



Verkehrsausschuss

10. Sitzung (öffentlich)

22. März 2023

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:36 Uhr bis 15:00 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Eva-Maria Bartylla

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

	Vor Eintritt in die Tagesordnung	5
1	Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein	6
	Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 18/1355	
	Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses	
	Stellungnahme 18/216	
	Stellungnahme 18/231	
	Stellungnahme 18/232	
	Stellungnahme 18/235	
	Stellungnahme 18/238	
	Stellungnahme 18/239	
	Stellungnahme 18/240	
	Stellungnahme 18/243	
	Stellungnahme 18/245	

– abschließende Beratung und Abstimmung

– Wortbeiträge

Der Ausschuss stimmt dem Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Fraktion der AfD zu.

2 Die Landesregierung muss den Schutz der Kritischen Infrastruktur sicherstellen **11**

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/1375

Ausschussprotokoll 18/163 (Anhörung am 09.02.2023)

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, kein Votum abzugeben.

3 Zügigere Entfernung und Verwertung rechtswidrig abgestellter Kraftfahrzeuge mittels Beseitigungsanordnungen sowie Vollstreckung im Wege des Sofortvollzugs **12**

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/3309

– Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, die Beratung zu verschieben.

4 Grenzenlose Reisefreiheit: Nach Corona sollen mehr Jugendliche im Sommer durch Europa reisen **13**

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/3283

– keine Wortbeiträge

Der Ausschuss kommt überein, kein Votum abzugeben.

- 5** **Nachtflugregelung am Flughafen Düsseldorf – Theorie und Praxis** (*Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [s. Anlage 1]*) **14**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1009
- Wortbeiträge
- 6** **Sachstandsbericht zum Bauprojekt BETUWE-Linie in Nordrhein-Westfalen** (*Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [s. Anlage 2]*) **16**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1007
- Wortbeiträge
- 7** **Bericht der Landesregierung zum Sachstand rund um die Aushändigung des Brückenbuchs, der Baupläne und der Computermessergebnisse zur Rahmedetalbrücke** (*Bericht beantragt von der Fraktion der AfD [s. Anlage 3]*) **19**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1008
- Wortbeiträge
- 8** **2 ½ Jahre nach tödlichem Unfall mit Lärmschutzwand – Wo bleibt das damals von der Landesregierung angekündigte Gutachten?** (*Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [s. Anlage 4]*) **20**
- Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1011 (Neudruck)
- Wortbeiträge
- 9** **Verschiedenes** **25**
- hier: Rheinbrücke Krefeld-Uerdingen

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Matthias Goeken teilt mit, dass Minister Krischer heute an der Verkehrsministerkonferenz teilnehme und deshalb von Herrn Staatssekretär Haase vertreten werde.

1 Schienenpersonennahverkehr in Nordrhein-Westfalen muss verlässlich sein

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/1355

Schriftliche Anhörung
des Verkehrsausschusses
Stellungnahme 18/216
Stellungnahme 18/231
Stellungnahme 18/232
Stellungnahme 18/235
Stellungnahme 18/238
Stellungnahme 18/239
Stellungnahme 18/240
Stellungnahme 18/243
Stellungnahme 18/245

– abschließende Beratung und Abstimmung

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
03.11.2022)*

Vorsitzender Matthias Goeken bedankt sich für die schriftlichen Stellungnahmen, deren Auswertung in der Sitzung am 1. März 2023 auf die heutige Tagesordnung verschoben worden sei.

Ina Besche-Krastl (GRÜNE) schließt sich im Namen der beiden antragstellenden Fraktionen dem Dank für die Stellungnahmen an. Es freue sie, dass die Analyse des Istzustands geteilt werde, die im Antrag formulierten Ziele einen Nerv getroffen hätten und der Antrag in allen Stellungnahmen positiv oder auch sehr positiv bewertet werde.

Sie gehe davon aus, dass das Ministerium und alle im Raum Anwesenden zukünftig verstärkt an der Verbesserung der SPNV-Qualität arbeiten wollten.

Oliver Krauß (CDU) findet die Stellungnahmen sehr hilfreich.

Eine sehr breite Mehrheit der Sachverständigen unterstütze den Antrag.

Von der Deutschen Bahn AG sei das dringend notwendige Bekenntnis zur Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur gekommen, und der vorgesehene finanzielle Beitrag sei positiv bewertet worden.

Der Verkehrsclub Deutschland und der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe begrüßten den allgemeinen Ansatz des Programms „Robustes Netz“.

Der VDV Nordrhein-Westfalen betone, dass der vorliegende Antrag die richtigen Akzente setze und die drängenden Probleme benenne.

Das Sachverständigenbüro teile die Meinung, dass eine reine Behebung von Mängeln nicht zielführend sei. Seit Jahren würden nur Mängel behoben. Die Erneuerung der Schieneninfrastruktur müsse grundsätzlich und ganzheitlich angegangen werden.

Es freue ihn, dass in diesem Ausschuss nicht nur sachlich darüber diskutiert werde, sondern bei diesen Themen auch grundsätzlich eine breite Mehrheit festzustellen sei. Von daher werbe er um Zustimmung zum Antrag.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) führt aus, den Titel des Antrags trage ihre Fraktion mit, aber beim Inhalt sehe sie viel Luft nach oben, weshalb ihre Fraktion den Antrag ablehnen werde.

Sie frage sich, ob man an unterschiedlichen Anhörungen teilgenommen habe. Die Anzuhörenden hätten doch ganz unmissverständlich mitgeteilt, dass die Programme der letzten Monate nicht im Entferntesten ausreichten, um überhaupt die Bestandsverkehre aufrechtzuerhalten.

Die Verkehrsverbünde, die hier gewesen seien, hätten doch deutlich gemacht, dass ihnen bis 2031 5,8 Milliarden Euro fehlten, durchschnittlich also 600 Millionen im Jahr. An der Stelle hätten die Landesregierung und die regierungstragenden Fraktionen absolut nichts nach vorne gebracht.

Es fehle an Anstrengungen des Landes für die Bestandsverkehre. Die Frage sei, wie mit diesen Programmen bis 2030 sogar 60 % mehr öffentlicher Verkehr erreicht werden solle. Es fehle an Investitionsprogrammen für die Schieneninfrastruktur. Sie vermisse das große Konzept.

Christof Rasche (FDP) kündigt an, dass seine Fraktion dem Antrag zustimmen werde, denn im Antrag stehe definitiv nichts Falsches, was daran liegen könne, dass sich im Grunde alles, was im Antrag stehe, fast eins zu eins auf der Internetseite von Fokus Bahn nachlesen lasse.

Finanzierung und Infrastruktur seien in dem Antrag gar nicht thematisiert, obwohl sie in fast jeder Sitzung Thema seien und es Lösungen brauche.

Im Antrag fehle ein Konzept, wie das Ziel aus dem Koalitionsvertrag von 60 % mehr ÖPNV erreicht werden könne. Er habe bereits im Plenum gesagt, dass an diesem Konzept gearbeitet werden müsse. Denn sonst lasse sich das Ziel nicht erreichen. Es genüge nicht, 2029 mit der Arbeit zu beginnen, sondern man müsse jetzt anfangen, um das Ziel Stück für Stück zu erreichen.

In der letzten Verkehrsausschusssitzung sei die Beratung des Antrags mit der Begründung, dass noch Beratungsbedarf bestehe, auf heute verschoben worden. Beratungsbedarf hinsichtlich des eigenen Antrags halte er schon ein Stück weit für bemerkenswert. Eine weitere Beratung führe in der Regel zu Veränderungen. Wenn nichts geändert werde, komme er zu der Schlussfolgerung, dass man sich in der Koalition nicht auf Ergänzungen oder Änderungen habe einigen können.

Ina Besche-Krastl (GRÜNE) äußert, sie freue sich, dass Herr Rasche den Antrag gut finde und die FDP dem Antrag zustimmen werde.

Die Ausführungen von Frau Kahle-Hausmann hätten sie etwas irritiert. Denn zu diesem Antrag habe eine schriftliche Anhörung stattgefunden, und der Antrag sei in allen Stellungnahmen durchweg positiv bewertet worden. Frau Kahle-Hausmann habe recht, dass zu einem anderen Tagesordnungspunkt die Verbände hier gewesen seien, die auch zu Recht gesagt hätten, dass man sich um die Absicherung der Bestandsverkehre kümmern müsse. Sie gehe davon aus, dass hier auch Einigkeit bestehe, sich diesem Anliegen widmen zu wollen. Aber das habe mit dem Antrag und den dazu eingegangenen Stellungnahmen nichts zu tun. Deshalb sei sie ein bisschen verwundert darüber, dass Frau Kahle-Hausmann beides vermische.

Stichwort Beratungsbedarf: Die Stellungnahmen enthielten weitergehende Vorschläge, und man habe sich die Zeit genommen, um die genau zu analysieren. Es stelle sich ja die Frage, ob angesichts der großen Fragestellungen, die da zum Teil aufgeworfen würden, ein kleiner Änderungsantrag ausreiche oder größere Initiativen folgen sollten.

Klaus Esser (AfD) bedankt sich ebenfalls für die schriftlichen Stellungnahmen.

In der Zielsetzung vermute er Einigkeit bei allen Fraktionen: Die Verlässlichkeit und Resilienz der Schiene in Nordrhein-Westfalen müssten dringend gestärkt werden.

Die Gutachter machten doch recht unterschiedliche Aussagen. Auffallend oft werde gesagt, dass die systematischen Fehler im Gesamtsystem SPNV zu wenig angepackt würden und zu sehr an der Oberfläche herumgedoktert werde.

Er stimme dem Kollegen Rasche zu, dass im Antrag nichts Falsches stehe. Allerdings enthalte der Antrag auch wenig Konkretes. Aus dem Grund werde sich seine Fraktion bei der Abstimmung enthalten.

Die Kollegin Kahle-Hausmann habe zwar einiges vermischt – zu diesem Antrag habe es eine schriftliche Anhörung gegeben –, so **Oliver Krauß (CDU)**, aber im Kern richtigerweise die Frage nach der Finanzierung aufgeworfen.

Die Aussagen der Verkehrsverbände, aber auch verschiedener Verkehrsunternehmen seien auch Anlass gewesen, noch einmal darüber zu beraten, ob der Aspekt Finanzierung noch mit in den Antrag aufgenommen werden sollte, um auf Basis des Antrags zu einer weitergehenden Initiative zu kommen. Er halte es für richtig, sorgfältig zu überlegen, beide Themen zu vermischen oder besser auseinanderzuhalten. Nach sorgfältiger Beratung habe man sich entschieden, diesen Aspekt nicht mit aufzunehmen. Dafür bitte er um Verständnis. Insofern sei das, was Herr Kollege Rasche gesagt habe, wilde Spekulation. Die Finanzierung und die Frage, wer letztendlich mehr bezahlen müsse – vor allem der Bund –, werde an anderer Stelle noch thematisiert.

Er danke dem Kollegen Rasche dafür, dass er für die FDP-Fraktion Zustimmung zum Antrag signalisiert habe.

Carsten Löcker (SPD) bezweifelt, dass irgendein Satz in diesem Antrag von besonderer Bedeutung sei oder neu mit Blick auf die Situation im Schienenpersonennahverkehr. Das sei alles bereits mindestens sechs Jahre lang rauf und runter diskutiert worden – unabhängig davon, wer Teil der Landesregierung gewesen sei. Hier würden nur Selbstverständlichkeiten aneinandergereiht, Dinge, die in der Sache bereits erkannt seien, inhaltlich bearbeitet und auf den Weg gebracht. Er frage sich, welche Bedeutung solche Sätze mit Blick auf die tatsächlichen Verhältnisse im Land noch erlangen sollten, wenn sie zum x-ten Mal beschlossen würden.

Richtig sei, dass seit Langem für eine auskömmliche Finanzierung seitens des Bundes gekämpft werde. Es könnten gerne Appelle an den Bund formuliert werden; da müsse das große Geld herkommen.

Aber in dem Antrag stehe kein einziger Satz dazu, was eigentlich das Land jenseits der 120 Millionen oder 200 Millionen Euro finanziell beitragen wolle. Über Abellio wolle er gar nicht sprechen, wo im Grunde Nothilfen hätten zur Verfügung gestellt werden müssen. Es gebe überhaupt keinen Plan, nicht einen einzigen Hinweis darauf, was das Land – insbesondere das Verkehrsministerium – in den nächsten Jahren selber tun wolle. Aber darauf warteten die Menschen in Nordrhein-Westfalen. Darüber sei auch in dieser Legislaturperiode schon oft diskutiert worden, aber bisher liege dazu nichts vor.

Zudem solle noch direkt abgestimmt werden, und es werde erwartet, dass die Opposition das einfach abnicke ohne einen weiteren Diskurs. Seitens der FDP werde der Antrag auch noch gelobt. Seine Fraktion werde das nicht mitmachen und dem Antrag nicht zustimmen.

Er verstehe nicht, warum NRW – anders als andere Bundesländer – bei der Ausgestaltung des Deutschlandtickets nicht weiter sei, auch mit Blick auf den klimapolitischen Ansatz. Viele Menschen im Land warteten auf dieses Ticket, weil sie sich teurere Fahrten nicht mehr leisten könnten. Stattdessen würden hier Anträge vorgelegt, die im Grunde genommen Selbstverständlichkeiten auflisteten, aber nichts Neues enthielten.

Christof Rasche (FDP) bittet um Entschuldigung, falls seine Ausführungen wie wilde Spekulationen gewirkt hätten; er habe das gar nicht so empfunden.

In der Bewertung des Antrags im Hinblick auf seine Bedeutsamkeit bestehe Einigkeit. Aber Tatsache sei: In dem Antrag stehe nichts Falsches. Deshalb werde seine Fraktion dem Antrag zustimmen.

Herr Krauß habe das Stichwort „Bund“ genannt. Das sei dieser typische Reflex, bei der Finanzierung auf den Bund zu verweisen. Vor wenigen Tagen habe Minister Krischer bei der Versammlung des Nahverkehrsverbands Westfalen-Lippe wörtlich gesagt: Das Land wird dafür sorgen, dass die Bestandsverkehre 2023 und 2024 finanziert werden. – Von daher sei der Hinweis auf den Bund falsch oder stehe zumindest in einem extremen Widerspruch zu der Aussage des Verkehrsministers.

Man sollte gegenüber den Verbänden die notwendige Finanzierung – wie auch immer die beziffert werde – regeln; man könne die ja nicht auf Dauer warten lassen.

Die Koalition sollte eine gemeinsame Sprache sprechen. Es gehe auch nicht, im Verkehrsausschuss das Gegenteil von dem zu machen, was man als Gast bei einer Veranstaltung gesagt habe, um den Gastgebern nach dem Mund zu reden.

StS Viktor Haase (MUNV) bedankt sich für den Antrag, der wichtige Impulse enthalte.

Bezüglich des Vorwurfs, das Land würde nichts tun, verweise er darauf, dass gerade die Finanzierung schon seit vielen Jahren ein Dauerthema darstelle. Das stehe aber auch aktuell auf der Tagesordnung. Er erkenne keinen Widerspruch zwischen der Aussage des Ministers bei der Versammlung des NWL und dem, was Herr Krauß gerade gesagt habe. Man werde sich darum kümmern, dass die Sicherung der Bestandsverkehre finanziert werden könne. Bei der heutigen Verkehrsministerkonferenz stünden die Finanzierung und das Deutschlandticket natürlich auch auf der Tagesordnung. Die Fragen, die hier im Raum stünden, würden auch sehr zeitnah beantwortet werden können, auch mit Blick auf die Sicherung und Unterstützung.

Er wolle noch mitteilen, dass man die Förderrichtlinie für die 200 Millionen Euro Krisenpaket für die Abmilderung der Energiepreissteigerungen aufgrund des Ukraine-Krieges fertig habe. Das werde auch eine wichtige Maßnahme sein, um den Bestand abzusichern. Damit werde auch den Verkehrsunternehmen sehr geholfen. Die Förderrichtlinie könne in den nächsten Tagen veröffentlicht werden.

Wenn diese 200 Millionen Euro auch der Sicherung der Bestandsverkehre dienen sollten, so **Julia Kahle-Hausmann (SPD)**, bedeute das doch, dass diese Mittel für die nächsten Jahre verstetigt werden müssten.

StS Viktor Haase (MUNV) widerspricht. Das sei nicht so zu verstehen, dass diese Mittel verstetigt werden könnten. Das werde nicht das Problem der dauerhaften Absicherung der Bestandsverkehre lösen. Das ergebe sich auch aus der Logik des Sondervermögens.

Es handele sich um einen Beitrag zur Abmilderung der Krise, den die Landesregierung zur Verfügung stellen könne, um die Verkehrsunternehmen, die sich noch immer in der Nachcoronaphase befänden und aktuell durch die Energiepreissteigerungen enorm unter Druck stünden, jetzt zu unterstützen.

Der Ausschuss stimmt dem Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von CDU, GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Enthaltung der Fraktion der AfD zu.

2 Die Landesregierung muss den Schutz der Kritischen Infrastruktur sicherstellen

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/1375

Ausschussprotokoll 18/163 (Anhörung am 09.02.2023)

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

Der Ausschuss kommt überein, kein Votum abzugeben.

3 Zügigere Entfernung und Verwertung rechtswidrig abgestellter Kraftfahrzeuge mittels Beseitigungsanordnungen sowie Vollstreckung im Wege des Sofortvollzugs

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/3309

*(Überweisung des Antrags an den Verkehrsausschuss am
09.03.2023)*

Klaus Esser (AfD) bittet darum, die Beratung zu verschieben, weil seine Fraktion noch Beratungsbedarf habe.

Der Ausschuss kommt überein, die Beratung zu verschieben.

4 Grenzenlose Reisefreiheit: Nach Corona sollen mehr Jugendliche im Sommer durch Europa reisen

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/3283

(Überweisung des Antrags an den Ausschuss für Europa und Internationales – federführend –, an den Verkehrsausschuss sowie an den Ausschuss für Kultur und Medien am 10.03.2023)

Der Ausschuss kommt überein, kein Votum abzugeben.

5 **Nachtflugregelung am Flughafen Düsseldorf – Theorie und Praxis** *(Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [s. Anlage 1])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1009

Gordan Dudas (SPD) stellt folgende Nachfragen zum vorliegenden Bericht und bietet an, dass diese Fragen auch schriftlich beantwortet werden könnten:

Wie bewertet die Landesregierung, dass die Zahl der verspäteten Landungen im Jahr 2022 bereits wieder auf dem Niveau wie vor der Pandemie lag, obwohl die Flugbewegungen insgesamt noch weit unter den damaligen Zahlen lagen?

Lassen sich diese Zahlen aus Sicht der Landesregierung alleine auf die Sondersituation im Jahr 2022 – Stichwort Abfertigungsprobleme – zurückführen?

Wie bewertet die Landesregierung die Zahl der verspäteten Landungen im Vergleich zu anderen großen Flughäfen in Deutschland?

Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle Situation der Überschreitungen des Nachtflugverbots?

Wann ist seitens der Landesregierung mit einem neuen Luftverkehrskonzept zu rechnen?

Vorsitzender Matthias Goeken schlägt vor, zunächst die mündliche Beantwortung abzuwarten und dann zu entscheiden, ob noch etwas schriftlich nachgereicht werden solle.

StS Viktor Haase (MUNV) bedankt sich für die Möglichkeit, gegebenenfalls Fragen im Nachgang schriftlich beantworten zu können.

Die Zahl der Verspätungen und Ausnahmen sei unbefriedigend. Die hohen Zahlen des letzten Jahres hätten sicher mehrere Ursachen, sodass zumindest die Hoffnung bestehe, dass es sich um eine Sondersituation gehandelt habe. Eine Ursache liege im Wiederanfahren des Betriebs nach Corona und treffe viele Flughäfen. Eine andere Ursache sei die Personalsituation an den Flughäfen bei den Sicherheitskontrollen. Man gehe von einem Dominoeffekt aus.

Die Verkehrsministerkonferenz habe Beschlüsse dazu gefasst, und der Bund sei bereit, die Sicherheitsabfertigung zu verlagern. Er hoffe, dass sich die Situation möglichst bald verbessere, mit den neuen Verträgen werde aber frühestens im nächsten Jahr zu rechnen sein.

Im Moment befinde man sich in einer Übergangsphase. Die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn hofften, die Situation mit entsprechenden Maßnahmen bei der Abfertigung abmildern zu können.

Die Zahlen müssten in diesem Jahr noch bestätigt werden, aber Hoffnung machten die Zahlen vom Oktober, die deutlich niedriger lägen als vor Corona. Er hoffe, dass sich das nicht wieder auf Vorcoronaniveau einpendle.

Ansonsten seien natürlich alle Beteiligten aufgefordert, mit Nachdruck dafür zu sorgen, dass es nicht wieder zu so vielen Verspätungen komme.

MR Ruben Priggemeier (MUNV) ergänzt, die Zahlen anderer Flughäfen habe er gerade nicht parat. Er wisse aber, dass die Situation an großen Flughäfen wie Frankfurt und Amsterdam absolut vergleichbar aussehe. Das sei ein europäisches Problem gewesen.

Gordan Dudas (SPD) bittet darum, dem Ausschuss die Vergleichsdaten zukommen zu lassen.

MR Ruben Priggemeier (MUNV) sagt zu, die zu eruieren und schriftlich nachzureichen.

StS Viktor Haase (MUNV) fährt fort, man schaue gespannt nach Berlin, weil angekündigt worden sei, das Luftverkehrskonzept zu überarbeiten. Im Anschluss könne das auch für Nordrhein-Westfalen aufgestellt werden.

Laut vorliegendem Bericht, stellt **Carsten Löcker (SPD)** fest, müsse das Fluglärmschutzgesetz spätestens im Jahr 2027 evaluiert werden. Er wolle gerne wissen, ob er das richtig interpretiere, dass also vor 2027 kein Luftverkehrskonzept zu erwarten sei.

Zur Luftverkehrskonzeption könne er keine Ausführungen machen, weil er dafür nicht zuständig sei, so **MR Ruben Priggemeier (MUNV)**. Aber er könne sagen, dass das voneinander unabhängig gesehen werden müsse. Das Fluglärmschutzgesetz sei ein Gesetz des Bundes und müsse bis 2027 evaluiert werden.

Vorsitzender Matthias Goeken erinnert an die Möglichkeit, schriftlich noch Nachfragen zu stellen.

6 Sachstandsbericht zum Bauprojekt BETUWE-Linie in Nordrhein-Westfalen
(Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [s. Anlage 2])

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1007

Frederick Cordes (SPD) bedankt sich für den Bericht und begrüßt, dass es 31 Jahre nach dem Beschluss zur Betuwe-Linie und 16 Jahre nach Fertigstellung in den Niederlanden jetzt auch zwischen Oberhausen und Emmerich vorangehe.

Ihn interessiere, ob es während der 80-wöchigen Sperrung Nah- und Fernverkehr im ÖPNV geben werde.

Außerdem wolle er gerne wissen, welches ganzheitliche Konzept es für den Personenverkehr in dem Bereich gebe und wie die Landesregierung ein Rollback auf die Autobahn verhindern wolle.

Die richtig großen Baustellen im Bereich der Hochleistungskorridore Rhein-Ruhr-Schiene stünden ja noch bevor. Er habe die Frage an die Landesregierung, ob nicht jetzt der Bereich der Betuwe-Linie genutzt werden könne, um verschiedene innovative Alternativkonzepte durchzuspielen.

StS Viktor Haase (MUNV) antwortet, das seien im Wesentlichen Fragen, die im Rahmen der Hochleistungskorridore mit dem Bund geklärt werden müssten. Dazu befinde man sich in intensiven Gesprächen. Insgesamt sei das Konzept der Hochleistungskorridore sicherlich sinnvoll, aber es seien viele Fragen damit verbunden. Deswegen sei man da sehr hinterher, auch mit der Bahn entsprechend genau die Feinheiten abzustimmen. Da gebe es schon Gespräche, die sicherlich noch intensiviert würden.

Betuwe sei wahrscheinlich jetzt tatsächlich eine Art Probe für die Hochleistungskorridore. Deswegen habe man ein besonderes Augenmerk darauf, wie das dort vonstattegehe.

Orr'in Rita Nünning (MUNV) ergänzt, es gebe Konzepte, die den Personenverkehr betreffen, der während der 80-wöchigen Sperrpause nicht in gewohntem Umfang stattfinden könne. Bei der Totalsperrung der Strecke seien die Auswirkungen natürlich stärker als bei der eingleisigen Nutzung der Strecke. Für die Totalsperrung der Strecke gebe es Überlegungen, für die betroffenen Regionalexpresslinien Schienenersatzverkehre anzubieten. Dazu befinde sich der VRR allerdings auch noch in einer engen Abstimmung mit der DB. Die letzten Entscheidungen seien noch nicht getroffen. Das Gleiche gelte bei der eingleisigen Sperrung der Strecke. Auch darüber werde man weiter im Austausch sein und die Konzepte rechtzeitig an die Fahrgäste übermitteln.

Frederick Cordes (SPD) fragt nach, ob dem Ausschuss die Konzepte zur Verfügung gestellt werden könnten. Er habe großes Verständnis dafür, dass noch nicht alles im Detail ausgegoren sei.

Aus dem Bericht werde nicht deutlich, ob die Eingleisigkeit dann nur für den internationalen Güterverkehr gelte oder auch für Personenverkehre.

Er wolle gerne wissen, ob auch an innovative Schienenersatzverkehre gedacht werde. Dazu habe er mal eine Pressemitteilung der Deutschen Bahn gelesen.

ORR'in Rita Nünning (MUNV) legt dar, bei der Eingleisigkeit komme es auf die Auswirkungen der Sperrung an. Geplant sei, dass so weit es gehe, die RE19 verkehren solle und dann die RE5 und die RE49 zwischen Wesel und Oberhausen ersetzen solle. Es finde also bei einer eingleisigen Sperrung auch Personenverkehr auf der Strecke statt, aber das hänge immer davon ab, wie die Sperrung genau aussehen werde.

Zu den innovativen Konzepten müsste sie bei der DB nachfragen.

Ina Besche-Krastl (GRÜNE) schlägt vor, die DB zum Thema „Hochleistungskorridore“ in den Ausschuss einzuladen. Dann bestehe auch die Möglichkeit, Fragen direkt an die DB zu richten.

Christof Rasche (FDP) unterstützt den Vorschlag, die DB in den Ausschuss einzuladen.

Während der Bauphase seien erhebliche Beeinträchtigungen unvermeidbar. Das müsse möglichst gut organisiert werden.

Er erinnere daran, dass der Staatsvertrag zwischen den Niederlanden und Deutschland 1992 geschlossen worden sei, und in den Niederlanden sei man mit der gesamten Baumaßnahme seit 16 Jahren fertig. Hier habe man noch nicht einmal bei einem Drittel der Planungsabschnitte einen Planfeststellungsbeschluss. Davon abgesehen würden einige auch beklagt. Übrigens seien vor Ort auch die Kollegen der Grünen am Widerstand beteiligt.

Das sei eine enorm wichtige Schienenstrecke zwischen Rotterdam und Genua. Die sei auch für den Wirtschaftsstandort NRW elementar wichtig. Es sollte Einigkeit darüber bestehen, bei solchen wesentlichen Projekten zukünftig deutlich schneller werden zu müssen. Eigentlich müsste man sich gegenüber den Nachbarn schämen, weil es nicht gelinge, hier in einem angemessenen Tempo weiterzukommen. Das sage er völlig unabhängig davon, wer regiere. Denn das Projekt laufe ja schon sehr lange.

Vorsitzender Matthias Goeken hält fest, dass die DB bis zum Sommer in den Ausschuss eingeladen werde. Ein Thema seien die Hochleistungsstrecken. Seines Erachtens seien die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die Fahrgäste aber auch ein wichtiges Thema, mit dem sich der Ausschuss beschäftigen müsse. Nur mit Schienenersatzverkehren, die vielleicht dann auf der Autobahn im Stau stünden, sei es nicht getan. Wenn es innovative Konzepte gebe, sollten die auch im Ausschuss vorgestellt werden. Der Termin sollte also so gewählt werden, dass etwas mehr Zeit sei, um sich über beide Themen auszutauschen.

StS Viktor Haase (MUNV) begrüßt den Vorschlag, die Bahn in den Ausschuss einzuladen und damit zu zeigen, dass der Ausschuss die Entwicklung ebenfalls beobachte. Das stärke der Landesregierung den Rücken für die bilateralen Gespräche.

Er biete Herrn Cordes an, zu gucken, was noch schriftlich nachgeliefert werden könne. Herr Cordes habe ja nach den Konzepten gefragt.

Zu den innovativen Schienenersatzverkehren könne die DB hier im Ausschuss etwas sagen. Man werde die DB aber auch vorab schon danach fragen.

7 Bericht der Landesregierung zum Sachstand rund um die Aushändigung des Brückenbuchs, der Baupläne und der Computermessergebnisse zur Rahmedetalbrücke *(Bericht beantragt von der Fraktion der AfD [s. Anlage 3])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1008

Klaus Esser (AfD): Vielen Dank an die Landesregierung für den Bericht. Die Beantwortung ist leider relativ dünn ausgefallen. Das scheint ein bisschen einzureißen. Auch bei Kleinen Anfragen werden einfach Fragen uminterpretiert. Das ist hier auch der Fall.

Einzig positiv ist herauszuheben, dass es das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW jetzt, nachdem wir x-mal darauf hingewiesen haben, endlich mal hinbekommen hat, auch an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr Fragestellungen weiterzuleiten und von dort Unterlagen anzufordern. Das ist mal ein positiver Fortgang.

Beispielhaft für diese Uminterpretierung oder für diese etwas obskure Nichtbeantwortung von Fragen ist: Wenn wir nach Bauplänen der Rahmedetalbrücke fragen im Zusammenhang mit Laserscans und mit Untersuchungen, die stattgefunden haben, dann antwortet das Ministerium, dass noch keine Baupläne für den Ersatzneubau vorliegen. Das ist ganz offensichtlich mit dieser Frage einfach nicht gemeint. Das ist ein schöner Gag, das so zu beantworten. Dazu würde ich als Politiker auch sagen: Herzlichen Glückwunsch! – Beim nächsten Mal müssen wir die Frage dann konkreter fassen. Der Beantwortung fehlt leider seitens des Ministeriums jede Ernsthaftigkeit.

Dennoch herzlichen Dank für die Beantwortung. Wir nehmen das dann in den PUA mit. Dann kommt das dort noch mal zur Sprache.

8 2 ½ Jahre nach tödlichem Unfall mit Lärmschutzwand – Wo bleibt das damals von der Landesregierung angekündigte Gutachten? *(Bericht beantragt von der Fraktion der SPD [s. Anlage 4])*

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/1011 (Neudruck)

Gordan Dudas (SPD) führt aus, nach dem tödlichen Unfall habe sich der Verkehrsausschuss sehr intensiv mit dem Thema befasst, und der damalige Verkehrsminister Wüst habe im Rahmen dieser Verkehrsausschusssitzung auf Antrag der SPD-Fraktion zugesagt, dass ein Gutachten erstellt werde und dem Verkehrsausschuss anschließend Bericht erstattet werde. Da man bis heute nichts mehr davon gehört habe, habe er um den Bericht gebeten. Erstaunlicherweise liege der Bericht bereits seit einem Jahr vor. Ihn interessiere, warum der Ausschuss den Bericht nicht eher erhalten habe, sondern erst auf Nachfrage, und warum der Bericht ein Jahr unter Verschluss gehalten worden sei.

Seine Fraktion halte das für nicht angemessen, das Gutachten – aus welchen Gründen auch immer – unter Verschluss zu halten, wenn das Parlament die Landesregierung beauftragt habe, ein Gutachten zu erstellen, und die Landesregierung zugesagt habe, das Gutachten mit dem Ausschuss zu diskutieren, um Schlussfolgerungen daraus zu ziehen, damit sich so ein Unfall nicht wiederholen könne. Er wolle gerne wissen, ob die Landesregierung diesen Umgang mit dem Parlament für angemessen halte. Seine Fraktion könne dieses Handeln nicht nachvollziehen.

Er könne nicht nachvollziehen, so **StS Viktor Haase (MUNV)**, wie Herr Dudas auf die Idee komme, dass das unter Verschluss gehalten worden sei. Herr Dudas habe nachgefragt und dann das Gutachten zur Verfügung gestellt bekommen. Gerne könnten noch inhaltliche Fragen dazu beantwortet werden, beispielsweise zur Auswertung und zum Übergang der Verantwortung vom Land auf den Bund. Man habe gar nichts zurückgehalten.

Gordan Dudas (SPD) erwidert, er halte Herrn Haase zugute, dass er damals noch nicht Staatssekretär gewesen sei.

Das könne im Ausschussprotokoll nachgelesen werden: Seinerzeit sei vereinbart worden, dass das Landesministerium ein externes Gutachten erstellen lassen werde, das dann bewertet werde.

Bereits damals sei klar gewesen, dass die Zuständigkeit auf den Bund übergehen werde, weshalb hausintern eine mögliche Beteiligung des Bundesministeriums geprüft werden sollte. Unabhängig davon habe es dem Verkehrsministerium des Landes obliegen, dieses Gutachten in Auftrag zu geben, was es ja auch getan habe.

Die Landesregierung werde ja nicht gebeten, ein Gutachten in Auftrag zu geben, um es dann dem Ausschuss gar nicht oder erst auf ausdrückliche Nachfrage vorzulegen. In der damaligen Ausschusssitzung sei vereinbart worden, sobald das Gutachten fertig

sei, im Ausschuss darüber zu beraten, um gegebenenfalls Konsequenzen zur Vermeidung weiterer Unfälle ziehen zu können. Er erwarte, dass die Landesregierung dann auch von sich aus auf den Ausschuss zukomme, ohne dass der Ausschuss nachfragen müsse.

Mittlerweile hätten auch Pressevertreter mehrfach nach dem Gutachten gefragt. Zunächst hätten sie trotz mehrfachen Nachfragens gar keine Antwort bekommen, und dann sei ihnen mitgeteilt worden, dass eine Aussage dazu nicht möglich wäre. Inzwischen sei ihnen erklärt worden, dass es sich um ein internes Gutachten handeln würde. Er bitte um Erläuterung dieser Aussage.

MR Achim Frieling (MUNV) erläutert, zunächst habe es – wie auch aus dem Bericht hervorgehe – ein zweites Ausschreibungsverfahren geben müssen.

Das Gutachten habe nicht den Unfall zum Gegenstand gehabt, sondern die Prozesse beim Landesbetrieb Straßenbau untersucht, und zwar bei mehreren Niederlassungen und in verschiedenen Regionen. Es seien Fachleute befragt worden. Das habe sehr viel Zeit beansprucht.

Der Auftrag sei in zwei Stufen unterteilt worden. Im Juni letzten Jahres habe der Schlussbericht der ersten Stufe vorgelegen.

Im Ergebnis sei festgestellt worden – das sei erst einmal positiv –, dass die Prozesse klar und eindeutig definiert gewesen seien. Das bedeute, dass dieses Unglück eigentlich nicht hätte passieren dürfen, wenn sie auch gelebt worden wären. Also sei woanders zu suchen.

Im Zuge dieser Betrachtung seien insgesamt über 90 große und kleine Verbesserungsvorschläge erarbeitet worden. Dann habe man sich darauf konzentriert, diese vielen Vorschläge, die man natürlich nicht habe unter den Tisch fallen lassen wollen, zu priorisieren und zu kategorisieren. Teilweise seien sie angeschoben worden, teilweise erledigt, und teilweise würden sie im Rahmen weiterer Betrachtungen über eine Umsetzung überprüft.

Letzten Endes habe das dazu geführt, dass man diese Untersuchungen erst vor Kurzem der Hausspitze vorgelegt habe und sie an den Bund und die anderen Beteiligten überstellt habe. Erst im April werde das im Zuge eines Bund-Länder-Fachgesprächs im Fachkollegium unter Beteiligung der anderen Bundesländer diskutiert.

Aus seiner Sicht sei das Gutachten noch nicht abgeschlossen, da der Prozess noch laufe. Als Zwischenstand oder als Stand dieses Schlussberichtes, der aber nur eine Stufe des Gesamtauftrages darstelle, lasse sich festhalten, dass die Prozesse klar strukturiert dargestellt gewesen seien und auch geeignet seien, eine ordnungsgemäße Bauausführung abzuwickeln.

Julia Kahle-Hausmann (SPD) entgegnet, ihrer Fraktion gehe es um die Frage, warum der Ausschuss das ein Jahr lang nicht habe sehen dürfen. Auf der ersten Seite des Schlussberichts stehe: Mit Beschluss der Steuerungsgruppe vom 16. Dezember 2021

freigegeben. – Dann gebe es noch einen Nachtrag vom 21. März 2022. Heute sei der 22. März 2023.

StS Viktor Haase (MUNV) verneint, dass der Ausschuss das nicht habe sehen dürfen – wie hier unterstellt werde –, und betont, die SPD-Fraktion habe jetzt bei der Landesregierung nachgefragt und das jetzt bekommen. Die Zeitabläufe seien eben auch richtig geschildert worden.

Herr Frieling habe gerade schon darauf hingewiesen, dass dieses Gutachten aktuell Teil des Prozesses sei. Vielleicht könne Herr Frieling noch etwas dazu sagen.

Er könne sich den Worten von Herrn Staatssekretär Haase nur anschließen, so **MR Achim Frieling (MUNV)**.

Es handele sich um ein sehr komplexes Gutachten. Wenn sich die SPD das anschauere, werde sie die Vielzahl an möglichen Maßnahmen nachvollziehen können. Man habe das zusammen mit dem Landesbetrieb aufbereitet und angeschoben.

Es habe keinerlei Absicht bestanden, etwas nicht zu veröffentlichen oder zu verheimlichen.

Carsten Löcker (SPD) fragt, ob er das richtig verstehe, dass in den nächsten Monaten also noch mit weiteren Berichten gerechnet werden könne, weil das, was jetzt zu Papier gebracht worden sei, in der Sache noch keine abschließende Antwort sei.

Nach seinem Eindruck, so **Gordan Dudas (SPD)**, rede man hier ein bisschen aneinander vorbei. Seine Fraktion frage nach der Farbe und erhalte die Antwort: Kartoffel.

Er versuche noch einmal, das Verfahren zu schildern: Es habe ein Unglück gegeben, und der Ausschuss habe sich daraufhin mit der Problematik befasst und sei auf Antrag der SPD-Fraktion einstimmig – einschließlich der Zustimmung des Ministers – zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Gutachten erstellt werden solle. Darüber habe es keine Diskussion und keinen Streit gegeben, sondern Einigkeit. Das Gutachten liege mittlerweile vor und befasse sich inhaltlich damit, wie es zu diesem Unglück habe kommen können und welche Konsequenzen vielleicht für die Zukunft gezogen werden könnten, um weitere Unfälle zu verhindern.

Dass die Erstellung eines Gutachtens einen bestimmten Zeitraum in Anspruch nehme, sei doch allen klar. Aber die Vereinbarung habe auch beinhaltet, das im Verkehrsausschuss auf die Tagesordnung zu setzen und dem Ausschuss Gelegenheit zur Beratung zu geben, sobald das Gutachten vorliege.

Nachdem sich zwei Jahre lang nichts mehr getan habe, habe man nun nach dem Gutachten gefragt und die Antwort erhalten, dass dieses Gutachten bereits seit einem Jahr vorliege.

Da stelle sich doch die schlichte Frage, warum dieses Gutachten entgegen der einstimmigen Abmachung hier im Ausschuss vor einem Jahr nicht vorgelegt worden und auf die Tagesordnung gesetzt worden sei, sondern es der Nachfrage bedurft habe, um

das Gutachten vorgelegt zu bekommen. Die Landesregierung sei der Antwort auf diese Frage jetzt mehrfach ausgewichen.

Er habe ja auch schon erwähnt, dass mittlerweile auch die Presse mehrfach nachgehakt habe und mehrfach die Antwort erhalten habe, dass man sich dazu nicht äußern könne. Nachdem seine Fraktion diese Berichts-anfrage auf den Weg gebracht habe, hätten die Medien die Antwort bekommen, dass dieses ein internes Gutachten sei, das der Presse nicht vorgelegt werden könne.

Er wolle gerne wissen, warum das ein internes Gutachten sein solle, das nicht an die Presse gehen könne. Der Ausschuss tate öffentlich, was bedeute, dass die Presse doch erfahren hätte, was in diesem Gutachten stehe.

Er bitte darum, diese Ungereimtheiten aufzuklären.

Vorsitzender Matthias Goeken macht deutlich, das Gutachten sei jetzt öffentlich und für jeden jederzeit einsehbar, nicht nur für den Ausschuss.

StS Viktor Haase (MUNV) erklärt, die Presse habe das Gutachten auf ihre Anfragen hin auch bekommen. Das Gutachten sei auch aufgrund einer IFG-Anfrage herausgegeben worden. Das liege also nicht nur dem Landtag vor.

Um ein internes Dokument handele es sich nach seinem Verständnis, weil es insbesondere interne Abläufe betreffe. Es laufe ja weiterhin ein staatsanwaltschaftliches Ermittlungsverfahren zur Aufklärung der konkreten Umstände.

Dieses Gutachten habe untersucht, ob organisatorische Fragestellungen zu dem Unfall geführt hätten. Das Ergebnis liege dem Ausschuss vor. Das sei der Bericht.

Er verstehe es so, dass der Schlussbericht dieses Gutachters vorliege, das aber eingebettet sei in einen Auswertungsprozess, der noch nicht abgeschlossen sei.

Diese Dokumente seien dann auch Gegenstand der internen Auswertung und der Bewertung. Dazu könne dem Ausschuss auch gerne berichtet werden.

Gordan Dudas (SPD) entgegnet, dieses Pingpongspiel sei er wirklich fast leid. Jetzt sage Herr Haase, das sei noch nicht abgeschlossen. Hier stehe aber: Schlussbericht. – Er frage noch einmal, warum das noch nicht abgeschlossen sei, wenn hier doch „Schlussbericht“ stehe.

StS Viktor Haase (MUNV) antwortet, insgesamt befinde man sich in einem Prozess der Auswertung der Ursachen und der organisatorischen Nachbereitung. Ein Bestandteil dieses Prozesses sei dieses Gutachten gewesen.

Gutachten würden oft innerhalb der Landesregierung daraufhin ausgewertet, welche Schlussfolgerungen aus dem Gutachten gezogen werden müssten. Das sei ein ganz normaler Vorgang. Er gehe davon aus, dass das in diesem Prozess auch der Fall sei, dass dieses Gutachten vorgelegt worden sei und jetzt Gegenstand der weiteren

Befassung innerhalb der Landesregierung sei, innerhalb des Ministeriums und bei Straßen.NRW.

Der Schlussbericht des Gutachters sei dem Ministerium am 29. März vorgelegt worden. Der Prozess insgesamt sei aber noch nicht abgeschlossen.

Es sei festgestellt worden, dass es keine großen organisatorischen Mängel gebe, die zu dem Unglück geführt hätten. Vermutlich seien individuelle Fehler gemacht worden, und die seien Gegenstand der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen.

Herr Frieling habe ja eben erwähnt, dass eine ganze Reihe an Vorschlägen gemacht worden sei – auch aus dem Landesbetrieb selber –, die sich lohnten, nachbereitet zu werden und am Ende in diesen Gesamtprozess eingebracht und bewertet zu werden. Dieser Prozess sei noch nicht ganz abgeschlossen. Das sei der Punkt.

Er hoffe, dass er damit die Frage habe beantworten können. Sonst könne das gerne auch noch in anderer Form gemacht werden.

Vorsitzender Matthias Goeken weist auf die Möglichkeit hin, schriftlich nachzufragen, wenn Fragen nicht ausreichend beantwortet seien.

9 Verschiedenes

hier: **Rheinbrücke Krefeld-Uerdingen**

StS Viktor Haase (MUNV): Wir möchten dem Ausschuss gerne eine Mitteilung machen, die das Thema „Brücken“ betrifft. Wir hatten Ihnen ja im März ausführlich über den aktuellen Zustand der Brücken berichtet.

Zwischenzeitlich ist eine weitere statische Überprüfung durch eine Brückennachrechnung der Rheinbrücke in Krefeld-Uerdingen im Zuge der B288 abgeschlossen worden, über die ich Sie heute informieren möchte. Materialproben im Zusammenhang mit der Nachrechnung und einer Machbarkeitsuntersuchung zur Instandsetzung ergaben, dass der in der Entstehungszeit der Brücke verwendete Stahl eine geringere Qualität als erwartet aufweist. Im Frühjahr 2023, das heißt, jetzt im April, wird das anstehen. Jetzt nach diesem Bericht hier werden daher von Straßen.NRW Kompensationsmaßnahmen ergriffen, die für eine Entlastung der beanspruchten Brücke bis zum endgültigen Neubau sorgen sollen. Zu diesen gehören die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h, ein Abstandsgebot und Überholverbot sowie eine Reduzierung des zulässigen Gesamtgewichts für Fahrzeuge auf 30 t. Einer der Mehrzweckstreifen wird abgesperrt. Zudem werden die ohnehin alle sechs Monate stattfindenden Prüfungen der Rheinbrücke in Krefeld auf bestimmte Stellen der Stahlkonstruktion ausgeweitet, um auch kleinste Veränderungen schnell und umfassend zu registrieren. Die Maßnahmen dienen dazu, das Bauwerk möglichst lange zu erhalten, um den Neubau der Brücke mit der erforderlichen Sorgfalt planen zu können. Ein entsprechendes Umleitungskonzept wird zurzeit von Straßen.NRW erstellt. Die Umleitung für den Schwerlastverkehr ist über die Bundesautobahn 44 Flughafenbrücke Düsseldorf-Ilverich vorgesehen.

Das sind Ergebnisse, die wir in den letzten Tagen bekommen haben. Wir haben bewusst gesagt, wir möchten Sie als Erstes informieren. Wir gehen jetzt in die Gespräche mit der Stadt Krefeld. Dieses Umleitungskonzept wird jetzt erarbeitet. Wenn die technischen Sachen zur Ablastung alle stehen, dann wird die Ablastung vermutlich im April vorgenommen werden. Wir wollten Sie nur darüber informieren.

Wahrscheinlich wird es jetzt auch eine Reihe von Fragen geben. Ich weiß nicht, inwieweit ich sie heute alle beantworten kann. Ansonsten machen wir das gerne im Nachgang.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank. Ich finde es schön, dass wir informiert worden sind. Dass der Verkehrsausschuss zuerst informiert wird, ist ein guter Schachzug.

Gordan Dudas (SPD): Vielen Dank, Herr Haase, für diese Information. Darf ich Ihnen einen wirklich ehrlich gut gemeinten Rat mit auf den Weg geben? Dass Sie vor die Lage kommen müssen, finde ich vollkommen richtig und kann ich auch nachvollziehen als leidgeprüfter Anlieger der Rahmedetalbrücke. Solche Entlastungsmaßnahmen hat man bei der Rahmedetalbrücke im Vorfeld auch eingeleitet. Blöd war nur, dass sich keine Sau daran gehalten hat. Deswegen mein wirklich ernst gemeinter und wirklich gut gemeinter Rat: Darüber hinaus würde ich Ihnen noch Maßnahmen empfehlen, die dafür sorgen, dass das Abstandsgebot von Lkw zum Beispiel auch tatsächlich eingehalten wird, damit

es nicht wieder umgangen werden kann. Denn das war eine der Ursachen, die dazu geführt haben, dass es dann eben doch so gekommen ist, wie es gekommen ist bei der Rahmedetalbrücke. Vielleicht ist eine Lichtsignalanlage eine Möglichkeit. Das weiß ich nicht. Ich bin ja kein Experte. Aber irgendwie sollte in geeigneter Form dafür gesorgt werden, dass diese Maßnahmen tatsächlich eingehalten werden. Das ist wirklich ein gut gemeinter Rat, dass Sie das mit umsetzen sollten. Denn sonst sehe ich schon die nächste Katastrophe auf uns zukommen. Denn es wird sich keine Sau daran halten.

Christof Rasche (FDP): Herr Staatssekretär, vielen Dank für die Information. Mich interessiert: Wann ist diese Untersuchung erfolgt, die zu dieser Beurteilung geführt hat? Wann war die Untersuchung davor, bei der man nach dem Ergebnis davon ausgehen konnte, dass alles relativ in Ordnung ist und eine Ablastung nicht erforderlich ist?

StS Viktor Haase (MUNV): Vielen Dank für die Nachfragen und, Herr Abgeordneter Dudas, auch für den gut gemeinten Rat. Diese Fragestellungen drängen sich natürlich auf. Natürlich führt alleine die Anordnung der Ablastung noch nicht dazu, dass sich die Lkw danach richten. Wir haben das auch bei anderen Brücken gesehen, wie lange sich das hinzieht. Deswegen ist das wichtig, diese Frage direkt mit zu beantworten und sicherzustellen, dass sich daran gehalten wird.

Ich bitte Herrn Frieling, die Frage nach der Untersuchung zu beantworten. Ich glaube, für die Brücke gab es schon relativ dichte Untersuchungsintervalle. Die ist aus den Dreißigerjahren des letzten Jahrhunderts. Die Brücke steht unter Denkmalschutz. Das ist eine besondere Brücke. Ich durfte sie mir vor wenigen Wochen einmal selber angucken, weil ich mir mal so eine Brückenprüfung angesehen habe. Das war zufällig genau diese Brücke. Ich konnte jetzt noch nicht zu dem Ergebnis kommen, aber das war angekündigt, dass das in wenigen Wochen kommt. Jetzt liegt das Ergebnis dieser schon dichter getakteten Überprüfung vor.

MR Achim Frieling (MUNV): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, ich hatte ja in der letzten Ausschusssitzung schon erläutert, wie die Systematik der Bauwerkserhaltung funktioniert mit den Nachrechnungen und den Bauwerkprüfungen. Die Nachrechnung ist natürlich ein wesentlicher Bestandteil. Dieses Bauwerk ist da keine Ausnahme. Die Nachrechnung läuft in einem mehrstufigen Verfahren. Das gilt gerade bei Bauwerken in dem Alter. Das Bauwerk ist ja zerstört worden und aus alten Bauteilen wieder aufgebaut worden. Ursprünglich stammt es aus den Dreißigerjahren. Wenn man so ein Bauwerk ertüchtigen möchte, dann muss man sich auch Klarheit über die Materialkennwerte verschaffen. In dem Zusammenhang sind Materialproben entnommen worden. Gerade bei den Stählen muss man eine Schweißseignung feststellen, denn das Schweißen von Bauwerken kam ja technisch erst später. In diesem Rahmen wurden diese Untersuchungen durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass zum Beispiel die Kerbschlagfestigkeit und die Schweißseignung nicht so sind, wie man die für gängige Berechnungen erwarten oder unterstellen muss, sodass wir also Materialkennwertunterschreitungen haben, die dazu führen, dass sich ein sicherer Nachweis für eine höhere Belastung nicht führen lässt. Das ist letzten Endes der Grund für die Ablastung. Das heißt, das ist im Rahmen der Nachrechnung ein Ergebnis.

Welche vorhergehenden Nachrechnungen oder Prüfungen Sie meinen, weiß ich jetzt nicht. Da bin ich aus dem Stegreif überfragt. Das ist eine aktuell laufende Untersuchung. Wir haben ja ein laufendes Nachrechnungsprogramm, und das ist eines der Bauwerke, die nachgerechnet wurden. Wir haben eine mannigfaltige Anzahl an Bauwerken, die überprüft werden nach einer Systematik, welches den schlechtesten Traglastindex hat usw. Das wird ja systematisch vom Landesbetrieb durchgearbeitet. Dadurch ist diese Liste, die auch in dem Bericht über den Zustand der Brücken zur letzten Ausschusssitzung veröffentlicht wurde, auch eine dynamische. Die verändert sich von Zeit zu Zeit. Wenn ein Bauwerk nachgerechnet wurde, werden es vielleicht sogar weniger, die erneuert werden müssen, weil die Nachrechnung gezeigt hat, das Bauwerk kann verstärkt werden. Hier ist es einfach genau andersherum, weil hier Materialkennwerte wohl wider Erwarten schlechter sind, als man das vermutet hatte. Denn der Bauwerkszustand ist kein so unheimlich schlechter. Die Bauwerksnote liegt bei 3,0 für die Strombrücke.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich möchte darauf hinweisen, dass Ihnen das Bauwerksverzeichnis, das wir alle bekommen haben, noch einmal neu zugegangen ist mit der Ergänzung, die beim ersten Mal nicht möglich war.

In meinem Wahlbezirk wird auch eine Brücke, die bis 2037 halten sollte, gerade erneuert. Das ist also nur eine theoretische Lebensdauer. Ich kenne noch zwei weitere Brücken. Frau Kahle-Hausmann kennt auch die, die nach Bad Driburg führen. Die sind zur selben Zeit gebaut worden wie die Brücke, die gerade in Paderborn über die B64 erneuert wird. Das sind also nur theoretische Zahlen. Deswegen kann ich das, was Sie gesagt haben, bestätigen, dass es nur theoretische Zahlen sind und es bei der Tragwerksprüfung anders sein kann.

StS Viktor Haase (MUNV): Die Frage von Herrn Dudas war, glaube ich, noch offen. Vielleicht kann Herr Frieling die noch beantworten. Ich meine den gut gemeinten Rat.

MR Achim Frieling (MUNV): Die Frage war ja, wie sichergestellt werden kann, dass das Abstandsgebot und dergleichen eingehalten werden kann. Im Rahmen der Ablastung wird ein Verkehrstermin stattfinden. Da werden die zuständigen Verkehrsbehörden eingeladen. Da wird man über solche Dinge natürlich auch diskutieren müssen. Im Zweifel wird man auch darüber nachdenken müssen, ob weitergehende Maßnahmen erforderlich werden, im Extremfall so etwas wie eine Wiegeanlage. Ich meine, eine Messeinrichtung hätten wir sogar in dem Bauwerk als einzige vom Landesbetrieb Straßenbau. Das wird dann zu klären sein. Also es wird mit Sicherheit auch mit betrachtet werden.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

4 Anlagen

04.07.2023/04.07.2023



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

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

Gordan Dudas MdL
Sprecher für den Arbeitskreis Verkehr

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 - 884 2413
Fax: 0211 - 884 3222
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion.nrw

15. Februar
2023

Thema:
Nachtflugregelung am Flughafen Düsseldorf – Theorie und Praxis
Hier:
Bitte um einen schriftlichen Bericht der Landesregierung für die nächste Sitzung des Verkehrsausschusses am 1. März 2023

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Nachtflugregelung am Flughafen Düsseldorf wird nach der weitreichenden Überwindung der Corona-Krise und deren Auswirkungen auf den Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen von den Anwohnerinnen und Anwohnern wieder vermehrt thematisiert. Dabei steht insbesondere die Anzahl der Nachtflüge im Fokus. Diese sollen im Vergleich zu 2019 wieder deutlich zugenommen haben.

Aufgrund der großen Bedeutung des Themas für die Anwohnerinnen und Anwohner im Großraum Düsseldorf, ist es von großem Interesse, wie sich die gegenwärtige Situation darstellt und welche Möglichkeiten es zum Lärmschutz für die Bevölkerung der Anrainerkommunen des Flughafens im Wege der Nachtflugregelung gibt.

Aus diesem Grund bitte ich für die SPD-Fraktion um einen detaillierten schriftlichen Bericht der Landesregierung, zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 1. März 2023.

Der Bericht soll dabei insbesondere folgende Fragen beantworten:

1. Welche Nachtflugregelung gilt konkret?
2. Wie wird die gegenwärtige Nachtflugregelung eingehalten, zu welchen Abweichungen kommt es?
3. Wie hat sich die Anzahl der Landungen nach 23:00 Uhr seit dem Jahr 2019 entwickelt?
4. Wie bewertet die Landesregierung die gegenwärtige Realität in Bezug auf die Erwartungen des OVG Münster, in dessen Urteil vom 22. März 2017 (20 D 30/14, Rn. 92)?
5. Wann läuft die aktuelle Nachtflugregelung aus?

6. Gibt es für die Anschlussregelung bereits konkrete Überlegungen, wie diese ausgestaltet werden soll?
7. Welche Möglichkeiten hat die Landesregierung, in Person von Landesverkehrsminister Oliver Krischer, außerhalb des laufenden Planfeststellungsverfahrens zum Antrag des Flughafens Düsseldorf eine Neuregelung der Nachtschutzbestimmungen vorzunehmen, um die Nachtruhe in den Anrainergemeinden des Flughafens im Interesse der betroffenen Bevölkerung besser realisieren zu können?

Mit freundlichen Grüßen



Gordan Dudas



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

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

Gordan Dudas MdL
Sprecher für den Arbeitskreis Verkehr

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 - 884 2413
Fax: 0211 - 884 3222
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion.nrw

15. Februar
2023

Thema:
Sachstandsbericht zum Bauprojekt BETUWE-Linie in Nordrhein-Westfalen
hier:
Bitte um einen schriftlichen Bericht zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 1. März 2023

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die BETUWE-Linie ist eine Eisenbahn- (Aus- und Neubaustrecke) in den Niederlanden für den Güterverkehr vom Hafen Rotterdam nach Zevenaar in der Nähe der deutsch-niederländischen Grenze. Die Strecke dient ausschließlich dem Güterverkehr und dabei vornehmlich dem Seehafenhinterlandverkehr. Ihre Fortführung soll von der niederländisch-deutschen Grenze bei Emmerich bis nach Oberhausen komplettiert werden.

Die Güterverkehrsstrecke wurde konzipiert, um die immer weiter steigenden Gütermengen im Hafen von Rotterdam so schnell wie möglich in das europäische Hinterland befördern zu können. Das Projekt dient zugleich der Entlastung der Autobahnen vom Straßengüterverkehr.

Aufgrund der großen des Projektes für den Schienengüterverkehr in Nordrhein-Westfalen, für die Entlastung des Verkehrsträgers Straße vom Güterverkehr und die Verkehrswende insgesamt, ist es von großem Interesse, welchen aktuellen Sachstand das Projekt derzeit hat und wann mit seiner Fertigstellung in NRW zu rechnen ist.

Deshalb bittet die SPD-Fraktion die Landesregierung um einen schriftlichen Bericht zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 1. März 2023.

Der Bericht soll dabei insbesondere folgende Fragen beantworten:

1. Seit wann ist die BETUWE-Linie in den Niederlanden bis zur Landesgrenze Nordrhein-Westfalen fertiggestellt?
2. Wie stellt sich das Bauprojekt BETUWE-Linie in Nordrhein-Westfalen derzeit insgesamt dar?

3. Wie viele Bauabschnitte enthält die Projektierung von Emmerich bis Oberhausen?
4. Wie sind der jeweilige Planungstand und Baufortschritt pro Bauabschnitt?
5. Mit welchen Zeitschienen sind die jeweiligen Bauabschnitte hinsichtlich ihrer Fertigstellung hinterlegt?
6. Welche Bedeutung misst die Landesregierung diesem Projekt bei und wann rechnet sie mit einer Freigabe des komplett fertig gestellten Abschnitts Emmerich-Oberhausen?
7. Welche Entlastungswirkung für den Straßengüterverkehr wäre mit der kompletten Fertigstellung der BETUWE-Linie in Nordrhein-Westfalen verbunden?
8. Welche Haupthemmnisse sieht die Landesregierung hinsichtlich einer zügigen Fertigstellung des Projektes?

Mit freundlichen Grüßen

Jordan Ducat

**Klaus Esser**Mitglied des Landtags Nordrhein-Westfalen
Stv. Vorsitzender der AfD-Fraktion

Landtag NRW • Klaus Esser • Postfach 10 11 43 • 40002 Düsseldorf

Herrn
Matthias Goeken
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
im HausePlatz des Landtags 1
D-40221 DüsseldorfTelefon: (0211) 884-4520
Fax: (0211) 884-3139
E-Mail: klaus.esser@landtag.nrw.de

Düsseldorf, 09.03.2023



im Hause**Beantragung eines schriftlichen Berichts der Landesregierung zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 22.03.2023**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der AfD-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Ausschusses am 22.03.2023 folgenden zusätzlichen Tagesordnungspunkt:

„Bericht der Landesregierung zum Sachstand rund um die Aushändigung des Brückenbuchs, der Baupläne und der Computermessergebnisse zur Rahmedetalbrücke“

Im Rahmen der Sitzung des Verkehrsausschusses am 13.02.2023 wurde seitens der AfD der Wunsch geäußert, Einsicht in das Brückenbuch der Rahmedetalbrücke zu nehmen und gebeten, den Obleuten des Verkehrsausschusses dieses Brückenbuch zeitnah zur Sachverhaltsaufklärung zur Verfügung zu stellen.

Frau Sauerwein-Braksiek von der Autobahn GmbH äußerte damals: „Das Brückenbuch liegt bei uns vor.“ (vgl. APr 18/167, S. 30). Leider liegt aber den Obleuten des Verkehrsausschusses eine Kopie des Brückenbuchs Rahmedetal weiterhin nicht vor, obwohl diese Bitte deutlich geäußert wurde. Ferner wurde seitens Frau Sauerwein-Braksiek geäußert, dass ältere Korrespondenz nicht übergeben wurde (Zitat: „Da ich sämtliche Unterlagen, meine Rechner und mein Equipment natürlich mit dem Wechsel zur Autobahn abgegeben habe, steht mir das alles nicht mehr zur Verfügung“). Diese Unterlagen könnten sich ggf. wiederherstellen lassen.

Da sich zwischenzeitlich weitere Hinweise zu Zweifeln am Prüfverfahren, insbesondere der Computermessungen, ergeben haben, ist eine Aushändigung des

Brückenbuchs an die Opposition im Landtag von Nordrhein-Westfalen zur Sachverhaltsaufklärung unerlässlich.

Wir bitten zum o.g. Sachverhalt um einen schriftlichen und ggf. zusätzlich mündlichen Bericht unter schwerpunktmäßiger Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Wann erhalten die Obleute des Verkehrsausschusses Einsicht in das Brückenbuch der Rahmedetalbrücke?
2. Liegen Baupläne der Rahmedetalbrücke vor und wann werden diese ebenfalls den Obleuten des Verkehrsausschusses ausgehändigt?
3. Liegt die Bauwerksakte zur Rahmedetalbrücke vor und wann können die Obleute des Verkehrsausschusses diese einsehen?
4. Wie wird kritischen Stimmen begegnet, die Zweifel am Computermessverfahren (sog. Laserscan Verfahren) äußern?
5. Ist es zutreffend, dass die Laserscans 2021 ursächlich zur sofortigen Sperrung der Rahmedetalbrücke führten?
6. Welches Gewicht hatte die nachfolgende Einschätzung der berufenen Fachleute und wo wurden diese Einschätzungen dokumentiert?
7. Werden die Einschätzungen/Protokolle dieser Fachleuterunde vom November 2021 den Obleuten im Verkehrsausschuss zugänglich gemacht und wenn ja, wann?
8. Sind die Ergebnisse des Computermessverfahren ebenfalls im Brückenbuch Rahmedetalbrücke hinterlegt oder wo sind diese einsehbar?
9. Welche Prüfsachverständigen waren in der Vergangenheit mit der Rahmedetalbrücke befasst?

Mit freundlichen Grüßen,



Klaus Esser MdL



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

Herrn
Matthias Goecken (Mdl)
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gordan Dudas (Mdl)

Verkehrspolitischer Sprecher
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Fon: 0211 – 8314 2413
gordan.dudas@landtag.nrw.de
www.spd-fraktion-nrw.de

10. März 2023

Beantragung eines Tagesordnungspunktes mit schriftlichem und mündlichem Bericht der Landesregierung für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 22.03.2023

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

im Namen der SPD-Landtagsfraktion beantrage ich für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 22. März 2023 folgenden Tagesordnungspunkt mit schriftlichem und mündlichem Bericht der Landesregierung:

2 ½ Jahre nach tödlichen Unfall mit Lärmschutzwand – Wo bleibt das damals von der Landesregierung angekündigte Gutachten?

Am 13. November 2020 wurde eine Autofahrerin auf der Bundesautobahn 3 im Kölner Autobahnring von einer herabstürzenden Betonplatte einer Schallschutzwand erschlagen. Ursache des Unglücks war eine nicht fachgerecht angebrachte Verankerung des Lärmschutzelements in der Betonwand, die bereits seit dem Jahr 2008 bekannt gewesen war. Die Thematik wurde im Rahmen der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 9. Dezember 2020 behandelt. Ausschlaggebend dafür war der Berichtswunsch der SPD-Fraktion mit der Frage: »Warum wurde die bereits im Jahr 2008 bekannt gewordene mangelhafte Befestigung der Betonplatte in der Schallschutzwand auf dem Kölner Ring nicht ausgetauscht und durch eine fachgerechte Befestigung ersetzt?«

Unter dem Tagesordnungspunkt berichtete der damalige Landesverkehrsminister, Hendrik Wüst, dass mittels eines beauftragten externen Gutachtens überprüft werden solle, wie sich die Verfahren zu Überwachung, Abnahme und Überprüfung von Bauwerken im Verlauf von Bundesautobahnen detailliert gestalten. Es gelte festzustellen, ob es sich um die Verkettung individueller Fehler und Versäumnisse oder um ein generelles Defizit in den Abläufen und der Organisation der Bauwerksprüfung durch den Landesbetrieb handele. Ziel sei es, zügig

Verbesserungspotenziale bei der Bauaufsicht und der Überwachung von Baumaßnahmen durch den Landesbetrieb zu ermitteln. Weiter heißt es im Protokoll:

Darüber werde sein Haus den Ausschuss selbstverständlich auf dem Laufenden halten und über die Ergebnisse informieren, sobald sie vorlägen.¹ In der Vorlage zum von der SPD-Fraktion beantragten Bericht (Vorlage 17/4369) wird dieses Vorhaben ebenfalls thematisiert. Dort heißt es: „Die grundsätzliche Überprüfung wird durch das Ministerium für Verkehr an einen externen Gutachter vergeben“² ... „Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wird den Verkehrsausschuss bei Vorliegen weiterer relevanter Erkenntnisse mit einem weiteren Bericht informieren.“³

Nach der Befassung im Verkehrsausschuss vom 9. Dezember 2020 wurde bis zum heutigen Tag weder das angekündigte Gutachten zur Kenntnis gebracht, noch wurden Ergebnisse der angekündigten Prüfung der Verfahren zu Überwachung, Abnahme und Überprüfung von Bauwerken im Verlauf von Bundesautobahnen berichtet.

Insofern besteht ein dringender Aufklärungswunsch, dem insbesondere durch Beantwortung folgender Fragen Genüge getan werden soll?

1. Wann wurde das angekündigte Gutachten vergeben?
2. Welcher Dienstleister hat das Gutachten erstellt?
3. Seit wann liegt das Gutachten dem Landesverkehrsministerium vor?
4. Warum wurde das Gutachten dem Verkehrsausschuss bis heute nicht zugestellt?
5. Welche Ergebnisse hat das Gutachten bezüglich des Untersuchungsgegenstandes?
6. Gibt es seit dem 9. Dezember 2020 weitere Erkenntnisse bezüglich der Prüfung der Verfahren zu Überwachung, Abnahme und Überprüfung von Bauwerken im Verlauf von Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen?
7. Welche Erkenntnisse hat das Gutachten für die Straßen ergeben, die auch nach dem 01.01.2021 in Landeszuständigkeit liegen?
8. Wurde diese Prüfung überhaupt durchgeführt?

Mit freundlichen Grüßen

Gordan Dudas

¹ Vgl. Ausschussprotokoll der 51. Sitzung des Verkehrsausschusses vom 09.12.2020, APr 17/1245, S. 16.

² Vgl. Vorlage 17/4369, Seite 8.

³ Vgl. ebd. S.10.