

Es funktioniert aber nicht, immer nur zu sagen, was nicht geht, und dann anzuschließen, die anderen seien schuld, dass es zu diesen Verzerrungen kommt.

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

Weil der Kollege Baer es angesprochen hat, komme ich zu dem Aspekt, wie groß die Verzerrungen sind. Selbst der Brief der kommunalen Spitzenverbände von Ende des Jahres macht deutlich, dass sich die Verzerrungen, wenn man so will, im Wesentlichen auf die Ein- und Zweifamilienhäuser beziehen. Ich will mir den Mund nicht verbrennen, aber ehrlich gesagt: Ich persönlich finde das nicht so schlimm.

Ob die Entlastung bei den Gewerbeimmobilien so intendiert ist, ist eine ganz andere Frage.

Klar ist aber, dass es in dem jetzt bestehenden Modell ...

(Zuruf von Dr. Dennis Maelzer [SPD])

– Warte doch mal.

(Zuruf von Dr. Dennis Maelzer [SPD])

... nicht zu massiven Belastungen bei den Mietwohnimmobilien kommt. Das ist doch erst mal eine gute Nachricht. Ich bitte Sie, zur Kenntnis zu nehmen und in die weiteren Beratungen einzubeziehen, dass eben keine Mehrbelastung des Mietwohnungsbaus droht, auch wenn man das Modell so lässt, wie es jetzt ist.

Deswegen kann ich uns allen nur raten, ganz ruhig und sachlich zu diskutieren, was jetzt administrierbar die allerbeste Lösung ist. Es geht nicht, dass wir in Nordrhein-Westfalen 4 Milliarden Euro, die für Schulen, Kitas und die Erbringung kommunaler Leistungen notwendig sind, in Gefahr bringen. Dieses Spielchen macht diese Koalition definitiv nicht mit. Deswegen sind wir an einer sachgerechten Lösung interessiert und werden eine solche in den nächsten Tagen auch umsetzen. – Herzlichen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Kollege Mostofizadeh. – Nur ein kurzer Hinweis: Dies war eine Aktuelle Stunde. Herr Kollege, Sie haben es gemerkt: Da sind Zwischenfragen nicht zulässig.

(Zuruf von der SPD: Aber Zwischenrufe!)

Da mir keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schließe ich diese Aktuelle Stunde.

Bevor wir fortsetzen, komme ich noch einmal auf die letzte Plenarsitzung am 29. Februar – es war die 57. Plenarsitzung – zurück, und zwar auf den Tagesordnungspunkt 5.

Ich weise Herrn Abgeordneten Bakum auf die Einhaltung der parlamentarischen Ordnung hin und spreche eine nichtförmliche Rüge aus. Herr Abgeordneter, Sie haben sich in Ihrem Redebeitrag zu dem gerade genannten Tagesordnungspunkt unparlamentarisch gegenüber Abgeordneten der Fraktion der AfD geäußert. Das ist der Würde des Hauses nicht angemessen. Ich werde die Äußerung hier nicht wiederholen. Ich ermahne Sie und bitte Sie, derartige Äußerungen zukünftig zu unterlassen. Andernfalls müssen Sie mit einer förmlichen Rüge rechnen.

Ebenfalls im Nachgang zur letzten Plenarsitzung spreche ich eine weitere nichtförmliche Rüge aus; sie betrifft den Abgeordneten Professor Dr. Zerbin.

Herr Professor Dr. Zerbin, in der Debatte zu Tagesordnungspunkt 12 haben Sie in Ihrer Rede Formulierungen verwendet, die der parlamentarischen Ordnung widersprechen. Insbesondere haben Sie sich gegenüber den Parteien SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FDP und CDU unparlamentarisch geäußert, indem Sie in pauschaler Weise Bezüge zum Nationalsozialismus hergestellt haben. Ich werde Ihre Äußerungen hier nicht wiederholen. Ich ermahne Sie und bitte Sie, Derartiges zukünftig zu unterlassen.

(Vereinzelt Beifall von der CDU)

Eines Applauses ist dies, glaube ich, nicht wert.

Wir kommen zu:

2 Straßen entlasten: Einsatz von Großraum- und Schwerlasttransporten optimieren

Antrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/8429

Entschließungsantrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 18/8545

Ich erteile für eine der antragstellenden Fraktionen, nämlich der CDU, dem Kollegen Schwarzkopf das Wort.

Ralf Schwarzkopf (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! 1,8 Milliarden Euro volkswirtschaftlicher Schaden – auf diesen Wert schätzt das Institut der deutschen Wirtschaft die Folgen der maroden und jetzt fehlenden Rahmedetalbrücke in Lüdenscheid. Neben den erheblichen finanziellen Einbußen für Unternehmer, Handwerker oder Pflegeeinrichtungen gibt es die extremen Belastungen für Anwohner und Pendler durch Staus, Lärm und Abgase.

Ein wesentlicher Grund für die Sperrung der Rahmedetalbrücke und den schnelleren Verschleiß vieler

weiterer Brücken und Straßen ist in jedem Fall die zunehmende Anzahl von Groß- und Schwertransporten. Professor Dr. Martin Mertens hat das als Sachverständiger im Parlamentarischen Untersuchungsausschuss III anschaulich beschrieben. Ich zitiere aus dem Protokoll vom 11.09.23:

Die Erhöhung der zulässigen Gewichte für Lkws und vor allen Dingen die Erhöhung der Achslasten für Lkws hat für die alten Brücken katastrophale Folgen.

Weiter beschreibt er konkret, warum seines Erachtens die vorgefundenen Schäden bei der Lüdenscheider Brücke entstanden sind. Ich zitiere weiter:

Das lässt darauf schließen, dass das Bauwerk sehr stark überbelastet worden sein muss. Da muss irgendwas ganz, ganz Schweres drübergefahren sein, oder da haben sich viele Lkws auf einem Feld unzulässigweise geknubbeln, damit so was passiert.

Damit nun unsere Infrastruktur nicht unter der enormen Anzahl der Groß- und Schwerlastverkehre kollabiert, gibt es zwei wichtige Handlungsfelder.

Erstens. Wir reparieren, verstärken und erneuern vorhandene Straßen, Brücken und Tunnel in Nordrhein-Westfalen. Ich bin Oliver Krischer, unserem Verkehrsminister, ausgesprochen dankbar, dass er am vergangenen Freitag im Rahmen des Infrastrukturgipfels in Düsseldorf genau dieses Thema zur Chefsache gemacht hat. Denn jetzt ist es notwendig, diese Gespräche auch in den Regionen zu führen, damit die Menschen vor Ort konkret sehen, wie wir unsere Infrastruktur widerstandsfähiger machen können.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Das zweite Handlungsfeld ist, dass wir die Groß- und Schwerlasttransporte möglichst runter von den Straßen, runter von den Brücken und mehr auf die Schiene und die Wasserwege bringen.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

Dabei werden wir Unternehmen und Speditionen unterstützen, indem wir uns mit dem Bund, den Ländern und den Kommunen dafür einsetzen, dass attraktive Mikrokorridore definiert werden, in denen Transporte unbürokratisch verkehren können, Verlademöglichkeiten in Häfen und Güterbahnhöfen deutlich verbessert werden, die digitale Plattform VEMAGS für Planung, Beantragung und Genehmigung weiterentwickelt wird, die Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren verbessert werden, zum Beispiel durch eine zentralisierte Bearbeitung, mehr Flexibilität beim Einsatz von Transportfahrzeugen möglich ist und temporäre Ausfahrten von Autobahnen für den Groß- und Schwertransport möglich sind.

Aber es braucht noch eine weitere wichtige Veränderung. Nach der bestehenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 29 Abs. 3 der Straßenverkehrs-

Ordnung dürfen Transporte mit großen und schweren Gütern nur dann genehmigt werden, wenn

„der Verkehr nicht – wenigstens zum größten Teil der Strecke – auf der Schiene oder dem Wasser möglich ist oder wenn durch einen Verkehr auf dem Schienen- oder Wasserweg unzumutbare Mehrkosten [...] entstehen würden [...].“

Die Zukunftscoalition ist überzeugt, dass Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden sowie Unternehmen mit mehr Sensibilität und mehr Konsequenz diese Verwaltungsvorschrift anwenden können und müssen.

Bei der Berechnung der zusätzlichen Kosten und der womöglich längeren Transportdauer dürfen nicht nur die Kosten des Transports, sondern müssen auch die Kosten für die Umwelt und die volkswirtschaftlichen Kosten für die Schäden an unserer Infrastruktur berücksichtigt werden.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, ich bitte Sie, unseren Antrag zu unterstützen, damit wir die großen und schweren Güter von den Straßen und Brücken holen.

Ein Satz zum Entschließungsantrag der FDP: Ihre Vorschläge führen zu einer höheren Belastung der Infrastruktur, weil Sie eine Erhöhung der Achslasten durch die Hintertür befürworten und deutlich mehr Schwerlastverkehr auf den Straßen ermöglichen wollen. Genau diese zusätzliche Belastung wollen wir nicht. Wir wollen weniger Belastung.

Einen Fall „Rahmedetalbrücke“ darf es in Nordrhein-Westfalen nie wieder geben.

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

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Herzlichen Dank, Herr Kollege Schwarzkopf. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht jetzt die Abgeordnete Besche-Krastl.

Ina Besche-Krastl (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleg*innen der demokratischen Fraktionen! Der Zustand unserer Straßeninfrastruktur ist nicht zuletzt durch die Sperrung der Rahmedetalbrücke ein Dauerbrenner. Viele Straßen, Tunnel und Brückenbauwerke sind in die Jahre gekommen und können die zunehmenden Güterverkehre – darunter auch Schwertransporter – nicht mehr folgenlos stemmen.

Gerade Letztere fordern die Infrastruktur allerdings enorm. Dies führt in letzter Konsequenz zu Belastungen anderer Verkehrsteilnehmer. Es führt aber auch zu enormen Belastungen der öffentlichen Hand, da – wir haben es gerade gehört – ebenenübergreifend

enorme finanzielle Mittel zur Erneuerung und zur Instandhaltung bereitgestellt werden müssen.

Neben den drängenden Fragen zur Instandhaltung und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur wollen wir daher auch Maßnahmen in Angriff nehmen, die unsere Straßeninfrastruktur zusätzlich und bestmöglich schützen.

NRW ist einer der größten und wichtigsten Wirtschaftsstandorte in Europa. Wir verzeichnen ein Wachstum beim Güterverkehr. Aber auch der Ausbau der Windenergie und die Elektrifizierung ganzer Industriezweige werden den Bedarf an Großraum- und Schwerlasttransporten noch einmal um ein Vielfaches steigern. Gerade in NRW müssen wir diese Transporte, wo immer möglich, auf Wasser- und Schienenwege verlagern, damit sie nicht zum Sargnagel für unsere Infrastruktur werden.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Dass die Verlagerung von GST auch zum Erreichen von Nachhaltigkeits- und Klimaschutzzielen geboten ist, hat auch die Verkehrsministerkonferenz mit Beschluss im Oktober 2023 festgestellt.

Hier steht insbesondere die Konzipierung sogenannter Mikrokorridore an, die den Wirtschaftsstandort NRW und zudem die Rolle deutscher Hafenstandorte stärken. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der Wind-an-Land-Strategie durch moderne und klimafreundliche Transportwege.

Hier nimmt NRW eine Vorreiterrolle ein und konzipiert geeignete Routen, die unsere Häfen, multimodale Terminals und Autobahnanschlüsse verbinden und die als Blaupause für die Verlagerung auf Schienen- und Wasserwege dienen.

Schließlich bietet aber auch die Digitalisierung eine zentrale Möglichkeit zur Verlagerung von Verkehren. Insbesondere das bundeseinheitliche Portal VEMAGS bietet hier Möglichkeiten, indem das Portal mit Geoinformationen versehen und zu einer digitalen Plattform weiterentwickelt wird. Dies erleichtert Unternehmen und Behörden die Ausarbeitung und die Zusammenarbeit durch die Implementierung von schienenbezogenen Daten in das Antragsverfahren und durch Prozessoptimierung und Standardisierung rund um die Genehmigung und Durchführung von Schwerlasttransporten.

Ebenfalls wollen wir prüfen, ob eine Zentralisierung der Genehmigung von Großraum- und Schwerlasttransporten in einer zentralen Behörde dazu führt, dass Prozesse vereinheitlicht und kleinere Straßenverkehrsbehörden entlastet werden können.

Schließlich möchte ich noch auf den Entschließungsantrag der FDP zu sprechen kommen. Sie haben das Positionspapier der Verbändeinitiative GST wiedergegeben und auch die meisten Forderungen übernommen.

Was ich vermisse, ist eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den einzelnen Forderungen und damit, was diese jeweils in ihrer Konsequenz für die NRW-Infrastruktur bedeuten. Denn zu einem verantwortungsvollen Umgang zählt für mich nicht allein Erhalt und Investitionen, sondern auch Schutz und Entlastung unserer Infrastruktur.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Zum Zweiten stelle ich fest, dass im Forderungsteil ausschließlich die VMK adressiert wird, der Sie den Auftrag erteilen, Mehrheiten für Gesetzesänderungen und Maßnahmenpakete zu gewinnen – fast so, als hätte die FDP in dieser Republik gar keinen Einfluss mehr auf Verkehrspolitik.

Daher werbe ich ausdrücklich um Zustimmung zum schwarz-grünen Antrag, da wir uns mit den Forderungen der Branche auseinandersetzen und sie einer funktionierenden Infrastruktur gegenüberstellen, um das Beste für NRW zu erreichen. – Vielen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Frau Kollegin Besche-Krastl. – Für die SPD-Fraktion spricht jetzt der Abgeordnete Börner.

Frank Börner (SPD): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Für unseren Industriestandort in Nordrhein-Westfalen sind logistische Themen von besonderer Bedeutung. Ihr Antrag könnte Lösungen für gleich mehrere Aspekte aufzeigen – Lösungen für die Verlagerung von Transporten auf Schiene oder Wasser, Lösungen für die Verringerung der Belastung des Straßenverkehrs, Lösungen für die Verbesserung der Transportbedingungen, zum Beispiel durch weniger Bürokratie.

Das tut der Antrag aber nicht. Wie schon in Ihrem Antrag zur Binnenschifffahrt legen Sie eine Fleißarbeit Ihrer Referenten vor, die hier wichtige Themen auflisten, aber leider ohne auch nur einen Aspekt für eine Lösung oder eine Initiative aufzuzeigen. Wenn man hiermit eine Fortbildung organisieren möchte, ist die Gliederung quasi schon fertig, es fehlen nur noch die Inhalte. Für zwei Fraktionen in Regierungsverantwortung, die diesen Antrag verantworten, ist das sehr ambitionslos.

(Beifall von der SPD)

Nirgendwo in Ihrem Antrag zeigen Sie auf, was denn nun passieren soll. Aber noch schlimmer: Sie wollen dieses Thema heute nur für die Galerie einmal aufschlagen lassen, um es dann gleich wieder von der Tagesordnung zu nehmen. Dabei gibt es hier viele spannende Handlungsansätze.

Der Umschlag vom Binnenschiff auf Schwerlast-Lkws zum Weitertransport ist oft unmöglich. Es gibt

nur wenige Umschlagsmöglichkeiten, um Schwergut in ein Schiff hinein- oder aus ihm herauszuheben. In Duisburg, dem größten Binnenhafen der Welt, gibt es einen Schwerlastkran Leo, der bis zu 300 Tonnen heben kann, und eine Schwerlasthalle, in der bis zu 500 Tonnen gehoben werden können.

Versuchen Sie einmal, einen Flügel von einem Windrad von diesem Umschlagsplatz aus mit einem Lkw auf die in Sichtweite liegende A 40 zu bekommen – das wird Ihnen nicht gelingen. Hier wäre ein Konzept für NRW angebracht, ein hinreichendes Netz von Umschlagsmöglichkeiten mit entsprechender Logistik zu schaffen. Schwerlast- und insbesondere Großraumtransporte auf dem Wasser und auf der Schiene stoßen schnell an ihre Grenzen, wenn Brücken oder Tunnel zu eng oder zu niedrig dimensioniert sind.

Sie stellen in Ihrem Antrag fest, dass NRW in einer Vorreiterrolle für Mikrokorridore oder Großraum- und Schwertransporte sei. Jetzt einmal ernsthaft: Wo haben Sie das gefunden? NRW hat eine Vorreiterrolle für Mikrokorridore oder Großraum- und Schwertransporte?

Sie wollen das Parlament feststellen lassen, dass Transporte via Binnenschiff bei Logistikunternehmen nicht ausreichend bekannt seien. Herr Schwarzkopf hat es gerade richtiggestellt: In jedem einzelnen Fall – der Autor des Antrags kennt sich da wohl nicht aus – einer Genehmigung muss der Transporteur belegen, dass ein Transport über Wasser oder Schiene geprüft worden ist. Diese Transporte sind nur meist nicht möglich.

Gerne würden wir dazu beitragen, dies zu ändern, aber mit diesem Antrag wollen Sie ja eine weitere Beratung verhindern. Jeder dieser Großraum- und Schwertransporte muss im Detail über die gesamte Strecke beantragt werden. Aufgrund der Beeinträchtigungen, die ein solcher Transport verursachen kann, ist dies auch richtig so.

Oft geht es kaum ohne das Abschrauben von Schildern, Masten, Ampeln oder ähnlichen, den Transport behindernden Vorrichtungen, die man unterwegs findet. Die unterschiedlichen Behörden, die an dieser Genehmigung beteiligt sind, sind oft nicht in der Lage, eine Genehmigung in angemessener Zeit zu bearbeiten. So dauerte es bei der Autobahn GmbH rund 8 Wochen bis zu einem Bescheid. Übrigens – an den Autor des Antrags – ist auch bei Transporten auf der Schiene eine Genehmigung für solche Transporte vonnöten. An vielen Stellen ist beispielsweise das Gleisbett nicht in der Lage, die Gewichte zu tragen.

Ihr Antrag enthält noch viele Punkte, die man eingehend diskutieren sollte. Bei den Themen wäre allerdings ein Lösungsansatz vonnöten, wie die Landesregierung tätig werden könnte, um unseren Industriestandort zu stärken.

Analog zu Ihrem Antrag zur Binnenschifffahrt zeigen Sie eine beachtliche Kontinuität. Sie zeigen keine Handlungsansätze, sondern nur einen Themenkatalog auf. Vielleicht für Ihre Weiterbildung: Der Antrag der FDP zeigt Ambitionen, zeigt, dass man politisch etwas nach vorne bringen kann. Auch der ist es wert, ausführlicher diskutiert zu werden. Es wäre vielleicht fürs nächste Mal interessant für Sie, auch mal da an Ansätzen zu arbeiten und die in einen Antrag einzubringen.

Ihrem Antrag insgesamt – oder besser: Ihrem Katalog – kann man nun wirklich nicht zustimmen, wenn man ernsthaft an diesem Thema arbeiten will. Wir werden uns zu dem Antrag der FDP und auch zu dem Antrag der Regierungskoalition enthalten, bei der FDP aufgrund der Kürze der Zeit. – Herzlichen Dank und Glück auf!

(Beifall von der FDP)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Kollege Börner. – Für die Fraktion der FDP spricht jetzt der Abgeordnete Rasche.

Christof Rasche^{*)} (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! In der wirtschaftlichen Entwicklung hinkt Deutschland den anderen Industrienationen weit hinterher. In diesem Jahr wird noch ein Wachstum von 0,2 % erwartet, und Nordrhein-Westfalen entwickelt sich im Vergleich zu den anderen 15 Bundesländern unterdurchschnittlich. Wir benötigen also dringend Verbesserungen der Rahmenbedingungen, damit wir wieder an Wettbewerbsfähigkeit gewinnen.

Unternehmer nrw hat das zuletzt sehr deutlich gemacht und insbesondere die Landesregierung aufgefordert, endlich tätig zu werden. Wir hatten in der vergangenen Plenarwoche hier am Mittwoch zur Prime-time eine Generaldebatte zur Wirtschaftspolitik. Die Wirtschaftsministerin Mona Neubaur war zwar hier, aber hat sich an der Debatte nicht beteiligt. Das ist bezeichnend und gibt ein Bild ab, wie Wirtschaftspolitik in Nordrhein-Westfalen funktioniert bzw. nicht funktioniert.

(Beifall von der FDP und der SPD)

Die Landesregierung könnte insbesondere in drei Bereichen mit klarer und ehrlicher Politik tätig werden.

Erstens: genügend Flächen für Betriebsansiedlungen, für Betriebserweiterungen und für Umschlagplätze. Da wird aber blockiert statt gefördert.

Zweitens: verlässliche und bezahlbare Energie. Der NRW-Kohleausstieg 2030 war von Anfang an eine Illusion. Industrie und Wirtschaft sagen schon lange, dass das nicht funktionieren kann bzw. nie funktionieren konnte. Durch diese unehrliche Politik – sie ist

es, weil man genau weiß, dass es nicht funktioniert – laufen Investitionen an Nordrhein-Westfalen vorbei.

Und drittens – damit kommen wir zum Thema –: eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur für den Güterverkehr und insbesondere für die Großraum- und Schwerlasttransporte.

Es geht also um klare Verbesserungen für die Rahmenbedingungen des Güterverkehrs. Der Transport muss verlässlich sein, er muss bezahlbar sein, und er muss natürlich nach Möglichkeit sauber sein. Und genau hier hakt es in Nordrhein-Westfalen. Der Verkehr ist zu teuer, und er ist alles andere als verlässlich.

Die Infrastruktur ist marode, und sie stößt in vielen Bereichen an die Kapazitätsgrenzen. Das betrifft die Straße, und das betrifft genauso die Schiene. Nordrhein-Westfalen – das ist uns bekannt – hat sogar 60 Millionen Euro bzw. gut 100 Millionen Euro für die Sanierung innerhalb von zwei Jahren liegenlassen.

Sie sprechen im Antrag außerdem den Verkehrsträger Binnenschifffahrt an. Es ist richtig, diesen Verkehrsträger zu stärken, denn da gibt es noch viel Potential. Dazu haben wir als FDP-Landtagsfraktion einen Antrag gestellt. Dieser wurde in der Anhörung sehr deutlich begrüßt. Allerdings setzten Sie die Vorschläge von den Verbänden und den IHKs in Nordrhein-Westfalen nicht um.

(Ina Besche-Krastl [GRÜNE]: Das stimmt überhaupt nicht!)

Die Wirtschaft und die Branche wollen Güterverkehr, der verlässlich und bezahlbar läuft, und das, liebe Kolleginnen und Kollegen, möglichst zeitnah. Da darf man keine Zeit verschenken.

Lieber Kollege Ralf Schwarzkopf, Sie haben eben gesagt, der Schwerlastverkehr beanspruche insbesondere die Brücken. Sie haben aber der Branche, die die Schwerlasttransporte organisiert, nicht aufgezeigt, was sie denn tun sollen. Ich habe den Eindruck, Sie fühlen sich von Ihnen überhaupt nicht abgeholt. Wäre es nicht unsere Aufgabe, Ihre Aufgabe, Aufgabe der Politik, für eine Straßeninfrastruktur zu sorgen, auf der sie fahren können, einfach nur arbeiten und transportieren können?

(Zuruf von Ina Besche-Krastl [GRÜNE])

Jetzt senden Sie denen die Botschaft: Ihr müsst runter von der Straße. Bewegt euch bitte auf dem Schiff oder auf der Schiene! – Dazu kommen wir jetzt genauer. Als Koalition reden Sie in Ihrem Antrag von der „Verlagerung der Güterverkehre von der Straße auf die Schiene“. Dafür soll ein Konzept erstellt werden.

Das Thema ist alt. Vielleicht ist es langfristig möglich. Kurz- und mittelfristig ist es unmöglich, wesentliche Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Auf der Schiene ist schlichtweg kein Platz.

Das Institut der deutschen Wirtschaft – es wurde gerade schon bemüht – nennt als Faustformel: 10 % des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern, bedeutet eine Verdoppelung der Kapazitäten auf der Schiene. Das kriegt man kurz- und mittelfristig nicht hin. Ich befürchte, das kriegt man nicht einmal langfristig hin. Trotzdem wird dieses Märchen wieder vorgetragen, jetzt sogar mit den Unterschriften der CDU.

Ich halte diese Politik, immer wieder darzustellen, eine Verlagerung sei leicht möglich, und diese zu fordern, für unehrlich. Damit geht diese Forderung an den Bedürfnissen der Wirtschaft und der Branche vorbei, insbesondere auch an deren Erwartungen.

(Beifall von der FDP)

Wir benötigen natürlich auch ein Konzept für die Verlagerung. Aber was wir jetzt dringend benötigen, ist ein Konzept, wie wir mittelfristig und kurzfristig eine wettbewerbsfähige Gütertransportkette aufbauen können, wie wir den Firmen sagen können: Der Standort in Nordrhein-Westfalen ist richtig. Bleibt bitte hier! Baut bitte aus! Wir sorgen als verantwortliche Politik dafür, dass wir eine Infrastruktur sicherstellen, damit Wirtschaft und Transport hier in Nordrhein-Westfalen möglich sind.

Aber auf dieses Konzept ...

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Die Redezeit, Herr Kollege.

Christof Rasche³⁾ (FDP): ... gehen Sie gar nicht ein. – Herr Präsident, Sie haben natürlich recht.

Sie greifen das eigentliche Problem nicht auf. Deswegen können wir Ihrem Antrag nicht zustimmen. Wir haben Ihnen einen Entschließungsantrag vorgelegt. Darin stehen viele gute Vorschläge. Ich habe den Eindruck, Sie können diesem gut zustimmen. – Vielen Dank, Herr Präsident.

(Beifall von der FDP)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche, insbesondere dafür, dass sie mir recht geben, was natürlich treffend ist. – Für die AfD-Fraktion spricht jetzt der Abgeordnete Esser.

Klaus Esser³⁾ (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! „Da ist er wieder“, will man sagen: ein resolutionsartiger und recht allgemein gehaltener Antrag aus dem schwarz-grünen Paralleluniversum, diesmal zum Thema „Schwertransporte“. Die Großraum- und Schwertransporte brauchen entgegen all dem, was in diesem Antrag steht, vor allem zwei Dinge: Das sind erstens intakte Straßen und Brücken und zweitens

weniger Bürokratie. Als wäre das eine völlig neue Erkenntnis, wollen Sie ohne jeden Sachverstand wieder einmal von oben herab bestimmen, wie es laufen soll.

GST sollen jetzt mit der Brechstange über Wasserwege oder über die Schiene abgewickelt werden. Sie wollen die – ich zitiere aus Ihrem Antrag – „bauliche Ertüchtigung von GST-Mikrokorridoren von Häfen und Güterbahnhöfen“, und Sie wollen sich beim Bund dafür einsetzen – Zitat –, die Förderung erforderlicher Infrastrukturen für den GST-Umschlag in Häfen und Güterbahnhöfen zu ertüchtigen. Grundsätzlich ist das nichts Falsches, wenn Sie bewiesen hätten, dass Sie und die Ihnen angeschlossenen Verwaltungsapparate Baustellen auch nur ansatzweise kompetent managen können.

Ihre baulichen Fähigkeiten sind aber katastrophal und ein Desaster. GST erreichen Häfen und Bahnhöfe immer schlechter, und zwar nicht, weil Konzepte oder Anreizstrukturen fehlen würden, wie das Ihr Antrag suggeriert, sondern weil die Straßen und Brücken auf dem Weg dorthin gesperrt sind. Jede zweite Brücke muss neu gebaut werden, und Brücken, die noch nicht gesperrt sind, müssen abgelastet werden. Ziemlich unpraktisch für einen Schwertransport, finden Sie nicht?

Sie wollen sich in Berlin für irgendetwas einsetzen. Schön. Wie wäre es aber, wenn Sie zunächst einmal die Gelder aus Berlin in NRW einsetzen würden, statt wie zuletzt 30 Millionen Euro zurückzuüberweisen, weil Sie die Baustellenplanung der Bundesstraßen nicht auf die Kette bekommen?

Wenn Ihnen das Transportwesen am Herzen liegt, ist dazu festzustellen, dass in NRW bis zu 8.000 Lkw-Stellplätze fehlen. Zum dringend notwendigen Ausbau von Lkw-Stellplätzen haben wir von der AfD übrigens vor Kurzem einen Antrag gestellt, der von Ihnen in Bausch und Bogen abgelehnt wurde. Was war damals Ihre Antwort? Ihre Antwort war, das ohnehin schon viel zu knappe Budget im Landeshaushalt hierfür komplett zu streichen.

Das eigentliche Hauptargument gegen Ihren Antrag ist jedoch, dass Sie wollen – Zitat –, dass die Prüfung der Zumutbarkeit intensiviert und bei Genehmigungen und Bescheiden in Zukunft noch intensiver, gründlicher und ausführlicher geprüft werden solle. Statt eines Bürokratieabbaus wollen Sie dem komplizierten Antragswirrwarr außerdem zusätzliche Umweltregelungen hinzufügen. Klar, eine Koalition mit den Grünen fordert an irgendeiner Stelle ihren Tribut.

Wie ist die aktuelle Situation? Man wartet wochen- und monatelang auf einen Bescheid. Je nachdem, wo der Antrag gestellt wird, können die Genehmigungskosten für exakt dieselbe Transportgenehmigung mehr als doppelt so hoch ausfallen. Was die GST-Logistik wirklich braucht, ist ein Bürokratieabbau und nicht noch mehr Regeln und noch inten-

sivere Prüfungen, wie das von Ihnen mit Ihrem Antrag angestrebt wird.

Weil es mir zu billig ist, einen Bürokratieabbau einfach nur zu fordern – das macht hier im Hause eine andere Fraktion sehr gerne –, habe ich Ihnen zwei konkrete Vorschläge mitgebracht.

Erstens. Bürokratieabbau wäre, größere Fahrzeugcluster zu schaffen. Die Genehmigungen gelten immer nur für Einzelfahrzeuge; ähnliche, aber nicht baugleiche Fahrzeuge benötigen eine separate Genehmigung. Transportunternehmen können jedoch nicht zuverlässig planen, welche Fahrzeuge vor Ort verfügbar sind, wenn ein Antrag irgendwann einmal durchgeht und der Bescheid nach ein paar Monaten kommt. Die Transportunternehmen sind daher gezwungen, immer gleich bis zu zehn Anträge für ähnliche Fahrzeuge zu stellen. Hier könnte man für die Unternehmen und Behörden leicht Vereinfachungen erreichen.

Der zweite Punkt „niedrige Abmessungen und Gewichte automatisch mitzugenehmigen“ korreliert mit Punkt eins. Wenn die tatsächliche Abmessung um 15 cm oder das tatsächliche Gewicht um 5 % unter den genehmigten Werten liegt, dann bedarf es im Moment einer neuen Genehmigung. Warum darf man aber, wenn man einen 30-Tonnen-Transport genehmigt bekommt, nicht auch einen 25-Tonnen-Transport durchführen?

Ihr Antrag ist wieder einmal ein reines Ideologienprojekt: Wasser und Schiene für das Klima statt schmutziger Straße. Dass die Welt draußen bei den Praktikern völlig anders aussieht, ist Ihnen scheinbar völlig egal. Sie schaffen mehr Bürokratie. Wir brauchen allerdings weniger Bürokratie. Sie wollen mehr Zwang. Wir brauchen aber auch im Verkehr mehr Freiheit. Sie wollen neue Baustellen aufmachen. Die Bürger trauen Ihnen jedoch nicht einmal mehr zu, dass Sie die bestehenden Baustellen in den Griff bekommen.

Die AfD steht für solide Straßen und für sichere Brücken, für Wirtschaftswachstum, für Freiheit und für einen Bürokratieabbau. Bei Großraum- und Schwertransporten sind wir für eine funktionierende Logistik und deswegen gegen diesen Antrag. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsident Rainer Schmelzer: Danke sehr, Herr Abgeordneter Esser. – Für die Landesregierung spricht jetzt Minister Krischer.

Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich bin den Koalitionsfraktionen für die Einbringung dieses Antrags ausgesprochen dankbar, weil er die Großraum- und Schwertransporte in unserem Land und damit ein wichtiges und sehr entschei-

dendes Thema anspricht. Eigentlich handelt es sich um eine gute Situation, weil die Wirtschaft arbeitet und produziert, wenn wir seit Jahren feststellen müssen, dass die Zahl und das Gewicht von Großraum- und Schwertransporten zunimmt. Es zeigt, dass unsere Wirtschaft erfolgreich ist.

Die Frage ist jetzt nur, wie wir es schaffen, diese Transporte, die angesichts des Ausbaus der Windenergie, der in den nächsten Jahren noch auf uns zukommt, erst recht dringend notwendig sein werden, so zu organisieren, damit sie zur Infrastruktur passen und nicht die Schäden, die wir alle kennen und oft diskutiert haben, tangieren.

Meine Damen und Herren, der Antrag bringt dazu entscheidende Punkte zur Sprache, nämlich dass wir andere Verkehrsträger finden müssen. Bei der Binnenschifffahrt gehen die zu Transportkapazitäten seit Jahren wegen des Wegfalls der Kohle und des Absinkens von Massengütertransporten zurück. Wie können wir es schaffen, beispielsweise Teile für Windenergieanlagen so zu transportieren, um das hier möglich zu machen?

Nordrhein-Westfalen ist das Land der Binnenschifffahrt. In Deutschland werden 85 % des Binnenschiffverkehrs über den Rhein und über die Kanäle in unserem Land abgewickelt. In den 23 Binnenhäfen unseres Landes existiert ein Riesenpotenzial, das wir für die Schwertransporte erschließen müssen. Das erfordert wiederum Investitionen und Planung.

Ich bin dem Bundesverkehrsminister ausdrücklich dafür dankbar, dass er gemeinsam mit dem Land Nordrhein-Westfalen ein Modellprojekt gestartet hat, um zu zeigen, wie zum Beispiel der Ausbau der Windenergie über Logistik-Hubs am Ende organisiert werden kann. Das sind die konkreten Maßnahmen, die erforderlich sind.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Wir müssen uns nämlich über eines im Klaren sein: Beim Windkraftausbau kann ein Transport auf dem Binnenschiff drei bis fünf Groß- und Schwertransporte ersetzen. Da ist ein riesiges Potenzial zu heben. Aber – das ist auch richtig – es gibt viel zu organisieren und viel zu tun. Es gibt die Notwendigkeit, Mikrokorridore und Schwerlastrouten zu entwickeln, um am Ende die letzte Meile von den Ausladungsorten, von den Hubs, zu den Standorten der Windenergie zu organisieren.

Darüber hinaus gibt es – Herr Rasche, das sehen wir deutlich anders – durchaus ein Potenzial der Verlagerung von Großraum- und Schwertransporten von der Straße auf die Schiene. Auch hier kann mehr getan werden. Das ist immer zu prüfen. Das sagt im Übrigen auch schon das Gesetz: Ein Schwertransport auf der Straße ist erst dann zulässig, wenn es nicht möglich ist, per Schiff oder Schiene zu transportieren. Das müssen wir einfacher möglich machen.

Da müssen wir Strukturen schaffen und einfach vorgehen, um zu zeigen: Es geht am Ende auch ohne Transporte über die Straße mit den bekannten Problemen.

Die Landesregierung ist da jetzt dran. Das VEMAGS-System wurde angesprochen. Es ermöglicht schon eine einheitliche Antragstellung. Aber es ist völlig richtig: Da muss in der praktischen Abwicklung noch sehr, sehr viel verbessert werden. Wir müssen auch darüber reden, wie die Überwachung einfacher gestaltet werden kann.

Wir müssen aber auch ehrlich darüber sprechen, ob wir nicht eine einheitliche Genehmigungsstruktur brauchen. Es ist nicht unbedingt sinnvoll, wenn der Bund für die Autobahn genehmigt, das Land gemäß seiner Zuständigkeit für die Landes- und Bundesstraßen genehmigt und die Kommunen für Kommunalstraßen genehmigen. Das würde tatsächlich eine Vereinfachung ermöglichen. Eine Vereinfachung würde auch ermöglicht, wenn wir temporäre Ausfahrten bei Autobahnen bekämen, um das nachgelagerte Straßennetz nicht zu belasten.

Zum Schluss: Diese Punkte adressiert der Antrag der Koalitionsfraktionen. Ich bin deshalb froh, dass er hier gestellt wurde und empfehle für die Landesregierung ausdrücklich die Zustimmung zu diesem Antrag.

Bei dem Entschließungsantrag der FDP finde ich es persönlich sehr interessant, dass man den Verkehrsminister darin fünfmal dazu auffordert, den Bundesverkehrsminister zur Arbeit zu bewegen. Jeder muss selbst wissen, wie er das handhabt. Aber das hat mich jedenfalls überrascht. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Vizepräsident Rainer Schmeltzer: Vielen Dank, Herr Minister Krischer. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Somit befinden wir uns am Ende der Aussprache.

Wir kommen zu den Abstimmungen. Wir stimmen erstens über den Antrag der Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 18/8429 ab. Die antragstellenden Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen haben direkte Abstimmung beantragt. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Inhalt des Antrags Drucksache 18/8429. Wer stimmt dem Antrag zu? – Das sind die Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen und CDU. Wer stimmt dagegen? – Das sind die Fraktionen der FDP und der AfD. Wer enthält sich? – Das ist die Fraktion der SPD. Damit ist der **Antrag Drucksache 18/8429 angenommen**.

Wir stimmen zweitens über den Entschließungsantrag der Fraktion der FDP Drucksache 18/8545 ab. Wer stimmt diesem Entschließungsantrag zu? – Das sind die Fraktion der FDP und die Fraktion der AfD. Wer stimmt dagegen? – Das sind die Fraktionen von

Bündnis 90/Die Grünen und CDU. Wer enthält sich? – Das ist die Fraktion der SPD. Damit ist der **Entschließungsantrag Drucksache 18/8545 abgelehnt**.

(Unruhe)

Ich darf diejenigen, die sich für den nächsten Tagesordnungspunkt nicht interessieren und den Raum verlassen, bitten, dies bitte etwas ruhiger zu tun. Herzlichen Dank.

Wir kommen zu:

3 **Klimagesundheit in NRW: Wie gut sind wir für die kommenden Jahrzehnte vorbereitet?**

Große Anfrage 12
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/5664 – Neudruck

Antwort
der Landesregierung
Drucksache 18/7987

Ich eröffne die Aussprache. Das Wort hat der Abgeordnete Bakum der SPD-Fraktion.

Rodion Bakum (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Meine Damen und Herren! Stellen Sie sich vor, wir haben Mitte März, angenehme 16 Grad Celsius draußen, keinen Regen und keinen Wind. Die Schäfchenwolken hüpfen über den Himmel: einfach ein Tag zum Genießen. Dann kommen die Spaßbremsen von der SPD und reden über die fast vergessene Klimakrise und die sozialen Folgen; denn wir sind ja bekanntlich auch am Wetter schuld.

(Heiterkeit von der SPD – Zuruf von Thorsten Klute [SPD])

Unser Planet hat Fieber und liegt auf der Intensivstation – auch heute, Mitte März. Und wir Menschen sind verantwortlich dafür. Wir Menschen können aber auch für Heilung sorgen. Das Problem ist nur: Wir sind Patientinnen und Patienten auf derselben Station.

„Wir müssen nicht ‚das Klima‘ retten, sondern uns.“ Mit diesen Worten von Dr. Eckart von Hirschhausen, die ich mit Erlaubnis des Präsidenten zitieren durfte, wird deutlich, dass wir uns auch gerade jetzt, Mitte März 2024, ums Klima kümmern müssen; denn die Klimakrise ist das größte Gesundheitsrisiko unserer Zeit und braucht die beste Therapie, die wir anbieten können.

(Zuruf von Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE])

Falls Sie die menschengemachte Klimakrise erst spüren, wenn Sie ins Schwitzen geraten, gebe ich Ihnen gern ein paar Gesundheitsbeispiele: In diesem

Moment messen die nächstgelegenen UV-Messstationen des Bundesamtes für Strahlenschutz in Dortmund und Bonn den UV-Index 3. Das bedeutet – Empfehlung –: Sonnenschutzmittel, Schatten suchen, entsprechende Kleidung, Hut und Sonnenbrille tragen.

Sie haben das heute vielleicht noch nicht gemacht? Keine Sorge, denn die Schäden, die Ihre ungeschützte Haut und Ihre Augen heute erleiden, werden sich erst in einigen Monaten oder Jahren zeigen.

War jemand von Ihnen, Kolleginnen und Kollegen, vergangenen Montag, den 11. März 2024, hier in Düsseldorf? Ich schon. Ich sehe den Kollegen Herrn Schmitz. Der war auch da. Die von hier aus gut zwei Kilometer entfernte Messstation des Umweltbundesamtes für Luftqualität in der Corneliusstraße hat aus der Kombination von Stickstoffdioxid, Ozon und Feinstaub berechnet, dass an diesem Tag um 14:00 Uhr – da war ich zum Glück wieder weg – die Luftqualität hier in Düsseldorf so schlecht war, dass – ich zitiere mit Erlaubnis des Präsidenten – „bei empfindlichen Menschen nachteilige gesundheitliche Wirkungen auftreten“ können. „Diese sollten körperlich anstrengende Tätigkeiten im Freien vermeiden.“

Falls Sie sich jetzt fragen, wer im Plenarsaal als empfindlich gilt, besteht keine Sorge: All diejenigen werden sich im Laufe des Tages auf der Raucherterrasse treffen.

Falls Sie nicht rauchen, haben Sie zumindest dann trotzdem Pech, wenn Sie gegen Esche, Birke und Weide allergisch sind. Wegen des milden Klimas fliegen die Pollen in diesem Jahr früher. Ihre Konzentration ist zudem höher, weil das gestiegene CO₂ das Pflanzenwachstum und die Pollenproduktion anregt. Diese Pollen bilden mit dem gerade erwähnten Feinstaub sogenannte Superpartikel, die Ihre Lungen um ein Vielfaches mehr schädigen.

Werte Kolleginnen und Kollegen, Sie merken: Es liegt in der ärztlichen Natur, die Menschen mit Begeisterung, aber auch mit Zynismus über ihr Gesundheitsverhalten aufzuklären. Es würde mir auch Freude machen, wenn es nicht uns alle betreffen würde und gleichzeitig wir alle verstehen würden, dass nicht wir das Klima retten, sondern uns selbst schützen müssen.

(Beifall von Jochen Ott [SPD])

Deswegen haben wir die Große Anfrage gestellt – Anamnese und Aufklärung.

Wie hängen Klima und Gesundheit zusammen, und wie sieht die beste Therapie aus? Hat die Landesregierung unsere Anfrage verstanden? – Nein.

(Karl-Josef Laumann, Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales: Na ja, nicht alle Fragen!)