



Verkehrsausschuss

7. Sitzung (öffentlich)

18. Januar 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:36 Uhr bis 15:15 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

- | | | |
|----------|---|-----------|
| | Vor Eintritt in die Tagesordnung | 5 |
| 1 | Aktueller Sachstand zur Regionalbahnlinie Volmetalbahn (<i>Präsentationsvorlage s. Anlage 1</i>) | 6 |
| | – Gespräch mit sachverständigen Gästen | |
| 2 | Aktueller Stand der Entwicklungen zur Talbrücke Rahmede an der A45 | 14 |
| | – mündlicher Bericht der Landesregierung | |
| | <u>In Verbindung mit:</u> | |
| | Akten- und Informationslage Sanierung Talbrücke Rahmede, A45 (<i>Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 2]</i>) | |
| | Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/681 | |
| | – Wortbeiträge | |

- 3 Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten** **28**
- Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/611
- Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahmen
18/20, 18/28, 18/29, 18/31, 18/32,
18/37 – Neudruck –, 18/39, 18/79
- keine Wortbeiträge
- Der Ausschuss kommt überein, den TOP aus Zeitgründen heute nicht zu behandeln und ihn in der Sitzung am 1. März 2023 erneut aufzurufen.
- 4 Die Landesregierung muss den Schutz der kritischen Infrastruktur sicherstellen** **29**
- Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/1375
- keine Wortbeiträge
- Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen aller Fraktionen, sich nachrichtlich an der Anhörung des federführenden Ausschusses am 9. Februar 2023 zu beteiligen.
- 5 Arbeitsplanung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für das Jahr 2023 (Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3])** **30**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/683
- keine Wortbeiträge
- Der Ausschuss kommt überein, den TOP aus Zeitgründen heute nicht zu behandeln und ihn auf Grundlage eines zu aktualisierenden Berichts in der Sitzung am 1. März 2023 erneut aufzurufen.

6 Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem 8. Änderungsgesetz zum RegG *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 4])* **31**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/680

In Verbindung mit:

Verwendung der Regionalisierungsmittel *(Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 5])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/684

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, den TOP aus Zeitgründen heute nicht zu behandeln und ihn in der Sitzung am 1. März 2023 erneut aufzurufen.

7 Siebte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 6])* **32**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/682

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, den TOP aus Zeitgründen heute nicht zu behandeln und ihn in der Sitzung am 1. März 2023 erneut aufzurufen.

8 Achte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung **33**

Vorlage 18/656 (Verordnung)
Drucksache 18/2493 (Unterrichtung)

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss stellt Einvernehmen zur Verordnung her.

9 Verschiedenes**34**

hier: Bedarfstermin entfällt

Der Ausschuss kommt überein, den Bedarfstermin am 1. Februar 2023 nicht wahrzunehmen, dafür aber am 1. März 2023 möglichst etwas länger zu tagen.

* * *

Vor Eintritt in die Tagesordnung

StS Viktor Haase (MUNV) entschuldigt die Abwesenheit von Minister Oliver Krischer (MUNV), der im Zusammenhang mit dem nordrhein-westfälischen Vorsitz der Verkehrsministerkonferenz einen schon vor Längerem vereinbarten Termin in Berlin wahrnehme, um unter anderem abschließende Gespräche zur Einführung des Deutschlandtickets zu führen.

1 **Aktueller Sachstand zur Regionalbahnlinie Volmetalbahn** (*Präsentationsvorlage s. Anlage 1*)

– Gespräch mit sachverständigen Gästen

Vorsitzender Matthias Goeken: Der Verkehrsausschuss beschäftigt sich aus gegebenem Anlass seit vielen Monaten mit den verkehrlichen Situationen in und um Lüdenscheid. Die nötige Sperrung der Autobahnbrücke an der A45, die Situation rund um die Regionalbahnlinie Volmetalbahn und aktuell auch die Sperrung bzw. Ablastung weiterer Brücken führen zu sehr starken Beeinträchtigungen von Menschen und Unternehmen. Für die heutige Sitzung hat der Ausschuss Vertreter der Deutschen Bahn AG eingeladen, damit sie über den aktuellen Sachstand zur Regionalbahnlinie Volmetalbahn berichten können. Ich begrüße Herrn Werner J. Lübberink und Herrn Tobias Hauschild.

Werner J. Lübberink (Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Nordrhein-Westfalen): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, lieber Herr Goeken! Sehr geehrter Herr Staatssekretär Haase! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Werte Gäste! Es ist uns eine Freude, Ihnen hier vortragen zu können. Wie immer treten wir im Doppelpack auf. Ich möchte zunächst einige einleitende Worte sagen, um dann in die Präsentation gehen zu können. Deswegen ist Herr Hauschild, Netz Hagen, hier. Er ist praktisch die Bahn vor Ort. Es freut mich, dass er dabei ist.

Die Fragestellung lautet: Wie sieht der aktuelle Zeitplan zum Wiederaufbau der Volmetalbahn nach der Flut aus? Das war die zentrale Frage. Die Inbetriebnahme der neuen Volmebrücke ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 geplant. Die neuen Stützwände – darauf gehen wir im Detail gleich noch ein – sind spätestens zum kleinen Fahrplanwechsel vorgesehen. Sie wissen, dass wir bei der Eisenbahn immer einen kleinen Sommerfahrplanwechsel und einen großen Winterfahrplanwechsel haben. Das Stützbauwerk nahe des Haltepunkts in Schalksmühle ist fertig gebaut, aber im vergangenen September haben starke Regenfälle und eindringendes Wasser – wir werden es auf den Bildern sehen – den Bau der großen Stützmauer für den Damm zwischen den Haltepunkten in Dahlerbrück und Schalksmühle verzögert.

Wie gesagt: Spätestens zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni möchten wir den Dammbereich neu gebaut und für den Zugverkehr freigegeben haben. Da wir nicht für fünf oder zehn Jahre, sondern für viel längere Zeiträume bauen, war hier Sorgfalt notwendig. Wir dürfen außerdem nicht vergessen, dass während der Flutkatastrophe zwei gravierende Böschungsruutsche unterhalb der Bahnstrecke – auch das sehen wir gleich auf den Bildern – schwere Schäden an unserer Infrastruktur verursacht haben. Auf einer Länge von mehreren Hundert Metern haben die Böschungsruutsche große Teile des Gleisunterbaus weggespült. Der Bahndamm war somit nicht mehr stabil. Deshalb bauen wir die Stützwände, die den Bahndamm wieder befahrbar machen und für mehr Stabilität bei künftigen Extremwetterereignissen sorgen werden. Die Resilienz ist in diesem Zusammenhang ein sehr wichtiger Punkt. Im Bereich des Bahnhofs Rummenohl sind die im vergangenen Frühjahr begonnenen Arbeiten zur Böschungssanierung

abgeschlossen. Bereits seit Dezember 2021 können Reisende wieder mit dem Zug vom Hauptbahnhof Hagen bis nach Rummenohl fahren.

Zur Volmebrücke: Wir hatten eine Riesenherausforderung mit den Böschungsrutschen, und dann kam noch diese Brücke hinzu. Während der Flut hatten Wassermassen – auch das werden Sie auf den Bildern sehen – einen sogenannten Strömungsabweiser vor dem Mittelpfeiler beschädigt. Die Tragfähigkeit der Brücke war somit entscheidend geschwächt, sodass wir den Verkehr nicht aufrechterhalten konnten. Die umfassenden Untersuchungen haben ergeben, dass die Volmebrücke komplett neu gebaut werden muss. Wir planen die Fertigstellung wie gesagt für den Dezember 2023. Damit die neue Brücke den Wassermassen mehr Spielraum lässt und somit hochwasserresilienter ist, wird sie ohne Mittelpfeiler gebaut werden.

Ich würde mich freuen, hier in diesem Jahr – jetzt können wir ja wieder häufiger physisch anwesend sein – auch zu anderen Themen berichten zu können. Ein Thema, über das ich gerne sprechen würde, möchte ich schon einmal in diesem Kreis platzieren: Es geht um Hochleistungsnetze und darum, was wir in den Jahren 2023 bis 2030 in Nordrhein-Westfalen vorhaben. Das wird erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr haben, bis hinein in den Kommunalverkehr. – Vielen Dank.

Tobias Hauschild (DB Netz): Wenn Sie erlauben, würde ich das Ganze gerne im Detail vorstellen. Zur Einordnung erkläre ich kurz, wo die genannten Punkte im Netz bzw. konkret an der Volmetalbahn zu finden sind. Ich mache also einen kurzen Abholer über die Volmetalbahn an sich und werde dann im Detail auf die Schäden an der Brücke eingehen. Ich werde zeigen, was wir in den vergangenen Monaten gemacht und welche Varianten wir untersucht haben und wie wir zu der Lösung kamen, die wir in diesem Jahr fertigstellen wollen. Abschließend werfen wir einen Blick auf die Dammsanierung, sowohl auf die bereits abgeschlossene als auch auf den Teil, bei dem wir aufgrund eines neuen Wassereintruchs in den vergangenen Tagen mit der Situation vor Ort zu kämpfen hatten.

Ein Blick auf die Volmetalbahn: Das ist die Linie in der Mitte, an der Sie die drei dicken Punkte sehen. Das sind die Stellen, die uns noch Sorgen machen.

(s. Anlage 1, S. 4)

Es handelt sich um eine eingleisige Nebenbahn, nicht elektrifiziert. Nach Betriebsprogramm verkehren dort rund 70 Züge pro Tag. Zwei Regionalbahnlinien sind dort unterwegs: Die Linie 52 kommt von Dortmund und geht über den Hagener Hauptbahnhof und Rummenohl nach Lüdenscheid-Brügge, von dort aus läuft sie kopfmachend, also die Fahrtrichtung wechselnd, die Strecke herauf zum Haltepunkt Lüdenscheid. Aus südlicher Richtung von Köln kommt die Regionalbahn 25, die über Brügge geradeaus weiter nach Lüdenscheid fährt. Zusätzlich gibt es geringen Schienengüterverkehr auf der Strecke, mit Anschlüssen in Rummenohl, Holzverladung in Brügge und Schotterverladung im weiteren Streckenverlauf.

Entscheidend für das Verständnis dafür, warum wir uns mit der Brücke so schwergetan haben und warum es diese Auswirkungen hat, ist, dass genau auf der Brücke – das

gucken wir uns gleich an – die Weiche 1 des Bahnhofs Brügge liegt, weshalb diese Sperrung den Verkehr beider Regionalbahnlinien verhindert.

Ein Blick auf die Volmebrücke: Das ist Streckenkilometer 23,5 unserer Strecke. Für die Eisenbahninteressierten habe ich den schematischen Lageplan des Bahnhofs Brügge mitgebracht. Ich will jetzt keine Vorlesung über Eisenbahnbetriebsführung halten, aber in diesem farbig markierten Bereich sehen Sie die Weiche 1.

(s. Anlage 1, S. 6)

Von links aus Rummenohl kommend, gelangt man nicht in den Bahnhof Brügge hinein, und von rechts aus Meinerzhagen kommend, gelangt man aus dem Bahnhof Brügge nicht heraus nach Lüdenscheid. Diese Weiche – zu sehen auf dem Bild unten – ist für den kleinen Bahnhof die blödeste Stelle für eine Sperrung, weil das dazu führt, dass beide Linien betroffen sind.

So stellte sich die Situation im Sommer vergangenen Jahres dar, als wir die Schäden umfangreich untersuchen konnten.

(s. Anlage 1, S. 7)

Die Nase vor dem Mittelpfeiler ist der Strömungsabweiser, und man sieht auf dem Foto, dass er abgerissen und abgesackt ist. Das ist nach der Flut passiert. Nachdem die Wassermassen den Strömungsabweiser beschädigt hatten, wurde in den Wochen und Monaten danach von der Volme kontinuierlich immer mehr Material unter dem Strömungsabweiser und damit auch unter dem Mittelpfeiler weggespült, sodass es zu der Situation kam, wie Sie sie hier sehen können.

(s. Anlage 1, S. 8)

Der abgerissene Strömungsabweiser und der komplett unterspülte Mittelpfeiler führen bei dieser Gewölbebrücke aus dem Jahr 1885 dazu, dass es auf mehreren Metern Länge keinen Kontakt mehr mit dem Fels darunter gibt.

Hier ein Blick auf die Situation in der vergangenen Woche, als die Volme wieder etwas mehr Wasser führte.

(s. Anlage 1, S. 9)

Man sieht dort auch, wie ein Strömungsabweiser die Strömung abweist. Aber es wird weiterhin Material unter dem Mittelpfeiler abgetragen. Untersuchungen mit Tauchrobotern und Ähnlichem im Sommer vergangenen Jahres haben gezeigt, dass man angesichts der Beschaffenheit des Hohlraums nicht mehr nachweisen kann, dass der Mittelpfeiler statisch in der Lage ist, die Last auf den Fels abzutragen. Somit könnte sich letztlich die Gefahr ergeben, dass die Bögen einbrechen. Auch bei Maßnahmen wie verminderter Geschwindigkeit oder Sonderinspektionen wäre daher kein Betrieb über dieses Bauwerk mehr möglich.

Wir haben im Folgenden Varianten untersucht, wie wir diese Brücke möglichst schnell wieder befahrbar machen können. Eine nahe liegende Variante war natürlich, den Mittelpfeiler wieder zu ertüchtigen, also einfach den Schaden zu beseitigen. Dafür gibt es viele verschiedene Subvarianten; laienhaft dargestellt etwa das Einbringen von Mikropfählen, man bohrt in diesen Mittelpfeiler also weitere Pfähle ein.

(s. Anlage 1, S. 10)

Man kann sich das in etwa so vorstellen, als ob man mehrere Dübel einbringen würde, um so zu versuchen, den Mittelpfeiler zu verstärken. Der Nachteil bei diesem Verfahren ist, dass die verbesserte Statik meistens nur für ein Jahr nachweisbar ist, weshalb man es dann nochmals angehen müsste.

Besser wäre das hier dargestellte Düsenstrahlverfahren. Nach Umleitung der Volme auf die jeweils eine Seite würde in die jeweils andere Seite des Mittelpfeilers ein Sedi-mentbetongemisch eingebracht, um ihn so dauerhaft zu stabilisieren. Die große Gefahr bei diesem Verfahren ist, dass die Brücke das nicht aushält und es bei den Arbei-ten zu weiteren Beschädigungen kommt.

Eine weitere Variante – so gehen wir ansonsten mit ad hoc zu sperrenden Bauwerken um – wäre der Bau einer Hilfsbrücke. Das ist aber leider ausgeschlossen, da die bereits erwähnte Weiche 1 auf der Brücke liegt und eine Hilfsbrücke keine Weiche tragen kann, weil dabei Querkräfte abgefedert werden müssen. Wir hätten zwei Hilfsbrücken errichten und die Weichenanlagen im Bahnhof Brügge umbauen müssen, was einen deutlichen Zeitverzug mit sich gebracht hätte.

Weil all das also nicht funktioniert, verfolgen wir jetzt die Variante, eine Spezialanfertigung, eine Trogbrücke, zu errichten.

(s. Anlage 1, S. 13)

Das wird aber kein Behelf, sondern wir werden diesen Trog, diese neue Stahlbetonbrücke, direkt als Endzustand bauen können. Wir hatten befürchtet, dass uns das in einer vertretbaren Zeit überhaupt nicht gelingen kann, konnten aber zwischenzeitlich klären, dass wir auf ein Planungs- und Genehmigungsverfahren mehr oder weniger verzichten können. Wir sind hier immer noch im Flutaufbau, das ist also ein Eins-zu-eins-Ersatz nach dem modifizierten § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz. Wir müssen also hinterher nicht erneut sperren, um eine neue Brücke zu bauen. Somit gibt es auch keine verlorenen Investitionen. Zudem hat dieses Vorgehen den Vorteil – Herr Lübberink sprach es an –, dass der Mittelpfeiler weg ist. Es ist eine deutlich hochwasser-resilientere Lösung, da die Wassermassen, auch wenn es zu weiteren Hochwasserereignissen kommt, nicht mehr direkt auf das Brückenbauwerk einwirken können.

Die spannendste Frage war – und das haben wir im Dezember öffentlich gemacht –, wie schnell das gehen kann. Wir betonen immer: So schnell wie möglich, auch wenn es sich lediglich um eine eingleisige Nebenbahn handelt. Grob skizziert ist das hier unser Zeitplan.

(s. Anlage 1, S. 14)

Wir wollten im Dezember vergangenen Jahres in die europaweite Ausschreibung gehen; das sind wir auch. Die Ausschreibungsunterlagen sind veröffentlicht. Wir stehen in Kontakt mit zwei Firmen, die den Auftrag machen wollen. Wir erwarten jetzt also einen kompetenten Bieter bzw. einen kompetenten Auftragnehmer und wollen den Auftrag im ersten Quartal dieses Jahres vergeben. Dann folgt im Prinzip die Ausführungsplanung. Natürlich müssen auch noch behördliche Zustimmungserklärungen und Ähnliches eingeholt werden. Dafür stehen wir in Kontakt. Im Herbst – hier als September

niedergelegt – werden wir zum eigentlichen Bau übergehen. Der gelingt uns mit diesem Verfahren deshalb so schnell, weil wir mit Fertigteilen arbeiten können, wie man sie mittlerweile auch von anderen Brücken kennt. Baufeldfreimachung, Kampfmittelsondierung, Abbruch, Rückbau, Gründungsarbeiten; die Lager werden vor Ort neu errichtet – das wird eine sehr kurze Bauzeit.

In dem Zeitplan gibt es ehrlich gesagt wenig Luft. Wir haben uns den Fahrplanwechsel bzw. den 10. Dezember als markantes Datum vorgenommen. Ich glaube, dass wir nach unserem internen Projektablauf drei Wochen vorher fertig sind. Es ist also kein monatelanger Puffer eingeplant. Normalerweise würden wir bei so einem Projekt gerne mit etwas mehr zeitlichem Puffer arbeiten. Das haben wir der Öffentlichkeit aber auch so gespiegelt: Wenn uns noch irgendetwas auf die Füße fällt, zum Beispiel bei einer Kampfmittelsondierung, ist das ein hinfälliger Termin. Wir bemühen uns aber, schnellstmöglich fertig zu werden, und dann ist es eben der Termin, und den wollten wir transparent machen. Insofern hoffen wir, am 10. Dezember dieses Jahres den Betrieb am Bahnhof Brügge wieder vollständig aufnehmen zu können.

Das noch bestehende Problem auf der Strecke – Herr Lübberink hat es ausgeführt – ist die Dammsanierung. Hier sehen Sie ein Bild dazu.

(s. Anlage 1, S. 15)

Das ist eine der beiden Stellen an Streckenkilometer 17,5. Dieses Foto ist kurz nach der Flut entstanden, nachdem wir den Damm mit diesen Big Bags erst einmal so gesichert hatten, dass da nicht noch weiß Gott was abgeschwemmt wird. Man sieht oben, dass das Gleis fast in der Luft hängt. Das ist eine Situation, in der man den Damm ohnehin neu aufbauen muss. Aus Sicht der Hochwasserresilienz zeigte sich sehr schnell: Einfach nur einen neuen Damm zu bauen, wird nicht reichen, vielmehr müssen wir den Damm an beiden Stellen dauerhaft vor dem Wasser schützen. Das haben wir technisch mit zwei Stützbauwerken gelöst. Vielleicht eignet sich dieses Bild hier, um sich das vorstellen zu können.

(s. Anlage 1, S. 17)

Da kann man sehen, dass eine große Mauer in den Damm eingebaut wird. Dafür musste erst einmal eine Baufeldgrundierung erfolgen, der Fuß und dann darauf die Mauer errichtet werden, sodass auf der einen Seite der Damm abgefangen wird und sich auf der anderen Seite keine Wassermassen mehr in den Damm hineinarbeiten können. Die Arbeiten haben planmäßig im Sommer vergangenen Jahres begonnen.

Das ist einen Kilometer weiter, an Streckenkilometer 18,5.

(s. Anlage 1, S. 18)

Da sieht man Schreitbagger im Einsatz. Die Herausforderung war, die Materialversorgung und -entsorgung von oben, von der Strecke aus, machen zu müssen. Zum Vergleich: Das linke Foto ist aus dem Sommer, und das rechte Foto ist drei, vier Wochen alt. Da sind wir fertig.

(s. Anlage 1, S. 19)

Vom benachbarten Parkplatz des Supermarkts aus kann man sehen, dass der Damm an der Stelle wieder neu aufgebaut und mit diesem Stützbauwerk auch dauerhaft hochwasserresilient ausgeführt wurde.

(s. Anlage 1, S. 20)

Das gleiche Verfahren haben wir auch an Streckenkilometer 17,5 angewandt. In diesen Bildern sieht man die Höhe des Gleises und den abgebaggerten Bahndamm.

(s. Anlage 1, S. 21)

So bekommen Sie vielleicht eine Vorstellung davon, wie viel Erdmaterial bewegt werden musste. Es waren rund 300 Lkw-Ladungen. Die Wasserhaltung haben wir ähnlich gemacht wie an der anderen Stelle. Dann ist aber Wasser in die Baugrube eingedrungen, und zwar nicht von der Flussseite, sondern von unten und von der anderen Seite her. Die Wasserhaltung hat an der Stelle also nicht funktioniert, und wir mussten mit der ausführenden Firma eine neue Lösung finden, um dort überhaupt weiterarbeiten zu können. Gerade sind wir dabei, an der Stelle eine Spundwand bzw. einen Spundkasten zu bauen, um das Bauwerk dann in einer trockenen Baugrube errichten zu können. Auf den folgenden Fotos können Sie eine große Bohrmaschine sehen, die 260 80-cm-Löcher für ein Schottergemisch bohrt, in das dann die Spundwände hineingerammt werden.

(s. Anlage 1, S. 22 f.)

Das ist also ein sehr aufwendiges Verfahren. Die Mehrkosten allein für diese Spundwand liegen bei rund 1 Million Euro. Die brauchen wir, um überhaupt weiterbauen zu können, ansonsten wären wir dort längst fertig. Das hält uns an der Stelle gerade auf.

Das ist ein aktuelles Foto aus den vergangenen Tagen.

(s. Anlage 1, S. 24)

Derzeit können wir nicht weiterbauen. Die Volme führt wieder sehr viel Wasser. Das sieht aber schlimmer aus, als es ist. Wir haben erst gedacht: Oh je, was ist denn jetzt wieder alles weggeschwemmt worden? – Was an Bohrgerät da war, ist natürlich vorher gesichert worden. Wenn das Wasser in den nächsten Wochen gesunken ist, muss die Arbeitsebene unten wieder aufgeschüttet werden. Wir gehen im Moment von einem Zeitverzug von drei bis vier Wochen aus, den das aktuelle Hochwasser verursacht hat. Das hat auf den Gesamtzeitplan bisher aber keine negativen Auswirkungen. Wir werden auch mit dieser Wand wohl im ersten Halbjahr fertig werden. Als markanten Zeitpunkt haben wir – Herr Lübberink hat es ausgeführt – den kleinen Fahrplanwechsel im Juni genannt, um dann von Hagen über Rummenohl kommend wieder die Haltepunkte Dahlebrück und Schalksmühle bedienen zu können. Weiter kommen wir wegen der Brücke nicht. Die bauen wir aber in diesem Jahr neu und würden dann ab Dezember 2023 die gesamte Volmetalbahn wieder in Betrieb nehmen.

Das wären der Sachstand im Detail und unsere zeitlichen Prognosen. Wenn Sie mögen, laden wir Sie im Dezember herzlich zu einer Zugfahrt ein. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU und der AfD)

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank, Herr Lübberink und Herr Hauschild für Ihre Präsentation, die uns die Situation vor Ort veranschaulicht hat.

Ralf Schwarzkopf (CDU): Vielen Dank für den Vortrag. – Ich hatte vor Kurzem die Gelegenheit, mir vor Ort die Baustelle anzuschauen. Herzlichen Dank für die Transparenz und die Möglichkeit, das mit eigenen Augen zu sehen. Außerdem danke ich herzlich dafür, dass es so schnell möglich ist, eine Lösung zu finden und innerhalb eines Jahres eine Brücke dort hinzustellen.

Einen Teil meiner Frage haben Sie schon beantwortet, nämlich wie sich das jüngste Regenwetter auf die Baustelle, insbesondere bei Rummenohl, ausgewirkt hat. Eine Frage noch, die vielleicht auch für den Ausschuss interessant ist: Wie lange hätte der Brückenbau gebraucht, wenn wir nicht die Gelegenheit gehabt hätten, wegen der Ausnahmesituation durch das Hochwasser schneller zu bauen?

Tobias Hauschild (DB Netz): Ähnlich wie bei den Stützbauwerken würden wir von vier Jahren ausgehen.

Gordan Dudas (SPD): Auch von meiner Seite einen herzlichen Dank für die Präsentation. – Vorsichtig optimistisch hoffe ich, dass es gelingt, zum Fahrplanwechsel im Dezember beide Strecken wieder in Betrieb zu nehmen. Sie können sich vorstellen, dass die Region durch die Sperrung der Rahmedetalbrücke und durch die zusätzliche Sperrung der Brücke bei Altena für den Schwerlastverkehr arg gebeutelt ist.

Das Volmetal ist ein enges Tal, durch das sich der Verkehr zieht. Ich kann mir von der Baustelle und der dortigen Entwicklung jeden Tag ein Bild machen, weil ich da gezwungenermaßen immer vorbeifahre. Das ist direkt an der Straße, und von dort konnte man den Baufortschritt immer sehen. Ich lobe die Geschwindigkeit, mit der das voranging. Soweit ich als Laie das beurteilen kann, war das in Ordnung. Dafür danke ich Ihnen.

Ich hätte eine Frage bezüglich des Holztransports. Bis vor Kurzem war die Strecke der RB 25, die Richtung Köln fährt, aufgrund eines Brückenneubaus im Oberbergischen gesperrt, jetzt ist sie wieder geöffnet. Ist es möglich, dass die Holztransporte, die vom Brügger Bahnhof abgehen, wieder aufgenommen werden? Oder ist das nicht möglich, weil die Züge aufgrund der beschädigten Weiche dort nicht rangieren können? Das sind ja Massen an Holz, die dort tagtäglich eigentlich abtransportiert werden müssten, momentan aber über die Straße gehen, was eine zusätzliche Belastung für das Volmetal bedeutet.

Abschließend noch eine Bitte: Es wäre nett, wenn Sie uns die Präsentation zur Verfügung stellen könnten.

Vorsitzender Matthias Goeken: Das hätte ich auch gleich gefragt.

Tobias Hauschild (DB Netz): Um mit der letzten Frage anzufangen: Sehr gerne, das haben wir im Vorfeld schon besprochen. Das ist nicht geheim, und das haben wir der Öffentlichkeit auch schon so bzw. in ähnlicher Form vorgestellt.

Die Antwort auf die Frage nach den Holztransporten lautet: Ja, die sind wieder möglich. Sie sind allerdings mit erhöhtem Rangieraufwand verbunden, und nicht alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die das bisher gemacht haben, haben ein Interesse daran. Weil die Weiche 1 nicht zur Verfügung steht, können sie derzeit nicht mit langen Zügen aus Köln kommend einfahren und mit der Lok drumherum fahren, stattdessen müssen sie das mit zwei Triebfahrzeugen machen. Dafür fehlte bei dem ein oder anderen unserer Kunden aber das Interesse – so würde ich es darstellen. Die Strecke ist aus Köln kommend aber wieder vollständig befahrbar. Das Brückenbauwerk in Dieringhausen ist planmäßig erneuert worden, und daher ist die Strecke aus der Richtung befahrbar. Auch die Holzverkehre sind aus der Richtung möglich, aber es gibt eben in Brügge die Restriktion, dass man nicht auf die Brücke bzw. die Weiche 1 kommt. Deshalb muss man aufwendiger rangieren, aber es geht.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich halte fest, dass Herr Lübberink und Herr Hauschild von der DB den Ausschuss heute über den aktuellen Stand informiert haben und dass die Präsentation uns zugänglich gemacht wird.

Im Namen des Ausschusses bedanke ich mich bei Ihnen beiden, Herr Lübberink und Herr Hauschild, für den Bericht. Ich freue mich auf ein Wiedersehen hier im Ausschuss.

2 Aktueller Stand der Entwicklungen zur Talbrücke Rahmede an der A45

In Verbindung mit:

Akten- und Informationslage Sanierung Talbrücke Rahmede, A45 (*Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 2]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/681

Vorsitzender Matthias Goeken: Der Ausschuss hat sich am 30. November 2022 einen ersten und – zumindest in meinem Fall – bleibenden Eindruck von der Baustelle verschafft und mit Vertretern der betroffenen Kommunen, der Autobahn GmbH, des Handwerks, der Industrie, des Handels, der Gewerkschaften sowie der Bürgerinitiative gesprochen. Die Schilderungen waren genauso beeindruckend wie die Zusammenarbeit der handelnden Personen vor Ort.

StS Viktor Haase (MUNV): Zum hier aufgerufenen zweiten Bereich der Akten- und Informationslage haben wir Ihnen einen schriftlichen Bericht übermittelt. Das kann man sicherlich noch vertiefen. Außerdem würde ich Ihnen jetzt zum aktuellen Stand rund um die Rahmedetalbrücke berichten. Es hat gestern ein weiteres Spitzengespräch in der Region gegeben, an dem wir und einige von Ihnen teilgenommen haben. Da gab es sicherlich ein paar neue Erkenntnisse, auch wenn es noch keine Riesenfortschritte gibt.

Ich würde – wie ich es schon in der Vergangenheit gemacht habe – mit den Luftmesswerten beginnen, die wir in Lüdenscheid am Messcontainer erheben: In der Zeit vom 20. Juli bis zum 9. Januar lag der Durchschnittswert bei $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$; der Grenzwert liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der maximale Stundenwert lag bei $141 \mu\text{g}/\text{m}^3$; der Grenzwert liegt bei $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zum Vergleich: Das bewegt sich in derselben Größenordnung wie die Messungen an den üblichen Spitzenbereichen in Nordrhein-Westfalen, der Corneliusstraße in Düsseldorf und dem Märkischen Ring in Hagen. Wissen muss man, dass wir mit den Messungen im vergangenen Jahr begonnen haben, man aber mindestens einen Jahreszyklus braucht, um dann aus Werten rechtssichere Ableitungen vornehmen zu können. Dennoch zeigen die Messwerte, dass das vor Ort derzeit eine belastende Situation ist. Wir tun also alle gut daran, unsere Anstrengungen darauf zu richten, die Situation in Lüdenscheid so schnell es geht zu verbessern. Das geschieht natürlich zuvorderst durch den Bau der Brücke, aber auch durch die Maßnahmen, die wir zwischenzeitlich umsetzen.

Die Anordnungen müssen die Straßenverkehrsbehörden vor Ort treffen, also die Stadt Lüdenscheid bzw. die anderen Städte im Märkischen Kreis. Zwei Prozesse haben wir aber intensiv begleitet. Die Tempo-30-Beschilderung in Lüdenscheid – mehrfach Gegenstand der Debatten hier im Ausschuss – war ein längerer Prozess. Letztlich ist es aber gelungen. In zeitlicher Parallele zu Ihrem Ausschussbesuch vor Ort hat die Stadt

Lüdenscheid Tempo 30 angeordnet, und der Landesbetrieb Straßen.NRW hat Anfang Dezember die Tempo-30-Schilder aufgestellt, sodass zumindest das erfolgreich war.

Der zweite Punkt, das Lkw-Durchfahrtsverbot, gestaltet sich etwas schwieriger. Auch das müssen die Straßenverkehrsbehörden anweisen, damit dann sowohl der Landesbetrieb Straßen.NRW als auch die Autobahn GmbH entsprechende Beschilderungen vornehmen können. Ende vergangenen Jahres haben wir versucht, zu moderieren und alle Beteiligten an einen Tisch zu holen, um eine Lösung zu finden. Es gab noch ein paar Fragezeichen in der Region dazu, was im Falle einer Sperrung in Lüdenscheid mit den Umleitungs- mit Ausweichverkehren passiert und wie man dem rechtssicher begegnen kann. Deswegen habe ich mit Landrat Voge verabredet, mit dem Lenkungskreis eventuell in eine weitere Runde zu gehen, um diese Frage intensiver zu beleuchten und zu schauen, ob man zeitnah eine Lösung hinbekommt. Der Spagat besteht darin, pragmatisch zu handeln, es aber auch rechtssicher zu machen. Ziel aller Beteiligten – und da würde ich das Bundesverkehrsministerium ausdrücklich mit einschließen – ist es natürlich, die Situation vor Ort zu verbessern. Ich gehe davon aus, dass vom Märkischen Kreis in der nächsten Zeit eine Rückmeldung dazu kommen wird, ob wir die Gespräche fortsetzen sollen. Wir stehen auf jeden Fall mit allen Mitteln und Möglichkeiten, die wir haben, bereit.

Ein weiterer Punkt, der uns natürlich bewegt – Herr Abgeordneter Dudas sprach es bereits an –, ist die aktuelle Sperrung der B236. Auch das war in dem Spitzengespräch gestern Thema, genau wie eben im Wirtschaftsausschuss. Nach einem Schwerlasttransport über die Brücke, der dort nicht hätte stattfinden sollen, wurde eine Nachmessung vorgenommen, die zu einer Ablastung führt. Wir können gerne – die Kolleginnen und Kollegen sind hier – vertieft betrachten, was da an aktuellen Maßnahmen erforderlich ist.

Außerdem Thema des gestrigen Spitzengesprächs – und damit gehen wir in gewisser Weise aus unserem Verantwortungsbereich heraus – war die Frage, wie es mit der Brücke insgesamt weitergeht. Über den derzeitigen Stand des Vergabeverfahrens und darüber, wie es vonstattengeht, ist berichtet worden. Aktuell sehr unbefriedigend ist, dass es immer noch keinen Sprengtermin gibt. Es ist derzeit noch offen, wann es dort weitergeht. Es arbeiten sicherlich alle mit Hochdruck daran, aber für die Menschen vor Ort ist es natürlich ein schwieriges Signal. Entscheidend ist jetzt natürlich auch, wie der Vergabeprozess für den Neubau vorankommt.

Wir sind mit dem Bund, der Region, mit allen Beteiligten in einem regelmäßigen Austausch. Im sogenannten Lenkungskreis treffen wir uns alle paar Wochen, um den jeweils aktuellen Fortgang zu besprechen. Das ist ein konstruktiver und guter Austausch mit allen Ebenen jenseits der Arbeitsebene, die eigene Austauschformate hat. – So viel zum aktuellen Stand.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich will nicht bremsen, aber ich habe gerade erfahren, dass wir spätestens in einer guten Stunde den Raum verlassen müssen. Wir sollten also zusehen, dass wir zügig durchkommen.

Ralf Schwarzkopf (CDU): Auch wenn wir wenig Zeit haben, will ich kurz zusammenfassen, was wir immer wieder hören: Alle Verkehrsminister, die in der Vergangenheit mit der Thematik der Rahmedetalbrücke betraut waren, haben sich – und das ist auch gut so – auf die Expertise von Fachleuten, insbesondere von Ingenieuren, verlassen. Die Brücke wurde immer als befahrbar eingeschätzt. Erst im Dezember 2021, nach dem 3-D-Laserscan, wurde sie gesperrt.

Nichts, was wir in der Stadt, im Kreis und im Land für diese Region jetzt tun können, macht es wieder gut, sondern nur das Schlechte etwas weniger schlecht. Daran arbeiten wir, aber das Einzige, was dieser Region nachhaltig hilft, ist eine neue Brücke. Daher appelliere ich nach wie vor an den Bundesverkehrsminister, dafür zu sorgen, dass die Brücke so schnell wie möglich gesprengt und dann neu gebaut wird. Wir haben bis heute keinen Sprengtermin. Wir haben bis heute keinen Projektplan. Wir haben bis heute keinen Fertigstellungstermin, nicht einmal annähernd. Daran müssen wir jetzt arbeiten.

Zu den bizarren Ausfällen von der SPD und der FDP, die ein sehr seltsames Blame Game betreiben und sich in Schuldzuweisungen versuchen, kann ich nur sagen: Den Menschen hilft das nicht. Die Menschen brauchen dort eine Brücke. – In meinen Augen hat das Ganze nur den Zweck, die Verantwortlichkeit zu vernebeln, die nämlich beim Bundesverkehrsminister liegt. Das sollten wir hier konstatieren, um darauf aufmerksam zu machen. Ich kann an beide Parteien nur appellieren, endlich damit aufzuhören. Sie tun der Region und den Menschen keinen Gefallen.

(Beifall von der CDU)

Gordan Dudas (SPD): Erlauben Sie mir, die Gelegenheit zu nutzen, darauf hinzuweisen, dass sich der Naturschutz- und Umweltminister hier heute wieder einen schlanken Fuß macht und die Fragen, die wir haben, nicht beantwortet. Wir haben gemeinsam mit der FDP um die Bereitstellung der Unterlagen gebeten, die nach Informationsfreiheitsgesetz online zur Verfügung gestellt wurden, deswegen habe ich eine erste Frage: Können wir, wie laut Fristsetzung vorgesehen, mit der Herausgabe aller Akten bis Ende Januar rechnen?

Die Frage nach der Verantwortung und danach, wer was wann wo und wie entschieden hat, ist durchaus relevant, wenn es darum geht, zu klären, wie es zu dieser Situation gekommen ist. Diese Frage stellt sich die gesamte Region außer der Union. Es besteht ein Interesse daran, zu erfahren, wer das zu verantworten hat. Wenn man nichts zu verheimlichen hat, kann man auch transparent mit dieser Frage umgehen und sie in einer Sitzung beantworten. Dann wären wir zufrieden, aber das ist in den vergangenen Wochen und Monaten offensichtlich nicht passiert.

Das Einzige, was der Region neben dem Neubau der Brücke hilft, ist die Entfernung des überregionalen Schwerlastverkehrs über die A1, die A3 und die A4. Da sehe ich die Verantwortung auf Landesebene, weil hinsichtlich der Bedarfsumleitung hauptsächlich Landesstraßen betroffen sind. Die Bundes- und Landesstraßeninfrastruktur ist durch die zusätzliche Belastung dermaßen zerstört worden, dass die Region nachhaltig geschädigt wurde. Wir dürfen nicht vergessen, dass es an der Zeit ist, in die

Region zu investieren und die entstandenen Infrastrukturschäden zu reparieren. Wartet man damit, bis die Brücke wieder steht, wird es noch Jahre dauern, und das werden die Anwohner und die heimische Wirtschaft nicht verkraften. Es muss schneller gehen, es muss sofort etwas passieren, die Infrastruktur muss parallel zum Brückenneubau wieder in Stand gesetzt werden. Deswegen dränge ich – auch wenn ich langsam damit nerve – zum wiederholten Mal darauf, dass der überregionale Schwerlastverkehr über die A1, die A3 und die A4 umgeleitet wird.

Sie haben gerade das gestrige Spitzentreffen erwähnt. Der Landesbetrieb hat von der zusätzlichen Erschwernis bei Altena berichtet: Die Brücke an der B236 muss abgelastet und für Fahrzeuge über 3,5 t gesperrt werden. Dadurch wird die Region noch mehr belastet. Ich habe von einem Dominoeffekt gesprochen, und es ist gestern sehr deutlich gesagt worden, dass das auch eine Folge der Brückensperrung ist, da diese Brücke durch den zusätzlich aufgekommenen Verkehr in Mitleidenschaft gezogen worden ist. Heute im Wirtschaftsausschuss ist das Gegenteil behauptet worden. Deswegen bitte ich um Klarstellung, was denn nun der Fall ist. Ist es eine Folge der Sperrung, dass zusätzlicher Verkehr über diese Brücke in Altena fuhr oder nicht? Diese Frage stellt sich, und das sollte man an dieser Stelle aufklären.

Außerdem hätte ich mir gewünscht, dass Sie hinsichtlich der Sperrung in Altena sagen, wie der Zeitplan aussieht. Herr Schwarzkopf hat das gerade vom Bund eingefordert, dann kann man es auch vom Land einfordern. Wie sieht es also aus bei Altena? Wann kann man mit dem Baubeginn rechnen? Wann kann man damit rechnen, dass diese Brücke neu gebaut oder saniert wird? Wann kann man damit rechnen, dass die Sperrung wieder aufgehoben wird? Ich bitte darum, all diese Dinge in diesem Kreis zu beantworten.

Wir hatten schon festgestellt, dass im Zuge der Brückensperrung nach und nach die regionale Infrastruktur, sämtliche Bauwerke zu Schaden kommen. Das betrifft die Straßen und natürlich explizit die Viadukt- bzw. Brückenbauwerke. Neben dem Problem an der B236 in Altena haben wir auch eines an der B229 in Lüdenscheid-Brügge. Dort muss ebenfalls eine Brücke abgelastet werden, da eine weitere Belastung auch diese Brücke schädigen würde. An der B237 bei Kierspe gibt es ein Viadukt über die Volme, bei dem man schon vor Jahren festgestellt hat, dass es keine allzu lange Lebensdauer mehr hat und dass Handlungsbedarf besteht. Es sind also mehrere Bauwerke und Straßen betroffen, weshalb die Gefahr besteht, dass die Region letztendlich komplett von der Welt abgeschnitten wird. Deswegen würde es nach meinem Verständnis keinen Sinn machen, die Region durch die Gradientenabsenkung an der B54 bei Oberbrügge zusätzlich zu belasten. Man sollte die Maßnahme verschieben, damit weniger und nicht mehr Verkehr durch die Region fließt.

Zu diesen Fragen würde ich mir heute Antworten wünschen. Das soll es fürs Erste gewesen sein.

Christof Rasche (FDP): Das Ersatzbauwerk bzw. die neue Brücke ist natürlich ein elementarer Punkt, bezüglich dessen nach Möglichkeit kein Tag vergeben werden sollte – je früher, desto besser. Frau Sauerwein-Braksiek von der Autobahn GmbH hat im Verkehrsausschuss mehrfach vorgetragen, welche Entscheidungen wann zu

erwarten sind und welche Aufgaben von Entscheidung zu Entscheidung zu erledigen sind. In den Ausschusssitzungen hat es bezüglich ihrer Darstellungen keine Kritik, keine Gegenvorschläge oder kritischen Nachfragen gegeben, da uns das allen offensichtlich sehr plausibel erschien. Von daher scheint das – soweit ich es beurteilen kann – auf einem guten Weg zu sein. Wenn sie wieder bei uns ist – und das wird sie regelmäßig sein, da sie verantwortlich ist –, sollten wir sie natürlich auch wieder dazu befragen.

Umleitungsverkehre: Ich erinnere in diesem Zusammenhang an unsere Sitzung in Lüdenscheid, bei der Verkehrsminister Krischer gesagt hat, dass er daran arbeite, Lkw-Verkehre umzuleiten, die dort nicht hingehörten. Das war seine Aussage, und deswegen wäre es schön, wenn man, auch wenn es schwierig ist, irgendwann zu gemeinsamen Lösungen kommen könnte.

Ein weiterer Sachverhalt, den ich ansprechen möchte, ist t-online bzw. das Informationsfreiheitsgesetz. Hier gibt es mehrere Punkte, bezüglich derer wir Klarheit haben möchten. Wann ist entschieden worden, die für 2018, 2019 bzw. 2020 vorgesehene Baumaßnahme an der Rahmedetalbrücke zu verschieben? In einem Interview mit dem Westfälischen Anzeiger hat der jetzige Ministerpräsident gesagt, dass das vor seiner Zeit als Verkehrsminister gewesen sei und Mike Groschek oder jemand anderes das so entschieden habe. Er hat nicht gesagt: Leute, lasst uns nach vorne gucken. Es ist egal, wer das entschieden hat. – So hätte er sich, der Logik der CDU-Fraktion folgend, eigentlich äußern müssen. Stattdessen hat er gesagt: Nicht ich, sondern meine Vorgänger sind schuld. – Bei t-online ist aber, entgegen seiner Aussage im Westfälischen Anzeiger, zu lesen, dass es in seiner Zeit entschieden worden sei. Diesbezüglich hätten wir gerne Klarheit. Ich habe in einer früheren Sitzung gesagt, dass es am besten für alle Beteiligten wäre, wenn die Wahrheit so schnell wie möglich auf den Tisch käme. Aber daran arbeiten wir hier nach wie vor.

Neben dem Zeitpunkt der Entscheidung geht es um die Akten, die im Verkehrsministerium vorliegen. Es ist selbstverständlich, dass mit Übergabe der Arbeitsverantwortung sämtliche Projektakten von Straßen.NRW an die Autobahn GmbH übergegangen sind, und zwar nicht über den Umweg des Verkehrsministeriums. Das ist logisch, aber wir haben immer wieder darauf hingewiesen, dass es im Ministerium eine Aktenlage über Diskussionen im Verkehrsausschuss oder im Plenum gibt. Das wurde bestritten. Jetzt kommt bei der Recherche von t-online heraus, dass es dort sehr wohl Unterlagen und Aktenvorgänge gibt. Das ist ein Widerspruch zur Aussage davor.

Ein weiterer Widerspruch, den wir gerne aufgelöst hätten: Im Interview mit dem Westfälischen Anzeiger hat der Ministerpräsident gesagt, dass die Hausspitze an solchen Vorgängen nicht beteiligt sei. Es ist klar, dass zur Hausspitze Minister und Staatssekretär gehören, und bei t-online stand – wir haben es wohl alle gelesen –, dass der Staatssekretär, damals Herr Schulte, mehrfach nachgefragt habe, wie der Sachverhalt mit der Rahmedetalbrücke zu bewerten sei, ob man die Bauphase verschieben könne und ob Verstärkungsmaßnahmen sinnvoll wären. Da also ein Staatssekretär mehrfach nachfragt hat, hat sich die Hausspitze auch damit beschäftigt. Deshalb ist die Aussage, dass die Hausspitze sich mit so etwas nicht beschäftige, da das allein die Fachleute entscheiden würden, nicht richtig.

Ich bitte um Verständnis, dass wir als Abgeordnete Antworten zu Sachverhalten haben möchten, zu denen es im Moment widersprüchliche Aussagen gibt.

Martin Metz (GRÜNE): Ich danke Staatssekretär Haase für den sachlichen schriftlichen und den ergänzenden mündlichen Bericht. Solche sachlichen Berichte unterscheiden sich wohltuend von dem, was in diesem Gremium leider immer wieder von anderer Seite kommt.

(Lachen von Gordan Dudas [SPD] und Frank Börner [SPD])

Um direkt auf Herrn Rasche einzugehen: Es ist vollkommen legitim, Rückfragen zu stellen, um das Informationsbedürfnis befriedigt zu sehen. Ich muss aber ehrlich sagen, dass die Tonlage, die Skandalisierung, die Theatralik, mit der das öffentlich kommuniziert wird, der Sache überhaupt nicht angemessen ist. Es geht darum, sich zu profilieren, und die Sache wird aufgeblasen, damit sie größer erscheint, als sie mutmaßlich ist.

Das möchte ich an Beispielen deutlich machen: In einer Presseverlautbarung wurde insinuiert, dass nach Informationen gefragt worden sei und der Minister dann prompt die Teilnahme an dem Ausschuss abgesagt habe. Dabei war der Termin – der Staatssekretär wies darauf hin – schon seit Längerem geplant und findet zudem in Berlin statt. Herr Dudas sagt dann auch noch, dass das zeige, dass dem Minister der Verkehr nicht wichtig sei. Weshalb ist er denn in Berlin? Wegen des Vorsitzes der Verkehrsministerkonferenz, wegen eines verkehrspolitischen Termins. Diese Tonlage zeigt also, dass es da offenbar weniger um die Sache als vielmehr darum geht, sich politisch zu profilieren.

Zum Thema „Akten“: Wer die Behördenrealität kennt – ich kenne sie nicht aus dem Ministerium, sondern aus einer anderen Behörde –, der weiß, dass es in Zeiten der Digitalisierung immer eine Dateiablage gibt und dass in jedem Mailpostfach etwas schlummert.

(Lachen von Frank Börner [SPD])

Das ist doch klar. Es ist halt nicht mehr wie vor 30 oder 40 Jahren, als es die eine Papierumlaufmappe gab, die dann beim Aktenübergang irgendwohin ging.

(Zuruf von Carsten Löcker [SPD])

Stattdessen werden E-Mail-Verteiler bedient und irgendwo ist etwas in der Rücksprache. Das ist alles vollkommen normal. Wenn Sie über einen IFG-Antrag versuchen, diese Reste zusammenzuklauben – was vollkommen okay ist –, werden Sie aber kein vollständiges Bild der Entscheidungswege bekommen, denn dafür gibt es die ordnungsgemäße Aktenführung, und die Akten sind an die Autobahn GmbH gegangen.

Ich habe es in einer der vorherigen Debatten schon gesagt – wir reden ja über nichts Neues, sondern immer über das Gleiche –: Verkehrsminister Wissing von der FDP könnte natürlich zur Autobahn GmbH, einer ihm untergeordneten Behörde, sagen, dass diese ihm bitte aufbereiten möge, wie es derzeit aussehe. Auch die an der Regierung beteiligte SPD kann das vom Ministerium erbitten. Der Verdacht ist, dass das nicht passiert, weil Sie überhaupt kein Interesse daran haben, da Ihre Erzählung, dass

das alles irgendwie nebulös sei, dass das alles nicht richtig gelaufen sei, dass es irgendwelche Dinge gebe, die verheimlicht würden, nicht mehr funktionieren würde, wenn Transparenz hergestellt wäre. Diese politische Profilierung wird der Sache nicht gerecht. Hier werden aus unserer Sicht eindeutig die falschen Schwerpunkte gesetzt. Das ist sehr schade, wir haben ja schon mehrfach über die Probleme gesprochen.

Herr Rasche, Sie haben recht, bei der Brücke sieht es mittlerweile gut aus. Wir hatten gestern ein Spitzengespräch, bei dem dargelegt wurde, dass es wohl ein paar Probleme bzw. Unsicherheiten gebe, man aber hoffe, dass alles in den Griff zu bekommen.

Zum Thema „Schwerverkehr“: Ich habe es so verstanden, dass das rechtlich gesehen jetzt alles angeordnet werden kann. Das Ministerium hat also das geliefert, was verlangt wurde. So habe ich es zumindest seitens der Öffentlichkeit vernommen. Nun ist die Frage, ob die zuständige Behörde des Kreises bzw. der Stadt Lüdenscheid das anordnet. Vor Ort wird es dann noch einmal schwierig, weil die Frage ist, wie genau man das macht und wie die Auswirkungen sind. Dazu finden Gespräche in der Taskforce statt, da sitzen alle beteiligten Behörden zusammen. Wenn also so getan wird, als sei da ein Ministerium, das nicht geliefert habe, ist das aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt. Man kann ja öffentlich nachlesen, was der Sachstand ist.

Gestern beim Spitzentreffen hat der SPD-Bürgermeister Wagemeyer – die genaue Vokabel weiß ich nicht mehr – von Gelassenheit gesprochen. Was sich da vor Ort abspielt, ist natürlich eine riesige Herausforderung, ein großes Problem, eine immense Belastung für die Region. Das haben aber auch alle Stellen verstanden. Sie sitzen dort zusammen, und wir von der Landesseite bringen uns ein, weil wir für die Menschen eine Verbesserung der Infrastruktur erreichen wollen. Bis das passiert ist, müssen die Auswirkungen sowohl vor Ort als auch im gesamten nachgeordneten Netz der Region natürlich abgemildert werden. Dafür müssen alle an einem Strang ziehen. Darauf sollten wir unsere Kräfte konzentrieren. Alle politischen Verantwortungsträger sollten gemeinsam daran arbeiten, dass es den Menschen vor Ort besser geht und dass die Infrastruktur auf Vordermann gebracht wird, anstatt sich in politischen Schaumschlägereien zu ergehen. Das lenkt nur ab, sorgt für Unfrieden und hilft den Menschen vor Ort kein bisschen weiter.

(Beifall von der CDU)

Frank Börner (SPD): Herr Metz, Sie beschwerten sich über den Stil bzw. über den Inhalt, über den wir hier diskutieren, und erzählen dann fünf Minuten lang von Dingen, die mit den Vorgängen vor Ort nichts zu tun haben, sondern vielmehr damit, wie sich der aktuelle Verkehrsminister verhält. Wir erleben, dass er im Verkehrsausschuss, im Umweltausschuss nicht immer zugegen ist, weil er wichtigere Termine hat, als dem nordrhein-westfälischen Parlament Rede und Antwort zu stehen. Das ist ein Thema, das Ihnen vielleicht nicht gefällt, aber das muss man zur Kenntnis nehmen.

Wenn wir über die Rahmedetalbrücke sprechen – und darum geht es in meiner Wortmeldung eigentlich –, sprechen wir konsequenterweise immer über zwei Themenfelder: Erstens geht es darum, wie wir den Menschen vor Ort durch Verkehrsumleitungen helfen können – dazu hat Herr Dudas ausführlich Stellung genommen. Das zweite

Themenfeld hat sich aus einer Diskussion ergeben, die der damalige Verkehrsminister und heutige Ministerpräsident angefangen hat: Wer hat das verschoben? Damit haben nicht die SPD oder die FDP angefangen. Dem Ministerpräsidenten selbst war es wichtig, dieses Thema einzubringen. Aber nachdem er die Frage dazu aufgeworfen hatte, ob es der damalige Verkehrsminister oder sein Vorgänger gewesen sei, hat er vergessen, Fakten zu liefern. In diesem Zusammenhang geht es auch um die Glaubwürdigkeit des aktuellen Ministerpräsidenten: Hält er Informationen zurück? Sagt er bewusst nicht die Wahrheit?

Wir können damit noch 15 weitere Ausschusssitzungen verbringen oder wir bekommen einfach eine vernünftige Auskunft dazu, und dann ist das Thema so oder so erledigt. Die Tatsache aber, dass wir keine Auskunft bekommen, macht ihn nicht unbedingt glaubwürdig, und deshalb wird dieses Thema auch immer wieder aufkommen. Die Sache ist schrecklich genug für die Region; es braucht einen möglichst schnellen Neubau dieser Brücke. Aber es geht eben auch um die Glaubwürdigkeit des Ministerpräsidenten und damit der Landesregierung. Dass die Grünen sich für den Ministerpräsidenten in die Bresche werfen, ist edel, macht das Thema aber natürlich nicht weniger brisant.

Klaus Esser (AfD): Ich möchte mit Blick auf die Zeit nur kurz etwas ergänzen: Kollege Metz hatte eben richtigerweise darauf hingewiesen, dass es natürlich die Möglichkeit gebe, auf Bundesebene gewisse Dinge nachzufragen. Es gab im hiesigen Plenum eine Fragestunde, die von der SPD-Fraktion für dieses Thema genutzt wurde. Ich hatte mich dort mit einer Frage angeschlossen, die von Herrn Krischer dahin gehend beantwortet wurde, dass man das auch auf dem Wege der Amtshilfe machen könnte, dass also ein Landesministerium einfach beim Bundesministerium Kopien der Akten erbiten würde, um diese dann dem Landtag NRW vorlegen zu können. Es gibt also sicherlich mehrere Wege, und wenn man sich bewegen wollte, könnte man sich auch bewegen. Ich möchte anregen, das in Betracht zu ziehen.

StS Viktor Haase (MUNV): Es wurde eine Reihe von Aspekten angesprochen, die ich, so weit es geht, abarbeiten werde. Ich würde außerdem gerne noch etwas zu den Dingen sagen, die in den Briefen erwähnt wurden und auf den Vorwurf eingehen, dass der Minister sich einen schlanken Fuß mache. Letzteres weise ich zurück.

(Gordan Dudas [SPD]: Dann soll er kommen!)

In den vergangenen Tagen haben wir auch bei einer anderen Baustelle in Nordrhein-Westfalen feststellen können, dass Minister Krischer sich keinen schlanken Fuß macht. Er steht Ihnen beim nächsten Mal auch gerne wieder Rede und Antwort, dieses Mal ist er tatsächlich bei einem lang angekündigten Termin. Zu den aktuellen Verantwortlichkeiten als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz habe ich Ihnen gerade schon etwas gesagt.

Eine weitere Vorbemerkung: Ein Verdacht, den man in den Raum stellt, ist kein Beweis dafür, dass es so ist. Man muss das unterscheiden, damit nicht ein Trugschluss auf den anderen folgt.

Herr Börner, Sie sprachen davon, dass der Minister nicht immer zugegen sei, weil er wohl wichtigere Dinge zu tun habe, als dem Parlament Rede und Antwort zu stehen. Auch das möchte ich zurückweisen. Als der Minister in einer der vorigen Sitzungen zu spät kam, hatte er Sie auf den Grund hingewiesen: die traditionelle Kranzniederlegung für die verunglückten Mitarbeiter von Straßen.NRW. Er war dort und hat das Gespräch mit den Angehörigen gesucht. Deswegen ist er zu spät gekommen, und das hat er hier auch deutlich gemacht. Ob es angemessen ist, daraus abzuleiten, dass er wichtigere Dinge zu tun habe, als dem Parlament Rede und Antwort zu stehen, müssen Sie für sich selbst bewerten.

Zur IFG-Anfrage, die Sie in Ihrem Schreiben erwähnt haben: Ich denke, die Unterlagen können wir Ihnen vor Ende Januar zur Verfügung stellen. Wir haben kein Problem damit, Ihnen die Sachen zeitnah zukommen zu lassen. Die sind im Rahmen der IFG-Anfrage auch schon zusammengestellt worden. Sollte es Ihr Wunsch sein, darin Widersprüche zu finden: Mir ist es bislang noch nicht gelungen, und Sie können mir glauben, dass ich das, als ich neu im Amt war, bei den Fragestellungen, die da auftauchten, versucht habe. Aber das unterliegt Ihrer Bewertung. In jedem Fall können Sie die Unterlagen zeitnah bekommen.

Herr Abgeordneter Rasche, Sie haben gerade gesagt, dass die Ausführungen von Frau Sauerwein-Braksiek hinsichtlich des Vergabeverfahrens und der anderen Dinge vollumfänglich zufriedenstellend gewesen seien. Am 26. Oktober wäre die Gelegenheit gewesen – darauf haben wir schon öfter hingewiesen –, Frau Sauerwein-Braksiek zu den in den übergebenen Projektakten enthaltenen Informationen zu befragen. Uns liegen diese Akten nicht vor. Vielleicht ist Frau Sauerwein-Braksiek bei Gelegenheit noch einmal hier, sodass sich die nächste Gelegenheit ergeben würde, Fragen zu den Quellen zu stellen.

(Frank Börner [SPD]: Und daraus soll jetzt Vertrauen entstehen? Aus so einer Aussage soll Vertrauen entstehen?)

Für uns erkennbare Daten, Abläufe und Entscheidungsprozesse auf fachlicher Ebene haben wir in der Antwort auf die Kleine Anfrage und in dem Bericht skizziert. So viel zur Aktenlage.

Abgeordneter Rasche hatte den Bericht von t-online angesprochen bzw. wegen des dort geschilderten Vorgangs nachgefragt. Ich kann das so nicht nachvollziehen. Mir hat sich der Vorgang so dargestellt, dass der Staatssekretär anlässlich der Amtsübernahme ganz allgemein wissen wollte, wie das etwa mit den Traglastprüfungen oder den Sanierungen funktioniert und wann und wie die entsprechenden Entscheidungen getroffen werden. Das ist der Vorgang, der dort geschildert wird, und daraus kann man aus meiner Sicht nicht ableiten, dass es da eine mehrfache Befassung gab oder dass Sachen entschieden wurden. Dazu wissen wir auch nichts aus den Unterlagen. Das ist vielmehr eine allgemeine Bitte um Informationen dazu gewesen, wie man mit Sanierungen umgeht. Solche Vorgänge stoße auch ich an, um zu erfahren, wie das Haus oder wie Straßen.NRW in bestimmten Bereichen funktionieren. Aus meiner Sicht ist das ein ganz normaler Vorgang, um sich auf den neuesten Stand zu bringen.

Sie hatten auch den Schwerlastverkehr bzw. die Umleitungen angesprochen. An diesen Punkten arbeiten wir – wie Minister Krischer bereits gesagt hat – mit Hochdruck. Es geht darum, alle Beteiligten vor Ort an einen Tisch zu bekommen: das Bundesverkehrsministerium, die Bezirksregierungen und insbesondere diejenigen, die am Ende die Anordnungen treffen müssen, also die örtlichen Straßenverkehrsbehörden. Um einen Weg zu finden, damit sie das tun können, haben wir sie zusammengebracht. Ende vergangenen Jahres haben wir es nicht geschafft, alle davon zu überzeugen. Wenn die Geografie bzw. die Ortsgrenzen anders wären, hätten wir eine Durchfahrtsperre für Lüdenscheid vielleicht darstellen können. Aber die ersten paar Hundert Meter nach der Autobahn gehören zu Schalksmühle, weshalb die anordnende Verkehrsbehörde beim Märkischen Kreis angesiedelt ist. Es ist also eine komplizierte Gemengelage, Schilder aufzustellen, die Lkw die Durchfahrt durch Lüdenscheid verbieten. Daher braucht es die Gespräche, um mit allen Beteiligten eine Lösung zu finden.

Herr Dudas, Sie haben gerade gesagt, dass die beste Lösung die großräumige Umleitung über die A1, die A3 und die A4 wäre. Es ist vollkommen richtig, dass das der richtige Weg wäre, nur bekommen wir das rechtlich nicht so ohne Weiteres hin. Wenn es schon rechtliche Bedenken auf örtlicher Ebene gibt, begründen zu können, Lüdenscheid für den Lkw-Verkehr sperren zu müssen, kann der Bund – wenn er es halbwegs rechtssicher machen will – nicht einfach irgendwelche Anordnungen zu den Fahrtrouten von Lkw treffen. Deshalb geht es in den Gesprächen um ein rechtlich abgesichertes Stufenkonzept, beginnend mit der Ortsdurchfahrt in Lüdenscheid. Das kann man unserer Einschätzung nach gut darstellen. Hinsichtlich der Ausweichverkehre muss man antizipieren und besonders darauf achten, wer wo lang fahren kann. Wenn es Ausweichverkehre gibt, würden wir in der nächsten Stufe nachsteuern und Anordnungen mit Blick auf die Bundesstraßen treffen, die abseits der Autobahn verlaufen. Wenn das nicht ausreicht und es immer noch zu Verdrängungswettbewerben kommt, besteht der nächste Schritt darin, in Sachen Autobahn tätig zu werden. Das ist auch entsprechend signalisiert worden. Aber dazu, das im ersten Schritt auf der Autobahn zu machen, werden wir den Bund nicht bewegen können. Vielleicht können diejenigen etwas ausrichten, die andere Zugänge zur Bundesebene haben. Das wäre natürlich eine Lösung.

Kurz nach Amtsantritt von Minister Krischer haben wir Herrn Minister Wissing angeschrieben und andere Modelle wie Mauterleichterungen ins Spiel gebracht. Das ist bislang nicht zum Tragen gekommen, deswegen müssen wir uns mit den Möglichkeiten und Instrumenten behelfen, die wir haben. Ich bin trotzdem guten Mutes, dass wir eine Lösung hinbekommen. Man muss noch einmal zusammen über die Verkehrsdaten und die Rechtssituation diskutieren, sich tief in die Augen schauen und dann verabreden, wie man es macht.

Eine Stufe folgt auf die andere, ohne dass es zu großem Zeitverzug kommt. Das scheint mir die einzige pragmatische Lösung zu sein. Wenn die Straßenverkehrsbehörden vor Ort die Anordnungen nicht treffen, bleibt die Situation bis auf Weiteres so wie sie ist; im Zweifelsfall so lange, bis die Brücke neu gebaut ist.

Zuletzt zur B236 – wobei dazu, wenn gewünscht, auch die Kollegen noch etwas sagen können –: Ich kann mich nicht erinnern, dass in dem Spitzengespräch gesagt worden

wäre, dass die Ablastung der Brücke wegen einer Verdrängung im Zusammenhang mit der Rahmedetalbrücke erfolgen musste. Dazu haben wir keine Zahlen, das können wir bislang nicht belegen; das kam weder von uns noch von Straßen.NRW. Das ist eine Vermutung bzw. ein Verdacht. Nach unserer Kenntnis ist die Hauptursache, dass ein Schwerlasttransport darübergefahren ist, der nicht hätte darüberfahren dürfen. Das ist der springende Punkt. Weitere Erkenntnisse haben wir aktuell nicht. Eventuell kann man diesen Aspekt, mit dem sich auch die Kollegen im Wirtschaftsausschuss befassen, noch einmal aufgreifen und vertiefen.

Ich glaube, ich habe die meisten Punkte abgearbeitet. Wenn ich etwas vergessen haben sollte, sagen Sie es bitte.

Gordan Dudas (SPD): Herr Haase, wenn das mit den Akten – wie Sie gerade so wortreich erklärt haben – alles kein Problem ist, frage ich mich, warum Sie dann nicht schon vor vier oder fünf Wochen auf uns zugekommen sind. Seit der Sperrung der Rahmedetalbrücke haben wir im Ausschuss und in Fragestunden mehrfach nachgefragt, es gab auch kleine Anfragen. Immer wieder wurde ausgewichen. Es freut uns natürlich sehr, dass Sie uns die Unterlagen jetzt vollumfänglich zur Verfügung stellen werden, aber man hätte sich das alles sparen können, wenn das von vornherein geschehen wäre. Ich hoffe, dass das, was Sie heute hier angekündigt haben, entsprechend umgesetzt wird und Sie uns die Unterlagen zur Aufklärung des Sachverhalts auch wirklich vollumfänglich zur Verfügung stellen. Wenn wir im Ausschuss dann noch Fragen an den Minister haben, sollten diese auch beantwortet werden.

Sie hatte die Frage noch nicht beantwortet, ob man die zweite Gradientenabsenkung an der B54 im Volmetal aussetzt, um eine zusätzliche Belastung zu verhindern.

Habe ich Sie richtig verstanden, dass die Brücke kaputt ist, weil ein Schwerlasttransport darübergefahren ist, obwohl er es nicht hätte tun sollen? Das würde ja heißen, dass das jederzeit und überall passieren kann. Dann muss ja nur einmal etwas über eine Brücke fahren, das schwerer ist als üblich. Ich habe nicht gesagt, dass die Sperrung der Rahmedetalbrücke die Ursache ist, sondern dass es infolgedessen zu einer Belastung der umliegenden Brücken gekommen ist. Ich habe weitere Brücken erwähnt, die in einem ähnlichen Zustand sind, sodass reagiert werden müsste. Ich kann nicht nachvollziehen, dass eine Brücke kaputt sein soll, weil ein Fahrzeug schwerer als zugelassen darübergefahren ist. Ist der Zustand der Brücke, der eine Ablastung erforderlich macht, nicht vielmehr die Folge der Überlastung durch – unabhängig von der Rahmedetalbrücke – zunehmenden Verkehr? Das Fahrzeug war vielleicht, nachdem man davon erfahren hatte, der Grund dafür, eine Messung durchzuführen. Ansonsten hätte die Messung wahrscheinlich nicht stattgefunden, oder es hätte eine andere Taktung gegeben. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie das aufklären könnten.

Christof Rasche (FDP): Herr Staatssekretär, vielen Dank für die Ausführungen. – Mir geht es noch einmal um die Aktenlage bzw. den Bericht von t-online. Sie haben gerade geschildert, dass das eine ganz allgemeine Nachfrage des Stadtsekretärs gewesen sei, um zu erfahren, wie das alles funktioniert und wie die Arbeitsabläufe seien. Das kann ich verstehen, das ist sinnvoll. Ich zitiere aus der Berichterstattung von t-online:

„H. Sts benötigt einen Überblick über die laufenden und in den nächsten Jahren geplanten [Planfeststellungsverfahren]“, heißt es in dem internen Schriftwechsel.“

Das ist genau das, was Sie gerade geschildert haben, Herr Staatssekretär.

„Schriftlich sollte dazu eine Erläuterung erfolgen, warum diese Reihenfolge so zustande gekommen ist; ihm geht es nämlich auch darum, zu hinterfragen, ob dem eine Priorisierung zugrunde liegt und ob die Prioritäten dann richtig gesetzt sind.“

Wenn also ein Staatssekretär – und das geht aus diesem Schriftwechsel im Ministerium hervor – hinterfragt, ob Prioritäten bei Planfeststellungsverfahren richtig gesetzt worden sind, tut er das, um sich mit der Thematik bzw. der vorgenommenen Reihenfolge zu befassen. Warum sollte er so eine Frage sonst stellen? Darauf wird es auch eine Antwort gegeben haben, und danach ist dann die Entscheidung gefallen, dass die Baumaßnahme verschoben wird. Das hängt doch zusammen. Sie müssen bitte verstehen, dass wir dazu Klarheit einfordern.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich lasse Herrn Staatssekretär antworten, und dann müssen wir klären, wie wir mit den restlichen Tagesordnungspunkten umgehen.

StS Viktor Haase (MUNV): Zur Eingangsbemerkung von Herrn Dudas: Wir haben die Fragen immer dann beantwortet, als sie gestellt worden sind. Wir haben in der Antwort auf eine kleine Anfrage beschrieben, was für Unterlagen noch bei uns liegen. Die werden Sie ja sichten können. Auch den Vorgang, den Herr Abgeordneter Rasche eben erwähnt hat, werden Sie für sich bewerten können. Das sind die Unterlagen, die uns vorliegen.

Es ist wie gesagt kein ungewöhnlicher Vorgang, dass man sich die Dinge erklären lässt und fragt, nach welchen Priorisierungen und Standards, nach welchem Rhythmus das geschieht. Den Schluss, den Sie daraus gezogen haben, dass das im Zusammenhang mit einer möglichen Entscheidung gestanden habe, kann ich nicht nachvollziehen. Mir liegen dazu keine Informationen vor, weshalb ich das für etwas verfrüht halte. Hier kann ich nur wieder auf die Projektakten verweisen, aber die liegen uns eben nicht vor. Es wurde der Verdacht in den Raum gestellt, dass das eine politische Entscheidung gewesen sei. Wir haben aber immer darauf verwiesen, dass es sich um fachliche Entscheidungen seitens des Straßenbaubetriebs bzw. dann der Autobahn GmbH handelt habe. Ich kann die Schlüsse, die Sie aus dem Schriftwechsel ziehen, also nicht nachvollziehen, und Unterlagen, die das bestätigen würden, liegen nicht vor.

Wir haben in Nordrhein-Westfalen natürlich viele Brücken, die nicht im besten Zustand sind. Diskussionen darüber führen wir schon lange, das hat auch zu der Vereinbarung im Koalitionsvertrag geführt, ein besonderes Augenmerk auf die Sanierungen zu legen.

Ich habe es so verstanden, dass ein Schwerlasttransport mit erheblichem Gewicht darübergefahren ist, und das war Anlass für eine Sonderprüfung. Es gibt natürlich auch die regelmäßig stattfindenden regulären Prüfungen; vor Kurzem durfte ich mir eine in Krefeld anschauen. Jedenfalls ist die Sonderprüfung zu dem Ergebnis gekommen,

dass man tätig werden muss und eine Neuplanung erforderlich ist. Der einzelne Laster, der darübergefahren ist, war also nicht die Ursache, aber der Anlass für eine Sonderprüfung.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herr Frieling, Sie hatten schon im Wirtschaftsausschuss ausgeführt, deswegen fände ich es gut, wenn Sie das auch im Verkehrsausschuss tun würden.

MR Achim Frieling (MUNV): Das mache ich sehr gerne. – Herr Staatssekretär Haase hat es gerade schon erläutert: Der Landesbetrieb führt für alle seine Bauwerke Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 durch. Das bedeutet: alle sechs Jahren eine handnahe Bauwerksprüfung, eine Hauptprüfung, drei Jahre danach eine einfache Prüfung und dazwischen laufende Besichtigungen und Beobachtungen. Der Landesbetrieb hat seine Bauwerke also gut im Blick.

Die angesprochene Brücke an der B236 ist in die Jahre gekommen und hatte bereits eine Vorschädigung. Das war bekannt, sie war aber für den genehmigungsfreien Schwerverkehr zugelassen; das heißt, 40 t Gesamtgewicht waren erlaubt, allerdings keine Schwertransporte. Dann wurde ein Schwertransport mit einem Gewicht von 80 t, also dem Doppelten des eigentlich Zugelassenen, beantragt. Dieser Antrag wurde unter Verweis auf die deutliche Gewichtsüberschreitung abgelehnt. Der Transport fand aber trotzdem statt. Es ist vermutlich nachvollziehbar, dass eine solch massive Belastung für ein Bauwerk, das zwar noch für den üblichen Verkehr nutzbar ist, aber eine Vorschädigung hat, zu viel sein kann. Im Anschluss an diese Überfahung durch den Schwertransporter wurde vom Landesbetrieb eine Sonderprüfung durchgeführt, und dabei wurde festgestellt, dass sich vorhandene Schäden zum Teil stark ausgeweitet haben. Infolgedessen muss das Bauwerk auf 3,5 t abgelastet werden.

Das soll einerseits das Bauwerk schützen und andererseits gewährleisten, dass der Verkehr, ausgenommen der Schwerverkehr, weiterfahren kann. Dass noch Reserven vorhanden sind, erkennt man daran, dass ÖPNV, Rettungsdienste, Entsorgungs- und Räumfahrzeuge das Bauwerk weiterhin nutzen dürfen. Morgen wird die Ablastung erfolgen, eine weiträumige Umleitung ist gestern unter Beteiligung der betroffenen Verkehrsbehörden bzw. Kommunen beschlossen worden.

Wir haben Verkehrsdaten aus 2015 hochgerechnet: In beiden Fahrtrichtungen zusammen haben wir eine Verkehrsstärke von rund 10.000 Fahrzeugen am Tag, davon sind etwa 1.000 Lkw. Nicht eingerechnet sind natürlich diejenigen Verkehre, die durch Umleitungen bzw. Umfahrungen infolge der Sperrung der A45 zusätzlich entstehen. Darüber haben wir keine Daten. Das ist die Größenordnung, über die wir sprechen. Ein Großteil dieser Fahrzeuge wird sich natürlich andere Wege suchen, und die Ziel- und Quellverkehre werden in die Nähe des Bauwerks gelangen. Im nachgeordneten Bereich gibt es aber noch Redundanzen.

MDgt'in Kirsten Holling (MUNV): An der B54 haben wir noch eine Stelle, an der die Gradienten nicht abgesenkt ist. Da haben wir derzeit eine Durchfahrtshöhe von 3,90 m, das heißt, ein großer Teil des Verkehrs kann diese Strecke nutzen, aber eben nicht

der komplette Verkehr. Das betrifft natürlich vor allem den Lkw-Verkehr. Um die Erschließung bzw. Versorgung der Region weiter sicherzustellen, liegt uns diese Gradientenabsenkung nach wie vor am Herzen.

StS Viktor Haase (MUNV): Die Frage, ob man das wegen der Umleitungsverkehre bzw. Verlagerungseffekte aussetzen kann, will ich gerne in die Gespräche – so sie denn stattfinden – mit den Bürgermeistern und dem Landrat mitnehmen.

Gordan Dudas (SPD): Genau das war die Bitte, es ging gar nicht darum, das überhaupt nicht durchzuführen. Die Versorgung der Region gelingt immerhin schon seit Jahrzehnten, und ich denke, das würde auch weiterhin funktionieren, bis die Brücke steht und wir den Umleitungsverkehr nicht mehr haben. So würde nicht noch mehr Verkehr in das schon arg gebeutelte Volmetal gelangen. Deswegen lautet die Frage, ob sich diese Maßnahme verschieben lässt und wir die Situation so belassen wie bisher.

Eine kurze Nachfrage: Sie haben von dem Unternehmen gesprochen, das unerlaubterweise mit der doppelten Last über die Brücke gefahren ist. Wird es seitens des Landes Regressansprüche an dieses Unternehmen geben?

MR Achim Frieling (MUNV): Das wird geprüft, das ist allerdings sehr schwierig, weil man bei Schadensersatzforderungen natürlich beweisen muss, dass der Schaden durch genau eine Handlung entstanden ist. Vorschädigungen – wenn beispielsweise schon ein Riss da ist und weiter wird – sind immer ein sehr schwieriges Thema, mit dem man sich juristisch auseinandersetzen muss. Das wird natürlich geprüft, aber ob das gelingen wird, kann ich nicht beurteilen.

3 Leistungsfähigkeit des Rheins als Wasserstraße und logistische Lebensader erhalten

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/611

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahmen
18/20, 18/28, 18/29, 18/31, 18/32,
18/37 – Neudruck –, 18/39, 18/79

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
31.08.2022)*

Der Ausschuss kommt überein, den TOP aus Zeitgründen heute nicht zu behandeln und ihn in der Sitzung am 1. März 2023 erneut aufzurufen.

4 Die Landesregierung muss den Schutz der kritischen Infrastruktur sicherstellen

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/1375

(Überweisung des Antrags an den Innenausschuss – federführend –, den Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales, den Ausschuss für Heimat und Kommunales, den Haushalts- und Finanzausschuss, den Verkehrsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Natur- und Verbraucherschutz, Landwirtschaft, Forsten und ländliche Räume, den Ausschuss für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie sowie den Ausschuss für Bauen, Wohnen und Digitalisierung am 02.11.2022)

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen aller Fraktionen, sich nachrichtlich an der Anhörung des federführenden Ausschusses am 9. Februar 2023 zu beteiligen.

5 Arbeitsplanung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für das Jahr 2023 *(Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 3])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/683

Der Ausschuss kommt überein, den TOP aus Zeitgründen heute nicht zu behandeln und ihn auf Grundlage eines zu aktualisierenden Berichts in der Sitzung am 1. März 2023 erneut aufzurufen.

6 Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem 8. Änderungsgesetz zum RegG (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 4]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/680

In Verbindung mit:

Verwendung der Regionalisierungsmittel (*Bericht beantragt von der FDP-Fraktion [s. Anlage 5]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/684

Der Ausschuss kommt überein, den TOP aus Zeitgründen heute nicht zu behandeln und ihn in der Sitzung am 1. März 2023 erneut aufzurufen.

7 Siebte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung (*Bericht beantragt von der SPD-Fraktion [s. Anlage 6]*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/682

Der Ausschuss kommt überein, den TOP aus Zeitgründen heute nicht zu behandeln und ihn in der Sitzung am 1. März 2023 erneut aufzurufen.

8 Achte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung

Vorlage 18/656 (Verordnung)
Drucksache 18/2493 (Unterrichtung)

Der Ausschuss stellt Einvernehmen zur Verordnung her.

9 Verschiedenes

hier: Bedarfstermin entfällt

Der Ausschuss kommt überein, den Bedarfstermin am 1. Februar 2023 nicht wahrzunehmen, dafür aber am 1. März 2023 möglichst etwas länger zu tagen.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

6 Anlagen

04.04.2023/05.04.2023



UPDATE

Die Volmetalbahn ein Jahr nach der Jahrhundertflut

Bericht im Verkehrsausschuss des Landtags NRW

18.01.2023 | DB Netz AG | Netz Hagen | Tobias Hauschild | Landtag Düsseldorf Verkehrsausschuss

Volmetalbahn wird schnellstmöglich vollständig befahrbar sein!



Wir möchten zum Stand der Flutschäden informieren.



Überblick über die **Volmetalbahn**

- Lage im Netz
- Dammsanierung in Schalksmühle
- Brückensperrung in Brügge

Wiederholung



Volmebrücke in Brügge

- Überblick über das Ausmaß der gewachsenen Flutschäden
- Szenarien zur Instandsetzung
- **Ergebnis** der Variantenuntersuchung
- grober **Zeitplan**

UPDATE



Dammsanierung Schalksmühle

- Errichtung von Stützbauwerken und Dammsanierung
- **Blick** auf fertiges Bauwerks in km 18
- **Herausforderungen** der noch laufenden Arbeiten in km 17

UPDATE

Ein Jahr nach der Flutkatastrophe im Juli 2021 waren bereits 85 % der zerstörten Infrastruktur wieder in Betrieb.



Volmetalbahn



Die Volmetalbahn folgt südlich von Hagen dem Lauf der Volme bis zu ihrem Quellort in Meinerzhagen.



Volmetalbahn

Strecke 2810

- eingleisig
- Nebenbahn
- nicht elektrifiziert

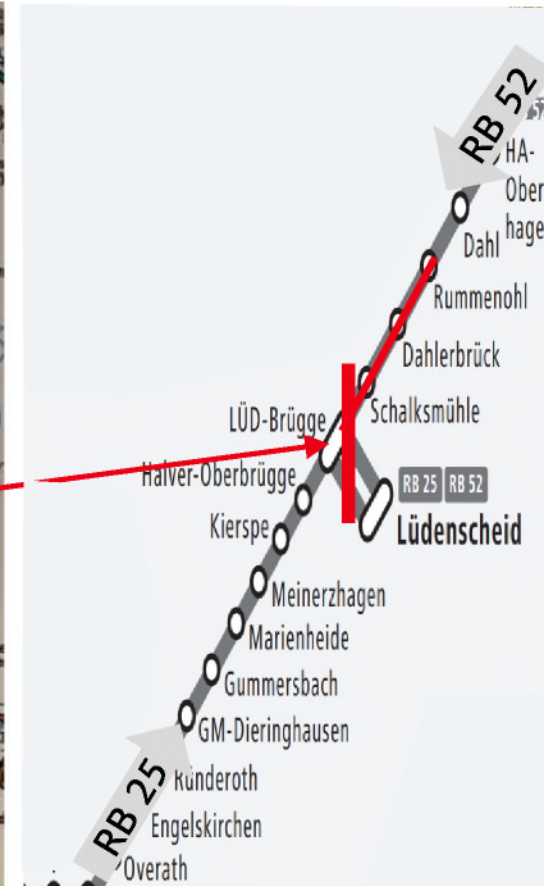
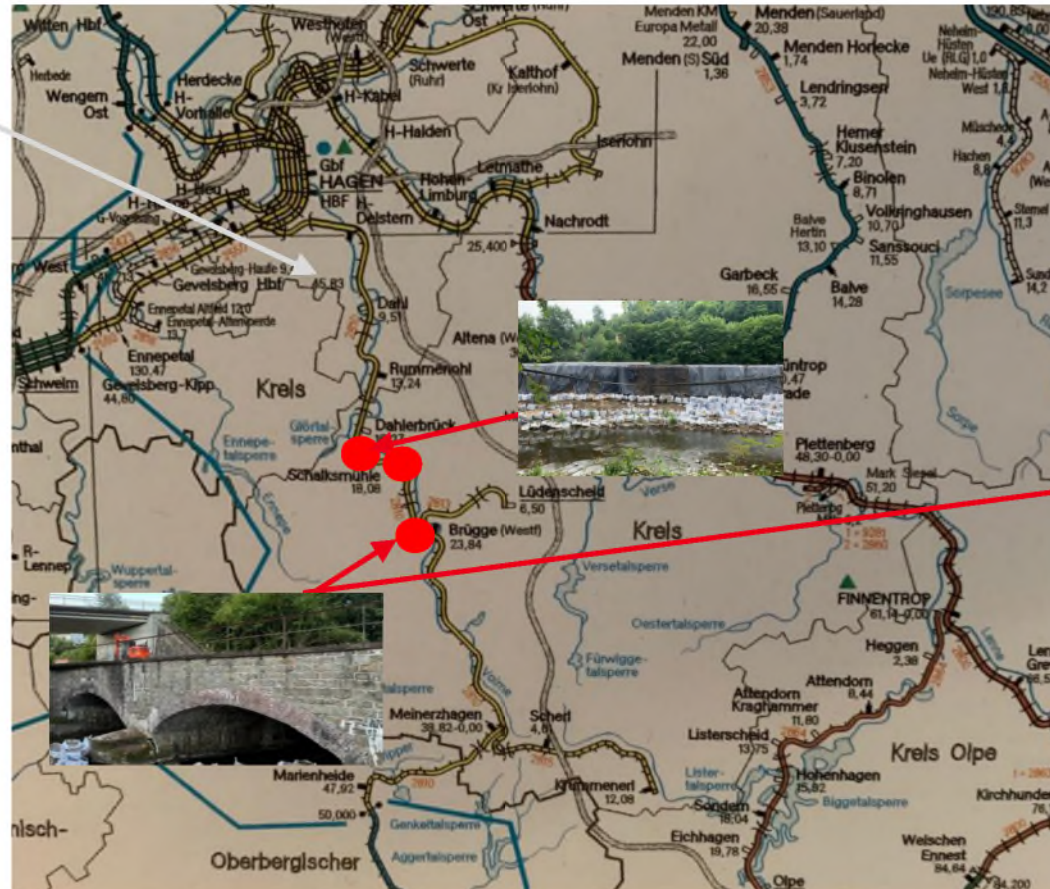
Betriebsprogramm

- ca. 70 Züge / Tag
- RegionalBahn 52
- RegionalBahn 25
- geringer Schienengüterverkehr
- 1 Gleisanschluss im Volmetal
- Holzverladung in Brügge

Abzweigende Stichstrecke

Strecke 2813

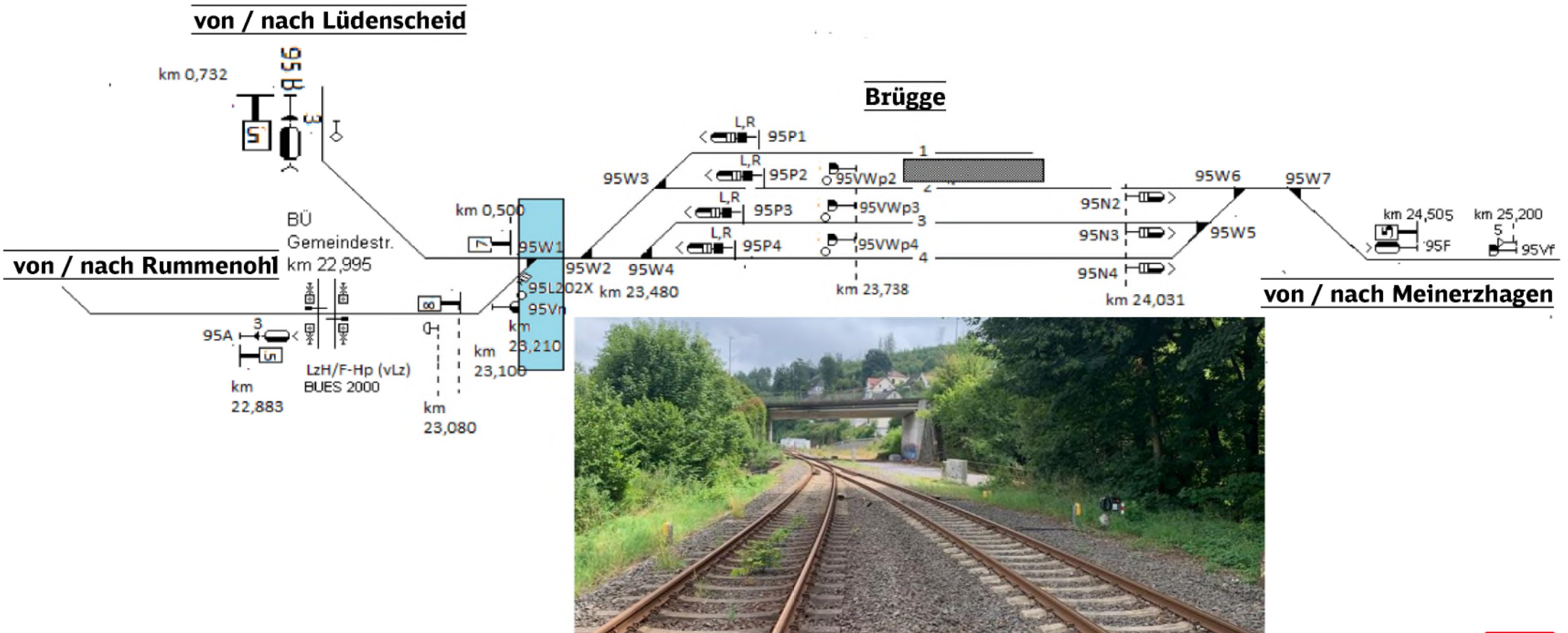
Auf der Brücke liegt die Weiche 1 des Bf Brügge – Verzweigung Richtung Haltepunkt Lüdenscheid



Volmebrücke in Brügge

Die Eisenbahnüberführung in km 23,515 über die Volme ist im Juli 2022 für den Bahnverkehr gesperrt worden.

Die Brücke liegt im nördlichen Bahnhofskopf von Brügge. Auf ihr verzweigt die Strecke nach Rummenohl und Lüdenscheid.



Die Gewölbebrücke wurde im Sommer 2022 bei Niedrigwasser und nach Beräumung des Gerölls vollständig inspiziert.

DB NETZE
Wiederholung



Beschädigungen am Strömungsabweiser (links) durch die Flut führten zu einer fortschreitenden Unterspülung des Mittelpfeilers (rechts).



Aktueller Blick auf das Bauwerk zeigt den bestehenden Druck auf den Mittelpfeiler der Gewölbebrücke.



Es wurden 3 unterschiedliche Varianten an der Volmebrücke aus 1885 in Brügge geprüft und bewertet:



1 Ertüchtigung des Mittelpfeilers

1a ...mit Mikropfählen



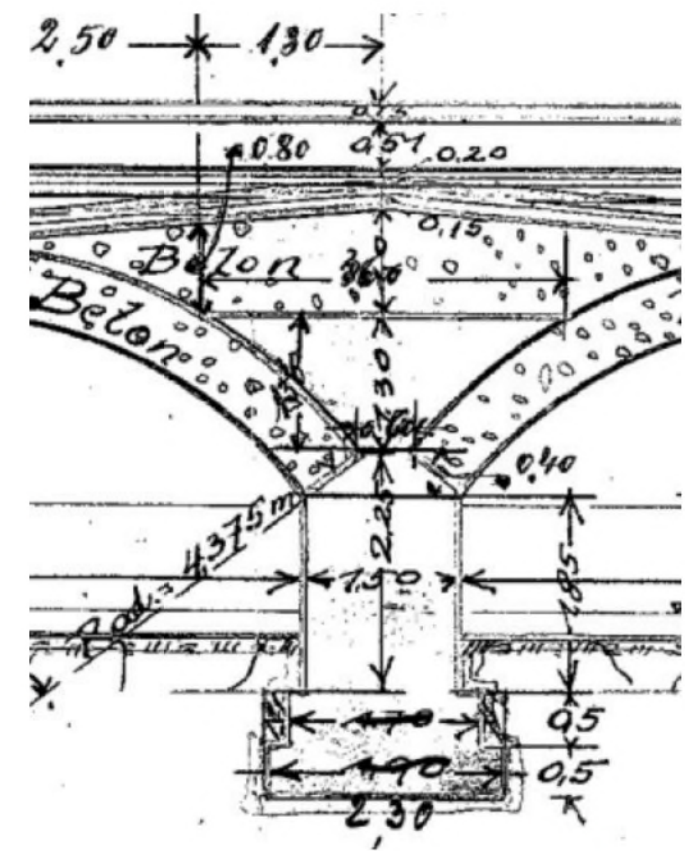
1b ...mittels Düsenstrahlverfahren



2 Einbau von Standard-Hilfsbrücke(n)



3 Einbau einer Behelfs-Trogbrücke / Spezialanfertigung



Zwei Varianten mussten verworfen werden; die Vorzugsvariante wurde optimiert und geht nun in Ausschreibung & Umsetzung:



1 Ertüchtigung des Mittelpfeilers *verworfen*

1a ...mit Mikropfählen



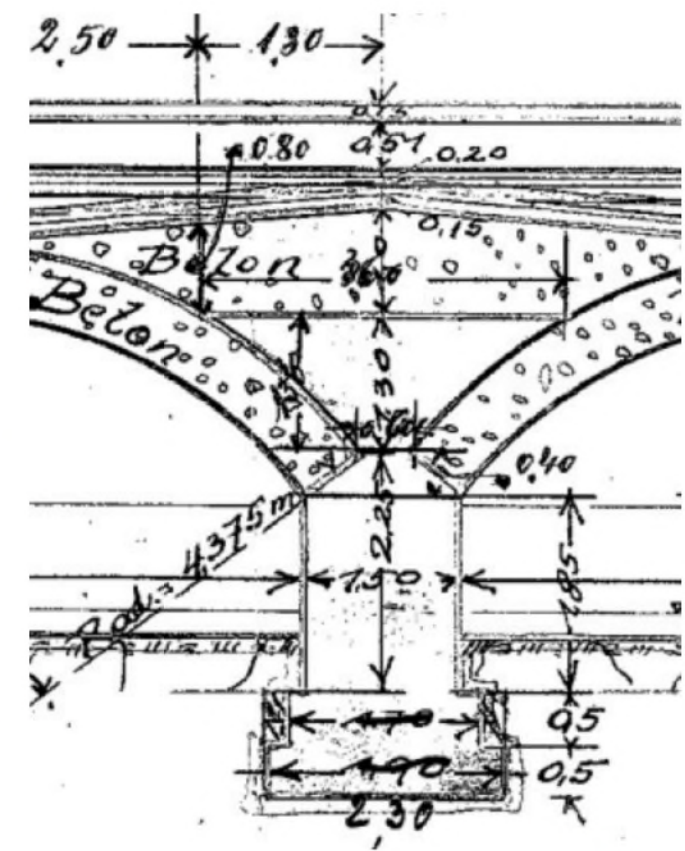
1b ...mittels Düsenstrahlverfahren



2 Einbau von Standard-Hilfsbrücke(n) *verworfen*








3 Einbau einer Behelfs-Trogbrücke / Spezialanfertigung *modifiziert*



Die Varianten hatten jeweils unterschiedliche Herausforderungen und Vorteile:

DB NETZE
UPDATE

	1 Ertüchtigung des Mittelpfeilers <i>verworfen</i>	2 Einsatz von Hilfsbrücke(n) <i>verworfen</i>	3 Einbau einer Behelfs-Trogbrücke <i>modifiziert</i>
			
	<ul style="list-style-type: none"> - Brücke kann zunächst weiter genutzt werden - vermutlich am schnellsten zu realisieren 	<ul style="list-style-type: none"> - Standardhilfsbrücke(n) - lange Liegedauer bis zum Neubau möglich - bewährtes Verfahren 	<ul style="list-style-type: none"> - Lange Liegedauer bis zum Neubau möglich
	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzungsdauer begrenzt - Arbeiten nur unter einseitiger Trockenlegung der Volme - Gefahr weiterer Beschädigungen der Brücke durch Bauarbeiten 	<ul style="list-style-type: none"> - auf einer Hilfsbrücke ist keine Weiche möglich - nur eine Strecke anfahrbar <u>oder</u> - Verlegung der Weiche(n) 	<ul style="list-style-type: none"> - Spezialanfertigung - umfangreiches Planungs- und Genehmigungsverfahren

Realisierbarkeit hängt von Ergebnissen der geologischen & weiterer Untersuchungen ab.

Die Varianten haben jeweils unterschiedliche Herausforderungen und Vorteile:



UPDATE

3 **modifiziert**

1 **verworfen**
Ertüchtigung des Mittelpfeilers



2 **verworfen**
Einsatz von Hilfsbrücke(n)



3 **modifiziert**
Einbau einer ~~Behelfs~~-Trogrücke als direkter Endzustand



- Brücke kann zunächst weiter genutzt werden
- vermutlich am schnellsten zu realisieren

- Standardhilfsbrücke(n)
- lange Liegedauer bis zum Neubau möglich
- bewährtes Verfahren

- ~~Lange Liegedauer bis zum~~ **Neubau möglich**
- direkter Neubau mit Stahlbetonfertigteilen
- keine erneute Sperrung nötig
- hochwasserresilient ohne Mittelpfeiler



- Nutzungsdauer begrenzt
- Arbeiten nur unter einseitiger Trockenlegung der Volme
- Gefahr weiterer Beschädigungen der Brücke durch Bauarbeiten

- auf einer Hilfsbrücke ist keine Weiche möglich
- nur eine Strecke anfahrbar oder
- Verlegung der Weiche(n)

- Spezialanfertigung
- ~~umfangreiches Planungs- und Genehmigungsverfahren~~
- Entfall Planrecht nach § 18 Abs. 1 Satz 4 AEG

Mit einem ambitionierten Zeitplan wollen wir im Jahr 2023 eine neue Volmebrücke in Lüdenscheid-Brügge errichten.



Ausschreibung

- Bekanntmachung und EU-weite Ausschreibung
- Verhandlungsverfahren mit funktionaler Leistungsbeschreibung

Ausführungsplanung

- Planung konstruktiver Ingenieurbau
- Umweltplanung, Gutachten
- Planprüfung
- Zustimmungserklärungen

Inbetriebnahme der neuen Volmebrücke

- vollständige Wiederinbetriebnahme der Volmetalbahn geplant zum Fahrplanwechsel am 10.12.2023

Dezember 2022

März 2023

Juni 2023

September 2023

Dezember 2023

Vergabe

- Angebotsprüfung
- Bietergespräche
- Vergabe / Zuschlag

Bauphase

- Baufeldfreimachung und Kampfmittelsondierung
- Abbruch / Rückbau
- Gründungsarbeiten
- Ersatzneubau mit Stahlbetonfertigteilen
- Wiederherstellung Gleis (inkl. Weiche)

Dammsanierung / Stützwände

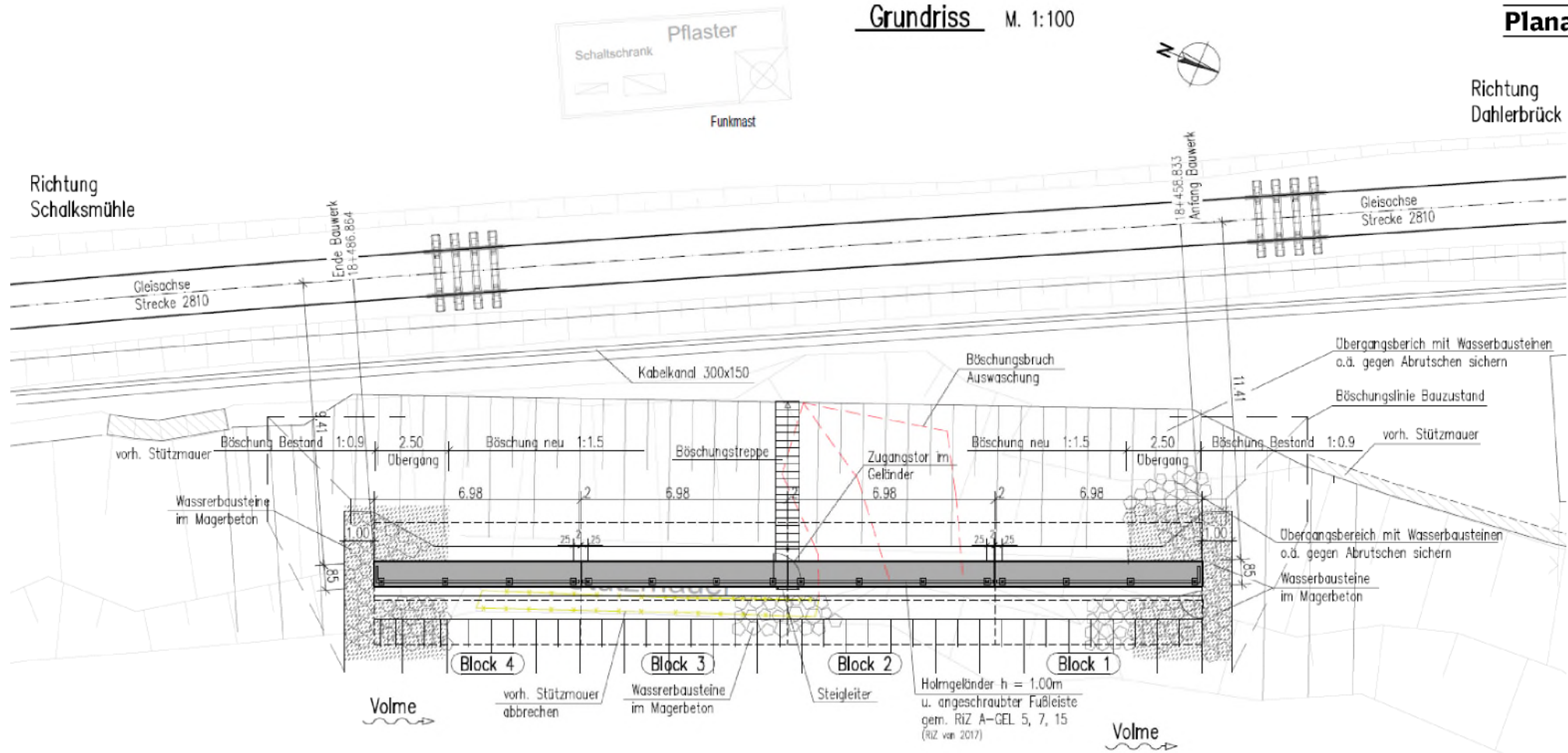
In km 17 und 18 der Volmetalbahn muss der Bahndamm umfangreich saniert werden. Dazu werden zwei Stützbauwerke errichtet.

Zwei neue Stützbauwerke mussten vollständig neu geplant und errichtet werden (übliche Projektdauer: 4 Jahre).



Wiederholung

Planauszug



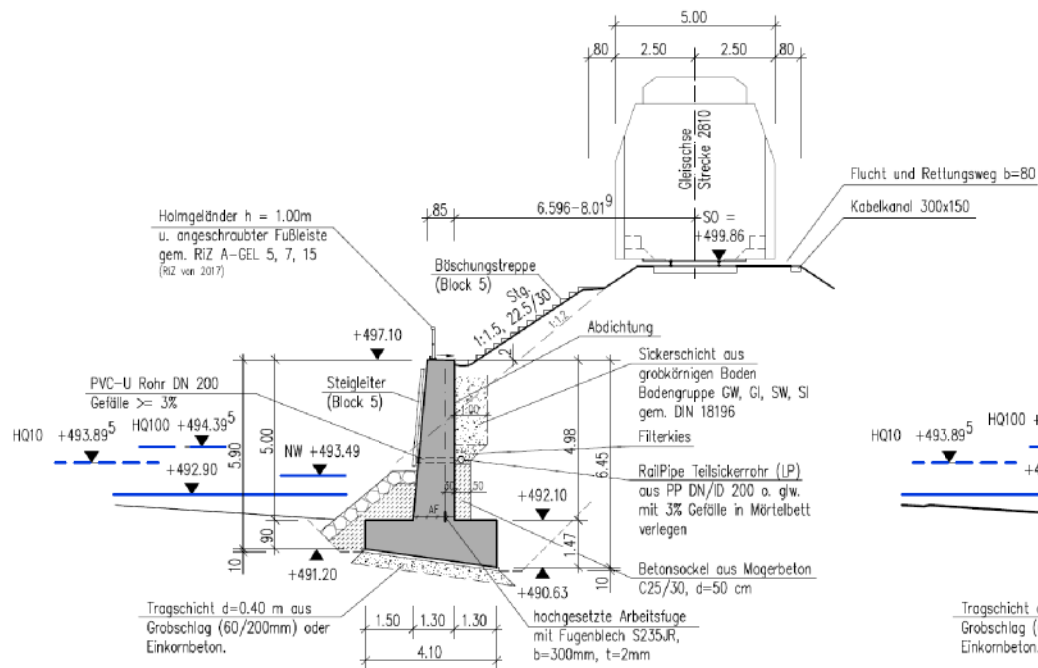
Die Ausführung sichert den Damm an diesen Stellen für die nächsten 100 Jahre.



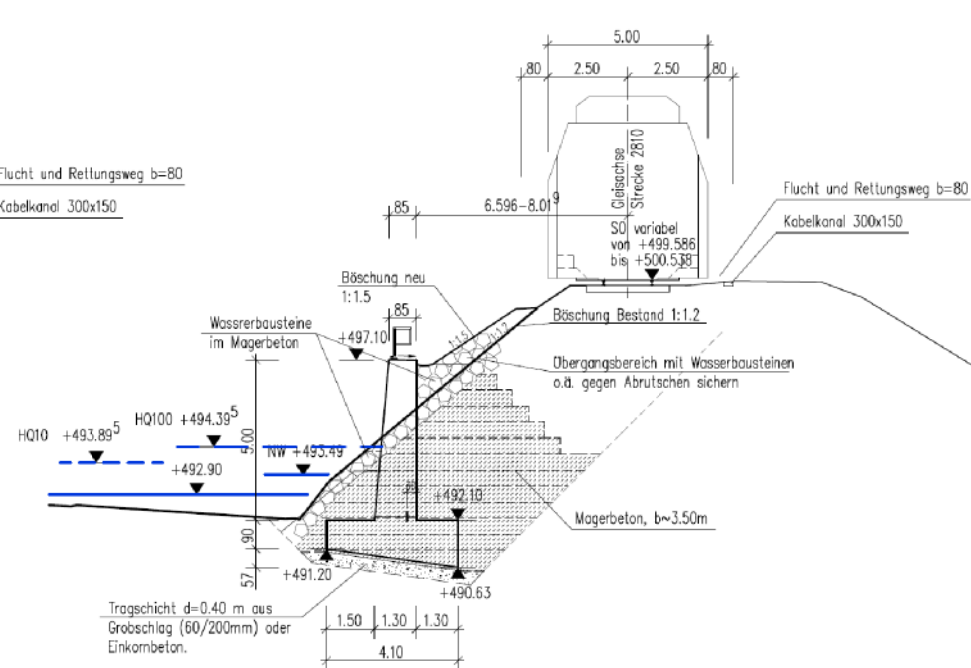
Wiederholung

Planauszug

Schnitt A-A M. 1:100
Regelquerschnitt



Schnitt B-B M. 1:100
Bauwerkanfang und Bauwerksende



Abdichtung aufg. Wand und Fundament erdseitig:
 -Vorbereitung für Abdichtung
 -Voranstrich aus Bitumenlösung gem. Ril 804.6101
 -2 Lagen kunststoffmodif. Bitumendickbeschichtung (KMB)
 >= 3mm Schichtdicke nach Durchtrocknung gem. Ril 804.6101

Möglich wurden die Arbeiten erst bei Niedrigwasser der Volme im Sommer (Foto aus August 2022).

DB NETZE



Die Arbeiten in km 18,5 konnten trotz anspruchsvoller Ausführungsplanung wie geplant fertig gestellt werden.



**Der Bahndamm zwischen Schalksmühle und Brügge ist
hochwasserresilient wiederhergestellt.**



In km 17 wurden zunächst über 300 LKW-Ladungen Erdreich bewegt und der alte Damm abgetragen (Fotos aus August 2022).



Aufgrund von Wassereintritt muss in km 17 zunächst ein großer Spundwandkasten für die Baugrube errichtet werden.



Mit dieser aufwändigen Wasserhaltung werden die Arbeiten bis Sommer 2023 abgeschlossen sein.



Aktuelle Überflutung der Baugrube zeigt Herausforderungen in der Bauausführung. Zeitplan bleibt bestehen.



Die Volmetalbahn werden wir mit Umsetzung der Maßnahmen in 2023 Stück für Stück wieder vollständig in Betrieb nehmen.





Christof Rasche MdL | Platz des Landtags 1 | 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Verkehr
Herrn Matthias Goeken MdL
Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Christof Rasche MdL

Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen

Sprecher für Verkehr

Sprecher für Sport

Düsseldorf, 05. Jan. 2023

Schriftliche Berichts-anfrage für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. Januar 2023 mit Tagesordnungspunkt „Akten- und Informationslage Sanierung Rahmede-Talbrücke, A45“

Sehr geehrter Herr Goeken,

In den bisherigen parlamentarischen Befassungen mit den Entscheidungen der jeweils zuständigen Stellen für die BAB 45 und damit auch für die Talbrücke Rahmede sind verschiedene Fragen offen geblieben. Verkehrsminister Oliver Krischer hat in seinen Ausführungen in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 02. November 2022 nicht zuletzt auf den Übergang der Projektakten auf die Autobahn GmbH im Zuge der Zuständigkeitsübertragung von Straßen.NRW auf den Bund verwiesen und erklärt, dass die entsprechenden Akten nicht mehr im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung vorhanden seien. Deshalb seien Informationen zur tatsächlichen Projektplanung bezüglich der Umsetzung einer Sanierung bzw. einem Ersatzneubau der Rahmede-Talbrücke nicht mehr vorhanden. Mit der Antwort auf die Kleine Anfrage 757 vom 19. Dezember 2022 hat der Minister zugegeben, dass die in der Ausschusssitzung dargestellte Akten- und Informationslage nicht den vollen Tatsachen entspricht. Ein Medienbericht von t-online vom 23.12.20221 bestärkt die Tatsache, dass in der entsprechenden Ausschusssitzung unzureichend über die tatsächlichen Sachverhalt durch den Minister berichtet worden ist.

Die Landesregierung wird um einen ausführlichen schriftlichen Bericht gebeten, der die Abläufe und Entscheidungen zur Verstärkung, Erhalt und Neubau der Rahmede-Talbrücke im Zeitraum der letzten 10 Jahre auf Basis aller der Landesregierung verfügbaren Informationen rekonstruiert. Ergänzend wird gebeten, dass die Landesregierung dabei folgende Fragen beantwortet:

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

¹ Siehe: https://www.t-online.de/region/dortmund/id_100101082/nrw-a45-heikle-wende-in-hendrik-wuests-brueckendebakel.html

1. Bis wann wurden die Pläne für einen zeitigen Neubau der Rahmede-Talbrücke verfolgt?
2. Warum ist der Neubau schließlich verschoben worden?
3. Welche Personen und Amtsträger waren an der Entscheidung beteiligt, den Neubau zu verschieben?
4. Hatte der damalige Verkehrsminister Hendrik Wüst davon Kenntnis, dass der Neubau der Rahmede-Talbrücke verschoben wird?
5. Warum ist dem Verkehrsausschuss über die tatsächliche Akten- und Informationslage in der Sitzung am 02. November 2022 nicht vollumfänglich berichtet worden?

Ich bitte den Bericht als eigenen Tagesordnungspunkt unter dem Titel: „Akten- und Informationslage Sanierung Rahmede-Talbrücke, A45“ auf die Tagesordnung der Ausschusssitzung zu setzen.

Mit freundlichen Grüßen



Christof Rasche



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

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

Gordan Dudas MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

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

23.12.2022

Arbeitsplanung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für das Jahr 2023

Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzende,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Arbeitsplanung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr für das Jahr 2023“.

Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

1. Welche Gesetzesinitiativen aus dem Verantwortungsbereich des Ministeriums werden im Jahr 2023 dem Landtag vorgelegt? Wie sieht hierzu die genaue Zeitplanung aus?
2. Welche Bundesratsinitiativen plant das Ministerium und wann werden diese in den Bundesrat eingebracht?
3. Welche Verordnungen plant das Ministerium und wann werden diese von der Landesregierung verabschiedet? Wie wird dabei der Landtag beteiligt?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.



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

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

Gordan Dudas MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

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

23.12.2022

Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem 8. Änderungsgesetz zum RegG

Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzende,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Verwendung der Regionalisierungsmittel nach dem 8. Änderungsgesetz zum RegG“. Mit Beschluss des Bundestages vom 15. und des Bundesrats vom 16. Dezember ist das 8. Änderungsgesetz zum Regionalisierungsgesetz (RegG) nun geltendes Recht. Die im Bundeskoalitionsvertrag getroffene Festlegung, dass die Regionalisierungsmittel, die insbesondere für die Finanzierung des SPNV verwendet werden sollen, signifikant erhöht werden, ist so umgesetzt worden.

Vor diesem Hintergrund bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung über das geplante Verfahren und die Verwendung der zusätzlichen Regionalisierungsmittel für 2022 in Höhe von rund 174,23 Mio. Euro zu berichten. Ebenso wird darum gebeten, über die weiteren Auswirkungen der Änderungen entsprechend des 8. Änderungsgesetzes des RegG für die Folgejahre zu berichten.

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.

Christof Rasche MdL | Platz des Landtags 1 | 40221 Düsseldorf

An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Verkehr
Herrn Matthias Goeken MdL
Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Christof Rasche MdL

Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen
Sprecher für Verkehr
Sprecher für Sport

Düsseldorf, 05. Jan. 2023

Schriftliche Berichtsfrage für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. Januar 2023 mit Tagesordnungspunkt „Verwendung der Regionalisierungsmittel“

Sehr geehrter Herr Goeken,

Die Regionalisierungsmittel werden von den Ländern in erster Linie zur Finanzierung des Verkehrsangebotes im SPNV eingesetzt. Ein Teil der Mittel wird auch für investive Maßnahmen im schienen- und straßengebundenen ÖPNV verwendet. Dies umfasst sowohl die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben als auch die Beschaffung von Straßenbahnen, Bussen und Schienenfahrzeugen. Die Länder entscheiden in eigener Zuständigkeit über die Verwendung und weisen dies dem Bund jährlich nach. Das Bundesverkehrsministerium erstellt auf der Grundlage dieser Nachweise einen Bericht an den Deutschen Bundestag. Dieser liegt zuletzt für das Kalenderjahr 2018 vor (BT-Drs. 20/672). Die Verwendungsnachweise der Folgejahre werden derzeit vom Bund geprüft und sollen in Kürze veröffentlicht werden.

Die Landesregierung wird auf Basis der Berichterstattung an den Bund um einen schriftlichen Bericht über die Verwendung der Regionalisierungsmittel der Jahre 2019, 2020, 2021 und insbesondere 2022 gebeten (welche Anteile wurden jeweils in den Bereichen Leistungsbestellung, Fahrzeuginvestitionen, ÖPNV-spezifische Ausgaben, Infrastrukturinvestitionen, Managementaufwand, Tarifausgleiche SPNV/ÖPNV etc. verausgabt). Dabei bitte ich die Landesregierung folgende Fragen zusätzlich zu beantworten:

1. Wie hoch war die Regionalisierungsmittel-Rücklage des Landes zum 1. Januar 2023?
2. Wie hat sich die Regionalisierungsmittel-Rücklage des Landes in den vergangenen 10 Jahren entwickelt? (Bitte einzeln nach Jahren aufschlüsseln.)

FDP-Landtagsfraktion NRW
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

T: 0211 | 884 – 25 29
F: 0211 | 884 – 36 56

christof.rasche@landtag.nrw.de
www.christof-rasche.de

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of two distinct, stylized cursive marks.

Christof Rasche



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

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

Gordan Dudas MdL
Verkehrspolitischer Sprecher

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

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

23.12.2022

Siebte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung

Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung zur nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses

Sehr geehrter Herr Vorsitzende,

die SPD-Fraktion bittet die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur fristgerecht nächstmöglichen Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Siebte Verordnung zur Änderung des ÖPNV-Pauschalen-Verordnung“. Dies erfolgt auf Grundlage der Diskussion in der Ausschusssitzung vom 9.12.2022.

Der Bericht soll dabei u.a. folgende Fragen beantworten:

1. Inwiefern kann eine pandemiebedingte Verzerrung der zugrundeliegenden Zahlen ausgeschlossen werden?
2. Falls im Nachhinein eine Verzerrung der Zahlen festgestellt wird, wie wird mit dieser umgegangen, damit für die Kommunen eine auskömmliche Finanzierung gesichert wird?
3. Inwiefern findet die anhaltende Energiepreisentwicklung mit ihren Auswirkungen auf die Ausgaben für SPNV und ÖPNV im Gültigkeitszeitraum der 7. ÖPNV-Pauschalen-Verordnung Berücksichtigung und wie geht die Landesregierung hiermit um?
4. Wie ist der aktuelle Stand der internen Überlegungen zu einer Sonderförderung, die am 9.12.2022 in der Ausschusssitzung genannt wurde?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas MdL

#SozialerFortschritt
Für die Vielen,
nicht die Wenigen.