



Verkehrsausschuss

19. Sitzung (öffentlich)

17. Januar 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:34 Uhr bis 16:10 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Benjamin Schruff

Verhandlungspunkt:

Sachstand Sperrung A 42 (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*) **3**

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2056
Vorlage 18/2074

– Gespräch mit sachverständigen Gästen (*Präsentationsvorlage s. Anlage*)

* * *

Sachstand Sperrung A 42 (*Bericht auf Wunsch der Landesregierung*)

Bericht
der Landesregierung
Vorlage 18/2056
Vorlage 18/2074

– Gespräch mit sachverständigen Gästen (*Präsentationsvorlage s. Anlage*)

Vorsitzender Matthias Goeken: Sehr geehrte Damen und Herren, ich begrüße Sie recht herzlich zur 19. Sitzung des Verkehrsausschusses. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat am Freitag, 22. Dezember 2023, per E-Mail eine zusätzliche Sitzung des Verkehrsausschusses zum Thema „Sachstand Sperrung A 42“ angeregt. Ferner hat das Ministerium gebeten, dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie die Autobahn GmbH des Bundes einzuladen sind. Ganz besonders darf ich daher Dirk Brandenburger, den technischen Geschäftsführer der Autobahn GmbH des Bundes, begrüßen. Ich glaube, dass gerade Ihre Aussagen hier mit Spannung erwartet werden. Die SPD-Fraktion hatte mehrere Fragen gestellt, die nicht alle vom Ministerium beantwortet werden konnten. Die Sitzung dient also auch dazu, dass die Autobahn GmbH diese Fragen beantwortet. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat sich für die heutige Sitzung entschuldigt, da die Autobahn GmbH – so die dortige Meinung – der richtige Ansprechpartner sei.

Außerdem sind die Bezirksregierung Münster und Straßen.NRW zugegen, um weiteren gegebenenfalls auftretende Fragen beantworten zu können. Für die Bezirksregierung Münster begrüße ich Peter Beidenhauser und für Straßen.NRW Dr. Petra Beckefeld, Ahmed Karroum sowie Dr. Jan Lohoff.

Die Obleute hatten sich zudem darauf verständigt, die Oberbürgermeister der Städte Essen und Bottrop zu dieser Sitzung einzuladen. Beide Städte sind bekanntermaßen von der Sperrung betroffen. Ich freue mich daher sehr, dass der Oberbürgermeister von Bottrop, Herr Bernd Tischler, und in Vertretung für den Oberbürgermeister von Essen die Geschäftsbereichsvorständin Simone Raskob ihre Teilnahme an der heutigen Sitzung ermöglicht haben.

All das geschah zwischen den Feiertagen, und es gab teilweise Irritationen, weil nicht alle Mails immer sofort die zuständigen Sachbearbeiter gefunden haben. Deswegen bedanke ich mich bei allen, die hier sind, dass sie ihre kurzfristige Teilnahme ermöglicht haben. Das ist nicht selbstverständlich.

Bevor wir in die Behandlung der Thematik einsteigen, lassen Sie mich noch auf folgenden Tatbestand hinweisen: Der Landtag Nordrhein-Westfalen hat am 29. März 2023 den Parlamentarischen Untersuchungsausschuss III „Brückendesaster und Infrastrukturstau“ eingesetzt. Er beschäftigt sich nicht nur mit der Thematik rund um die Talbrücke Rahmede, sondern auch mit der Brückeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen sowie mit dem Umgang der Landesregierung und mit Nachfragen des Parlaments und der Bevölkerung zu diesem Thema. Das hat zur Folge, dass Beratungen in den Ausschüssen des Landtages gesperrt sind, die sie sich auf den Untersuchungsauftrag

beziehen, also auf den Untersuchungsgegenstand bzw. den Untersuchungszeitraum. Mit dem Einsetzungsbeschluss des Plenums vom 29. März 2023 endet der Untersuchungszeitraum. Ich stelle fest, dass die Sperrung der Brücke an der A 42 nach dem genannten Datum stattgefunden hat. Darüber können wir also beraten, aber nicht über Fragen, die sich auf den Zeitraum davor beziehen.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ganz herzlichen Dank, dass Sie unserer Anregung gefolgt sind, heute eine Ausschusssitzung abzuhalten. Ich will mich ausdrücklich bei Herrn Brandenburger, bei Herrn Oberbürgermeister Tischler und bei Frau Raskob dafür bedanken, dass sie heute hier sind.

Wir als Verkehrsministerium haben es vor Weihnachten als sehr hilfreich betrachtet, den Ausschuss frühzeitig und umfassend zu informieren, sodass wir über diese wirklich missliche Situation der Sperrung der A 42 im Ruhrgebiet ins Gespräch kommen können. Wir haben Sie bereits vor Weihnachten umfassend mit zwei Vorlagen informiert, aber die aktuelle Entwicklung geht natürlich ein Stück weit darüber hinaus. Der Staatssekretär hat sich am 20. Dezember vor Ort ein Bild von der Situation gemacht. Daraus ist dann unsere gemeinsame Entscheidung entstanden, diese Anregung zu geben. Selbstredend hat über die Weihnachtspause nichts stattgefunden, weil es dann mit Sitzungsterminen natürlich sehr schwierig ist. Es ist aber gut, dass das jetzt kurzfristig im neuen Jahr stattfindet, sodass wir bei diesem für Nordrhein-Westfalen so wesentlichen Thema über alle Entwicklungen, die natürlich insbesondere im Bereich der Autobahn GmbH des Bundes zu verorten sind, informiert sind. Es ist mir sehr wichtig, miteinander darüber zu sprechen, welche Maßnahmen für die Zukunft abzuleiten sind und wie wir die schwierige Situation im Ruhrgebiet, in Nordrhein-Westfalen meistern können.

Von meiner Seite nochmals herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Ich weiß, dass Sie und die Mitarbeitenden im Ausschusse sekretariat über die Feiertage arbeiten mussten, um entsprechende Einladungen loszuschicken, sodass wir das hier jetzt machen können.

Dirk Brandenburger (Die Autobahn GmbH des Bundes): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete des Ausschusses! Sehr geehrter Herr Minister! Herr Staatssekretär! Ich bin dankbar, dass ich heute die Gelegenheit habe, Ihnen über den erreichten Stand bei der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal im Zuge der A 42 berichten zu dürfen und einen Ausblick geben zu können, wie die weiteren Schritte aussehen.

Das Thema der vor einigen Wochen aufgetretenen Schäden an der Aufhängekonstruktion der Rhein-Herne-Kanal-Brücke beschäftigt die Autobahn GmbH sehr. Alles, was getan werden kann, um die Sperrung der Brücke so kurz wie möglich zu halten, wird getan. Die durch die Sperrung der Brücke entstehenden Umleitungsverkehre sind für viele Verkehrsteilnehmer und für die Anlieger an den Umleitungsstrecken belastend und sollten so schnell wie möglich aufgehoben werden. Lassen Sie mich zu Beginn meine fachliche Einschätzung zusammenfassen: Ich bin zuversichtlich, dass es in den nächsten Wochen zu einer Entspannung der Situation kommen wird. Die Brücke wird nach unseren derzeitigen Erkenntnissen kurzfristig nicht abgerissen werden müssen,

sondern kann – nach dem, was wir wissen – wohl mit geeigneten Maßnahmen ertüchtigt werden.

Der Befund zur Brücke ist weitestgehend erhoben, das Problem ist bekannt, auch die Diagnose, was nun zu tun ist, ist gestellt. Die Autobahn GmbH arbeitet hier mit umfangreicher Unterstützung der benötigten Spezialisten. Ich kann Ihnen berichten, dass bundesweit die fähigsten Statiker und Ingenieure an diesem Problem dran sind und von uns beauftragt wurden, dieses Thema mit allerhöchster Priorität anzugehen und an der Konzeption der weiteren Sanierungsmaßnahmen zu arbeiten. Das heißt, wir wissen, was zu tun ist. Und wir wollen schnell sein, damit die eben erwähnten Einschränkungen so kurzzeitig wie möglich gehalten werden können. Im Augenblick müssen aber noch ausstehende Untersuchungen abgewartet werden, um ganz sicher zu gehen, wie wir weiter vorgehen können. Je nach Ergebnis der noch ausstehenden Untersuchungen bzw. der ingenieurtechnischen Bewertung der Untersuchungsergebnisse kann dann entschieden werden, wann welcher Verkehr, also Pkw- und/oder Lkw-Verkehr, die Brücke nach der Sanierung wieder befahren kann. Wie das genau aussieht, werden wir so schnell wie möglich kommunizieren, wenn wir die Ergebnisse haben und die Bewertung der Ergebnisse vorgenommen worden ist.

Die Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung hinsichtlich der Brücken wie auch anderer Teile des Autobahnnetzes ist nicht nur gesetzlich vorgeschrieben, sondern auch gesellschaftlich geboten. Verkehrssicherheit ist in diesem Zusammenhang nicht verhandelbar. Das heißt, wir werden jetzt konkrete ingenieurtechnische Untersuchungen machen und die Ergebnisse bewerten, damit wir eine gesicherte Erkenntnislage haben. Eine gesicherte Erkenntnislage liegt also noch nicht abschließend vor, aber wir haben erste Erkenntnisse. Ich sage Ihnen gleich, was jetzt ansteht, um zu weiteren Erkenntnissen zu kommen. Ich möchte hier sehr deutlich machen, dass Spekulation welcher Art auch immer hier nicht helfen. Aber es gibt aus fachlicher Sicht Grund zu Optimismus.

Die bereits eingerichteten Umleitungen waren nicht zu vermeiden. Wir wissen, dass da vielen etwas zugemutet bzw. abverlangt wird. Wir haben in NRW aber einigermaßen leistungsfähige Umleitungsstrecken im Autobahnnetz, auch im Bundesstraßennetz. Wir wissen, dass es nicht staufrei abgehen wird, aber es wird gehen. Die Autobahn GmbH ist sich der Folgen der Brückensperrung vollständig bewusst. Eine von uns ins Leben gerufene und eingerichtete Taskforce tagt alle zwei Wochen mit den Vertretern der Kommunen und von Straßen.NRW sowie mit der Polizei und den Rettungsdiensten, um weitere Optimierungsmöglichkeiten auf den Umleitungsstrecken zu identifizieren. Auf Grundlage der örtlichen Kenntnisse der Kommunen, der Polizei und der Rettungsdienste werden diese mit uns abgestimmt und umgesetzt.

Wie Sie vielleicht bemerkt haben, gibt es einen gewissen Hoffnungsschimmer, dass die Brücke in absehbarer Zeit saniert werden und der Verkehr wieder über sie laufen kann. Im Einzelnen haben wir folgenden Sachstand – man muss ein wenig in die Historie gucken –: Die Brücke über den Rhein-Herne-Kanal wurde 1970 fertiggestellt, hat jetzt also schon einige Jahrzehnte auf dem Buckel. Wie viele Brücken aus den Siebzigerjahren ist die Rhein-Herne-Kanal-Brücke damals nicht für die heutigen Belastungen und die Dynamik, insbesondere des Schwerverkehrs, konzipiert worden. Die Brücke hat darüber hinaus einen sogenannten einteiligen Überbau, das heißt, beide Richtungs-

fahrbahnen der Autobahn liegen auf einem Traggerüst. Das würde man heute nicht mehr so bauen. Autobahnbrücken, die man heute baut, haben einen zweiteiligen Überbau, sodass man bei Reparaturarbeiten Verkehrsverlagerungen von dem einen auf den anderen Überbau machen kann. Das ist bei der Rhein-Herne-Kanal-Brücke leider nicht der Fall.

Ich will sehr deutlich sagen, dass die erforderlichen Brückenprüfungen, die nach einem festgelegten Standard bei den Brücken im Autobahnnetz, aber auch in den übrigen Straßennetzen durchgeführt werden sollen, alle durchgeführt worden sind und die Ergebnisse dokumentiert wurden. Neben den Standardprüfungen wurden bei der Rhein-Herne-Kanal-Brücke auch sogenannte Sonderprüfungen durchgeführt, um den Turnus der Prüfungen zu verkleinern und die Brücke genauer beobachten zu können. Die Brücke ist schon seit ein paar Jahren auffällig. Wir hatten 2006 schon eine erste Sanierungssequenz. Die bezog sich aber damals – das ist wichtig – nur auf die Fahrbahnplatte. Die jetzt aufgetretenen Schäden waren damals in keiner Weise erkennbar. Seit dieser Zeit steht die Brücke aber unter ständiger Beobachtung. Seit 2019 wurden jährliche Sonderprüfungen der Fahrbahnplatte vorgenommen und notwendige Sanierungsarbeiten durchgeführt.

Wir müssen konstatieren, dass die Brücke über den Rhein-Herne-Kanal aufgrund von Verkehrsverlagerungen im Autobahnnetz, auch bedingt durch andere Brückeneinschränkungen, in letzter Zeit mehr Verkehr hat tragen müssen. Darüber, inwieweit sich dieser Mehrverkehr hinsichtlich der jetzt aufgetretenen Schäden beschleunigend ausgewirkt hat, kann man nur Vermutungen anstellen. Wir können es nicht quantifizieren, aber wenn mehr Verkehr, mehr Schwerverkehr in kürzerer Zeit darüber geht, ist die Belastung natürlich größer.

Deshalb haben wir eine Sonderprüfung bzw. im Herbst des letzten Jahres eine Hauptprüfung vorgezogen, also den Turnus verringert. Bei dieser Hauptprüfung haben sich Risse in der Aufhängekonstruktion gezeigt. Sie kennen die Brücke, es ist eine Bogenbrücke. Die Fahrbahnplatte ist an den Bögen aufgehängt, und oben, wo die Hänger an den Bögen angebracht sind, gab es Risse in den Befestigungsbauteilen. Immerhin wurden nicht an allen, aber doch an knapp einem Viertel aller Hängeranschlusspunkte, also der oberen Anschlusspunkte, Risse in den Schweißnähten erkannt oder vermutet. Schweißnähte lassen sich in der Regel gut sanieren. Wir haben auch schon an zwölf Hängern erfolgreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Einige Hängeranschlusspunkte haben sich im Nachhinein auch als unauffällig erwiesen und mussten nicht behandelt werden. Wir haben uns aber entschieden, mittels einer Magnetpulverprüfung – das ist ein Spezialverfahren, um die Befestigungsgüte zu ermitteln – detaillierte Erkenntnisse zu sammeln. Aufgrund des nicht abschließend erkennbaren Schadensbildes und des Umfangs der Schäden haben Fachgutachter damals empfohlen, die Brücke von Lasten zu befreien und weitere intensive, umfassende Untersuchungen durchzuführen. Das heißt, dass jetzt alle Hänger überprüft werden und geschaut wird, an welchen Stellen Maßnahmen erforderlich sind.

Aus Verkehrssicherheitsgründen musste die Brücke im Dezember durch Sofortmaßnahmen entlastet werden. Sie kennen die vorgenommenen Maßnahmen: Verbot des Befahrens für Schwertransporte; Lastverlagerung des Verkehrs in die Mitte der

Brücke, sodass die außenliegenden Hänger tendenziell etwas entlastet werden; Anordnung eines Lkw-Überholverbotes. Wir haben schon seit längerer Zeit ein dezidiertes Monitoringsystem an der Brücke installiert, mit dem kleinste Veränderungen im Mikromillimeterbereich detektiert werden können. Da geht es um Temperaturfühler und andere Messungen. Wir tun also alles, diese Brücke sehr intensiv zu beobachten und haben eine ausgeklügelte Detektionsmechanik, die direkt anschlägt, wenn sich an der Brücke weiter etwas verändern sollte.

Wir haben weitere Untersuchungen veranlasst und weitere Schweißarbeiten durchgeführt. Schweißen kann man an einer Brücke nur, wenn sie sich nicht bewegt. Wenn Verkehr über die Brücke läuft, bewegt sich die Brücke mehr oder weniger stark. Bei Schweißarbeiten kann man keine Bewegungen gebrauchen, wenn man die Schweißnähte kraftschlüssig – so heißt es im technischen Jargon – instand setzen will. Deshalb musste der Verkehr von der Brücke herunter. Im Rahmen der Vollsperrung bzw. der Untersuchung haben wir dann festgestellt, dass das Schadensmaß an den Aufhängepunkten doch größer war, als anhand der Prüfungsergebnisse aus dem Herbst zu vermuten gewesen wäre. Wir haben dann wiederum aus Verkehrssicherheitsgründen sofort handeln müssen, auch auf Empfehlung aller konsultierten Gutachter, und die Vollsperrung, die damals verhängt wurde, verlängert.

Was machen wir jetzt? Wir wissen, dass sich die Risse außen an einigen Hängern zeigen. Wir wissen aber nicht, inwieweit sich diese Risse über das Material in das Innere des Bogens fortgesetzt haben. Es ist jetzt geplant, mit einer Drohne in den Bogen hineinzugehen und zu versuchen, sich die Aufhängepunkte von innen anzuschauen. In diesen Bogen, der 1,50 m breit und 80 cm hoch ist, kann man keinen Menschen schicken. Da gibt es zwar ein Mannloch, es ist aber keiner dazu in der Lage, durch den Bogen zu kriechen – um es mal salopp auszudrücken – und zu schauen, welche Schäden im Bogen erkennbar sind. Wir versuchen uns jetzt mit einer Drohnenbefliegung – die erfordert viel Geschick – von innen heraus Erkenntnisse dazu zu verschaffen, ob die Risse schon in das Innere des Bogens durchgegangen sind. Das läuft in den nächsten Tagen an, soll noch im Januar erfolgen.

Wir nehmen derzeit an, dass die Brücke in jedem Fall so saniert werden kann, dass sie auch künftig wieder Verkehr tragen kann. Welche Lasten sie tragen können – das habe ich eben schon angedeutet –, wird jetzt mittels Spezialverfahren bzw. einer Nachrechnung von Statikern und Gutachtern ermittelt. Nachdem die Drohnenbefliegung erfolgt ist und wir möglicherweise Erkenntnisse zum Inneren des Bogens haben und nachdem die Nachrechnung durchgeführt worden ist, kann überlegt werden, welche Sanierungsarbeiten durchgeführt werden. Am Ende kann dann auch entschieden werden, welche Art von Lkw-Verkehr wieder über diese Brücke wieder gehen kann. Sie haben mitbekommen, dass wir eine Schrankenanlage aufbauen werden. Das zeigt, dass wir davon ausgehen, dass zukünftig wieder Verkehr über die Brücke laufen kann. Wir werden die Lasten, die vom Lkw-Verkehr ausgeübt werden, kontrollieren müssen. Die Schrankenanlage soll im Moment verhindern, dass Lkws mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t die Brücke befahren. Das ist soweit der Stand zum Sanierungsthema.

Ich will noch kurz einen anderen Komplex anreißen: Sie wissen, dass der Ersatzneubau der Brücke schon in Planung ist. Es läuft ein Planfeststellungsverfahren für die

sechsstreifige Erweiterung des betreffenden A-42-Abschnitts, das Genehmigungsverfahren läuft. Die Autobahn GmbH ist nicht abschließend aussageberechtigt, weil das die Bezirksregierung macht, aber wir erwarten den Planfeststellungsbeschluss noch in diesem Jahr, in den nächsten Monaten. Der Neubau der Brücke soll dann direkt nach Vorliegen des Baurechts in Angriff genommen werden. Hier wird nicht gezögert. Wir konzipieren schon heute die nötigen Vorarbeiten, um den Neubau möglichst zeitnah nach Erlangung des Baurechtes angehen zu können. Zusammengefasst: Die Autobahn GmbH drückt auf die Tube, was den Ersatzneubau dieses Bauwerks angeht, aber Baurecht muss erst abgewartet werden.

Wir sind bei der ganzen Thematik in umfangreicher Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium, nicht nur mit der Fachebene, sondern auch mit der Hausleitung. Die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen werden vom Bundesministerium als zielführend erachtet und unterstützt.

Sie werden im Zuge meiner Ausführungen hoffentlich erkannt haben, dass wir mit Hochdruck dran sind und versuchen werden, die Situation so schnell wie möglich zu bewältigen, sodass die Umleitungsverkehre dann zumindest gedämpft werden können und der Verkehr nach abschließender Sanierung dann auch hoffentlich wieder vollumfänglich über die Autobahn laufen kann. – Vielen Dank.

Bernd Tischler (Oberbürgermeister der Stadt Bottrop): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Herr Minister! Herr Staatssekretär! Damen und Herren Abgeordnete! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sie können sich alle vorstellen, dass die Sperrung der Brücke erhebliche nachteilige Auswirkungen hat, nicht nur auf die beiden Städte Essen und Bottrop, sondern auf das gesamte mittlere Ruhrgebiet. Wir hören in den Städten, in der Region massive Klagen, sowohl aus der Wirtschaft als auch aus der Bevölkerung. Wir haben Einbußen bei großen Handelsunternehmen, die von erheblichen Umsatzrückgängen berichten. Wir sind im mittleren Ruhrgebiet also richtig heftig betroffen. Es gibt erhebliche Beschwerden, und es gibt erhebliche Proteste, und zwar sowohl von Anwohnerinnen und Anwohnern an den Umleitungsstrecken als auch von Pendlerinnen und Pendlern, die jetzt jeden Morgen viel länger unterwegs sind, um ihre Ziele zu erreichen. Sie wissen, dass diese Beschwerden der Menschen nicht bei der Autobahnverwaltung ankommen, sondern bei uns in den Städten, beim Oberbürgermeister, bei den Kolleginnen und Kollegen vor Ort.

Wir wünschen uns dringlich – und das möchte ich deutlich in Ihre Richtung sagen – die schnelle Reparatur der Brücke, wie eben beschrieben. Aber wir wünschen uns auch Lkw-Durchfahrtsverbote für unsere Wohngebiete, um sie dort herauszuhalten. Der Verkehr folgt eben nicht nur den Umleitungsstrecken. In einem so dicht besiedelten Gebiet nutzen die Menschen vielmehr alle Möglichkeiten, um die Umleitungsstrecken zu umgehen. Wir bekommen täglich Anrufe von Leuten, die sagen: Durch meine denkmalgeschützte Wohnsiedlung mit Tempo-30-Zone fährt ein Vierzigtonner nach dem anderen, und bei mir wackeln im wahrsten Sinne des Wortes die Wände. – Das ist also ein Thema: Wie kann man den Verkehr aus den Wohngebieten herausleiten?

Wir möchten außerdem – falls Sie das vorhaben – gerne in die Planung und Standortfindung bezüglich der Waageanlagen einbezogen werden. Das gilt auch bezüglich der

Frage, ob man – Stichwort: technische Ausgestaltung der Waagen – mit digitalen Modellen eine intelligente Lkw-Steuerung erreichen kann.

Aus kommunaler Sicht ist es für beide Städte, für das ganze mittlere Ruhrgebiet sehr wichtig, dass Sie uns mit den Folgen dieser Sperrung nicht alleinlassen. Hier geht es insbesondere um Finanzmittel. Wir geben gerade unglaublich viel Geld aus – das können sich alle vorstellen – für die Simulation von Verkehrsmodellen, für die Veränderung von LSA-Schaltungen. Das müssen wir alles gutachterlich untersuchen lassen. Wir geben außerdem unheimlich viel Geld für die Ausschilderung von Umleitungsstrecken und andere Maßnahmen aus. Ganz besonders wichtig ist auch: Wir sehen schon jetzt, wie der Autobahnverkehr unsere innerstädtischen Straßen kaputt fährt, die – das gebe ich zu – schon vorher in keinem tollen Zustand waren. Ich könnte Ihnen mehrere Schlaglochepisoden aufgrund der Umleitungsstrecken nennen. Bitte lassen Sie die Städte bei den Reparaturmaßnahmen nicht alleine. Wir sind finanziell – das muss ich Ihnen nicht sagen – am Limit. Das käme alles noch obendrauf, und das könnten wir niemandem in unseren Städten erklären.

Aus unserer Sicht wichtig sind außerdem die Schutzmaßnahmen gegen Lärm und Schadstoffe für diejenigen Menschen, die an den Umleitungsstrecken leben und die eine Verdreifachung, eine Vervierfachung des täglichen Verkehrs vor ihren Wohngebäuden, vor den Kitas, vor den Schulen erleben. Auch da bitten wir um Ihre Hilfe.

Mein letzter Punkt: Sie wissen, dass wir in Essen und in Bottrop das im Land sehr bekannte Stadtentwicklungsprojekt „Freiheit Emscher“ vorantreiben. Dabei geht es um die Reaktivierung ehemaliger Bergbauflächen in beiden Städten. Dieses städtebauliche Entwicklungsprojekt mit seiner sehr großen Bedeutung, auch wirtschaftlich, für das ganze Ruhrgebiet wird jetzt von der Sperrung bzw. der Umleitung belastet. Deswegen wünsche ich mir – vielleicht darf ich das auch für den Kollegen Kufen und für Frau Raskob aus Essen sagen – eine besondere Unterstützung für die Erreichung dieser städtebaulichen Ziele durch das Land und den Bund.

Das war mein Lagebericht aus einer Stadt, die jeden Tag mit den Folgen zu kämpfen hat. Sehen Sie es mir nach, dass ich hier besonders intensiv werben wollte.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank, Herr Oberbürgermeister Tischler. Das war – und deswegen wurden Sie auch eingeladen – ein ungeschönter Bericht von vor Ort.

Als nächstes möchte ich Frau Raskob bitten, aus Essener Sicht zu berichten. Ich habe gesehen, dass in Essen auch sonntags Schlaglöcher repariert werden, was nicht selbstverständlich ist. Sie sind da also proaktiv unterwegs.

Simone Raskob (Stadt Essen, Geschäftsbereich 6 – Umwelt, Verkehr und Sport): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Sehr geehrter Herr Minister! Herr Staatssekretär! Sehr geehrte Landtagsabgeordnete! Lieber Kollege Bernd Tischler! Herr Brandenburger! Vielen Dank, dass Sie uns eingeladen haben, damit wir o-ton-mäßig berichten können, was vor Ort los ist.

Die ungeplante Komplettspernung über einen längeren Zeitraum hat uns am 18. Dezember, also kurz vor Weihnachten, ungeplant erreicht. Es gibt ja auch geplante Spernungen von Autobahnen, wie die der A 40. Da hatten wir anderthalb Jahre Vorlauf. Hier hatten wir keinen Tag Vorlauf. Das ist keine Schuldzuweisung an irgendjemanden, ich wollte damit nur sagen, dass das natürlich eine besondere kommunikative Herausforderung gegenüber unseren Bürgern und Bürgerinnen ist, kurz vor Weihnachten zu sagen: Diese Umleitungsstrecke, die eigentlich für eine Woche geplant war, ist jetzt erst mal für unbestimmte Zeit da. – Wir haben aber eine gute Kommunikation mit der Niederlassung Westfalen der Autobahn GmbH – dafür herzlichen Dank. Bis zum Frühjahr wird die Sperrung dergestalt aufrechterhalten, dass gar kein Autoverkehr mehr möglich ist, dann aber die Pkws mit hoher Wahrscheinlichkeit früher auf die Autobahn zurückkehren können. Deswegen ist mir die Kommunikation heute nach dem Verkehrsausschuss auch sehr wichtig. Diese Zielsetzung werden wir also heute mitnehmen können.

Richtig ist aber, dass der Lkw-Verkehr unsere größte Sorge ist. Bernd Tischler hat zu Recht darauf hingewiesen, dass die Autoverkehrslasten – das betrifft den Essener Norden, aber auch den Bottroper Süden – heute schon am Limit sind und diese Zusatzverkehre von den Bürgern und Bürgerinnen vor Ort als eine absolute Verschlechterung ihrer Lebensverhältnisse, als Entwertung ihres Eigentums empfunden werden. Inzwischen haben wir auch schon Bürgerinitiativen. Wir haben täglich Gespräche vor Ort, wir haben gleich, wenn wir nach Hause kommen, den nächsten IFAK. Wir haben täglich Gespräche mit der Wirtschaft, mit der Politik, mit den Medien. Die Erwartungshaltung, dass wir die Lebenssituation der Menschen kurzfristig verbessern, ist sehr hoch. Deswegen planen wir auch Ad-hoc-Maßnahmen zur Optimierung des Umleitungsverkehrs, etwa ab morgen auf der Umleitungsstrecke auf der Vogelheimer Straße/Gladbecker Straße, um für die Bürger zeitnah wenigstens am Durchfluss etwas zu machen. Wir haben die Baustellen abgeräumt, soweit das ging, es also kein Notbaustellen waren, um die Umleitungen von Baustellen freizuhalten.

Was wir aber dringend brauchen, ist eine positive Perspektive. Es gab die Aussage, dass es mindestens fünf Jahre dauere, bis eine neue Brücke komme. Diese Frist wurde genannt für nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und dem Ausschreibungsbeginn. Man muss natürlich sehr viel Phantasie haben, wenn man den Menschen, die diese Situation für mindestens fünf Jahre vor ihren Häusern, auf ihren Straßen haben werden, etwas Positives mitgeben will. Deswegen nochmals die ganz herzliche Bitte: Vorausgesetzt, dass es irgendwie technisch geht – Herr Brandenburger, Sie haben das ja gerade sehr qualifiziert vorgetragen –, wenn Sie die Lkw-Verkehre, egal mit welcher Tonnagebeschränkung, im Frühjahr wieder auf die Autobahn zurückzubringen, würden Sie den Menschen im mittleren Ruhrgebiet für die nächsten Jahre sehr viel Lebensqualität zurückgeben. Das wäre unsere ganz große Bitte, weil unsere Netze die Autobahn nicht ersetzen können. 84.000 Fahrzeuge, davon 10.000 bis 12.000 Lkws, werden im Moment alle umgeleitet. Unser Netz aus Bundesstraßen, Landesstraßen und kommunalen Hauptverkehrsstraßen war schon am Limit. Ihre Techniker mögen noch sagen: Das wird in Erwägung gezogen. – Techniker haben immer Ermessensspielräume. Sie können zu 100 % auf Nummer sicher gehen oder die Dinge täglich beobachten, evaluieren und dann einen Weg wählen, der es ermöglicht, dass die Lkws zurückkönnen. Das wäre meine erste Botschaft.

Der nächste Punkt ist, dass wir in Essen, in Bottrop, im Econova-Gebiet große Wirtschaftsunternehmen haben. Die IHK-Leitung ist heute vertreten, und sie wollen gesichert wissen, dass die Ziel- und Quellverkehre der Wirtschaft funktionieren, sie wollen aber nicht den Transitverkehr in Essen haben. Wenn es zum Worst Case käme – was wir alle nicht hoffen –, dass die Lkw-Verkehre für mehrere Jahre umgeleitet werden müssen, wäre es sehr wichtig, dass wir es schaffen, die Durchgangsverkehre aus den Stadtgebieten herauszuhalten. Hier rede ich auch von digitalen Brückenwächtern. Da gibt es nach meinem Wissensstand durchaus Überlegungen, die in Deutschland noch nicht umgesetzt worden sind. Sie sagten, Sie hätten die besten Statiker, die besten Prüftingenieure beauftragt. Bitte lassen Sie uns an der Stelle auch eine digitale Lösung finden, sodass nur diejenigen Lkw in Essen und Bottrop abgeleitet werden, die Ziel oder Quelle in diesen Gebieten haben und alle, die die großräumige Umleitung nicht nutzen, eben nicht mehr herunterkommen. Dafür ist eine Wiegeanlage natürlich ein erster analoger Schritt, aber es gibt auch digitale Möglichkeiten, Spediteure bzw. Lkw-Fahrer zu erreichen, sodass sie sich anmelden müssen und erst gar nicht dort abfahren können. Das wäre noch mal eine große Bitte an Sie, dass wir da, wenn das funktioniert, auch Vorreiter sind. Für die vielen Jahre, die die Menschen dort vor sich haben, lohnt sich das.

Herr Tischler sagte es bereits: Wir haben das große Stadtentwicklungsprojekt „Freiheit Emscher“. Wir haben viel vor mit dem Gewerbeboulevard, mit der Umwelttrasse. Wir haben Fördermittel vom Land, wir haben eine Entwicklungsgesellschaft gegründet. Wir sollten also ein positives Narrativ für die Menschen, für unsere Bürger haben, um sagen zu können: Wenn das schon so ist in den nächsten Jahren, dann werden wir im Rahmen der Förderlandschaft alles priorisieren, was die Nahmobilitätsprojekte, was die Verkehrsprojekte bei „Freiheit Emscher“, was die Umweltaspekte, also die Luftverschmutzungs- und Lärmreduzierung, angeht. – Hier sollte es einen Fokus geben, weil wir den Menschen erklären müssen, was wir dafür herausholen, dass wir im Moment ein Bundesproblem vor der Haustür haben, das die Bürger nicht selbst verursacht haben.

So viel von mir, das war vielleicht etwas emotional, aber es ist in den Sitzungen zurzeit nicht einfach. Ich lade Sie gerne ein, in unsere Bürgerversammlungen zu kommen, wenn Sie mal Zeit haben. Ich weiß, dass Frau Sauerwein-Braksiek eine sehr gute Niederlassungsleiterin ist. Sie ist auch sehr aktiv in der Kommunikation mit uns. Wir müssen zusammen das Beste für unsere Bürger vor Ort herausholen.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen, Frau Raskob. Die Emotionalität war zu spüren. Danke aber auch dafür, dass Sie Vorschläge gemacht haben, etwa in Richtung Digitalisierung. Analoge bzw. digitale Brückenwächter sind sicherlich Beispiele dafür, was man im Land ausrollen könnte, da uns diese Thematik wohl noch bei vielen anderen Brücken beschäftigen wird.

Dirk Brandenburger (Die Autobahn GmbH des Bundes): Jede gute Idee ist willkommen. Deshalb sprechen wir auch miteinander: Damit wir die guten Ideen austauschen können, um die Probleme in einem ersten Schritt dämpfen und dann idealerweise ganz beseitigen zu können. Als innovatives Unternehmen nehmen wir die Vorschläge für

digitale Lösungen gerne mit und beschäftigen uns damit. Es ist mir persönlich wichtig, dass die Autobahn GmbH Digitalisierungsmöglichkeiten nicht nur in Augenschein nimmt, sondern auch nutzt. Vielen Dank also, Frau Raskob, für die Empfehlungen, die Ideen. Ich nehme das gerne mit, und wir prüfen das. Wir sitzen in der Taskforce ja auch deshalb zusammen, um möglichst viele Ideen zu punktuellen Verbesserungen, zu generellen Umleitungsempfehlungen zusammentragen zu können. Ich habe den Wunsch, dass wir das in einem angemessenen Turnus fortsetzen.

Gordan Dudas (SPD): Können wir jetzt den Bericht des Landesbetriebs zum nachgelagerten Netz hören?

Vorsitzender Matthias Goeken: Wir bleiben bei der Thematik und machen erst die Brücke. Dann können die sich auch vorbereiten.

Thomas Kutschaty (SPD): Meine Damen und Herren, falls Sie sich wundern: Ich bin kein Mitglied des Verkehrsausschusses, sondern nur für einen verhinderten Kollegen eingesprungen. Das passt heute aber ziemlich gut, da ich nicht nur als Ersatz, sondern auch als Wahlkreisabgeordneter des Wahlkreises Essen I – das ist der Essener Norden – hier bin. Mein Kollege Thomas Göddertz, der die Stadt Bottrop im Landtag vertreten darf, und ich sind wohl die Vertreter der durch die Sperrung am meisten betroffenen Städte bzw. Stadtteile. Wenngleich diese regionale Festsetzung so gar nicht zu treffen ist, weil es mittlerweile bis Oberhausen und noch weiter in andere Regionen geht.

Ich würde gerne an das anknüpfen, was Herr Oberbürgermeister Tischler und Frau Raskob hier geschildert haben. Als Abgeordnete hören wir das genauso wie Sie jeden Tag, und zwar in einer sehr bedrohlichen Art und Weise. Ich habe während meiner langjährigen Parlamentszugehörigkeit selten ein Thema erlebt, das die Menschen vor Ort so intensiv beschäftigt wie die Straßen-, die Autobahnsperrung. Das ist nicht nur irgendein kleines Problem. Wir haben schon gehört, dass es massive Auswirkungen auf die Wirtschaft hat. Es hat aber auch massive Auswirkungen auf die vom Umleitungsverkehr betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner.

Lassen Sie mich ein paar Anmerkungen zur Wirtschaft machen. Die örtlichen Abgeordneten wurden gestern von der IHK für Essen, Mülheim und Oberhausen angeschrieben. Ich glaube, Sie kennen dieses Schreiben fast alle. Ich möchte unterstreichen, was da zum Ausdruck gebracht worden ist, nämlich welche drastischen Auswirkungen das auf die Wirtschaftsfähigkeit nicht nur der beiden betroffenen Städte, sondern der gesamten Region hat: Unternehmen können nicht mehr rechtzeitig beliefert werden; Beschäftigte kommen nicht mehr pünktlich zur Arbeit; der Handelsverkehr vor Ort kommt zum Erliegen; die Handwerker können Kunden nicht mehr in angemessener Zeit erreichen, da sie heute mit ihrem Lieferwagen zwei Tage für eine Strecke brauchen, die sie vorher bei einer Tour absolviert haben. Das hat finanzielle Auswirkungen. Das hat möglicherweise auch Auswirkungen auf Standortentscheidungen, wenn eine Sperrung für viele Jahre drohen würde. Dass hier etwas Positives angeklungen ist, stimmt mich optimistisch, wenngleich ich dem nicht entnehmen konnte – das können

Sie heute noch nicht sagen –, dass auch wieder Schwerlastverkehr über die Brücke kommen kann. Die Auswirkungen für die Wirtschaft sind also massiv, und es müssen Lösungen gefunden werden.

Das muss aber im Einklang mit den Anwohnerinnen und Anwohnern passieren. Der Umleitungsverkehr mag zwar den Verkehr irgendwie und mit verzögerter Geschwindigkeit wieder fließen lassen, aber es ist eine enorme Belastung für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner. Wir reden hier nicht über eine Grünzuglage, in der man zusätzlichen Autoverkehr auch hinsichtlich der Umwelt vielleicht etwas leichter verkraften kann, sondern über eine der am schwersten belasteten Regionen unseres Landes überhaupt, was etwa Umweltaspekte wie Luftverschmutzung und Lärmbelästigung angeht. Beides sind Faktoren, die Menschen massiv krank machen können. Schon heute klagen die Menschen in diesen Stadtteilen. Sehen Sie mir ein wenig Lokalpatriotismus nach und dass ich ein paar Straßennamen nenne, die Sie als Ortsunkundige vielleicht nicht kennen: An der Vogelheimer Straße oder der Hafenstraße in Essen war es, was Luftqualität und Lärmbelästigung angeht, auch vorher schon nicht schön, zu wohnen. Das hat sich jetzt noch einmal massiv verschärft. Die Menschen sind in Sorge um ihre Gesundheit. Ich bitte daher alle, die jetzt Entscheidungen zu treffen haben, zu berücksichtigen, was man für den akuten Gesundheitsschutz der Menschen an den betroffenen Straßen tun kann.

Die Verkehrsauswirkungen – das haben wir schon gehört – sind dramatisch. Der Bezirksbürgermeister aus dem Essener Norden, Herr Zwiehoff, schilderte, dass er neulich für eine Strecke von zwei Kilometern durch den Stadtteil Vogelheim mit dem Kraftfahrzeug anderthalb Stunden gebraucht habe. Das hat zur Folge, dass auch der ÖPNV im Essener Norden zusammengebrochen ist. Schülerinnen und Schüler kommen nicht mehr pünktlich zur Schule, weil die Buslinien da langfahren und im Stau stehen. Und das sind nicht nur fünf oder zehn Minuten Verspätung, wie wir es schon kennen, sondern eine halbe Stunde oder eine Dreiviertelstunde, sodass Busse eigentlich gar nicht mehr fahren können. Schulen liegen im unmittelbaren Bereich der Umleitungsstrecke Vogelheimer Straße. Die erheblichen Verkehrsbelastungen haben Auswirkungen auf die Schulwegsicherheit der Kinder. Auch darüber bitte ich bei allen Entscheidungen, die zu treffen sind, nachzudenken.

Der Zustand der Straßen, der Infrastruktur wurde schon angesprochen. Der Zustand der Hafenstraße etwa war noch nie optimal – Frau Raskob, Sie wissen das. Ich war vor einigen Tagen da. Die Schlaglöcher sind gravierend. Am letzten Wochenende sind da auch überall Absperrungen gewesen, weil ausgebessert wird. Es ist ja gut, dass das passiert. In diesen Städten wird aber die Infrastruktur, die seit eh und je angeschlagen ist, durch den Umleitungsverkehr noch mehr kaputt gefahren. Das hat natürlich Auswirkungen für diese zwei in Finanzfragen nicht unbedingt auf Rosen gebetteten Kommunen. Auch darauf erwarte ich von Ihnen, Herr Krischer, eine Antwort. Wie denkt die Landesregierung die Kommunen – wir sind für die Kommunen zuständig – zu unterstützen? Ich lade Sie herzlich ein, dass auch Sie, und nicht nur Herr Haase, einmal vorbeikommen, sich das vor Ort anschauen und mit den Bürgerinnen und Bürgern sprechen.

Ich bin froh, dass wir da sehr vernünftig denkende Bürgerinnen und Bürger haben. Aber wir wissen auch, was in Stadtteilen passiert, in denen die Infrastruktur kaputt ist und die Leute merken, dass der Staat nicht mehr richtig funktioniert. Da ist letztendlich unsere Demokratie in Gefahr. Deswegen und wegen vieler anderer Fragen machen mir solche Brückensperrungen große Sorgen. Daher muss jetzt alles unternommen werden. Es wäre also gut, Herr Krischer, wenn Sie sich, vielleicht sogar zusammen mit Ihrem Vorgänger Herrn Wüst, vor Ort zeigen und sich den Bürgerinnen und Bürgern stellen würden. Ich glaube, es wäre ein gutes, wichtiges Signal, wenn die hohe Politik vor Ort wäre, die Sache also ernst nimmt. Meine herzliche Bitte: Machen Sie es schnell, und machen Sie es für die Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch für die betroffenen Unternehmen erträglich.

Wir können uns viele Gedanken über Umleitungsverkehre machen, aber wir sprechen bei der A 42 nicht über den ganz großen Transitverkehr. Es ist sehr viel Regionalverkehr. Die Menschen fahren da entlang, weil sie in Oberhausen wohnen und in Gelsenkirchen arbeiten. Sie kennen die Region, suchen sich ihre Schleichwege, halten sich nicht an ausgeschilderte Umleitungsstrecken. Der Verkehr sucht sich seinen Weg, weil die Leute sich da auskennen. Deswegen ist es nicht damit getan, eine tolle Umleitungsstrecke zu haben. Das wird schwierig. Ich glaube, dass wir auch bei Umleitungsstrecken neu denken müssen. Frau Raskob, prüfen Sie doch mal, ob wir den Stadthafen für Durchleitungsverkehr öffnen können.

(Simone Raskob [Stadt Essen, Geschäftsbereich 6 – Umwelt, Verkehr und Sport]: Das machen wir ja!)

Ich glaube, es wäre ganz wichtig, dass Sie da zu einem zügigen Ergebnis kommen. Unabhängig von der Brückensperrung fordern die Anwohner schon seit vielen Jahren, dass man da Umleitungsverkehre ermöglicht. Den Leuten steht es bis hier oben, die Situation ist unerträglich, und wir brauchen neue und schnelle Lösungen.

Christian Loose (AfD): Ich vertrete meinen Kollegen, der aufgrund der Witterungsbedingungen nicht kommen konnte. Das ist aber kein Problem, denn ich wohne in Bochum, und wir sind ebenfalls betroffen. Der Umleitungsverkehr geht auch über die A 40.

Eine Frage ist, was nach der EM passiert. Ist die A-42-Brücke dann wieder befahrbar? Nach der EM wird nämlich die Brücke in Bochum für den sechsspurigen Ausbau gesperrt. Das macht mir schon jetzt ein bisschen Sorge, auch wenn das noch ein halbes Jahr hin ist. Auch die Nachbarstädte, nicht nur Essen, sondern auch Gelsenkirchen, sind betroffen. Ich bin im Dezember mit dem Schnellbus – ich dachte zumindest, es wäre ein Schnellbus – von Gelsenkirchen nach Bottrop gefahren, und auch dort sind sie betroffen, weil da natürlich auch nicht über die A 42 gefahren wird.

Was mir außerdem Sorge macht, ist, dass das alles hier sehr vage bleibt. So wissen die Leute nicht wirklich, wie die Zahlen sind. In den Berichten steht hinsichtlich der Pkws 75.000 bis 80.000, Frau Raskob sagte 84.000, in der Rheinischen Post steht 85.000. Bei den Lkws geht es von 10.000 bis 14.000. Das ist sehr vage und stimmt einen nicht wirklich glücklich.

Auch von Ihnen, Herr Brandenburger, höre ich nur sehr vage Dinge. Sie sagten gerade – wörtliches Zitat –: „[...] wir wissen, was zu tun ist“. Dann aber sagten Sie, es stünden noch Untersuchungen aus. Wissen Sie, was zu tun ist oder nicht? Sie sagten außerdem, dass Schweißnähte gut saniert werden könnten. An anderer Stelle hieß es dann aber, dass unklar sei, ob das für diese oder jene Gewichtsklasse halten werde. Was Sie gesagt haben, hat also nicht wirklich Licht ins Dunkel gebracht. Zeitpläne fehlen völlig. Sie sagen, man wisse nicht, bis wann die Untersuchungen abgeschlossen seien. Sie sagten, dass die Drohnenbefliegung des Bogens noch im Januar erfolgen solle; Sie sagten nicht, dass das dann auch wirklich stattfindet. Für mich heißt das, dass wir bis Ende Januar gar nichts wissen.

Vielleicht ist das aber auch falsch interpretiert, und Sie sagen mir gleich, dass die Reparatur dann und dann anfangen. Für mich sind die Fragen jedenfalls ganz klar: Bis wann sind die Untersuchungen abgeschlossen? Wann beginnt die Reparatur? Wie lange dauert sie? Gibt es wetterbedingte Voraussetzungen für die Reparatur? Ich bin kein Ingenieur, ich weiß nicht, ob die Arbeiten bei -5 °C oder -10 °C möglich sind oder ob es regnen darf. Was also gibt es für Verzögerungsrisiken? Wie teuer wird das Ganze? Das ist ein Punkt, der das Parlament betrifft, der dem Bürger aber zunächst einmal egal ist, da er nur will, dass wieder gefahren wird. Wann wird die Brücke für den Autoverkehr und den Schwerlastverkehr wieder freigegeben, und für welche Tonnage? Ist das nächste Woche, nächsten Monat oder nächstes Jahr? Das alles ist sehr interpretationsbedürftig. Für wann also ist die Freigabe geplant? Nennen Sie mir bitte einen Zeitraum.

Ich komme aus einem Unternehmen. Wenn mir da ein Fachbereichsleiter sagen würde: „Wir bauen das Kraftwerk, und das wird kurzfristig fertig“, würde der Vorstand mich fragen: „Herr Loose, was heißt denn kurzfristig?“. Geben Sie mir ein Datum. Wann ist das Ding fertig? Das erwarten die Bürger, die da draußen jeden Tag mit den Problemen kämpfen, die in den Wohnvierteln wohnen, durch die die Lkws brummen. Meines Erachtens ist man denen das schuldig.

Sie sagten außerdem, dass es ein bisschen mehr Verkehr, Umleitungsstaus auf den anderen Straßen geben werde. Für mich ist wichtig, was das heißt. Ich fahre jeden Tag über die A 40, und es wird jeden Tag schlimmer. Man kommt eigentlich gerade aus dem Novemberstau, aber das verlängert sich jetzt. Für die Bürger ist es wichtig, zu wissen, wie viele Stautunden da jetzt auf sie zukommen. Auch die Unternehmen müssen planen. Vielleicht schauen die sich nach anderen Standorten um. Vielleicht schauen sich aber auch die Mitarbeiter um. Wir merken das in Lüdenscheid. Die Menschen, die im Hagener Raum wohnen, arbeiten jetzt teilweise in Dortmund statt in Lüdenscheid, weil sie sich diese Probleme nicht mehr antun wollten.

Unsere abschließenden Fragen: Wann beginnt man mit dem Neubau der Brücke? Sie sagten, nach Schaffung des Baurechts. Was heißt das? Nennen Sie bitte einen Zeitraum. Wann ist das abgeschlossen? Wann wird die neue Brücke für den Verkehr freigegeben?

Gordan Dudas (SPD): Herr Tischler, Frau Raskob, nur für Sie zum Verständnis, damit Sie mich ein bisschen einordnen können: Ich bin der Lüdenscheider Abgeordnete. Ihre

Wortbeiträge sind ebenso wie der von Herrn Kutschaty fast wortgleich mit jenen, die ich vor ein paar Monaten hinsichtlich meiner Heimatstadt gehört habe. Die Situation dort war und ist quasi identisch, es ist ja noch nicht besser geworden. Wenn ich die Augen schließe, erklingt in meinem Kopf das Lied „I Got You Babe“, die Weckermusik aus dem Film „Und täglich grüßt das Murmeltier“, in dem sich für den von Bill Murray gespielten Charakter ein einziger Tag immer wiederholt. Dieses Gefühl habe ich auch gerade.

Trotz aller Hinweise, die es immer wieder gegeben hat, sind wir auch bei dieser Brücke auf dem falschen Fuß erwischt worden. Wir müssen auf so etwas vorbereitet sein. Deshalb hat die SPD-Landtagsfraktion eine Stabsstelle beim Ministerium gefordert. Dort soll es einen Brückenmanager für alle Brücken geben, egal ob es Bundes- oder Landesbrücken sind. Das spielt nämlich überhaupt keine Rolle, da sie alle in unserem Land stehen und Auswirkungen auf die Infrastruktur, auf die Regionen unseres Landes haben. Dieser Brückenmanager soll koordinieren und jeweils vor Ort kommunizieren, welche Maßnahmen wie durchgeführt werden. Dann wären solche Sitzungen wie die heutige nicht notwendig. Nichtsdestotrotz danke ich für diese Sitzung und dafür, dass wir heute Informationen erhalten.

Herr Minister, ein Hinweis sei erlaubt: Es hat kürzlich eine Pressemitteilung von Ihnen dazu gegeben, dass das Land aus dem Fall „Lüdenscheid“ lernen wolle. Hätten Sie vorher auf mich gehört, hätten Sie diese Pressemitteilung so nicht herausbringen müssen. Ich bin froh, dass wir hier und heute die Kommunen hören konnten. Es wurde deutlich, dass parteipolitisches Taktieren, das Hin- und Herschieben von Verantwortung zwischen Bund und Land, unabhängig davon, wer wo regiert, hier völlig fehl am Platz ist. Die Auswirkungen, die gerade so eindrücklich geschildert wurden, wirken sich nämlich vor allem vor Ort aus, und den Leuten dort ist egal, wer für was Verantwortung trägt. Es geht darum, dass jetzt überhaupt jemand Verantwortung übernimmt, und zwar so, dass wir vorankommen und sich etwas entwickelt. In Ihrer Pressemitteilung, Herr Minister, verweisen Sie aber leider wieder auf den Bund, der für die Änderung des Straßenverkehrsrechts zuständig sei. Diese Feststellung ist vollkommen richtig. Aber die §§ 45 f. Straßenverkehrs-Ordnung geben es jetzt schon her, dass die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden Durchfahrtsverbote durchsetzen, wie sie von Frau Raskob gefordert wurden. Das liegt im Ermessen des Landes.

Ähnlich wie in Lüdenscheid müssen wir jetzt an der A 42 gezielt schauen, wie wir aus dieser Situation herauskommen und die Anlieger, seien es Anwohnerinnen und Anwohner oder Industriebetriebe, schnellstmöglich entlasten können. Die Auswirkungen sind dramatisch, und sie werden – ich muss Sie leider zusätzlich enttäuschen – umso dramatischer, je länger diese Sperrung dauert. Machen Sie sich da nichts vor: Die Situation wird sich verschlimmern, auch was das nachgelagerte Netz angeht. Das können Sie sich heute noch nicht vorstellen. Ich sage Ihnen das aus Erfahrung. Das ist keine schöne Situation, und sie ist für die beiden und die umliegenden Kommunen in jeglicher Hinsicht absolut schädlich.

Deswegen bin ich auch froh, dass die IHK heute gekommen ist. Gestern hat die IHK eine Pressemitteilung mit Forderungen herausgegeben, die für uns absolut nachvollziehbar sind.

Ich möchte mich jetzt mit Fragen an das Ministerium und an die Autobahn GmbH wenden. An der A-42-Brücke soll jetzt ein elektronisches Monitoringsystem installiert werden, von dem gerade geschildert wurde, dass damit die kleinsten Veränderungen erfasst werden können. Das ist sehr löblich, und ich finde es gut, dass das passiert. Herr Krischer, es ist aber auch die Aufgabe eines Landesministers, bei der Autobahn GmbH darauf hinzuwirken, dass alle Verdachtsfälle in diesem Land mit so einem elektronischen Monitoringsystem ausgestattet werden, damit es nicht zur nächsten Überraschung kommt, sondern wir das ab sofort erkennen können. Alle Brücken, die derzeit als problematisch eingestuft werden, müssen jetzt mit diesem elektronischen Monitoringsystem überwacht werden, damit wir derartige Entwicklungen rechtzeitig feststellen und Situationen wie in Lüdenscheid, Bottrop, Essen vorgebeugt werden kann. Deswegen meine Bitte, meine Aufforderung an Sie, Herr Minister: Sorgen Sie dafür, dass wir dieses Monitoringsystem an allen relevanten Brücken erhalten, damit wir endlich einmal vor die Lage kommen.

Meine Frage an die Autobahn GmbH bezieht sich auf die anstehenden Prüfungen und darauf, dass man jetzt mit einer Drohne in diesen Brückenkörper hineinfliegen und schauen will, wie derzeit die Situation ist. Das ist ja eigentlich nur eine Inaugenscheinnahme. Zumindest von der Rahmedetalbrücke ist mir bekannt, dass ein Laserscanverfahren angewandt wurde. Und Sie haben gerade von der Magnetpulverprüfung gesprochen, mittels derer man sieht, welche Schäden sich wie entwickelt haben. Ich kann mir nur schwer vorstellen, dass das geht, wenn eine Drohne in den Brückenkörper fliegt. Das ist für mich wie gesagt nur eine Inaugenscheinnahme. Es ist leider nicht möglich, Schäden festzustellen, die darüber hinaus gehen. Was passiert, wenn die Drohne nicht die gewünschten Messergebnisse liefern kann? Heißt das, dass die Brücke gesperrt bleiben muss, weil potenziell Schäden da sein könnten, die aber nicht erkannt wurden? Wenn Sie dazu bitte etwas sagen könnten.

Ich würde mich erst einmal auf diese Fragen beschränken. Ich habe noch eine ganze Menge weiterer Fragen, die wir aber thematisch abarbeiten können. Der Landesbetrieb wird ja gleich auch noch berichten. Damit das nicht zu viel wird, mache ich hier erst einmal Schluss.

Oliver Krauß (CDU): Auch von unserer Seite aus ein herzliches Dankeschön an Herrn Brandenburger, aber insbesondere auch an Herrn Bürgermeister Tischler und an Frau Raskob. Wir wissen, was Sie dort an vorderster Front erleben. In der Tat ist es wichtig, sich vor Ort ein Bild zu machen. Es ist aber ebenso wichtig, dass man die Aufgaben in seinem Zuständigkeitsbereich erledigt.

Frau Raskob und Herr Tischler, Sie sind heute stellvertretend für die betroffenen Kommunen hier. Wir haben es heute schon gehört: Es sind nicht nur Ihre beiden Städte enorm betroffen, sondern vielmehr die Menschen, die Unternehmen in der gesamten Region. Das nehmen wir alle nicht auf die leichte Schulter. Sie haben den heutigen Appell schon vernommen: Diese Themen eignen sich nicht für parteipolitischen Streit. Das wollen die Menschen nicht. Die Menschen wollen, dass Lösungen präsentiert werden. Sie wollen Perspektiven haben. Dafür müssen wir zusammensitzen. Ich bin dankbar, dass es diese Taskforce gibt. Ich persönlich würde mir aber wünschen, dass es

ein bisschen mehr Kommunikation darüber gibt, was in der Taskforce der aktuelle Stand ist. Es ist nämlich wichtig, dass die Menschen sehen, dass etwas passiert und sich die richtigen Stellen damit befassen.

Frau Raskob, Sie haben ja gerade dem geschätzten Kollegen Kutschaty zugerufen, dass Sie die Verkehrsführung im Hafengebiet in Essen anpacken wollen. Auch dafür herzlichen Dank. Wir wissen, dass das Straßennetz da nur bedingt belastbar ist, wir haben die Ausweichstrecken nun einmal nicht. Wenn Herr Kutschaty darum bittet, Perspektiven zu schaffen, damit die Situation erträglich werde, rufe ich ihm zu: Sie wird nicht erträglich, sie wird höchstens erträglicher. – Was da jeden Tag vor den Haustüren der Menschen geschieht – das wurde bereits geschildert – ist dramatisch.

Angesichts des Alters der Brücken, der gesamten Infrastruktur werden wir uns noch öfter mit solchen Themen befassen, und wir müssen unsere Lehren daraus ziehen. Insofern bin ich sehr dankbar, dass das Ministerium heute proaktiv zu dieser Sitzung eingeladen hat. Ich halte sie für wichtig, weil ich es für notwendig halte, ein Signal nach draußen zu senden. Wir müssen zeigen, dass das für uns ein sehr wichtiges Thema ist. Ganz ehrlich: Ob Olaf Scholz schon da war, ob der Ministerpräsident schon da war, ist jetzt sekundär. Wichtig ist, dass die Dinge angepackt werden.

Ich habe eine konkrete Frage an Sie, Herr Brandenburger. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sah sich ja nicht in der Lage, heute Vertreterinnen und Vertreter zu schicken. Herr Minister Krischer hat an den Herrn Bundesminister zur Thematik der Erleichterung der Sperrung von Schleichwegen geschrieben. Dafür ist nach unserer Kenntnis eine Rechtsänderung auf Bundesebene erforderlich. Können Sie dazu schon etwas sagen? Die Sperrung von Schleichwegen gerade für den Schwerlastverkehr klang schon an. Natürlich ist es eine Perspektive, wenn die Menschen wissen, dass der Pkw-Verkehr wieder zugelassen wird. Die Belastungen, die Erschütterungen, von denen Herr Obermeister Tischler hier gesprochen hat, entstehen aber nun mal durch die Lkw-Verkehre, die Schwerlastverkehre, und die sind dafür verantwortlich, dass Schäden sowohl an Privateigentum, sprich Immobilien, als auch an der Verkehrsinfrastruktur entstehen. Wir müssen uns dann darüber unterhalten, was ist mit den Umleitungsstrecken ist, die beschädigt wurden. Wer erstattet da was? Zumal es sich ja hier wohl nicht um offiziell ausgeschilderte Umleitungsstrecken handelt. Wenn es offizielle Umleitungsstrecken sind – das ist den Fachpolitikern natürlich bekannt –, können Schäden erstattet werden.

Der Hinweis, dass die Landesregierung gucken muss, inwieweit sie der Region, der Wirtschaft in der Region unter die Arme greifen kann, ist gut. Frau Ministerin Neubaur hat bereits im Wirtschaftsausschuss angekündigt, dass sie dazu gerne bereit sei. Der direkt gewählte Abgeordnete für Lüdenscheid, Herr Ralf Schwarzkopf – der heute entschuldigt ist –, hat uns berichtet, welche Erleichterungen die Landesregierung gerade mittels der NRW.BANK für die örtliche Wirtschaft im Bereich Lüdenscheid geschaffen hat. Wir müssen in der Tat sorgsam prüfen, ob und inwieweit den Unternehmen auch hier durch günstigere Bedingungen unter die Arme gegriffen werden kann. Unser herzliches Dankeschön geht an die IHKs für ihr Engagement.

Das Thema der digitalen Brückenwächter wurde angesprochen. Aus Wiegeanlagen könnte man derzeit leider ein Geschäftsmodell machen, um sie dann herumzureichen,

derzeit brauchen wir sie ja in Leverkusen noch akut. In der Tat ist die Digitalisierung für uns ein Weg, hier zu Erleichterungen zu kommen.

In erster Linie geht es aber natürlich um die Sicherheit und – das ist auch schon angeklungen – um die Gesundheit der Menschen. Manchen geht es sicherlich auch darum, dass sie auf den Umleitungsstrecken viel Lebenszeit verschwenden. Aber Kollege Kutschaty hat richtigerweise betont, dass der Lärm und die Luftverschmutzung, die ohnehin schon vorhanden waren, jetzt noch unerträglicher geworden sind. Von daher ist es wichtig, hier die gewünschten Perspektiven aufzuzeigen.

Verantwortung übernehmen? Ja, wir möchten, dass Verantwortung übernommen wird, dann aber auch bitte von den zuständigen Stellen. Deshalb finde ich es absolut richtig, zu fragen – das lernt man im ersten Semester Jura –, wer zuständig ist. Wir müssen uns also an die zuständige Stelle wenden, und das ist seit dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH des Bundes. Herr Brandenburger, Sie stellen sich heute dieser Verantwortung, indem Sie hier sind. Ich hätte mir – wie bereits angedeutet – auch Vertreterinnen und Vertreter des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr hier gewünscht, aber das war wohl heute nicht möglich.

Sehr geehrter Herr Brandenburger, Ihr Apell, dass Verkehrssicherheit nicht verhandelbar sei, ist sicherlich richtig. Die Gesundheit der Menschen ist noch weniger verhandelbar. Danke auch für Ihren Hinweis, dass Mutmaßungen und Schuldzuweisungen aus dem Bauch heraus hier überhaupt nicht weiterhelfen. Sie haben klar gemacht, dass die Fachleute, auf deren Urteil es ankommt, die Schäden – und das ist unser Dilemma – in keiner Weise erkennen konnten. Es war in keiner Weise erkennbar, und das wird uns auch noch öfter passieren. Von daher ist hier kaum Raum für politische Schuldzuweisungen, insbesondere nicht hinsichtlich der Vergangenheit. Vielmehr geht es darum, nach vorne zu gucken und den Menschen Perspektiven aufzuzeigen, und zwar ohne parteipolitischen Streit. Den wünschen die Menschen zu Recht nicht, sie wollen Lösungen haben, und das müssen wir gemeinsam angehen. Deshalb ist das heute eine wichtige Sitzung. Sie ist ein klares Zeichen für die Einigkeit zwischen den Abgeordneten und den Beteiligten, die sich heute hier zu Wort melden und sich einbringen, konstruktiv und jeder im Rahmen seiner Zuständigkeiten.

Ich sehe ganz klar, dass wir das, was wir im Rahmen der Zuständigkeit des Landes tun können, auch tun. Das gilt sowohl für die Abgeordneten als auch für die Regierung des Landes Nordrhein-Westfalen. Dafür bin ich ausgesprochen dankbar. Ich bin aber auch froh über jeden Hinweis, den wir bekommen. Eine abschließende Bemerkung sei mir gestattet: Herr Tischler und Frau Raskob, auch wir bekommen natürlich den Unmut zu spüren, und es ist auch richtig so, dass wir uns hier unserer Verantwortung stellen müssen.

Martin Metz (GRÜNE): Danke zunächst an Minister Krischer, dass er sehr frühzeitig nach Bekanntwerden der Problematik angeregt hat, dass der Landtagsverkehrsausschuss sich mit der zuständigen Autobahn GmbH austauscht. Danke auch an die Kommunen, vertreten durch Herrn Oberbürgermeister Tischler und Frau Raskob, aber natürlich auch an Herrn Brandenburger von der verantwortlichen Autobahn GmbH. Kollege Krauß hat es eben schon gesagt: Wir bedauern durchaus, dass das Bundesministerium

für Digitales und Verkehr, das eingeladen war, nicht hier ist und sich darauf zurückgezogen hat, dass die nachgeordnete Behörde Autobahn GmbH hier sei. Es wäre sicherlich sinnvoll, gerade über das Thema „Straßenverkehrsrecht“ mit einer höheren Stelle im Bundesministerium zu sprechen. Da man in den Zeitungen von den Vorbehalten des Bundesministeriums gegenüber den Brückenwächtersystemen liest, wäre es hilfreich, wenn eine Vertretung dieses Bundesministeriums hier am konkreten Beispiel sehen könnte, was die Notwendigkeit ist und wie die Positionen der Kommunen dazu sind.

Die Auswirkungen auf die betroffenen Kommunen und natürlich auf das Land sind groß. Ich möchte ausdrücklich allen Beteiligten danken, die jetzt versuchen, mit der Problematik umzugehen; sei es bei der Autobahn GmbH, bei Straßen.NRW, etwa hinsichtlich der Umleitungen, oder bei den Kommunen. In der Lokalzeitung konnte man zum Beispiel vor ein paar Tagen lesen, dass der Stadthafen für Lkws geöffnet werden solle. Das zeigt wie viele andere Maßnahmen auch, was dort gerade alles an Anstrengungen unternommen wird, um mit dieser Situation umzugehen.

Wir wissen, dass das nicht die erste Brücke ist und nicht die letzte Brücke sein wird, mit der wir es im Bereich der Autobahn zu tun haben. Jede Idee dazu, wie man mit dieser Problematik umgehen kann – Kollege Dudas sprach etwa das Thema „Sensorik“ an –, ist sicherlich sinnvoll. Aber ich schließe mich Herrn Krauß an: Wenn man wirklich etwas bewegen will, muss man die Aufgaben klar verteilen. – Und die Autobahn GmbH des Bundes ist dafür zuständig, Sensoren an Autobahnbrücken anzubringen, zu messen und Schlussfolgerungen zu ziehen – Punkt. Wir können uns alle über die verschiedenen Kanäle austauschen. Das wird der Landesminister machen, das können wir über unsere Parteien, über unsere Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner in den Bundestagsfraktionen machen. Aber es muss auch immer klar sein, wer den Hut aufhat, denn wenn nicht klar ist, wer den Hut aufhat, passiert am Ende gar nichts. Dann gucken sich alle nur an, und das wollen wir nicht, schließlich sollen tatsächlich Maßnahmen ergriffen werden.

Wir erwarten, dass der Bund das Problem der Autobahnbrücken in den Griff bekommt, dass er Erhalt vor Neubau priorisiert, dass er eine Planung dazu vorlegt, wie die Sanierung der verschiedenen maroden Brücken oder die Ersatzneubauten miteinander abgestimmt werden, um so die Auswirkungen im Verkehrsnetz möglichst gering zu halten. Das ist wie gesagt nicht die erste und nicht die letzte Brücke, aber es stellt sich die Frage, wann die zuständigen Stellen und Ebenen das begreifen und daraus Schlüsse ziehen und Konsequenzen ableiten, sodass man mit der Problematik in den nächsten Jahrzehnten wird umgehen können.

Die zentrale Verantwortung – das wurde mehrfach betont – liegt beim Bund, und deshalb richten sich meine Fragen an Herrn Brandenburger. Ich habe es so verstanden, dass die Brücke jetzt erst einmal für alle Verkehrsarten gesperrt wird und etwaige Tonnagebeschränkungen von den laufenden bzw. anstehenden Untersuchungen und deren Auswertung abhängen. Wenn man nun davon ausginge – was in der Tat der Worst Case wäre –, dass sie für Lkw ab 3,5 oder auch 7,5 t gesperrt bliebe: Wie verhält es sich mit den Planungen der Autobahn GmbH in Bezug auf die Wiegeanlage? Wird man abwarten, bis die Ergebnisse da sind? Davon gehe ich nicht aus. Wie also koordiniert

man, dass man möglichst reibungslos und schnell zu einer Freigabe für Pkws kommen kann, aber gleichzeitig sichergestellt wird, dass diejenigen Lkws, die nicht werden darüber fahren dürfen, auch tatsächlich nicht darüber fahren, ohne dass es zu einem Gap kommt, man also nicht freigeben kann, weil es noch keine Kontrollmöglichkeiten gibt? Das wäre für uns ein sehr zentraler Punkt, um die Kommunen schnellstmöglich zu entlasten.

Wie laufen die Planungen für eine verbindliche Lenkung der Schwerverkehre bereits auf der Autobahn? Das meint auch etwaige Überlegungen hinsichtlich Durchfahrtsverbote, die schon auf der Autobahn verbindlich ausschildert werden. Sollte es das nicht geben: Woran liegt das?

Eine weitere Frage wurde eben schon angerissen: Übernimmt die Autobahn GmbH die für Land und Kommunen zu erwartenden Zusatzkosten für die entstehenden Schäden im nachgeordneten Netz? Es wäre sicherlich gut, das zu wissen.

Wie wird nach dem Vorliegen des Planrechts der Neubau der A-42-Brücke mit den anderen Baumaßnahmen im Netz koordiniert? Wird sich das in eine Gesamtplanung für das Ruhrgebiet einfügen, damit die negativen Auswirkungen der verschiedenen Brückenbaumaßnahmen zumindest einigermaßen erträglich sein werden? Für eine Beantwortung dieser Fragen wäre ich dankbar.

Thomas Göddertz (SPD): Als Bottroper Abgeordneter bin auch ich des Öfteren von den Bürgern angesprochen worden. Dass man für eine Strecke, für die man normalerweise fünf Minuten braucht, momentan teilweise eine halbe Stunde braucht, ist wohl noch das kleinste Übel. Dass die Wirtschaft teilweise Umsatzeinbußen von 30 bis 40 % hat, sehe ich schon als größeres Übel an. Dass der Schwerlastverkehr teilweise durch reine Wohngebiete, teilweise durch Dreißigerzonen fährt, ist auch ein etwas größeres Übel. Dass Eltern mittlerweile Angst haben, ihre Kinder alleine zu Schulen zu schicken, die nur 200 oder 300 m entfernt liegen, weil der Verkehr so stark ist, ist ebenfalls ein Übel. Ich glaube, dass das die großen Knackpunkte sind.

Herr Brandenburger, Sie wurden gerade gefragt, ob Sie ein Datum nennen könnten. Da die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen sind, leuchtet es mir ein, dass Sie heute kein fixes Datum nennen können. Aber könnten Sie hinsichtlich der Zeitplanung vielleicht ein Worst-Case- und ein Best-Case-Szenario aufzeigen? Das würde mich interessieren.

Natürlich verlangen die Bürger von uns allen Lösungen, und natürlich gibt es auch die Frage an die Landesregierung danach, wie ihre Lösung aussieht und was sie in dieser Situation zu tun gedenkt, um den Bürgern direkt zu helfen.

Ralf Witzel (FDP): Ich bin, ähnlich wie Kollegen aus anderen Fraktionen, heute als Vertretung hier, nicht nur wegen der Verhinderung unseres verkehrspolitischen Sprechers, sondern auch, weil mich als Essener Abgeordneter das Thema quasi täglich erreicht.

Wir als Landtagsabgeordnete haben vor einigen Tagen fraktionsübergreifend – das will ich der Vollständigkeit halber sagen – mit dem Oberbürgermeister digital konferiert, um uns die Maßnahmen seitens der Stadt darlegen zu lassen. Weil in sehr vielen

Wortbeiträgen die kommunale Sicht der Dinge eine wichtige Rolle spielte, will ich meinerseits sagen: Ich habe bislang keinen Punkt festmachen können, bezüglich dessen ich der Stadtverwaltung in Essen den Vorwurf machen würde, irgendetwas unterlassen zu haben. Das kann ich nicht erkennen. Sollte es Anregungen geben, weil übergeordnete Institutionen, die mit am Tisch sitzen, vielleicht Wünsche haben, die von den Kommunen Essen oder Bottrop noch nicht aufgegriffen worden sind, sprechen Sie das gerne an. Ich jedenfalls kann meinerseits kein Defizit dahin gehend erkennen, dass sich Kommunen hinsichtlich der Problematik zu träge in der Umsetzung zeigen würden. Davon gehe ich auch bei Herrn Tischler nicht aus, der sich seit Jahren oder sogar Jahrzehnten im Regionalverband intensiv mit Planungsfragen befasst.

Ich habe zunächst ein paar Nachfragen zu den Ausführungen von Herrn Brandenburger vom Bundesbetrieb. Sie haben gesagt, dass es Grund für Optimismus gebe, da zum einen die Funktionstüchtigkeit dieser A-42-Brücke durch Sanierungsmaßnahmen wiederhergestellt und die Verkehrsverbindung so wieder gewährleistet werden könne und zum anderen schon ein Ersatzneubau in Planung sei. So habe ich das jetzt mal übersetzt, ansonsten würde der vorsichtige Optimismus, den Sie in Ihren Äußerungen zum Ausdruck gebracht haben, keinen Sinn machen.

Trotzdem hat die aktuelle Lage Sie in dieser Zuspitzung überrascht, und Sie sind noch im vierten Quartal des letzten Jahres nicht davon ausgegangen, dass es jetzt eine so lange Sperrungszeit gibt und kein Verkehr mehr durchgelassen wird. Angesichts dieser neuen Situation stellt sich die Frage, ob die neuen rechtlichen Möglichkeiten des Bundesrechtes, was Planungsbeschleunigungen, erleichterte Vergaben etc. angeht, genutzt werden können. Das würde sich geradezu aufdrängen, da schließlich schon zu einem früheren Zeitpunkt Ersatzbedarf gesehen wurde und Planungen ans Laufen gebracht wurden und jetzt festgestellt wird, dass der Zustand der Brücke schlechter ist, als ursprünglich angenommen. Inwiefern hilft Ihnen das, was der Bund aktuell an rechtlichen Erleichterungen vorgesehen hat? Das ist ja genau aus dieser Perspektive heraus bundesrechtlich auf den Weg gebracht worden: Es gibt einen solchen Sanierungs- bzw. Modernisierungsbedarf bei der Infrastruktur, dass man, um hier voranzukommen, an die rechtlichen Vorschriften herangehen und vielleicht auch Abstriche bezüglich dessen machen muss, was sich über die Jahrzehnte hinweg an Verkomplizierungen ergeben hat. Hilft Ihnen das? Nutzen Sie diese Möglichkeiten des Bundesrechts, um die ursprünglichen Zeitpläne, die Sie für den Brückenneubau hatten, etwas anzupassen und so die Risikolücke hinsichtlich der Übergabe des Verkehrs vom alten auf das neue Bauwerk möglichst klein zu halten?

Sie gehen momentan davon aus, eine gewisse Sicherheit zu haben, was mögliche Szenarien für die baldige Wiedereröffnung für den Pkw-Verkehr angeht. Ich würde daher nachfragen wollen, ob es denkbare Ziele, Zeitkorridore oder -punkte hinsichtlich der Größenklassen des Güterverkehrs gibt, beispielsweise abgestuft nach Tonnage oder Kapazität. Was ist die konkrete Perspektive für die Lkws? Und wenn es für verbindliche Aussagen noch Untersuchungen bedarf: Wann wird Planungssicherheit für die Spediteure vorliegen?

Ich will an dieser Stelle nicht all das wiederholen, was richtigerweise schon gesagt wurde hinsichtlich der betroffenen Anwohner, der Ruhrgebietswirtschaft, der Umsatz-

einbußen von Betrieben sowie der immensen Kostensteigerungen für Speditionen wegen zeitlicher Verschiebungen und Kapazitätsengpässen. All das ist richtig und wird nicht dadurch richtiger, dass ich es wiederhole. Im Übrigen ist der Aufruf, den die betroffenen Handelskammern, Kreishandwerkerschaften, Unternehmensverbände, Arbeitgeber und Gewerkschaften auf den Weg gebracht haben, Mahnung für uns, das hier in den Blick zu nehmen.

Bei dieser Sitzung geht es speziell darum, das Problem in Bottrop und Essen an der A 42 zu lösen. Da aber auch der Betrieb des Bundes von der Dimension der Ende Dezember festgestellten Schäden überrascht worden ist, stellt sich nichtsdestotrotz die Frage, was versäumt worden ist, dass nicht frühzeitiger die nötigen Erkenntnisse gewonnen und Maßnahmen ergriffen wurden. Darauf habe ich von Ihnen, Herr Brandenburger, noch keine für mich nachvollziehbare Antwort erhalten. Was also hätte nach all dem, was wir in den letzten Monaten und Jahren über den Zustand der Brücken in Nordrhein-Westfalen erfahren haben, unternommen werden sollen? Und das meint nicht nur die A 45, an der man mit dem Brückenmonitoring etwas anders hätte umgehen können.

Wichtig ist aber vor allem der Blick nach vorn. Was ändern die im konkreten Fall „A 42“ gewonnenen Erkenntnisse hinsichtlich des Vorgehens bei weiteren kritischen Stellen der Infrastruktur? Ich will das erst einmal regional auf das Ruhrgebiet begrenzen, weil es dort eine unglaubliche Kapazitätsverdichtung gibt, die es in vielen anderen Landesteilen in vergleichbarer Art nicht gibt.

Hinsichtlich der Verkehrssteuerung in den nächsten Monaten muss man das Gesamtsystem betrachten. Es gibt verschiedene parallel verlaufenden Ost-West-Autobahnen: A 2, A 40, A 42, die Anbindung über die A 52 Richtung A 3. Dann gibt es die Frage nach der Anbindung an die A 2. Dazu gehört das Thema der Deutschen Bahn und die vorgesehenen Streckensperrungen. Ich denke, dass man angesichts des Stillstands, den wir jetzt auf der A 42 haben, und der denkbaren partiellen Nutzungsbeschränkungen für schwere Güterverkehre das gesamte Thema „Ruhrgebietsverkehrsnetz“ neu durchdenken muss, auch was Baumaßnahmen, Prioritäten und Sanierungen sowie Zeitfenster und aufeinander abgestimmte Maßnahmen angeht. Meine Frage an den Bund und an Sie, Herr Minister Krischer, wenn es Aspekte gibt, die auch Ihrer Entscheidungskompetenz und Planungshoheit unterliegen: Was macht der konkrete Fall „A 42/Bottrop/Essen“ mit der Gesamtverkehrsplanung bzw. der Koordination der in den nächsten 12 oder 24 Monaten bevorstehenden Maßnahmen?

Carsten Löcker (SPD): Ich möchte eine Frage an Herr Brandenburger stellen. Sie hatten von geeigneten Maßnahmen zur Ertüchtigung gesprochen und von Drohnenflügen, von all dem, was an Handwerkszeug hinzugekommen ist. Ich bin seit Anfang des Jahrzehnts in diesem Ausschuss, und die Leverkusener Rheinbrücke, die Emschertalbrücke, die Talbrücke Rahmede und die Rhein-Herne-Kanal-Brücke sind Beispiele, bei denen wir es immer wieder mit kurzfristigen Sperrungen zu tun hatten. Schon Anfang des Jahrzehnts wurde darauf hingewiesen, dass es um besseres Monitoring geht und natürlich auch darum, Erfahrungen zu sammeln, damit wir solche Sperrungen möglichst verhindern können.

So habe ich Sie heute auch verstanden, dass Sie auf Instrumente wie Standardprüfungen, kurzfristige Sonderprüfungen und Monitoring setzen. Dagegen kann niemand sein, schon gar nicht, wenn man kein Ingenieur ist und von der Sache im Grundsatz nichts versteht. Nichtsdestotrotz ist wichtig, dass wir kommunizieren, weshalb es gut ist, dass wir uns heute austauschen.

Sie haben bis jetzt noch nicht das Wort „Restlaufzeit“ in den Mund genommen. Warum, weiß ich nicht, ich ahne aber, dass Ihr Handwerkszeug darauf ausgelegt ist, zu versuchen, das Beste aus der misslichen Situation herauszuholen, und zwar bis nichts anderes mehr geht, man also sperren muss. Unser Blick geht natürlich darauf, vor die Lage zu kommen, und ich ahne: Ihrer auch. Wenn das, was Sie hier heute vorgestellt haben, die geeigneten Instrumente sind, kann Sie das ja auch nicht zufriedenstellen. Mit Blick auf all Ihre Gespräche, Diskussionen und dem, was Sie sonst inhaltlich beitragen, stellt sich die Frage: An welcher Stelle geht es denn voran? Denn das, was wir heute machen, ist ja auch nachholende Kommunikation. Das ist hochgradig unbefriedigend, das wissen Sie auch. Es geht nicht um Vorwürfe, sondern darum, dass wir bezüglich der Kommunikation in unseren Wahlkreisen alle in der Rückenlage sind und uns niemand mehr abnimmt, dass wir uns hier ernsthaft in die Augen schauen und in Ruhe diskutieren. Am Ende geht es auch um die Erwartungshaltung, dass Sie sagen: Wir machen jeden Tag ein bisschen bessere Arbeit.

Drohnenflüge sind ja auch spannend. Ich will das gar nicht abtun. Aber am Ende ahnen wir doch, dass beim nächsten Mal, wenn es so weitergeht, nicht die A 2 und die A 40, die heute schon Stadtautobahnen sind, die Ausweichstrecken sind. Das hat nichts mit singulären Ereignissen im Sauerland zu tun, das ist doch eine ganz andere Situation, die hier vielfach beschrieben worden ist.

Was heißt das also ganz konkret? Wenn Sie das jetzt so vortragen, wie ist die Antwort am Schluss? Was heißt das? Was machen wir, wenn die nächste Brücke nicht mehr geht? Verstehen Sie das richtig: Es geht nicht um Anwürfe. – Wir können uns hier nächstes Mal auch wieder zusammensetzen und neue Erkenntnisse zusammentragen, die vielleicht eine Verbesserung erzielen. Bei den letzten vier Brücken habe ich in diesem Ausschuss keine Erkenntnisgewinne gehabt, die, bei all dem, was wir tun, irgendwie das Gefühl ausgelöst hätten, dass Licht am Ende des Tunnels zu sehen wäre. Ist es fehlendes Personal? Sind es eingeschränkte Möglichkeiten, Ausschreibungen zu machen, die Ihnen benötigte zusätzliche Kompetenzen verschaffen würden? An welcher Stelle mangelt es? Können wir da helfen? Sie haben heute die Gelegenheit, zu sagen: Wir haben diese zwei, drei oder vier Anforderungen, und die würden wir gerne in die Landespolitik transportieren. – Wir wissen ja, dass nicht alles, was Sie tun, ohne Kenntnisse hinsichtlich der Landesstraßen zu erledigen ist, sondern es gibt ja durchaus auch Zusammenarbeit, über die man reden muss. Das meint nicht nur die negativen Auswirkungen in den Gemeinden und Städten – da ist sowieso alles dramatisch und chaotisch –, sondern auch das, was zusammen erledigt werden kann. Der Minister hat das ja – das sollte man auch mal wohlwollend sagen – durchaus gut formuliert und den Bund adressiert, dass die Zusammenarbeit intensiviert werden müsse. Wenn wir bei der übernächsten Brücke keine Option mehr haben und Sie nur noch das Desaster vorstellen, dann können wir alle nur noch nach Hause fahren.

(Zuruf von der SPD: Oder eben nicht! – Heiterkeit von der SPD)

Wir sind die Beauftragten des Landes. Wer soll es sonst lösen?

Dirk Brandenburger (Die Autobahn GmbH des Bundes): Einige Fragen kann man zusammenfassen, weil sie in ähnlicher Form gestellt worden sind. Ich fange an bei dem, was jetzt passiert. Ich will deutlich machen, dass vieles von dem, was jetzt passiert, nicht im Gänsemarsch, sondern parallel passiert. Wir werden nicht nur die Untersuchungen mit der Drohne machen, sondern auch – ich hatte es ja dargelegt – die Magnetpulverprüfung. Die Drohnenbefliegung ist eine Ergänzung. Wir versuchen das jetzt mal, Sie haben aber recht, Herr Abgeordneter, dass das zunächst mal nur eine Sichtprüfung von innen ist. Da kommt man sonst nicht heran. Technisch geht das über die Magnetpulverprüfung weiter, Laserverfahren können auch eingesetzt werden. Wir haben also verschiedene Möglichkeiten der Begutachtung.

Das Monitoring an der Rhein-Herne-Kanal-Brücke – darauf will ich auch hinweisen – bezieht sich im Moment nur auf die Aufhängepunkte der Hänger. Die anderen Probleme, die die Brücke in der Fahrbahnplatte hatte, sind durch die Hauptprüfung und die Sonderprüfung offensichtlich geworden. Hier geht es jetzt darum, kleinste Verformungen, kleinste Bewegungen in der Hängerkonstruktion zu ermitteln, mit Temperaturfühler, mit Sensorik. Dafür müssen die Sensoren, die angebracht werden, über die ganze Brücke hinweg verkabelt werden, um dann letztlich alles einer Steuerungseinheit zuführen zu können. Auch diese Arbeiten laufen jetzt.

Gleichzeitig wird die Installation der Wiegeanlage vorbereitet. Es müssen dort noch einige bauliche Voraussetzungen geschaffen werden, damit die Anlage aufgebaut werden kann. Es werden auch – nebenbei bemerkt – Anlagenteile von der mittlerweile abgebauten Wiegeanlage an der Rheinbrücke Neuenkamp verwendet, die jetzt zur Rhein-Herne-Kanal-Brücke kommen.

Es läuft also nicht alles nacheinander, sondern vieles passiert jetzt parallel. Die Zielstellung ist genannt worden: Wir arbeiten so schnell, wie wir können. Die Witterung wurde angesprochen: Sie zeigt sich im Moment nicht als großer Verhinderer. Wenn man jetzt hinausguckt, sieht es allerdings ein bisschen anders aus.

(Es hat zwischenzeitlich stark geschneit, und der Landtag ist von einer nahezu geschlossenen Schneedecke umgeben.)

Aber das wird am Ende nicht entscheidend sein. Die Zielstellung ist – ich sage es erneut –, dass wir mit allen Maßnahmen so schnell wie möglich fertig werden, sodass im Frühjahr, für uns heißt das März, wenigstens der Pkw-Verkehr wieder über die Brücke laufen kann. Das ist die Zielstellung.

Dann werden wir über die Wiegeanlage auf die Tonnage hin prüfen, die die Brücke letztlich verkraftet. Die Einstellung der Wiegeanlage wird darauf abgestellt, was die statische Nachrechnung – Sie haben den Begriff richtigerweise bereits genannt – der Brücke erbringt. Die Ingenieure, die Statiker werden feststellen, welche Lasten zukünftig schadlos über die Brücke gehen können. Dann werden wir weitersehen.

Ich möchte auch deutlich sagen: Der Ingenieur ist mit seinem Latein ja nicht am Ende, wenn eine Maßnahme nicht funktioniert. Wenn wir also feststellen, dass wir mit dem Schweißen nicht zurechtkommen, werden wir uns andere konstruktive Maßnahmen überlegen. Wir haben auch schon Vorstellungen dazu, wie der Plan B aussehen könnte, wenn das Schweißen nicht funktioniert. Es wird also an vielen Stellen intensiv nachgedacht. Es werden jetzt verschiedene Szenarien überprüft. Wir sind daher schon der Meinung, im Moment alles Denkbare zu tun, untersuchungstechnisch, baulich und von den Sanierungsmaßnahmen her, um eine schnelle Freigabe der Brücke realisieren zu können.

Wie geht es insgesamt weiter mit den Brücken, haben Sie gefragt. Sie wissen, dass wir ein Brückenmodernisierungsprogramm laufen haben. Darum kümmern wir uns bei der Autobahn GmbH – das ist jetzt keine Floskel, sondern ich sage es ganz bewusst – mit höchster Priorität, weil das die kritischen Stellen im Autobahnnetz sind. Wir haben mehrere Tausend Brücken im Autobahnnetz zu sanieren. Die Kriterien, wie die Brücken in der Dringlichkeit eingestuft werden, sind bekannt. Es geht zunächst um die Schadensklasse und den sogenannten Traglastindex. Aus diesen beiden Kennwerten wird eine Reihung entwickelt, in welcher Abfolge die Brücken angeschaut und saniert werden müssen. Die Zustandswerte werden permanent durch die Brückenprüfung erhoben. Wir haben festgelegte Kriterien, um zu einer Prioritätenreihung zu kommen. Darüber hinaus werden wir in der Zentrale der Autobahn GmbH ein Kompetenzzentrum für die Brückenmodernisierung einrichten, wo das gesamte Programm niederlassungsübergreifend angeschaut wird und auf Veränderungen steuerungstechnisch reagiert werden kann.

Ein Punkt ist zu Recht angesprochen worden, den ich hier auch nicht negieren will: Wir haben bei der Vielzahl der anstehenden Aufgaben natürlich auch das Thema „Personal“ zu berücksichtigen, daraus mache ich keinen Hehl. Wir wissen, dass der Ingenieurmangel letztlich alle geplanten Stellen betrifft. Seitens der Autobahn GmbH sagen wir aber: Wir werden die verfügbaren Planungskapazitäten auf die Brückenmodernisierungen konzentrieren und diese Projekte mit eigenem und mit Personal von Ingenieurbüros usw. vordringlich bearbeiten. – Das Problem ist ja nicht neu.

Ich will auch sagen: Wir sind von den Schäden überrascht worden. Wir haben eine Sonderprüfung durchgeführt, und die Sonderprüfung hat diese Erkenntnisse erbracht. Ich finde, das ist das, was man machen muss und machen kann: Wenn man Erkenntnisse hat, schaut man genau hin.

Weitere Fragen gab es zum Rechtsverfahren. Das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz wird uns helfen, die Autobahn GmbH wird das nutzen. Das hilft aber nicht mehr bei der Rhein-Herne-Kanal-Brücke. Da sind wir im Verfahren für den Ersatzneubau schon weit fortgeschritten. Der Planfeststellungsbeschluss wird erwartet. Wenn wir hier jetzt ein neues Verfahren anstrengen bzw. auf dieses Verfahren verzichten würden, würde das keinen zeitlichen Vorteil bringen. Aber bei zukünftigen Brückenmodernisierungen werden die Möglichkeiten des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes natürlich genutzt. Das ist es ja, was wir uns gewünscht haben, weil die Dauer der Baurechtserlangungen durch die Verfahren vielfach nicht kalkulierbar ist.

Wenn die Baumaßnahmen laufen, wird es natürlich eine Baustellenkoordinierung geben. Die gibt es insbesondere, wenn man ein verzweigtes Netz hat. Wir haben nur leider Gottes im Ruhrgebiet nicht nur an der A 42 notleidende Brücken, sondern an anderen Stellen auch, sodass Baumaßnahmen und andere Maßnahmen an den Brücken über Verkehrslenkung natürlich zusammen gedacht werden.

Für die Beseitigung von Umleitungsschäden – auch das ist angedeutet worden – gibt es rechtliche Regelungen. Die werden beachtet werden müssen, um Schäden, die an Umleitungsstrecken entstehen, finanziell abzugelten.

Gesetzesänderungen zu verkehrlichen Anordnungen im nachgeordneten Netz fallen nicht in den Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH, weshalb das – dafür werden Sie Verständnis haben – auf den entsprechenden Ebenen besprochen und entschieden werden muss. Wenn es hier eine Initiative gibt, die beim Herrn Bundesminister ankommt, wird er sich dazu auch äußern. Aber ich bin nicht mandatiert, zu den Themen, die in rechtlicher Hinsicht im Bundesministerium zu behandeln sein werden, eine Aussage zu treffen.

Zu den Terminen habe ich bereits etwas gesagt; noch einmal: Ich möchte nicht spekulieren. – Ich kann Ihnen jetzt nicht sagen, dass die Brücke am 8. März um 10:34 Uhr wieder für den Pkw-Verkehr geöffnet wird. Bitte geben Sie uns Gelegenheit, die Dinge, die wir gefunden haben, jetzt ausreichend zu untersuchen, die nötigen Maßnahmen zu erwägen und dann alles daran zu setzen, die bestehende Brücke erst einmal für den Verkehr wiederherzurichten. Ich kann Ihnen verraten, dass bei vielen Brücken im Netz mittels statischen Nachweisen versucht wird, die Lebensdauer etwas auszuweiten, wenn es denn vertretbar ist.

Worst- und Best-Case-Szenarien: Damit bringen Sie mich wieder in den Bereich der Spekulation. Der Best Case ist wie gesagt, dass wir im März wieder den Pkw-Verkehr herauflassen und wissen, welche Lkw-Tonnagen wir zulassen können. Über alles andere möchte ich im Moment nicht spekulieren.

(Julia Kahle-Hausmann [SPD]: Der Worst Case ist, dass es bleibt, wie es ist! – Thomas Göddertz [SPD]: Okay, es bleibt also gesperrt! Wie lange? Darum ging es ja!)

Vorsitzender Matthias Goeken: Herr Brandenburger, ich hoffe, dass Sie nochmals Gelegenheit haben werden, uns zu informieren. Sollten Sie den Weg aus Berlin nicht zurücklegen können, kann ja vielleicht auch Ihre Kollegin hier im Ausschuss berichten, wenn es Neuigkeiten gibt.

Mit Blick auf die Zeit,

(Oliver Krauß [CDU]: Und die Wetterlage!)

will ich kurz etwas zum Verfahren sagen: Das Ausschussende war für 15:30 Uhr geplant. Kurze Nachfragen würde ich noch zulassen, dann aber Straßen.NRW die Präsentation zeigen lassen. Sollten sich noch Fragen ergeben, könnten die auch schriftlich erfolgen. Ich weise zudem darauf hin, dass wir am 31. Januar die nächste Verkehrsausschusssitzung haben werden, deren Ende offen sein wird, weil wir keine Nachfolgesitzung

haben, sodass wir die Thematik dann zusammen mit dem Minister noch einmal beleuchten könnten.

Gordan Dudas (SPD): Danke, Herr Brandenburger, dass Sie unsere Fragen hier beantwortet haben. Ich hätte eigentlich gehofft, dass auch der Minister die Fragen, die wir hatten, beantwortet. Aber das bleibt ja offensichtlich aus, da er als Umwelt- und Naturschutzminister Wichtigeres zu tun hat und gleich in den anderen Ausschuss muss, sodass dieses Thema hier nicht weiter behandelt wird.

(Zuruf von Martin Metz [GRÜNE])

Wenn man so eine Sitzung schon ansetzt, dann sollte man auch bis zum Ende hierbleiben, Herr Minister. Aber das ist ja nur meine Meinung.

(Zuruf von Martin Metz [GRÜNE])

Was den Ablauf dieser Sitzung angeht – ich spreche die Kollegen Krauß und Metz an; ich hatte es ja eingangs ja schon gesagt –: Kompetenzgerangel ist hier absolut fehl am Platz.

Seit Beginn der Thematik „Rahmedetalbrücke“ fühle ich mich wie der Don Quijote der Brücken,

(Zuruf von Simone Wendland [CDU])

weil alles, was man hier versucht, um die Sache zu lösen, desinteressiert abgeschmettert wird. Ich höre immer wieder, dass die Kompetenz dem Bund zugeschrieben wird, weshalb eine eigene Verantwortung überhaupt nicht mehr gesehen wird. Ich bin mal gespannt, wie das gleich beim nachgelagerten Netz ist.

Da der Minister die Fragen nicht beantwortet, versuche ich, ein, zwei Punkte aufzugreifen, die auch Sie, Herr Krauß, eingebracht haben. Das Land kann gemäß §§ 45 f. Straßenverkehrs-Ordnung durchaus schon jetzt ohne Gesetzesänderung eine Gefahrenlage feststellen, und aufgrund der Gefahrenlage kann man Durchfahrtsverbote verhängen. Das ist so geltendes Recht.

(Martin Metz [GRÜNE]: So einfach ist es nicht, Herr Dudas!)

– Ich rede, nicht Sie. – Natürlich kann man wieder sagen: der böse Bundesverkehrsminister Herr Wissing. – Ich bin da absolut unverdächtig, weil er nicht mein Parteibuch hat.

Es wurde aber auch schon einmal angesprochen – und das finde ich wichtig und gut –, dass man die von Herr Reul dankenswerterweise für Lüdenscheid ins Spiel gebrachte technische Überwachung des Durchfahrtsverbots auch anderenorts einsetzen könne. Ich bin auch dankbar für den Hinweis, dass für die Kontrollen die Polizei und für die Polizei das Innenministerium zuständig sei. Das heißt, das Innenministerium ist dafür zuständig, dass die Kontrollen auch ordnungsgemäß durchgeführt werden. Ob es Polizeibeamte sind oder eine technische Lösung ist, bleibt einfach mal dahingestellt. Ich habe absolutes Verständnis dafür, wenn die Polizei das aufgrund der vielseitigen Aufgaben, die sie gerade in dieser schwierigen Zeit hat, nicht bewerkstelligen kann. Deswegen muss es andere Lösungen geben.

In Nordrhein-Westfalen ist es mittlerweile fünf nach zwölf: Eine Brücke nach der anderen wird gesperrt, und das hat Auswirkungen auf unsere Region, auf die Menschen und auf die Wirtschaft. Und deswegen bitte ich jetzt zum 198. Mal eindringlich darum, dieses Kompetenzgerangel und dieses Verantwortungsgeschiebe auf die jeweils andere Ebene – damit meine ich auch das Bundesverkehrsministerium – endlich mal zu lassen. Herr Minister, anstatt immer wieder in Richtung Herrn Wissing zu zeigen, setzen Sie sich mit ihm zusammen und reden. Reden bewirkt oftmals Wunder. Arbeiten Sie nicht parteipolitisch, sondern an der Sache, an der Lösung, sodass wir der Region helfen können.

(Lachen von Martin Metz [GRÜNE] und Hedwig Tarner [GRÜNE])

– Was ist denn so lustig daran, Herr Kollege Metz, dass es darum geht, Lösungen zu finden?

(Zuruf von Martin Metz [GRÜNE])

Es geht um Lösungen für die Menschen in diesem Land und für unsere Wirtschaft. Das finden Sie zum wiederholten Mal – im Plenum hatten wir das auch schon – total lustig. Ich als Betroffener finde es nicht lustig – das sage ich Ihnen ganz offen. Aber Sie leben ja in Ihrer Blase. Das scheint ein bisschen anders zu sein. Ist in Ordnung, das kann ja lustig sein, aber reden Sie mal mit den Menschen bei uns vor Ort, die werden Ihnen etwas anderes erzählen. Ich glaube, die beiden Vertreter der Kommunen sehen das auch ein bisschen anders. Aber gut, jeder hat so seine Sicht der Dinge.

(Oliver Krauß [CDU]: Was soll das jetzt?)

Noch mal: Lassen Sie uns in der Sache jetzt endlich Lösungen finden und dann gucken, wie wir gemeinsam kurzfristig dafür sorgen können – wir in unserer Kompetenz, ihr in eurer Kompetenz –, dass an der A 42 eine adäquate Lösung gefunden wird. Das ist doch nicht zu viel verlangt. Stattdessen werden überhaupt keine Fragen beantwortet, und man hat jetzt keine Zeit mehr. Wenn es um relevante Themen wie die nachgelagerten Netze geht, bei denen das Land zuständig ist, ist der Minister weg. Das kann man natürlich so machen.

(Lachen von Martin Metz [GRÜNE])

Lassen Sie uns doch jetzt endlich mal nach vorne schauen und zusehen, dass wir in der Sache gemeinsam Rahmenbedingungen schaffen, damit die Infrastruktur dieses Landes endlich mal nach vorne gebracht und saniert wird. So kommen wir nämlich nicht mehr weiter.

Christian Loose (AfD): Herr Brandenburger, das ist nicht viel, was Sie uns hier sagen. Frau Raskob muss mit der Information „im März“ nach Hause gehen. Ich kann sehr wohl erwarten, dass Sie uns ein geplantes Datum nennen. Es ist nämlich schon ein Unterschied, ob es der 1. oder der 31. März ist. Wenn es zum Beispiel wegen der Witterung eine Woche länger dauert, muss man doch wissen, ob vom 1. oder vom 31. März ausgehend geplant worden ist, um den Bürgern sagen zu können, wie lange es noch dauert. Das sind noch anderthalb bzw. zweieinhalb Monate, das kann man also schon erwarten. Mit Blick auf eine Worst-Case-Szenario: Man weiß nie, was alles

passiert, aber beim Bauen gibt es immer Schlechtwettertage und andere Dinge. Am Ende kann man in jedem Fall klar sagen, warum es länger gedauert hat. Ich erwarte von Ihnen hier und heute also eine Antwort für die Bürger.

Ich gehe davon aus, dass Sie einen Ablaufplan haben, in dem auch mögliche Engpässe drinstehen, zum Beispiel, dass die Drohne nicht funktioniert oder die Witterung ungünstig ist. Sollten Sie das nicht haben, hätten Sie ein sehr schlechtes Management. Das glaube ich aber nicht. Ich glaube, Sie haben die Daten. Ich weiß nicht, ob Sie von oben ein Sprechverbot bekommen haben, Sie das also nicht sagen dürfen. Aber ich erwarte von Ihnen hier tatsächlich eine Zahl.

Dazu, wann der Brückenbau beginnt, haben Sie sich gar nicht geäußert. Wann ist das? Sie haben gesagt, erst müsse Baurecht geschaffen werden. Wann? Wenn ich im Unternehmen sagen würde, dass das Baurecht noch geschaffen werden müsse, würde mich der Vorstand fragen, wie lange das noch dauere, ein Jahr, zwei Jahre, drei Jahre? Das erwarte ich auch von Ihnen. Wann ist Baubeginn, und wann wird die neue Brücke fertiggestellt?

Dirk Brandenburger (Die Autobahn GmbH des Bundes): In Deutschland kann dann gebaut werden, wenn die Baugenehmigung vorliegt, und die Baugenehmigung liegt nicht vor. Die Baugenehmigung erteilt auch nicht die Autobahn GmbH, sondern es läuft ein förmliches Verfahren, das abgewartet werden muss. Ich sage ganz deutlich, und das ist für Sie auch keine Neuigkeit: Wir wissen nicht, ob Rechtsmittel eingelegt werden gegen einen Planfeststellungsbeschluss, wenn er denn erlassen wird. Insofern ist die Frage heute seriös nicht zu beantworten.

Was ich Ihnen sagen kann: Parallel zum Planfeststellungsverfahren treffen wir alle Vorbereitungen für anstehende Arbeiten und die Vergabe des Ersatzneubaus. Wir warten nicht, bis der Planfeststellungsbeschluss da ist, sondern das läuft jetzt parallel. Wenn wir nachher aufgrund des Planfeststellungsbeschluss noch ein Stück weit anpassen müssen, dann ist das eben so. In Deutschland werden Bauwerke über ein förmliches Vergabeverfahren vergeben. Im besonderen Fall der Rhein-Herne-Kanal-Brücke können wir sagen, dass wir auch die Bauzeit werten. Wir wollen also von dem Bieter eine knappe Bauzeit angeboten bekommen und können das auch in der Wertung berücksichtigen. Wir haben natürlich einen Plan, ein Projektmanager ohne Plan wäre kein Projektmanager, aber gewisse Dinge sind nicht allein von der Autobahn GmbH zu beeinflussen, und darauf müssen wir Rücksicht nehmen. Ich kann hier nicht für beteiligte Dritte sprechen, die förmlich zuständig sind.

Was die Freigabe angeht, sage es nochmals in aller Deutlichkeit: Mir kommt es darauf an, dass vernünftig untersucht wird. Mir kommt es darauf an, dass vernünftig, sachgerecht und am Ende sicher nachgerechnet wird, damit wir ingenieurtechnisch belastbare Ergebnisse haben. Sobald wir aus belastbaren Ergebnissen einen belastbaren Termin ableiten können, wird er verkündet.

(Kopfschütteln von Christian Loose [AfD])

Oliver Krauß (CDU): Ich danke ausdrücklich für den Vorschlag, dass wir Fragen an die zuständigen Personen im Nachgang schriftlich einreichen können. Nach meiner Überzeugung macht es Sinn, dass wir das in einer weiteren Sitzung des Verkehrsausschusses beraten, bei der wenigstens Herr Brandenburger, am liebsten aber natürlich auch ein Vertreter oder eine Vertreterin des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr dabei ist. Es wohl allen bewusst geworden, dass wir das gemeinsam besprechen müssen, da es keinen Sinn macht, dass sich der Verkehrsausschuss des Landtags isoliert damit befasst.

Herr Dudas, ich bin für juristische Belehrungen immer offen, aber was die Zuständigkeit für Sperrungen nach § 45 angeht, erlauben Sie mir diesen juristischen Hinweis: Dafür ist die Straßenverkehrsbehörde zuständig.

(Gordan Dudas [SPD]: Gucken Sie mal genau hin, Sie sind ja Jurist!)

Deshalb appellieren wir weiter, dass eine Rechtsänderung auf Bundesebene erfolgen muss. Herr Brandenburger, Sie haben noch nichts zu unserem Wunsch gesagt, eine Rechtsänderung durchzuführen.

Ich bitte also darum, dass wir das in der nächsten Verkehrsausschusssitzung noch einmal beraten, dann aber die Autobahn GmbH und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr dabei sind. Ansonsten wäre ich dankbar, wenn wir gleich zum Ende kommen könnten, da ich aus einem Gebiet komme, für das eine massive Unwetterwarnung gilt.

(Thomas Kutschaty [SPD]: Warum sollte es dir besser gehen? Ich komme auch nicht mehr in den Essener Norden! – Heiterkeit – Ralf Witzel [FDP]: Lastenfahrrad fahren!)

Vorsitzender Matthias Goeken: Angesichtes der Uhrzeit würde ich vorschlagen, dass Straßen.NRW jetzt zu den Umleitungsstrecken präsentiert.

(Den folgenden Ausführungen liegt eine digitale Präsentation zugrunde [s. Anlage].)

Dr. Jan Lohoff (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen): Danke. – Ich leite die Landesverkehrszentrale von Straßen.NRW, und wir sind zuständig für das Straßennetz, die Steuerung des Verkehrs dort und im Prinzip alles, was wir an technischen Systemen haben. Wir haben heute drei Themen mitgebracht, die wir gerne vorstellen wollen. Wir haben aus den Städten Essen und Bottrop gehört, wie dort die Lage ist, bei uns sieht es ähnlich aus. Ich würde am Anfang auf das Thema „Umleitungsstrecken“ eingehen, über das wir schon viel gesprochen haben.

Für diejenigen, die nicht aus dem Ruhrgebiet kommen und sich nicht so gut auskennen: In der Mitte ist die A 42 dargestellt, im Norden ist die A 2 und im Süden ist die A 40 zu sehen.

(s Anlage S. 3)

Das sind die beiden offiziellen großräumigen Umleitungen, die die Autobahn GmbH ausgewiesen hat. Allerdings gibt es auch kleinere Umleitungen direkt vor Ort. Die werden in Plänen dargestellt und in den Runden abgestimmt, über die wir gesprochen haben. Alle zwei Wochen setzen sich sämtliche Beteiligten, etwa die Städte Essen und Bottrop, die Autobahn GmbH und wir als Landesbetrieb, für eine intensive Abstimmung zusammen, um zum Beispiel die Knotenpunkte zu betrachten.

Im Prinzip sind es zwei kleine Umleitungsstrecken, die vor Ort gelten – und die wir hier einmal dargestellt haben.

(s. Anlage S. 3)

In Fahrtrichtung Osten – hier in Grün dargestellt – haben wir die untere Umleitung über die L 631, und über städtische Straßen in Gegenrichtung, in Fahrtrichtung Westen, ist die kleinräumige Umleitung über die B 224. Damit Sie wissen, wer da überhaupt zuständig ist, habe ich das hier einmal dargestellt:

(s. Anlage S. 4)

Bei den Strecken in Blau sind es ganz klar Herr Brandenburger und sein Team von der Autobahn GmbH, bei den gestrichelten Strecken sind es wir als Landesbetrieb, und der übrige Teil der grünen Strecke befindet sich in kommunaler Zuständigkeit. Genau diese kleinräumigen Umleitungen haben wir uns jetzt mal angeschaut. Dazu haben wir bei uns ein Softwaresystem im Einsatz. Wir nutzen die Daten aus Handys. Das nennt sich FCD, Floating Car Data, und das sind Daten, die die Handys bzw. die Autos generieren. Dadurch wissen wir genau, wo Fahrzeuge herkommen und wo sie hinwollen. Wir haben dadurch eine ganz gute Abdeckung. Den gesamten Verkehr, der durch Nordrhein-Westfalen fährt, sieht man hier einmal dargestellt.

(s. Anlage S. 5)

Wir nutzen das also dafür, um zu schauen, wo der Verkehr herkommt und wo er langfährt.

Es ist natürlich sehr spannend, das auch hier auszuwerten. Wir haben für die Auswertung die erste Sperrwoche gewählt, weil die Weihnachtstage danach einen sehr heterogenen Verkehr erzeugt haben, das heißt, man hat nicht viele aussagekräftige Ergebnisse erzielen können. Erst mit der letzten Woche hat der Verkehr wieder ein bisschen mehr Normalität bekommen. Die Schulferien sind vorbei, und wir werden diese Auswertung weiter fortführen.

Zu den Ergebnissen der Auswertung: Der kleinräumige Verkehr in Fahrtrichtung Osten, also von links nach rechts, ist in Grün dargestellt.

(s. Anlage S. 6)

Die offizielle und ausgeschilderte Umleitung wird von ungefähr zwei Drittel der Fahrzeuge gewählt. Aber wie wir gerade schon aus den Städten gehört haben, gibt es viele Fahrzeuge, die andere Strecken fahren. Das passt auch zu den Empfehlungen von Google Maps oder den Autonavigationssystemen. Gerade die Strecke durch den Hafen, die hier in der Mitte dargestellt ist, wird gerne gewählt. Auch im Norden gibt es eine

Strecke, die teilweise in unserer und teilweise in kommunaler Baulast ist, die L 641, die sehr häufig gewählt wird.

Rechts für die Fachleute dargestellt: Das sind die Daten aus dem Simulationsprogramm, die uns zeigen, wie viele Fahrzeuge wo langfahren.

(s. Anlage S. 6)

Hier sieht man in Rot sehr deutlich die Strecke, die am meisten gewählt wurde, auf der am meisten Fahrzeuge fahren. Umso dunkelblauer es ist, desto weniger Fahrzeuge wählten die Strecke. Es zeigt sich aber, dass sich der Verkehr sehr gleichmäßig verteilt.

In Gegenrichtung sieht es ähnlich aus: Dort haben wir eigentlich eine Umleitung über die B 224 auf die A 2. Die wird allerdings gerade im kleinräumigen Verkehr wenig gewählt, ungefähr ein Drittel des Verkehrs bleibt auf der A 42. Die Fahrzeuge fahren zum größten Teil – man sieht es an den Punkten rechts – südlich durch das Industriegebiet bzw. den Hafen und verteilen sich dann auf das Streckennetz.

(s. Anlage S. 7)

Das wäre im Prinzip die Auswertung. Das Spannende für uns ist sicherlich, dass wir uns diese Streckenabschnitte genau angucken können. Wie kann man diese Streckenabschnitte ertüchtigen? Wie kann man einen Riegel verschieben, wenn es durch Wohngebiete geht? Wie können wir Brückenbauwerke gezielt beobachten? Mit diesen Daten haben wir sehr viele Möglichkeiten. Wir werden das kontinuierlich fortführen und in den Besprechungen vorstellen, zum Beispiel in den Montagsrunden.

Hier ist die Ergebnisfolie.

(s. Anlage S. 8)

Wenn man den großflächigen Verkehrswechsel betrachtet, stellt man fest, dass der meiste Verkehr, fast zwei Drittel, tatsächlich auf die A 2 wechselt. Auf die A 40 wiederum wechselt fast kein Verkehr. Das ist zahlenmäßig so wenig, weil die A 40 schon sehr stark ausgelastet ist. Die paar Fahrzeuge, die dorthin wechseln, tragen zu den sehr starken Verkehrsbeeinträchtigungen bei. Dort haben wir große Staulagen, noch schlimmer als normalerweise. Ein Drittel des Verkehrs bleibt also auf der A 42 und verteilt sich so, wie das hier gerade dargestellt wurde. Der Ausweichverkehr streut allerdings sehr stark, das ist deutlich stärker als früher. Wenn wir in den letzten Jahren, als es noch keine Navis gab, Sperrungen hatten, sind die Leute eher den offiziellen Umleitungsstrecken gefolgt. Jetzt fährt der Verkehr eher da lang, wo die Navis ihn hinleiten. Sicherlich können wir das an einigen Stellen unterstützen, indem wir mit Beschränkungen arbeiten. Wir werden das kontinuierlich weiter auswerten.

Das wäre ein kurzer, knapper Überblick darüber, wie wir als Land mit dem Thema „Umleitungsverkehr“ umgehen. Jetzt wollen wir kurz darstellen, welche Brücken wir eigentlich auf dem Streckenabschnitt haben – das wurde ja auch schon angesprochen.

Ahmed Karroum (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Damen und Herren!

Ich darf mich kurz vorstellen: Ich bin Abteilungsleiter in unserer Hauptverwaltung und Leiter der Niederlassung Ruhr, die zuständig ist im Bereich Essen/Bottrop.

In Fahrtrichtung Osten – diese Karte wird gerade gezeigt – haben wir sieben Brückenbauwerke in unserer Zuständigkeit bzw. der des Landes. Das ist die L 631.

(s. Anlage S. 9)

Hier ist die Fahrtrichtung Westen, also Dortmund, Richtung Oberhausen.

(s. Anlage S. 10)

Rechts zu sehen sind die Bauwerke 1 bis 9. Wir haben dort im Zuge der B 224 acht Brücken. Ein Bauwerk ist nur nachrichtlich dargestellt, deswegen die Gesamtzahl neun. Ich kann mitteilen, dass alle Bauwerke in der Lage sind, den üblichen Verkehr aufzunehmen, auch den Verkehr aus den Umleitungen.

(Carsten Löcker [SPD]: Das schreibe ich mir mal auf!)

Im Rahmen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 – mittlerweile sind wir ja alle Brückenfachleute geworden – wurden selbstverständlich wie bei allen Brücken Schäden festgestellt. Allerdings kann ich mitteilen, dass die Zustandsnoten hier zwischen 2,0 und 3,0 liegen. Es ist also nicht besonders besorgniserregend. Straßen.NRW wird diese Schäden analysieren und festlegen, wo, in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt Sanierungen notwendig und sinnvoll sind, um die Dauerhaftigkeit der Bauwerke sicherzustellen.

Ich möchte ein Bauwerk erwähnen: Das ist die Brücke über den Rhein-Herne-Kanal im Zuge der B 224. Das ist die Nummer 2.

(s. Anlage S. 10)

Die hat schon eine gewisse mediale Aufmerksamkeit erlangt. Das ist ein Bauwerk aus dem Jahr 1972, Brückenklasse 60, das heißt, nicht die aktuellste Brückenklasse. Im Zuge von genehmigungspflichtigen Schwerverkehren können wir anders damit umgehen. Hier ist die Zustandsnote 2,7. Wer dort schon mal langgefahren ist, wird festgestellt haben, dass es einen Lkw-Überholverbot und ein Lkw-Abstandsgebot gibt. Das haben wir vor einiger Zeit, bevor die Schäden an der A 42 aufgetreten sind, rein vorsorglich eingerichtet, um die Dauerhaftigkeit des Bauwerks sicherzustellen.

Die ersten vier Bauwerke werden durch die Autobahn GmbH des Bundes später im Zuge des Ausbaus der B 224 zur A 52 bzw. im Zuge des Ausbaus des Autobahnkreuzes Essen-Nord erneuert.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Ich bin Herrn Brandenburger ausgesprochen dankbar, dass er hier zur Verfügung steht und die Fragen in dieser Ausführlichkeit beantwortet. Ich kann für unser Ministerium und ich denke auch im Namen von Straßen.NRW sagen, dass die Zusammenarbeit in diesem Fall, aber auch insgesamt hervorragend und professionell ist. Herr Brandenburger hat gerade deutlich gemacht, dass die Autobahn GmbH hier unterwegs ist und ihr Möglichstes tut, um die Belastungen für die Region zu reduzieren. Danke, Herr Tischler, Frau Raskob, dass Sie diese heute beschrieben haben.

Ich will es mal mit meinen Worten formulieren: Sie haben uns ja eine Perspektive für die Erhaltung des Bauwerks gegeben. Das ist eine gute Nachricht. Man könnte sich auch schlimmere Nachrichten vorstellen. Natürlich ist es nicht gut – das ist keine Frage –, dass wir überhaupt über dieses Thema reden müssen. Dass wir hier sitzen, ist ein Problem, aber dass es zumindest die Perspektive gibt, dass demnächst wieder Fahrzeuge über diese Brücke fahren können, ist eine positive Botschaft.

Sie haben gerade an dem Vortrag von Straßen.NRW gemerkt, dass wir uns unmittelbar nach der Sperrung gekümmert haben und die Umleitungsstrecken monitoren, das hier verfolgen, um ein Gefühl dafür zu bekommen, wo der Verkehr fließt. Wir haben hier natürlich die Situation – Kollege Kutschaty hat es richtigerweise beschrieben –, dass es viele Möglichkeiten gibt, Ausweichstrecken zu suchen. So können wir vom ersten Tag an sehen, wo es gegebenenfalls Handlungsbedarf gibt.

Ein wichtige Botschaft ist – das war auf einer der Folien zu sehen –, dass die Hauptverkehre im Moment über die A 2 laufen, es also eine Verlagerung von etwa zwei Dritteln in Richtung Autobahn gibt, aber etwa ein Drittel sich Wege über das nachgelagerte Netz sucht. Das ist für das nachgelagerte Netz natürlich ein Problem. Die Kolleginnen und Kollegen haben eben darüber gesprochen, was das im Einzelnen alles bedeutet. Ich will dem überhaupt nicht widersprechen. Das nachgelagerte Netz wird dadurch in einer Art und Weise zusätzlich belastet, für die es nicht ausgelegt ist. Das ist völlig klar, wäre es nämlich anders, bräuchten wir die Autobahn nicht.

Deshalb werden wir als Landesregierung natürlich dafür sorgen, dass wir im nachgelagerten Netz jetzt keine zusätzlichen Baustellen oder Ähnliches produzieren, was dazu führen könnte, dass es weitere Verlagerungseffekte gibt. Gleichzeitig werden wir das sehr intensiv monitoren. Sie haben ja eben schon die Brücken genannt bekommen, bei denen man genauer hingucken muss, damit wir gegebenenfalls auch prophylaktisch reagieren können, sodass es in der Phase der Umleitung – die ja hoffentlich nicht allzu lange dauert – zu keinen weiteren Schäden kommt.

Ich möchte noch zu einem weiteren Punkt Stellung nehmen, der auch angesprochen worden ist: Sperrungen bzw. Änderungen Straßenverkehrs-Ordnung, Straßenverkehrsgesetz. Wir haben eine Straßenverkehrs-Ordnung, ein Straßenverkehrsgesetz, die in einer Zeit gemacht worden sind, in der es keine Autobahnsperrungen gab. Wir müssen feststellen, dass für diese verkehrsrechtlichen Maßnahmen die Straßenverkehrsbehörden zuständig sind, und die sind in den Städten und Gemeinden. So sehr ich dafür bin und immer dafür kämpfe, dass es bei vielen Fragen, etwa wenn es um städtebauliche Entwicklungen oder so etwas geht, einen möglichst großen kommunalen Entscheidungsspielraum gibt, so problematisch ist es, überregionale Umleitungsverkehre bei kommunalen Straßenverkehrsbehörden abzuladen. Das Problem haben wir im Moment. Es hat nichts mit Bund, Land oder Kommune zu tun, dass wir darüber reden müssen, wie wir angesichts einer Situation, in der wir es leider mit Autobahnbrückensperrungen und weiteren Straßensperrungen zu tun haben, gesetzes- bzw. regelungstechnisch so reagieren können, dass wir schnell und unkompliziert handeln können. Es kann niemand infrage stellen, dass es heutzutage immer juristische Drahtseilakte sind, wenn man irgendwo einen Umleitungsverkehr mit einer Sperrung belegen will. Wir haben diese Erfahrungen an anderen Stellen im Land Nordrhein-Westfalen

gemacht. Lüdenscheid wurde schon erwähnt, und wir können von ähnlichen Debatten aus Aachen berichten. Deshalb müssen wir eine Diskussion darüber führen, wie das aus überregionaler Sicht besser organisiert werden kann. Das ist natürlich eine politische Diskussion und keine, zu der Herr Brandenburger unbedingt Stellung nehmen muss. Vielmehr würde ich über diese Frage aufgrund der Erfahrung gerne mit dem Bundesministerium bzw. dem Bundesminister sprechen. Ich gehe auch davon aus, dass das passieren wird, weil es ohne ihn nicht geht.

Ich will aber betonen: Hier gibt es kein Hin und Her und kein Hickhack, es gibt Zuständigkeiten, und die – Kollege Metz hat es eben richtig ausgeführt – sind dafür da, Verantwortlichkeiten zu klären. Selbstverständlich sind Herr Brandenburger bzw. die Autobahn GmbH – und deshalb hat er am Anfang sehr ausführlich Stellung genommen – zuständig für die Brücke und alles, was mit deren Erhaltung zu tun hat. Im nachgelagerten Netz gibt es andere Zuständigkeiten: Da sind das Land Nordrhein-Westfalen, Straßen.NRW oder die Kommunen zuständig. Am Ende kommt es darauf an, dass die unterschiedlichen Ebenen vernünftig miteinander zusammenarbeiten. Ich kann Ihnen aus den Erfahrungen heraus, die wir jetzt mit der A 42-Sperrung gemacht haben, versichern, dass es gut läuft und dass wir innerhalb der Task Force einen guten Austausch haben. Das heißt nicht, dass keine Probleme gelöst werden müssten, aber die Kommunikation läuft gut. Ich hoffe, dass wir das in der hoffentlich nur begrenzten Zeit, in der wir mit dieser Brückensperrung zu tun haben, auch weiter gut hinkriegen. Das ist das Entscheidende, das ist es, was uns am Ende die Möglichkeiten gibt, die Belastungen für die Anwohnenden zu reduzieren.

Gordan Dudas (SPD): Ich glaube, es ist deutlich geworden, dass die Situation nicht gut ist und dass sie aller Voraussicht nach nicht spürbar besser werden wird. Wenn der Verkehr sich drittelt, also ein Drittel des ursprünglichen Verkehrs eine, ein Drittel eine andere und ein Drittel noch eine andere Route nimmt, sind das immer noch 25.000 Fahrzeuge. Stellen Sie sich mal vor, Sie liegen morgens in Ihrem Bett und es ballern 25.000 Fahrzeuge durch Ihren Vorgarten. Dann haben Sie eine Vorstellung, was das letztendlich bedeutet.

Deswegen ist es so wichtig, dass dafür gesorgt wird, dass die nachgelagerten Netze geschützt werden, und zwar sowohl mit Blick auf die Infrastruktur als auch auf die Wirtschaft und die Anlieger, die dort angesiedelt sind. Man muss man sämtliche Möglichkeiten in Betracht ziehen und schauen, welche Maßnahmen dafür notwendig sind. Schutzmaßnahmen wie Lkw-Abstandsgebote, Lkw-Überholverbote und all diese Dinge sind zwar gut gemeint, funktionieren aber in der Praxis nicht. Das hatten wir auch bei der Talbrücke Rahmede, das hat aber null Effekt gehabt, weil sich keine Sau darangehalten hat. Das ist das Problem.

Die nachgelagerten Bauwerke werden also weiterhin zusätzlich belastet. Gott sei Dank haben wir da Zustandsnoten, die uns nicht sofort in Alarmbereitschaft versetzen müssen. Nichtsdestotrotz bedeutet das, dass dieser zusätzliche Verkehr die Brücken zusätzlich belasten und zusätzlich schädigen wird. Das heißt, es ist nur eine Frage der Zeit, dass diese Bauwerke irgendwann in eine Situation kommen, in der es problematisch wird.

Deswegen bitte ich nochmals darum, gleich auszuführen, welche konkreten Maßnahmen vorgesehen sind, um die nachgelagerten Netze, die Anlieger und die Kommunen zu schützen. Inwiefern steht man da im Kontakt mit den Kommunen? Ich rede dabei nicht nur von Essen und Bottrop, da solche Maßnahmen natürlich mit den Nachbarkommunen besprochen werden müssen. Wie ist der aktuelle Sachstand? Welche konkreten Maßnahmen sind vorgesehen? Wann werden sie umgesetzt? Ich bitte darum, diese Fragen in der nächsten Runde zu beantworten.

Dann hätte ich noch eine Frage sowohl an den Landesbetrieb als auch an Sie, Herr Brandenburger. In der Weihnachtspause bin ich nach Bottrop und Essen gefahren, habe mir die Situation vor Ort angeschaut und gesehen, dass da dankenswerterweise an einem Wochenende Bautätigkeiten stattgefunden haben. An einer der eben genannten Umleitungsstrecken wurde an einer Brücke Nähe Prosperstraße eine Gradientenabsenkung vorgenommen, damit der Verkehr flüssig durchfließen kann. Ich habe angehalten und habe mir angeschaut, welche Maßnahmen da durchgeführt wurden. Ich habe dann festgestellt, dass es nicht der Landesbetrieb war, der diese Maßnahme durchgeführt hat. Das ist mir von einem der Mitarbeiter dann auch bestätigt worden. Soweit ich das erkennen konnte, war das die Autobahn GmbH. Damit sind wir wieder bei Zuständigkeiten. Wenn es die Autobahn GmbH war, finde ich es sehr lobenswert und sehr dankenswert, dass sie Maßnahmen durchgeführt hat, die in der Zuständigkeit des Landesbetriebs liegen. Dennoch stellt sich die Frage: Warum hat der Landesbetrieb diese Maßnahme nicht durchgeführt, sondern die Autobahn GmbH?

Christian Loose (AfD): Herr Dr. Lohoff hat gezeigt, wie sich das, was von der Autobahn insgesamt herunterfährt, in relativen Strömen verteilt. Für mich wäre interessant, zu wissen, wie viel das in absoluten Zahlen ist. Wie war die Belastung, etwa an der Vogelheimer Straße, am Sulterkamp und an der L 631, vorher? Welche Veränderungen konnten Sie mit den technischen Verfahren, etwa dem Auslesen von Handydaten, feststellen?

Thomas Kutschaty (SPD): Ich hätte noch eine Frage an Herrn Dr. Lohoff zur Berechnung der Umleitungsverkehre. Vielleicht könnte man noch einmal die Karte zeigen.

(s. Anlage S. 6)

Sie haben den Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Bottrop-Süd und Essen-Nord erfasst. Als jemand der in dem Kartengebiet wohnt, würde ich sagen, dass einige Leute, die aus Westen kommen und nach Osten wollen, schon vorher abfahren, nämlich in Oberhausen, wenn sie vom Verkehrsfunk oder ihrem Navi hören, dass an der Anschlussstelle Bottrop-Süd drei, vier oder fünf Kilometer Rückstau sei. Ich merke zumindest, dass im Bereich Frintrop ein erhöhtes Verkehrsaufkommen ist, weil die Leute schon in Oberhausen abfahren. Haben Sie diese Umgehungsverkehre irgendwie erfasst bzw. berechnet? Ich könnte mir vorstellen, dass es in der anderen Richtung auch so ist, wenn auch nicht ganz so ausgeprägt. Aber möglicherweise gibt es da auch Rückstaus. Es gibt also noch anderen Stellen Umleitungsverkehre. Wir können nicht unterstellen, dass die alle bis Bottrop-Süd fahren, viele fahren früher ab, gerade Ortskundige. Wir haben also durchaus auch andere Zonen, die zusätzliche Belastungen

haben. Wie die absoluten Verkehrszahlen auf den Umgehungsstraßen im Vergleich sind, wäre sicherlich spannend zu hören.

Dirk Brandenburger (Die Autobahn GmbH des Bundes): Die Kollegen, die möglicherweise am Wochenende gearbeitet haben, haben mich vorher nicht um Erlaubnis gebeten. Ich denke aber, dass das – wenn wir es denn waren, ich muss das noch mal nachvollziehen – eine gute Abstimmung gewesen ist und dass es löblich ist, dass überhaupt etwas gemacht worden ist.

(Gordan Dudas [SPD]: Ich habe die Logos gesehen!)

Dr. Petra Beckefeld (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen): Die Autobahn GmbH ist eigentlich zuständig: Wenn sie Maßnahmen im Netz durchführt und eine Autobahn sperrt, muss sie sich um eine entsprechende Bedarfsumleitung kümmern, ist rechtlich zuständig. Sie kamen dann auf uns zu und haben gesagt: Wir möchten hier gerne kurzfristig eine Gradientenabsenkung. – Unsere Ressourcen waren nicht so gut wie die der Autobahn GmbH.

(Zuruf von der SPD: Aha!)

Die Kolleginnen und Kollegen waren in der Lage, das zeitnah zu machen und haben das auch angeboten. Wir haben eine Vereinbarung getroffen, und dann haben sie an unserem Netz gearbeitet.

Dr. Jan Lohoff (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen): Zu den absoluten Verkehrszahlen: Es ist so, dass wir für das nachgeordnete Netz, das nicht unser eigenes Straßennetz ist, natürlich keine Verkehrszahlen haben, das heißt, wir können dort keine harten, absoluten Zahlen liefern. Wir können über diese Handydatenermittlung einen prozentualen Wert ermitteln. Wie viel Prozent vom Verkehr verteilt sich auf gewisse Strecken? Daraus können wir ganz grob Verkehrszahlen errechnen, aber die sind sicherlich nicht so, dass man sie hier als absolute Zahlen präsentieren könnte. Da können die Städte mit eigenen Zählstellen vielleicht bessere Daten liefern.

Unsere Auswertung ist in der ersten Woche nach der Sperrung erfolgt. Ich bin sehr sicher, dass sich danach noch einiges an Verkehr verschoben hat. Wir wollen nach den Ferien eine ähnliche Untersuchung machen und mal schauen, wie sich die Zahlen verändert haben.

Größerer Einzugsbereich: Wir haben auch gesehen, dass die Fahrzeuge schon eine Anschlussstelle davor abfahren. Teilweise wird es auch von den Navigationssystemen empfohlen, frühzeitig abzufahren. Das würden wir dann dementsprechend mitberücksichtigen.

(Thomas Kutschaty [SPD]: Das würden Sie dann liefern?)

Dr. Petra Beckefeld (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen): Herr Dudas fragte, welche konkreten Maßnahmen vorgesehen seien. Wir haben erst mal geschaut, wo die Leute langfahren und was in unserer Zuständigkeit ist. Wir haben mit Erleich-

terung festgestellt – der Fokus lag zunächst natürlich auf den Brücken –, dass es hinsichtlich keiner Stelle die Sorge geben muss, dass es sofort in die Knie geht. Natürlich gibt es bei Mehrbelastungen auch größere Schäden. Was die Straßen angeht, haben wir ein sehr engmaschiges Controlling durch die Straßenwärter, die wöchentlich kontrollieren und kleinere Reparaturen durchführen. Darauf haben wir das Augenmerk gelegt, genauso bei den Bauwerken. Es gibt ein engmaschiges Monitoring dieser einen Brücke, die ein bisschen mehr im Fokus steht als die anderen. Aber wir haben derzeit weder bei den Straßen noch bei den Bauwerken Handlungsbedarf, es besteht also keine Veranlassung, Maßnahmen zu ergreifen. Es gibt also engmaschige Kontrollen, eine engmaschige Beobachtung, aber uns ist nicht bekannt, dass kurzfristig irgendwo Reparaturen durchgeführt werden müssten. Alle langfristigen Maßnahmen in dieser Region haben wir natürlich verschoben.

Gordan Dudas (SPD): Es ist sehr lobenswert von der Autobahn GmbH, dass sie Personal zur Verfügung gestellt hat, damit eine Maßnahme schnell durchgeführt werden kann, sodass der Verkehr flüssig durch diese Engstelle fließen kann. Es wurde gesagt, dass die Ressourcen des Landesbetriebs Straßen.NRW nicht so gut seien wie die der Autobahn GmbH. Daran schließt sich natürlich zwangsläufig die Frage an, ob Straßen.NRW ein strukturelles Problem hat. Gibt es weitere Projekte, die verschoben bzw. zurückgestellt werden müssen, weil die Arbeiten mit den bestehenden Ressourcen nicht durchgeführt werden können?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Dudas, ich möchte das klarstellen: Frau Beckefeld hat gerade gesagt, dass in dem konkreten Fall die Autobahn GmbH diese Aufgabe übernommen habe, weil sie die Ressourcen zur Verfügung gehabt hätte und es einfacher zu realisieren gewesen sei, als wenn Straßen.NRW das gemacht hätte. Es ist Gott sei Dank geübte Praxis, dass wir zusammenarbeiten und gucken, wo wir uns gegenseitig unterstützen können. Daraus abzuleiten, dass der eine besser ausgestattet sei als der andere, finde ich überhaupt nicht angemessen. Es gibt unterschiedliche Aufgaben, es gibt unterschiedliche Zuständigkeiten. Ich bin froh, dass es trotz der Trennung, die uns auch schon mal Schwierigkeiten macht, weil Dinge nicht mehr auf dem kurzen Dienstweg, in der gleichen Organisation geklärt werden können, gelingt, das auf Arbeitsebene zu regeln, wenn es denn nötig ist. Sie haben eben selbst gefragt, welche Maßnahmen ergriffen würden. Da können Sie ein Beispiel sehen: Es musste eine Gradientenabsenkung gemacht werden, die wir sofort angegangen sind und gemeinsam mit der Autobahn GmbH umgesetzt haben. So werden wir das weiter handhaben, um im Sinne der Menschen, die dort unterwegs sind, die Belastungen zu reduzieren. Aber wir werden natürlich auch gucken – und dazu dienen diese Verkehrsuntersuchungen, dieses enge Monitoring der Verkehrsströme –, wo wir möglicherweise noch an anderer Stelle auf Belastungen für die Anwohnenden reagieren müssen. Ich glaube, dass es genauso funktionieren sollte.

Gordan Dudas (SPD): Herr Minister, mit Verlaub, sind die Ressourcen beim Landesbetrieb Straßen.NRW ausreichend, um den anstehenden Aufgaben in diesem Land, die ja sehr vielschichtig sind, gerecht zu werden? Reichen diese Ressourcen aus, oder

gibt es weitere Projekte, die zurückgestellt werden müssen, weil die personellen Ressourcen beim Landesbetrieb derzeit nicht ausreichen?

Minister Oliver Krischer (MUNV): Wir befassen uns mit den Folgen der Sperrung der A 42. Das ist eine zusätzliche Aufgabe, die wir mit dem exakt gleichen Personal bewältigen müssen, das wir vor der Sperrung der A 42 hatten. Damit beantwortet sich diese Frage. Frau Dr. Beckefeld und ihre Mitarbeitenden erledigen ihre Aufgaben. Auch bei diesem Wetter sind sie gerade draußen und sorgen dafür, dass wir gleich einigermaßen sicher nach Hause kommen. Sie erledigen das im Rahmen der Möglichkeiten, die vorhanden sind. Wenn zusätzliche Aufgaben hinzukommen, bedeutet das selbstverständlich, dass Dinge an anderer Stelle nicht erledigt werden können, da es ansonsten im Umkehrschluss bedeuten würde, dass man dort vorher nichts getan hätte und unausgelastet gewesen wäre. Deshalb ist eine zusätzliche Herausforderung, die sich durch eine Sondersituation ergibt, immer auch eine zusätzliche Belastung, die Straßen.NRW in diesem Fall aber in hervorragender Art und Weise zusammen mit der Autobahn GmbH abarbeitet.

Gordan Dudas (SPD): Ich teile Ihre Einschätzung, Herr Krischer, dass immer wieder zusätzliche Aufgaben auf den Landesbetrieb und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zukommen. Die Kolleginnen und Kollegen beim Landesbetrieb tun im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten alles, um unsere Infrastruktur zu erhalten. Teilweise gehen sie auch darüber hinaus, aber irgendwann ist eine Grenze erreicht – dafür muss man kein Hellseher sein. Wir haben heute über die Rhein-Herne-Kanal-Brücke und die Talbrücke Rahmede gesprochen. Wir haben auch noch die Haarbachtalbrücke. Ich könnte diese Reihe weiter fortsetzen. Es gibt auch genug Landesbrücken, über die wir reden könnten, ganz aktuell etwa über die Volmetalbrücke in Hagen. Das alles sind Aufgaben, die der Landesbetrieb tagtäglich bewältigen muss, was die Kolleginnen und Kollegen dort auch nach bestem Wissen und Gewissen tun. Nichtsdestotrotz sind wir uns wohl alle einig, dass die Aufgaben nicht weniger werden. Und deswegen ist es natürlich Ihre Aufgabe, dafür zu sorgen, dass der Landesbetrieb so ausgestattet ist, dass er diese zusätzlichen Aufgaben – die im Übrigen auch alle eine Ursache haben – bewältigen kann. Es ist jetzt schon abzusehen, dass in Zukunft weitere Probleme bei Brücken oder Straßen auf uns zukommen werden. Der Landesbetrieb ist dann so eingebunden, dass er laufende Aufgaben nicht erfüllen kann. Deswegen habe ich diese Frage ganz bewusst gestellt: Sind für die Kolleginnen und Kollegen die Voraussetzungen geschaffen, dass sie das machen können? Das haben Sie nicht beantwortet.

Meine Bitte, meine Aufforderung an Sie ist, dass dieses elektronische Monitoringsystem an allen relevanten Brücken installiert wird, damit wir eben nicht plötzlich wieder zusätzliche Aufgaben haben. Es hat auch etwas mit Entlastung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu tun, das schon vorher absehbar ist, ob ein Brückenzustand kritisch werden könnte. Man kann dann Maßnahmen ergreifen, bevor es zu spät ist. Nehmen Sie das bitte zur Kenntnis. Über die Situation beim Landesbetrieb werden wir heute nicht reden, aber es ist deutlich geworden, dass wir darüber werden reden müssen. Offenbar ist es nämlich nicht so – und das habe ich auch Ihrer Antwort entnommen –, dass alles im grünen Bereich ist und man dort personell so ausgestattet ist, dass die

Kolleginnen und Kollegen ihren Aufgaben so nachkommen können, wie sie es gerne würden. Es gibt ja einen Antrag von uns zur personellen Ausstattung des Landesbetriebs, und deswegen wird sich noch eine Gelegenheit ergeben, bei wir über dieses Thema intensiver und vertiefter reden können.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich weise darauf hin, dass Herr Brandenburger uns verlassen hat, weil er rechtzeitig bei seinem Zug sein will. Ich denke, dafür haben alle Verständnis.

(Christian Loose [AfD]: Der fährt eh nicht pünktlich!)

Ich möchte an seine Worte erinnern, dass natürlich auch im Ingenieurbereich, bei der Autobahn GmbH Fachkräftemangel herrscht. Neben Menschen, die wissen, wie man mit den Händen arbeitet – ich komme aus dem Handwerk –, muss es natürlich auch solche geben, die die Kopfarbeit, die Planungen machen. Als Unternehmer sage ich Ihnen, dass aber auch die Menschen zählen, die an der Schippe stehen, um etwas zu bewegen. Das ist überall ein begrenzender Faktor, unabhängig von den übrigen Ressourcen, die man bereitstellen kann.

Martin Metz (GRÜNE): Ich möchte feststellen, dass das nicht zusammenpasst. Erst wird gesagt: Lasst doch mal den ganzen Zuständigkeitskram beiseite, arbeitet doch einfach zusammen. – Dann wird hier ein wunderbares Beispiel der Zusammenarbeit von Ebenen geschildert, und daraus wird dann politisch gemacht, dass die einen schlechter sind als die anderen. Das motiviert nicht zur Zusammenarbeit.

(Gordan Dudas [SPD]: Das habe ich nicht gesagt!)

– Dann nenne ich es mal: insinuiert.

Es ist doch sonnenklar, dass wir über die Kapazitäten im Bereich „Straßenbauverwaltung“ insgesamt reden müssen. Aber das ist angesichts dieses Themas hier jetzt sicherlich nicht der Moment, in dem man große zusätzliche Erkenntnisse erwarten dürfte. Zumal allgemein bekannt sind, dass wir bei Straßen.NRW im Wesentlichen kein Stellen-, sondern eine Stellenbesetzungsproblem haben, nämlich Hunderte offene Stellen. Die Forderung, mehr Stellen zu schaffen, nützt wenig, wenn man keine Leute hat, um sie zu besetzen.

(Zuruf von Carsten Löcker [SPD])

Wir haben heute von Herrn Brandenburger gehört, dass es der Autobahn GmbH genauso geht. In den Vorlagen, in denen eben über die Lage von Straßen.NRW berichtet wird, gibt es ausführliche Darlegungen dazu, was Straßen.NRW und das Ministerium tun, um zusätzliches Personal zu gewinnen. Eine Diskussion darüber, wie wir unsere Straßenbaubetriebe in Bund und Land vernünftig ausstatten können, kann man gerne führen, aber sicherlich nicht hier und jetzt nach zweieinhalb Stunden Debatte zu dieser konkreten Brücke. Das hat nämlich mehr Aufmerksamkeit verdient.

Bernd Tischler (Oberbürgermeister der Stadt Bottrop): Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir haben Ihrer Diskussion sehr interessiert zugehört. Aber zu Hause

werden wir gleich gefragt, was wir aus der Diskussion in diesem ehrenwerten Ausschuss haben mitnehmen können. Das betrifft insbesondere die Frage, wie Bund und Land den armen Städten, die auf ihren Stadtstraßen vom Autobahnverkehr so sehr betroffen sind, finanziell helfen. Herr Minister, ich würde Sie bitten, uns dazu noch ein paar Worte zu gönnen, damit wir den Bürgerinnen und Bürgern ein Signal der Hoffnung übermitteln können.

Minister Oliver Krischer (MUNV): Herr Oberbürgermeister, das ist ein wichtiger Punkt. Danke dafür. Den hatte ich auch auf meinem Zettel stehen. Ich kann natürlich schlecht für Herrn Brandenburger, die Autobahn GmbH und den Bund sprechen. Die Tatsache, dass wir hier sitzen, dass wir diesen Austausch führen und dass wir uns intensiv damit auseinandersetzen, welche Folgen die Umleitungsverkehre für das nachgelagerte Netz haben – das im Wesentlichen ein kommunales Netz ist –, zeigt, dass wir klären wollen, wie investiert werden muss und wie Reparaturen, grundständige Erneuerungen und vieles mehr angegangen werden müssen. Seien Sie versichert, was unsere Verantwortung als Land angeht – wir werden das aber auch gemeinsam mit dem Bund und der kommunalen Seite besprechen –: Wir werden uns dem nicht entziehen. Es ist völlig klar, dass hier darauf geguckt wird, dass es am Ende nicht allein bei den Kommunen hängen bleibt, was im nachgelagerten Netz zu regeln ist. Was das dann im Einzelfall ist, müssen wir sehen. Wir hoffen ja alle, dass sich das Ganze nicht zu lange hinzieht und wir am Ende über eine überschaubare Zeit reden können. Optimismus – das wissen wir alle aus Erfahrung – kann man nicht immer bewahren, aber wir müssen es im Fokus behalten.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich bedanke mich für die Berichte, Fragen und Antworten. Wir haben hier wertvolle Informationen erhalten. Ich denke, es war für die betroffenen Städte bzw. Menschen gut, dass wir diese zusätzliche Sitzung durchgeführt haben. Die Sperrung der A 42 wird uns mit Sicherheit weiter beschäftigen.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

Anlage

09.02.2024/21.02.2024



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Ahmed Karroum

Abteilungsleiter Technik u. Umwelt

Dr. Jan Lohoff

Leiter Landesverkehrszentrale NRW

Sperrung der A42 **Verteilung der Umleitungsverkehre**

Düsseldorf, 18.01.2024

Verkehrliche Auswirkungen der A42-Sperrung

Agenda

1. Vorstellung der Umleitungsstrecken inkl. Zuständigkeiten
2. Auswertung der vom Verkehr genutzten Strecken
3. Brücken in der Zuständigkeit des Landes

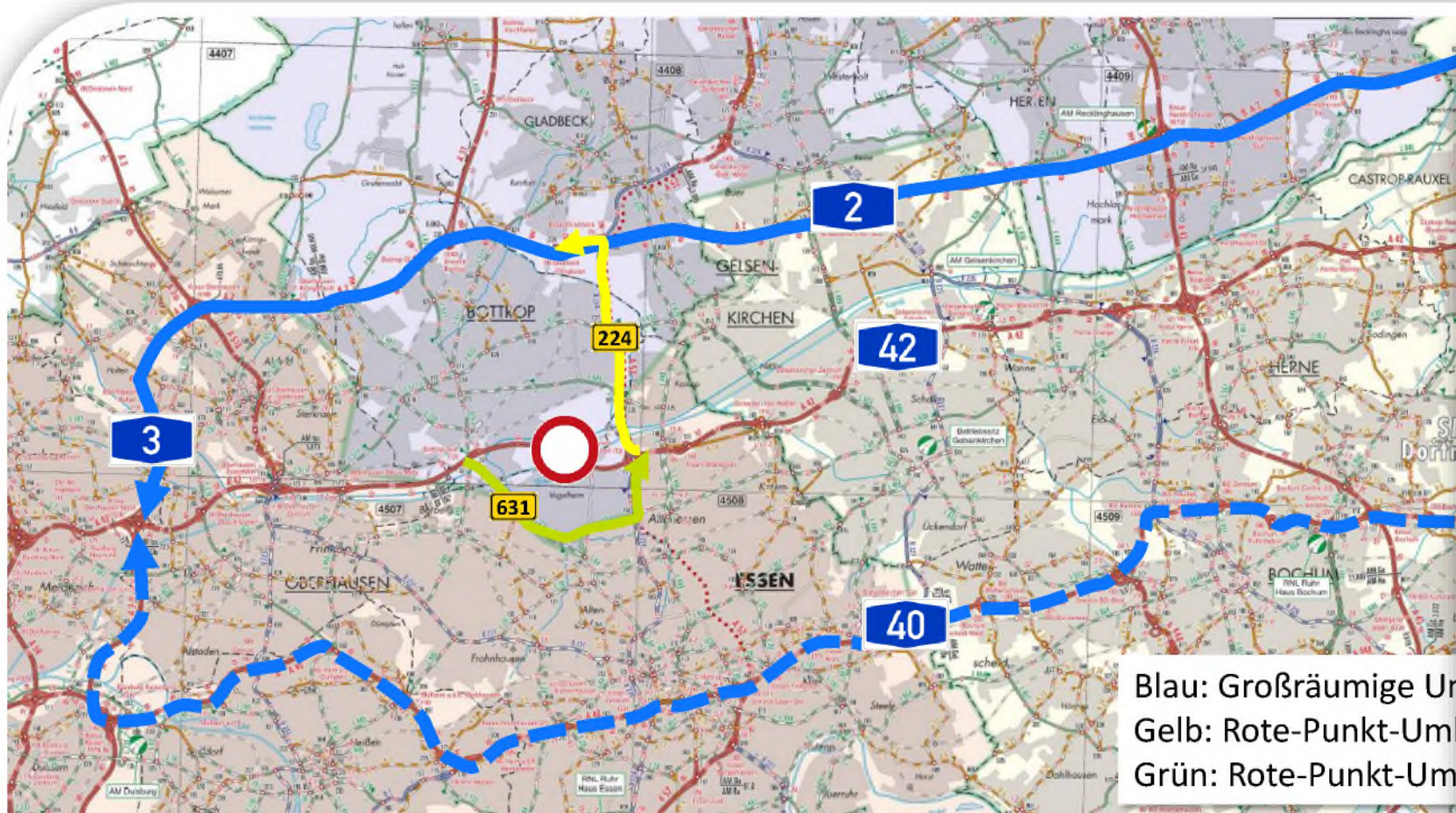


Verkehrliche Auswirkungen der A42-Sperrung

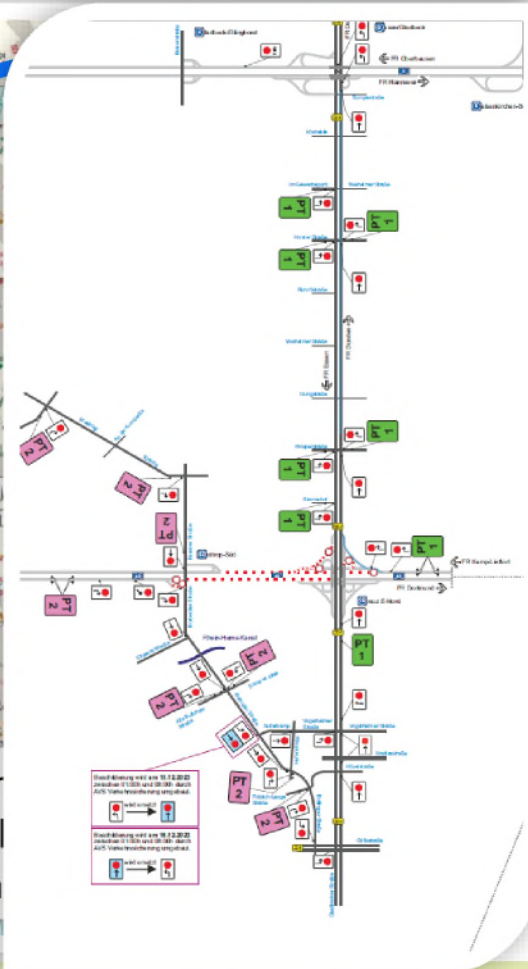
Offizielle Umleitungsstrecken



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Blau: Großräumige Umleitung
Gelb: Rote-Punkt-Umleitung
Grün: Rote-Punkt-Umleitung



Verkehrliche Auswirkungen der A42-Sperrung Offizielle Umleitungstrecken - Zuständigkeiten



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Blau: Zuständigkeit AdB
Gestrichelt: Zuständigkeit Straßen.NRW
Ohne: Kommunale Zuständigkeit

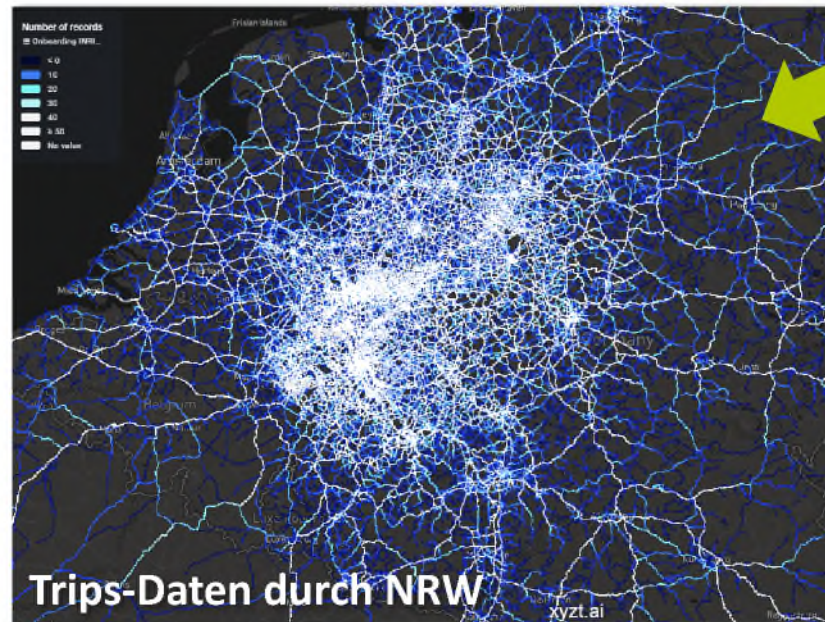
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Analyse des A42-Umleitungsverkehrs

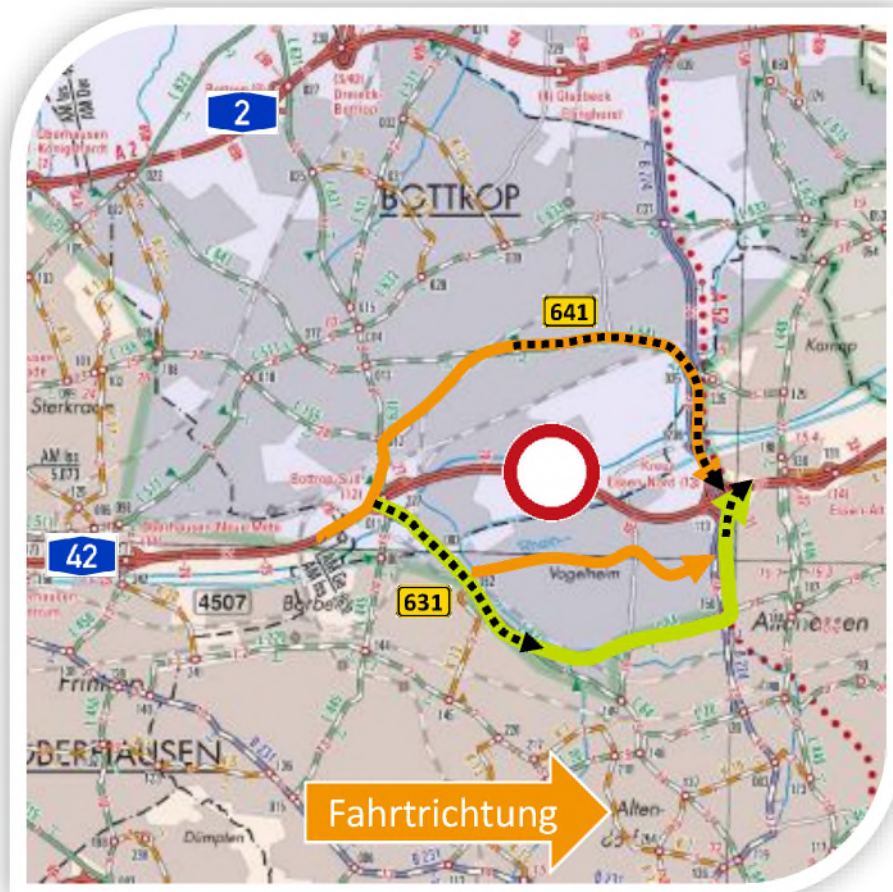
Ziel: Analyse der in der Realität genutzten Routen

→ Analyse-Tool nutzt Trips-Daten aus Handys & Fahrzeugen, sog. FCD-Informationen

- Abschätzung der Verkehrsverlagerungen im Vorher-Nachher-Vergleich.
- Auswertung der ersten Sperrwoche, da über Weihnachtstage stark heterogener Verkehr.
- Kontinuierliche Fortführung der Daten-Auswertung in den kommenden Wochen.



Verkehrliche Auswirkungen der A42-Sperrung Real genutzte Umleitungsstrecken in FR Osten



Gelb: Offizielle U-Strecke
Orange: Genutzte Umleitung
Gestrichelt: Zuständigkeit NRW

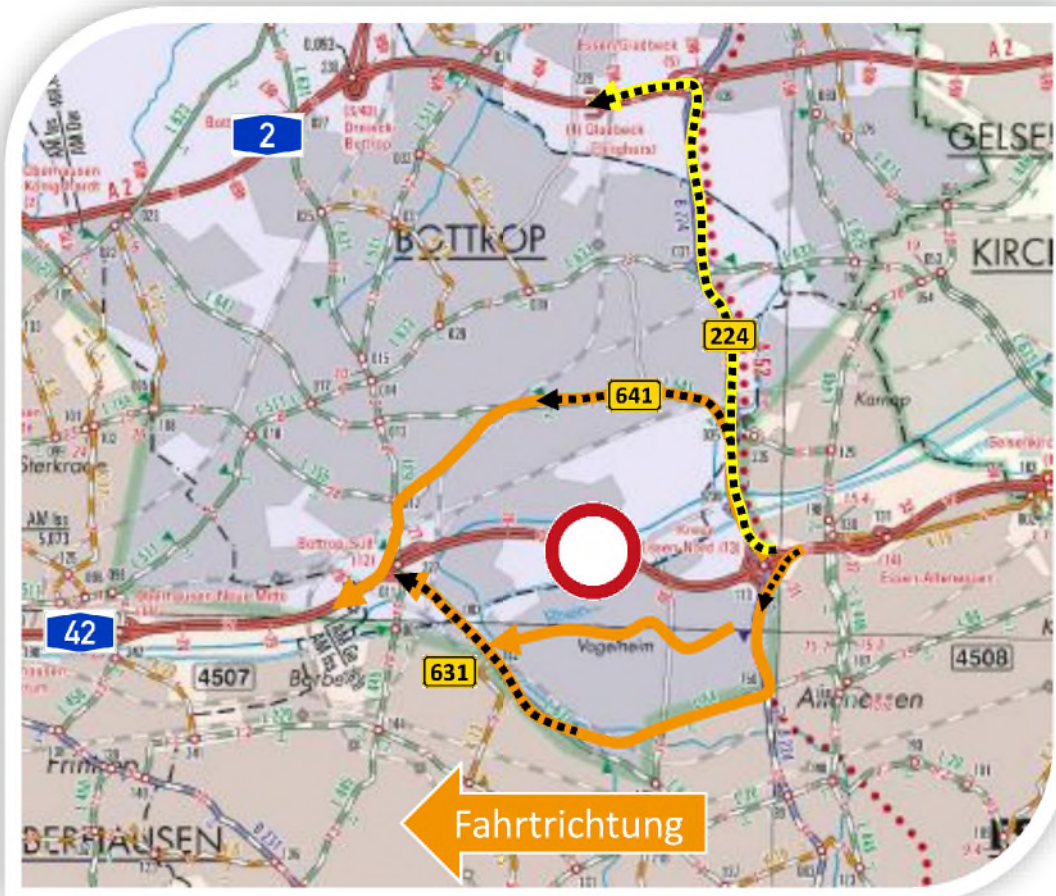


Verkehrliche Auswirkungen der A42-Sperrung

Real genutzte Umleitungsstrecken in FR Westen



StraBen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Gelb: Offizielle U-Strecke
Orange: Genutzte Umleitung
Gestrichelt: Zuständigkeit NRW



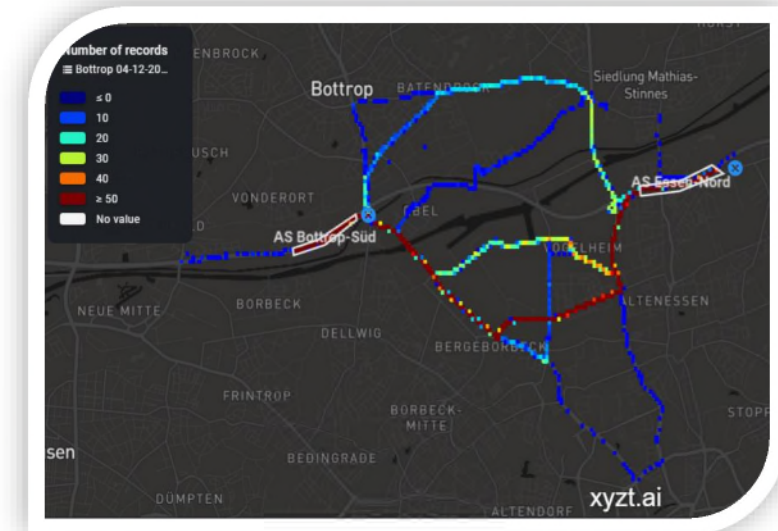
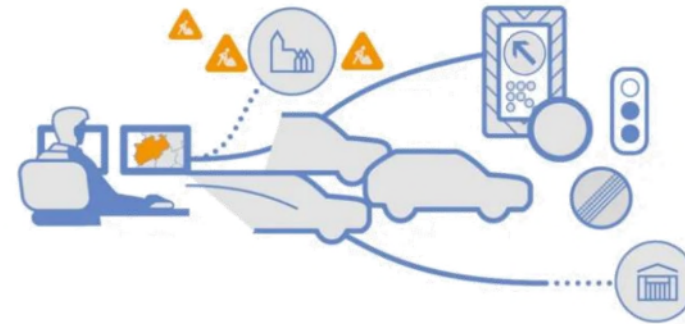
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Analyse des A42-Umleitungsverkehrs



Ergebnisse der Trips-Analyse:

- Der meiste Verkehr wechselt großräumig auf die A2
- $\frac{1}{3}$ des Verkehrs bleibt auf der A42 und nutzt die kleinräumige Umleitung.
- Sehr starke Streuung des Ausweichverkehrs aufgrund von Überlastung des nachgeordneten Netzes.
- Fast keine Nutzung der A40 aufgrund bestehender Überlastungen.
- Kontinuierliche Analysen des Umleitungsverkehrs geplant.

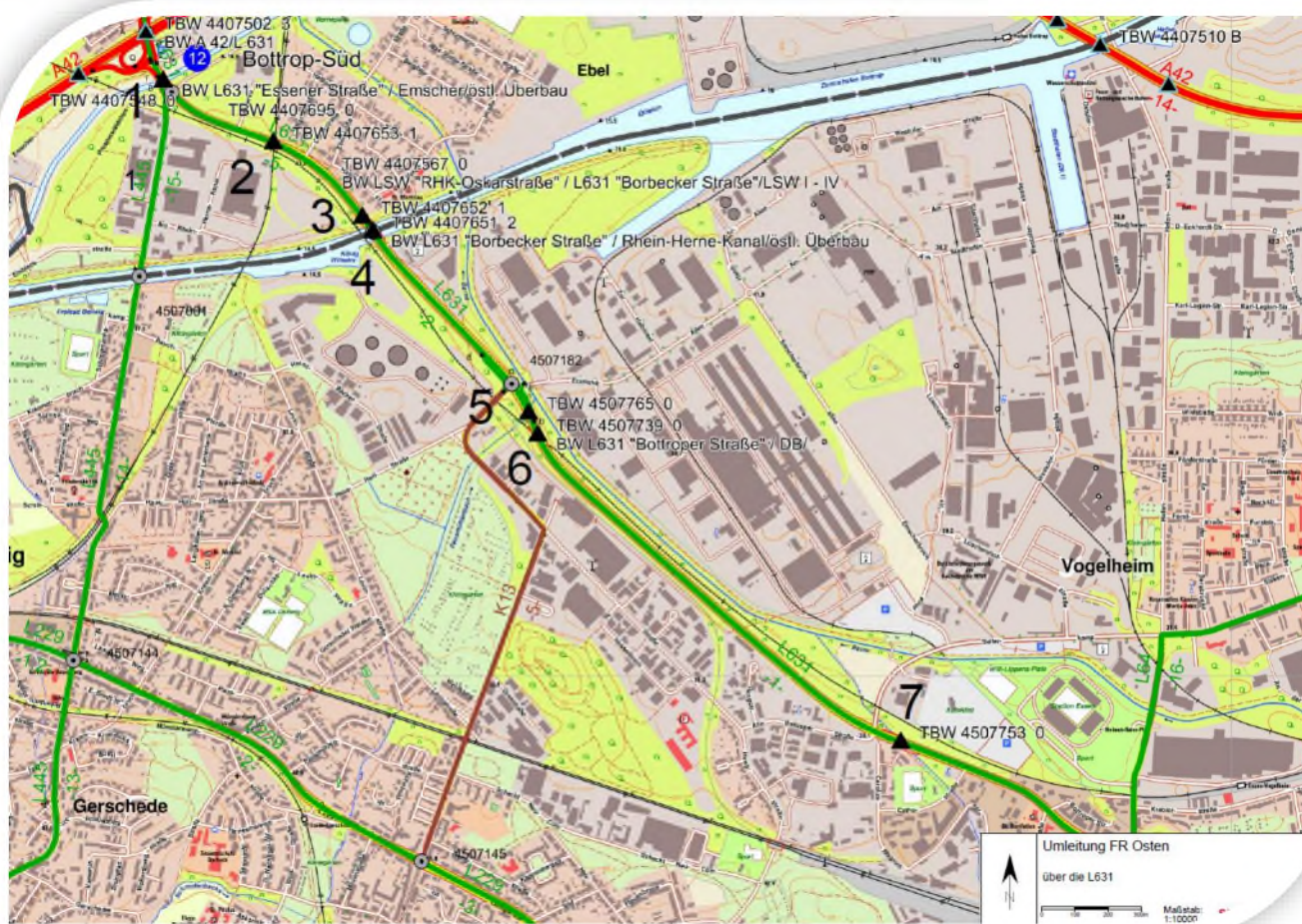


Verkehrliche Auswirkungen der A42-Sperrung

Brücken auf den Umfahrungen in der Baulast von Straßen.NRW – FR Osten



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

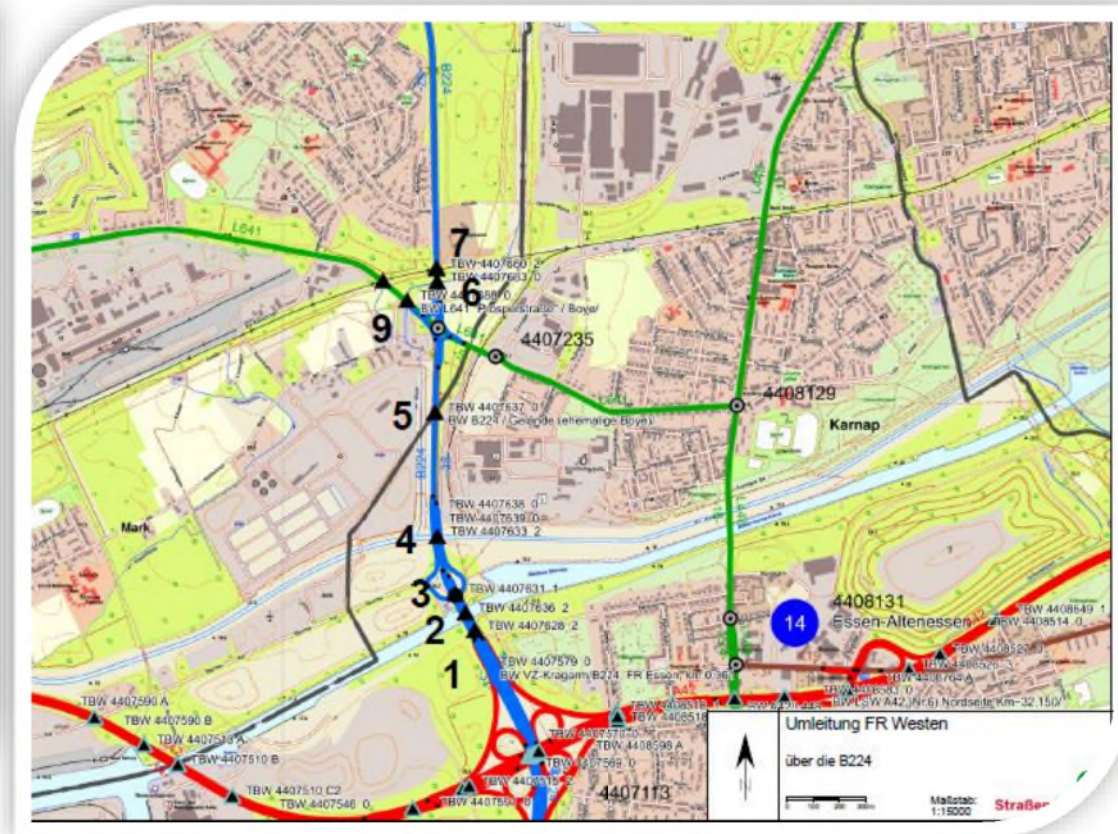
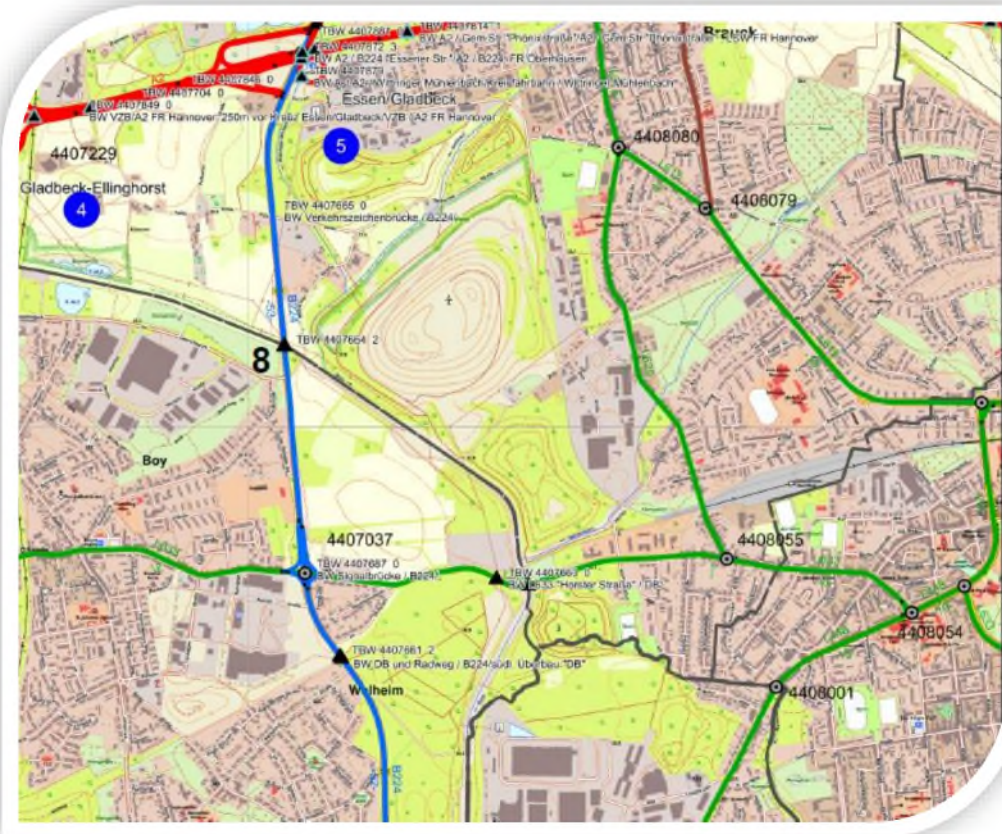


Verkehrliche Auswirkungen der A42-Sperrung

Brücken auf den Umfahrungen in der Baulast von Straßen.NRW – FR Westen



Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



www.strassen.nrw.de

Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Dr. Jan Lohoff
Landesverkehrszentrale NRW

Leitung der
Landesverkehrszentrale

Bonner Straße 67
D-51379 Leverkusen
Tel.: 02171 58086 - 255
Fax: 02171 58086 - 298