dass bei einer Zustimmung der SPD der Minister am nächsten Tag zurücktreten müsste. Von daher könne nicht wirklich mit einer Zustimmung der SPD gerechnet werden.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** sagt, selbstverständlich könne gefragt werden, weshalb Rheine, Bottrop und Emmerich dabei seien. Man könne aber auch fragen, warum beispielsweise Dortmund nicht dabei sei. Es gebe halt in den Kommunen keine homogenen Strukturen, sodass dies nicht alleine daran beurteilt werden könne.

Ihn verwundere, dass große Teile des Landes nicht betrachtet worden seien, obwohl in den nächsten Jahren gerade in den Bereichen, vor allem Ruhrgebiet, die nicht zu den 59 Kommunen gehörten, große Bestände aus der Mietpreisbindung fielen, sodass dort mit großen Mietpreissprüngen gerechnet werden müsse. Der Indikator, auslaufende Mietpreisbindung in Abhängigkeit von Mietdifferenz, werde in dem Gutachten sicherlich viel zu niedrig gewichtet.

Das Votum der Kommunen sei sicherlich nicht ganz so objektiv, wie es zunächst scheine. Von daher könne seine Fraktion den Antrag der FDP nicht mittragen.

**Holger Ellerbrock (FDP)** betont, dass die FDP-Fraktion mit dem Antrag nicht beabsichtigt habe, dies mit einer Rücktrittsforderung an den Herrn Minister zu verknüpfen.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** legt dar, die Anhörung habe gezeigt, das Gutachten sei trotz einiger Kritikpunkte schlüssig und stringent. Deshalb halte man daran fest.

Die Binnendifferenzierung sei aufgrund der Datenlage national nicht möglich, selbst in Stadtstaaten nicht. Dies zeige auch die Entwicklung der Kappungsgrenzenverordnung in Hamburg oder Berlin.

Mit der Kappungsgrenzenverordnung, die am 1. Juni in Kraft getreten sei, habe man den Auftrag des Landtags vom 25. April 2013 nach bestem Wissen und Gewissen umgesetzt.

> Mit den Stimmen von SPD, Grünen und Piraten sowie gegen die Stimmen von CDU und FDP lehnt der **Ausschuss** den Antrag ab.

## 3 Aktuelle Situation Leverkusener Brücke

- Bericht der Landesregierung

**Stellv. Vorsitzender Klaus Voussem** teilt mit, dieser Tagesordnungspunkt sei seitens der SPD-Fraktion mit Schreiben vom 17. Juni 2014 beantragt worden.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** trägt vor:

Zunächst erfolgt eine kurze Einführung von mir. Danach werden Herr Heinze für unser Ministerium und Herr Frücht für die Polizei ergänzen.

Es ist richtig: Wir wollen Nordrhein-Westfalen vom Stauland zum Bauland machen. Deshalb gilt für uns uneingeschränkt das Prinzip: Reparatur und Erhalt haben Vorrang vor Neubau. An diesem Prinzip werden wir nicht rütteln.

Wir sperren die Leverkusener Brücke hoffentlich nur kurz für Lkw-Verkehre nicht etwa, weil wir Spediteure drangsalieren wollen, sondern weil wir langfristig Lkw-Verkehr möglich machen wollen. Die kurze Sperrung jetzt soll langfristig die freie Fahrt für Lkws trotz dieser Brückenbeschädigung ermöglichen. Das möchte ich deutlich betonen.

Herr Heinze ist stellvertretender Abteilungsleiter und Brückenbaubeauftragter unseres Hauses und damit der Landesregierung. Er ist als Koordinator und Ansprechpartner für die Brücke A 1 und für alle weiteren Brücken verantwortlich, die unter Sanierungsgesichtspunkten eine besondere Herausforderung darstellen.

Die Leverkusener Brücke wurde 1965 eingeweiht. Seit dem 30. November 2012 steht sie unter einer besonderen Beobachtung. 2012 wurden die ersten gravierenden Schäden festgestellt. Damals ist im Expertengremium gesagt worden, dass die Brücke gesperrt und repariert werden muss. Die Reparatur hat mit viel medialer nationaler Aufmerksamkeit stattgefunden, weil das ein signifikantes Beispiel für den miserablen Zustand der deutschen Infrastruktur im Verkehrsbereich ist. Nunmehr müssen erneut Sperrmaßnahmen vorgenommen werden. Diese Brücke wird abweichend von der üblichen deutschen Sicherheitsüberprüfung permanent überprüft, und zwar durch Expertengremien. Das sind nicht Straßenwärter des Landesbetriebs, sondern hochkompetente Ingenieurteams bestehend aus externen Ingenieuren und internen Ingenieuren. Die in Deutschland bestmöglich verfügbare Expertise kümmert sich also explizit, dauerhaft und permanent um die Berichterstattung über den Zustand der Leverkusener Brücke.

Ich will mich jetzt nicht dazu einlassen, wann wer welche Planungsaufträge hätte vergeben müssen. Wir jedenfalls haben ein riesiges Interesse daran, so schnell wie möglich Planung und Bau dieser Brücke hinzubekommen. Deshalb bin ich mit Herrn Dobrindt im Gespräch darüber, wie wir Planungsbeschleunigungsmaßnahmen umsetzen können für Brückenersatzbauten, also nicht für das komplexe Planen und Bauen von Straßen in Deutschland, sondern für Brückenersatzbauten. Ich bin davon überzeugt, dass wir das Klageverfahren verkürzen müssen, damit der Brückenersatzbau nicht zum Marathonlauf wird. Denn das können sich weder

Wirtschaft noch Pendler und schon gar nicht das Rheinland als betroffene Region erlauben. Es muss die Möglichkeit geben, den potenziell für jeden offenstehenden Klageweg deutlich so zu reduzieren, dass demokratische Teilhabe nicht im Kern geschmälert wird, aber menschlicher Sachverstand beim Ersatzbau seinen Weg findet. Aber dazu demnächst mehr, wenn ich mit Minister Dobrindt abschließend darüber beraten habe.

Uns liegt daran, so schnell wie möglich die Schadensaufnahme zu machen, damit sach- und zeitgerecht repariert und der Verkehr so schnell wie möglich wieder zugelassen werden kann.

Ich möchte mich an dieser Stelle ausdrücklich bei der Polizei bedanken. Das ist eine ausgezeichnete Kooperation. Das, was die Beamtinnen und Beamten vor Ort und die darüber hinaus Einsatzverantwortlichen im Ministerium leisten, ist aller Ehren wert. Da gibt es keinerlei Kritik von mir persönlich oder aus unserem Hause, sondern das ist eine Verantwortungsgemeinschaft, die gewachsen ist und die leider Gottes erforderlich ist, um diejenigen, die wider besseren Wissens die Brücke nutzen, zur Vernunft zu bringen.

**LMR Michael Heinze (MBWSV)** gestaltet seinen Vortrag mittels einer PowerPoint-Präsentation **(Anlage, zu TOP 3)**.

Er trägt vor:

Alles, was Experten bis dahin an der Brücke im Blick hatten, führte noch vor zwei Jahren zu deren klarer Einschätzung, dass die Brücke noch bis mindestens 2025 halten würde und wir unsere Erneuerungsplanung darauf auszurichten hätten. Sie wissen alle, im November 2012 sind Schäden festgestellt worden, die bis dato in dem Maße nicht aufgefallen waren. Das kann man ganz klar der Tatsache anlasten, dass wir nicht wissen, welche Stähle vor 40, 50 Jahren verarbeitet worden sind. Das war damals nicht so wie heute. Die Schweißnähte waren nicht so wie heute, die Prüfverfahren nicht so wie heute. Hier kann man Niemandem etwas vorwerfen.

Die Probleme lagen im November 2012 vor allem in den Querträgern, in Abrissen, in Rissen, was die Lastableitung in Querrichtung anbelangt.

(Seite 2)

Die neuen Schäden sind in Brückenlängsrichtung aufgetreten. Das Protokoll der Prüfer liest sich wie ein spannender Krimi. Die Brücke ist eine Schrägkabelbrücke mit zwei in der Mitte liegenden Pylonen. Das ist ja nicht immer der Fall.

(Seite 3)

Die Probleme tauchen an den Stellen auf, wo die Seile in den Seilkammern, in der Mitte der Brücke, aufgefächert werden und aufwendig an der mittleren Konstruktion befestigt sind. Genau diese Seilkammern drohten, sich aus der Konstruktion herauszubewegen. Neben den ständig laufenden Sanierungsmaßnahmen seit zwei Jahren hat eine ganz normale Bauwerksprüfung durch alle Bauteile stattgefunden. Im Februar waren erstmals Abrisse in Schweißnähten zwischen ganz be-

stimmten Blechen und Fahrbahnplatte festgestellt worden. Nachdem die Beschichtungen entfernt worden waren, sind lange Risse festgestellt worden, die bis zu 40 cm lang waren.

(Seite 4)

Sehr dicke Stahlteile waren über eine große Länge abgerissen. Daraufhin sind die saniert worden. Nachdem erstmalig ein Sanierungskonzept ein Stück weit erarbeitet worden war, sind andere Bereiche untersucht worden, auch von Beschichtungen freigelegt worden. Hierbei wurden immer mehr Risse festgestellt. Das mündete in einen Punkt, wo ein bestimmter Riss festgestellt worden ist, der sich im Verlaufe von sieben Tagen um mehr als 60 mm verlängert hat. Da wurde es dann ganz eng. Ein Expertengremium hat am 14. Juni getagt und entschieden, dass die Brücke sofort entlastet werden muss. Das führte dazu, dass wir Lkws ab 3,5 t von der Brücke heruntergenommen haben. Ein Expertengremium arbeitet im Moment mit Hochdruck an einem Sanierungskonzept. Wir gehen davon aus, dass die Erarbeitung des Konzeptes - da geht es um Bleche, die aufgeschraubt werden, hier kann nicht mehr geschweißt werden - einschließlich der Sanierungsarbeiten mindestens drei Monate in Anspruch nehmen. Sie müssen davon ausgehen, dass eine Seilkammer ganz grob 1.000 m Schweißnaht hat. Diese 1.000 m Schweißnaht müssen von Beschichtung befreit und überprüft werden. Deshalb kommt es zu diesen Zeiträumen.

(Seite 5)

Zum Umleitungs- und Ableitungskonzept: Es ist umfangreich Blechbeschilderung im Bereich des Kölner Rings aufgestellt worden. Auch der letzte Lkw-Fahrer muss danach erkennen, dass die Leverkusener Rheinbrücke gesperrt ist und er woanders abfahren muss.

(Seite 6)

Neben der Blechbeschilderung gibt es eine dynamische Wegweisung. Wenn Sie auf der A 3 von Norden kommen, werden Sie frühzeitig darauf hingewiesen, dass Sie den Kölner Ring umwegig befahren müssen und sich in diesem Fall über Rodenkirchen bewegen sollten.

(Seite 7)

Und wenn Sie zum Beispiel über die A 46 kommen, dann sollten Sie bitte nicht über die A 3 oder A 59 fahren, sondern in Flehe den Rhein queren und dann die A 57 in Richtung Süden nehmen.

(Seite 8)

Ich bitte nun Herrn Frücht, um Informationen über die Überwachungsmaßnahmen.

**LPD Michael Frücht (MIK)** legt dar:

Ich bin im Innenministerium für die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit zuständig.

Wir haben bereits gehört, wie wichtig es ist, dass die angeordneten Verkehrsverbote effektiv durchgesetzt werden, also möglichst kein Lkw-Verkehr die Brücke mehr überfährt. Dazu haben wir in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium und den zuständigen Behörden vor Ort ein durchaus akzeptables Maßnahmenpaket vorgesehen. Sie sehen auf dem Bild die Blitzeranlagen. Diese Blitzeranlagen sind durch die Städte Leverkusen und Köln aufgebaut worden, zunächst zur Überwachung der Geschwindigkeit von 60 km/h. Diese Blitzeranlagen verfügen durch eingebrachte Detektoren in der Fahrbahn über die technische Möglichkeit, auch Lkws zu erkennen. Diese Technik nutzen wir jetzt. Seit heute Morgen 9:45 Uhr sind die Anlagen umgerüstet. Von den insgesamt acht Blitzanlagen, die im Moment in Betrieb sind, sind vier so umgerüstet, dass sie jeden Lkw, der über die Brücke fährt, erfassen und fotografisch sichern, sodass der Verstoß geahndet werden kann. Das hilft allerdings nicht sehr viel weiter, da er ja immer noch über die Brücke gefahren ist. Von daher gibt es ergänzende polizeiliche Maßnahmen. Wir versprechen uns davon verbunden mit einer Öffentlichkeitsarbeit, dass jedenfalls den Lkw-Fahrern klar ist, dass sie nicht ohne Sanktionen über die Brücke fahren können.

Die zuständigen Bußgeldstellen gehen davon aus, dass aufgrund der öffentlich angekündigten Verbote in Verstoßfällen Vorsatz vorliegt. Es stellt sich ja immer die Frage, wie teuer es ist, wenn man über die Brücke fährt. Der Regelsatz beträgt 75 €, bei Vorsatz verdoppelt er sich. Das heißt, wir gehen zunächst davon aus, dass 150 € fällig werden. Das ist schon mal ein deutliches Signal. Punkte sind damit nicht verbunden. Sowohl der Verkehrsminister als auch der Innenminister wollen aber noch einmal aufgreifen, ob das Bußgeld nicht erhöht werden kann. Dazu müssen mit dem Bund entsprechende Gespräche geführt werden.

Darüber hinaus wird es Fahrverbote für Lkw-Fahrer geben, die wiederholt die Brücke nutzen.

Wir werden auch die Möglichkeiten der Vermögensabschöpfung nutzen. Dieses Instrument gibt es schon seit Langem im Ordnungswidrigkeitenrecht. Dazu bedarf es natürlich der Feststellung, dass ein Unternehmen bewusst die Brücke befährt, um sich einen wirtschaftlichen Vorteil gegenüber anderen Unternehmen herauszuarbeiten. Dann kann man diesen Gewinn abschöpfen. Auch das werden wir prüfen.

Sollte festgestellt werden, dass der gleiche Fahrer wiederholt die Brücke überfährt, werden wir überlegen, ob nicht auch der Lkw sichergestellt werden kann. Das muss man vor Ort im Einzelfall prüfen.

Ich denke, dass dieses gesamte Maßnahmenpaket geeignet ist, sicherzustellen, dass die Lkws in Zukunft diese Brücke nicht mehr überfahren werden. Für uns als Polizei ist es wichtig, dass wir jetzt die stationären Anlagen nutzen können, weil uns das personell entlastet. Gleichzeitig werden wir aber im Rahmen der Streife dort weiter tätig werden. Wir werden uns auch einmal die Wirkung dieses Konzeptes ansehen und gegebenenfalls mit Maßnahmen gegensteuern.

**LMR Michael Heinze (MBWSV)** fährt fort:

(Seite 9)

Wir gehen davon aus, dass in den nächsten sechs bis acht Monaten der Entwurf fertig ist. Sie werden gelesen haben, dass das erste neue Teilbauwerk auf der Nordseite zu stehen kommt, der Verkehr dort draufgeleitet wird und dann das Altbauwerk abgerissen wird, wo dann das zweite Teilbauwerk errichtet wird.

(Seite 10)

Vom zeitlichen Ablauf sind wir immer noch da, wo wir vor einem Jahr gehofft hatten, zu sein. Wir werden früh im Frühjahr 2015 den Entwurf fertig haben. Sichergestellt ist in Gesprächen mit dem Bund, dass die Genehmigung der Entwürfe einen Tag dauern wird, damit wir sofort ins Planfeststellungsverfahren einsteigen können. Das soll bis Ende 2016 laufen, sodass wir Anfang 2017 mit dem Bau beginnen können.

(Seiten 11 und 12)

Um Ihnen einen Eindruck zu vermitteln: Heute sind die Pylone in der Mitte. Zukünftig wird die Brücke so aussehen, dass die eine mit einem Hauptpylon von der einen Seite aus abgespannt wird und die zweite Brücke von der anderen Seite über den zweiten Pylon gehalten wird, sodass ein ähnliches Bild entstehen wird.

**Holger Ellerbrock (FDP)** begrüßt das Bestreben nach rechtssicheren Planungsbeschleunigungsmaßnahmen. Derartige Maßnahmen gingen an den Lebensnerv des Staates. Dies müsse stets vor Augen geführt werden. Rechtsichere Planungsbeschleunigungsmaßnahmen unter Wahrung von Einspruchsmöglichkeiten sei fast die Quadratur des Kreises, aber dies sei ja schon einmal geschehen, nämlich bei den Verkehrsprojekten im Zuge der Deutschen Einheit. Dies sei damals von allen parteipolitischen Organisationen getragen und sehr erfolgreich gewesen.

Der Zeitplan besage die Fertigstellung im Jahre 2023. In der Zwischenzeit könne noch sehr viel passieren.

**Bernhard Schemmer (CDU)** hat den Eindruck, es gehe bei den Überwachungsmaßnahmen um die Haushaltssanierung der Städte Köln und Leverkusen. Dass das Geldkassieren an erster Stelle stehe, mache nachdenklich.

Er erinnere daran, dass im Jahre 2011 ein Auftragsvergabestopp an Dritte vorgenommen und im Ministerium die Anzahl der Bauingenieure deutlich reduziert worden sei. Im Jahre 2012 sei man dann überrascht gewesen, dass die eigentlich bis zum Jahre 2025 haltende Brücke doch nicht mehr halte. Nun werde ausgeführt, dass es noch neun Jahre dauere, bis die Brücke fertiggestellt sei. Dies spreche nicht für das Industrieland Nordrhein-Westfalen.

Seiner Ansicht nach werde Mangelverwaltung betrieben, anstatt ergebnisorientiert zu arbeiten. So werde aus Nordrhein-Westfalen kein Verkehrsland Nummer eins, was es ja angeblich sein wolle.

**Arndt Klocke (GRÜNE)** weist darauf hin, dass in Köln eine ganze Reihe von Brückensanierungen anstehe, auch der kommunalen Brücken. Der Abgeordnete fragt, ob es eine mit der Kommune und den umliegenden Kreisen abgestimmte Planung gebe, wann welcher Sanierungsschritt anstehe, weil natürlich Umlenkungsverkehre Folgewirkungen hätten.

**Reiner Breuer (SPD)** betont, im Moment stehe die Sicherheit im Vordergrund. Insofern weise er den Vorwurf zurück, dass es den Kommunen oder dem Land darum gehe, Kasse zu machen. Es gehe darum, einen Sanktionsmechanismus durchzusetzen. Die Sanktionierung müsse der Tat auf dem Fuße folgen. Von daher begrüße er, dass es nach dem Gesichtsblitzer nunmehr auch den Gewichtsblitzer gebe, der möglicherweise präventiv wirke und dazu beitrage, dass die Brücke geschont werde. Ob dieser Sanktionsmechanismus ausreiche, werde man sehen. Möglicherweise müsse der Bußgeldkatalog erweitert werden.

Des Weiteren lege er Wert darauf, dass man mit der Planung und der Umsetzung des Baus zügig vorankomme. Hier komme es darauf an, die Prozesse zu beschleunigen. Er habe den Eindruck, dass dem Straßenbetrieb und auch dem Bund bewusst sein, dass es sich um eine sehr wichtige Brücke handele. Es müsse alles daran gesetzt werden, die Ressourcen zu bündeln. Dies gelte sowohl für das Personal als auch für das Geld auch des Bundes. Da die Musik vor allem in Berlin spiele, seien alle aufgefordert, die notwendigen Beschlussfassungen auf Bundesebene zu beschleunigen.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** sagt, er habe die Ausführungen so verstanden, dass die Lkw-Erfassung durch die Kameras die mobilen Gewichtsmessungen ersetzten und an höheren Strafen gearbeitet werde. Derartige Kontrollen seien leider nötig, um die Brücke soweit wie möglich nutzbar zu halten.

Des Weiteren habe er den Ausführungen entnommen, dass für Ersatzbauwerke generell verkürzte Klageverfahren gelten sollten. Dies müsse aber mit mehr Transparenz und mit viel mehr Aufwand bei der Initiierung solcher Verfahren einhergehen. Im Grunde genommen würden neue Konzepte benötigt, um die Bürgerinnen und Bürger an solche Projekte heranzuführen und langfristig Vertrauen zu gewinnen. Derzeit gebe es ja ein generelles Problem mit Bürgerbeteiligung, weil es ein großes Misstrauen gegenüber der Politik gebe. Dies sei ja zum Teil selbst verschuldet und könne nur sehr langsam wieder aufgebaut werden. Von daher müssten vor allem positive Signale gesetzt werden. Ein verkürztes Klageverfahren gehöre sicherlich nicht dazu. Einfach nur ein verkürztes Klageverfahren einzuführen, wäre kontraproduktiv für alle Folgeprojekte, denn dann werde es noch mehr Widerstand geben, zumal die Erneuerung von Brücken nicht überraschend komme, weshalb man nicht den klagenden Bürger dafür verantwortlich machen könne. Von daher brauche man Serviceorientierung. Dies bedeute neue Konzepte und mehr Aufwand bei den Verfahren.

Der Minister habe betont, dass besonders kompetente externe Ingenieure beteiligt würden. Diese kompetenten Ingenieure würden sicherlich in Zukunft noch öfters gebraucht. Von daher wäre es sicherlich sinnvoll, diese in den Landesdienst zu holen.

**Wilhelm Hausmann (CDU)** fragt, inwieweit thermische Belastungen durch Schweißarbeiten die Lebensdauer der Brücke weiter verkürzten.

Des Weiteren ist er interessiert zu erfahren, ob auch an anderen Brücken ähnliche Schäden aufträten, sodass auch deren Lebensdauer durch bereits vorgenommene Schweißarbeiten verkürzt worden sei.

Zwar begrüße er die Verhängung von Bußgeldern bei Nichtbeachtung des Fahrverbots, allerdings wäre es sinnvoller, Maßnahmen zu ergreifen, die es verhinderten, dass Lkws überhaupt die Brücke befahren könnten, denn darum müsse es ja in erster Linie gehen.

**Jochen Ott (SPD)** tritt dem Eindruck entgegen, dass durch die Einnahme von Bußgeldern die Haushaltssituation der Stadt Köln verbessert werden könne. Dadurch, dass der Verkehr nicht vernünftig fließe, entstünden sehr hohe Zusatzkosten. Alleine die Sanierung der Mülheimer Brücke in Köln koste Millionen. Im Übrigen weise er darauf hin, dass in Köln sehr viele Brücken saniert werden müssten.

Es mache auch keinen Sinn, jemanden für die bestehende Situation politisch verantwortlich zu machen. Dies führe nicht weiter. Das Thema „Sanierung von Brücken“ werde bis mindestens 2020 Dauerthema sein.

Völlig unverständlich finde er die Meinung der Piraten, dass das Klageverfahren nicht verkürzt werden sollte. Es müsse darum gehen, so schnell wie möglich die Brücken zu sanieren. Und hier helfe es nicht weiter, wenn Bürgerbeteiligungen dazu führten, die Prozesse jahrelang zu verzögern. Insofern müsse es jetzt in erster Linie darum gehen, die Dramatik auf Bundesebene zu verdeutlichen und darauf hinzuwirken, den Prozess zu beschleunigten. Auch er halte Bürgerbeteiligung für wichtig, aber man befinde sich in einer Notsituation.

**Arndt Klocke (GRÜNE)** betont, er habe den Minister nicht so verstanden, dass für Verkehrsprojekte grundsätzlich verkürzte Planungszeiten angestrebt würden, sondern es handele sich um eine Ausnahmesituation, für die es entsprechende Möglichkeiten geben müsse. Bürgerbeteiligung sei es hohes Gut. Insofern teile er die Auffassung des Abgeordneten Bayer hinsichtlich der Transparenz. Allerdings müsse vor dem Hintergrund der Probleme in der Tat eine rechtliche Änderung erfolgen. Er gebe auch zu bedenken, dass aufgrund der Notwendigkeit, Umwege zu fahren, sehr viel mehr Kraftstoff verbraucht werde. Insofern müsse hier eine Abwägung erfolgen.

Beispielsweise Lkws herauszuwinken, um zu verhindern, dass diese die Brücke befühen, sei eine sehr schwierige Aufgabe für die Polizei. Diese Erfahrung habe eine grüne Bundestagskollegin gemacht, die in ihrer Zeit als Polizistin über Wochen genau dafür eingesetzt worden sei. Insofern sei er froh über die technischen Möglichkeiten, die es heutzutage gebe.

**Bernhard Schemmer (CDU)** erinnert daran, dass es in den vergangenen 40 Jahren lediglich fünf Jahre lang keinen SPD-Verkehrsminister gegeben habe. In diesen fünf Jahren habe man aber wenigstens angefangen, sich um Brücken zu kümmern.

Benötigt würden rechtssichere Planungsbeschleunigungsmaßnahmen über alle Bereiche des Verkehrs, damit die Maßnahmen schneller umgesetzt werden könnten. In der Tat dürfe es keine ellenlangen Rechtsstreitigkeiten geben. Auch er finde Bürgerbeteiligung wichtig, aber nach Abschluss der Planungen müsse schnell mit dem Bau begonnen werden.

Der Abgeordnete möchte wissen, wie viele Brücken es in Nordrhein-Westfalen noch gebe, die angeblich bis 2025 stressfrei hielten.

**Holger Ellerbrock (FDP)** unterstützt die Ausführungen des Abgeordneten Ott. Schuldzuweisungen führten nicht weiter und brächten keinen politischen Vorteil. Es komme darauf an, so zügig wie möglich zu handeln. Insofern stelle sich die Frage, inwieweit die Möglichkeit bestehe, gesetzliche Regelungen zu treffen, um die Planungen zu beschleunigen. Auch seiner Meinung nach müsse es rechtssichere Planungsbeschleunigungen geben. Es könne nicht richtig sein, hier wie selbstverständlich über Planungshorizonte von zehn bis 15 Jahren zu reden. Natürlich müsse es eine intensive Information der Bürgerinnen und Bürger geben. Aber es müsse zur Kenntnis genommen werden, dass es am Rand der Gesellschaft 10 % gebe, denen es nicht um Inhalte, sondern um Verzögerung gehe. Diese Erfahrungen mache man im Bereich Straßenbau schon seit Jahrzehnten.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** macht deutlich, dass es nicht nur um mehr Bürgerbeteiligung und schnellere Verfahren gehe, sondern es komme noch viel mehr hinzu. So müsse beispielsweise der Aufwand erhöht werden. In der Tat gehe es um den Lebensnerv in einer Industriegesellschaft. Hier sollte sowohl die schnelle Umsetzung als auch die Bürgerbeteiligung sehr wichtig sein.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** führt aus:

> Am 30. November 2012 war in der Tat ein kalendarisches Mahnmal, weil da eingetreten ist, was die Experten prophezeit haben, aber viele Politiker und auch andere gesellschaftliche Akteure nicht wahrhaben wollten. Danach war die Brücke A 1 Rheinquerung Leverkusen nur noch funktionseingeschränkt nutzbar. Seit diesem Tag habe ich darauf verwiesen nach Rücksprache mit unseren Experten, dass niemand garantieren kann, dass diese Brücke noch so lange funktionstüchtig bleibt, bis ein Brückenneubau erfolgt ist oder gar ein Tunnel als Ersatzbauwerk steht. Da war ich persönlich sechs Monate im Amt. Kollege Schemmer, Sie sollten sich fragen, wer wann was an Planungsvermögen eingebracht oder nicht eingebracht hat. Ich komme gleich noch auf die A 45 und den Personalabbau beim Landesbetrieb zu sprechen.
>
> Zum damaligen Zeitpunkt haben wir sofort mit der Wirtschaft, den anliegenden Städten, den Gewerkschaften, den Speditionsverbänden bei der Bezirksregierung Düsseldorf einen permanenten runden Tisch unter Beteiligung des Landesbetriebs und des Ministeriums sowie der Polizei eingerichtet, weil wir der Meinung waren, es sei unverantwortlich, nach Schema F losgelöst von einer engen Kooperation untereinander die Verkehrsprobleme im Rheinland sich selbst zu überlassen.

Deshalb gab es intensive Planungsvorbereitungen, wie man gemeinsam das absehbare Chaos möglichst vermeiden oder zumindest minimieren kann.

Was sind die Auswirkungen? - Seit 2012 beschreiben wir die kaskadenhaften Folgeschäden durch alleine diese Brücke. Auf andere Brücken komme ich noch zu sprechen. Die kaskadenhaften Folgeschäden sind bei der Stadt Köln zu besichtigen, die einen dreistelligen Mehrmillionenaufwand dadurch hat, dass unvernünftigerweise viele Schwer-Lkw die innerstädtischen Brücken als Abkürzung nutzen, weil die offiziellen Umleitungsverkehre als zu mühselig, zu zeitraubend, zu benzinfressend empfunden werden. Die, die schließlich auf die südliche Rheinquere gelangen, nämlich die Brücke Rodenkirchen, führen als Zusatzlast natürlich dazu, dass die Schadensintensität dieser Brücke beschleunigt und vertieft wird. Die Rodenkirchener Brücke ist längst nicht in einem Zustand, wie ein Neubau wäre. Deshalb muss man davon ausgehen, dass die ursprünglich mal beabsichtigte Lebensdauer dieser Brücke verkürzt ist.

Wenn man sich die weiteren Brücken ansieht, sollte man im Gedächtnis behalten, dass Rot-Grün in Nordrhein-Westfalen eine Brücke als Neubaumaßnahme zum Bundesverkehrswegeplan zur Bewertung angemeldet hat, nämlich die Rheinquerung Wesseling, weil wir gesagt haben: Die jetzigen Rheinquerungen sind so angeschlagen, dass niemand weiß, ob man nicht auch eine entlastende Wirkung braucht.

Zurück blickend gab es ein Zeitfenster, wo offenbar wurde, dass alle Großbrücken der A 45 erneuert, abgerissen und durch Neubauten ersetzt werden müssen. Passiert ist herzlich wenig. Der damals verantwortliche Bundesverkehrsminister, der jetzige Vorsitzende des Wirtschaftsausschusses, sah sich lieber in Lederhose mit Blaskapelle beim Spatenstich für irgendwelche Neubaumaßnahmen, statt sich pflichtgemäß um Brückensanierungen, Schleusensanierungen zu kümmern. Stattdessen hat er uns ein Eurograb in Höhe von 1,5 Milliarden € Baustellenspatenstiche hinterlassen, die die ohnehin nicht auskömmliche 5 Milliarden € zusätzliche Dotierung durch die Große Koalition, die längst infrage steht, belastet hat.

Was die anderen Brückenbaumaßnahmen angeht, habe ich seit 2012 auch in diesem Ausschuss, aber offensichtlich akustisch so leise, dass es nicht wahrgenommen wurde, immer wieder darauf hingewiesen, dass die baugleiche Brücke A 40 Rheinquerung Neuenkamp in einem vergleichbar schlechten Zustand ist, dass sogar dreieinhalb Jahre länger im Bauch der Brücke Neuenkamp Reparaturbetrieb stattfindet als in der Brücke A 1 und dass wir deshalb beschleunigt mit dem Bund darüber reden, unabhängig von der prognostizierten Lebensdauer diese Brücke als Neubauplanung voranzutreiben. Dazu haben wir unterschiedliche Maßnahmen ergriffen.

Ich will darauf hinweisen, dass ich die Expertise unseres Landesbetriebs als ausgezeichnet empfinde, Herr Bayer. Das, was ich gesagt habe, ist, dass die Straßenwärter unseres Betriebs nicht optisch eine Schadensaufnahme vornehmen, sondern dass die Brücke A 1 Leverkusen so geschädigt ist, dass sich Expertenteams, die sich zusammensetzen aus Landesbetriebsfachleuten, aus Ministeriumsfachleuten und aus externen Planungsbürofachleuten, permanent um den Zu-

stand dieser Brücke kümmern. Diese Brückenpäpste der Republik - denn das sind sie - haben an einem Samstagnachmittag die Empfehlung gegeben, ab Montag nach Pfingsten die Sperrmaßnahmen vorzunehmen, die wir vorgenommen haben. Das heißt, erst die Expertise des Landesbetriebs hat dazu geführt, dass auch die übrigen Experten gleichberechtigt eingeschaltet wurden und wir jetzt eine Dauerprojektgruppe haben, die nicht den mehrjährigen Rhythmus der Überprüfung pflichtgemäß vornimmt, sondern die eine Dauerüberprüfung vornimmt. Wenn die an einem Ende fertig sind, fangen sie am anderen Ende wieder an, alles nur, um die Funktionstüchtigkeit der Brücke für Lkw-Verkehre zu gewährleisten oder so schnell wie möglich wieder herzustellen.

Fragen, wie etwas ausgeschlossen wird, sind Fragen für Robert Lembke oder für irgendwelche Wahlkampfrunden, sind aber kein Beitrag für eine ernsthafte Auseinandersetzung. Deshalb gehe ich darauf nicht weiter ein.

Herr Ellerbrock, ich weise darauf hin, dass in den Verhandlungen zur Großen Koalition in Berlin auch das Thema „Klagewege als Klagemauer“ vor Ersatzneubau steht. Es gab nur zwei in dieser großen Runde, die sich dafür ausgesprochen haben, den Infrastrukturausbau im Zuge der Deutschen Einheit eins zu eins auf ganz Deutschland zu übertragen. Das war der damalige Dr. Scheuer, heute Herr Scheuer, und der Verkehrsminister aus Nordrhein-Westfalen. Die übrigen waren nach vielen Diskussionen, die ich jetzt im Einzelnen nicht öffentlich machen will, der Meinung, dass es selbst dann, wenn man es in fachlicher Weise als vernünftig begreifen würde, der Öffentlichkeit nicht vermittelbar sei, weil das ja Entdemokratisierung sei, was das Gegenteil dessen sei, was als Lehre von Stuttgart 21 zu ziehen sei.

Ich möchte jetzt noch etwas zur Schuld und zu den Schuldigen sagen. Ich glaube, man macht es sich zu leicht, wenn man sagt, das war Rot, das war Grün, das war Gelb, das war Schwarz. Das kann man bei Petitessen machen, aber nicht bei diesen gravierenden Problemen. Diese gravierenden Probleme sind entstanden, weil diese Gesellschaft mit ihrer Mentalität eine Politikermeinung provoziert hat, die zu einer solchen unverantwortlichen Sachstandsbeschreibung geführt hat, die wir heute zur Kenntnis nehmen müssen. Die gesellschaftlichen Phänomene, die dahinterstehen, sind vielschichtig. Die hängen damit zusammen, dass wir längst als kinderarme Gesellschaft eine Vorruhestandgesellschaft sind, wo die Lebensperspektive vieler über einen Zehn-, 15-Jahres-Zeitraum enkellos davon bestimmt ist, einen Status quo für den eigenen Vorgarten zu erhalten und nicht an den Status quo von Kindern, Enkeln und Gesellschaft zu denken. Wer auskömmlich pensioniert ist, hat ein anderes Ruheempfinden als diejenigen, die sich um ihren Betrieb, um ihre Arbeitnehmer, um ihre Kinder oder Enkelkinder kümmern. Das ist eine der Hauptursachen für ganz viele Phänomene.

Dann gibt es die - in Anführungszeichen - immer wiederkehrenden Nutzer von Klagerechten aus Prinzip. Die sind aber im Grunde verkraftbar, weil die auch zahlenmäßig beherrschbar sind.

Dann gibt es die, die in eine solche Haltung getrieben wurden, und zwar dadurch, dass zwar politisch viel von Partizipation geredet wurde, aber zu wenig Partizipati-

on auf Augenhöhe glaubwürdig praktiziert wurde, sodass sich die Bürger genauso trotzig „Basta“ statt „Basis“ zu eigen gemacht haben wie manche Politiker. Da muss man sich nicht wundern, wenn der Bürger - in Anführungszeichen - mit gleicher Münze heimzahlt, wie er sich von vielen Politikern schlecht behandelt fühlt.

Ein weiterer Aspekt ist einer, den wir gemeinsam bejubelt haben. Das war nämlich das Prinzip, nach dem PISA-Schock zu sagen, wir müssen so schnell wie möglich so viele Milliarden wie möglich von allen Bereichen, die nur greifbar sind, umlenken in den Bereich der Bildung. Da ist eine Menge passiert. Wir haben Milliarden Mehrinvestitionen in vielerlei Hinsicht im Bildungsbereich - von der Kita bis zur Hochschule -, aber das Prinzip „Bildung statt Beton“ hat einen Verfallsprozess forciert, den wir heute beklagen müssen. Deshalb ist es unsere gemeinsame Pflicht, zu begreifen, dass wir Bildung und Beton favorisieren müssen, weil auf Schlaglochpisten und kaputten Brücken keine Bildungsrepublik Deutschland errichtet werden kann, jedenfalls nicht sinnvollerweise. Das heißt, wir müssen uns gemeinsam darum kümmern, dass die völlig unzureichenden Investitionsquoten von Bund, Ländern und Gemeinden deutlich erhöht werden. Ansonsten bleibt vieles von dem ohne Folge.

Jetzt können wir noch darüber reden, in welchen Rhythmen wir uns um andere Brücken kümmern. Ich glaube zunächst einmal, dass Herr Dobrindt ein anderes Problembewusstsein an den Tag legt als sein Vorgänger. Insofern finde ich an der Amtsführung von Herrn Dobrindt, wenn man mal das Thema „Pkw-Maut“ ausklammert, wenig zu kritisieren, weil der Dialog zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium auf einer rationaleren, problemadäquateren Ebene erfolgt, als das in der Vergangenheit der Fall war. Das führt dazu, dass wir in einem sehr intensiven Austausch sind, was an welcher Stelle wie repariert werden muss.

Das lindert allerdings nicht die Not von Herrn Dobrindt, einen völlig unzureichend finanzierten Verkehrshaushalt problemadäquat zu verteilen. Deshalb glaube ich, dass das Brückensanierungsprogramm, was er dankenswerterweise statt dieser bekloppten Blaskapellenspatenstiche landauf landab in den Fokus rückt, nicht auskömmlich finanziert sein wird. Daher werden wir gemeinsam dafür kämpfen müssen, dass dieses Brückensanierungsprogramm weit verbreitert wird.

Wie kämpfen wir Seite an Seite dafür? - Dadurch, dass wir versuchen, möglichst alle Entscheidungen 16:0 zu treffen. Das ist ein großes Problem, gelingt nicht immer. Bei der Infrastrukturertüchtigung sind wir aber gar nicht so schlecht.

Was muss erreicht werden? - Für die Ersatzneubauten - nicht für alle Infrastrukturmaßnahmen - braucht man ein verkürztes Klageverfahren, was man glaubwürdig darstellen kann und was der Bund dann umsetzen müsste, möglichst mit einer breiten Rückendeckung.

Was müssen wir noch erreichen? - Wir müssen erreichen, dass das Verkehrswegegutachten zur Grundlage der Lkw-Maut dringlich überarbeitet wird. Das ist ein Mautvernichtungsgutachten, das dazu führt, dass wir über 2 Milliarden € weniger Lkw-Maut einnehmen, wo wir 2 Milliarden € mehr Lkw-Maut einnehmen müssten.

Was müssen wir noch erreichen? - Wir müssen erreichen, dass wir gemeinsam eine mindestens um 5 Milliarden € aufgestockte Summe im Verkehr zur Verfügung haben. Das ist nach der Einnahmesituation des Verkehrsministeriums nicht darstellbar, es sei denn, Herr Schäuble würde außerhalb des verabschiedeten Haushalts und der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes Sonderdotationen für Dobrindt bereitstellen. Möglicherweise gibt es eine solche Verabredung, dokumentiert in einer politisch handhabbaren Weise für andere ist dies allerdings bis jetzt nicht.

Der nächste Punkt, den wir gemeinsam erreichen müssen, ist die Beantwortung der Frage, was eigentlich auskömmliche Planungskostenerstattungen sind. Da bin ich mit einer Reihe von Länderverkehrsministern längst einig, dass wir darum kämpfen werden, dass es eine Gleichbehandlung zwischen Bundesländern und Bundesbahn gibt. Die Bundesbahn wird entlohnt für Planungsleistungen mit rund 18 % der Bausumme vorab auf den Tisch des Herrn. Wir werden entlohnt nachträglich mit 2 % der Bausumme. Das zeigt, wie absurd unterschiedlich das ist. Von alten Hasen in den Ministerien wird immer darauf verwiesen, dass sei doch alles Grundgesetz. Ja, im Grundgesetz ist die Arbeitsaufteilung, die Verantwortungsaufteilung geregelt. Der eine ist Auftragsnehmer in der Verwaltung, der andere ist als Auftraggeber beschrieben. Aber es gibt bis heute kein Ausführungsgesetz, was das konkret heißt, sondern es gibt eine eingeübte Praxis, die bei der Neubaueuphorie der Nachkriegsjahre bis in die 70er-Jahre des letzten Jahrhunderts angemessen war, die aber nicht mehr auf die Planungsintensität passt, die jetzt vor uns liegt.

Um das zu verdeutlichen: Wir und Sie wissen längst, dass wir mindestens 4,5 Milliarden € alleine in Nordrhein-Westfalen brauchen, um unsere Brücken, die jetzt vorhanden sind, wieder in einen vollfunktionstüchtigen Zustand zu bringen. Das hieße übersetzt auf die Planungskosten, die das Land heute hätte, dass wir ungefähr 660 Millionen € beim Land budgetieren müssten, um die Planungsleistungen zu erbringen, die spiegelbildlich Kofinanzierung für 4,5 Milliarden € Brückenneubau, -renovierung in Nordrhein-Westfalen bedeuten. Dass das absurd ist angesichts der Schuldenbremse und der realen Haushaltssituation nicht nur in unserem Land, ist offenbar. Deshalb gibt es jetzt eine ganze Reihe von Länderverkehrsminister, die sagt: Bei hochkomplexen Neubaumaßnahmen wie beispielsweise Brücken brauchen wir eine auskömmlichere Finanzierung der Planungskosten. Denn auch diese Engstelle darf jetzt nicht zur Barriere werden. Es wäre ja geradezu ein zynischer Treppenwitz, wenn wir die Planungsbarriere Klagerecht minimieren, aber gleichzeitig die Planungsbarriere Finanzen erhöhen dadurch, dass sich da nichts tut. Deshalb bin ich Herrn Al Wazir, Herrn Herrmann und anderen dankbar, dass wir da an einer Leine in eine Richtung ziehen. Wir sind da in intensiven Gesprächen. Ob und wann wir uns mit dem Bund einigen, weiß ich nicht. Aber nach den Regionalisierungsmitteln ist das die zweite Großbaustelle, wo Finanzierungsgerechtigkeit hergestellt werden muss.

Jetzt könnten wir noch über weitere Brückenprobleme im Land und darüber hinaus reden, weil wir noch kein Wort verloren haben über die Dramatik des Zustandes der Brücken der Deutschen Bundesbahn und der Engpässe und Verkehrsbelas-

tungen, die daraus resultieren. Dadurch, dass die Bahn an ganz bestimmten Engpassstellen überhaupt gar nicht dazu in der Lage ist, Güter in dem Umfang zu transportieren, wie wir es als Sozialdemokraten, Sie als Grüne, Sie es teilweise als CDU oder FDP beschlossen haben, verlagern sich natürlich von dem Verkehrswachstum überproportional viele Lasten auf die Straße, obwohl die politische Beschlusslage seit 20 Jahren eine andere ist. Die Parteitagswahrheit hat aber nichts mit der Alltagswahrheit zu tun, jedenfalls bei der Frage Modal Split.

Jetzt könnten wir über die Relevanz von Parteitagsbeschlüssen im politischen Alltag reden.

(Wilhelm Hausmann [CDU]: Es geht um die Leverkusener Brücke!)

- Ich rede nur über die Bundesbahnbrücken. Die A 1 wird auch deshalb zusätzlich geschädigt, weil vergleichbare Verlagerungen von Lkw-Verkehren auf die Schiene oder auf die Wasserstraße nicht möglich sind.

Jetzt könnten wir noch eine Ursachenanalyse betreiben, warum die Wasserstraßen in einem solchen Zustand sind wie heute.

Ich wollte nur etwas ausführlicher werden, weil ich glaube, dass solche Zwischenwürfe wie „man sieht ja, wer außer fünf Jahre hier Verantwortung getragen hat“ etwas für die politische Kirmes sind, aber nichts für eine reale politische Auseinandersetzung, die wir endlich konsequent führen müssen.

**LMR Michael Heinze (MBWSV)** lässt wissen, es werde in Leverkusen von allen Seiten bestätigt, dass die dortige Bürgerbeteiligung exzellent sei.

Es gebe einen Koordinierungskreis bei der Regierungspräsidentin in Köln. Dort würden sämtliche Baumaßnahmen im Kölner Bereich aufeinander abgestimmt.

Des Weiteren wolle er dem Eindruck entgegentreten, dass in Leverkusen seit langem geplant werde. Konkret werde in Leverkusen seit einem Jahr geplant, und es werde dort noch maximal ein Jahr geplant. Innerhalb von zwei Jahren sei also dann eine Rheinbrücke mit Anschlussstellen rechts und links durchgeplant. Danach gebe es ein Planfeststellungsverfahren und anschließend eine dreijährige Bauzeit. Eine Planungszeit von zwei Jahren sei extrem kurz.

Auf eine Bemerkung von **Holger Ellerbrock (FDP)** sagt **LMR Michael Heinze (MBWSV),** der Minister habe bereits darauf hingewiesen, dass er mit Herrn Dobrindt absprechen werde, dass diese Maßnahme ebenfalls unter § 17e des Bundesfernstraßengesetzes falle. Es gebe dann nur noch eine Instanz, um zu klagen, nämlich das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Da es sich um eine Maßnahme im vordringlichen Bedarf handele, habe die Klage keine aufschiebende Wirkung. Insofern könne dann sofort mit dem Bau begonnen werden.

**Bernhard Schemmer (CDU)** bittet den Minister, sich einmal anzusehen, was seit 2010 im Bereich Verkehr geschehen sei. Dies zeigten beispielsweise die entsprechenden Haushaltsansätze. Um hier voranzukommen, sollte der Verkehrsminister

gemeinsam mit dem Finanzminister und der Ministerpräsidentin Regelungen treffen, anstatt hier herumzujammern.

Der Minister habe die Blaskapellenspatenstiche kritisiert. In diesem Zusammenhang weise er darauf hin, dass das Verkehrsministerium NRW nicht in der Lage gewesen sei, die zur Verfügung stehenden 40 Millionen € zu verbauen. Stattdessen sei dieses Geld an den Bund zurückgeflossen.

16 Bundesländer unter einen Hut zu bringen, wenn es darum gehe, vom Bund mehr Geld zu bekommen, sei nicht sehr schwierig.

Es sei die Aufgabe des Landes, Planungen von Brückensanierungen vorzunehmen. In diesem Zusammenhang erinnere er daran, dass in den Jahren 2010 bis 2012 der grüne Staatssekretär sämtliche Planungen beendet habe. Kritisiert hätten dies damals lediglich die CDU und die FDP.

Des Weiteren kritisiere er, dass diese Landesregierung und die Vorgängerlandesregierung alles getan hätten, um ÖPP zu verhindern. Dies sei heute wieder der große Renner.

**Wilhelm Hausmann (CDU)** bittet um Beantwortung seiner bereits gestellten Fragen.

**LMR Michael Heinze (MBWSV)** lässt wissen, die thermischen Belastungen durch Schweißarbeiten in der Vergangenheit hätten nicht zu dem geführt, was jetzt festgestellt worden sei. Für die dicken Bauteile in Längsrichtung eigneten sich die thermischen Maßnahmen jedoch nicht, weshalb nun Verschraubungen vorgenommen würden.

**LPD Michael Frücht (MIK)** legt dar, ein Polizeibeamter könne natürlich nicht auf einer dreispurigen Autobahn einen Lkw von der linken Spur herunterwinken. Dies sei alleine schon aus Eigensicherungsgründen nicht möglich. Wenn man zu 100 % gewährleisten wolle, dass kein Lkw die Brücke befahre, müsste man auf eine einstreifige Verkehrsführung mit Schrittgeschwindigkeit und eine Vollkontrolle des Verkehrs gehen. Dies könne jedoch niemand wollen, weil dies Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs hätte. Insofern müsse eine Abwägung erfolgen.

Aus 2012 lägen jedoch Erfahrungen vor. Damals habe nämlich die Kölner Polizei händisch kontrolliert. Hierdurch habe man es erreicht, die Verstoßquote auf unter 10 % zu senken. Nun befinde man sich in einer noch komfortableren Situation, da es durch die technischen Anlagen eine nahezu 100%ige Kontrolle gebe. Dies werde sich bei den Lkw-Fahrern herumsprechen. Von daher sei er sehr zuversichtlich, dass diese 10-%-Quote noch unterschritten werden könne, sodass die Brücke wirksam von Lkw-Verkehr entlastet werde.

## 4 Ergebnisse der letzten Verkehrsministerkonferenz

Vorlage 16/2022

- Bericht der Landesregierung

**Reiner Breuer (SPD)** verweist auf die Ausführungen des Ministers zum vorhergehenden Tagesordnungspunkt, sodass seiner Ansicht nach bereits alles gesagt worden sei.

Die Ausführungen des Ministers, was alles auf Bundesebene geschehen müsse, könne er nur unterstreichen. Die Koalitionsfraktionen hätten hierzu bereits einen Entwurf formuliert, mit dem man sich an die Bundesebene richten wolle. Dieser Entwurf werde in Kürze der Opposition zugehen mit der Bitte, sich dem Anliegen anzuschließen. Seiner Ansicht nach müsse parteiübergreifend vorgegangen werden.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** möchte bezüglich der in der Vorlage genannten 5 Milliarden € für die Bundesverkehrswege wissen, wie man nach Abzug der in der Vorlage aufgeführten Beträge auf 2,2 Milliarden € für die gesamte Legislaturperiode komme. Wenn er von 5 Milliarden € 1,5 Milliarden € und pro Jahr noch einmal 2 Milliarden € abziehe und pro Jahr 0,7 Milliarden € addiere, dann komme er auf minus 1,7 Milliarden €. Insofern gäbe es kein zusätzliches Geld, sondern ein Minus in dieser Legislaturperiode.

**Christof Rasche (FDP)** verweist auf eine Absprache im Sprecherkreis, diesen Punkt nur deshalb auf die Tagesordnung zu setzen, um einen schriftlichen Bericht zu erhalten, die Aussprache darüber aber gemeinsam mit der Beratung des FDP-Antrags zum Thema „Bodewig-Kommission“ nach der Sommerpause durchzuführen. Insofern beantrage er, die Debatte über diesen Tagesordnungspunkt zu beenden.

**Bernhard Schemmer (CDU)** bittet um einen schriftlichen Bericht darüber, wie die Landesregierung die Regionalisierungsmittel von 15,8 % auf 21,2 % erhöhen wolle.

> Einstimmig beschließt der **Ausschuss**, die Debatte über diesen Punkt zu beenden.

## 5 Landesregierung muss dringend Bundesfernstraßenplanung vorantreiben, um Bundesmittel abzurufen

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/5266

**Reiner Breuer (SPD)** bittet darum, diesen Punkt zu vertagen, da seine Fraktion beabsichtige, einen gemeinsamen Antrag zu formulieren.

**Bernhard Schemmer (CDU)** ist mit der Vertagung einverstanden.

Der **Ausschuss** beschließt, diesen Punkt zu vertagen.

## 6 Entwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht

Vorlage 16/1932

**Stellv. Vorsitzender Klaus Voussem** teilt mit, mit Schreiben vom 27. Mai 2014 habe die Ministerpräsidentin den Entwurf einer Dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht übersandt. Der Verkehrsausschuss sei zu hören.

**Wilhelm Hausmann (CDU)** kritisiert, dass durch diese Verordnung zukünftig wieder einmal eine Berichtspflicht der Landesregierung entfalle. Gerade bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen stelle sich ja immer die Frage nach dem Kostenträger. Wenn nun zukünftig die Berichtspflicht wegfalle, habe der Ausschuss keine Möglichkeit mehr, nachzuhaken. Insofern bitte er die Landesregierung, im Rahmen der Umsetzung darüber nachzudenken, ob dies ein guter Brauch wäre.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** merkt an, dass die Landesregierung die gute Brauchtumspflege weiter betreiben werde.

**Stellv. Vorsitzender Klaus Voussem** stellt fest, dass der Verkehrsausschuss zum Verordnungsentwurf - Vorlage 16/1932 - gehört wurde.

## 7 Auswirkungen des Orkantiefs „Ela“ vom 09.06.2014 auf die Straßen-Verkehrssituation in Nordrhein-Westfalen

- Bericht der Landesregierung

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** trägt vor:

Der Schaden ist in Summe relativ gering. Sie liegt bei ungefähr 2,2 Millionen € auf allen Bundes- und Landesstraßen, weil die Bäume im Grunde keinen Straßenschaden, sondern allenfalls einen Kollateralschaden bei Lärmschutzeinhausungen, Lärmschutzwänden etc. angerichtet haben. Deswegen ist der Schaden auch für mich erstaunlich gering.

Sehr gut gelaufen ist die Mobilisierung der Kräfte des Landesbetriebs Straßen.NRW. Die sind komplett aus den Niederlassungen auf der Straße gewesen, um zu prüfen, wo welche Aufräumarbeiten stattfinden müssen. Es gab ja ein enormes Maß an bürgerschaftlicher Hilfe, sodass für den Bereich der Straßen gesagt werden kann: Der Schwerpunkt der Beschädigung liegt im Ruhrgebiet. Das sind knapp 1 Millionen €. Der Rest verteilt sich. Die Schneise geht ungefähr von Aachen bis nach Bielefeld.

**Reiner Breuer (SPD)** weist darauf hin, dass es sehr viele kritische Hinweise bezüglich der Deutschen Bahn gegeben habe. Von daher werde seine Fraktion im Sprecherkreis anregen, in die nächste Sitzung einen Vertreter der Deutschen Bahn einzuladen, um sich über dieses Thema und andere berichten zu lassen.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** möchte wissen, welche Prioritäten bei den Aufräumarbeiten gesetzt worden seien und ob für das Freiräumen von Bahnstrecken auch Personal eingesetzt worden sei, das nicht von der Bahn stamme.

Seines Wissens werde die S6 erst Ende August wieder fahren, worunter die Pendler sehr zu leiden hätten. In diesem Zusammenhang stelle sich die Frage, inwieweit dort der Schienenersatzverkehr verbessert werden könne.

Seines Wissens seien bislang auch die Radwege noch nicht geräumt. Auch dies seien ja Pendlerstrecken.

**Stellv. Vorsitzender Klaus Voussem** erinnert daran, dass es bei diesem Tagesordnungspunkt um die Straßenverkehrssituation gehe.

**Arndt Klocke (GRÜNE)** unterstützt die Anregung des Abgeordneten Breuer, einen Vertreter der Bahn in die Ausschusssitzung einzuladen, um sich auch hierüber berichten zu lassen.

**Wilhelm Hausmann (CDU)** bedauert, dass auch alte Alleen geschädigt worden seien. Diese seien ja nicht ohne Weiteres ersetzbar, und so viele es gebe in NRW nicht.

Darüber hinaus halte er es für angebracht, im Ausschuss einmal die Leistungen von THW, Feuerwehr und anderen Hilfskräften, die bis an die Grenze der Erschöpfung gegangen seien, lobend zu erwähnen. Dies gelte auch für den Einsatz der Bundeswehr. Dies habe den Städten, die große Schäden erlitten hätten, sehr geholfen. Darüber hinaus hätten auch viele Bürger mit angepackt, die Straßen wieder freizumachen.

**Stellv. Vorsitzender Klaus Voussem** merkt an, dass sich der gesamte Ausschuss dem Lob an die Einsatzkräfte anschließe.

## 8 Reaktion der Landesregierung zur Kündigung des Semestertickets für Teilzeitstudierende durch den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)

- Bericht der Landesregierung

**Stellv. Vorsitzender Klaus Voussem** teilt mit, dieser Punkt stehe auf Antrag der Piraten auf der Tagesordnung.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** legt dar:

Mein mündlicher Bericht beginnt mit dem Verweis auf die Nichtzuständigkeit. Das ist Sache der Verkehrsverbünde. Gleichwohl haben wir mit dem zuständigen Verkehrsverbund Kontakt aufgenommen. Es gibt umfangreiche Verträge zur Weiterführung von Semesterticketkriterien. Vielleicht sollte sich der Ausschuss einmal grundsätzlich über vergünstigte Tickets unterhalten. Bezüglich des Sozialtickets sind wir ja eher der Meinung, dass die zuständige Stelle der Sozialgesetzgeber ist, der ein auskömmliches Hartz-IV-Gesetz verabschieden müsste. Beim Semesterticket wiederum sehen wir das komplett anders. Vielleicht - das ist ein bescheidener Nichtparlamentarierrat - könnten wir einmal eine plausiblere Linie definieren. Das muss nicht sein, kann aber sein.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** unterstützt den Vorschlag des Ministers, über dieses Thema einmal grundsätzlich zu beraten.

Dass der VRS Nichtvollzeitstudierenden das Semesterticket entziehe, habe jedoch sehr wohl eine politische Dimension. Seines Wissens habe Dietmar Tendler von der SPD, der auch im Aufsichtsrat des VRS sitze, zugesagt, dass hier gehandelt werde. Hierauf hätten viele Hoffnungen geruht. Nichtsdestotrotz werde dieses Ticket den Teilzeitstudierenden gestrichen.

Er halte es für wichtig auch aufgrund der Preissteigerung beim VRR, dass grundsätzlich das Semesterticket für Studierende erhalten bleibe, weil es ein Erfolgsmodell sei und es vielen Studenten ermögliche, mit Bus und Bahn zu fahren. Darüber hinaus beeinflusse ein solches Semesterticket das Verkehrsverhalten positiv.

**Henning Rehbaum (CDU)** betont ebenfalls, dass das Land dafür nicht zuständig sei. Es handele sich um bilaterale Vereinbarungen zwischen den Hochschulen und den Verkehrsverbünden.

Der Titel „Kündigung des Semestertickets für Teilzeitstudierende“ führe im Übrigen in die Irre, da es nie einen Anspruch der Teilzeitstudierenden auf ein Semesterticket gegeben habe. Es sei dennoch ausgegeben worden. Insofern gebe es eine Regelungslücke. Er hielte es für sinnvoll, bei der nun anstehenden Überprüfung eine Sonderregelung für Teilzeitstudierende zu treffen. Beispielsweise könnte man sich vorstellen, dass Teilzeitstudierende nicht zu dem Tarif des normalen Semestertickets führen, weil sie ja begüterter seien als die Vollzeitstudenten. Insofern könnte man sie vielleicht in die Kategorie der Jobticketempfänger eingliedern.

**Rolf Beu (GRÜNE)** merkt an, dass die vom Abgeordneten Rehbaum vorgetragenen Ideen bereits in den Gremien diskutiert würden. Von daher liege das Geburtsrecht sicherlich woanders.

Auch er weise darauf hin, dass die Verkehrsverbünde zuständig seien. Insofern müsse man sich an die Rahmenbedingungen halten. Darüber hinaus gebe er zu bedenken, dass die getroffenen Regularien eine Begünstigung des in Rede stehenden Personenkreises nicht vorgesehen hätten. Warum die Teilzeitstudierenden trotzdem ein Semesterticket erhalten hätten, sollte einmal in den Gremien des VRS diskutiert werden.

In dem Zusammenhang gebe er zu bedenken, dass beispielsweise Friseure und Verkäufer oftmals nicht mehr verdienten als Teilzeitstudierende, die jedoch nicht die Möglichkeit hätten, ein Jobticket zu erhalten. Auch diese Frage sollte einmal beantwortet werden, allerdings in den Verkehrsverbünden.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** ist der Auffassung, dass die Möglichkeit eines verbilligten Tickets auf weitere Gruppen ausgeweitet werden sollte. Bei den Studenten sei es besonders einfach und gut umsetzbar gewesen.

Laut Pressemeldungen gebe es Rückzahlungen im Bereich der Ausbildungsverkehrspauschale, weil diese nicht richtig abgerechnet worden sei. Die Größenordnung liege im Bereich des Sozialtickets, nämlich bei 30 bis 40 Millionen €. Der Abgeordnete fragt, ob das zurückfließende Geld im Verkehrshaushalt verbleibe oder ob es in den allgemeinen Haushalt fließe.

**Stellv. Vorsitzender Klaus Voussem** weist darauf hin, dass dies eigentlich eine Dringliche Anfrage der Piratenfraktion gewesen sei, die jedoch aus formalen Gründen nicht habe zugelassen werden können. Man habe sich nun darauf verständigt, diese Frage im Rahmen dieses Tagesordnungspunktes beantworten zu lassen.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** antwortet, die beklagte Abrechnungspraxis sei abgestellt worden. Solche Abrechnungen könnten durch die Pauschalierung nicht mehr stattfinden. Die Mittel in Höhe von 13 Millionen €, die im Haushalt 2013 als Rückzahlungsmittel vereinnahmt worden seien, seien vollumfänglich für den ÖPNV im Bereich landesbedeutsamer Projekte zur Verfügung gestellt worden.

*

**Stellv. Vorsitzender Klaus Voussem** weist darauf hin, dass der Besuch der Landesgartenschau in Zülpich am 3. September von 11 bis 14 Uhr stattfinde. An die Obleute werde eine Einladung versandt mit der Bitte um Rückmeldung, wer daran teilnehmen wolle.

Darüber hinaus finde eine gemeinsame Bereisung des Wirtschaftsausschusses und des Verkehrsausschusses am 27. August 2014 nach Südwestfalen statt. Hier erfolge

eine Einladung an sämtliche Ausschussmitglieder mit der Bitte um Rückmeldung, wer daran teilnehmen wolle.

gez. Klaus Voussem
Stellv. Vorsitzender

**Anlage**

10.07.2014/16.07.2014

170

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

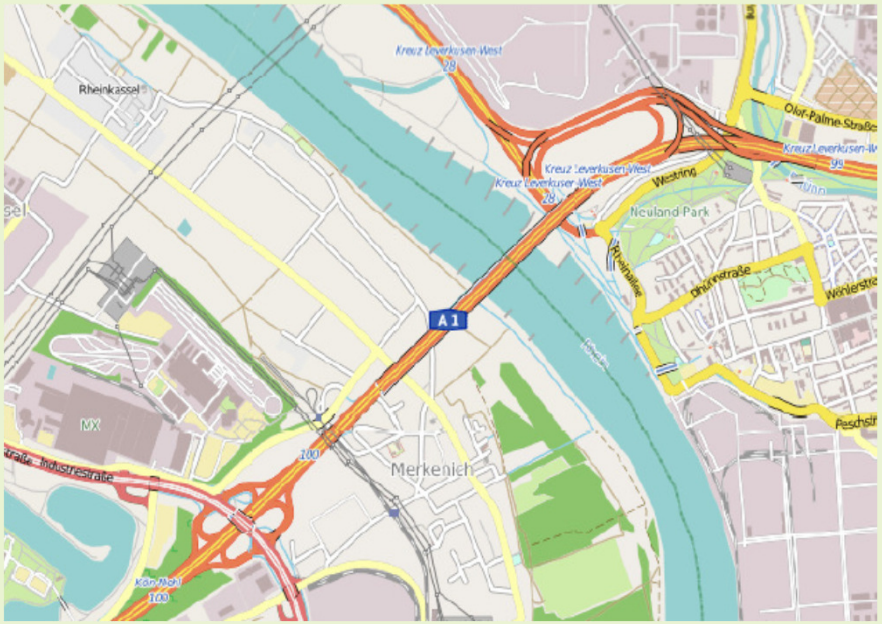
# A 1 - Rheinbrücke Leverkusen

## Sperrung für LKW über 3,5 t

Düsseldorf, 26.06.2014

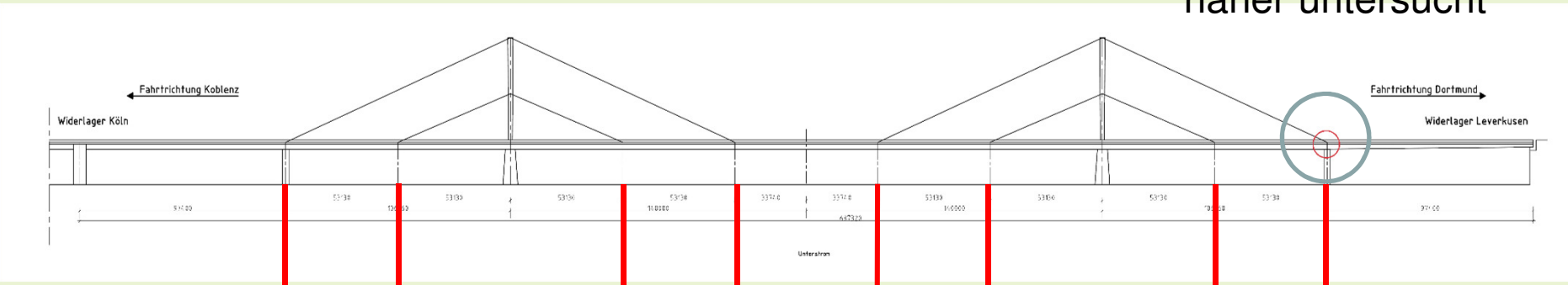
# Lage und Verkehrsbelastung

DTV Kfz 119.000 Kfz/24h
Schwerverkehrsanteil (SV) 12%



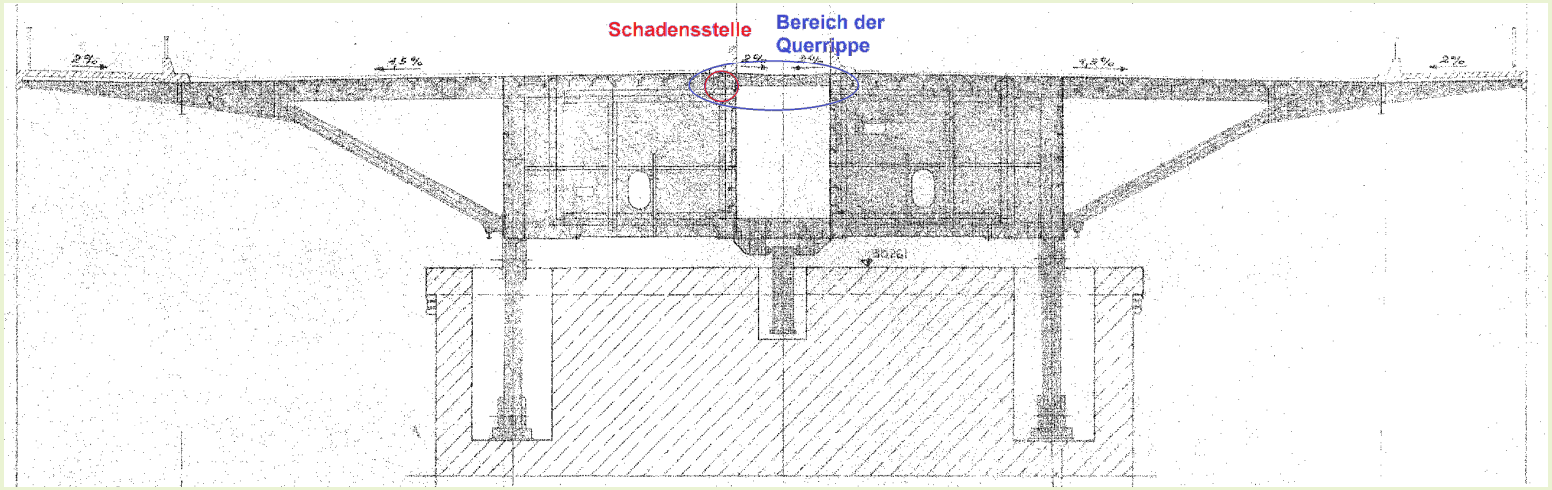
# Schadensbild in den Seilkammern

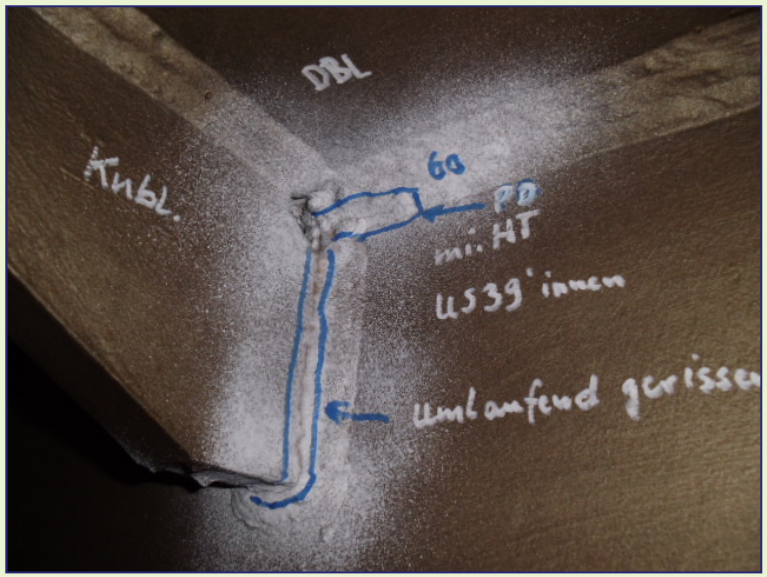
Seilkammer
näher untersucht




Seilkammern 1 2 3 4 5 6 7 8

# Schadensbild in den Seilkammern

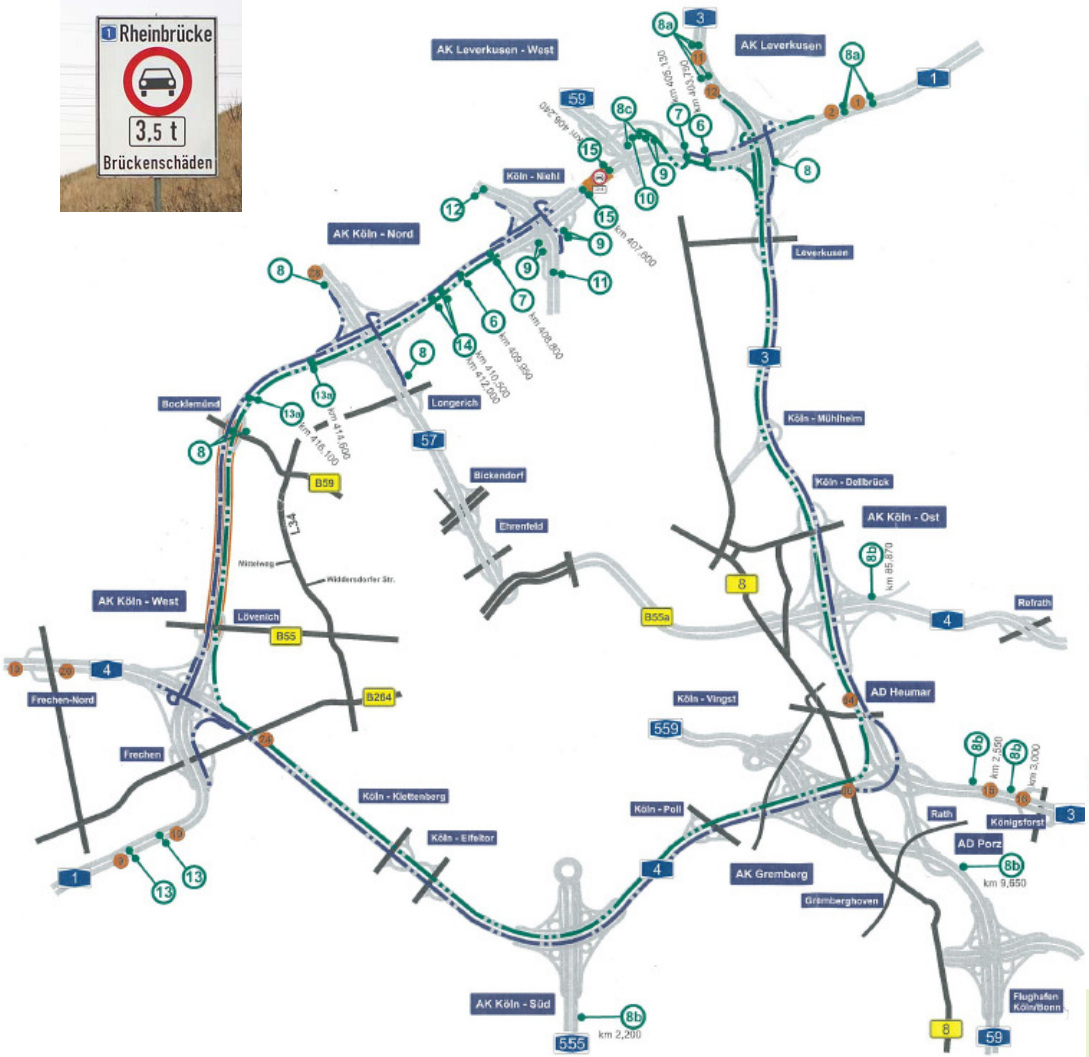


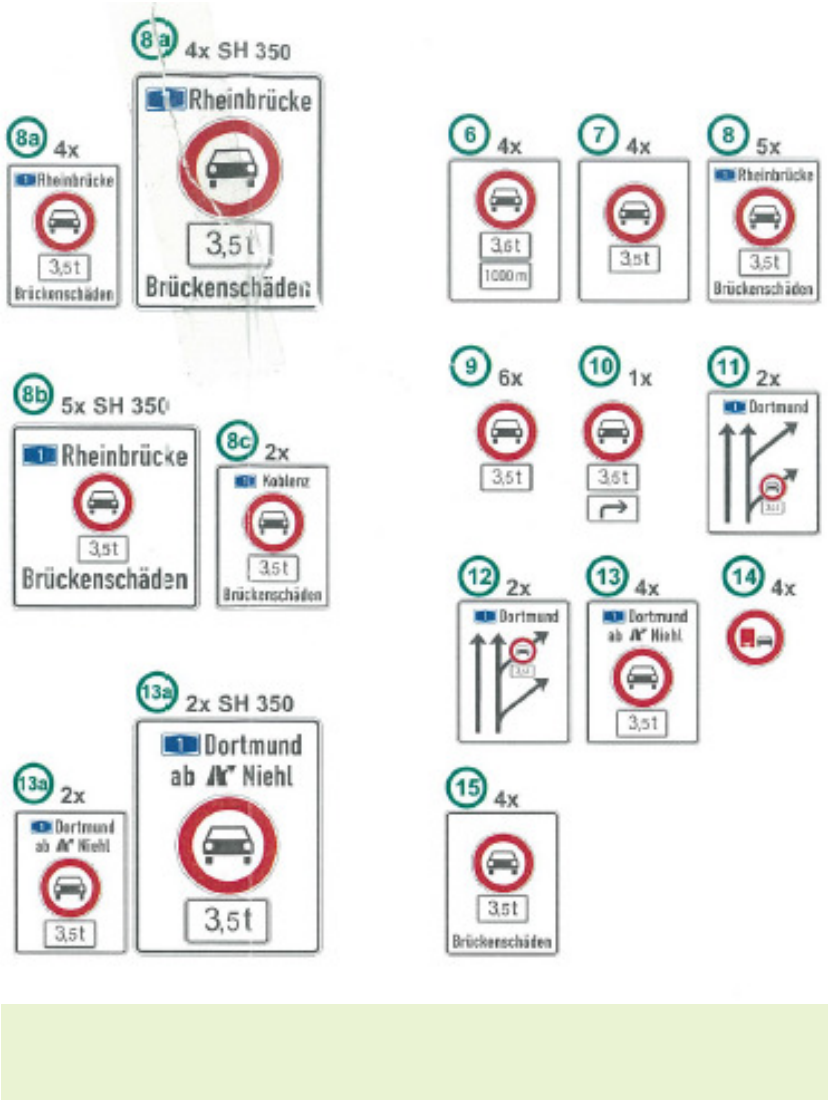



# Blech-Sperrbeschilderung
# LKW Sperrung Kölner Ring

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

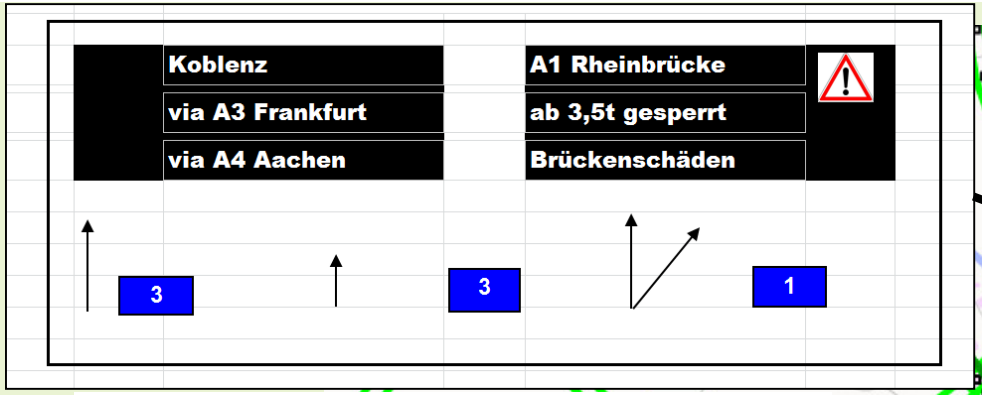


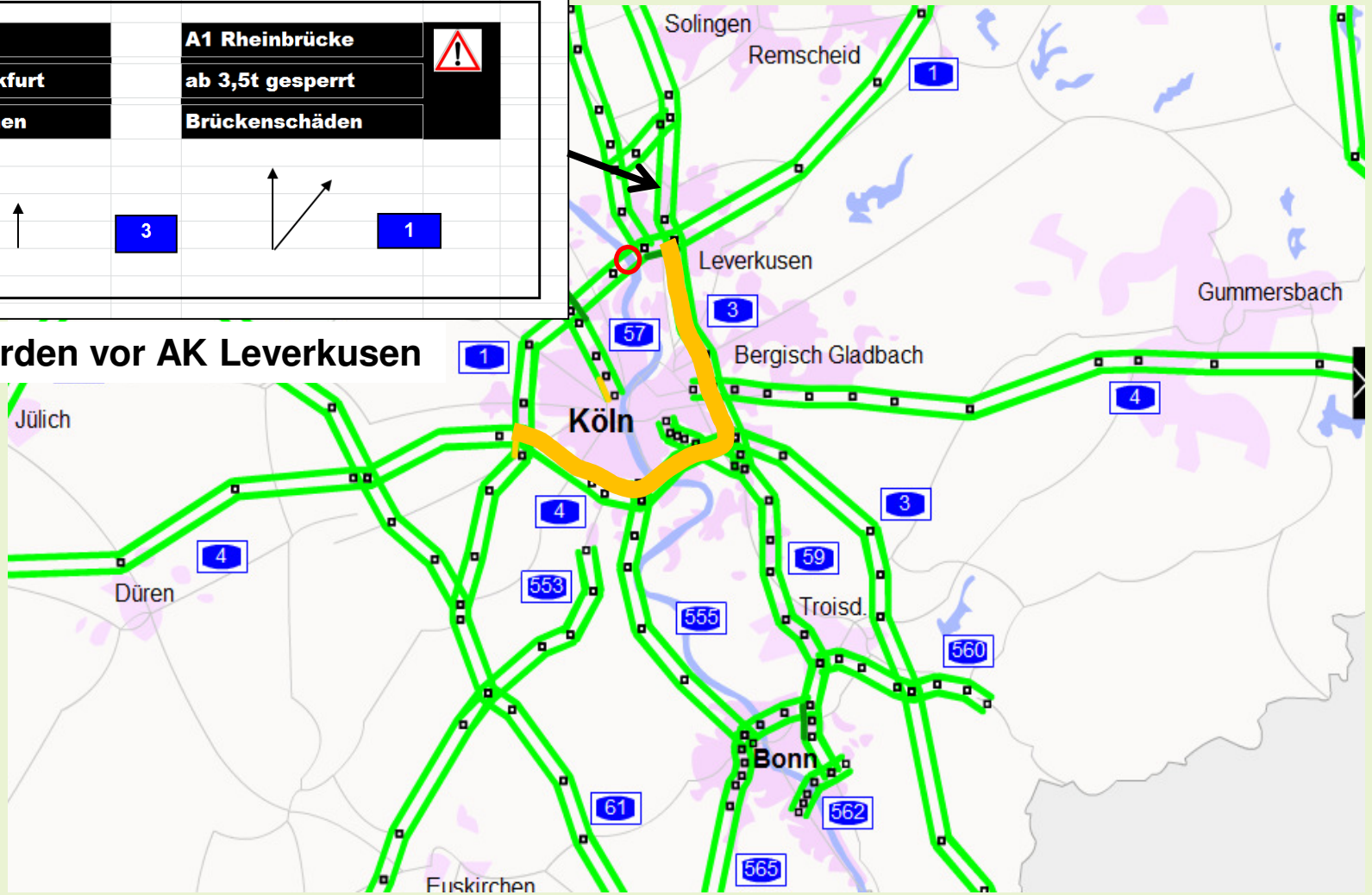



Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

# Umfahrung gemäß dWiSta (Beispiel)

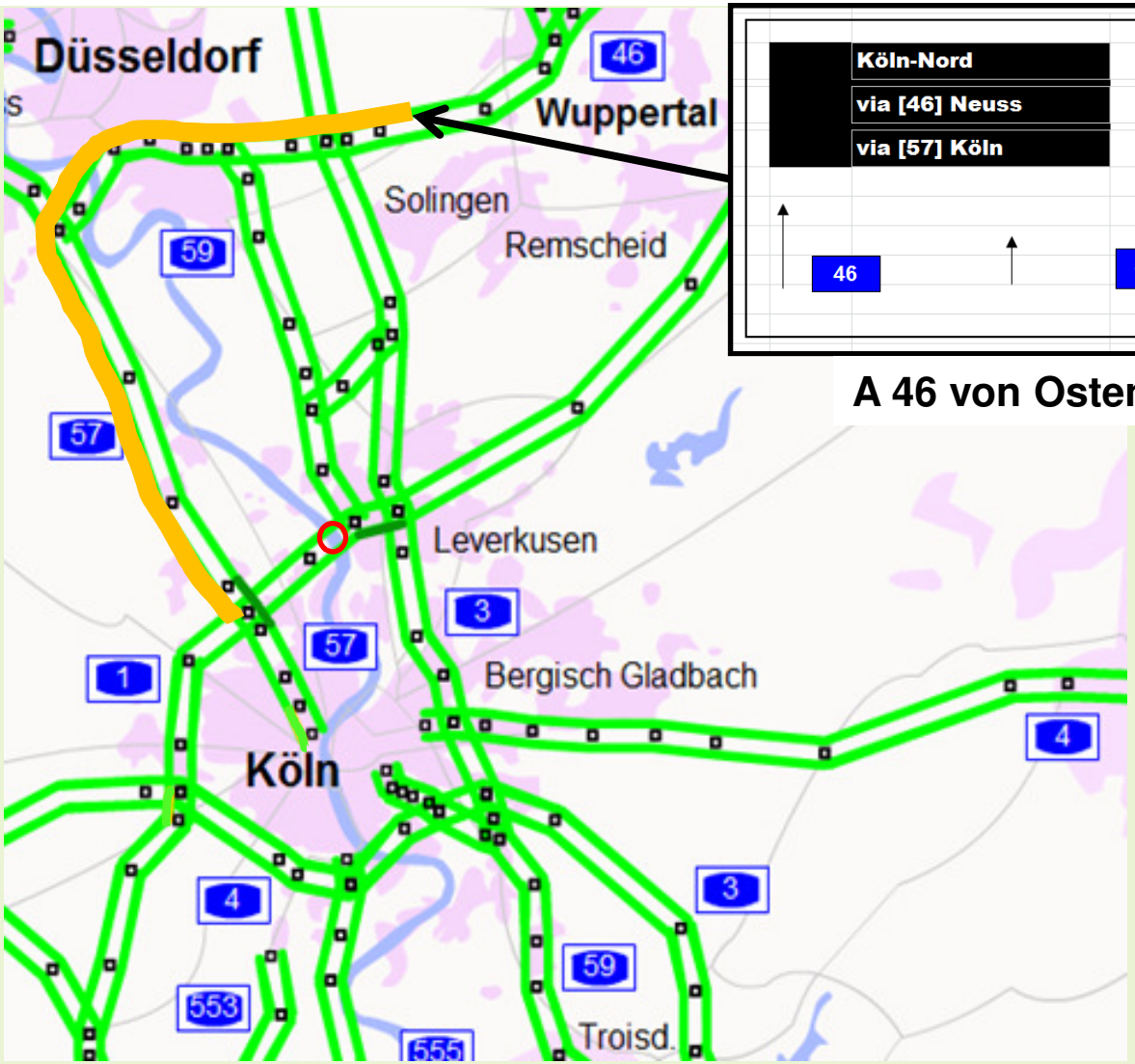


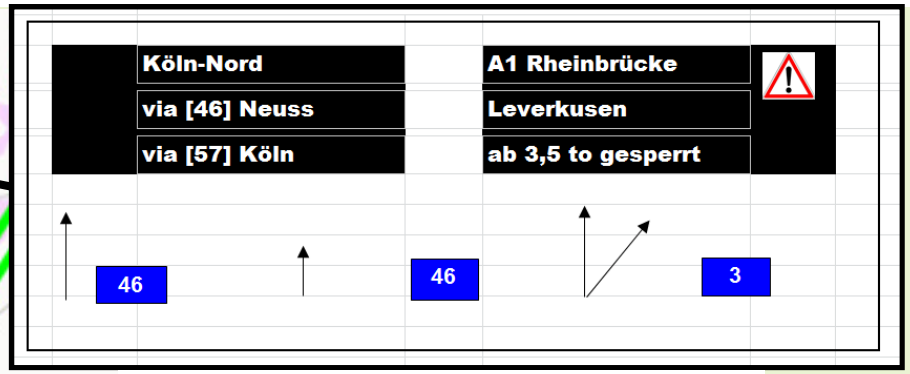

**A 3 von Norden vor AK Leverkusen**



Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

# Umfahrung gemäß dWiSta (Beispiel)



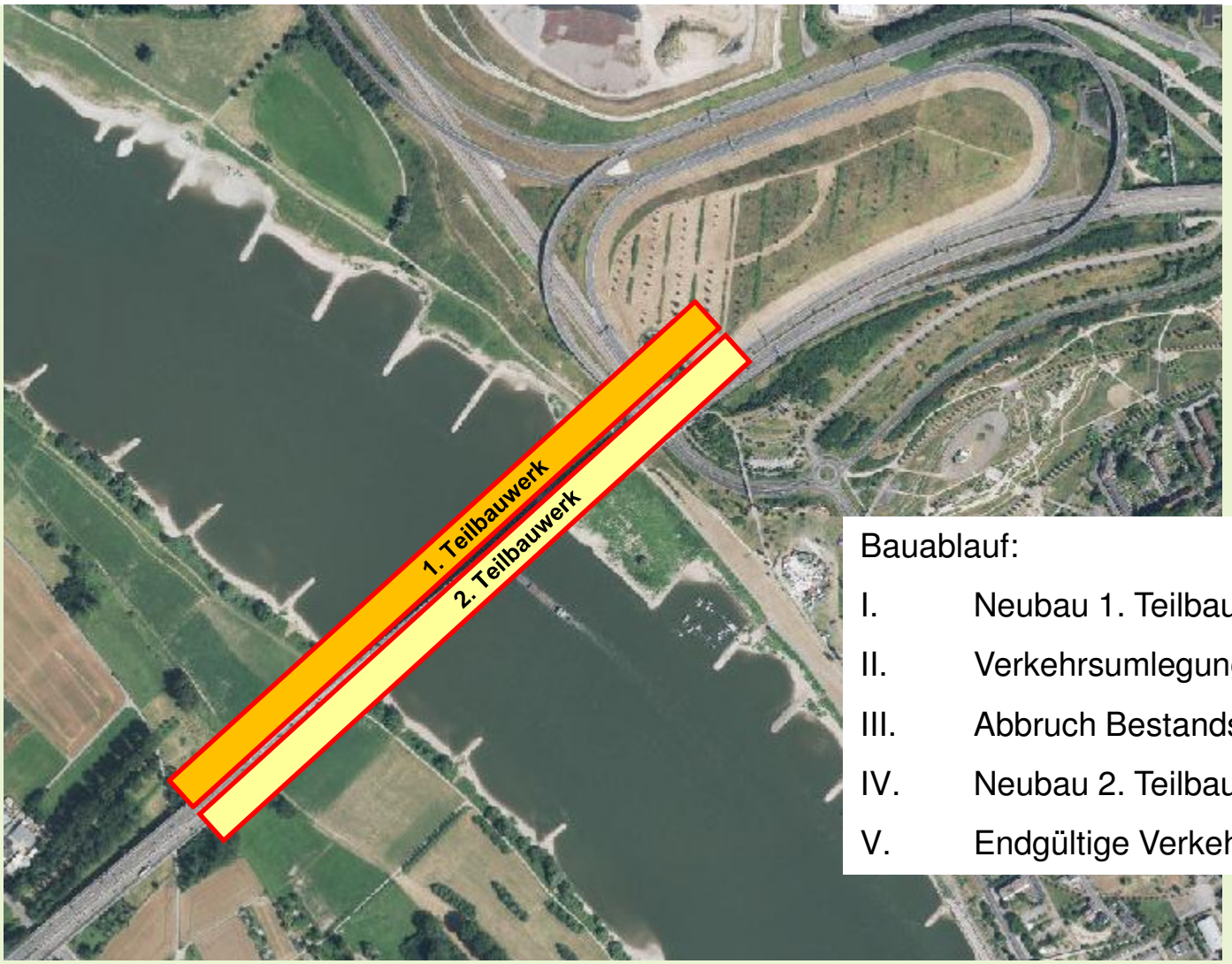




**A 46 von Osten vor AK Hilden**

# Überwachung

# Ersatzneubau Rheinbrücke
# Bauablauf

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen




Bauablauf:

I. Neubau 1. Teilbauwerk

II. Verkehrsumlegung auf 1. Teilbauwerk

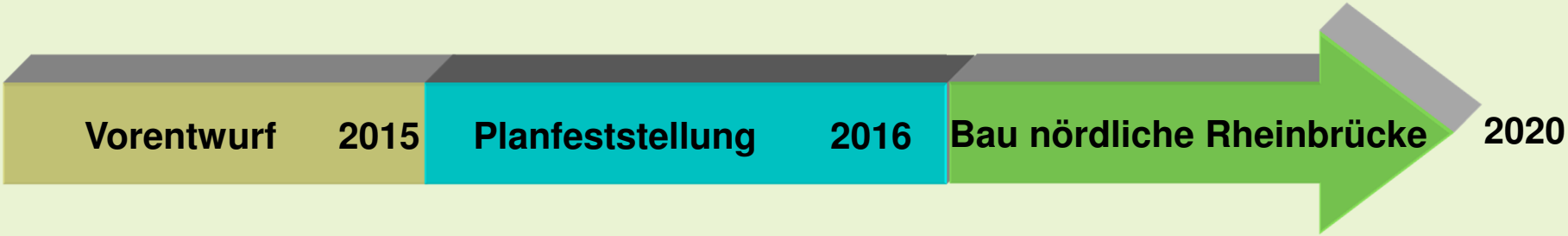
III. Abbruch Bestandsbauwerk

IV. Neubau 2. Teilbauwerk

V. Endgültige Verkehrsführung

# Ersatzneubau Rheinbrücke
# Zeitschiene

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen




| | |
|---|---|
| **Frühjahr 2015** | **Fertigstellung des Vorentwurfs** |
| **bis Ende 2016** | **Planfeststellungsverfahren** |
| **bis Frühjahr 2017** | **Bauvorbereitung** |
| **ab 2017** | **Baubeginn nördliche Rheinbrücke (1. Teilbauwerk)** |
| **2020** | **Fertigstellung/Inbetriebnahme nördliche Rheinbrücke** |
| **ab 2020** | **Abbruch alte Rheinbrücke** |
| **bis 2023** | **Fertigstellung zweite Rheinbrücke (2. Teilbauwerk)** |

# Ersatzneubau Rheinbrücke
# Visualisierung mögliche Lösung

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

# Ersatzneubau Rheinbrücke
# Visualisierung mögliche Lösung

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen