Baugewerbe zu unterstützen. Aus Sicht der Kreislaufwirtschaft ergeben sich große Potenziale in der Bauwirtschaft beim Umgang mit Materialien im Bestand, aber auch durch Markteinführung neuer, innovativer Wiederaufbereitungsverfahren für ein hochwertiges Recycling.

Die Transformation hin zur Zirkularökonomie auch im Baugewerbe ist nicht nur eine politische und wirtschaftliche Herausforderung, die sich durch kluge technologische Lösungen bewerkstelligen lässt; sie ist natürlich auch eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe.

Es braucht ein Umdenken bei allen Akteuren entlang der Wertschöpfungskette.

Vor diesem Hintergrund begrüßt die Landesregierung den Entschließungsantrag der Fraktionen von CDU und FDP.

Die Landesregierung wird sich weiterhin dafür einsetzen, die Rahmenbedingungen für den Einsatz von umweltgerechten Sekundärrohstoffen und Recyclingbaustoffen zu verbessern. Dieses betrifft die öffentliche Auftragsvergabe ebenso wie die Weiterentwicklung von Produktnormen oder die Forschungsförderung.

Bewährte Instrumente der Effizienz-Agentur NRW sollen fortgeführt und weiterentwickelt werden. Ebenso wollen wir die Möglichkeiten der Förderprogramme für eine Schwerpunktsetzung für die Circular Economy nutzen, um einige Beispiele zu nennen.

Dagegen setzt der Antrag von Bündnis 90/Die Grünen bei einigen Fragestellungen nicht die richtigen Akzente.

Die Einführung einer Quotenregelung für den Anteil von recycelten Baustoffen bei jeglichen landeseigenen Bauprojekten ist nicht möglich. Die umweltfachliche Qualitätssicherung und bautechnische Eignung für den jeweiligen Anwendungsbereich müssen gewährleistet sein. Trotz der Bevorzugungspflicht von recyceltem Material können sich Einschränkungen auch durch mangelnde Marktverfügbarkeit oder unzumutbare Mehrkosten ergeben.

In der Einrichtung eines Haftungsfonds sieht die Landesregierung ebenfalls nicht den richtigen Ansatz. Die verpflichtende Güteüberwachung der neuen Ersatzbaustoffverordnung zielt gerade darauf ab, dass keine Haftungsfälle entstehen.

Zusammenfassend sind die Forderungen des Antrags aus unserer Sicht nicht zielführend. – Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Minister Laumann. – Weitere Wortmeldungen haben wir nicht vorliegen und kommen zur Abstimmung.

Wir stimmen erstens über den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 17/16467 ab. Der Ausschuss für Heimat, Kommunales, Bauen und Wohnen empfiehlt in Drucksache 17/16932, diesen Antrag abzulehnen. Wir kommen nun zur Abstimmung über den Antrag selbst, nicht über die Beschlussempfehlung. Wer möchte dem Antrag zustimmen? – Bündnis 90/Die Grünen stimmen zu. Wer stimmt dagegen? – CDU, FDP und AfD stimmen dagegen. Gibt es Enthaltungen? – Bei Enthaltung der SPD-Fraktion ist der **Antrag Drucksache 17/16467** mit den Stimmen von CDU, FDP und AfD gegen die Stimmen der Grünen **abgelehnt**.

Damit kommen wir zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Fraktionen CDU und FDP Drucksache 17/16992. Wer stimmt dieser Entschließung zu? – CDU und FDP, was zu erwarten war. Wer stimmt dagegen? – Die AfD. Wer enthält sich? – Bei Enthaltung von SPD und Grünen ist der **Entschließungsantrag Drucksache 17/16992** von CDU und FDP mit deren Stimmen gegen die Stimmen der AfD **angenommen**. – Danke schön.

(Vereinzelt Beifall von der CDU und der FDP)

Ich rufe auf:

5 Rheinbrücken – Notfallpläne für Sperrungen bereithalten

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/16913

Bereit hält sich auch Herr Loose. Er ist bereits am Pult und hat jetzt auch das Wort. Bitte schön.

Christian Loose (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! 28 Brücken in NRW führen über den Rhein, davon 23 Straßen- und fünf Eisenbahnbrücken. Eine Studie der Kölner IHK ergab, dass 90 % der Unternehmer mit der Kapazität und dem Zustand dieser Brücken unzufrieden sind.

Bereits zehn der Straßenbrücken haben eine Note von 3,0 oder schlechter. Vergleichbar ist diese Note mit einer Schulnote 4 minus. Denn eine 3,0 im Straßenbetrieb heißt, dass der Zustand nicht ausreichend ist und die Stand- und/oder Verkehrssicherheit beeinträchtigt ist. Im Raum Duisburg sind drei von vier Brücken in einem derart schlechten Zustand; in Düsseldorf sind es drei von sechs.

Weiter südlich folgt das größte Sorgenkind: die Leverkusener Brücke. Die leidgeplagten Verkehrs-

teilnehmer kennen die Ampel- und Schrankenanlage, das Tempolimit und die Gewichtsbeschränkung auf 3,5 t. Und, Herr Wüst, Ihr Skandal mit dem Billigstahl hat für zusätzliche Verzögerungen gesorgt.

(Dr. Ralf Nolten [CDU]: Der hat doch gar nicht ausgeschrieben!)

Im Kölner Stadtgebiet sind alle fünf Straßenbrücken, erbaut zwischen 1941 und 1966, sanierungsbedürftig.

Insbesondere für den Schwerlastverkehr stellt die aktuelle Lage eine enorme Belastung dar. Erhebliche Umwege sind die Regel. Das kostet Zeit, Diesel und somit sehr viel Geld.

Der Verkehr auf den Ausweichrouten zerstört dabei die Straßen und Brücken in den Kommunen. Seit der Sperrung der Leverkusener Brücke auf der A1 im Jahre 2012, also vor zehn Jahren, ist die Fleher Brücke im Süden Düsseldorfs zusätzlichen Belastungen durch die schweren Lkws ausgesetzt.

Dabei ist auch die Fleher Brücke, Baujahr 1979, ein Sanierungsfall. Aktuell sind bereits zwei Fahrstreifen gesperrt. Es gilt Tempo 80. 85.000 Fahrzeuge passieren täglich diese Brücke, darunter 12.000 Fahrzeuge des Schwerlastverkehrs. Auch hier könnte eine Sperrung drohen – mit unabsehbaren Folgen.

Dann käme es zu einer Verlagerung auf die sanierungsbedürftige Josef-Kardinal-Frings-Brücke, Baujahr 1951. Seit dem 7. März ist diese Brücke in eine Richtung nur einspurig befahrbar. Die andere Ausweichroute führt über die Rheinkniebrücke, Baujahr 1969. Neben den Lkws würden sich dann weitere 73.000 Pkws täglich durch Düsseldorf quetschen.

Schwertonner müssten gar auf die Flughafenbrücke ausweichen. Etwas anderes bleibt den Fahrern nämlich nicht mehr übrig. Denn im Süden finden wir ja die kaputte Leverkusener Brücke. Ein Umweg von gut 60 km und eine Fahrzeitverlängerung von mindestens einer Stunde wären dann die Folge.

All das aufgrund Ihrer Politik, werte Kolleginnen und Kollegen von SPD bis hin zur FDP! Über Jahrzehnte wollten Sie das Problem aussitzen. Doch nun fällt es uns allen auf die Füße. Über kurz oder lang ist der Ausfall aller großen Rheinbrücken zu befürchten.

Deshalb brauchen wir bereits jetzt für diese Fälle Notfallpläne und einen Investitionsschub für die kommunalen Ausweichrouten. Wir brauchen eine Ertüchtigung der entsprechenden Infrastruktur in den Kommunen – vorher und nachher wohlgemerkt.

Aufgrund des schlechten Zustands der Rheinbrücken sind diese mit allen erdenklichen und notwendigen Prüfverfahren jährlich einer Hauptuntersuchung zu unterziehen. Außerdem gilt es, die Prüfverfahren umgehend zu reformieren und zu verbessern. Die Erfahrung mit der Rahmedetalbrücke an der A45 hat

gezeigt, dass wir den veralteten Prüfsystemen eben nicht mehr trauen dürfen.

Zwei Drittel der über 10.000 Brücken in NRW sind voraussichtlich sanierungsbedürftig. Wir wissen es von den 1.060 bis Ende 2020 überprüften Brücken sehr genau. Davon hatten 765 Brücken Ersatzneubaubedarf.

Aus diesem Grund dürfen wir nicht weiter alles dem Zufall überlassen, sondern müssen schon jetzt bei der Kritischen Infrastruktur Notfallpläne mit den Kommunen bereithalten, um Ausweichverkehre zu gewährleisten.

Für den Wirtschaftsstandort NRW und für die Bürger Nordrhein-Westfalens sind der Erhalt und der bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur von entscheidender Bedeutung. Engpässe müssen beseitigt werden. Investitionsmittel für Verkehrswege müssen aufgestockt und verstetigt werden. Genehmigungsverfahren an kritischen Bauwerken sind zu beschleunigen.

Für diese Verkehrspolitik der Vernunft steht in NRW die Alternative für Deutschland. Wer sonst? – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Loose. – Herr Vossemer hat nun für die CDU-Fraktion das Wort.

Klaus Vossemer (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Immerhin haben Sie das Thema nach fast fünf Jahren auch schon entdeckt.

(Vereinzelt Beifall von der CDU)

Aber im vorliegenden Antrag der AfD geht doch so einiges durcheinander. Der Antrag suggeriert, dass es eine Gewährleistungspflicht der Landesregierung für den Fernverkehr auf Bundesautobahnen gäbe. Dabei wissen wir doch alle, dass diese vor dem Hintergrund des Übergangs der Zuständigkeiten an die Autobahn GmbH des Bundes ausdrücklich nicht mehr besteht.

Für die Landesregierung ist der Fernverkehr auf den nordrhein-westfälischen Bundesautobahnen trotzdem weiterhin von großer Bedeutung. Sie hat daher Ende Februar unter anderem ein 10-Punkte-Programm zur Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Bau von Verkehrsinfrastruktur an den Bund gerichtet, welches auf eine funktionierende Brückeninfrastruktur im Zuge der nordrhein-westfälischen Autobahnen abzielt.

Darüber hinaus hat Nordrhein-Westfalen Mitte März im Bundesrat den Antrag eingebracht, klare vergaberechtliche Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass

der Entwurf und die Planung einer Bauleistung insbesondere auch dann zusammen mit der vollständigen Bauausführung dem Wettbewerb unterstellt werden können, wenn dies bauzeitlich vorteilhaft ist.

Um mögliche Mobilitätseinschränkungen auf ein unvermeidbares Minimum zu reduzieren, müssen auf Bundesebene dringend gesetzliche Anpassungen im Vergabe- und Planungsrecht vorgenommen werden.

Noch einmal zum Verfahren: Baulastträger für Bundesfernstraßen und damit verbunden auch die Bundesautobahnen ist der Bund, also die Bundesrepublik Deutschland. Die Prüfung von Bauwerken erfolgt eigenverantwortlich in der Zuständigkeit des jeweiligen Baulastträgers. Das bedeutet, dass die Bauwerksprüfung im Zuge von Bundesautobahnen durch die Autobahn GmbH des Bundes erfolgt.

Die bei der Bauwerksprüfung gegebenenfalls festgestellten Schäden werden je nach Dringlichkeit sowie Art und Umfang umgehend bis mittelfristig im Rahmen des Erhaltungsprogramms behoben. Sollten sich aus dieser Prüfung Maßnahmen ergeben, die eine Mitwirkung Dritter notwendig machen, werden diese entsprechend abgestimmt.

Wir als NRW-Koalition arbeiten seit Regierungsantritt daran, den von der rot-grünen Vorgängerregierung verursachten Investitions- und Sanierungsstau aufzulösen. Das ist der eigentliche Grund, warum die Infrastruktur inklusive der Brücken jahrelang fast brachgelegen hat.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir haben mehr genehmigt, mehr geplant, mehr und schneller gebaut. Wir haben mehr Planer eingestellt

(Beifall von Dr. Ralf Nolten [CDU])

und die Mittel aus dem Bund abgerufen, welche die Vorgängerregierung liegen gelassen hat.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Mit dem aktuellen 10-Punkte-Programm des Verkehrsministeriums wollen wir infrastrukturelle Bauvorhaben gemeinsam mit dem Bund noch einmal beschleunigen. Der Erhalt des guten Zustands der Verkehrsinfrastruktur ist für Nordrhein-Westfalen als Wirtschaftsstandort Nummer eins von zentraler Bedeutung und garantiert soziale Sicherheit. Die Weichen für die Zukunft sind richtig gestellt. Vieles wurde erkannt und umgesetzt. Vieles ist aber noch zu tun. Diesem Auftrag fühlen wir uns auch zukünftig verpflichtet. Ihr Vorwurf, es würde nicht genug getan, ist daher haltlos und ein durchschaubares Manöver im Hinblick auf die anstehende Wahl. – Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Vossemer. – Jetzt hat Herr Löcker das Wort und spricht für die F... SPD-Fraktion.

(Carsten Löcker [SPD]: Das hat ja noch eben geklappt!)

– Gerade so habe ich es noch hingekriegt.

(Carsten Löcker [SPD]: Gerade eben geklappt! Ich hatte einen kleinen Moment Sorgen!)

– Echt? Nein, Herr Löcker, keine Sorge. Wo Sie hingehören, weiß ich: SPD.

(Carsten Löcker [SPD]: Dann war es doch wieder klar!)

Carsten Löcker* (SPD): Liebe Kolleginnen und Kollegen! Werter Herr Präsident! Seit nunmehr fünf Jahren setzt sich die Fraktion der AfD in Anträgen auch mit diesem Thema auseinander. Ihr immer gleiches negatives Framing und Wording in den Debatten ist sattsam bekannt. Dennoch wollen wir hier sachlich begründen, warum wir diesen Antrag in der Form ablehnen.

Der Antrag basiert ja auf einer Initiative der IHKs am Rhein bezüglich der 28 Rheinbrücken und deren Bedeutung und Zustand. Nach DIN 1076 gibt es die Anforderung, entsprechende Prüfverfahren einzuleiten. Gefordert wird eine Priorisierung der Rheinbrücken bei Planung und Sanierung. Es geht um Neubaumaßnahmen. Die Kommunen sollen aufgefordert werden, einen Beitrag bei der Überprüfung zu leisten. Der Fort- und Entwicklungsbedarf soll beschrieben werden. Notfallpläne für die Rheinbrücken mit der Note 3 oder schlechter sollen erstellt werden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, unser Antrag zur Sache hatte die Drucksachenummer 17/16479 und war vom 8. Februar dieses Jahres. Das ist der Hinweis darauf, dass wir damals bereits über den Sachverhalt diskutiert haben.

Was ist der Unterschied? Der zusammengefummelte AfD-Antrag priorisiert marode Brücken nach Rhein oder Region und nicht nach dem Zustand der Brücken. Das ist unsere Analyse. Dabei bleiben Brücken wie die Rahmedetalbrücke, die Sie hinterher noch angefügt haben, oder die Emschertalbrücke völlig unberücksichtigt. Man könnte also auch sagen: schlecht gedacht und noch schlechter abgeschrieben.

Die SPD hat die Thematik der Brücken bereits mit dem soeben genannten eigenen Antrag im Februar aufgegriffen. Dabei wurde die Prüf-DIN 1076 bereits problematisiert, was den Entwicklungsbedarf angeht. Die Problematik war Bestandteil unseres umfassenden Verkehrsantrags mit dem Titel „Vom Regierungswechsel 2017 zur Mobilitätskrise 2022. Diese Landesregierung hinterlässt ein verkehrspolitisches Trümmerfeld!“ So sieht es aus.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, er basierte zudem auf dem Entwurf „NRW braucht ein Frühwarnsystem für Brücken“,

(Zurufe von der CDU)

Herr Kollege Vossemer. Darin waren die drei Kernforderungen – daran will ich gerne erinnern und sie hier noch einmal ausdrücklich aufführen –: Brückengipfel für NRW mit allen relevanten Akteuren erforderlich – so war es nachzulesen –, eine Gesamtschau ist wichtig, und – ganz wichtig – das Frühwarnsystem für Brücken weiter ausbauen, damit wir vor die Lage kommen, Herr Kollege.

Das ist der Ansatz, den alle im Blick haben müssen. Von daher genügt es eben auch nicht, liebe Kolleginnen und Kollegen von der AfD, dass Sie hier bestimmte populistische Dinge aneinanderreihen, sich Quellen aneignen und am Ende versuchen, daraus für die entsprechende Entwicklung einen roten Faden zu machen. Eine Fachlichkeit ist in diesem Sinne überhaupt nicht erkennbar.

Der Antrag bleibt in der Summe ein Stückwerk und eine Aneinanderreihung von negativen Worthülsen.

(Zuruf von Markus Wagner [AfD])

Sie können sicher sein, dass wir diesen Antrag ablehnen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, abschließend so viel am Ende der Legislatur, und, Herr Kollege Vossemer, was die Rede heute angeht, können wir als SPD feststellen: Das ganze Thema „marode Brücken“ ist schlichtweg auch ein Versagen dieser Landesregierung.

(Zuruf von Klaus Vossemer [CDU] – Weiterer Zuruf von der CDU)

Ich will Ihnen sagen warum, und darüber werden Sie staunen.

(Zuruf von Klaus Vossemer [CDU] – Weiterer Zuruf von der CDU)

Der nächste Brücken-Lockdown kommt ganz bestimmt, und selbst Sie und Ihre Regierung wissen nicht, wo und wann er kommt.

(Zuruf von der CDU)

So sieht es aus: keine Informationen darüber, was in unserem Land vorgeht, sondern immer der Versuch im Nachgang, die Dinge zu heilen und auf das Wesentliche zu konzentrieren. Klar ist aber, dass uns das mit Blick auf die Situation und die Infrastruktur in unserem Land nicht weiterbringen wird.

(Zuruf von Klaus Vossemer [CDU] – Weiterer Zuruf von der CDU)

Deshalb werden wir erleben, dass die nächste Brücke gesperrt wird, und dann stellen sich die Leute nicht nur Fragen, sondern fassen sich auch an den

Kopf, was die Landespolitik in den letzten fünf Jahren hier eigentlich

(Zuruf von Klaus Vossemer [CDU] – Weiterer Zuruf von der CDU)

mit Blick auf die Herausforderungen und darauf, dass wir vor die Lage kommen wollten, gemacht hat, lieber Kollege.

(Zurufe von Henning Höne [FDP] und Klaus Vossemer [CDU])

Lassen Sie mich abschließend noch einmal sagen: Sie haben weniger Stau auf der Straße und auf der Schiene versprochen. Aber was sehen wir jetzt? – Wir sehen mehr Stau, liebe Kolleginnen und Kollegen. So haben Sie Ihre Versprechen eingehalten.

(Zurufe)

Sie haben versprochen, ein Luftverkehrskonzept einzubringen. Vorgelegt haben Sie aber nichts. Gar nichts haben Sie vorgelegt! So sieht es aus, und so viel zu Ihrer entsprechenden Aussage hier,

(Zurufe)

Sie wären hier in der Sache vorne, Fahrradgesetz beschlossen. Sie haben aber breite Ablehnung kassiert. So war das,

(Zuruf von Henning Höne [FDP] – Weitere Zurufe von der CDU)

mit Blick auf Ihre Mobilitätswende! Die Experten haben gesagt: Ja, es steht viel Schickes drin. Wo ist das Geld, und wann machen wir was? – Nichts haben Sie hineingeschrieben.

Insofern will ich zum Schluss ausdrücklich sagen: Danke für nichts, was Sie in diesem Land außer, dass Sie sich selber gelobt haben, nach vorne gebracht haben.

(Zurufe)

Die Menschen im Land sehen es nicht. Warum nicht? – Weil es auf die Wirkung ankommt, liebe Kolleginnen und Kollegen, und nicht darauf, was Sie hier jeden Tag aufschreiben.

(Beifall von der SPD)

Es wird also Zeit für einen Wechsel. – Glück auf für unser Land!

(Beifall von der SPD – Karl-Josef Laumann, Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales: Der Mann ist hoch motiviert! – Christian Dahm [SPD]: Er hat die neueste Umfrage gelesen! – Gegenruf von Klaus Vossemer [CDU])

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Löcker. – Jetzt hat Herr Reuter für die FDP-Fraktion das Wort.

Ulrich Reuter (FDP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Bei der angeregten Diskussion hier im Saal ist es für mich jetzt relativ schwierig, zu dem Inhalt des Antrags zu kommen. Eigentlich lohnt es sich auch nicht.

(Zuruf: Muss man ja auch nicht!)

Zumindest habe ich aber gelernt, werter Herr Kollege Löcker, was man auch oft auf Ihren Wahlplakaten liest.

Die Glaskugel scheint also fest in der Hand der SPD zu sein.

(Zuruf von Henning Höne [FDP])

Wenn jemand weiß, wie es in diesem Land geht, dann scheinen Sie das zu sein.

(Zurufe von der CDU und der SPD)

Ich maße mir nicht an, festlegen zu können, welche Brücke als nächste marode ist, und werde Sie deshalb zu gegebener Zeit zu dem Thema befragen. Insofern schon einmal vielen Dank für diese Hinweise.

(Zurufe)

Heute wird hier der Zustand unserer Brückenbauwerke in unserer Infrastruktur und der Umgang damit thematisiert. Die Leverkusener Rheinbrücke, die Rheinbrücke Neuenkamp oder die Talbrücke Rahmede haben uns bereits intensiv beschäftigt, und jetzt kommt die AfD mit einem eigenen Aufschlag zu dem Thema.

Um es gleich vorwegzunehmen: Dieser Aufschlag geht ins Aus. Das einzig richtige an dem Antrag ist die Aufzählung der Zuständigkeiten im ersten Absatz des Antrags: Bund, Kommunen und DB Netze.

(Zuruf von der SPD: Und das Datum!)

Das Land hat als Adressat dieses Antrags keine eigenen Zuständigkeiten, denn diese liegen für die Brückenbauwerke an den Bundesautobahnen beim Bund und damit beim Bundesverkehrsministerium und der Autobahn GmbH. Bei den kommunalen Brückenbauwerken liegt die Zuständigkeit hingegen bei den Kommunen und für die Bahnbauwerke

(Zuruf)

– richtig! – bei der Bahn.

Des Weiteren wird das, was mit dem Antrag beabsichtigt wird, nämlich alles auf den Prüfstand zu stellen, was mit Ingenieurbauwerken an Autobahnen zu tun hat, bereits intensiv umgesetzt. So gibt es ein bundesweites Gremium, das sich mit der Weiterentwicklung der bisher einschlägigen DIN 1076 befasst. Das BMDV steuert das, und NRW wirkt hier tatkräftig mit.

Als Verkehrspolitiker sollten Ihnen auch die Aktivitäten der Kommunen bekannt sein, die sich ausführlich

mit den kommunalen Bauwerken beschäftigen. Darüber hinaus bin ich dem Bundesverkehrsminister dankbar, dass er das Thema „Brücken“ umgehend zur Chefsache gemacht hat.

(Beifall von der FDP)

Im März hat ein Brückengipfel stattgefunden, auf dem diese Punkte allesamt behandelt wurden. Dies lässt sich exemplarisch an der Rahmede Brücke auf der A45 verdeutlichen. Hier wurden sofort nach der Brückensperrung alle verfügbaren Kapazitäten sowie Geld und Personal für dieses entscheidende Projekt aufgrund der Weisung von Minister Wissing zur Verfügung gestellt.

Nach dem Vorbild von Genua, wo in Rekordzeit ein Ersatzneubau für die eingestürzte Brücke verwirklicht werden konnte, wurde in Deutschland auf das Betreiben von Bundesverkehrsminister Wissing erstmals ein Bürgerbeauftragter als Koordinator eingesetzt. Hier zeigt sich die parteiübergreifende Zusammenarbeit in der Krise – der Minister der FDP, der Bürgerbeauftragte der SPD und die Verkehrsministerin unseres Landes von der CDU.

Dabei ist dem Bundesverkehrsminister völlig klar, dass es eine Vielzahl weiterer Brücken gibt, die marode bzw. sanierungsbedürftig sind. In ganz NRW kommt man auf etwa 800 Brücken. Das sind die Versäumnisse der Vergangenheit. In Richtung Zukunft muss es darum gehen, diese Misere systematisch mit allen Beteiligten aufzuarbeiten. Das wird kraftvoll angepackt, und in der Zusammenarbeit mit dem NRW-Verkehrsministerium klappt das ganz offensichtlich hervorragend.

Die entscheidenden Weichen hat aber der Bundesverkehrsminister auf der Bundesebene zu stellen, und genau das tut er. Er fährt die Kapazitäten bei der Abarbeitung der Probleme hoch. Ab 2026 sollen 2,5 Milliarden Euro jährlich für die Brückensanierung zur Verfügung stehen. Das ist 1 Milliarde mehr als heute.

Volker Wissing hat erstmals in einem Brückengipfel alle Verantwortlichen von Bund und Ländern zusammengebracht und ein umfassendes Zukunftspaket leistungsfähiger Autobahnbrücken auf den Weg gebracht. Mit Experten aus der Bauwirtschaft, der Verwaltung, den Ländern sowie einschlägigen Natur- und Umweltschutzverbänden wurden neun zentrale Maßnahmen identifiziert, von der Zustandserfassung über die Beschleunigung bei Ersatzneubauten bis hin zur Fachkräftegewinnung. Dazu gehört dann auch eine effizientere Vergabepaxis. Ein wichtiges Stichwort hierbei ist die funktionale Ausschreibung. Da weiß sich der Bund in guter Gesellschaft des Landes, das diese Erkenntnis in den vergangenen Jahren für sich erarbeitet hat.

Meine Damen und Herren, dies wird alles sachgerecht und engagiert angepackt. Wir brauchen des-

halb den Antrag der AfD nicht, und um im Bild zu bleiben: ein klassischer Doppelfehler.

(Beifall von der FDP)

Wir brauchen die richtigen Mehrheiten im Bund wie im Land, um eine Politik, die den Bauhochlauf eingeleitet hat, der zu der grundhaften Sanierung unserer Infrastruktur beiträgt, fortzusetzen. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Vizepräsident Oliver Keymis: Danke schön, Herr Reuter. – Nun hat Herr Klocke das Wort für die Grünen.

Arndt Klocke (GRÜNE): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Monate, nachdem die demokratischen Fraktionen hier im Haus intensiv die Brückensituation hoch- und runterdiskutiert haben, ist das Thema jetzt auch bei der AfD angekommen. Es ist halt so, wenn man sich gedanklich ansonsten hauptsächlich mit der Krim und mit Besuchen dort beschäftigt, dann hat man natürlich nicht so viel Zeit für andere Themen hier im Land.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Der einzige Grund, dass Sie den Antrag heute eingebracht haben, ist, das Herr Loose ein neues Video in den Social-Media-Kanälen veröffentlichen kann.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Carsten Löcker hat eben diplomatisch gesagt, es habe sich mit dem Antrag inhaltlich auseinandergesetzt. Das kann man auch machen; das ist sozusagen reguläre Abgeordnetenpflicht.

(Heiterkeit von Christian Dahm [SPD])

Wenn man sich mit der gesamten Systematik auseinandersetzt, dann weiß man, dass die Frage der Rheinbrücken zum allergrößten Teil in den Händen der Kommunen liegt, und die sind da auch intensiv dran, ob es die Stadt Düsseldorf ist, ob es Köln ist oder Bonn. Da kann man die einzelnen Projekte durchgehen: In Köln ist die Deutzer Brücke saniert, jetzt ist gerade die Mülheimer Brücke dran, in Düsseldorf steht ein Neubau der Fleher Autobahnbrücke an, in Bonn ist die Sanierung der Konrad-Adenauer-Brücke gerade in der Endphase. – Die Kommunen sind also intensiv dabei, ihre Rheinbrücken zu sanieren.

Einen Notfallplan aufzulegen, würde heißen, man könnte jetzt schon sagen, was in den nächsten 10 oder 15 Jahren ansteht oder vorangetrieben wird. Es gibt gute Pläne, in aktuellen Notsituationen andere Brücken zu ertüchtigen, freizugeben, wie auch immer. Was Inhalt des Antrages ist, dass man jetzt sagen könnte, 2029, wenn die Rheinbrücke im Düsseldorfer Norden saniert wird, geben wir dafür die

Mülheimer Brücke wieder frei, das ist von der Denke her Unsinn. Der einzige Grund ist hier, zu versuchen, auf diese aktuelle Infrastrukturdebatte aufzuspringen, und zwar Monate, nachdem diese Debatte in der Öffentlichkeit – auch durch die Frage hinsichtlich der A45 – losgetreten wurde.

Jetzt komme ich zum Ende meiner Rede. Ich bin milde gestimmt. Wir nutzen auch keine AfD-Anträge, um andere Debatten zu führen. Lieber Klaus Vosssem, ich bin gespannt, ob die ganzen Wortstanzen, die seit fünf Jahren immer wieder gelaufen sind – Stichwort: die zurückgegebenen Milliarden, Millionen, wie auch immer – ...

(Zuruf von Josef Hovenjürgen [CDU])

Ja, es waren Millionen, und es war ein einziges Jahr, es war 2013, und es war hoch ärgerlich, dass da 40 Millionen zurückgegangen sind, aber gegenüber dem eigentlichen Etatansatz für Straßenbau und Straßensanierung – das wissen wir beide – sind das Peanuts. Und das immer wieder durchzudrehen, hilft nicht.

Um es abzuschließen: Am Sonntag gab es ja den WDR-Westpol mit der aktuellen Umfrage. Da wurde die Zufriedenheit mit der Regierung abgefragt. Bemerkenswerterweise liegt die Zufriedenheit mit der Sanierung von Straßen und Brücken noch hinter der Zufriedenheit mit Frau Gebauers Schulpolitik.

(Heiterkeit und Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Das will bekanntlich was heißen in diesem Land. Wenn die Menschen so zufrieden wären mit diesen letzten fünf Jahren, dann würden die Zahlen bei dieser Frage anders aussehen.

Jetzt haben wir erst einmal Landtagswahl, und dann schauen wir, was danach ist. Was auf jeden Fall richtig und uns verbindet, FDP, CDU, Grüne und SPD, ist, dass wir die AfD für irgendwelche Vorschläge in diesem Bereich überhaupt nicht brauchen, das kriegen wir schon miteinander hin. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Klocke. – Jetzt gibt es eine Kurzintervention, angemeldet von der AfD-Fraktion. Durchführen wird sie Herr Loose.

Christian Loose (AfD): Herr Präsident! Herr Klocke, durch die Anfrage der AfD, der Alternative für Deutschland, im Jahr 2019 ist doch erst bekannt, wie viele Brücken in NRW marode, wie viele sanierungsbedürftig sind und wie teuer das Ganze ist, nämlich 7 Milliarden Euro.

Zu der Brücke Rahmede hat ja die Alternative für Deutschland bereits im Dezember eine Aktuelle Stunde beantragt. Die wurde aber nicht zugelassen. Sie wissen, wer das zuständige Gremium ist, wer das zulassen kann, und dass wir da nicht vertreten sind. Ich darf dieses Gremium nicht kritisieren, das tue ich auch nicht. Ich mache nur darauf aufmerksam, dass wir als Erstes diese Aktuelle Stunde beantragt haben und deshalb das Thema schon von Beginn an immer wieder in das Plenum einbringen wollten, aber Sie wollten das nicht diskutieren. Wir haben uns immer für die Bürger eingesetzt. Jetzt wird eine Haselmaus das ganze Verfahren an der Talbrücke Rahmede torpedieren und verzögern, obwohl diese Haselmaus dort noch nie lebendig gesehen wurde. Das ist das Armutszeugnis Ihrer Politik. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Herr Klocke, Sie haben 1 Minute 30 Sekunden für eine Reaktion, wenn Sie das wollen. Bitte schön.

Arndt Klocke (GRÜNE): Danke, Herr Präsident. – Herr Loose, im Gegensatz zu Ihrem Kollegen Vogel haben Sie von diesem ganzen Thema wirklich null Komma null Ahnung. Bei Herrn Vogel kann man immerhin noch einen Hauch von Ideen feststellen. Das ist bei Ihnen überhaupt nicht der Fall. Das gilt sowohl für die Talbrücke Rahmede wie auch für die gesamte Systematik. Wenn Sie den Debatten hier nur einmal zugehört hätten, dann hätten Sie mitbekommen, dass die Neuberechnung der nordrhein-westfälischen Straßenbrücken – Autobahn, Landstraßen, Bundesstraßen – im Jahre 2012 gelaufen ist. Danach hat Straßen.NRW Sanierungspläne für alle relevanten Straßenbrücken hier in diesem Land erarbeitet und ist teilweise jetzt noch dabei.

Dafür braucht es überhaupt keine AfD-Anträge. Ich bin auch ziemlich sicher, dass weder im NRW-Verkehrsministerium noch bei Straßen.NRW diese Anträge überhaupt gelesen oder wahrgenommen werden. Die ganze Sache ist auf dem Weg.

Wichtig ist jetzt, dass wir die Finanzierung sicherstellen, dass wir ausreichend Planerinnen und Planer haben und dass es eine Priorisierung auf die substanzuell großen Magistralen gibt. Da ist der Fehler im Sauerland gelaufen,; das darf nicht noch einmal passieren. AfD-Anträge sind da völlig unnötig.

(Beifall von den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall von der SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank. – Nun kommt Herr Minister Laumann für die Landesregierung an das Pult, und er spricht in Vertretung von Frau Ministerin Brandes.

Karl-Josef Laumann, Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales: Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Erst einmal zwei Dinge vorweg:

Erstens. Die AfD schreibt in ihrem Antrag, dass die erwähnten elf Rheinbrücken, deren schlechter Zustand sie anmahnt, in kommunaler Baulast liegen. Das bedeutet, anfallende Aufgaben der Straßenbaulast wie Bau und Unterhaltung sind Teil der kommunalen Selbstverwaltung. Eine direkte Einflussnahme des Landes ist deswegen nicht vorgesehen.

Nichtdestotrotz hat das Verkehrsministerium die Kommunen 2019 über die Bezirksregierungen darauf hingewiesen, dass bei der Prüfung der Bauwerke in kommunaler Baulast die von Ihnen erwähnte DIN 1076 anzuwenden ist.

Zweitens. Die meisten Rheinbrücken, die Sie namentlich erwähnen, sind Autobahnbrücken. Das heißt, sie liegen in der Baulast des Bundes.

Wie Sie wissen, ist mit Wirkung vom 1. Januar 2021 die Zuständigkeit für die Bundesautobahnen an den Bund gegangen. Die neu geschaffene Autobahn GmbH ist seitdem auch für die Rheinbrücken zuständig. Aber auch in dortiger Zuständigkeit ist man aktiv. Es bestehen feste Runden mit den jeweiligen Bauträgern, um auch hier über einen regelmäßigen Austausch nah an den Brücken zu sein.

Was die von Ihnen kritisierte DIN 1076 betrifft: Hier sehen wir keinerlei Handlungsbedarf im Hinblick auf die Aktualität dieser technischen Norm. Die Bauwerksprüfung nach DIN 1076 hat sich bewährt und wird überdies bundesweit von den jeweiligen Baulastträgern als „allgemein anerkannte Regel der Technik“ durchgeführt.

Für ältere Bauwerke gibt es darüber hinaus weitere Prüfverfahren und Regelwerke, die sich ebenso bewährt haben.

Seien Sie gewiss: Die Modernisierung der Infrastruktur ist eines der Kernanliegen dieser Landesregierung. Wie Ihnen bekannt ist, fließen Rekordsummen in die Ertüchtigung. Erst vor zwei Wochen hat das Verkehrsministerium das Landesstraßenerhaltungsprogramm veröffentlicht. In diesem Jahr fließen gut 213 Millionen Euro in die Modernisierung unserer Landstraßen – ein erneuter Rekord.

So viel wie unter dieser Landesregierung wurde nie zuvor in die Infrastruktur investiert. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Minister Laumann.

Jetzt kommen wir zur Abstimmung über diesen Antrag. Die antragstellende Fraktion der AfD hat direkte

Abstimmung beantragt. Wer stimmt also dem Inhalt des Antrags zu? – Die AfD-Fraktion. Wer stimmt dagegen? – CDU, SPD, FDP und Grüne stimmen dagegen. Gibt es Enthaltungen? – Sehe ich nicht. Damit ist der **Antrag Drucksache 17/16913** mit den Stimmen der Mehrheit des Hohen Hauses **abgelehnt**.

Ich rufe auf:

6 Bericht des Petitionsausschusses

Gemäß § 100 unserer Geschäftsordnung soll der Petitionsausschuss dem Landtag mindestens jährlich mündlich berichten.

Ich erteile dem Abgeordneten Karl Schultheiss das Wort.

Karl Schultheis (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine Damen und Herren! Sehr geehrte Damen und Herren des Petitionsreferates! In einer der letzten Plenarsitzungen dieser Legislaturperiode freue ich mich, das Wort an Sie richten zu dürfen und Sie über die Arbeit des Petitionsausschusses zu informieren. Das Privileg, dies als dienstältester Kollege tun zu dürfen, verdanke ich dem Vorsitzenden des Petitionsausschusses Serdar Yüksel und seinem Stellvertreter Thomas Schnelle. Ich schätze diesen Vorschlag und bemühe mich, das Beste zu geben.

(Beifall von der SPD, der CDU und den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall von der FDP)

Ich möchte dies mit einem Rückblick auf die letzten fünf Jahre, also mit einem Rückblick auf die Arbeit des Petitionsausschusses des nordrhein-westfälischen Landtags in der 17. Legislaturperiode, verbinden.

Herr Präsident, ich bitte schon jetzt um Gnade – es ist ja ein Fünf-Jahres-Bericht –, falls ich die Redezeit überschreiten sollte.

(Heiterkeit von der SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, auch dieser Rückblick wird überschattet von der aktuellen Lage in der Ukraine. Wie unvorstellbar und bedrückend ist es, dass wir derzeit nicht mehr in einem Europa des Friedens und der Freiheit leben, wobei dies auch vorher nur in Einschränkungen der Fall war. Wir müssen immer bedenken: Belarus, die Russische Föderation und noch einzelne andere Staaten leben nicht so freiheitlich, wie wir das tun. Wenn wir von Frieden und Freiheit in Europa reden, müssen wir das auch immer im Hinterkopf haben.

Nur 1.700 km von Deutschland entfernt herrscht Krieg. Menschen bangen um ihr Leben, ihre Gesundheit und darum, ob sie künftig noch in einer Demo-

kratie leben werden. Die Bilder der letzten Tage haben allen sehr gut vor Augen geführt, wie die Situation wirklich ist.

Schwierige Jahre liegen bereits hinter uns. Die Coronapandemie, die Flutkatastrophe, die Flüchtlingskrise und deren Auswirkungen haben viele Menschen bewegt und geängstigt, verunsichert und auch wütend gemacht. Auch im Petitionsausschuss haben natürlich diese Ereignisse ihren Niederschlag gefunden.

Der Krieg in der Ukraine führt uns vor Augen, wie glücklich wir uns schätzen können, in einem Land leben zu dürfen, in dem Frieden und Freiheit herrschen. Ich würde mir wünschen, dass wir das auch viel stärker in unsere Köpfe bringen und auch vermitteln, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall von der SPD, der CDU und den GRÜNEN)

Hier dürfen sich die Menschen sicher sein, dass sie ihre Grundrechte vorbehaltlos in Anspruch nehmen können. Dazu gehört auch das Grundrecht aus Art. 17 Grundgesetz, das Recht auf Petitionen:

Jeder Mann und jede Frau „hat das Recht, sich einzeln oder in Gemeinschaft mit anderen schriftlich mit Bitten oder Beschwerden an die zuständigen Stellen und an die Volksvertretung zu wenden“.

Im Kern geht es darum, Bitten und Beschwerden formulieren und Kritik an staatlichem Handeln und an Behördenentscheidungen gegenüber der Volksvertretung äußern zu können, ohne dafür direkt oder auch indirekt bestraft oder benachteiligt zu werden.

Von diesem Grundrecht haben Bürgerinnen und Bürger, aber auch alle anderen Menschen in Nordrhein-Westfalen in dieser Legislaturperiode in beeindruckend hoher Zahl Gebrauch gemacht. Fast 30.000 Eingaben haben den Landtag in dieser Legislaturperiode erreicht – eine Tatsache, die angesichts der Bedrohung der Demokratie in der Ukraine stolz und zugleich demütig stimmen sollte.

(Beifall von der SPD, der CDU und den GRÜNEN)

Meinungsfreiheit und das Recht, im Rahmen einer Petition Kritik am Staat und an staatlichen Einrichtungen, an Behörden, zu äußern, sind in unserem Land selbstverständlich, aber nicht überall auf der Welt und auch nicht überall in Europa.

Als wichtigstes Fazit möchte ich daher nennen: Der Petitionsausschuss ist und bleibt als in der Verfassung des Landes Nordrhein-Westfalen genannter Pflichtausschuss des Landtags gerade in diesen Zeiten, in denen es keinen Frieden in Europa gibt, ein überparteilich arbeitendes Gremium dieses Parlaments. Er ist ein Seismograph der Gesellschaft und ihrer Entwicklung, ein zuverlässiger Ansprechpartner