Landtag
Nordrhein-Westfalen
16. Wahlperiode

Ausschussprotokoll
APr 16/718
30.10.2014

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

42. Sitzung (öffentlich)

30. Oktober 2014

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:45 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Thilo Rörtgen

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung **5**

Der Ausschuss kommt überein, Punkt 8 „Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen (IFP) nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW und Feststellung des besonderen Landesinteresses im Einzelfall nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4“, Bericht der Landesregierung, von der Tagesordnung abzusetzen.

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2015 (Haushaltsgesetz 2015) **6**

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/6500
Drucksache 16/6710 (1. Ergänzung)
Drucksache 16/6990 (2. Ergänzung)

Vorlage 16/2183
Vorlage 16/6317 (Neudruck)
Vorlage 16/2168 (Erläuterungsband) und
Vorlage 16/2251

Hier: Einzelplan 09

- Allgemeine Aussprache 6

2 Ergebnisse der letzten Verkehrsministerkonferenz 14

Vorlage 16/2318

- Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV) 14
- Aussprache 14

3 Mobilität für alle! Sozialticket flächendeckend und zu fairen Konditionen in Nordrhein-Westfalen einführen 21

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/5277
Ausschussprotokoll 16/615
Stellungnahmen siehe Ausschussprotokoll 16/615

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

4 Vorweggehen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge 23

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/6676

Mit den Stimmen von SPD, CDU, Grünen und FDP sowie gegen die Stimmen der Piraten empfiehlt der Ausschuss dem federführenden Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, den Antrag abzulehnen.

5 Planfestgestellte Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen seit 2010 25

Vorlage 16/2258

– Aussprache 25

6 Planfestgestellte Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen 27

Vorlage 16/2258

– Aussprache 27

7 Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) 28

Vorlage 16/2319

– Aussprache 28

8 „Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen (IFP) nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW und Feststellung des besonderen Landesinteresses im Einzelfall nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4“ 32

– Bericht der Landesregierung
Vorlage 16/2320

Vor Eintritt in die Tagesordnung abgesetzt.

9 Stadtentwicklung und Städtebauförderung in Nordrhein-Westfalen 33

– Bericht der Landesregierung
Vorlage 16/2355

– Aussprache 33

10 „Mittelabfluss der sozialen Wohnraumförderung 2014 – Stand 30. September 2014“ 35

Vorlage 16/2321

– Aussprache 35

11 Bauen mit Holz erleichtern – Bauordnung Nordrhein-Westfalen ändern! 37

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/6687 (Neudruck)

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

12 Gesetz zur Änderung des Baukammerngesetzes 40

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/6752

Einstimmig stimmt der Ausschuss dem Gesetzentwurf zu.

13 Entwurf einer Verordnung zur Übertragung von Befugnissen auf das Deutsche Institut für Bautechnik (DIBt-Übertragungsverordnung – DIBt-ÜtVO) 41

Vorlage 16/2304

Der Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr ist gehört worden.

* * *

2 Ergebnisse der letzten Verkehrsministerkonferenz

Vorlage 16/2318

Minister Michael Groschek (MBWSV) trägt vor:

Ich möchte mich bei denen bedanken, die mitgeholfen haben, einen anderen Verteilungsschlüssel durchzusetzen. Das waren vor allen Dingen die Bundesländer Hamburg, Niedersachsen, Baden-Württemberg und Bayern. Das war eine Phalanx, die dazu geführt hat, dass unsere strukturelle Benachteiligung weitestgehend aufgehoben wurde.

Wir selbst haben einen Schlüssel in die Diskussion gebracht, der 70 % Königstein, 20 % Fläche, 10 % Personenkilometer bedeutet hätte. Das wäre eine Summe von 20 % gewesen. Wir sind bei 18,99 % gelandet. Das ist gemessen an der Ausgangsposition von 15,9 % durchaus ein Erfolg.

Jetzt kommt es darauf an, dass parlamentarischer Föderalismus gelebt wird. Was will ich damit sagen? – Ich will damit sagen, dass die Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten der Bundesländer einstimmig beschlossen haben, der Beschlusslage der Verkehrsministerkonferenz zur Regionalisierung und Verteilung der Regionalisierungsmittel eins zu eins zu folgen. Dieses Votum sollte im parlamentarischen Raum des Bundestages politisches Gewicht entfalten, sich dafür einzusetzen, dass die Erhöhung der Regionalisierungsmittel angemessen erfolgt und die Dynamisierung auch. Ich glaube, es wäre ein wertvolles Tätigkeitsfeld gerade der Bundestagsabgeordneten aus Nordrhein-Westfalen, dafür zu kämpfen. Das ist jedenfalls strukturpolitische Hilfe, die nach Bedarf und nicht nach Geografie verteilt würde. Das wäre auch ein Leistungsnachweis, wo man nur „Chapeau“ sagen könnte, wenn es denn gelänge, 8,5 Milliarden € bedarfsgerecht gegen andere Interessen im Bundestag durchzusetzen.

Bei der Bundesregierung selbst bin ich noch im Zweifel, ob sie bedarfsgerecht Mittelausstattung bereitstellt, weil noch nicht entschieden ist, ob rational gerechtfertigt fachpolitische und finanzwirtschaftliche Überlegungen zur Entscheidungsgrundlage herangezogen werden oder taktisches Kalkül im Zusammenhang mit einer Positionierung des Bundes bei der Auseinandersetzung im Bund-Länder-Finanzausgleich. Das werden wir aber kurzfristig erleben.

Ich jedenfalls wünsche auch im Sinne einer lebendigen föderalen Demokratie den Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten die ihnen gebührende politische Durchschlagskraft, denn der Föderalismus würde verlieren, würde deren einstimmiges Votum in Berlin ungehört verhallen.

Henning Rehbaum (CDU) ist der Auffassung, dass mehr Konjunktiv guttäte, denn in dieser Rechnung gebe es noch sehr viele Variable. Von einer Aufhebung der Benachteiligung könne noch keine Rede sein.

Darüber hinaus stelle er fest, dass 18,99 % nicht 21,24 % seien. Und dass es 16 Jahre gedauert hat, um möglicherweise die 18,99 % zu erreichen, zeige, dass man von einer Aufhebung der Benachteiligung noch sehr weit entfernt sei.

Sowohl die Erhöhung auf 8,5 Millionen € als auch die Dynamisierung seien zwei Prämissen, die erst noch umgesetzt werden müssten.

Des Weiteren wisse man bislang noch nicht, welchen Preis Nordrhein-Westfalen dafür habe zahlen müssen, dass die Verkehrsminister dem zugestimmt hätten. Er könne sich nicht vorstellen, dass diese sich das nicht an anderer Stelle zurückholten.

Christof Rasche (FDP) verweist auf die Ankündigung der Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten, den Vorschlag der Verkehrsministerkonferenz eins zu eins zu übernehmen. Dies hätte man sich bei den Ergebnissen der Bodewig-Kommission auch gewünscht. Das sei jedoch mitnichten passiert.

Das nun erreichte Ergebnis sei enttäuschend, da man sich erhofft habe, im nächsten Jahr weit mehr als 200 Millionen € zusätzlich zu bekommen. Dies sei auch das Ziel von Minister Groschek gewesen, aber natürlich nur schwer erreichbar.

Darüber hinaus gebe er dem Abgeordnete Rehbaum recht, dass ein Beschluss noch fehle. Er sei gespannt, ob ein solcher tatsächlich gefasst werde, oder ob es so ende wie bei den Ergebnissen der Bodewig-Kommission.

Er schließe sich der Kritik des Abgeordneten Beu – zitiert in den „Westfälischen Nachrichten“ an, dass dieses Endergebnis erst 2030 ziehe, was viel zu spät sei.

Oliver Bayer (PIRATEN) verweist auf die bereits geäußerte Mitteilung, dass ohne Mittelerhöhung der Prozentsatz nicht gelte. Insofern sei noch sehr viel im Vagen. Eingetütet sei noch nichts.

Zwar solle mit den zusätzlichen Mitteln eine Leistungserweiterung erfolgen, aber er frage sich, ob diese Mittel überhaupt ausreichten, um die Instandhaltungsrückstände aufzuholen.

Der Abgeordnete ist interessiert zu erfahren, ob im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz auch über die Entflechtungsmittel gesprochen worden sei.

Auch der neue Verteilungsschlüssel nehme offensichtlich keinen Bezug auf Zugkilometer und Einwohner, sei damit wieder nicht dynamisch. Der Abgeordnete fragt, ob dies stimme.

Er bitte um Ausführungen zu PPP beim Bau von Fernstraßen.

Darüber hinaus möchte er wissen, ob bezüglich der Hinterlandhafenverkehre auch die ZARA-Häfen genannt worden seien.

Hinsichtlich des verkehrsübergreifenden Lärmschutzes interessiere ihn, ob neben Schiene und Straße auch über Fluglärm gesprochen worden sei.

Im Hinblick auf die Bundesverkehrswegeplanung 2015 interessiere ihn der Sachstand und die Antwort auf die Frage, ob es Neuigkeiten zur Wirtschaftlichkeitsprüfung gebe.

Abschießend wolle er wissen, was die Verkehrsminister zum Thema „automatisiertes Fahren“ besprochen hätten.

Reiner Breuer (SPD) wirft dem Abgeordneten Rasche Krokodilstränen vor. Er könne sich nicht erinnern, dass die FDP auf Bundesebene jemals Initiativen ergriffen hätte, den Prozentsatz bei den Regionalisierungsmitteln zugunsten von Nordrhein-Westfalen zu erhöhen. Es sei ein Erfolg, dass länderübergreifend anerkannt worden sei, dass der Bedarf Nordrhein-Westfalens deutlich höher sei, als er derzeitig gewertet werde. Inwieweit sich dies in Zahlen niederschlage, habe nun die Bundesregierung zu entscheiden. Insofern fordere er die Vertreter der CDU auf, in Berlin vorstellig zu werden und für eine entsprechende Umsetzung zu werben.

In der Tat sollte das Fell erst verteilt werden, wenn der Bär erlegt sei. Nichtdestotrotz sei er zuversichtlich, dass die Bedarfe beim Bund anerkannt würden.

Diskutiert werden könnte hier auch einmal die Zukunft der Maut. Die NRW-CDU habe gestern einen vermeintlichen Erfolg für Nordrhein-Westfalen präsentiert. Er halte dies eher für einen Pyrrhussieg. Besser wäre gewesen, im Rahmen der Koalitionsverhandlungen auf Bundesebene zu verhindern, dass so etwas in den Vertrag hineingeschrieben werde. Dies sei jedoch versäumt worden. Seiner Ansicht nach werde dies für Nordrhein-Westfalen kein Erfolgsmodell sein, da die Nachbarländer sicherlich darauf reagierten. Diese würden doch nicht tatenlos zusehen. Gerade in Grenzregionen werde es Ausweichverkehre geben. Darüber sollte einmal nachgedacht werden.

Rolf Beu (GRÜNE) konstatiert, dass das Ergebnis nicht optimal sei, aber ein optimales Ergebnis zu erreichen, sei bei 15 Konkurrenten schwierig. Von daher müsse man mit dem Ergebnis zufrieden sein, auch wenn es erst nach einer langen Zeit zu dem vereinbarten Prozentsatz von 18,99 % kommen werde. Er hoffe, dass der Bund die entsprechenden Finanzmittel zeitnah zur Verfügung stelle.

Auf der Verkehrsministerkonferenz seien aber auch noch andere Themen angesprochen worden, beispielsweise die Reform der Wasserstraßenverwaltung. Er begrüße, dass die entsprechenden Standorte in Nordrhein-Westfalen erhalten blieben.

Seine Fraktion unterstütze grundsätzlich Bestrebungen für integrierten verkehrsträgerübergreifenden Lärmschutz. Hierfür brauche man aber verlässliche gesetzliche Grundlagen.

Bernhard Schemmer (CDU) betont, wenn etwas beschlossen worden wäre, dann hätte der Minister die Haushaltsansätze entsprechend ändern müssen. Es sei aber nichts beschlossen worden. Beschlusslage sei immer noch die, die Johannes Rau 1993 herbeigeführt habe, nämlich 15,76 %. An diesem schlechten Ergebnis habe sich bislang nichts geändert. Von daher könne er die Kritik an den Äußerungen des

Abgeordneten Rasche nicht nachvollziehen. Die damals getroffene Regelung habe für 20 Jahre Bestand gehabt, also bis 2013. Nun bestehe die Möglichkeit, hieran etwas zu ändern. Geschehen sei bislang jedoch nichts.

Diskutiert werden sollte dieses Thema erst dann, wenn tatsächlich ein Beschluss vorliege, der das Ganze finanziell unterlege. Bislang sei in der Verkehrsministerkonferenz lediglich eine Luftnummer beschlossen worden.

Jochen Ott (SPD) ruft dazu auf, gemeinsam gegenüber dem Bund aufzutreten. Bei dem in Rede stehenden Thema mache Vergangenheitsbewältigung keinen Sinn. Es gehe darum, dieses tendenziell deutlich bessere Ergebnis für Nordrhein-Westfalen zu erreichen. Hierfür sollte man nun auf Bundesebene gemeinsam werben.

Aus heutiger Perspektive könne er wenig nachvollziehen, warum Johannes Rau damals so großzügig gewesen sei. Er habe damit eine hohe solidarische Leistung gegenüber den anderen Bundesländern erbracht. Dies heute zu verdammen, sei ihm zu billig und zu einfach. Dies werde der historischen Persönlichkeit Johannes Rau nicht gerecht.

Nun befinde man sich in einer anderen Position, und jeder in Deutschland sehe, dass es im Westen einen hohen Nachholbedarf gebe. Von daher sei es nun wichtig, dieses Ergebnis umzusetzen. Hierbei gehe es nicht um Schwarz gegen Rot, sondern um Länderinteressen.

Wenn man seitens des Bundes dieses zusätzliche Geld bekomme, dann werde es natürlich auf Landesebene Diskussionen über die Verteilung dieser Mittel geben. Von daher würden objektive Kriterien benötigt.

Unter dem Strich sei klar: In diesem Politikfeld gewinne niemand einen Blumentopf. Den Leuten sei es nämlich egal, wer ihnen verspreche, dass eine Straße gebaut werde. Insofern müsse an einem Strang gezogen werden, wenn es auf Bundesebene um die Verteilung der Mittel gehe. Davon profitierten alle, egal wer zukünftig regiere.

Minister Michael Groschek (MBWSV) führt aus:

> Ich liebe unsere Marine, aber ich liebe genauso guten Fußball. Deshalb mache ich jetzt einen Fußballvergleich: Die anderen wollten uns 16 % geben. Wir selbst wollten 20 % bekommen. Also kann man das auf die Kurzformel bringen: 3:1 für NRW. Das ist ein gutes Ergebnis. Als Borusse bin ich immer froh, wenn Schwarz-Gelb so ein Ergebnis fabriziert.
>
> Wie lange ist das festgeschrieben? – Das braucht natürlich eine gewisse Laufzeit. Ansonsten macht das keinen Sinn. Die Verkehrsverträge sind natürlich nicht jährlich zu kündigen, sondern müssen eine längere Laufzeit haben. Von daher ist dieses Gerüst stabil.
>
> In der Vergangenheit gab es evaluierende Veränderungsprozesse. Die Vergangenheit lehrt leider nur, dass Nordrhein-Westfalen immer auf das falsche taktische Pferd gesetzt und im Rodeo immer verloren hat, nämlich bei 15,76 % abgeworfen

wurde. Insofern haben wir jetzt eine etwas bessere Ausgangsposition bei den nächsten Rodeos.

Zu den übrigen Fragen: Entflechtungsmittel, GVFG-Großprojektfinanzierung, all das ist bei den Verkehrsministers immer 16:0 durchwinkend. Das ist ja auch Geld, das wir haben wollen und nicht selbst mobilisieren müssen.

Das Problem sitzt im Grunde in der Bundespolitik. Der Bundesfinanzminister sagt: Ich will endlich die Ergebnisse der FöKo I und FöKo II umsetzen. – Anders gesagt: Diejenigen, die eine andere Struktur haben wollten, sollen jetzt auch bezahlen. Deshalb will der Bundesfinanzminister von den Entflechtungsmitteln und von den GVFG-Großprojektfinanzierungstatbeständen möglichst wegkommen. Am liebsten würde er auch Regionalisierungsmittel anders etatisieren, nämlich den Ländern übereignen. Die Länder wären aber dumm, würden sie sich auf ein solches Spiel einlassen. Das sind nämlich zwei Finanzierungskreisläufe, die überhaupt nichts miteinander zu tun haben. Der Bundesfinanzminister will auf seiner Seite des Pokertisches möglichst viel Spielgeld ansammeln. Die 7,3 Milliarden € von heute und die 8,5 Milliarden € von morgen sind sehr viel Spielgeld, was der Bundesfinanzminister als Lockmittel den Ländern immer herüberschieben könnte und dann kurz vor Toresschluss wieder wegziehen könne nach dem Motto: Könntet ihr haben, wenn … Diese Nummer will also der Bundesfinanzminister machen, im Grundgesetz steht aber etwas anderes. Das wird alles im Rahmen der Bund-Länder-Finanzbeziehungen diskutiert. Wann Ergebnisse zu erwarten sind, weiß ich nicht.

Dass im Koalitionsvertrag der Großen Koalition in Berlin nicht alles schlecht ist, kann man auch daran sehen, dass eine Passage im Koalitionsvertrag lautet: Die Bundesregierung und die Parlamentsmehrheit werden sich insbesondere um die Hafenhinterlanderschließung der großen deutschen Seehäfen kümmern. Dann ist eingefügt worden – nicht in Parenthese, sondern in echt –: „und der internationalen Binnenhäfen“. – Jetzt können Sie fragen, wie viele international bedeutsame Binnenhäfen es gibt. Einen auf jeden Fall, und das ist der Duisburger Hafen. Deshalb sind wir explizit immer gemeint, wenn über Hafenhinterlanderschließung im nationalen Maßstab geredet wird. Dass das in Berlin noch nicht jeder begriffen hat, könnte sein. Von daher werde ich mit dem Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft, Herrn Beckmeyer, Gespräche aufnehmen und dabei verdeutlichen, dass unser Interesse bei ihm gut aufgehoben sein müsste, weil er ja sowohl See- wie Binnenhafen ist, denn Bremerhaven ist ohne Zweifel Seehafen, Bremen selbst ist allerdings eher Binnenhafen in der Qualität und Vorposten von unserem tollen Regioport Minden. Da gibt es also viele funktionale Beziehungen. Herr Beckmeyer wird sich eben auch um unsere Belange bei der Hafenhinterlanderschließung kümmern.

Publik Private Partnership, das ist ein besonders Vergnügen. Der Bundesverkehrsminister ist nach wie vor davon überzeugt, dass das keine Finanzierungsvariante ist – dazu haben der Bundesrechnungshof und diverse Landesrechnungshöfe genügend Ausführungen gemacht –, aber sehr wohl eine Beschaffungsvariante sein kann. Was ist der Unterschied? – Auch das, was wirtschaftlich und finanzwirtschaftlich unvernünftig erscheint, könnte verkehrspolitisch und verkehrs-

wirtschaftlich sinnvoll sein, indem man eben sagt: Für die Zeitverkürzung beim Bau einer Straße bin ich bereit, jeden Preis zu zahlen. Wenn man mit einem solchen ökonomischen Verständnis an Baumaßnahmen geht, kann PPP unabhängig von der reinen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung Sinn machen. Ob das sinnvoll oder unsinnig ist, muss man immer am Einzelprojekt definieren und diskutieren. Deshalb steht ja auch im Koalitionsvertrag der rot-grünen Koalition in Düsseldorf, dass PPP keine grundsätzlich zu klärende ideologische Frage ist, sondern eine rein wirtschaftliche, rationale, die am Einzelprojekt orientiert beantwortet werden muss.

Das Einzelprojekt, das uns zur Beurteilung zwingen wird, ist nach meiner Einschätzung die A1. Jetzt rede ich vom Ausbau auf der Straße. Da wird irgendwann zu einem noch nicht explizit vorhersehbaren Datum der Bund an uns herantreten und sagen: Unsere Wirtschaftlichkeitsüberlegungen haben dazu geführt, diese oder jene Variante zu machen. Wenn der Bund sagen sollte, die staatlich übliche Bauweise sei die angemessene, werden wir sagen: Prima, machen wir.- Wenn der Bund sagen sollte, die PPP-Variante sei die aus Bundessicht angemessene, werden wir miteinander diskutieren und beurteilen, ob das aus landespolitischer Sicht sachgerecht oder nicht sachgerecht ist.

Die Lärmproblematik ist nach meinem Eindruck in Bezug auf Schiene vorbildlich gelöst, wenngleich ich für falsch halte, dass wir den Schienenbonus für Stadtbahnen, Straßenbahnen gestrichen haben. Wer die Lärmempfindlichkeit von Stadtbewohnern pauschal wesentlich höher setzt als den Fortschrittsgewinn der Straßenbahnnutzer, ist, glaube ich, nicht auf der Höhe der Zeit. Aber diese Diskussion bedeutet vergossene Milch, weil sich eine Mehrheit in Deutschland anders positioniert hat. Jenseits dieser Problematik ist also die Lärmproblematik auf der Schiene hervorragend gelöst. Die Bahn AG ist gezwungen, bis 2020 ihren alten Güterwaggonbestand komplett zu erneuern, entweder nur bezogen auf die Radbremstechnik oder komplett, was den Waggon angeht. Für die europäischen Mitwettbewerber haben wir hinreichend Sanktions- und Pönalisierungsinstrumente, sodass auf der Schiene ab 2020 das große Gähnen für die Anwohnerinnen und Anwohner einsetzen kann.

Beim Fluglärm werden wir möglicherweise im Rahmen des nationalen Flughafenkonzeptes verschärfende Grenzwerte bekommen. Es gab eine erste nichtöffentliche Runde, zu der Herr Dobrindt einige Verkehrsminister eingeladen hatte. Ich habe in dieser Runde unsere Position dargelegt. Wir können davon ausgehen, dass das nationale Flugverkehrskonzept nach ungefähr einem Jahr von heute aus gerechnet vorliegen wird, weil Herr Dobrindt nach einer europaweiten Ausschreibung ein Gutachten beauftragen wird, was sich mit den Eckpunkten dieses nationalen Flugverkehrskonzeptes beschäftigt. Also können wir davon ausgehen, in einem Jahr in diesem Ausschuss einen ersten Entwurf dieses Konzeptes zu diskutieren.

Die Beherrschung, Reduzierung von Straßenlärm ist im Wesentlichen eine Frage von Geld und nicht von Technik und politischem Willen. Die Auffassung einer Mehrheit von Verkehrsministern war – verkürzt gesagt –: Wir wollen mehr tun, aber nicht zulasten der anderen Investitionsbereiche, also des Erhalts von Stra-

ßeninfrastruktur oder des Neubaus von Straßen, sondern nur zusätzlich mit zusätzlichem Geld, was der Bund bereitstellen soll. Sie wissen, wenn Sie den Koalitionsvertrag der Großen Koalition gelesen haben, dass diese Koalition die Lärmschutzinvestitionsmittel im Straßenbereich um 100 % aufstockt, nämlich von 100 auf 200 Millionen € für die Wahlperiode. Das ist besser als nichts, aber nicht auskömmlich. Deshalb werden wir weiter mit sehr spartanischen Gestaltungsmöglichkeiten das Beste für die Anwohnerinnen und Anwohner herausholen müssen.

Ich glaube, damit alle Ihre Fragen beantwortet zu haben. Wenn es Nachfragen gibt, werden wir sie schriftlich beantworten. Ich freue mich weiter auf Ihre solidarische Unterstützung. Den Bundestagsabgeordneten, die uns besonders unterstützt haben, habe ich parteiübergreifend gedankt, unter anderem auch einem meiner Vorgänger, Herrn Wittke, der in einer ganz bestimmten Situation sehr hilfreich war. Da fruchtet die neue Gesprächskultur, die wir in Nordrhein-Westfalen aufbauen, parteiübergreifend den Sachverstand und die Interessendurchsetzungskompetenz unserer Bundestagsabgeordneten zu nutzen. Das kann nur gut sein für das Land. Erste Gespräche mit Europaabgeordneten haben wir auch schon geführt. Die entsprechende Kommissarin für unseren Bereich werden wir nach Düsseldorf einladen. Sie sehen, uns ist keine Grenze unüberwindlich, um Nordrhein-Westfalen mobil zu machen.