Landtag
Nordrhein-Westfalen
16. Wahlperiode

Ausschussprotokoll
APr 16/774
11.12.2014

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

46. Sitzung (öffentlich)

11. Dezember 2014

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 15:40 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Günter Labes

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung **5**

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten, den Tagesordnungspunkt 7 „Aktueller Mittelabfluss der Sozialen Wohnraumförderung 2014“ von der Tagesordnung abzusetzen.

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Piraten und FDP gegen die Stimmen der CDU, den Tagesordnungspunkt 2 nicht abzusetzen.

Der Ausschuss spricht sich mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Piraten gegen die Stimmen der CDU bei Stimmenthaltung der FDP dafür aus, Punkt 3 auf der Tagesordnung zu belassen.

1 Unangemessene Erhöhung der Gebühren bei Zufahrten von Landesstraßen 7

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 16/2512

Der Ausschuss diskutiert über mit dem Bericht zusammenhängende Fragen.

2 Sachstand „Leverkusener Brücke“ und „Brücke A 40 Duisburg-Neuenkamp“ 9

Nicole de Witt und Christoph Jansen von Straßen.NRW tragen eine Powerpoint-Präsentation vor. Danach werden von ihnen und von Minister Groschek Fragen aus den Reihen des Ausschusses beantwortet.

3 Abfluss der Bundesmittel für den Bundesfernstraßenbau 22

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 16/2529

Der Ausschuss führt eine kurze Aussprache zu dem Bericht Vorlage 16/2529 durch.

4 Förderrichtlinie Nahmobilität 25

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 16/2522

Der Ausschuss hat nach einer Aussprache die Förderrichtlinie Nahmobilität Vorlage 16/2522 zur Kenntnis genommen.

5 Freie Berufe in Nordrhein-Westfalen stärken: Europäisches Semester kritisch begleiten 27

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/6134

Der Ausschuss kommt auf Vorschlag von **Bernhard Schemmer (CDU)** überein, den Antrag heute nicht zu behandeln, um das Ergebnis laufender Gespräche der Fraktionen zu diesem Thema abzuwarten.

6 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuches in Nordrhein-Westfalen – Bau GB AG NRW 28

Gesetzentwurf
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/6131 (Neudruck)

Der Ausschuss lehnt den Gesetzentwurf Drucksache 16/6131 (Neudruck) mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten ab.

7 Aktueller Mittelabfluss der Sozialen Wohnraumförderung 2014 31

Der Ausschuss hat vor Eintritt in die Tagesordnung beschlossen, diesen Tagesordnungspunkt heute nicht zu behandeln.

8 Sachstand Denkmalschutzförderung 32

Der Ausschuss verständigte sich vor Eintritt in die Tagesordnung darauf, diesen Punkt heute nicht aufzurufen.

9 Verschiedenes 33

Der Ausschuss stimmt einer Kommissionsreise nach München in der Zeit vom 22. bis 24. April 2015 zu.

* * *

Aus der Diskussion

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Klaus Voussem (CDU) merkt an, zu dem Tagesordnungspunkt 8 „Sachstand Denkmalschutzförderung“ liege keine Vorlage vor, was irritiere, weil dieser Punkt auf Wunsch der Landesregierung auf die Tagesordnung gesetzt worden sei. Deshalb sollte dieser Tagesordnungspunkt schon um einer besseren Vorbereitung willen erst in der nächsten Sitzung behandelt werden.

Reiner Breuer (SPD) verweist darauf, in der letzten Sitzung habe es Hinweise zum Abfluss der Mittel im Bereich der Denkmalförderung gegeben. Deswegen habe die SPD-Fraktion um eine ausführlichere Darstellung gebeten. Das könne auch in der nächsten Sitzung geschehen. Aber dann sollte dazu ein schriftlicher Bericht vorliegen.

Beantragt werde zudem, den Tagesordnungspunkt 7 „Aktueller Mittelabfluss der Sozialen Wohnraumförderung 2014“ ebenfalls abzusetzen, weil auch dazu kein abschließender Bericht erwartet werden könne. Diesbezüglich sollte ebenfalls das Jahresende abgewartet werden, weil dann auch ein Ergebnis und nicht nur eine Prognose vorliege.

Bernhard Schemmer (CDU) wendet ein, im Hause der NRW.BANK lägen diese Daten vor, die dem Ausschuss zur Verfügung gestellt werden könnten. Eigentlich gebe es die Regelung, dass das, was in der Obleuterunde abgesprochen werde, als Vorlage zur Verfügung gestellt werde, sofern es keine unzumutbare Belastung für das Ministerium bedeute. Dass diese Information nicht bereitgestellt werde, empfinde er als unfreundlichen Akt oder als einen Versuch der Verschleierung der desolaten Situation in der Wohnraumförderung. Ein Ministerium müsse aber, wenn aufgrund eines eigenen Erlasses der 30. November den Bewilligungsschluss für das laufende Jahr bilde, in der Lage sein, bis zum 11. Dezember einmal „auf den Knopf zu drücken“, um dem Ausschuss eine entsprechende Vorlage zu übermitteln. Er habe in dem Obleutegespräch ausdrücklich darum gebeten, die Ergebnisse „ohne große Lyrik“ zu liefern.

Andernfalls müsste korrekterweise auch Tagesordnungspunkt 2 zum Sachstand „Leverkusener Brücke“ abgesetzt werden, weil es dazu ebenfalls keine Vorlage der Landesregierung gebe. Beide Punkte sollten auf der Tagesordnung bleiben. Zudem erwarte man aber auch den Bericht, der eigentlich bis zum Dienstag hätte vorliegen sollen.

Vorsitzender Dieter Hilser stellt fest, Einigkeit bestehe darüber, den Punkt 8 von der Tagesordnung abzusetzen.

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten, den Tagesordnungspunkt 7 „Aktueller Mittelabfluss der Sozialen Wohnraumförderung 2014“ von der Tagesordnung abzusetzen.

Bernhard Schemmer (CDU) folgert, in der Logik des gerade gefassten Beschlusses, müsse auch der Tagesordnungspunkt 2 zum Sachstand „Leverkusener Brücke“ wegen des Fehlens einer Vorlage abgesetzt werden, obwohl der schon in der letzten Sitzung vertagt worden sei.

Im Übrigen erlaube er sich die Feststellung, dass dem im gleichen Treffen der Obleute geäußerten Wunsch der SPD zum „Abfluss der Bundesmittel für den Bundesfernstraßenbau“ Rechnung getragen werde. Offensichtlich werde Wünschen der SPD, einen Punkt auf die Tagesordnung zu setzen, mit der Vorlage eines Berichts gefolgt, während man Oppositionsbegehren nicht entsprechend nachkomme. Deshalb werde beantragt, auch den Punkt 2 von der Tagesordnung abzusetzen.

Reiner Breuer (SPD) entgegnet, zu Tagesordnungspunkt 2 könne natürlich berichtet werden, weil der Sachstand offenkundig sei. Somit erscheine es richtig und sachgerecht, dem Ministerium Gelegenheit zu geben, im Detail vorzutragen.

Der Tagesordnungspunkt 3 „Abfluss der Bundesmittel für den Bundesfernstraßenbau“ sei letztes Mal bereits Gegenstand der Beratungen gewesen, sodass dazu im Wesentlichen alles bekannt sei. Aus der letzten Sitzung gebe es aber noch offene Fragen, zu denen hier berichtet werde. Deswegen solle dieser Punkt 3 auf der Tagesordnung bleiben. Somit werde der Geschäftsordnungsantrag der CDU-Fraktion abgelehnt.

Vorsitzender Dieter Hilser weist vor der Abstimmung darauf hin, dass die Kollegen von Straßen.NRW eine Powerpoint-Präsentation vorbereitet hätten.

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Piraten und FDP gegen die Stimmen der CDU, den Tagesordnungspunkt 2 nicht abzusetzen.

Der Ausschuss spricht sich mit den Stimmen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Piraten gegen die Stimmen der CDU bei Stimmenthaltung der FDP dafür aus, Punkt 3 auf der Tagesordnung zu belassen.

1 Unangemessene Erhöhung der Gebühren bei Zufahrten von Landesstraßen

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 16/2512

Bernhard Schemmer (CDU) spricht an, im Zuge dieser Gebührenerhöhung hätten sich zahlreiche Bürger in Schreiben an seine Fraktion gewandt. Es komme im Gegensatz zu kommunalen Kreisstraßen zu gewaltigen Gebührenerhöhungen an Bundes- und Landesstraßen. In dem Falle einer Landbäckerei gebe es eine Erhöhung von 66,47 € im Jahr auf 800 €. Zwar habe nach einer Intervention des betroffenen Bürgers eine Korrektur stattgefunden, aber dieser müsse immer noch das Siebenfache bezahlen. Der Landesbetrieb Straßen.NRW liefere dafür keine besondere Leistung, baue nicht etwa zusätzliche Auffahrten usw. Die Verwaltungsgebühr werde einfach bei Bürgern, die das Pech hätten, mit ihren Baulichkeiten an einer Bundes- oder Landesstraße zu liegen, beträchtlich angehoben. Das erfolge in einem unangemessenen Maße, was dringend der Korrektur bedürfe.

Reiner Breuer (SPD) stellt klar, die betroffenen Bürgerinnen und Bürger oder Unternehmen hätten nicht Pech, dass ihre Gebäude an einer Bundes- oder Landesstraße lägen, sondern eher Glück, weil das Erschließungsbeitragsrecht dort in weiten Teilen nicht zum Tragen komme. Deswegen erscheine es sachgerecht, für die Erschließungsfunktion, die durch die Landes- oder Bundesstraße erbracht werde, ein Entgelt zu erheben. Auch wenn man nicht immer alle tatsächlichen Vorteile in Anspruch nehme, so reiche die Möglichkeit dafür aus. Das entspreche der Rechtssystematik des Abgabenrechts. Insofern sei es dem Grundsatz nach richtig, dass Entgelte erhoben würden, auch vor dem Hintergrund der Ersparung von Kommunalabgaben an anderer Stelle. Die Höhe erscheine auch im Ländervergleich vertretbar. In der Vorlage werde dargestellt, dass sich die Höhe im Mittel befinde. Allerdings sei auch seine Fraktion nicht glücklich über relativ deutliche Sprünge bei der Höhe der Entgelte. Es erscheine angezeigt, künftig regelmäßig Anpassungen vorzunehmen. Aber die Entgelthöhe liege nach wie vor in einem vertretbaren Rahmen. Deshalb werde der Bericht so zur Kenntnis genommen, zumal die Deckungslücke im Landesbetrieb Straßen.NRW hierdurch mit geschlossen werde.

Oliver Bayer (PIRATEN) betont, solche Entgelte nicht zu hinterfragen. Allerdings interessiere, mit welchem Aufkommen die Landesregierung im Vergleich zu früher rechne.

Josef Hovenjürgen (CDU) meint mit Bezug auf den Beitrag von Herrn Breuer, mit Sicherheit sei es sehr bedauerlich, wenn es zu solchen Gebührensprüngen komme. Außerdem müsse man sich vergegenwärtigen, dass dies nicht die einzigen „aufgepfropften“ Abgabenerhöhungen im örtlichen Bereich seien. Gerade bei den Stärkungspaktkommunen gebe es erhebliche Abgabensteigerungen wie bei der Grund-

steuer A und Grundsteuer B. Daneben komme es zu Gewerbesteuererhöhungen. Es müsse darauf geachtet werden, dass in den Regionen die Kostenansätze nicht in den Größenordnungen auseinanderliefen, sodass es zu erheblichen Unterschieden im Land komme. Insoweit befinde man sich auf einem nicht guten Weg.

Minister Michael Groschek (MBWSV) nimmt Stellung, die Regelung solle erst ab dem 1. Januar gelten. Deshalb gebe es noch keine Einnahmeerfahrung. Das Ministerium gehe davon aus, dass sich Nordrhein-Westfalen diesbezüglich nachweislich weiter im Mittelfeld der Bundesländer platziere. Bei den nicht gewerblichen Nutzungen seien die Gebührenanpassungen durchaus moderat. Nur bei den gewerblichen Nutzungen fielen sie deutlich höher als in der Vergangenheit aus. Nach Ablauf der Fünf-Jahres-Frist habe eine notwendige Gebührenanpassung erfolgen müssen. Das Ministerium meine, mit der Platzierung im Mittelfeld der Bundesländer werde deutlich, dass keine „Abzocke“ stattfinde, sondern eine allgemeine angemessene Kostenbeteiligung.

Bernhard Schemmer (CDU) fragt, ob der Minister beabsichtige, den Kreisen und Kommunen zu ermöglichen, zum Beispiel für deren Kreisstraßen bzw. kommunale Straßen adäquate Einnahmen zu generieren und ob der Minister generell Erhöhungen von mehr als 100 % für moderat halte.

Minister Michael Groschek (MBWSV) antwortet, er halte nur für angemessen, dass sich das Land bei der Gebührenbelastung von Bürgerinnen und Bürgern nicht exorbitant von anderen Bundesländern unterscheide. Was die Gebührenanhebungen angehe, sei das vielleicht auch einer mangelhaften Gebührenperspektive der Vergangenheit geschuldet. Darüber wolle er jetzt aber nicht weiter diskutieren. Bezüglich der Kreis- und Kommunalstraßen gelte die kommunale Abgabenordnung. Ansonsten falle das im Wesentlichen in die Zuständigkeit des Innenministeriums. Er werde diese Frage weiterreichen und den Innenminister bitten, eine schriftliche Protokollnotiz zu liefern.

(Hinweis: Im Nachgang teilt das Ministerium wie zugesagt als Ergänzung für das Protokoll mit: „Es liegen im Ministerium für Inneres und Kommunales keine Kenntnisse darüber vor, wie hoch die kommunalen Gebühren sind. Beschwerden von Seiten der Kommunen, über eine unangemessene Erhöhung der Gebühren bei Zufahrten von Landesstraßen liegen ebenfalls nicht vor.“)

Der Ausschuss diskutiert über mit dem Bericht zusammenhängende Fragen.

2 Sachstand „Leverkusener Brücke“ und „Brücke A 40 Duisburg-Neuenkamp“

Nicole de Witt (Straßen.NRW) führt im Zuge ihrer Powerpoint-Präsentation (siehe Anlage) unter anderem aus:

Es geht in meinem Teil des Vortrags um die Bestandsbauwerke.

Zur „Rheinbrücke Leverkusen“: Das System ist relativ einfach. Es handelt sich um eine Seilbrücke, die erste ihrer Art, die nach einem Patent des maßgebenden Ingenieurs gebaut wurde, und zwar als eine Vielseilbrücke. Viele kleine Seile sind also in einem Paket zusammengeführt worden. Sie ist eine relativ leichte Brücke. Sonst könnte man sie nicht an vergleichsweise wenigen Seilen aufhängen.

Damals ist das ein Gestaltungs- und Wettbewerbsvorteil gewesen, was jetzt aber gewisse Probleme bei der Instandhaltung bereitet. Sie ist in den Jahren 1961 bis 1965 gebaut worden.

Die Seile sind in der Mitte angeordnet. Dort geht ein Pylon quasi heraus. Damit das System mit dieser Auskragung funktioniert, muss es ein relativ steifer Kasten sein. Wenn man die Fahrbahnplatte so stark machen würde, wie man sie eigentlich mit einem Blech machen würde, könnte man das an den Seilen nicht aufhängen. Deswegen hat man die Fahrbahnplatte, also das Blech, sozusagen aufgeteilt, indem darunter Steifen gemacht wurden, die man orthogonal quasi in Längsrichtung und in Querrichtung der Brücke angeordnet hat. Alle paar Meter gibt es einen Querrahmen unter der Fahrbahn und in dem Kasten am unteren Bereich. Alle vier Querträger gibt es noch einmal eine Aussteifung, sodass der Kasten an sich steif ist, aber nicht schwer. Deswegen ist dort ein K-Verband angeordnet.

Die erste Sperrung für Lkws ist im Dezember 2012 erfolgt. Seitdem sind die oberen Rahmenecken zum Teil in Stand gesetzt worden, und zwar mit einem kompletten Austausch von Teilen der Bleche. Das muss auch in Zukunft gemacht werden, weil die aufgetretenen Ermüdungsrisse fortschreiten beziehungsweise an anderen Stellen neu auftauchen.

Weil man damals schon gesagt hat, allein das Instandsetzen durch neue Bleche mit besserem Stahl reicht nicht. Deswegen muss man dort auch die Untergurte, also die liegenden Teile der Querrahmen, verstärken.

Wegen der lokalen Belastungen durch den rollenden Lkw-Verkehr muss man zusehen, dass die Lasten verteilt werden. Deswegen ist es unbedingt erforderlich, dass in Längsrichtung der Brücke ein Längsträger erstellt wird. In der Zwischenzeit sollte ein Probestück von 40 m Länge eingebaut werden. Weil aber neue Schäden aufgetaucht sind, deren Behebung vordringlicher war, konnte das bisher noch nicht gemacht werden.

Zur zweiten Sperrung für Lastkraftwagen im Juni 2014 kam es, nachdem Risse an den Seilkammern entdeckt worden sind. Das führte zu einer Notverstärkung dieser Seilkammern.

Zu der geplanten Notverstärkung wurde gesagt: Wenn schon einmal Schäden entdeckt worden sind, auch wenn das außen an den Bauteilen ist, muss natürlich überprüft werden, wie es innen aussieht. Bisher haben wir immer eine visuelle Prüfung vorgenommen. Damit hatten wir dort keine Schäden entdeckt. Aus diesem Grunde musste die Beschichtung weggenommen werden, um Schweißnahtrisse überhaupt entdecken zu können. Die Schadensaufnahme ist erledigt. Wir haben dort weitere Risse an tragenden Bauteilen gefunden.

Auch die Pylonsättel – das ist das zweite belastete Bauteil – und die Druckzugpendel sollen auf Anrisse untersucht werden.

Die an den Seilen eingebauten Platten sind geschraubt, weil es mit Schweißen nicht funktioniert hätte. Das sind sehr massive Platten, die an allen acht Seilkammern erforderlich sind, damit der Schadenspunkt entlastet wird.

Das seinerzeit vom Ingenieur ausgedachte schöne System hatte damals für den Wettbewerb Vorteile. Anders sieht es jetzt aus. Die Seilkammern sind sehr klein. Diese Seile können nicht tragen, wenn sie nicht aufgespreizt und jeweils eingespannt werden. Der Ingenieur hat quasi erfunden, dass man neben diesen vielen Seilen ganz anders vorgeht. Normalerweise hat man das Seil aufgehängt und unten dann aufgezogen, damit die Brücke in die richtige Höhe kam. Er hat gedacht, ganz platzsparend die Seilkammern unten vorzusehen und oben den Pylon zu erhöhen. Auf diese Weise werden die Seile quasi nach oben hin gespannt. In der Montage war das ganz einfach. Man konnte das vorfertigen. Die Brücke hängt aber nur an diesem einen Punkt.

Fährt ein Lkw über das System geht eine Welle dort hindurch. Die Hauptlast geht an den Pylon. Am äußeren Seil unten ist wiederum ein Pfeiler, der sowohl Zugkräfte als auch Druckkräfte bekommt. Auch das ist ein hoch belastetes Bauteil, das wir immer im Blick hatten, wo aber jetzt noch einmal nachgesehen worden ist. Diese Untersuchungen sind so gut wie abgeschlossen. Dort haben sich bisher keine Risse gezeigt.

Inzwischen ist die Entschichtung vorgenommen und beschaut worden. An den sehr hoch belasteten Traversen sind Risse in der Mitte aufgetreten und an den Verankerungen, quasi am Seitenkasten. Ein Problem besteht auch darin, dass man wegen der Enge nicht überall hinkommt, um eine Prüfung vornehmen zu können.

Jetzt kann nicht einfach auf die Quertraverse verzichtet werden, sondern man muss zusehen, irgendwie eine Sicherungsmöglichkeit für die Seile zu finden, um dann vorsichtig einmal Materialproben nehmen zu können oder eine Schweißnaht anzuschleifen. Wenn ich gerade dieses hoch belastete einzigartige Bauteil nehme, dann will die Brücke nicht mehr.

Wir müssen also erst einmal ingenieurmäßig denken, wie wir in der Enge überhaupt eine Sicherung hinbekommen, bevor überlegt werden kann, wie eine Instandsetzung möglich ist.

Die Rahmenecken reißen weiter an. Auch da haben wir leider keine Ruhe.

Die drei Fragezeichen auf der Folie „Was ist erforderlich?“ stehen dafür, dass wir erst einmal die Sicherungsmöglichkeiten an den Seiltraversen schaffen müssen, um das genaue Schadensausmaß weiter zu erkunden. Es sind Materialproben zu entnehmen, damit die Materialveränderung erkundet werden kann. Wir sprechen auch da gegebenenfalls von Ermüdungsschäden. Die Verstärkung in allen Querrahmenecken ist erforderlich. An den Querträger schweißt bzw. schraubt man Bleche an, damit die Last dort aufgenommen werden kann. Vier Träger wurden so schon verstärkt. Das Kabel deutet darauf hin, dass Messungen stattgefunden haben. Das ist ein Weg der Entlastung dieser Ecke.

Der probeweise Einbau des Fachwerklängsträgers muss erst erfolgen. An dem Bauwerk wird täglich kontrolliert. Die ganze Logistik muss dafür eingesetzt werden. Jetzt haben wir das logistische Problem, was wir zuerst machen, was kann weggelassen werden und was nicht. Deswegen kamen wir noch nicht dazu, das Probestück vom Fachwerklängsträger dort zu bauen. Weiterhin muss kontrolliert und gemessen werden. Weil wir so enge Ecken in den Seilkammern haben, besteht noch keine Möglichkeit, die Beschichtung wegzunehmen. Zudem haben wir auch keine Schweißnahtprüfverfahren, die uns bis ins letzte Eck Aussagen geben können.

Zusammenfassend heißt das für die Brücke: Der Zustand des Bauwerks ist weiterhin kritisch. Es ist noch etwas zu dem, was eh schon war, draufgekommen. Das heißt, über eine Wiederfreigabe für den Lkw-Verkehr können wir erst entscheiden, wenn die Sicherung der Seiltraversen geklärt worden ist und diese gegebenenfalls instand gesetzt worden sind und wenn wir zumindest die Rahmenecken verstärkt haben. Die Fachwerklängsträger dienen dazu, dass das Bauwerk mit dem Lkw-Verkehr noch länger hält und die Zeit bis zum Neubau durchhält. Aber das kann eben nachrangig gemacht werden.

Nun komme ich zu der anderen Brücke, die jünger ist. Die Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp ist letztlich etwas größer geworden. Sie weist größere Stützbalken und mehr Seile auf. Sie ist auch ein wenig anders konstruiert.

Hier haben wir die Problematik, dass die Verstrebungen nach außen nicht so häufig sind wie bei der Rheinbrücke Leverkusen. Sie gibt es nur alle zwei Quertragsysteme. Außerdem sehen Sie dort keinen K-Verband, also nicht so ein Fachwerk, sondern das sind Bleche, die dort auch etwas seltener sind. An dieser Brücke gibt es ähnliche Schäden. Dort allerdings auch am oberen Bereich. Deswegen wurde der Lkw-Verkehr nach innen gezogen.

Die Wirksamkeit wurde geprüft. Die äußere Ecke ist entlastet, die innere wird natürlich etwas mehr belastet. Im Moment können wir damit ganz gut leben. Aber es sind schon 593 Risse entdeckt worden. Das ist der Stand vom 21. 11. Die Prüfung ist aber noch nicht abgeschlossen. Das heißt, wir können nicht sagen, wir hätten dort Ruhe, sondern es ist wahnsinnig viel an der Brücke instand zu setzen. Die schweren Schäden sind natürlich schon behoben worden. Aber es gibt noch weiteren Instandsetzungsbedarf.

Untersucht wird, wie dieses System verstärkt werden kann, wie also die Querstreben entlastet werden können. Es wird wohl so sein, dass wir eine Verstärkungsmöglichkeit haben. Aber diese wird nicht dafür sorgen, das Bauwerk noch 20 oder 30 Jahre halten zu können. Da ist definitiv ein Neubau erforderlich.

Wie in Leverkusen gibt es eine Expertenrunde. Diese besteht natürlich aus Leuten von Straßen.NRW, aber auch aus diversen Spezialisten und Professoren, die sich mit Schweißen, mit Stahl und mit Materialproben auskennen. Es sind auch Universitäten einbezogen sowie Firmen vor Ort, die über Erfahrungen mit den Schäden verfügen.

Der Austausch von Blechen bedeutet ein Herausschneiden. Unter rollendem Verkehr ist das schlecht möglich. Somit muss man den Verkehr dort wegnehmen. Erst dann kann man wieder Bleche hineinbringen.

Auch bei den oberen Ecken ist es wegen der Enge schwierig, eine Instandsetzung vorzunehmen. Das bekommen wir hin, aber Dauerhaftigkeit ist dadurch definitiv nicht gegeben.

Das heißt, dass das Bauwerk „ermüdet“. Es ist wirklich so, dass Materialveränderungen stattgefunden haben, und wir werden dort keine dauerhafte Instandsetzung und Verstärkung erreichen. Wir können das Bauwerk über eine gewisse Zeit mit diesen Maßnahmen zwar retten, aber der Ersatzneubau ist auf jeden Fall erforderlich.

Auch bei dem Bauwerk laufen intensive Kontrollen. Die Instandsetzung der jetzt bekannten Risse und denen, die noch kommen werden, ist erforderlich. Zwar darf der Schwerverkehr über 44 t dort nicht rollen, aber der normale Lkw-Verkehr ist im Moment möglich. Er wird aber beobachtet. Verkehrssperrungen werden möglichst am Wochenende geplant.

Christopf Jansen (Straßen.NRW) fährt mit einem Ausblick fort:

Ich bin verantwortlich für die Neubauplanung der Rheinbrücke Leverkusen. Ich möchte Ihnen kurz den aktuellen Planungsstand wiedergeben und zeigen, was wir zurzeit alles bearbeiten müssen, um die Planung abzuschließen, und Ihnen einen Ausblick geben, wann wir die Planung abgeschlossen haben werden beziehungsweise wann wir über das neue Brückenbauwerk fahren können.

Der erste abgeschlossene Schritt ist gewesen, dass wir die verbreiterte Autobahn in Lage und Höhe festgestellt haben. Wir haben im Moment drei durchgängige Fahrstreifen je Richtung. Zukünftig werden wir die Autobahn in diesem Bereich auf vier durchgängige Fahrstreifen ausbauen, im Bereich der zukünftigen „Rheinbrücke Leverkusen“ sind es sogar fünf Fahrstreifen. Dafür brauchen wir mehr Platz. Deswegen war der erste Schritt die Überlegung, wo wir diesen Ausbau vorsehen können. Sie haben alle in der Presse verfolgt, dass wir zukünftig nördlich des bestehenden Bauwerks eine neue Brücke hinsetzen und dann die jetzige Brücke abreißen und entsprechend eine zweite Brücke danebensetzen.

Mit der genauen Kenntnis der Lage der neuen Brücke beziehungsweise der neuen Brücken müssen wir aktuell Bohrungen durchführen. Man muss sich das wie folgt vorstellen: Wir brauchen insgesamt neun Brückenbauwerke auch im Bereich des Autobahnkreuzes Leverkusen-West, die wir erneuern müssen. Für jede einzelne Brücke muss eine Gründungsform untersucht werden. Das machen wir im Moment. Wir führen vor Ort Bohrungen auch im Bereich der Altlastenfläche durch, um darauf abgestimmt Kennwerte zu gewinnen, wie wir die Bauwerke gründen können.

Im nächsten Schritt müssen wir dann für jedes Brückenbauwerk entsprechende Entwürfe aufstellen. Auch diese Entwürfe sind in Arbeit und werden in Kürze fertiggestellt.

Ihnen ist bekannt, dass wir auf der Leverkusener Rheinseite eine Altlastenfläche haben, die ehemalige Deponie Dhünnaue. Die ist in den 90er-Jahren sehr umfangreich saniert worden. Wir wissen, da sind seinerzeit chemische Rückstände abgekippt worden. Wir müssen in Teilbereichen diese Altlastenfläche durch die Straßenplanung beziehungsweise durch den Brückenneubau tangieren. Zurzeit untersuchen wir, welche Sicherungsmaßnahmen während der Bauzeit für die Bauarbeiter und für die Anwohner erforderlich sind, um dieses Bauwerk zukünftig sicher bauen zu können.

Wir ermitteln derzeit auch den erforderlichen Lärmschutz. Wir haben zukünftig wesentlich höhere Verkehrszahlen als heute. Daraus resultierend wollen wir den Lärmschutz für die Anwohner sowohl auf Leverkusener Seite als auch auf Kölner Seite sicherstellen. Das bedeutet für uns, dass wir ein digitales Geländemodell erstellen müssen. Mit diesem Modell und mit den Emissionen, die von der Autobahn ausgehen, entwickeln wir dann mögliche Lärmschutzmaßnahmen. Auch diese Arbeiten laufen im Moment bei uns.

Der nächste Schritt schließt an dieser Thematik an. Neben dem Lärmschutz müssen wir auch sicherstellen, dass von der Straße keine schädlichen Emissionen ausgehen etwa in puncto Stickoxide. Auch dazu werden Gutachten erstellt, um sicherzustellen, dass wir die Grenzwerte beim Neubau der Straße einhalten können.

Unsere Ingenieure arbeiten noch an einem weiteren wichtigen Punkt. Wir wollen sicherstellen, dass auch beim Neubau der Rheinbrücke alle Verkehrsbeziehungen während der Bauzeit weitestgehend offen gehalten werden können. Das heißt, wir entwickeln Modelle, wie wir den Bau der Rheinbrücke beziehungsweise sämtlicher Brückenbauwerke im Kreuz Leverkusen-West sicherstellen können, ohne einzelne Verkehrsbeziehungen unterbinden zu müssen.

Wir können so viel sagen: Auf der Rheinbrücke werden wir auch während der Bauphase jeweils drei Fahrstreifen auf der A 1 sicherstellen können, sodass die Verkehrsbeeinträchtigungen überschaubar bleiben.

Wir müssen auch die Entwässerung planen. Auch das läuft aktuell. Wir haben das Problem, dass wir auf Kölner Seite ein Wasserschutzgebiet haben. Wir haben Retentionsflächen des Rheines, wir haben Hochwasserschutzanlagen des Rheines, die natürlich alle bei der Neubauplanung berücksichtigt werden müssen. Auch da-

zu führen wir im Moment intensive Gespräche mit den entsprechenden Behörden, um diese Punkte entsprechend abarbeiten zu können.

Schließlich erarbeiten wir den sogenannten landschaftspflegerischen Begleitplan. Man muss sich das folgendermaßen vorstellen: Wenn man Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, müssen diese auch gleichermaßen ausgeglichen werden. Hier sind wir im Moment ebenfalls dabei, den genauen Eingriff zu ermitteln und im nächsten Schritt entsprechend Maßnahmen vor Ort zu suchen beziehungsweise umzusetzen, die diesen Eingriff kompensieren.

Sie sehen, es ist eine Vielzahl von einzelnen Gewerken, die zurzeit planerisch bearbeitet wird. Wir wollen diese gerade dargestellten Arbeiten im Frühjahr des nächsten Jahres fertiggestellt haben, um dann – das ist für uns ein ganz wichtiger Termin – im Herbst des nächsten Jahres in das Planfeststellungsverfahren zu gehen. Parallel dazu werden wir die Bauvorbereitung und -ausschreibung voranbringen, um dann im Jahr 2017 den Baubeginn der nördlichen Rheinbrücke gewährleisten zu können.

Ziel ist es, dieses nördliche Teilbauwerk im Jahr 2020 fertiggestellt zu haben, dann das bestehende Bauwerk abzureißen und schließlich 2023 die gesamte Maßnahme abgeschlossen zu haben.

Für uns ist natürlich der Termin 2020 wichtig, weil wir dann das bestehende Bauwerk außer Betrieb setzen können und somit die jetzigen Probleme zumindest ein Stück weit gemindert sein werden.

Bernhard Schemmer (CDU) fragt nach dem Sachstand der Planfeststellung und erkundigt sich danach, wie lange die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen dauern werde. Ihn interessiere, wann exakt mit der Datensammlung für die Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen begonnen worden sei.

Holger Ellerbrock (FDP) möchte wissen, was bezüglich des Planungsablaufes bei der A 40 erwartet werden könne. Aus dem Vortrag von Frau de Witt folgere er, dass bei Planungen Undenkbares mit eingeplant werden sollte, etwa die Frage, ob man bei Reparaturerfordernissen an alle Stellen herankomme.

Eine weitere Frage laute, was unternommen werde, wenn die Grenzwerte für die Feinstaubbelastung und für den Lärm nicht einfach eingehalten werden könnten.

Der vorgestellte Zeitplan erscheine nach seinen Verwaltungserfahrungen sehr anspruchsvoll. Wenn der eingehalten werde, wäre das eine großartige Leistung. Allerdings sollte man auch den Worst Case bezüglich Planfeststellungsverfahren, Klageverfahren, Ausschreibungen usw. im Auge haben einschließlich der Überlegung, ob über andere gesetzliche Maßnahmen nachgedacht werden müsse, um das Vorhaben zu realisieren. Die gleichen Fragen beträfen auch die andere Rheinbrücke.

Oliver Bayer (PIRATEN) betont, ihn interessiere auch, welche Planungsüberlegungen es zur „Brücke A 40 Duisburg-Neuenkamp“ gebe. Den Minister bitte er um Aus-

kunft, wie es sich mit dem in Aussicht gestellten verkürzten Beteiligungsverfahren verhalte, ob dort eventuell mehr Geld in die Hand genommen werde, um das Beteiligungsverfahren qualitativ besser zu gestalten. Zudem sollte der Ausschuss über die Ergebnisse der vorgesehenen weiteren Bohrungen an der Deponie informiert werden.

Ihn interessiere zur „Leverkusener Brücke“, ob neben der Doppelbrücke auch andere Lösungsüberlegungen angestellt worden seien, zumal das Vorhaben noch viel mehr umfasse, wie etwa die Stelzenautobahn, die ebenfalls erneuert werden müsse und die man achtstreifig auszubauen beabsichtige. Dazu erführe er gern, ob es Beispielrechnungen für verschiedene Varianten gebe oder ob nur eine Variante vorgesehen worden sei. Bei einem achtstreifigen Ausbau dürfte es mit dem Lärmschutz wohl viel komplizierter werden, als wenn man es bei der jetzigen Breite belasse. Außerdem wolle er wissen, inwieweit die Leverkusener Stadtentwicklung in die Überlegungen einbezogen worden sei. Bekanntlich habe Leverkusen lange Zeit eine Tunnellösung propagiert.

Weiter bitte er um eine Aussage, ob die Doppelbrücke mittlerweile durchfinanziert sei und ob diese die komplette Planung für Leverkusen umfasse.

Christoph Jansen (Straßen.NRW) antwortet, Ende 2012 habe es die erste Sperrung für den Lkw-Verkehr auf der Rheinbrücke gegeben. Zu dem Zeitpunkt sei mit der Planung begonnen worden. Im Oktober des Jahres 2013 habe man den Regularien des Vergaberechts folgend die Vergabe durchgeführt. Seit dem Zeitpunkt sei man erst an der Planung. Somit laufe seit gut einem Jahr die Planung. Bislang habe Straßen.NRW noch keine Planungsschritte wiederholen müssen. Man habe für jede einzelne Planungsphase ein Bonus-Malus-System vorgesehen, um gewährleisten zu können, dass der sehr anspruchsvolle Terminplan eingehalten werde. Die Entwurfsphase, die Straßen.NRW im Frühjahr beenden werde, bilde die zweite Phase in diesem Bonus-Malus-System. Sie werde ebenfalls termingerecht abgeschlossen. Das nächste Ziel stelle die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens dar, die für den Herbst vorgesehen sei. Ein exaktes Datum könne er jetzt aber noch nicht nennen, weil bis dahin noch viele Arbeiten erledigt werden müssten.

Klaus Voussem (CDU) fragt nach, um was es bei der Vergabe im Oktober 2013 gegangen sei.

Christoph Jansen (Straßen.NRW) legt dar, für die gesamte Planungsleistung habe Straßen.NRW Ingenieurbüros beauftragt. Zunächst einmal habe man im Rahmen eines vereinfachten VOF-Verfahrens an vier unterschiedliche Büros eine Art Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Den Büros sei eine gewisse Zeit gegeben worden, sich für diese Maßnahme zu qualifizieren. Am Ende dieses Qualifizierungsverfahrens hätten das Angebot und die Vergabe gestanden. Dieses Verfahren habe im März begonnen, und im Oktober sei es zu einer Vergabe gekommen.

Zum angesprochenen Thema „Lärmschutz“: Eine Straße, die künftig auf acht Fahrstreifen verbreitert werde und eine deutlich höhere Verkehrsbelastung haben werde,

als sie heute gegeben sei, stelle andere Herausforderungen an den Lärmschutz. Der Lärmschutz werde nicht nach den momentanen Verkehrszahlen dimensioniert, sondern ausgerichtet auf die Zukunft. Eine Dreistreifigkeit hätte bei den für 2030 prognostizierten Werten nicht funktioniert. Diese benötigten vielmehr für diesen Teilbereich acht Fahrstreifen beziehungsweise auf der Rheinbrücke sogar zehn Fahrstreifen. Für den Lärmschutz sei das natürlich nicht gut, weil eine breitere Straße größere Probleme hinsichtlich der Abschirmung mit sich bringe. Aller Voraussicht nach werde es nicht gelingen, alle Grenzwerte zu hundert Prozent einzuhalten. Das bilde bei Ausbaumaßnahmen auch nicht die Regel, sondern eher die Ausnahme. Selbst mit einer Einhausung schaffe man es nicht, automatisch sämtliche Grenzwerte einzuhalten. Die Einhaltung der Grenzwerte könne also nicht nur mit Lärmschutzwänden und einem offenporigen Belag sichergestellt werden. Das sei aber bei fast allen Ausbaumaßnahmen schon die Regel, wenn die Bebauung so nah an der Straße liege, wie das hier in Köln und in Leverkusen der Fall sei.

Was die Belange der Stadt Leverkusen usw. angehe, würden zwei getrennte Planungsabschnitte vorgesehen. Bei den Überlegungen werde noch die Möglichkeit eingeplant, gegebenenfalls in Leverkusen einen Tunnel zu bauen, wo die Wohnbebauung relativ nahe an die Straße heranreiche. Aber das stelle ein separates Verfahren dar, was im Rahmen einer getrennt laufenden Machbarkeitsstudie momentan abgearbeitet werde. Das von ihm Vorgetragene beziehe sich nur auf den ersten Abschnitt mit der Rheinbrücke.

Straßen.NRW habe eine Vielzahl von Varianten durchgespielt. Dazu gehöre natürlich auch die teilweise in Leverkusen geforderte komplette Untertunnelung des Rheins. Straßen.NRW habe das aus diversen Gründen verworfen. Es werde nicht die Möglichkeit gesehen, im Bereich der Altlastenfläche einen Tunnel zu gründen. Auch hinsichtlich der Zeit- und Kostenfrage werde zumindest im ersten Planungsabschnitt ein Tunnel für nicht realistisch gehalten. Straßen.NRW habe diese Variante allerdings mit geprüft, aber dann verworfen.

Bernhard Schemmer (CDU) spricht die erforderliche Planfeststellung an und erinnert an eine Aussage der Ministerpräsidentin, wonach der Bund diese wichtige Autobahnbrücke hätte längst ersetzen müssen. Die Ministerpräsidentin habe vom Bund das Ersetzen einer Brücke gefordert, obwohl dafür noch gar nicht die Planfeststellungsunterlagen usw. geliefert worden seien.

Holger Ellerbrock (FDP) erinnert an seine noch nicht beantwortete Frage zum Worst Case und fragt den Minister, welche Handlungsoptionen zur Verfahrensverkürzung existierten. Hinsichtlich des Einhaltens der Grenzwerte werde nach der gegebenen Antwort alles Verantwortbare getan, um so nah wie möglich diese Grenzwerte einzuhalten und den Schutz der Bevölkerung zu gewährleisten. Es dürfe nicht der Eindruck entstehen, man gehe über die Grenzwerte relativ locker weg.

Christoph Jansen (Straßen.NRW) bestätigt die Feststellung von Herrn Ellerbrock.

Holger Ellerbrock (FDP) interessiert zu der aus Zeit- und Kostengründen verworfenen Tunnellösung, welche realistische Zeitplanung dabei zugrunde gelegt worden sei. Es könne nämlich sein, dass unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten bei einer längeren Verfahrensdauer der Brückenlösung eine Tunnellösung eventuell aufgrund einer geringeren Zahl an Einsprüchen usw. doch wieder ins Gespräch kommen könnte.

Oliver Bayer (PIRATEN) erinnert daran, dass als Gründe für den Tunnel unter anderem angeführt werde, man müsse die Deponie anders als bei der Brückenlösung nicht „anstechen“.

Er bitte noch die Konsequenzen darzustellen, wenn die Grenzwerte nicht eingehalten würden. Offen seien für ihn noch die Fragen nach den zukünftigen Planungen der „Brücke A 40 Duisburg-Neuenkamp“, wie bei den Beteiligungsverfahren eine hohe Qualität vor allem bei einer Verfahrensverkürzung sichergestellt werde und wie die Doppelbrücke finanziert werde.

Minister Michael Groschek (MBWSV) nimmt Stellung, es handele sich um eine Brücke der Bundesrepublik Deutschland, nicht des Landes Nordrhein-Westfalen. Das Land werde in Auftragsverwaltung und in Abstimmung mit dem Bund tätig. Die Finanzierungsverantwortung liege beim Bund. Das Land habe die maßgebliche Finanzierungsverantwortung für die Planung und Baubegleitung.

Wenn es nach ihm ginge, würde in Deutschland ein Jahrzehnt der Infrastrukturerneuerung ausgerufen und geprüft, wo Planungs- und Baubarrieren existierten, die ohne mehr Partizipation für den Bürger zu bringen, Prozesse entschleunigten. Solche Bremsen würde er deutlich lockern, weil sich nach seiner Einschätzung dieses Land – aus welchen Gründen auch immer – in Richtung einer Vorruhestandsgesellschaft bewege, die dadurch auch mental gekennzeichnet sei, dass es in den Familien mehr Pkws als Kinder gebe. Wenn Eltern und Großeltern keine individuelle Sorge mehr um die Zukunft von Kindern und Enkelkindern hätten, könnten sie sich um andere Themen sorgen.

Er wäre zwar geneigt, einen etwas umfänglicheren Vortrag über Perspektiven deutscher Infrastrukturpolitik zu halten, aber das wolle er diesem Ausschuss ersparen. Das könne einmal an anderer Stelle nachgeholt werden, wenn nicht „phonetisch dokumentiert“ würde, was er eins zu eins sagen könnte, wenn er denn wollte.

Ein Infrastrukturjahrzehnt hielte er längst für angemessen angesichts der völlig wertfrei formulierten desaströsen Analyse, die man zumindest für ganz Westdeutschland konstatieren könne. Auch könne über die Gründe dafür spekuliert werden. Diese Gesellschaft habe nach seiner Einschätzung zu einseitig auf Bildung statt Beton gesetzt und fange erst an zu begreifen, dass es heiße „Bildung und Beton“, denn auf Schlaglochpisten und bröselnden Brücken könne man keine Bildungsrepublik Deutschland errichten. Wenn man das wisse, müsse man auch politische Weichenstellungen in einer Weise vornehmen, damit aus der richtig werdenden Analyse eine noch bessere Politik werden könne.

Wenn sich Alexander Dobrindt nicht in Nordrhein-Westfalen bewege und von Journalisten begleitet werde, könne dieser wesentlich kameradschaftlicher mit ihm, Groschek, umgehen, als das unter Beobachtung der regionalen CDU für diesen möglich sei. Deshalb fahre er nach Berlin, um mit ihm zu sprechen und lade ihn weniger oft nach Düsseldorf ein. In vielen Themen sei er mit diesem einer Meinung, auch wenn die „Murks-Maut“ Deutschland schade.

In Bezug auf diese Brücke habe er mit diesem vereinbart, alles politisch Umsetzbare zu tun, um die Beschleunigung des Ersatzneubaues hinzubekommen. Es erscheine für ihn, Groschek, ein Stück weit ein scheindemokratisches Absurdistan, wenn selbst für Ersatzneubauten ohne neue Eingriffe in natur- oder sonstige geschützte Räume mit Einwendungen und Klagen immer wieder gerechnet werden müsse, obwohl, wie hier nachgewiesen, die Umweltqualität und die Sozialverträglichkeit auf jeden Fall gesteigert werde. Die Menschen hätten nach dieser Baumaßnahme nicht weniger, sondern mehr Schutz. Deshalb sei man übereingekommen, zumindest für diese Baumaßnahme das Klageverfahren zu verkürzen. Man habe sich darauf verständigt, zunächst einmal nur für diese Ersatzbaumaßnahme das Planverfahren zu verkürzen, weil die große Sorge gewesen sei, wenn man zu viele Projekte in ein solches Gesetzesvorhaben packe, dass die Diskussion in Berlin viel zu grundsätzlich werde und von dem konkreten Anlass wegführte. Dieses konkrete Schadensereignis werde vermutlich eine breite Mehrheit im Bundestag davon überzeugen, auf eine Klageinstanz verzichten zu können. Dies wolle Herr Dobrindt mit einem notwendigen kompletten Gesetzesverfahren in die Tat umsetzen, damit die Klageeinwendungen zumindest zügiger abgearbeitet würden, was im Grunde sowohl für potenzielle Kläger – auch die müssten ja ein Interesse an Rechtssicherheit haben, wenn nicht Verzögerung das Ziel der Einwendung sei – als auch aus Sicht des Landes sinnvoll erscheine. Je schneller eine rechtssichere Beurteilung vorliege, umso besser sei das für den Ersatzneubau. Alexander Dobrindt habe versprochen, schnellst- und bestmöglich das über eine Gesetzesinitiative auf den Weg zu bringen.

Bei der Finanzierung müsse unterschieden werden zwischen real vorhandenen Finanzierungsmitteln, die unter anderem in der mittelfristigen Finanzplanung und dem realen Etat für das nächste Jahr ausgewiesen seien, und den bislang als Luftbuchung versprochenen 10 Milliarden € zusätzlich, für welche Zwecke auch immer. Diese 10 Milliarden €, die Minister Schäuble in einem ganz bestimmten politischen Umfeld in die Diskussion gebracht habe, bedürften noch der Konkretisierung. Dazu habe es eine naiv klingende Vorstellung des einen Fachministers gegeben, wonach diese 10 Milliarden € für seinen Bereich seien, dann habe man die Erkenntnis erlangt, dass diese Bundesregierung nur eine relative Konsistenz beim Verfassen ihrer Politik habe. Das sei eine Politik nach dem Prinzip „zwei rechts, zwei links, einen fallen lassen“. Weil das so sei, werde dieser Topf, unabhängig ob dieser 10 Milliarden € oder vermutlich weniger enthalte, wohl nicht komplett auf eine Haushaltsstelle gebucht werden, sondern es dürften sich unterschiedliche Ressorts an diesem Topf laben. Deshalb könne noch nicht gesagt werden, wie viel zusätzlich auf die Infrastrukturertüchtigung entfalle. Wenn das klar sei, müsse noch einmal differenziert werden zwischen dem, was Herr Dobrindt als Minister für Digitalisierung benötige, und dem, was er für den Verkehr bereitstellen könne.

Lange Rede kurzer Sinn, politisch bestehe die Verabredung, das Projekt so zügig wie möglich zu planen, durchzufinanzieren und zu bauen. Ob aus dieser politischen Zusage dann eine buchhalterisch nachvollziehbare werde, müsse von Jahr zu Jahr abgewartet werden. Im Rahmen des ihm bislang Möglichen habe Herr Dobrindt verfügbare Altmittel unter anderem konzentriert in einem Brückensanierungsprogramm, was aber auch nach dessen Erkenntnis, natürlich gemessen an den objektiven Bedürfnissen der West-Bundesländer nicht auskömmlich sei. Allein Nordrhein-Westfalen weise einen Bedarf von 4,5 Milliarden € auf. Für die Ertüchtigung der A 45 auf nordrhein-westfälischen Gebiet gebe es schon einen Bedarf von weit über 1 Milliarde €. Solle dieses fast genauso wichtige Vorhaben wie die Rheinquerung bis 2028 verwirklicht werden, benötige man wesentlich mehr Geld als wahrscheinlich verfügbar sein dürfte.

Er könne nur appellieren, gemeinsam dafür zu sorgen, dass Nordrhein-Westfalen bei den Bundesmitteln – über welche Institutionalisierung auch immer – so viel Geld erhalte, dass in einem Zeitraum von 15 Jahren rund 4,5 Milliarden € für die Brückensanierung nach Nordrhein-Westfalen flössen.

Er wisse nicht, ob Herr Schemmer zu den 62 % gehöre, die bei einer Direktwahl für die Ministerpräsidentin Kraft votieren würden. Die Ministerpräsidentin verfolge grundsätzlich den Ansatz der Prävention. Er vermute bei dem angeführten Zitat, dass die Ministerpräsidentin gemeint habe, wenn man den Schaden nicht so groß hätte werden lassen, wie dieser jetzt eingetreten sei, wäre das volkswirtschaftlich ein riesiger Gewinn gewesen. Leider sei der Schaden jetzt so groß, wie er größer kaum vorstellbar erscheine, sodass niemand garantieren könne, dass die alte Brücke so lange halte bis die neue stehe. Die Ministerpräsidentin meine demnach, dies sei ein Paradebeispiel dafür, dass die Prävention nicht nur bei der Bildung und Kinder- und Jugendpolitik ein vernünftiges Prinzip darstelle, sondern auch bei der Verkehrspolitik. Sie liege nach seiner Überzeugung auch in diesem Fall richtig und habe zu Recht einen solchen Kompetenzvorsprung in den Umfragen.

Christoph Jansen (Straßen.NRW) antwortet, hinsichtlich des Worst-Case-Szenariums sei politisch alles unternommen worden, um das Planungsbeschleunigungsgesetz auf den Weg zu bringen. Darüber hinaus gebe es zum Neubau der Brücke keine Alternative. Der Bau eines Tunnels erfordere einen erheblich längeren Planungszeitraum und Bauablauf. Fest stehe zudem auch nicht, dass es bei einem Tunnelbauvorhaben nicht zu Klagen komme.

Der Eingriff in die Dhünnaue wäre bei der Tunnellösung größer als bei der Neubauplanung der Rheinbrücke. Bei einer Tunnellösung müsste immer irgendwo der Anschluss an die A 59 beziehungsweise an die Anschlussstelle Leverkusen-Zentrum unterirdisch hergestellt werden. Das könne nur erfolgen über ein Aufgraben der Deponie, um einen Anschluss an einen Tunnel herzustellen. Das bedeutete, die Altlastenfläche komplett umzudrehen, verbunden mit Emissionen, die in keiner Weise mit denen verglichen werden könnten, die durch die punktuellen Eingriffe in die Deponie verzeichnet werden müssten.

Zu der Frage, was geschehe, wenn Grenzwerte nicht eingehalten würden: Es handele sich eigentlich um ein standardisiertes Verfahren. Das Ziel von Straßen.NRW bestehe darin, zumindest alle Taggrenzwerte einzuhalten. Das werde aller Voraussicht nach gelingen. Würden Nachtgrenzwerte überschritten, führe das automatisch zu sogenanntem passiven Lärmschutz. Das heiße, man sehe sich die Gebäude an, bei denen es zu Pegelüberschreitungen komme. Gegebenenfalls würden lärmmindernde Fenster und dergleichen eingebaut, um zumindest die Nachtruhe sicherzustellen. Darüber hinaus würden auch Lüftungsöffnungen finanziert.

Zum Beteiligungsverfahren: Es werde ein sehr intensives Beteiligungsverfahren mit einer breit gefächerten Öffentlichkeitsinformation vorgesehen. Straßen.NRW habe schon zahlreiche Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt. Extra für dieses Projekt beziehungsweise für die Projekte in Leverkusen und auf Kölner Seite habe man eine Bürgerzeitschrift erstellt, von der im Januar die 2. Auflage verteilt werde, mit dem Ziel, den Bürgern so umfassend und so aktuell wie irgendwie möglich die Informationen zu den Maßnahmen und Detailfragen näherzubringen. Informationen gebe es selbstverständlich auch über das Internet. Bei dieser Maßnahme erfolge nach seiner Einschätzung eine vorbildliche Information.

Zur „Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp“: Im Moment werde dazu eine Machbarkeitsstudie erstellt, wie eine Verbreiterung beziehungsweise ein Neubau der Brücke aussehen könne. Wenn das Konzept vorliege, werde im nächsten Schritt die Planungsleistung ausgeschrieben und vergeben. Im Anschluss werde der gleiche Terminplan durchlaufen, den er gerade für die Rheinbrücke dargestellt habe.

Minister Michael Groschek (MBWSV) regt an, die DEGES solle nach Beendigung ihrer Vorplanung dem Ausschuss das Vorhaben präsentieren. Das werde im Frühjahr der Fall sein. Dann werde sie auch vorschlagen, welche Planung sie verfolge. Die DEGES werde Planung und Bau der „Brücke Neuenkamp“ durchführen. Bei dieser Vorstellung könne die DEGES auch etwas zu der Bearbeitung der vielen übrigen Maßnahmen sagen, mit denen die DEGES inzwischen beauftragt worden sei.

Vorsitzender Dieter Hilser dankt für dieses Angebot.

Bernhard Schemmer (CDU) stellt zum präventiven Vorgehen fest, der zuständige Minister habe der Ministerpräsidentin nicht gesagt, dass zum präventiven Tätigwerden zunächst eine Planfeststellung gehöre. Erst wenn diese vorliege, könne man präventiv tätig werden. Der Minister sollte der Ministerpräsidentin wenigstens erläutern, was für ein präventives Handeln erforderlich sei.

Seine Fraktion biete die Unterstützung an, wenn es darum gehe, Planverfahren und Rechtsmittelwege abzukürzen. Das gelte insbesondere bei Ersatzmaßnahmen, aber auch bei Neubaumaßnahmen, zu denen juristisch gesehen etwa ein Autobahnausbau von vier auf sechs Fahrstreifen, wie bei der A 45 vorgesehen werde, zähle.

Holger Ellerbrock (FDP) merkt an, was die Verantwortung von Berlin angehe, stimme er wie wohl alle in diesem Ausschuss den Aussagen des Ministers zu. Es gebe aber auch eine Landesverantwortung. Nach seiner Einschätzung müsse die Auftragsverwaltung die Kontrolle durchführen.

Minister Michael Groschek (MBWSV) betont, weil die Kontrolle so intensiv erfolge, habe das Ministerium jetzt eine schonungslose Bilanz auf den Tisch gelegt. Im Januar werde dem Ausschuss präsentiert, wie man mit diesen Brücken umgehe und wie man insgesamt die stark reparaturbedürftigen Bundesbrücken behandle. Die Landesbrücken hätten in der Regel nicht eine vergleichbar große Spannweite. Das Ministerium habe aber eine Reihe von Projekten identifiziert, bei denen sich die gleiche Fragestellung ergebe, wenn sie planerisch zwecks Ersatzneubau angegangen würden. Diese könnten ebenfalls erörtert werden. Herr Dobrindt habe aber ausdrücklich gewünscht, jetzt keine Komplettliste nach Berlin zu melden, sondern sich auf diese Ersatzneubaumaßnahme zu konzentrieren, weil er diese für relativ konsensfähig im Deutschen Bundestag halte.

Nicole de Witt und Christoph Jansen von Straßen.NRW tragen eine Powerpoint-Präsentation vor. Danach werden von ihnen und von Minister Groschek Fragen aus den Reihen des Ausschusses beantwortet.

Anlage zu TOP 2

3 Abfluss der Bundesmittel für den Bundesfernstraßenbau

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 16/2529

Minister Michael Groschek (MBWSV) führt ergänzend aus:

Ich möchte einen Dank an den Ausschuss, den Landtag und den Landesbetrieb aussprechen. Selbstverständlich war es eine besondere, auch von mir als peinlich empfundene Situation, als wir uns angebotene 40 Millionen € nicht verausgaben konnten. Das hat aber durchaus heilsame Wirkung gehabt.

Erstens haben wir die Konsequenz gezogen, die UA-III-Mittel zur externen Vergabe, also zur Beauftragung von Ingenieurbüros, deutlich aufzustocken. Dadurch hat auch der notwendige Nachdruck bestanden, uns DEGES zu Hilfe zu nehmen, im Grunde als Puffer zur Abfederung von Planungsspitzen. Außerdem haben wir im Landesbetrieb noch ganz besonderen Ehrgeiz geweckt.

Deshalb sind wir jetzt in der erfreulichen Situation, ein sehr gutes Ergebnis bilanzieren zu können, das nur in Jahren übertroffen wurde, als es die bundesstaatlichen Konjunkturprogramme I und II gab. Als diese Sonderprogramme liefen, war der Umsatz höher. Ansonsten ist das mit 951 Millionen € inklusive der Betriebsmittel ein sehr stolzes Ergebnis. Unter Hinzurechnung der Landesmittel werden wir über eine Milliarde Euro verausgaben. Das ist eine gute Größe, auf die man gemeinsam stolz sein könnte, wenn nicht von einigen um des Prinzips willen nach dem Haar in der Suppe gesucht werden müsste.

Ich wollte Ihnen die Zahlen deshalb nur komplett präsentieren, weil ja offensichtlich bei der Bilanzierung von politischen Leistungen nicht allen Präsentatoren bewusst gewesen ist, über welche Zahlen sie jeweils redeten. Deshalb gibt es das als nachgereichte Information, damit sowohl die regierungstragenden Fraktionen als auch die Oppositionsfraktionen die richtigen Zahlen in der Hand halten, um angemessen zu argumentieren.

Reiner Breuer (SPD) betont, seine Fraktion freue sich, dass bezüglich des Abrufes von Bundesmitteln und dem Verbauen eigener Mittel respektable Zahlen vorgelegt worden seien. Straßen.NRW habe über eine Milliarde Euro auf Straßen in Nordrhein-Westfalen verbaut. Das mache deutlich, dass sich Nordrhein-Westfalen darum bemühe, kein Geld in Berlin liegen zu lassen. Die im letzten Jahr erlebte Schlappe mit den nicht genutzten 42 Millionen € sei nicht nur egalisiert worden, sondern darüber hinaus habe man Mittel akquirieren können, die in diesem Jahr hoffentlich tatsächlich verbaut werden könnten. Diese Entwicklung komme nicht von ungefähr, was anerkannt werden müsse. Der Minister habe dafür Sorge getragen, dass wieder Schwung in Straßen.NRW gekommen sei, und zwar über die Beauftragung der DEGES in angemessenem Rahmen und über die ebenfalls angemessene Erhöhung der sogenannten UA-III-Mittel. Diese Entwicklung werde sich hoffentlich fortsetzen, sodass es gelinge, die Wettbewerbsfähigkeit von Straßen.NRW auch gegenüber alternativen

Finanzierungsmodellen zu sichern. Straßen.NRW müsse in Zukunft vielleicht noch deutlicher machen, dass man durchaus in der Lage sei, zu ÖPP-Modellen konkurrenzfähig zu agieren.

Die SPD-Fraktion begrüße die eingeschlagene Richtung und die Unterstreichung der Leistungsfähigkeit des Landesbetriebes. Weiter werde darauf gehofft, dass der Bund mehr Mittel bereitstelle und Herr Dobrindt nicht nur die digitale Autobahn im Blick habe, wenn es um die genannten 10 Milliarden € des Bundes gehe, sondern weiterhin auch die realen Mobilitätsbahnen – die Autobahnen – im Blicke behalte. Zudem gelte es, Planungsprioritäten zu setzen. Die Leistungsfähigkeit auch von Straßen.NRW hänge mit daran, dass man den Betrieb beauftrage, sinnvolle Projekte umzusetzen und nicht an tausend Baustellen zu planen, was vielleicht vor Ort den einen oder anderen glücklich mache, die aber im Ergebnis nie umgesetzt würden.

Die ergänzende Vorlage werde als gutes Zeichen mit Blick auf das auslaufende Jahr gesehen, aber auch für die Zukunft.

Bernhard Schemmer (CDU) dankt dem Minister für den Hinweis auf die seit Januar dieses Jahres begonnene konstruktive Zusammenarbeit mit der DEGES und erinnert daran, dass Minister Groschek noch im November des vergangenen Jahres auf der Betriebsversammlung des Landesbetriebes das Gegenteil erklärt habe. Ein lernfähiger Minister sollte dies aber auch in diesem Ausschuss öffentlich sagen.

Im Übrigen verweise er darauf, dass die Bayern fertige Planungen sozusagen dem Bund auf Halde vorlegten, mit deren Umsetzung morgen begonnen werden könne. Er würde sich schon freuen, wenn Nordrhein-Westfalen die Hälfte davon erreichte. Dann wäre dieses Bundesland richtig aufgestellt. Bis dahin bleibe Nordrhein-Westfalen auf dem Feld der Bundesfernstraßenplanung eher ein Entwicklungsland. Er könne noch nicht erkennen, dass wirklich daran gearbeitet werde, aus diesem Zustand herauszukommen.

Diese Landesregierung neige bei allen Themenbereichen dazu, sich jedes Jahr jeweils anderer Statistiken mit anderen Bezugsgrößen zu bedienen, um möglichst eine Vergleichbarkeit über Jahre hinweg zu vermeiden. Die regierungstragenden Fraktionen bedürften auf diesem Gebiet noch der Ausbildung, weil sie jeder Zahl glaubten und annähmen, es handele sich immer um dieselben Bezugsgrößen. Für die jetzt genannten vier Gruppen bitte er einmal, die dafür von 2003 bis 2014 aufgewandten Beträge statistisch sauber darzustellen, damit alle über die gleichen Fakten sprächen.

Holger Ellerbrock (FDP) führt an, in der Vorlage heiße es, der aktuelle Stand der Zuweisung zur Deckung dieses Mehrbedarfes belaufe sich auf 32,3 Millionen €. Für den Erhalt der Bundesfernstraßen würden 411 Millionen € zugewiesen. In der Vorlage 16/2400 vom 13. November stehe aber, dem Land Nordrhein-Westfalen seien vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für die Erhaltung der Bundesfernstraßen 369 Millionen € zugewiesen worden. Somit betrage das Delta zwischen diesen beiden Zahlen 42 Millionen €. Ihn interessiere, wo die Differenz von 10 Millionen € „verdunstet“ sei.

OAR'in Cornelia Kurzawski (MBWSV) antwortet, inzwischen habe es zwei Mittelausgleiche gegeben. Zurzeit sei man bei einer zusätzlichen Zuweisung von über 70 Millionen €. Die Zahlen müssten addiert werden.

GL Michael Gaedtke (MBWSV) ergänzt, der Text laute, dieser Bedarf sei durch Zuweisungen im Oktober 2014 in Höhe von 38,4 Millionen € gedeckt worden. Im November 2014 sei ein weiterer Mehrbedarf in Höhe von 35,6 Millionen € gemeldet worden. Den anschließenden Satz habe Herr Ellerbrock dann zitiert, der aktuelle Stand der Zuweisung zur Deckung dieses Mehrbedarfes belaufe sich auf 32,3 Millionen €. Daraus ergebe sich, dass es sich um zwei Zuweisungen drehe. Die 38,4 Millionen € müssten mit den 32,3 Millionen € addiert werden, was die Summe von rund 70 Millionen € ergebe. Somit seien keine Mittel „verdunstet".

Auf eine entsprechende Nachfrage von **Holger Ellerbrock (FDP)** verweist **GL Michael Gaedtke (MBWSV)** auf die in der Vorlage enthaltene Formulierung, dass diese Mittel in den Angaben zu Frage 1 – also in den 411 Millionen € – bereits integriert seien. – **OAR'in Cornelia Kurzawski (MBWSV)** fügt hinzu, aber nicht nur in den 411 Millionen €, weil man noch über andere Mittel verfüge. So gebe es auch Mittel für Bedarfsplanmaßnahmen, für Lärmschutz, Radwege usw. Die vorne genannten 951 Millionen € enthielten die Mittelausgleiche.

Der Ausschuss führt eine kurze Aussprache zu dem Bericht Vorlage 16/2529 durch.

4 Förderrichtlinie Nahmobilität

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 16/2522

Minister Michael Groschek (MBWSV) führt aus:

Damit wird deutlich, dass in Nordrhein-Westfalen die Nahmobilität die dritte gleichberechtigte Säule von Mobilität ist. Wir verlassen das Zeitalter der Spartenbewirtschaftung. Die Ewiggestrigkeit ist in der Verkehrspolitik Historie. Nicht nur die Regierungsfraktionen, sondern auch die Oppositionsfraktionen haben die Chance, zusammen mit uns ein neues Kapitel der Verkehrspolitik zu schreiben.

Der Nahmobilitätsaktionsplan war das erste Ausrufezeichen. Jetzt geht es um die konkreten Förderrichtlinien als zweites Ausrufezeichen. Das knüpft an der Überzeugung an, dass jenseits von ÖPNV und MIV Fußgänger und Radfahrer gleichberechtigte Mobilitätspartner sind. Deshalb muss man alles unternehmen, um dieser Gleichberechtigung auch Ausdruck zu verleihen.

Wir haben einen erheblichen Infrastrukturneubaubedarf zur Befriedigung der Interessen der Radfahrerinnen und Radfahrer und zum Teil auch der Fußgängerinnen und Fußgänger. Was wir in unseren Städten gerade unter dem Gesichtspunkt der Nahmobilität den schwächsten Mobilitätspartnern zumuten, liegt eigentlich oft an den Grenzen der Zumutbarkeit. Deshalb wird die Landesregierung ein besonderes Augenmerk darauf legen, die Nahmobilität forciert anzupacken.

Ich bin nach wie vor davon überzeugt, dass nicht nur der Radschnellweg Ruhr, aber gerade der, ein herausragendes verkehrspolitisches Projekt ist, dessen Realisierung ich mich politisch verpflichtet fühle, obwohl ich noch keine Haushaltsstellen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene nachweisen kann, die diesem Rechnung tragen. Ich kann Ihnen aber zusagen, ich werde nicht eher ruhen, bis wir große Teile dieses Projektes realisiert haben. Das ist die getroffene politische Verabredung. Die übrigen Planungen sind auch nicht für die Schublade gemacht, sondern es muss uns in diesem reichen Land gelingen, endlich auch Nahmobilität umzusetzen. Wir haben im Bereich der Radschnellwegplanung im Grunde die Verhältnismäßigkeit von Kosten einmal gegeneinander zu rechnen.

In einer Situation, wo der Ausbau von 7 Kilometer einer zweistreifigen Autobahn zu einer dreistreifigen Autobahn mehr als 200 Millionen € kostet, die Aussage zu treffen, 184 Millionen € für 100 km Radschnellweg, mehrstreifig und fußgängeroffen, sei teuer, verkenne wohl in der Abwägung die infrastrukturelle Bedeutung der jeweiligen Baumaßnahmen. Deshalb ist ganz deutlich zu sagen, Nahmobilität ist keine Spielwiese, sondern hat eine wichtige verkehrspolitische und künftig auch infrastrukturpolitische Bedeutung.

Oliver Bayer (PIRATEN) begrüßt die Vorlage der Förderrichtlinie Nahmobilität, bei der auch Verordnungen und Richtlinien wie die H BVA eingebaut worden seien. In

der Praxis werde sich zeigen, ob die Förderrichtlinie gut umgesetzt werden könne. Es fehle aber an der finanziellen Ausstattung etwa für den vom Minister angesprochenen Radschnellweg Ruhr, damit diese Förderrichtlinie Wirkung entfalten könne. Wenn nur wenig Mittel zur Verfügung stünden, lohne es sich zum Beispiel kaum, Radschnellwege in die Förderrichtlinie hineinzuschreiben. Derzeit reiche die finanzielle Ausstattung nicht aus. Das werde sich hoffentlich ändern. Beim Wettbewerb zu Radschnellwegen habe es bereits Schwierigkeiten bezüglich der Finanzierung der Planungskosten in den Städten mit Haushaltssicherung bereitet. Bei der Nahmobilität dürfe so etwas nicht passieren. Er hoffe aber darauf, dass sich die damit angestrebten Projekte verwirklichen ließen.

Henning Rehbaum (CDU) stellt heraus, den einleitenden Worten des Ministers zustimmen zu können, denn Nahmobilität bilde ein wichtiges Thema. Neben dem Radverkehr stünden jetzt auch die Fußgänger im Fokus.

Seine Fraktion halte es für ganz wichtig, den Netzgedanken zu pflegen und das teilweise lückenhafte Netz zu verdichten. Dafür sei jeder Euro gut eingesetzt. Für die Förderung der Nahmobilität 2014 seien nicht die kompletten 12 Millionen € für Radwege oder Fußwege eingesetzt worden. Allein 750.000 € seien in Machbarkeitsstudien für die Radwege geflossen, obwohl sich darunter nicht einmal der Radschnellweg Ruhr befinde. Für diesen Betrag erhalte man übrigens lediglich einen Kilometer Radschnellweg, aber 150 Kilometer Radschnellweg beabsichtige man zu bauen. Daran werde die Aussichtslosigkeit beim Thema Radschnellweg erkennbar. 484.000 € würden darüber hinaus für Gutachten für weitere Erkenntnisgewinne eingesetzt. Es sollte überlegt werden, ob dieses Geld nicht in konkreten Infrastrukturmaßnahmen besser angelegt wäre.

475.000 € wolle die CDU aus der Kritik ausnehmen. Das betreffe die Unterstützung für die Bewerbung der Gemeinden und Kreise für die fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt. Das stelle eine gute Sache mit Multiplikationswirkung dar.

Allerdings werde viel Geld für Gutachten und Machbarkeitsstudien „verpulvert“ zu Überlegungen, von denen man nicht wisse, ob diese jemals realisiert würden. Enttäuscht sei seine Fraktion, dass die Radschnellwege mit einer derartigen Präsenz vertreten seien. Der Kollege Breuer habe geäußert, man sollte nicht Geld in nicht sinnvolle Projekte stecken. Deswegen sollte man die Radschnellwege herausnehmen. Wer gerne einen haben wolle, könne sicher die Planungskosten selber tragen, wenn er doch nachher sogar zwei- oder dreistellige Millionensummen für den Bau ausgeben müsse. Es sollte weniger Gutachten, Radschnellwege und Ermöglichungsplanungen geben, dafür mehr Rad- und Fußwege in den Städten. Solange es an manchen Straßen noch an einem Radweg fehle, brauche man sich über irgendwelche Leuchtturmprojekte keine Gedanken zu machen.

Der Ausschuss hat nach einer Aussprache die Förderrichtlinie Nahmobilität Vorlage 16/2522 zur Kenntnis genommen.

5 Freie Berufe in Nordrhein-Westfalen stärken: Europäisches Semester kritisch begleiten

Antrag
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/6134

Der Ausschuss kommt auf Vorschlag von **Bernhard Schemmer (CDU)** überein, den Antrag heute nicht zu behandeln, um das Ergebnis laufender Gespräche der Fraktionen zu diesem Thema abzuwarten.

6 Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuches in Nordrhein-Westfalen – Bau GB AG NRW

Gesetzentwurf
der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/6131 (Neudruck)

Bernhard Schemmer (CDU) legt dar, unter Bürgern, die ehemals landwirtschaftliche Gebäude besäßen, herrsche gewaltige Unruhe. Die Anhörung habe gezeigt, dass die Sieben-Jahres-Frist den Bedürfnissen der langsam ausgelaufenen landwirtschaftlichen Betriebe, bei denen häufig nicht genau geklärt werden könne, wann diese im Baurechtssinne beendet worden seien, nicht gerecht werde. Es gehe darum, zügig zu einer Lösung zu gelangen. Die einmütigen Äußerungen der Sachverständigen in der Anhörung am 18. November 2014 hätten seine Fraktion veranlasst, dieses Thema auf die Tagesordnung im nächsten Plenum setzen zu lassen.

Es gehe darum, die Praxis, die seit Jahren einvernehmlich getragen worden sei, auf Dauer zulassen zu wollen. Das sollte alsbald geschehen.

Oliver Bayer (PIRATEN) führt an, anfangs hätten die Piraten an der Relevanz des Themas gezweifelt. Die Anhörung habe aber die Sinnhaftigkeit des Antrags bestätigt. Es gelte mit den Worten von Herrn Breuer gesagt, einmal aus dem Fraktionsdenken herauszutreten und anzuerkennen, was anzuerkennen sei. Die Piraten stimmten dem Antrag zu.

Reiner Breuer (SPD) erklärt, der von CDU und FDP vorgelegte Gesetzentwurf sei in dieser Weise nicht zustimmungsfähig. Seine Fraktion werde nächsten Dienstag abschließend das weitere Vorgehen beraten. Heute werde der vorgelegte Gesetzentwurf aber abgelehnt.

Josef Hovenjürgen (CDU) entgegnet, die Aussagen seines Vorredners nicht nachvollziehen zu können. In seiner Zeit als Parlamentarier habe er noch nie eine derartige Einmütigkeit der Sachverständigen bei einer Anhörung wahrnehmen können wie am 18. November. Es erscheine gerechtfertigt, eine Entfristung einzuführen. Sollte in der SPD-Fraktion über eine weitere Befristung nachgedacht werden, empfehle er, sich das noch einmal zu überlegen. Die Anhörung habe ergeben, dass bei Verabschiedung des Gesetzentwurfes keine weitere Versiegelung zu erwarten sei, sondern diese eine Hilfe bedeute, zusätzliche Versiegelungen zu verhindern. Deshalb erscheine ein konsequenter Schritt angesagt. Der Strukturwandel in der Landwirtschaft werde andauern. Dieser werde auch durch gewisse Auflagen, die Kleinbetriebe nicht erfüllen könnten, gefördert. Deren Hofstelle sei aber vorhanden. Die Gebäude wirtschaftlich nutzen und erhalten zu können und an anderer Stelle Versiegelung zu verhindern, sei ein Grundtenor in der Anhörung gewesen.

Es mag für eine Regierungsfraktion schwer sein, einen Antrag der Opposition als richtig anzuerkennen, aber es würde Größe zeigen, einem solchen Antrag einmal zuzustimmen. Es wäre kleinkariert, kleine Schwächen darin finden zu wollen, um später einen eigenen Antrag zu diesem Thema vorlegen zu können.

Daniela Schneckenburger (GRÜNE) sagt zu, die Grünen würden sorgfältig über Befristung und Entfristung beraten. Aber es müsse genau geprüft werden, was im ländlichen Raum geschehe, zumal es auch andere Hinweise – insbesondere aus dem Münsterland – gebe. Aus Sicht der Grünen sei der Gesetzentwurf heute nicht zustimmungsfähig. Es sollte aber gemeinsam nach einem gangbaren Weg gesucht werden.

Die Grünen wünschten eine Verdichtung in den Innenbereich hinein. Die Regel „innen vor außen“ sei auch aus demografischen Gründen die richtige Regel für die Raumentwicklung und für die Stadtentwicklung, und zwar unabhängig vom landwirtschaftlichen Strukturwandel. Es gebe aber berechtigte Hinweise darauf, dass eine brachgefallene Hofstelle vielleicht auch einmal nicht im richtigen Zeitraum entwickelt werden könne, wie in der Anhörung deutlich geworden sei. Über diese Fragestellungen müsse noch einmal miteinander gesprochen werden.

Josef Hovenjürgen (CDU) erwidert, die Einwendungen von Frau Schneckenburger nicht verstehen zu können. In seiner Heimatstadt Haltern am See gebe es insbesondere auch von Mitgliedern der Partei der Grünen heftigen Protest gegen eine massive Innenverdichtung. Sie stellten wie auch Sozialdemokraten das Verfahren nach § 34 infrage. Es falle enorm schwer, denen zu erklären, eine Innenverdichtung vor weiteren Außenverdichtungen propagieren zu müssen. Die Entfristung – auch dauerhaft – habe einen Sinn, weil dadurch Substanzwahrung betrieben werde und weil sie Hilfestellung bei Betriebsübergaben leiste und die Möglichkeit biete, vorhandene Baustruktur zu nutzen, die dadurch nicht an anderer Stelle neu entstehen müsse. Das entspreche doch genau dem, was die Grünen anstrebten. Die Anhörung habe auf all diese Fragen richtige Antworten gegeben. Deshalb sollten die Regierungsparteien den Mut haben, das Beantragte als richtig zu bezeichnen.

Holger Ellerbrock (FDP) meint, der Kollege Breuer mache das Karo so klein, dass es optisch bereits als großzügige Fläche wirken könne. Der Kollege Breuer habe geäußert, der Antrag sei eigentlich so nicht zustimmungsfähig. Das bedeute doch, dass der Gesetzentwurf inhaltlich in Ordnung sei und man ihn verbunden mit gewissen Verbesserungen sprachlich aufzuwerten wünsche. Auch aus der Äußerung der Kollegin Schneckenburger könne entnommen werden, dass aus dem Anliegen etwas Vernünftiges gemacht werden könne. Daraus leite er einen bei Grün und Rot weit fortgeschrittenen Reifungsprozess ab, wo es aber noch am letzten Schritt fehle. Deshalb sollte heute nicht darüber abgestimmt werden. Das bereite aber erhebliche Probleme, weil man sich kurz vor dem 1. Januar befinde. Vielleicht könne noch vor der nächsten Plenarsitzung das Signal gegeben werden, gegebenenfalls gemeinsam etwas Vernünftiges aus dem Anliegen zu machen.

Bernhard Schemmer (CDU) merkt an, theoretisch könne er mit allen Gedankengängen leben. Aber der Antrag liege schon geraume Zeit vor. Sämtliche Fragestellungen und der Inhalt der Anhörung seien bekannt. Der Ausschuss habe die Entscheidung über den Gesetzentwurf bis heute zurückgestellt. Die Mehrheitsfraktionen hätten genügend Zeit gehabt, das von diesen Gewünschte einzubringen.

Es entspreche auch nicht seinem demokratischen Verständnis, wenn die von den Mehrheitsfraktionen gewünschten Alternativen dem Ausschuss eine Woche vor der plenaren Beratung nicht zur Verfügung stünden. Ein solches Verhalten wolle seine Fraktion nicht unterstützen. In dieser Sitzung könne noch ein Änderungsantrag gestellt und das Beratungsverfahren zum Abschluss gebracht werden. Von Zeitdruck könne ohnehin nicht gesprochen werden, allenfalls hätten sich die Regierungsfraktionen den selbst geschaffen.

Der Gesetzentwurf sei gut, wie auch alle Sachverständigen in der Anhörung geäußert hätten, und über ihn solle heute abgestimmt werden.

> Der Ausschuss lehnt den Gesetzentwurf Drucksache 16/6131 (Neudruck) mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen von CDU, FDP und Piraten ab.

7 Aktueller Mittelabfluss der Sozialen Wohnraumförderung 2014

Der Ausschuss hat vor Eintritt in die Tagesordnung beschlossen, diesen Tagesordnungspunkt heute nicht zu behandeln.

8 Sachstand Denkmalschutzförderung

Der Ausschuss verständigte sich vor Eintritt in die Tagesordnung darauf, diesen Punkt heute nicht aufzurufen.

9 Verschiedenes

Der Ausschuss stimmt einer Kommissionsreise nach München in der Zeit vom 22. bis 24. April 2015 zu.

Vorsitzender Dieter Hilser wünscht allen ein frohes Fest, einen guten Rutsch ins neue Jahr und ein friedvolles Jahr 2015.

gez. Dieter Hilser
Vorsitzender

Anlage

20.01.2015/23.01.2015

170

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Sachstand
Rheinbrücken
Leverkusen und Neuenkamp

Bestandsbauwerke:

- Untersuchungen
- Umgang mit aktuellen Schäden
- Maßnahmen

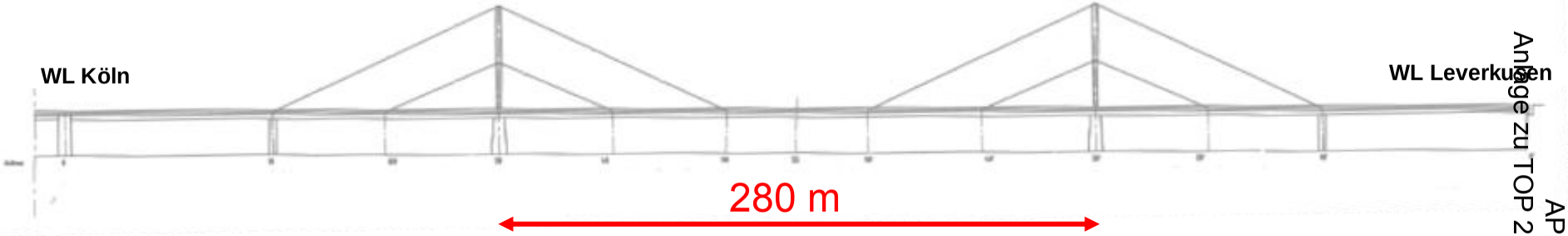
Nicole de Witt

Rheinbrücke Leverkusen

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Verkehrsbelastung:

119304 Kfz/d, SV = 12 %

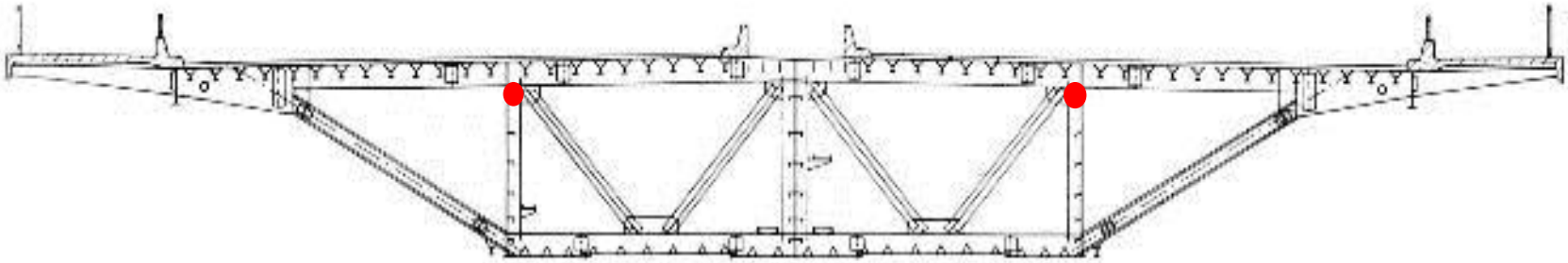


Schrägseilbrücke aus Stahl mit orthotroper Fahrbahnplatte
Bauzeit: 1961-1965

1. Sperrung für LKW im Dezember 2012

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Risse in den Rahmenecken der Querrahmen



Maßnahmen:

1. Instandsetzung mit Austausch der Bleche
2. Verstärkung der Untergurte der Querrahmen
3. Zusätzliche Längsträger zur Lastverteilung

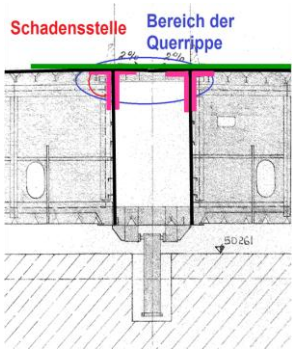
2. Sperrung für LKW im Juni 2014

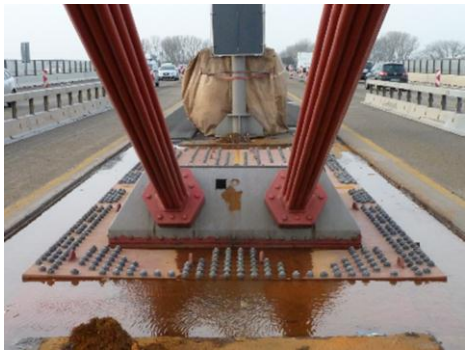
Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

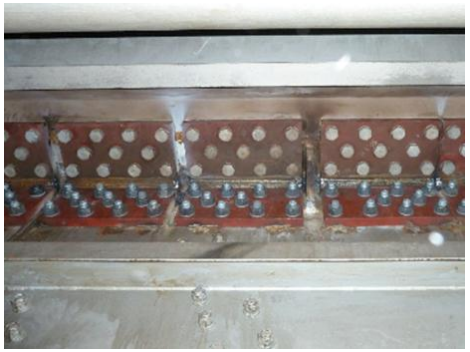
Risse an den Seilkammern

Maßnahmen:

- Notverstärkung aller Seilkammern
- Umfassende Schadensaufnahme der Schweißnahtrisse in den Seilkammern
- Prüfung der Pylonsättel + Druck/Zug-Pendel auf Anrisse

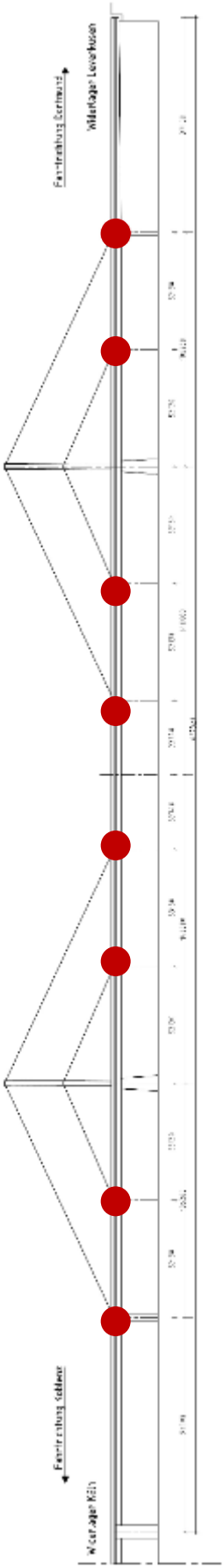


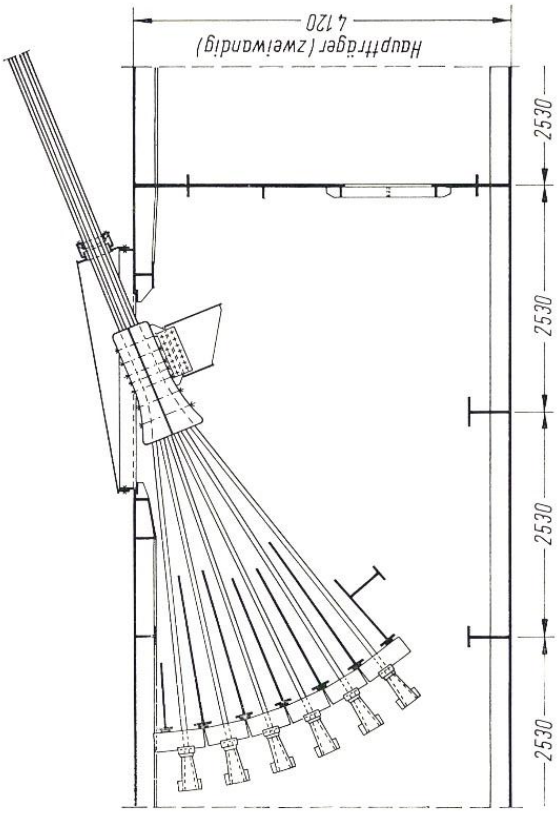




Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Seilkammern





Aktuelle Ergebnisse

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

a) Seilkammern:

U.a. Risse an den Seiltraversen

b) In den Rahmenecken treten weiterhin neue Anrisse auf

Derzeit keine Aufhebung der Sperrung möglich!

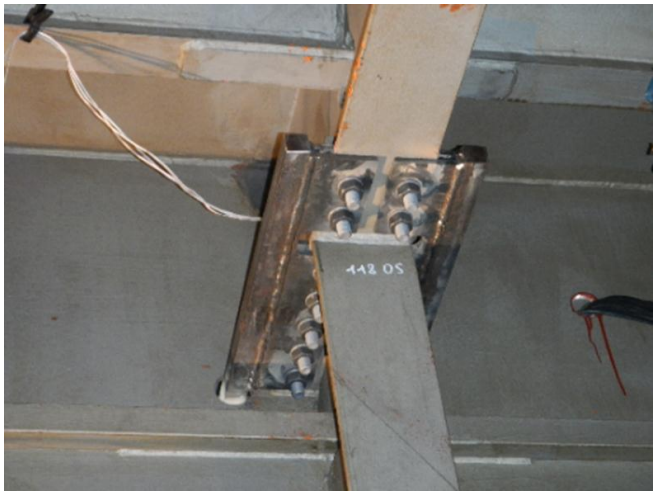
Was ist erforderlich?

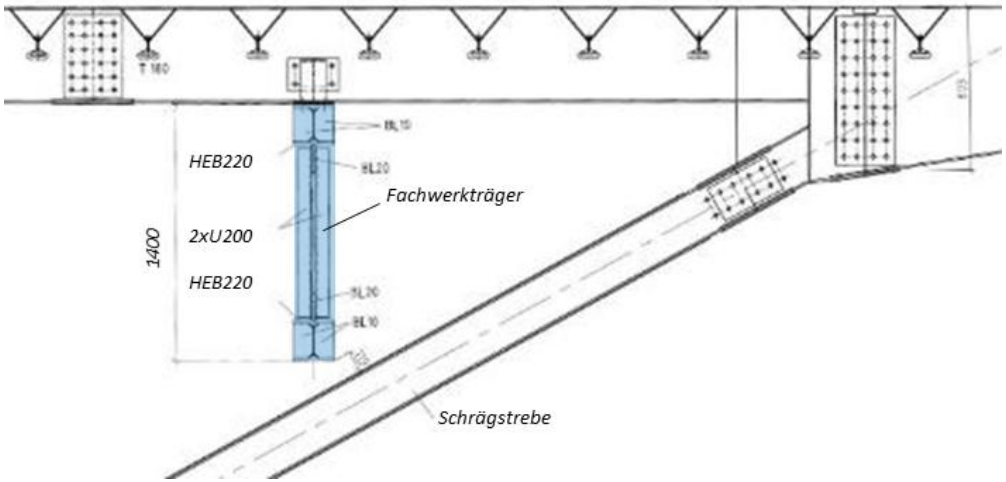
Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

1. Sicherungsmöglichkeiten Seiltraversen ???
2. Schadensausmaß erkunden
3. Verstärkung in allen Quer-Rahmenecken
4. probeweiser Einbau des Fachwerklängsträgers
5. Einbau aller Fachwerklängsträger
6. Weiter kontinuierliche Kontrollen und Messungen!

weitere Entschichtungs- und Schweißnahtprüfverfahren für enge Bereiche finden

Logistische Abhängigkeiten





Sachstand Rheinbrücke Leverkusen

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Der Zustand des Bauwerks ist weiterhin kritisch!

Über eine Wiederfreigabe für den LKW-Verkehr

kann erst nach der Sicherung der Seiltraversen bzw. Instandsetzung

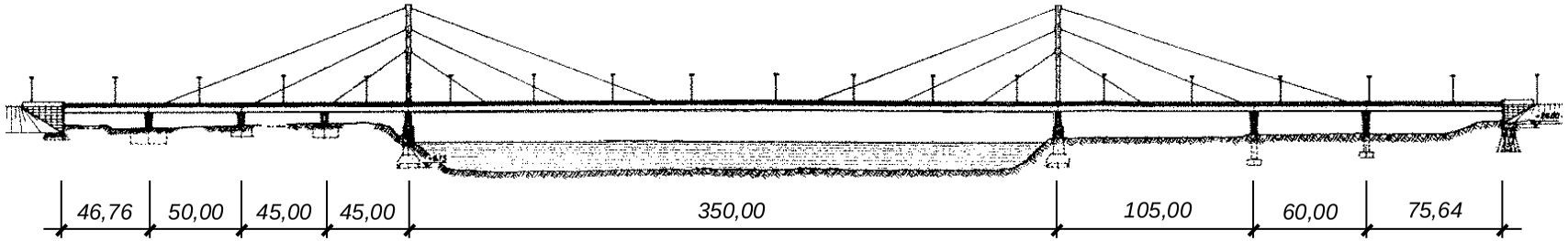
und

dem Einbau der Verstärkungen in den Rahmenecken der Querrahmen

entschieden werden.

A 40, Rheinbrücke DU-Neuenkamp

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



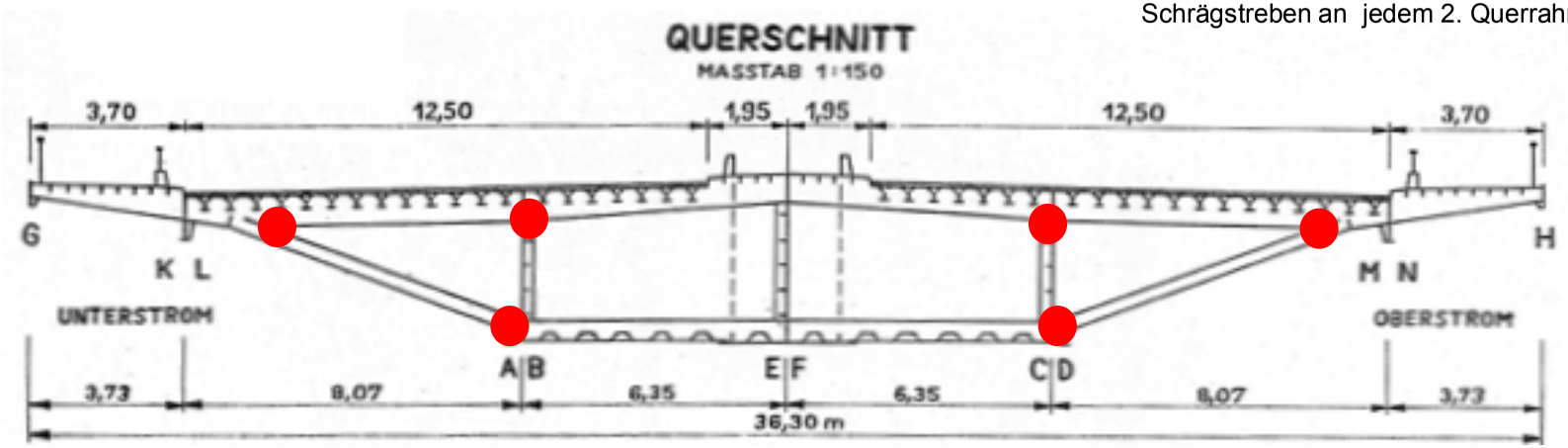
Baujahr: 1970

Verkehrsaufkommen (2010): ca. 92.000 Kfz/d, SV 13%

Übertragung der Erfahrungen aus Leverkusen

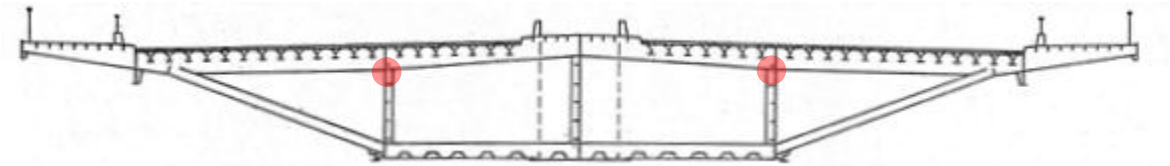
Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Querschott an jedem 10. Querrahmen
Schrägstreben an jedem 2. Querrahmen



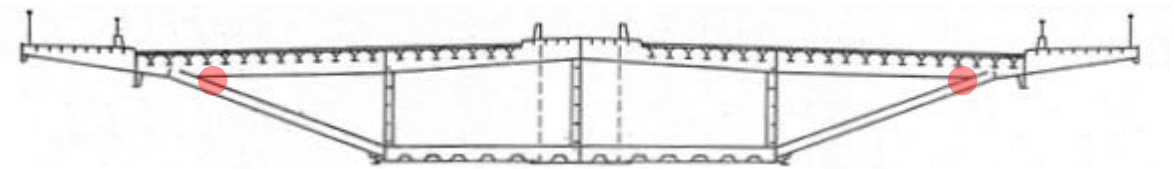
- Detaillierte Untersuchungen der aus LEV bekannten Schwachstellen ✓
  Es wurden bisher 593 Risse festgestellt (Stand 21.11.2014)
- Sperrung der äußeren Fahrspur + Sperrung für SV > 44 to ✓
- Prüfung der Wirksamkeit ✓
- Sofortige Instandsetzung der schweren Schäden ✓
- Untersuchung von Verstärkungsmöglichkeiten ✓
- Wie in LEV: Expertenrunde ✓

Instandsetzung der Rahmenecken



Instandsetzung Schrägstrebenanschluss oben

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Instandsetzung von Rissen im Gurt der Schrägstreben mit Blechaustausch

Sachstand Rheinbrücke DU-Neuenkamp

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Bauwerk er-mü-det

- Keine dauerhafte Instandsetzung / Verstärkung möglich

  → Ersatzneubau in Planung

- Intensive Kontrollen

- Weitere Instandsetzungen erforderlich, Eingriffe in den Verkehr möglichst am Wochenende

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

A1 8-streifiger Ausbau zwischen der AS Köln-Niehl und dem AK Leverkusen einschl. dem

Neubau der Rheinbrücke Leverkusen

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

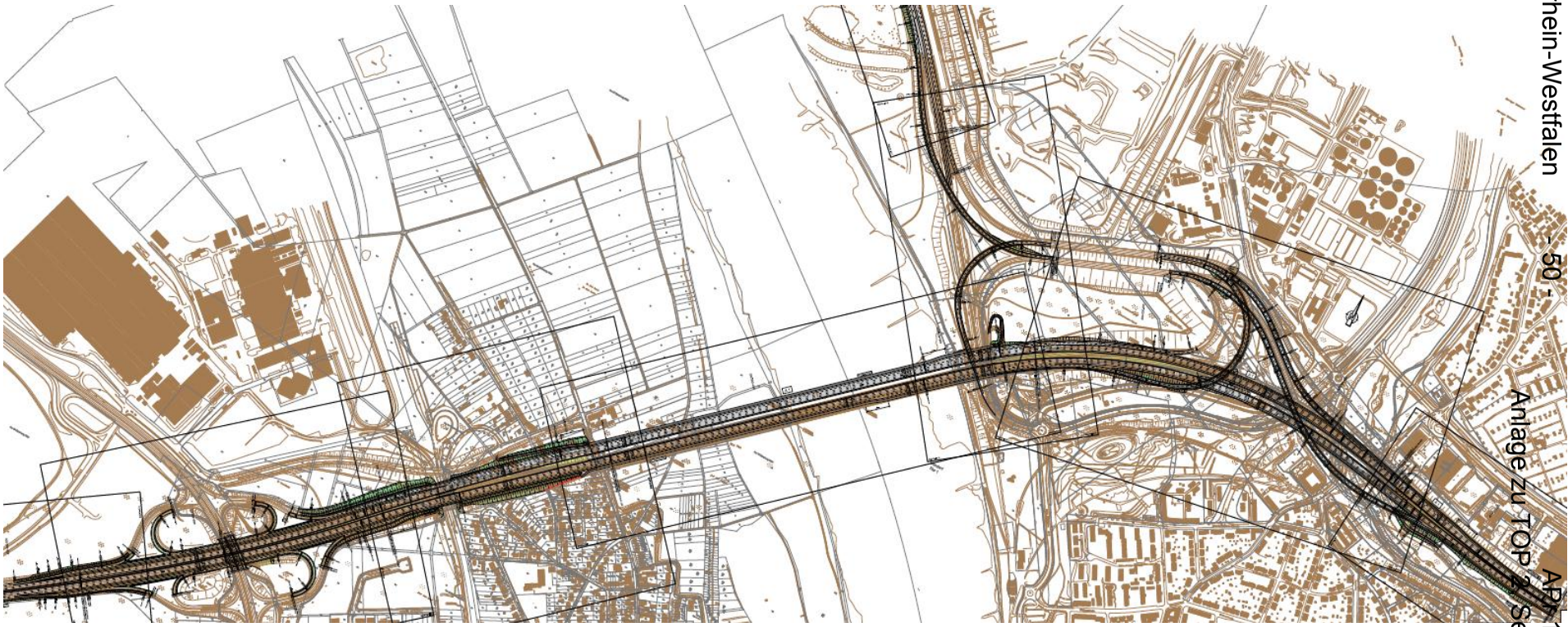
Gliederung

- **Aktueller Planungsstand**
- **Ausblick**

Aktueller Planungsstand

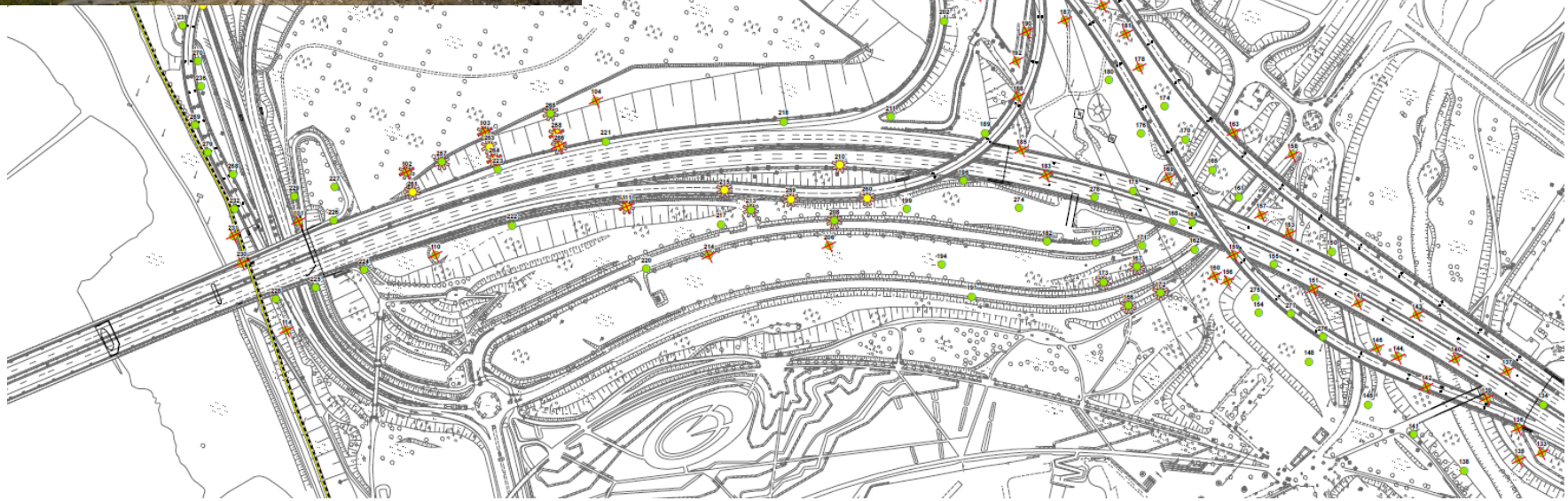
Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Planung der verbreiterten Autobahn in Lage und Höhe fertiggestellt



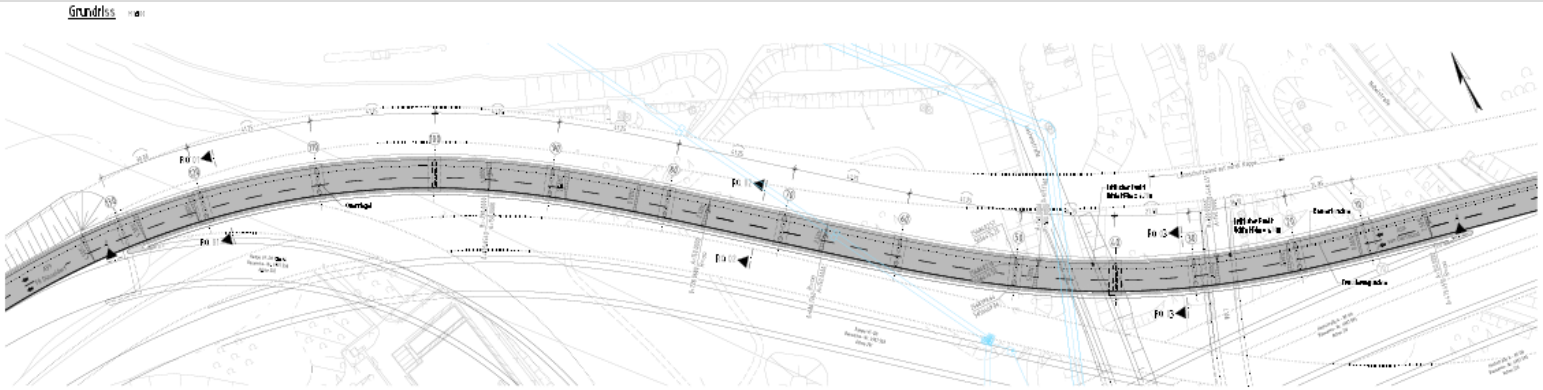
Ermittlung der Tragfähigkeit des Baugrundes im Bereich der Brückenbauwerke

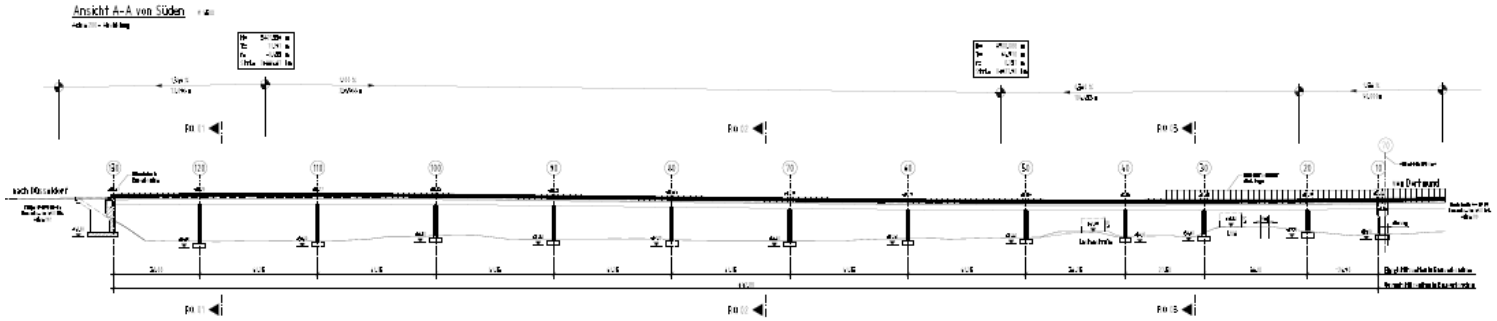
Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

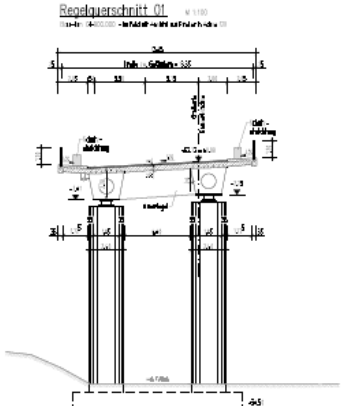


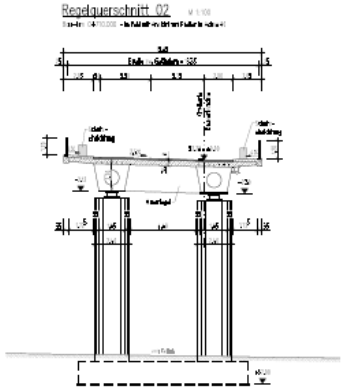
Erstellung der Bauwerksentwürfe für insgesamt 9 Brückenbauwerke

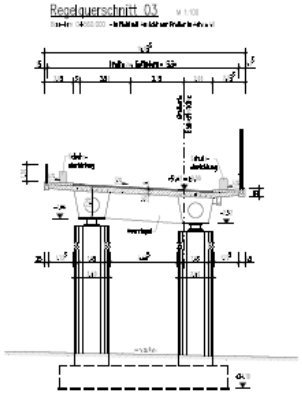
Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

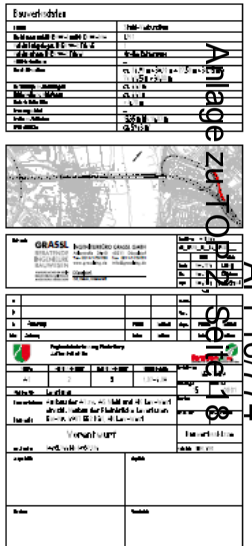






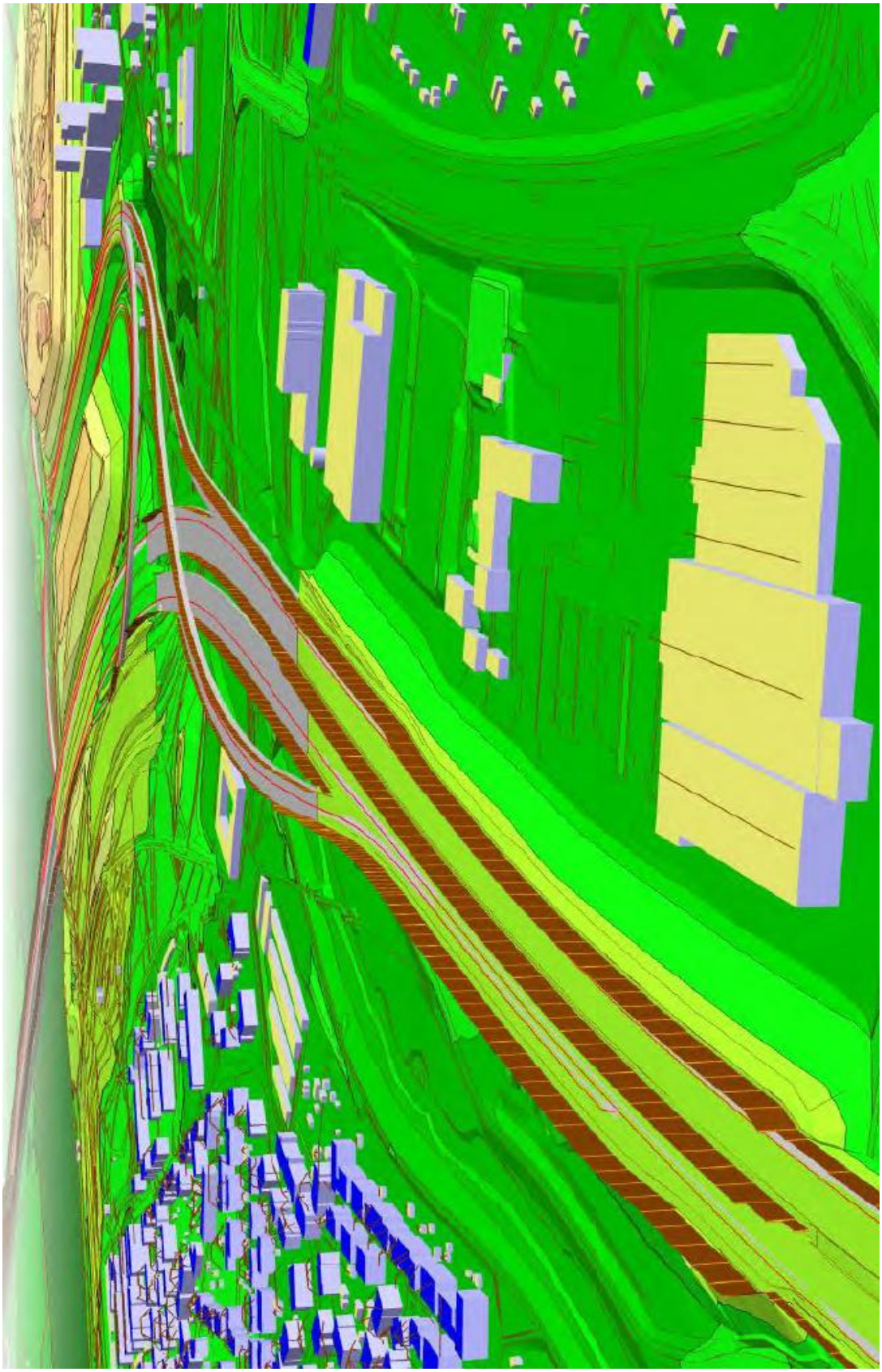






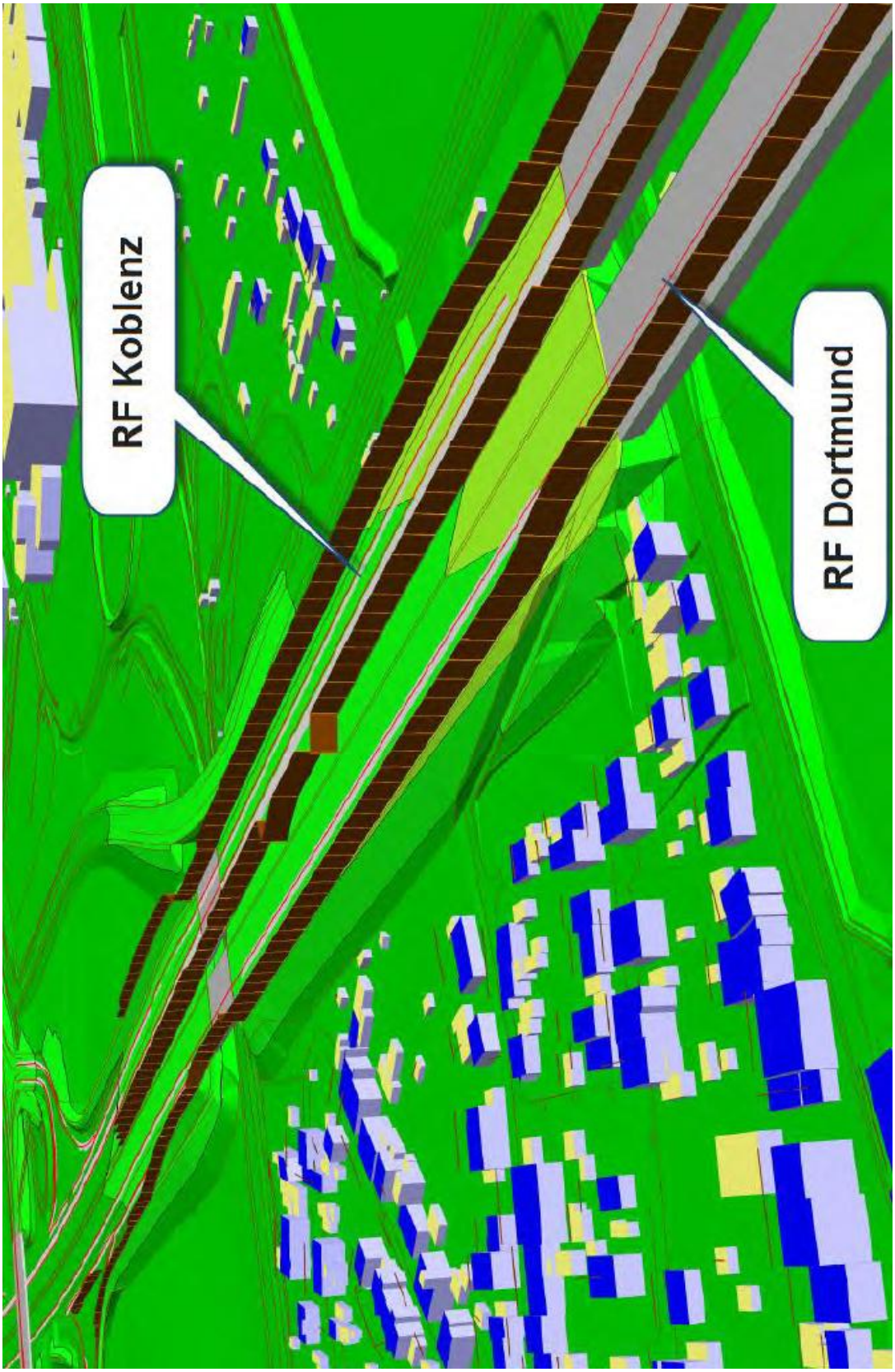
Planung der Arbeiten im Bereich der Altlastenfläche Dhünnaue

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



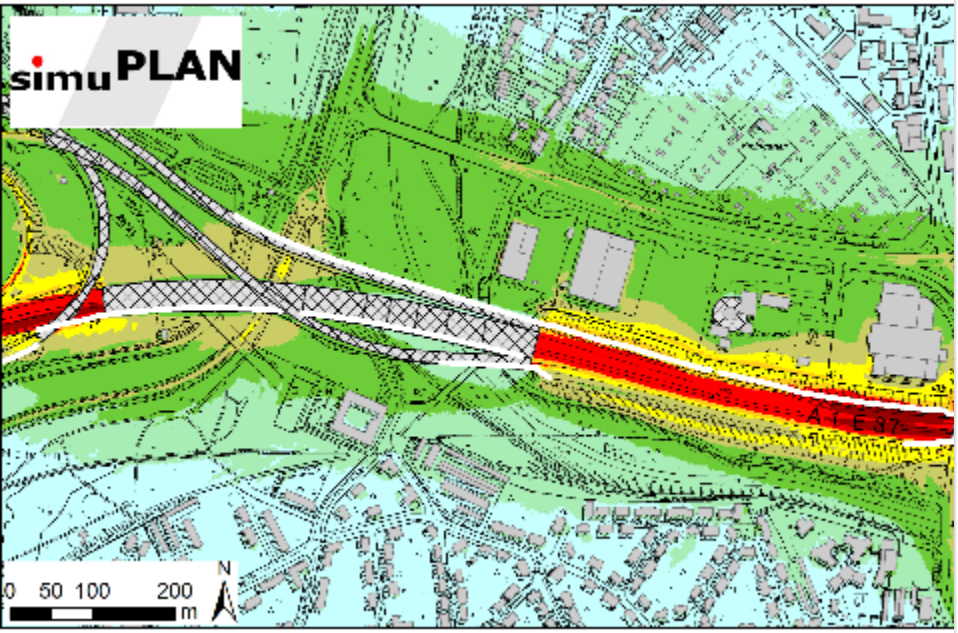
Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

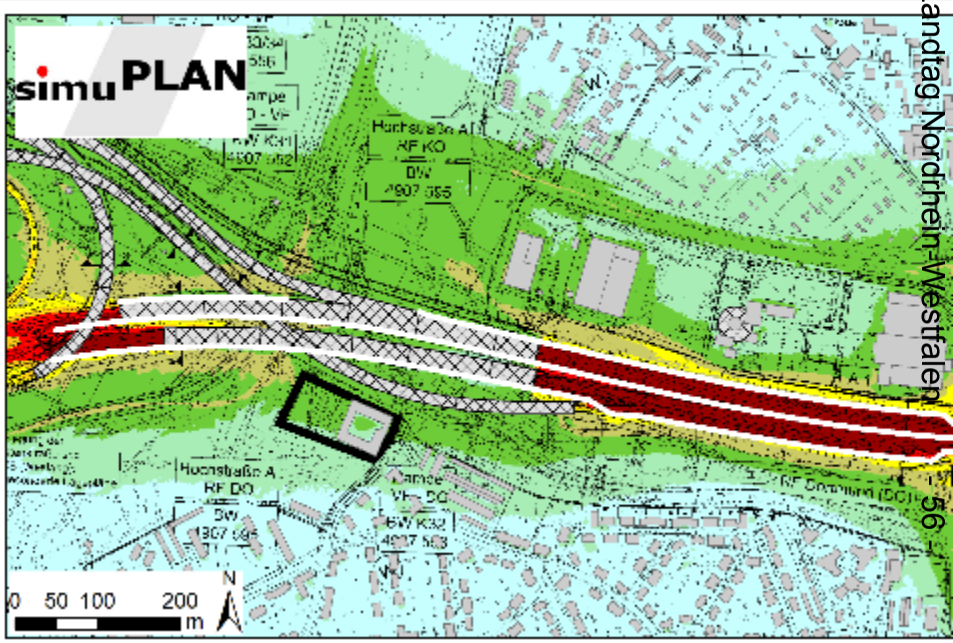
Ermittlung des erforderlichen Lärmschutzes



Gutachterliche Bewertung der Schadstoffemissionen

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen





Heutige Autobahn

neue Planung

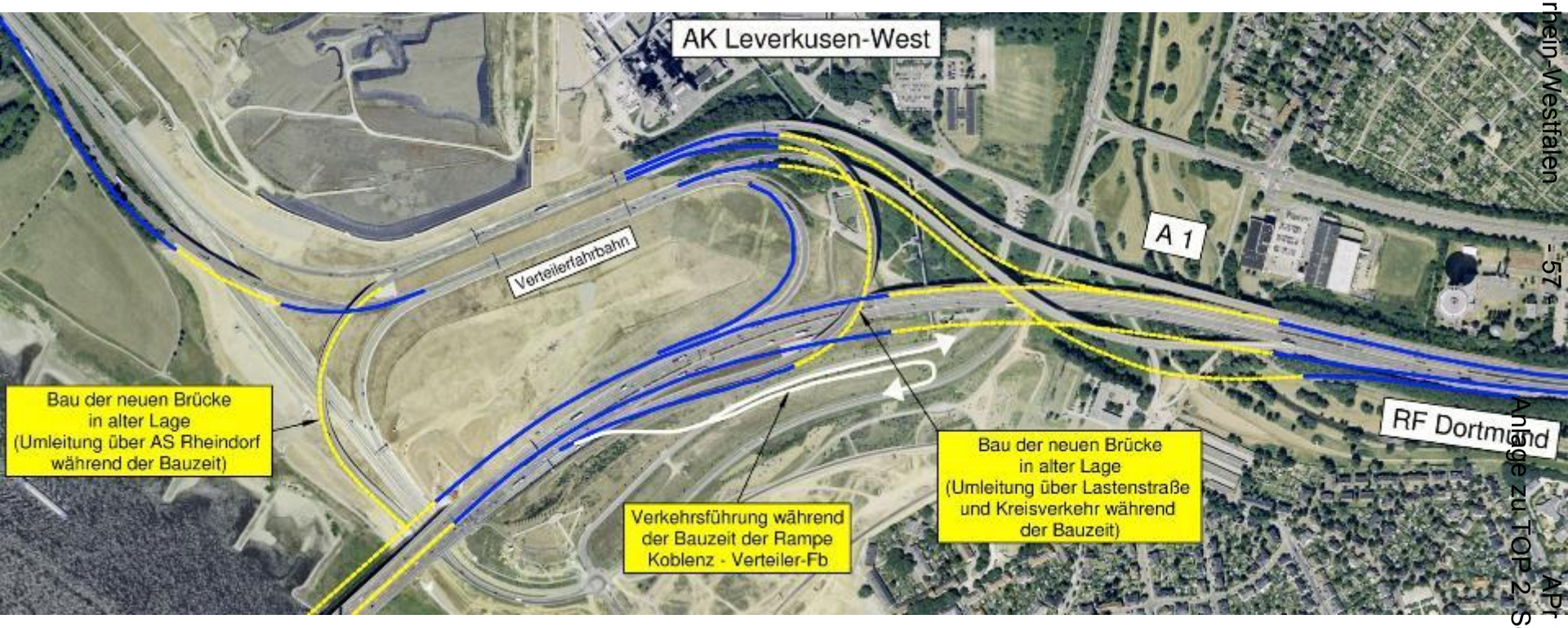
Lärmschutzwand
Brücken / Überhänge
Gebäude

µg/m³
= 31
32
33 - 34
35 - 36
37 - 38
39 - 40
41 - 45
> 45

Landtag Nordrhein-Westfalen
- 56 -
Anlage zu TOP 2, Seite 22
APr 16/774

Erarbeitung der bauzeitlichen Verkehrsführungen und Nachweis durch Verkehrsgutachten

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Planung von zukünftigen Entwässerungsanlagen

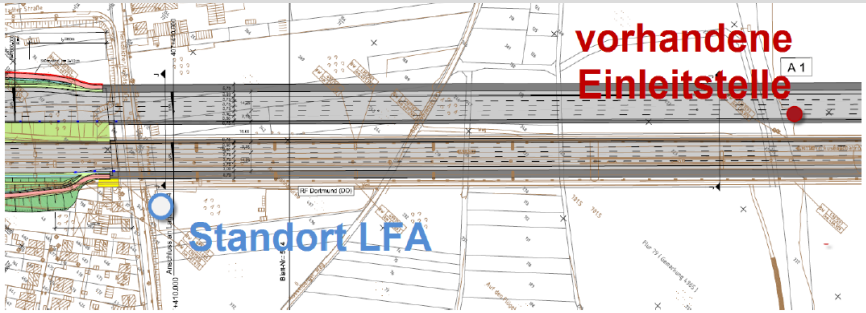
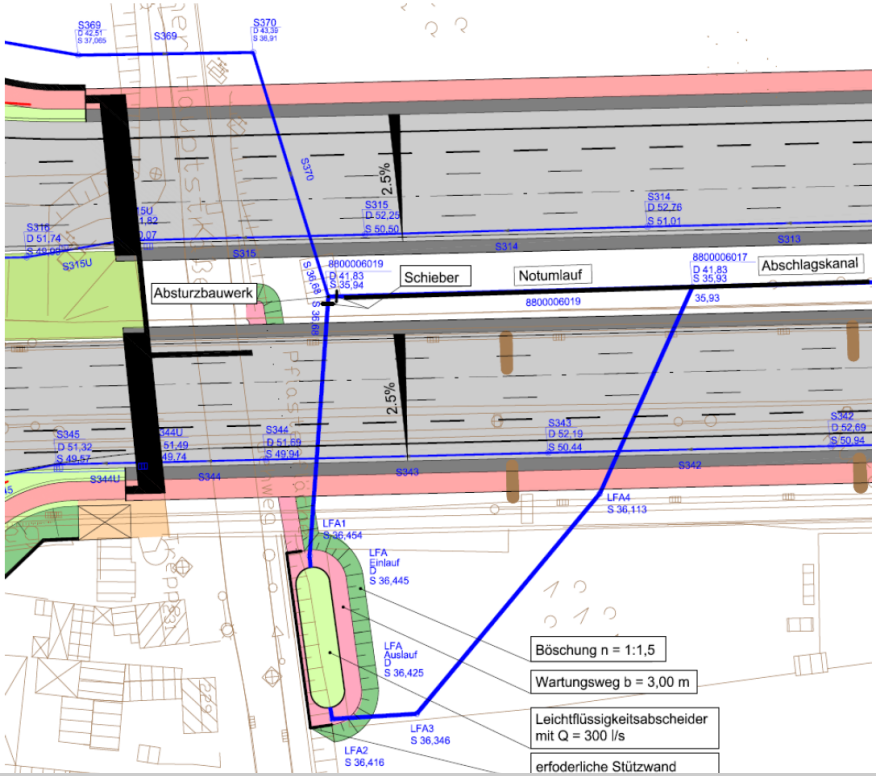


Abb. 14 Standort LFA Netz 3

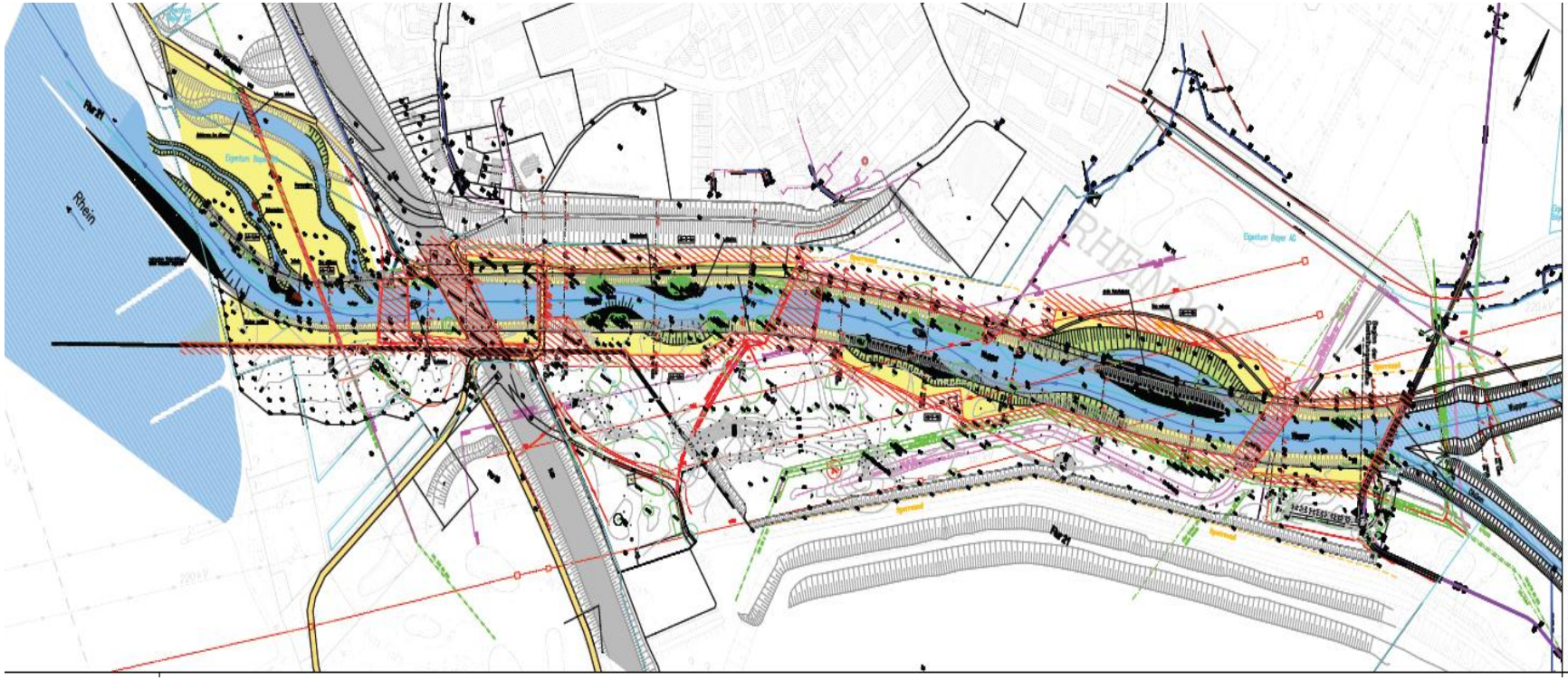


Zu berücksichtigen:

- Wasserschutzgebiete
- Retentionsflächen
- Hochwasserschutzanlagen

Erarbeitung von landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Der weitere Zeitplan

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Frühjahr **2015**	**Fertigstellung Entwurfsplanung**
Ab Herbst **2015**	**Baurechtsverfahren**
Parallel dazu	**Bauvorbereitung und Ausschreibung**
2017	**Baubeginn** der nördlichen Rheinbrücke
2020	**Fertigstellung der nördlichen Rheinbrücke**
Im Anschluss	**Abbruch der alten Rheinbrücke und Neubau**
2023	**Fertigstellung** der Gesamtmaßnahme

Konstruktionsform der neuen Rheinbrücke

Straßen.NRW.
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen