



Verkehrsausschuss

23. Sitzung (öffentlich)

16. April 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

14:01 Uhr bis 15:43 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

Verhandlungspunkt:

Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW!

3

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/7709

Entschließungsantrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/7837

– Anhörung von Sachverständigen (*s. Anlage*)

* * *

Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW!

Antrag
der Fraktion der SPD
Drucksache 18/7709

Entschließungsantrag
der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 18/7837

– Anhörung von Sachverständigen (s. *Anlage*)

Vorsitzender Matthias Goeken: Sehr geehrte Damen und sehr geehrte Herren! Ich begrüße Sie recht herzlich zur 23. Sitzung des Verkehrsausschusses im Plenarsaal. Das Thema lautet: „Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW“. Die Stellungnahmen liegen Ihnen vor. Ich starte hiermit den Livestream für die öffentliche Anhörung. Die Einladung zur heutigen Sitzung ist Ihnen als Drucksache 18/744 form- und fristgerecht zugegangen. Hiermit eröffne ich die heutige Anhörung zum dem eben genannten Thema.

Ich begrüße Sie alle recht herzlich auch im Namen der Kolleginnen und Kollegen des Verkehrsausschusses. Ich begrüße insbesondere die Sachverständigen, die gekommen sind, um mit uns diese Anhörung durchzuführen. Ich freue mich, dass Sie unserer Einladung so zahlreich gefolgt sind. – Ich sehe eine Wortmeldung. Herr Metz, bitte sehr.

Martin Metz (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Da Sie zu Beginn der heutigen Anhörung ebenso wie wir die zahlreich anwesenden Sachverständigen begrüßen – vielen Dank –, ist uns aufgefallen, dass die Autobahn GmbH des Bundes ausweislich des Tableaus keine Teilnehmerinnen oder Teilnehmer zu dieser Anhörung entsandt und auch keine schriftliche Stellungnahme abgegeben hat. Ich würde gerne erfahren, ob das nach wie vor der Stand ist und ob es irgendeine Reaktion seitens der Autobahn GmbH auf die Einladung zur Anhörung gegeben hat.

Vorsitzender Matthias Goeken: Mir liegt ein Schreiben der Autobahn GmbH namens Herrn Dirk Brandenburger vor, dass sie aus terminlichen Gründen nicht an der Sitzung teilnehmen und auch keine Stellungnahme abgeben können.

Martin Metz (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Immerhin. Das ist eine Antwort, auch wenn sie unbefriedigend ist und Zweifel lässt. Wir hätten auch jemand anderen als Herrn Brandenburger akzeptiert. Ich möchte hier zumindest ins Protokoll aufgenommen wissen, dass das bei uns als grüne Fraktion auf jeden Fall für Verständnis sorgt und wir aus unserer Sicht heute natürlich eine gute Anhörung machen können, aber ein ganz entscheidender Player in dem Bereich fehlt. Das ist sehr, sehr ärgerlich.

Vorsitzender Matthias Goeken: Ich teile Ihre Auffassung. Wie Sie sich erinnern können, hatten wir ein ähnliches Problem schon einmal. Damals haben wir auch nachgehakt. Wir sind Bundesbehörden gegenüber nicht weisungsbefugt. Aber ich kann Ihren Unmut sehr gut teilen. Ich hätte mich auch gefreut, wenn jemand von der Autobahn GmbH, egal wer, heute an der Anhörung teilgenommen hätte. Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. Sie werden ins Protokoll aufgenommen.

Ich möchte zunächst darauf hinweisen, dass während der Sitzung keine Bild- und Tonaufnahmen zulässig sind. Das regelt unsere Hausordnung. Meine sehr verehrten Damen und Herren, nun etwas Kurzes zur Einführung in die heutige Anhörung: Der Verkehrsausschuss des Landtages Nordrhein-Westfalen hat sich darauf verständigt, zu der bereits genannten Drucksache die öffentliche Anhörung durchzuführen. Zudem weise ich auf den Entschließungsantrag der Fraktion der CDU und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit der eben genannten Drucksache hin. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses möchten das Thema des Antrags der SPD-Fraktion und die sich daraus ergebenden Fragen heute mit Ihnen erörtern. Die schriftlichen Stellungnahmen, die Sie freundlicherweise abgegeben haben, liegen hinten im Raum in Papierform aus. Gleiches gilt für das Tableau der Sachverständigen.

Im Interesse einer zügigen Abwicklung der Anhörung gebe ich lediglich noch einige organisatorischen Hinweise. Zum Ablauf: Die Abgeordneten der Fraktionen werden Fragen an die Sachverständigen richten. Wir haben uns mit den Obleuten vorher darauf verständigt, dass pro Fraktion eine Frage an einen Sachverständigen gestellt wird. Dieses Vorgehen erleichtert die Beantwortung durch die Sachverständigen.

Die Abgeordneten bitte ich darum, nicht pauschal an alle Sachverständigen Fragen zu richten, sondern die Adressaten in ihrer Frage zu benennen. Die Sachverständigen bitte ich, an sie gerichtete Fragen in der gebotenen Kürze zu beantworten. Dabei haben wir die Uhr im Blick. Es hat beim letzten Mal sehr gut funktioniert. Das ermöglicht uns mehrere Fragerunden. Die Abgeordneten verweise ich noch einmal auf die bisherigen ausführlichen Informationen zur Abgrenzung zum PUA III, die Ihnen vorgelegen hat. Abgeordnete, die zugleich ordentliche oder stellvertretende Mitglieder des PUA III sind, haben die Beschränkung durch § 10 UAG NRW zu beachten. Insbesondere ist das Verbot einer vorweggenommenen Beweiswürdigung zu beachten.

Da im Plenarsaal keine Getränke und Speisen verzehrt werden dürfen, stehen für die Sachverständigen und die Ausschussmitglieder hinter der Wappenwand Getränke bereit. Wenn es Sie also durstet, dürfen Sie sich gerne bedienen.

Für diese Anhörung haben wir die Zeit bis 15:45 Uhr eingeplant. Nach einer kurzen Pause werden wir dann ab 16 Uhr eine weitere Anhörung durchführen. Da die Personen identisch sind, können wir im Anschluss relativ schnell fortfahren.

Bevor wir mit der Anhörung beginnen, möchte ich die Sachverständigen fragen, ob es ihrerseits noch offene Fragen gibt. – Das scheint nicht der Fall zu sein. Dann beginnen wir mit der SPD-Fraktion. Herr Dudas.

Gordan Dudas (SPD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. – Herzlichen Dank auch an die Sachverständigen, die zu meiner absoluten Freude so zahlreich erschienen sind.

Das zeigt, dass Ihnen dieses Thema wirklich wichtig ist. Anhand Ihrer Stellungnahmen sieht man, dass sich damit auch sehr intensiv auseinandergesetzt haben. Ich glaube, aufgrund der derzeitigen Situation der Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen ist es mehr als notwendig, dass man über dieses Thema spricht. Deswegen mein aller-, allerherzlichster Dank, dass Sie der heutigen Einladung gefolgt sind und die Stellungnahmen abgegeben haben.

Meine Frage richtet sich an den Landesbetrieb Straßenbau NRW. Sie sprechen die Investitionen im Landesstraßenerhaltungsprogramm in Höhe von 2024 an. Wie haben Sie sich die Baukosten im Schnitt der letzten Jahre entwickelt? Werden die gestiegenen Kosten zum Beispiel im Verhältnis der Ausgaben seit Beginn der Pandemie in 2020 dadurch kompensiert, oder können jetzt gar mehr Maßnahmen finanziert werden?

Oliver Krauß (CDU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Gestatten Sie mir, dass ich vorausschicke, dass ich voll die Stellungnahme des Kollegen Martin Metz unterstütze. Natürlich ist die Anhörung dazu gedacht, dass wir uns sachverständigen Rat holen. Aber ich habe in der Vergangenheit immer wieder mitgenommen, dass die Sachverständigen untereinander auch viel mitgenommen haben. Von daher ist das auch eine Frage des Respekts von Vertreterinnen und Vertretern der Autobahn GmbH sowohl dem Parlament gegenüber als auch den anderen Beteiligten gegenüber. Der Austausch der Sachverständigen mit der Autobahn GmbH ist sicherlich eine wichtige Sache, um der Thematik gerecht zu werden und gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Von daher bedauern wir ebenso ausdrücklich, dass da überhaupt keine Bereitschaft erkennbar ist, in den Dialog zu treten.

Das vorausgeschickt, sage ich auch für die CDU-Fraktion herzlichen Dank an alle Sachverständigen sowohl für die Stellungnahme als auch für ihre Bereitschaft, heute zur Verfügung zu stehen. Das wissen wir jetzt umso mehr zu schätzen, als wir einen Korb bekommen haben. Herzlichen Dank.

Meine erste Frage richtet sich an die Vertreterinnen von Straßen NRW. Frau Dr. Beckefeld, in diesem Jahr sind 220 Millionen Euro für die Sanierung von Straßen, Brücken und Tunneln fest eingeplant. Gehen Sie davon aus, dass dieses Geld verausgabt werden kann? – Vielen Dank.

Martin Metz (GRÜNE): Meine erste Frage richtet sich an Frau Vago und Frau Ehlert. Sie können sich untereinander darüber verständigen, wer darauf antworten mag. Es gibt ja eine schriftliche Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände, in der Sie unter anderem über das Thema „Ausweichstrecken und temporäre Durchfahrtsverbote“ ausführen. Sie sagen, dass dazu Änderungen im Straßenverkehrsrecht des Bundes notwendig sind, ebenso wie Regelungen im Fernstraßengesetz des Bundes und im Straßen- und Wegegesetz NRW. Können Sie etwas näher die Problematik der Durchfahrtsteuerung bei so kurzfristigen Brückensperrungen ausführen und wie man darauf genau rechtlich reagieren sollte?

Christof Rasche (FDP): Vielen herzlichen Dank, dass Sie sich heute Zeit genommen haben, um über Logistik und Infrastrukturpolitik in Nordrhein-Westfalen zu beraten. Wir

haben ja nicht nur eine Absage bekommen, sondern mehrere, und zwar auch für die zweite Anhörung. Hier wird, wie immer in der NRW-Politik oder -Koalition, auf Berlin gezeigt. Das ist die Strategie, um den schwarzen Peter woanders hinzuschieben. Ich gehe einfach mal davon aus, das ist hier nicht so gewollt, sondern hier geht es um eine sachliche Diskussion. Man sollte nicht versuchen, von eigenen Fehlern in der Politik der Koalition abzulenken und nur nach Berlin zu zeigen. Ich gehe davon aus, das ist nicht der Fall, weise aber deutlich darauf hin, dass das auch nicht unsere Aufgabe ist.

Ich stelle eine erste Frage, in der es um das Stichwort „Brückengipfel“ geht. Der wurde in verschiedenen Gesprächen gefordert. Der wird auch in diesem Antrag thematisiert. In einigen Stellungnahmen wurde darauf eingegangen. Herr Hamann, inwieweit wäre ein Brückengipfel aus Sicht der IHK wichtig, oder was gibt es an alternativen Gedanken?

Klaus Esser (AfD): Auch unsererseits, meine Damen und Herren, vielen Dank, dass Sie heute hier erschienen sind und uns mit Ihrer Fachexpertise in dieser Anhörung weiterhelfen wollen. Das Thema ist, glaube ich, und das wissen wir alle, sehr, sehr wichtig. Wir erleben allenthalben in NRW – insbesondere in NRW –, wie es um uns herumbröckelt und bröseln und was für eine Wichtigkeit dieses Thema hat und wahrscheinlich auch in Zukunft haben wird.

Herr Professor Dr. Suthold, Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme Hemmnisse im Zuge des Baurechts an. Würden Sie uns bitte etwas genauer erklären, welche Hemmnisse Sie da insbesondere sehen? Warum wirken die die Planungsbeschleunigungsgesetze aus Sicht des ADAC nicht wie gewünscht? – Vielen Dank.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank, Herr Esser. Wir steigen in die Beantwortung ein. Zuerst beantwortet Frau Dr. Beckefeld die Frage von Herrn Dudas. Bitte sehr.

Dr.-Ing. Petra Beckefeld (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Zu der Frage, wie sich die Baukosten entwickelt haben. Das ist unterschiedlich. In der Zeit von COVID und mit Beginn des Ukrainekriegs sind sie teilweise sehr stark angestiegen, weil wir teilweise Materialengpässe hatten. Das ist gerade im Jahr 2022 und gerade im Brückenbau durchgeschlagen. Da haben Geländer auf einmal sehr viel mehr Geld gekostet. Das ist im Vertrag nur eine kleine Bauposition, schlägt aber nichtsdestotrotz durch. Tatsächlich haben wir keine Statistiken geführt, wie sich das entwickelt hat. In Summe sind die Preise heute höher als sie in den letzten Jahren waren, aber in geringerem Umfang. Wir merken bei unseren Ausschreibungen, dass auch die Bauindustrie Überkapazitäten hat. Der Hochbau, gerade der Wohnungsbau, ist extrem rückläufig. Es gibt Firmen, die im Brückenbau und im Hochbau unterwegs sind. Letztes Jahr hatten wir zum Teil einen großen Anstieg, wo wir dann mit unserem Kostenrahmen nicht mehr ganz hingekommen sind. Jetzt pendelt es sich wieder ein.

Fazit: Ich kann Ihnen keine Zahl nennen, wie sich die Baukosten entwickelt haben. Sie sind gestiegen, aber das ist vermutlich im Prozentbereich der Fall. Ich habe die Statistiken nicht vorliegen. Das heißt, für die Maßnahmen, die wir realisieren, wird das einen

Effekt haben. Aber ich kann Ihnen nicht sagen, in welcher Größenordnung. Gerade die Bauindustrie ist sehr unterschiedlich mit der Preisentwicklung und mit Angebot und Nachfrage. Wir erleben das bei unseren Submissionen in die eine wie in die andere Richtung und zum Teil sehr überraschend. Da gibt es einzelne große Ausschläge und andere im Bereich von 5 %.

Zu den 220 Millionen Euro, die wir für den Bereich der Erhaltung haben. Es sind alle Maßnahmen so vorbereitet, dass wir davon ausgehen, dass wir die dieses Jahr verausgaben werden. Wir haben zurzeit keinen Zweifel daran.

Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Ich bin nach den notwendigen Reformen gesetzlicher Art für die Kommunen gefragt worden. Die kommunalen Spitzenverbände fordern schon sehr, sehr lange eine StVO-Reform, eine umfassende vor allen Dingen. Da geht es unter anderem um mehr Flexibilität für die Kommunen bei der Anordnung von Tempo 30. Entsprechendes kann man im Prinzip auf Durchfahrtsverbote übertragen. Wir sind der Ansicht, dass es schon lange nicht mehr zeitgemäß ist, zu fordern, dass eine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen wird. Das ist praktisch kaum möglich oder funktioniert nur in sehr wenigen Fällen. Das wird auch den heutigen Ansprüchen an ein modernes Verkehrsrecht nicht mehr gerecht. Dementsprechend ist da sicherlich angezeigt, die Reform wieder in Gang zu setzen und Dinge zu erreichen.

Ähnliches gilt im Prinzip fürs Straßen- und Wegegesetz NRW oder auch das Fernstraßengesetz. In § 16a Straßen- und Wegegesetz sind die Umleitungen geregelt. Da müssen die Baulastträger, über die die Umleitungsstrecke führt, die Umleitung dulden. Es findet nur ein Benehmen darüber statt, wo die Umleitungsstrecke letztlich herführen soll. Kommunen werden häufig vor vollendete Tatsachen gestellt, wenn es darum geht, dass kurzfristige Umleitungen eingerichtet werden. Das ist zu wenig.

Schäden werden zwar ersetzt, wenn welche an der Umleitungsstrecke entstehen. Das gilt aber nur für die unmittelbaren Schäden. Vielfach gibt es auch sehr, sehr viele Kosten, die nicht unmittelbar damit zusammenhängen, aber mittelbar, wenn etwa mehr Busse eingesetzt werden müssen, weil sich die Fahrzeiten im ÖPNV verändern. Das sind alles Kosten, die bei den Kommunen bleiben. Letztlich geht es auch um die Frage: Wer trägt den Beweis, ob ein Schaden aufgrund der Umleitung entstanden ist – aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens – oder ob er schon vorher angelegt war? Das sind Dinge in der Praxis, die es den Kommunen erschweren, ihre Rechte geltend zu machen. – Danke schön.

Ocke Hamann (IHK NRW): Meine Damen und Herren! Es gab am 15. März einen Brückengipfel in NRW, den das Ministerium des Landes veranstaltet hat. Diese Veranstaltung war kommuniziert und ist auch von den Industrie- und Handelskammern als Auftakt verstanden worden, um weitere Maßnahmen zu unterstützen, die dazu beitragen sollen, Brückenbau schneller zu ermöglichen, die maroden Brücken schneller zu ersetzen und das Ziel zu erreichen, die 400 Landesbrücken und die rund 900 Bundesbrücken innerhalb von zehn Jahren zu ersetzen. Das Tempo, um das zu schaffen, haben wir heute noch nicht. Insofern ist dieser Brückengipfel als Impuls wichtig und

richtig gewesen. Wir warten jetzt darauf, dass nachfolgende Schritte kommen und es weitergeht.

In welche Richtung? Wir glauben, das Thema „Brückeninstandsetzung und -erneuerung“ kann nicht als lokales Thema der Baulastträger verstanden werden, sondern muss immer als Aufgabe aller Baulastträger – Bund, Land, Kommunen gemeinsam – verstanden werden. Dafür müssen die Akteure zusammengebracht werden, dafür müssen die Akteure an einem Strang ziehen, um neue Verfahren zu ermöglichen, um Modellregionen zu definieren, um mehr Mittel zu akquirieren und das Netz ein Stück weit zu priorisieren, wo es notwendig ist und das gemeinsam anzugehen. Ich glaube, dass es dem Land NRW gut ansteht, wenn es das prioritäre Brückensanierungsnetz des Bundes in Zweifel zieht und dort noch mal nachfasst, damit mehr Strecken in NRW eingebunden werden.

Wir finden den Ansatz, regionale Arbeitskreise nach dem Vorbild der Bezirksregierungen Düsseldorf und Köln zu bilden, sinnvoll und richtig, haben aber schon im Vorfeld sehr massiv auf die Erfolgsfaktoren für solche Konferenzen hingewiesen. Wir nehmen als Beispiel immer den Neubau der A1-Brücke bei Leverkusen und den Bau der A40-Brücke. Die Erfolgsfaktoren für diese beiden Arbeitskreise waren, dass ein Projekt im Mittelpunkt stand, was oberste politische Priorität hatte. Durch die Planfeststellung der Behörde wurde die Leitung von diesem Arbeitskreis übernommen. Das heißt, die hatten gegenüber den Akteuren, die am Tisch saßen, eine Hinweismöglichkeit und eine Einwirkmöglichkeit, Dinge wirklich voranzubringen. Insofern ist es sicherlich sinnvoll, mehr miteinander in lokalen Arbeitskreisen zu reden. Aber ich würde darum bitten, dass man die Arbeitsweise dahingehend schärft, dass man einzelne Projekte in den Mittelpunkt rückt und auch die Koordination sehr genau überdenkt, weil die planfeststellende Behörde diejenige ist, die den Druck machen kann, um ein Projekt schnell voranzubringen. Das als Hinweise von meiner Seite zu unserer Stellungnahme.

Prof. Dr. Roman Suthold (ADAC Nordrhein): Sie hätten gerne noch mal erläutert, was ich mit dem Thema „Baurecht erlangen“ gemeint habe. Meiner Wahrnehmung nach ist es so: Wir haben durch die Planungsbeschleunigungsgesetze – auf Bundesebene sind es, glaube ich, fünf Pakete gewesen – eine gewisse Beschleunigung reinbekommen. Wir sind jetzt bei 10 Jahren im Durchschnitt anstatt bei 15 Jahren, wenn ich das richtig wahrnehme. Ich lasse mich gerne verbessern. Aus unserer Wahrnehmung heraus müssten wir aber noch viel schneller werden. Wir bräuchten fünf Jahre, bis man so eine Brücke ersetzt hat. Ich rede jetzt von Ersatzneubauten. Meiner Wahrnehmung nach ist es so, dass die Planfeststellung zurzeit acht Jahre im Durchschnitt braucht. Die Bauzeit beträgt maximal zwei bis drei Jahre. Ich lasse mich gerne korrigieren, aber das ist das, was wir bemängeln: dass wir zwar schön die Gesetze umformuliert haben, aber am Ende des Tages nicht sehr viel Zeitersparnis dabei rumgekommen ist. Wir brauchen aber diese Zeitersparnis, um den hohen Investitionsrückstau, den wir gerade bei den maroden Brücken haben, aufholen zu können. Wir können es uns in Zukunft aus meiner Sicht nicht leisten, 10 oder 15 Jahre zu brauchen, um eine Brücke zu ersetzen. Wenn wir von Neubau reden, ist das was ganz anderes. Es ist natürlich gerechtfertigt, dass die Bürger Einspruch erheben können, wenn was Neues gebaut wird. Aber wenn eine Brücke ersetzt wird, dann verstehe ich nicht – ich hatte

das auf irgendeinem Kongress gehört –, dass sich ein Dezernat mit 530 Einsprüchen beschäftigen muss. Bis die abgearbeitet sind, kann nicht viel passieren. Das ist das Hauptproblem. In den Niederlanden ist das wohl alles etwas anders geregelt. Da bezahlt man im Zweifel den Betroffenen Geld. Ich weiß nicht, ob man das in Deutschland auch so machen will. Aber da ist der Knackpunkt. Wir brauchen viel zu lange, bis wir Baurecht haben. Die eigentliche Bauphase ist gar nicht so lang.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank für Ihre Beantwortung. Ich würde gern in die zweite Runde starten und dem Kollegen Dudas für die SPD-Fraktion das Wort erteilen.

Gordan Dudas (SPD): Meine zweite Frage richtet sich an die beiden Vertreterinnen der kommunalen Spitzenverbände. Es geht um das TIC-System. Wie funktioniert heute die Abstimmung bei der Einrichtung von Umleitungen? Reicht das bestehende TIC-System aus Ihrer Sicht für die transparente Kommunikation aus oder ist das noch ausbaufähig?

Oliver Krauß (CDU): Ich habe in der vorigen Fragerunde mit Erstaunen zur Kenntnis genommen, Herr Kollege Rasche, dass es hier um Schuldzuweisungen oder wie auch immer geht.

(Zuruf von Gordan Dudas [SPD])

– Ich merke, wir kommen langsam zur Sache, Kollege Dudas. Aber Sie gestatten mir, dass ich darauf reagiere, dass wir uns mit der Fragestellung, die Sie uns aufgegeben haben, befassen wollen. Die Autobahn GmbH hat durchaus Niederlassungen in Nordrhein-Westfalen. Uns geht es darum, dass wir dem Inhalt der Fragestellung nähertreten und keine Schuldzuweisungen an den Tag legen.

Wir haben eine Frage an den ADAC. Ich habe mit Erstaunen, Herr Professor Suthold, zur Kenntnis genommen, dass Sie feststellen, eine frühzeitige Kommunikation führt zu einer Halbierung der Probleme. Haben Sie neben der digitalen Akte weitere Vorschläge, um Planungs- und Genehmigungsverfahren zu vereinfachen? – Danke.

Martin Metz (GRÜNE): Meine Frage richtet sich an Frau Dr. Beckefeld. Ich zitiere aus der der Anhörung zugrundeliegenden Antragsdrucksache, dem SPD-Antrag. Zitat:

„Die Umleitung der aktuellen A42-Sperrung darf ausschließlich weiträumig über die Bundesautobahnen A2 und A40 erfolgen ...“

Ich wäre Ihnen, Frau Dr. Beckefeld, dankbar, wenn Sie aus Sicht von Straßen.NRW erklären könnten, wer für die Umleitung und auch die verkehrsrechtlichen Anordnungen in Bezug auf Autobahnen rechtlich zuständig ist und wie aus Sicht von Straßen.NRW – ich würde ja gerne die Autobahn GmbH zu diesem Punkt befragen, kann es aber nicht – die Autobahn GmbH da vorgeht.

Christof Rasche (FDP): Meine Frage geht an Professor Ostrowski. Wir haben im Antrag und in mehreren Stellungnahmen davon gelesen, dass im Verkehr weitläufig vor allem die Schwertransporte umgeleitet werden müssen, es zu Fahrverboten in erheblichem Maße gekommen ist und weitere erhebliche zu befürchten sind. Schildern Sie das einmal aus Blick Ihres Verbandes und machen uns die Problematik deutlich.

Klaus Esser (AfD): Auch wir würden gerne in unserer zweiten Frage den Verband Spedition und Logistik ansprechen. Sie haben, Herr Professor Dr. Ostrowski, in der Stellungnahme Ihres Verbandes die Wichtigkeit von Wiegeanlagen und möglicherweise auch dynamischen Wiegeanlagen angesprochen, für die es Ihrer Aussage nach aktuell noch keine Anbieter auf dem Markt gibt. Das wäre aus Ihrer Sicht ein wichtiger Punkt. Wir haben das so verstanden, dass nicht nur der Brückenzustand, also der Zustand der Bauwerke, einem Monitoring unterliegen sollte, sondern auch diese wichtige Frage der möglichen Überladung von LKW-Achslasten, die wohl einen großen Impact auf unsere Straßen- und Bauwerkszustände haben. Können Sie aus Sicht Ihres Verbandes noch mal ausführen, welche Rolle überschwere LKW bei der Beschädigung der Infrastruktur spielen und welche Lösungen insbesondere für Wiegeanlagen sich Ihr Verband vorstellt? -Vielen Dank.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank auch für die Fragestellungen der zweiten Runde. Ich bitte die Spitzenverbände, die Fragen von Herrn Dudas zu beantworten.

Claudia Vago (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Uns ist bekannt, dass noch nicht alle Kommunen derzeit an dem TIC-System teilnehmen. Leider ist uns auch bekannt, dass es sehr starke personelle Engpässe aufseiten der Kommunen gibt, sodass dort nicht immer die entsprechenden Personen die Arbeiten vorbereiten können.

Prof. Dr. Roman Suthold (ADAC Nordrhein): Es ging um weitere Vorschläge, um die Planungsverfahren zu beschleunigen. Einen Ansatz habe ich, glaube ich, angedeutet. In den Niederlanden werden die Klagemöglichkeiten eingeschränkt, bzw. da gibt es monetäre Entschädigungen anstatt einer Klagemöglichkeit. Ich will das nicht falsch interpretiert wissen, aber es gibt die Möglichkeit, strategisch gegen Maßnahmen zu klagen, indem man zum richtigen Zeitpunkt die Klage einreicht, um die Verfahren hinauszuzögern. Das müsste man aus meiner Sicht bei den Ersatzneubauten klar beschränken, sodass Einwände vorgebracht werden können, aber sie den Planungsprozess nicht so weit hinauszögern können. Das wäre eine Möglichkeit.

Das andere, was man diskutieren kann, ist: Sind noch sehr umfangreiche Umweltgutachten notwendig, wenn man einen Ersatzneubau erstellt? Man kann natürlich die Umweltbelange nicht aus den Augen lassen. Ich möchte betonen, dass das nicht komplett rausfallen muss. Aber da könnte man aus meiner Wahrnehmung heraus zumindest zeitliche Einsparungen einbringen.

Das Dritte wäre, dass man versucht, die personellen Engpässe in den Abteilungen der Planfeststellungsbehörden zu beseitigen, in denen sich die Einsprüche stauen. Das ist

das, was ich wahrgenommen habe. Es gibt wirklich Dezernate, die damit überfordert sind, dass sie Einsprüche bearbeiten müssen. Da könnte man ansetzen – theoretisch. Ich weiß, praktisch ist es bei dem Personalmangel, den wir auf allen Ebenen im Bereich des Bauens haben, sehr schwierig.

Dr.-Ing. Petra Beckefeld (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Herr Metz, die Zuständigkeit für die Umleitung der Autobahnen liegt bei der Autobahn GmbH. Es gibt für die wesentlichen Strecken jeweils Bedarfsumleitungen, die geregelt sind. In dem Moment, in dem ein Autobahnabschnitt gesperrt wird, wird der Verkehr automatisch umgeleitet. Sie kennen alle noch diese Umleitungsschilder, sofern man nicht nur mit dem Navi oder dem Handy unterwegs ist. Es gibt die Bedarfsumleitung, auf der offiziell der Verkehr geführt wird. Ein Problem, das aus den Umleitungsverkehren für die Kommunen oder alle involvierten Straßenbaulastträger entsteht, ist, dass der Verkehr sich eben nicht nur die Bedarfsumleitung sucht, sondern die Menschen weichen nach ihren Navis auch auf andere Straßen aus, sodass immer weiträumigere Umleitungen gefahren werden.

Zuständig ist die Autobahn. Die Autobahn geht, wenn sie so ein Problem hat, wie sie es bei der A42 gemacht hat, auf die Kommunen zu und kommuniziert mit den Kommunen und mit uns als Straßenbaulastträger, weil ein Teil der Umleitungsverkehre auf unseren Strecken erfolgt. Dann gibt es Abstimmungsgespräche. Jeder sieht zu, dass die eigenen Baustellen dort reduziert werden, wenn man weiß, es wird eine längere Phase geben. Aber die Zuständigkeit ist ganz klar bei der Autobahn in Abstimmung mit den Kommunen. Die Autobahn muss sich ins Benehmen setzen und der jeweilige Straßenbaulastträger – das sind bei den Umleitungen der A42 überwiegend Kommunen – macht dann die verkehrsbehördlichen Anordnungen jeweils auf seiner Strecke. Das klingt ein bisschen kompliziert. Für die Beteiligten ist das Wesentliche, miteinander zu reden. Herr Hamann hat es vorhin angesprochen. Jeder weiß, wofür er zuständig ist. Wenn ein Problem auftaucht, geht die Autobahn her und lädt die Beteiligten ein. Man stimmt sich ab, und jeder erlässt dann für seinen Bereich die notwendigen verkehrsbehördlichen Anordnungen. Das läuft über sehr enge Kommunikation.

Wir haben unsererseits verfolgt – wir haben danach Analysen gefahren –, wo sich der Verkehr verteilt und dann festgestellt, dass zwei Drittel tatsächlich auf den großräumigen Umleitungen gelandet ist und das letzte Drittel trotzdem der Kommune wehtut. Aber die Zuständigkeit ist hier bei der Autobahn in Abstimmung mit der Kommune.

Prof. Dr. Rüdiger Ostrowski (Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen): Zunächst eine Randbemerkung. Es mag an meinem 60-jährigen Gehörgang liegen, aber ich verstehe die meisten hier sehr schlecht – bis auf Herrn Rasche und Herrn Metz. Ich würde mich freuen, wenn alle etwas lauter und klarer sprächen. Ich muss mich unheimlich bemühen. Den anderen rechts und links neben mir geht es auch so. Das weiß ich. Vielleicht geht es anderen auch so.

Zum Thema „Schwertransporte“. Schwertransporte sind überall in Deutschland und auch in NRW sehr stark reguliert. Schwertransporte sind Transporte über 40 t im normalen Verkehr, 44 t im kombinierten Verkehr und ab einer Länge von ca. 18,70 m. Die

müssen angemeldet und behördlich genehmigt werden. Das ist im Grunde in Ordnung. Leider hat sich in den letzten Jahren und Jahrzehnten die Genehmigungsflut erhöht und es den Schwertransportunternehmen stark erschwert, vernünftige Transporte durchzuführen. 50.000 Euro – ja, Sie hören richtig – für eine Genehmigung beim Schwertransport, je nachdem, wie weit er durch NRW geht, sind keine Seltenheit mehr.

Das Thema „Schwertransporte“ trifft vor allem das Siegerland. Wir haben dort die Schwerindustrie oder sagen wir vorsichtshalber den Rest der Schwerindustrie, den wir noch haben. Diese Transporte kommen bedingt durch die Rahmedetalbrücke und andere Erschwernisse jetzt schlecht weg. Die Leverkusener Brücke bei Köln hat durch die Umfahrung über die Rodenkirchener Brücke und in den Norden nur einen Umwegeverkehr nach sich gezogen, aber keine große Erschwernis gebracht, außer den Mehrverkehr.

Ich bin froh, dass Christof Rasche diese Frage gestellt hat und der Schwerverkehr, der eigentlich ein Randthema in der Logistik ist, weil er Spezialverkehre abbildet und nur nachts fahren darf, wenn er bestimmte Gewichte und Längen hat, mehr in den Fokus gerät. Es kann nicht sein, dass ein Unternehmen ein halbes Jahr oder länger braucht, um eine Genehmigung zu bekommen und dann 50.000 Euro auf den Tisch legen muss. Die muss die Schwerindustrie bezahlen, um einen Transport durchzuführen.

Das heißt, die Anfrage ist richtig. Der Schwerverkehr hat gelitten und leidet weiter. Man tut immer so, als wären die Durchfahrverbote für eine Brücke nach 50, 60 Jahren völlig überraschend. Hier muss man sagen, fehlt es der Politik der letzten 10, 20, 30 Jahre völlig an Weitblick. Hätte man die Brücken frühzeitig in Angriff genommen – und da ist es völlig egal, welche Farbe gerade in der Regierung war –, dann wäre das Chaos nicht so groß geworden, wie es jetzt ist. Das zum Thema „Schwertransporte“.

Ich möchte den Kollegen vom Frachtführerverband kurz ansprechen, ob er ergänzen will. Er hat eher kleinere Transportunternehmen im Schwergutbereich. Vielleicht, Herr Hover, wollen Sie das kurz ergänzen. Wir sitzen in der Frage in einem Boot oder in einem LKW.

Marcus Hover (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW): Wir als führender Logistikverband vertreten nicht nur die Frachtführer. Das sei am Rande erwähnt. Die Sperrung für den Großraum- und Schwerlastverkehr war erheblich durch die Leverkusener Brücke geprägt. In extremen Auswüchsen fuhr ein Transport aus dem Siegerland, wenn er nach Dortmund wollte, über den Bonner Süden, über Mönchengladbach und dann obenrum, also einmal fast im Kreis, um zum Ziel zu gelangen. Das ist ökologisch und auch ökonomisch völliger Wahnsinn.

Wir stimmen absolut zu, dass gerade bei der Genehmigungsvergabe vieles zu tun ist, was die Beschleunigung und die Kostenfrage angeht, was die Anzahl der betroffenen angehörten Stellen angeht. Da muss sich was bewegen. Alleine, wenn wir einen energetischen Wandel in Deutschland schaffen wollen, müssen wir Windräder bauen. Diese Windräder fallen unter den Großraum- und Schwerlastverkehr. Das heißt, wenn wir da nicht mit der Genehmigungslage vorankommen, dann bleibt auch die Energie-wende stecken.

Prof. Dr. Rüdiger Ostrowski (Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen):

Das Thema „Wiegeanlagen“ haben wir mal aufgebracht. Wenn man sich die Geschichte der Leverkusener Brücke ansieht, ist hier in meiner Laufbahn zum ersten Mal eine flächendeckende Wiegeanlage etabliert worden, also auf allen Seiten der Zufahrt der Brücke. Ich bin zwölf Jahre darübergefahren. Wenn man sich ansieht, welche LKW da reingefahren sind, waren das nicht nur die Ausländer oder sonst was. Das war querbeet alles Mögliche an Transportern über der Gewichtsgrenze. Wir sind der Auffassung, und in USA ist das übrigens gang und gäbe, das ist gar keine neue Erkenntnis, dass man das möglicherweise etablieren kann. Sicherlich wird die Leverkusener Brücke stärkere Belastungen ermöglichen als die alte Brücke. Das ist klar. Man wird ausreichend Spiel nach oben eingebaut haben. Aber die Haltung verschiedener LKW-Fahrer, solche Brückenanlagen einfach zu passieren, obwohl es verboten ist, war schon erschreckend. Am Anfang hatte ich eine Verteidigungshaltung gegen die Branche. Die halte ich aber schon seit vielen Jahren nicht mehr aufrecht, wenn ich sehe, wer da alles reingefahren ist. Dieses Schild zu lesen ist die Pflicht eines Autofahrers, eines LKW-Fahrers, der eine Brille trägt und den Führerschein hat.

Vielleicht möchte der Kollege noch zur Wiegeanlage ergänzen. Ich glaube, neuralgische Punkte sind das Entscheidende – nicht die popelige Brücke an der Ecke 15, sondern beispielsweise eine Leverkusener Brücke oder die anderen Brücken im Kölner Raum.

Vorsitzender Matthias Goeken: Wenn Sie zeitlich noch im Rahmen bleiben, ergänzen Sie herzlich gerne.

Benjamin von Cetinich (Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen):

Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich fasse mich kurz. Es waren auch Straßenschäden angesprochen. Das wäre aus unserer Sicht tatsächlich eine clevere Lösung. So, wie man beim intelligenten Tachographen im Vorbeifahren prüfen kann, könnte man auch hier im Vorbeifahren prüfen. Denn was die Überladung angeht, so gibt es wenige schwarze Schafe, aber die schädigen die Straße. Dementsprechend hielten wir das tatsächlich für ein Mittel der Wahl, um viel und schnell zu testen und zu prüfen, um Schäden für die Zukunft zu vermeiden. – Vielen Dank.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank. – Damit ist auch diese Fragerunde beendet. Dann rufe ich die dritte Fragerunde auf. Herr Kollege Dudas, bitte sehr.

Gordan Dudas (SPD): Vielen Dank. – Meine Frage richtet sich an Frau Beckefeld von Straßen.NRW. Wir haben gerade über dieses TIC-System des Landesbetriebes gesprochen. Wie hoch ist der Anteil der Kommunen, die derzeit im Portal TIC Kommunal vertreten sind?

Vorsitzender Matthias Goeken: Vielen Dank. – Ich hoffe, dass die Akustik jetzt besser ist. Wir hatten einen Techniker hier. Wenn das nicht so sein sollte, melden Sie sich gern noch mal. Aber ich glaube, es ist etwas lauter geworden. Sonst bitte ich die

Redner, etwas näher ans Mikrofon zu gehen. Noch mal herzlichen Dank für den Hinweis. Wir hatten das schon festgestellt, aber mussten einen Techniker aus dem Landtag rufen. – Für die CDU-Fraktion fragt jetzt Herr Kollege Scheen-Pauls. Bitte sehr.

Daniel Scheen-Pauls (CDU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Frage richtet sich an Herrn Hamann. Die Kolleginnen der kommunalen Spitzenverbände hatten gerade schon mal TIC Kommunal angesprochen. Wie ist Ihre Einschätzung bezüglich des Programms? Würden Sie die Einschätzung teilen, dass personelle Engpässe in den Kommunen ein wesentlicher Faktor sind, warum es noch nicht in allen Kommunen eingesetzt wird, oder wie ist Ihre Einschätzung hierzu?

Martin Metz (GRÜNE): Kurze Rückmeldung aus dem Auditorium: Man versteht, meine ich, jetzt besser. Ich hatte eben scherzhaft gesagt, wenn Herr Dr. Ostrowski Herrn Rasche und mich gleich gut versteht, dann muss es sich um ein akustisches Problem handeln und nicht um ein anderes. Das würde diese These untermauern – dies bei aller aufrichtigen Sympathie. Wir hatten ja wirklich einen schönen Abend zusammen im Brauhaus.

Meine Frage richtet sich dennoch nicht an den VSL, sondern den VVWL, an Herrn Hover. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme, der VVWL befürworte Kompensationen bei der LKW-Maut über notwendige Umwege. Das ist auch Gegenstand des Entschließungsantrags, allerdings aus einer anderen Richtung gedacht. Würden Sie aus Sicht des Verbands eine grundsätzliche Öffnung für eine Debatte darin sehen, wie die LKW-Maut angepasst an solche Situationen wie Sperrungen, Umwege etc. dynamischer gestaltet werden könnte?

Christof Rasche (FDP): Lieber Kollege Martin Metz, wir beide genießen schon mal bilateral ein Glas Wein oder ein Glas Bier. Bei allen politischen Unterschieden, die es da so gibt, ist das gar nicht so tragisch, zumindest zwischen uns beiden überhaupt nicht.

Die Frage könnte ich an IHK und ADAC stellen, aber ich muss das nacheinander in zwei Runden machen. Es geht um Mittelerhöhungen, die vermeintlich notwendig wären, und es geht um das Thema „Baukostensteigerung“. Das hängt wahrscheinlich zusammen. Wenn ich an viele Sachen denke, die ich in den vergangenen Wochen und Monaten gelesen habe, habe ich den Eindruck, dass es prozentuale Schätzungen gibt, wie hoch die Baukostensteigerungen sind und zu was sie führen müssten. Die IHK hat in dieser Runde schon eine Frage gestellt bekommen. Deshalb fange ich in dieser Runde mit Herrn Suthold vom ADAC an, würde die Frage aber gleich noch mal wiederholen wollen.

Klaus Esser (AfD): Wir möchten gerne eine Frage an den ACE stellen. Verehrte Frau Räker, ich möchte in aller Höflichkeit eine inhaltlich herausfordernde Frage stellen. Mir ist beim Lesen Ihrer Stellungnahme etwas aufgefallen. Ich muss ehrlich sagen, ich hatte einen kurzen Moment gedacht, das geht ein bisschen am Thema vorbei, weil wir über Brückenschäden reden. Sie schreiben sehr viel über PKW, über Treibhausgas-

emissionen, über Information, über Kommunikation. Für den geneigten Betrachter hat das nicht in erster Linie direkt etwas miteinander zu tun. Deswegen würde ich Ihnen gerne die Frage stellen, warum Sie in Ihrer Stellungnahme die offensichtlichen Schädigungsfaktoren, also LKW – überladene LKW – nicht genannt haben und in positivem Sinne, warum für Sie vor allem PKW-Verkehr und das, was Sie in Ihrer Stellungnahme genannt haben, ein Faktor ist, um zukünftig, wie es der Antragstext sagt, zu einem vorausschauenden Brückenmanagement zu kommen. – Vielen Dank.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank für die dritte Fragerunde. Zuerst hat Herr Dudas Frau Dr. Beckefeld angesprochen.

Dr.-Ing. Petra Beckefeld (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen): Herr Dudas, wir haben im Moment auf TIC Kommunal ca. 200 Accounts mit 80 Teams dahinter. Das werden etwa 100 bis 150 Kommunen sein – das kann ich nicht nachvollziehen –, die ungefähr 1.000 Baustellen auf allen Straßenarten pflegen. Die Anzahl der Kommunen können die Kolleginnen besser nennen. Ich glaube, die Zahl liegt bei 300 irgendwas in NRW. Dann ist da noch Luft nach oben. Aber wir sehen auch die personelle Besetzung in den Kommunen und versuchen deswegen, das Angebot so einfach wie möglich zu gestalten. Wir bieten Schulungsmöglichkeiten an, Onlinekurse und auch eine sehr einfache und natürlich kostenlose Nutzung. Kollegen stehen immer für Rückfragen zur Verfügung. Man muss auch nicht nach Leverkusen in die Verkehrszentrale kommen, um geschult zu werden. Wir haben die Schwellen sehr, sehr niedrig gelegt, damit möglichst viele Kolleginnen und Kollegen in den Kommunen, die diese Tätigkeit in der Regel nur nebenher machen, diese leisten können. Der Wunsch ist, dass das noch mehr wird. Wie gesagt, circa. 200 Accounts sind zurzeit aktiv.

Ocke Hamann (IHK NRW): Herr Vorsitzender! Herr Scheen-Pauls, zu TIC Kommunal kurz erläutert: Was ist der Hintergrund? Warum ist TIC Kommunal wichtig? Weil in TIC Kommunal alle Baustellen eingepflegt werden können, die kommunal vorhanden sind, und zwar in Ergänzung zu den Baustellen, die Straßen.NRW dort einpflegt. Das heißt, man kann Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Baustellen frühzeitig feststellen und damit vermeiden, dass es zu Dominoeffekten in irgendeiner Form kommt, also drei Baustellen in einem gleichen Gebiet eingerichtet werden, dann nichts mehr geht und alle überrascht sind, dass die Abstimmung vorher nicht so gelaufen ist, wie sie hätte laufen sollen. TIC Kommunal bietet als Plattform die Möglichkeit, frühzeitig zu erkennen, wo es Konflikte geben könnte und dann gemeinsam zu planen. Insofern halten wir das auch in dem vorhin skizzierten Zusammenhang für wichtig: mehr Abstimmung, bessere Abstimmung, Intensivierung der Abstimmung zwischen den verschiedenen Planungsbehörden. Am liebsten wäre es uns, noch die Bahn hinzuzuziehen. Das sei als Randbemerkung erlaubt. Insofern glaube ich, ist es sinnvoll, weiter dafür zu werben.

Wir beobachten, dass der Werbeprozess, um alle Kommunen in NRW für dieses Thema zu gewinnen, schon sehr lange läuft und der Aufwand für die Kommunen, einzusteigen, durchaus überschaubar ist. Wir wundern uns deshalb sehr, dass dort nicht inzwischen 95 oder 90 % Beteiligung stattfinden. Nur wenn TIC Kommunal flächen-

deckend für NRW alle Kommunen umfasst, hat man ein vernünftiges und vollständiges Bild. Deswegen haben wir immer wieder auch mal angeregt, zu überlegen, wie man vonseiten der Landesregierung den Druck erhöhen und darüber nachdenken kann, ob die Teilnahme an TIC Kommunal verpflichtend gemacht wird für alle Kommunen – einfach um die Vorteile zu generieren, die aus dem Projekt kommen.

Marcus Hover (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW): Herr Vorsitzender! Vielen Dank, Herr Abgeordneter Metz, für die Frage. Bezüglich der Betroffenheit, die durch eine solche Brückensperrung entsteht, will ich die Containerumfahrten am Niehler Hafen nennen. Wenn da ein Unternehmer Container abfährt, zum Beispiel von Köln Niehl auf die gegenüberliegende Rheinseite, dann ist es am extremsten. Da werden im Vorfeld Preise vereinbart, bei denen sehr detailliert gerechnet wird, was das Ganze kosten darf. Diese Preise sind aufgrund des immensen Wettbewerbsdrucks, unter dem die Branche steht, sehr, sehr knapp kalkuliert. Wenn diese Brücke ausfällt und ich als Unternehmer nicht mehr die verpflichteten fünf Fahrten am Tag schaffen kann, sondern nur noch drei oder vielleicht, wenn ich aufgrund der Staulage Pech habe, nur eine, dann muss ich mehr Fahrzeuge einsetzen. Aufgrund des Personalmangels gelingt mir das aber nicht. Das heißt, ich komme in die Situation einer Vertragsstrafe, und auf den Mehrkosten, die die mir durch zusätzlichen Fahrzeugeinsatz entstehen, bleibe ich komplett sitzen. Das ist das eine.

Jetzt fährt so ein Unternehmen aber nicht nur von Köln-Niehl über die Brücke, sondern entweder über Rodenkirchen oder über die Fleher Brücke. Das heißt, wir reden über 70 Mehrkilometer. Dieses Unternehmen muss neben all den Problemen, die es hat, auch noch zusätzliche Mautgebühren dafür bezahlen, dass eine staatliche Infrastruktur ausgefallen ist. Das wird als sehr ungerecht empfunden. In diesem Zusammenhang haben sich viele unserer Mitgliedsbetriebe an uns gewandt und gefordert: Ihr müsst gucken, dass Ihr die Maut zumindest kompensiert bekommt. Das geht doch nicht. Hier passiert Mist, und wir müssen den nicht nur ausbaden, wir müssen dafür auch noch extra zahlen. – Um es auf einen ganz kleinen Punkt runterzubringen: Je schlechter die Infrastruktur, desto mehr Maut kassiert der Staat dafür. – Das ist natürlich sehr, sehr kurz gesprungen. Sie fragten explizit nach der Mautkompensation. Dafür setzen wir uns natürlich ein, auch wenn das sicherlich schwierig von der Verwaltung her auszugestalten ist.

Generell sehen wir Förderungsbedarf bei einem Brückenausfall, wenn wir an die Unternehmerinnen und Unternehmer denken, die im Sauerland bei der Rahmedetalbrücke ansässig sind und auf einmal überhaupt keinen sinnvollen Zugang zum Ruhrgebiet mehr finden können, außer über irgendwelche wirklich ungeeigneten Nebenstrecken. Da bleibt sämtliche Effizienz hängen. Die Leute verlieren Fahrpersonal, weil die Fahrerinnen und Fahrer keine Lust haben, sich morgens schon in den Stau zu stellen, um den Betrieb überhaupt zu erreichen und von dort wieder wegzukommen. Da ist durchaus großer Handlungsbedarf. – Vielen Dank für die Frage.

Prof. Dr. Roman Suthold (ADAC Nordrhein): Es ging um die Mittelenerhöhung oder die Baukostenerhöhung. Ich habe eben gegoogelt. Allein im vierten Quartal 2022

hatten wir 19 % Baukostensteigerung im Straßenbau laut Statistischem Bundesamt. Das zeigt, dass da zwingend mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen, wenn man das erreichen will, was man sich als Ziel gesetzt hat.

Ich hole kurz aus. Aus Sicht des ADAC haben wir kein grundsätzliches Finanzierungsproblem. Die Maut wurde gerade angesprochen. Die Maut ist zweckgebunden und müsste eigentlich für den Straßenbau und für den Brückenbau eingesetzt werden. In der Realität sieht das etwas anders aus. Das müssen wir nicht diskutieren.

Aus unserer Sicht haben wir eher ein Umsetzungsproblem. Der Personalmangel ist das große Problem. Von finanzieller Seite ist klar, wenn das Land nicht genug Mittel vom Bund bekommt, hat man auch ein Problem. Aber vom Grundsatz her sagen wir immer, es gibt keine finanziellen Probleme im Straßenbau – wegen der Mauteinnahmen, aber auch Teilen der Mineralölsteuer. Man kann über die Energiesteuer diskutieren. Non-Affektationsprinzip. Aber die Mineralölsteuer wurde mal zum Teil mit Zweckbindung eingeführt. Deswegen gibt es aus Sicht des ADAC kein finanzielles Problem, sondern ein Umsetzungsproblem bzw. ein Zuteilungsproblem.

Sie hatten noch die Frage gestellt, was ich an Lösungsansätzen habe, um das zu beseitigen. Habe ich das richtig verstanden?

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

– Okay. Um dem entgegenzuwirken könnte man nicht nur die Mittel erhöhen. Man könnte auch neue innovative Bauverfahren einsetzen, beispielsweise Funktionsbauverträge abschließen, damit man den Unternehmen die Möglichkeit gibt, innovative Verfahren einzusetzen, die kostengünstiger sind. Ich habe mitbekommen, dass mittlerweile manche Bauvorschriften veraltet sind, weil man ganz andere Verfahren einsetzen kann.

Jael Rachel Räker (ACE Auto Club Europa): Vielen Dank, Herr Esser, für Ihre Frage. Der ACE vertritt unter anderem Vertreterinnen und Vertreter, Pendlerinnen und Pendler, Berufspendlerinnen und -pendler, sowie Privatpersonen. Gerade der Bereich der Schwerlasttransporte wird durch andere Verbände vertreten. Deswegen haben wir uns als Mobilitätsbegleiter mit Fokus auf die Pendlerinnen und Pendler geäußert. Außerdem ist in dem Antrag der SPD nicht ausschließlich die Rede von Schwerlasttransporten. Diese betragen zum Beispiel anteilig 12,5 %. Das heißt, die übrigen 87,5 % entfallen auf die anderen Logistikbereiche und normalen PKW. Daher haben wir uns in der Stellungnahme auf diesen Bereich fokussiert.

Auch für Pendlerinnen und Pendler gilt, diese Umwege, die für alle im Moment ein Problem darstellen, machen einen großen Zeitfaktor und Kostenfaktor aus. Die Wirtschaftlichkeit bei Fahrten ist sehr eingeschränkt. Wir haben eben von einigen Zahlen gehört. Auch für uns ist bei aller Mobilität immer der Umweltaspekt ein Aspekt, den wir als wichtig empfinden. Die CO₂-Emissionen werden durch große Umwege oder die Verlagerung von Transporten erhöht, soweit sie verlagert werden können. Die Belastung betrifft einfach alle. Das sind nicht nur Menschen, die mobil sind, sondern auch die Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Gebiete, wie man gerade im Bereich der Rahmedetalbrücke immer wieder in den Medien sieht.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank für die Beantwortung der Fragen. – Wir steigen in die nächste Fragerunde ein. Für die SPD-Fraktion spricht Frau Kahle-Hausmann. Bitte sehr.

Julia Kahle-Hausmann (SPD): Danke schön, Herr Vorsitzender. – Unsere Frage geht an Herrn Hamann. Ihr Kollege Ralf Geruschkat, der SIHK-Hauptgeschäftsführer, hat anlässlich der Brückensperrung in Hagen vergangene Woche dringende Planungen angemahnt und auf dringend notwendige Investitionen verwiesen, weil, so das Zitat, alles den Bach runtergehe. In Hagen ist dabei das Problem, dass die Brücke, die jetzt für alles über 3,5 t gesperrt ist, in kommunaler Baulastträgerschaft liegt und Hagen ähnlich wie viele Städte im Ruhrgebiet, die unter Brückensperrungen temporär leiden, nicht gerade mit viel Geld im Haushalt gesegnet ist, sondern tatsächlich bettelarm ist. Dieses Zuständigkeitsgerangel der Brückensanierung in kommunaler Last, in Landes-trägerschaft drängt sich irgendwie als Teil des Problems und nicht Teil der Lösung auf. Ihre Meinung würde uns dazu interessieren.

Ralf Schwarzkopf (CDU): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Meine Frage richtet sich an Straßen.NRW, an Frau Dr. Beckefeld. Können Sie etwas zum Stand der Brückensanierungen in Nordrhein-Westfalen sagen? Gibt es Bauprojekte oder Sanierungsprojekte, die in Kürze begonnen werden können oder Projekte, die in Kürze abgeschlossen werden können? Gibt es Schnellbauverfahren? Wenn ja, welche und wie können die angewandt werden?

Martin Metz (GRÜNE): Die Frage richtet sich an die Ingenieurkammer. In der Stellungnahme der Ingenieurkammer-Bau NRW ist sehr ausführlich über die Situation bei der Autobahn GmbH ausgeführt. Die Frage wäre: Können Sie die anderthalb Seiten noch mal aus Ihrer Sicht zusammenfassen und sagen, wo die Kernprobleme derzeit bei der Autobahn GmbH aus Ihrer Sicht liegen?

Christof Rasche (FDP): Herr Vorsitzender! Wie schon angekündigt, stelle ich jetzt an Herrn Hamann die Frage: Die Kombination Haushaltsmittel, zum Beispiel Landesstraßen, minimal erhöht im Vergleich zur Baukostensteigerung um zum Beispiel 19 %, wie gerade gesagt. Führt das zu der These, dass dann im Ergebnis weniger gebaut werden kann als in den Jahren zuvor?

Klaus Esser (AfD): Sehr geehrter Herr Felsch, wenn ich das in Ihrer Stellungnahme von der Tonalität her richtig aufgenommen habe, dann kritisieren Sie diese geplante Rohstoffabgabe, die aus Ihrer Sicht einer Sanierungsoffensive entgegensteht. Können Sie dazu bitte noch etwas näher ausführen? Haben Sie konkrete Dimensionen und Zahlen dazu? – Vielen Dank.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank für die Fragestellungen in dieser Runde. Als Erstes geht es um die Frage von Frau Kahle-Hausmann an Herrn Hamann von der IHK. Bitte sehr.

Ocke Hamann (IHK NRW): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Es geht um das Thema „Wer übernimmt welche Kosten bei welcher Baustelle? Was ist mit den Kosten, die entstehen, wenn Umleitungsverkehre erforderlich sind, weil eine Maßnahme zwingend notwendig ist, eine Brücke gesperrt werden muss, zumutbar oder müssen verrechnet werden?“. Vielleicht lassen Sie mich zweiteilig antworten. Ich glaube, wir haben infrastrukturell ein gewaltiges Problem, weil wir mit allen Maßnahmen, die wir bisher ergriffen haben, den Verfall noch nicht stoppen konnten. Der Verfall geht immer noch schneller voran als wir es schaffen, Brücken zu erneuern, Straßen zu sanieren und dergleichen. Das heißt, wir haben eine zunehmende Wahrscheinlichkeit, dass wir solche Ausfallerscheinungen haben und kurzfristig mit Maßnahmen reagieren müssen und dies neben den Maßnahmen, die wir ohnehin geplant haben.

Aufgrund der Bedeutung, die die Infrastruktur für die Wirtschaft, für den Wirtschaftsstandort hat, würde ich sagen, auf jeden Fall muss die Erneuerung vorgehen. Wenn mein Dach kaputt ist, muss ich das Dach halt reparieren. Wenn ich dabei die Hecke des Nachbarn kaputt mache, weil ich da irgendein Gerüst hinbauen muss, dann geht erst mal vor, das zu machen. Wenn ich mich mit Formalismen aufhalte, weil der Nachbar sofort mit seinem Formular dasteht und sagt: „Dafür musst du das erst mal alles ausfüllen, sonst darfst du hier dein Gerüst nicht hinstellen“, dann, glaube ich, machen wir in Deutschland was falsch. Man darf diese Bürokratie, die hinter solcher Zurechnung der Kosten steckt, nicht vernachlässigen. Man sollte sehr aufpassen, wo man was in Rechnung stellt. Solange es uns gut geht und alle das Geld haben, sagt keiner was, wenn er irgendwo mit einem Topf Farbe was nachstreichen muss. Wenn es aber allen schlecht geht, dann schieben wir uns gegenseitig das Dokument rüber und sagen: Du musst da noch mal nachrechnen, weil die Umleitungsstraße um so und so viele tausend Euro verfällt, und deswegen kriege ich jetzt noch 5.000 Euro von dir. – Ich glaube, wir müssen da mit großem Augenmaß operieren und sollten solche Sachen wie Bagatellgrößen definieren und sagen: Ab der Stelle ist das Spiel „Wer bezahlt wann?“ sinnvoll und notwendig und ab der und der Stelle fällt das unter das Stichwort „Bagatelle“. Am Ende zahlt es die öffentliche Hand, also wir alle. Ich glaube, da sollten wir die Notwendigkeit in den Mittelpunkt stellen, die Infrastruktur am Laufen zu halten. Das muss einfach das obere Thema sein.

Ja, wenn ich die Hecke vom Nachbarn kaputt mache, dann muss ich was tun. Aber wenn es nur um eine Pflanze geht, kann der das vielleicht mal einfach am Samstag mitmachen. Ich glaube, dieses Augenmaß, was wir da brauchen, kann auch politisch forciert werden, nämlich zu sagen, wir rechnen das nicht auf den letzten Pfennig genau aus. Das funktioniert nicht. Das macht allen nur Arbeit, egal wo sie sitzen.

Dr.-Ing. Petra Beckefeld (Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen): Herr Schwarzkopf, vielen Dank für die Frage. Heute ist wieder eine neue Brückenbaustelle begonnen worden: Kapellen Weg an der B58, Niederrhein. Ein Projekt mit Kosten von ungefähr 2,5 Millionen Euro, also nicht ganz klein. Tatsächlich haben wir zum Jahresanfang in unserem 400-Brücken-Zehnjahresprogramm 16 Brückenbaumaßnahmen im Bau gehabt. Dieses 400er-Programm betrifft sowohl Land als auch Bund. Das kann man nicht nach Haushaltsmitteln abgrenzen. Wir hatten im letzten Jahr identifiziert, dass wir bei einem Teil dieser Bauwerke einen sehr zeitnahen Handlungsbedarf haben.

Bei dem anderen Teil ist das wünschenswert. Diese 400er-Liste gehen wir an. Wir haben dieses Jahr mit 16 Bauwerken im Bau begonnen und wollen weitere 35 beginnen. Drei waren es schon. Heute ist eine vierte dazugekommen.

In vielen Bereichen setzen wir auf Schnellbauweisen. Wir machen funktionale Ausschreibungen, um die Ressourcen zu bündeln. Wir haben innovative Bauverfahren in der Anwendung, auch bei den Ausschreibungen, die hier auf den Markt gekommen sind. Wir haben zurzeit noch eine Ausschreibung, die im Sommer bezuschlagt wird. Das ist eine funktionale Ausschreibung, bei der wir drei Brücken und die Straßenbauabschnitte dazwischen in ein Paket gepackt haben, damit man Effizienzen bündelt. Dann bin ich wieder bei diesen 19 % Baukostensteigerung. Wenn man es schafft, Maßnahmen zusammenzufassen und zu bündeln, dann wird es in Summe günstiger. Deswegen kann ich mich nicht auf diese 19 % festlegen. Das ist nichts, was wir in unserem Budget so merken. Wir haben eine Steigerung, ja, aber die kann ich nicht in den Zahlen greifen, weil wir jetzt anders ausschreiben als wir es vorher getan haben. Wir heben natürlich Effizienzen. Wenn Sie für drei Brücken plus die Strecke dazwischen nur eine Baustelleneinrichtung haben und komplett darüber bauen können, ist das Bauen in Summe günstiger, als wenn Sie das in Teilabschnitte zerlegen. Das ist ein Weg, den wir gehen wollen. Wir wollen bündeln, auch mehrere Brückenbaustellen bündeln, kleine, einheitliche Brücken zusammenfassen. Das findet sich in unserem 400er-Konzept wieder. Wenn wir das tun wollen, sind diese innovativen Bauverfahren, wo wir die Baufirmen mitnehmen, wo wir Standardbauweise und Fertigteilbauweise mit einsetzen ... Das geschieht aber auch über funktionale Ausschreibungen, das Know-how, das Hirnschmalz der Menschen in den Bauunternehmen und in den Planern.

Vergaberechtlich und auch zeitlich ist es viel effizienter, wenn sich ein Bauunternehmen, das keine eigene Planungsabteilung hat, einen externen Planer greift. Deswegen ist Herr Dr. Bökamp nicht ganz so sauer auf uns, wenn wir mehr funktional machen. Dass man das nur macht, finden die Ingenieure, die Ingenieurbüros nicht so gut. Viele Bauunternehmen haben eben nicht die eigenen Kompetenzen im Haus, aber sie haben auch nicht diese Ausschreibungsfristen, wie wir sie als öffentliche Hand haben. Wir müssen nach bestimmten Richtlinien ausschreiben und es dauert, bis es dann soweit kommt.

Zurück zu Ihrer Frage. Wir sind unterwegs. Wir wollen dieses Jahr 51 Maßnahmen im Bau haben und natürlich einige davon in diesem Jahr fertigstellen. Wir haben neue Zugänge, beispielsweise in Münster mit einem sehr diffizilen und verkehrlich sehr bedeutenden Knotenpunkt bei einer Maßnahme, die wir konventionell ausgeschrieben haben. Da hätten wir drei Behelfsbrücken gebraucht. Dann kam das Unternehmen zu uns und hat gesagt: Wir hätten eine andere Idee. Bekommen wir das noch rein? – Ohne Preisänderung, also plus minus null, haben wir das Konzept geändert. Dort ist jetzt ein Schnellbauverfahren zum Einsatz gekommen, sodass die Bauzeit von gut vier Jahren auf gut zweieinhalb Jahre reduziert werden konnte.

Das sind Ressourcen, die wir schaffen, wo wir wieder Personal freischaffen für weitere Aufgaben. Je kürzer die Bauunternehmung für die Umsetzung braucht, je kürzer meine Leute Bauüberwachung machen müssen, desto mehr Menschen können sich um die nächsten Bauwerke kümmern. Das ist eine Gemengelage. Das sind viele Themen, die

hier angesprochen sind, die wir versuchen in unserem Brückensanierungsprogramm unterzubringen. Deshalb wir optimistisch, dass wir das schaffen. 51 Brücken im Bau hat der Landesbetrieb noch nie gemacht. Wir hatten 15 Schnellbaubrücken beim Hochwasser. Aber auch die mit Stand heute 20 Maßnahmen im Bau sind schon Spitzenwerte, und wir sind im April.

Wir glauben, dass wir mit dieser Bündelung von Maßnahmen die Sanierung, wie wir sie in das Konzept geschrieben haben ... Wenn alle mitspielen. Die Abstimmungsgespräche mit den Kommunen, die wir viel über TIC Kommunal kommunizieren, dass wir da wirklich mit allen uns austauschen können ... Die vielen Betroffenheiten durch die verkehrlichen Beeinträchtigungen, durch die Baustellen müssen berücksichtigt werden. Das erfordert sehr viel Abstimmungsprozesse. Das ist eine Herausforderung, für die wir die Unterstützung der Kommunen und der Stakeholder und auch die Rückenbedeckung der Politik benötigen. Dann sind wir optimistisch, dass wir das Sanierungsprogramm so durchziehen können. – Vielen Dank.

Dr.-Ing. Heinrich Bökamp (Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vielen Dank, dass Sie sich mit dem Thema beschäftigen und ich als Ingenieur, der den größten Teil seines Berufslebens mit Brücken verbracht hat, ein paar Sätze dazu beitragen darf. Als ich dieses Wort „Desaster“ zuerst gelesen habe, habe ich gedacht, das Desaster kommt noch, das ist noch gar nicht da. Das fängt damit an, dass zum Beispiel Brückenprüfungen nicht gesetzlich vorgeschrieben sind. Das macht der eine oder andere nach Kassenlage. Der eine macht es, der andere halt nicht, sodass da noch eine ganze Reihe von Überraschungen irgendwo sitzt. Es ist leider so, dass wir mehrere Bauwerke entdeckt haben, die auf einer Art Intensivstation liegen. Das ist im Krankenhaus genauso. Sie können nicht sicher sagen, wie sie in zwei, drei Wochen damit umgehen werden. Die werden sich überraschend melden, wenn die es nicht mehr tun.

Was mancher vielleicht übersieht: Das Risiko ist für uns aus Ingenieursicht nicht allein der Verkehrsstau, sondern Sie haben es bei Brückenbauwerken mit sicherheitsrelevanten Bauwerken zu tun, mit denen Gefahr für Leib und Leben verbunden ist, wenn das schiefgeht. Die Autobahn GmbH hat mehrere tausend Brücken vor sich und ist als neue Verwaltung geschaffen worden, die erst mal in Gang kommen muss. Ich bin beim Runden Tisch der Autobahn GmbH in Berlin dabei. Da sind schon viele Themen, bei denen man als Praktiker eher sagen würde, die können wir demnächst mal machen. Da werden Forschungsergebnisse und andere Dinge diskutiert und überlegt, wie man die in den Markt reingebracht kriegt. Da würde ich eher sagen – die Arbeit wird ja vor der Schippe gemacht, das ist beim Landesbetrieb genauso –, in Hamm oder und wo die alle in NRW sitzen, müsste man mehr Entscheidungsfreiheit kriegen und gucken, dass man da die Dinge voran kriegt. Denn jetzt rechnen wir auch in den Ingenieurbüros nach und gucken, wie viele Reserven noch drinstecken. Dann geben wir Traglastreserven heraus und sagen schlimmstenfalls, es darf nur noch eine Spur gefahren werden oder die Spur muss eingezogen werden, damit man weniger Last darauf hat. Das sind im Ergebnis alles Dinge, durch die wir die Reserven noch weiter in Anspruch nehmen und nichts besser machen. Das ist wie beim Auto. Wenn Sie da eine Mängelliste haben und sagen: „Reparieren tue ich demnächst“, dann wissen Sie zwar, was auf Sie

zukommt, es verbessert sich aber keinesfalls und Sie kriegen ein immer größeres Risiko, was nachher kommt. Dann nimmt man sehenden Auges in Kauf, dass Überraschungen nicht ausgeschlossen sind.

Der Autobahn GmbH man muss zugutehalten, sie ist erst gerade am Start. Es sind mehrere tausend Menschen, die da arbeiten. Das ist weit weg in Berlin. Sie hat, wenn Sie die ganzen Bauwerke hochrechnen, sicherlich ein Vierteljahrhundert, wenn nicht sogar deutlich länger zu tun, bis sie an das letzte Bauwerk kommt. In der Zeit werden sich die vorhandenen Bauwerke verändern. In 25 Jahren werden wir eine ganze Reihe Bauwerke haben, die jetzt noch nicht auf der Liste stehen, dann aber dazukommen.

Ich glaube, wenn man da jetzt nicht die Ampel auf Rot schaltet und guckt, dass man das miteinander irgendwie hinkriegt, auch was Umleitungsstrecken angeht ... So gut es ist, dass wir sie haben, hat die Umleitungsstrecke vier Wochen später auch ein Problem. Dann brauchen Sie die nächste Umleitungsstrecke. Damit belasten Sie Bauwerke, die vorher diese Lasten gar nicht bekommen haben. Den Schwerlasttransport kriegen Sie meistens sowieso nicht auf die Umleitungsstrecke. Dann kriegen Sie auf einmal eine Vielzahl von Bauwerken dazu, die Sie sonst gar nicht hätten, die Sie schonen und bei denen Sie sagen könnten, wenn die weiterhin in Ruhe mit dem normalen Verkehr belastet worden wären, dann wäre da wahrscheinlich gar nichts passiert.

Ich habe meine Promotion damals zum Thema „Tragverhalten von Brücken“ gemacht. Die Brücken kriegen Schwertransporte und viele Risse. Dieser Riss geht bei jedem LKW einmal auf und zu. Das können Sie zu Hause an einem Gummiband ausprobieren. Wenn Sie das ganz vorsichtig ziehen, aber oft genug, dann reißt das Gummiband durch. Wir wissen, jede Lkw-Überfahrt über die Brücke ist ein Stückchen Lebenszeit der Brücke, die weg ist. Dass man neue Dinge überlegt, dass man eine Autobahn GmbH schafft und so etwas, kann ganz vernünftig sein. Aber ich glaube, man kommt immer weiter weg vom eigentlichen Bauwerk oder von den Dingen, die vor Ort notwendig sind. Das gilt auch für Abstimmungen, die man mit der Stadt oder mit anderen Betroffenen vor Ort hinkriegen müsste. Da müsste man, glaube ich, einiges tun.

Man müsste auch Dinge im Vergabeverfahren ändern. Warum ist Bauzeit kein Vergabekriterium? Wenn man ein halbes Jahr spart, spart man eine ganze Menge CO₂ durch Stau und Langsamfahrten, die hochgerechnet werden können. Wir haben Gutachten mit der Hochschule Dortmund machen lassen und können das ganz klar belegen. Da können Sie so viel sparen wie das Bauwerk neu wieder reinbringt. Allein aus Umweltschutzgründen würde man schon viel gewinnen, wenn man sagt, jemand bietet ein Schnellbausystem oder sonst was an und spart damit ein halbes Jahr. Da kann man sich wieder rantrauen. Wir hatten früher das Thema „Sondervorschläge“. Eine Idee konnte vorgebracht werden. Wenn die Idee gut genug war und der Preis passte, bekam man damit den Auftrag. Das war für die Ingenieurbüros auch eine schöne Geschichte, weil die Idee zählte. Heute fehlen auf der anderen Seite Vergabemenschen, die sich zutrauen zu entscheiden: Ist dieser Sondervorstellung gleichwertig? – Damit ist dieses ganze Thema abgeschafft worden. Die Möglichkeit gibt es nicht mehr. Jetzt wird im Grunde ein LV ausgefüllt und jegliche Idee, die da wäre, bleibt unterwegs stecken. Da könnte man einiges gewinnen, auch Zeit gewinnen. Ich glaube, dass das

auch zur Zufriedenheit derjenigen, die vor Ort die Arbeit machen müssen, kräftig beitragen würde. – Danke.

Ocke Hamann (IHK NRW): Vielen Dank für die Frage, Herr Rasche. Lassen Sie mich drei Punkte dazu sagen. Zum Ersten. Wir wollen schneller werden beim Bauen. Da kann ich an das anknüpfen, was Frau Beckefeld gesagt hat. Dafür braucht es auch neue innovative Verfahren, neue Systeme. Das wird nicht immer so ausgehen, wie Sie das geschildert haben, dass man zu den gleichen Kosten am Ende herauskommt, wenn man eine neue Technologie einsetzt. Das wird zum Teil mit Kostensteigerungen einhergehen. Aber dafür ist man deutlich schneller, und die Schnelligkeit kommt uns allen als Gesellschaft zugute. Das heißt, wir sollten bereit sein, für diese Schnelligkeit einen Preis zu bezahlen. Diese Preissteigerung, die man aus dem Gewinn der Schnelligkeit hat, glaube ich, muss man in den Haushalten mit einpreisen.

Zweiter Punkt. Die Baukosten steigen, wie von Herrn Suthold dargestellt. Insofern muss man den Effekt, dass mehr Geld im Haushalt benötigt wird, in der Haushaltssituation abbilden.

Der dritte Punkt ist, wir sind viel zu langsam. Wir setzen nicht so viele Projekte um, wie wir bräuchten. Wenn wir aktuell die Hälfte der Brücken schaffen, die wir schaffen müssten, kann man sich ausrechnen, dass man doppelt so viel Geld bräuchte, wenn man schneller bauen will.

Wenn man diese drei Punkte neben die Haushaltsentwicklung legt, dann steht das für mich in einem klaren Widerspruch. Als Beispiel: Aus dem Landesstraßenhaushalt wurden 2022 für den Erhalt 213 Millionen Euro ausgegeben. In 2024 sind 220 Millionen Euro geplant. Das ist eine Steigerung um 3 %. Diese Steigerung bildet nach meinem Dafürhalten nicht das ab, was wir eigentlich bräuchten, zumal es hier nur um die Erhaltungsmittel geht. Bei den Ausbaumitteln haben wir in NRW sogar eine andere Entwicklung.

Alexander Felsch (unternehmer nrw): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Zur Wirkung einer Rohstoffabgabe auf Brücken. Das Thema „Baukostensteigerung“ ist gerade schon mehrfach dargestellt worden. Darauf kann man auf drei Arten reagieren. Das eine wäre eine Standardabsenkung, um das noch hinzukriegen, das Zweite wäre mehr Geld, und das Dritte ist, weniger Maßnahmen hinzukriegen.

Jetzt schauen wir uns an, was eine Rohstoffabgabe auf Sande und Kiese, die ganz wesentliche Baustoffe für die dringend notwendigen Brücken sowohl bei Straßen als auch für die Bahn und bei Wasserstraßen sind, bedeutet. Ich brauche nun mal Kiese und Sande, um die wesentlichen Baustoffe herzustellen. Wie groß der Bedarf ist, hat das Land mit seiner eigenen Sanierungsoffensive und mit den Brückenzustandsberichten deutlich gemacht. Berechtigte Lücken hat Herr Dr. Bökamp benannt. Ich glaube, gerade im kommunalen Bereich ist da noch einiges im Dunkeln. Aber dass der Bedarf riesig ist, es uns klar.

Eine Abgabe kann Sinn machen, wenn sie eine Lenkungswirkung und eine Steuerungswirkung entwickelt. Aber wir erhalten die Rückmeldungen, dass bei Brücken die

Möglichkeit, Rezyklate einzusetzen, aufgrund der besonderen Anforderungen – wir alle wollen Brücken, die lange und zuverlässig halten – gegen null geht. Das führt dazu, dass sich der Brückenbau durch die Rohstoffabgabe verteuert. Um wie viel, kann ich Ihnen nicht sagen, weil keine Höhe im Koalitionsvertrag festgeschrieben ist und bisher kein Entwurf vorliegt. Das hängt dann davon ab. Wenn wir annehmen, der Bedarf ist weiterhin gegeben, dann kann er entweder durch heimische Unternehmen gedeckt werden – dann wird es einfach teurer –, oder er wird aus nicht nordrhein-westfälischen Lagerstätten herangekarrt. Dann erhöhen sich die Transportkosten. Hinzu kommen erhöhte Umweltbelastungen und erhöhte Brückenbelastungen, weil das Zeug schwer ist. Wir haben gegen die Rohstoffabgabe grundsätzlich sehr, sehr starke Bedenken. Aber gerade das Beispiel „Brückenausbau“ zeigt, dass das nicht zielführend ist, weil ich die angestrebte Lenkungswirkung, also signifikant weniger heimische Rohstoffe zu verwenden, nicht zu dem passt, was politisch gewollt an Transformation, an Infrastrukturerhalt vor uns liegt.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank für Ihre Beantwortung der Frage. Da wir noch in der Zeit sind, rufe ich die nächste und wahrscheinlich letzte Fragerunde auf. Frau Kahle-Hausmann für die SPD-Fraktion. Bitte sehr.

Julia Kahle-Hausmann (SPD): Danke schön, Herr Vorsitzender. – Ich mache die Frage an den ACE relativ kurz. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme viele Dinge, die auch die IHK so gut beurteilt hat, fokussieren aber insbesondere auf das betriebliche Mobilitätsmanagement und möchten das fördern. Wie sieht es im Moment mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement aus, und welche Maßnahmen müsste die Politik in diesem Zusammenhang noch auf den Weg bringen, um hier die Wirtschaft zu unterstützen? Danke.

Ralf Schwarzkopf (CDU): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Herr Hamann, Sie schreiben in Ihrem Bericht, dass es für viele Unternehmen aufgrund von Brückensperrungen zu erheblichen finanziellen Einbußen gekommen ist. Die NRW-Landesregierung hat nach der Sperrung der Rahmedetalbrücke einen Kredit für betroffene Unternehmen ausgegeben, der sehr beliebt ist und auch sehr stark nachgefragt worden ist. Welche weiteren konkreten Hilfen stellt sich die IHK hier für betroffene Unternehmen vor?

Martin Metz (GRÜNE): Meine Frage geht an Frau Vago, weil ich annehme, dass es beim Städtetag mehr große Brücken gibt als beim Städte- und Gemeindebund, wobei es immer so oder so sein kann. Frau Vago, in dem Antragstext des SPD-Antrags, der dieser Anhörung zugrunde liegt, steht, dass eine Stabsstelle gefordert wird, die – ich zitiere –: „unter Leitung einer Brückenmanagerin“ mit den „Kernaufgaben in langfristiger Planung, Koordination ...“ usw. Wie schätzen Sie die Möglichkeiten des Landes ein, dass es die langfristigen Brückenersatzplanungen der Kommunen übernimmt?

Claudia Vago (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Können Sie den letzten Part noch mal wiederholen? Das habe ich akustisch nicht verstanden.

Martin Metz (GRÜNE): Wie schätzen Sie die Möglichkeit ein, dass das Land die langfristige Planung der kommunalen Brückensanierungen betreiben kann?

Christof Rasche (FDP): Herr Hover, ein Wirtschaftsstandort wie Nordrhein-Westfalen lebt davon, dass Güter verlässlich transportiert werden können. Wir haben jetzt schon erhebliche Sperrungen und Ablastungen. Wir haben in Zukunft, und das ist grundsätzlich gut, viele, viele Baustellen. Wir haben eben von 51 Brücken gehört. Wir werden weitere Brücken erleben, die abgelastet werden müssen. Wie groß ist die Gefahr aus Ihrer Sicht und aus Sicht Ihrer Unternehmen, dass es überhaupt noch funktionieren kann, den Gütertransport verlässlich zu organisieren? Was würden Sie sich wünschen, damit wir schneller unsere Ziele erreichen?

Klaus Esser (AfD): Wir würden unsere letzte Frage gerne an Herrn Dr. Bökamp von der Ingenieurkammer stellen. Eben ist von Frau Dr. Beckefeld dieses Sanierungsprogramm für Brücken, also diese Sanierungsoffensive – 400 Brückenbauten in den kommenden zehn Jahren –, recht ausführlich erwähnt worden. Aus Ihrer fachlichen Sicht: Halten Sie die Menge in dieser Zeit für realistisch machbar?

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank auch für Ihre Frage. Wir beginnen mit der Beantwortung. Frau Kahle-Hausmann hat den ACE gefragt. Bitte sehr.

Tolga Kaya (ACE Auto Club Europa): Vielen herzlichen Dank für die Frage. Es ist nicht meine Stärke, anderthalb Stunden still zu sitzen. Jetzt kann ich endlich mal sprechen. – Wir haben uns in unserer schriftlichen Stellungnahme fast ausschließlich auf den Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements konzentriert, und das aus einem simplen Grund: Von den Brückensanierungen sind nicht nur Lastverkehre oder Unternehmensverkehre betroffen, sondern auch die Bürgerinnen und Bürger und insbesondere die Pendlerinnen und Pendler. Es gibt schon seit vielen Jahren die Möglichkeit, im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements Maßnahmen zu ergreifen, um Unternehmen, aber vor allem die Mitarbeitenden zu unterstützen, alternative Wege zu finden. Im Grunde spricht man beim betrieblichen Mobilitätsmanagement über eine Maßnahme, mit der man auch Nachhaltigkeit erreichen kann. Aber betriebliches Mobilitätsmanagement greift auch an der Stelle der Verkehrsvermeidung ein. Ein einfaches Beispiel: Wenn wir morgens im Stau stehen und in die anderen Autos blicken, sehen wir, dass fast alle Autos mit nur einer Person besetzt sind. Auf einer Brücke stehen 100 Fahrzeuge mit je einer Person. Würden diese Menschen zu zweit fahren, müssten nur noch 50 Autos über diese Brücke. 50 Autos müssten über die Umleitungen fahren, also nur noch halb so viele Autos.

Wir wissen selbstverständlich, dass eine Halbierung der Zahl nur aus der Luft gegriffen und nicht mit solchen Maßnahmen so einfach erreichbar ist. Aber wir wissen auch, dass das Mobilitätsverhalten von Menschen an Gewohnheiten gebunden ist. Wer von

klein auf mit dem Auto zur Schule gefahren wird, sich ein Moped holt und damit zur Ausbildung zum Werk fährt, sich dann ein Auto leisten kann und dieselbe Strecke 20, 25 Jahre lang mit dem Auto zurücklegt, wird auch weiterhin diese Strecke mit dem Auto zurücklegen. Erst wenn es eine Änderung gibt, ein Momentum, hat man die Möglichkeit, effizient einzugreifen und Alternativen zu diskutieren. Genau solche Straßensperrungen, Brückensanierungen und ähnliches können ein Momentum bieten, um die Menschen in den Betrieben anzusprechen und Alternativen zu suchen.

Aktuell gibt es in NRW bereits unterschiedliche Programme. Die IHK bildet gezielt Berater aus. Es gibt im Mobilitätsnetz Nordrhein-Westfalen unterschiedliche Initiativen. Es gibt eine Vielzahl von Vereinen, Unternehmen, professionellen, also gewerblichen Beratungsunternehmen, die in diesem Bereich aktiv sind. Wir würden vorschlagen, diese zu bündeln, die Kräfte zusammenzulegen, die Maßnahmen und die Mittel, aber auch die Förderungsmengen zu erhöhen, die Förderungen leichter zugänglich zu machen und in diesem speziellen Fall, wie es heute Thema ist, in den betroffenen Regionen die Werbung für solche Maßnahmen zu erhöhen. Nicht bei allen Unternehmen, vor allem nicht bei kleinen und mittelständischen Unternehmen, sind diese Maßnahmen und Ideen und das, was machbar und leistbar ist, bekannt. Wenn man einen Schritt weitergehen will, kann man sich sogar vorstellen, dass man nicht nur das betriebliche Mobilitätsmanagement, also diese Beratung, diese Analysen vor Ort unterstützt, sondern am Ende sogar die Maßnahmen unterstützen kann, um in diesen Bereichen Verkehr zu vermeiden und so die Belastung der aktuellen Straßen vor Ort so gering wie möglich zu halten.

Ocke Hamann (IHK NRW): Vielen Dank, Herr Schwarzkopf, für die Frage. Es geht um die finanziellen Einbußen bei den Unternehmen. Vielleicht lassen Sie mich kurz aus einer Umfrage zitieren, die die Kollegen vom Verkehrsverband Westfalen vor ein paar Tagen veröffentlicht haben. Daraus wird deutlich, wie die Betroffenheit der Unternehmen aussieht. Danach haben von den Unternehmen, die geantwortet haben, 70 % im Zusammenhang mit der Sperrung der A45 angegeben, dass sie Lieferverzögerungen hatten, dass ihre Planbarkeit zurückgegangen ist, dass sie zusätzliche Kosten hatten. Die noch viel spannendere Frage im Zusammenhang mit der Vollsperrung der A45 ist die Frage nach dem Personal. 30 % der Unternehmen haben angegeben, dass sie mit Kündigungen und vor allen Dingen mit Schwierigkeiten bei der Wiedereinstellung zu kämpfen hatten. Das heißt, die haben in einer Situation, in der ohnehin Fachkräftemangel besteht, die Stellen, die ihnen verlorengegangen sind – auch durch natürliche Fluktuation – deutlich schlechter besetzen können. Das macht deutlich, welche massiven Auswirkungen solche Sperrungen haben.

Ich möchte noch auf einen Aspekt aus dieser Befragung hinweisen. Es haben 40 % Unternehmen aus dem Bereich „Industrie“ geantwortet. Der ganze Dienstleistungsbe-
reich hat auch geantwortet, aber nicht in der Intensität wie die Industrie, weil die Industrie kein Homeoffice oder vergleichbare Lösungen anbieten kann. Die Unternehmen sind auf die Erreichbarkeit der Vorprodukte angewiesen. Sie sind darauf angewiesen, dass die Beschäftigten zu ihnen vor Ort kommen. Das heißt, diese Brückensperrungen sind ein Thema des Industriestandortes. Vor diesem Hintergrund würde ich Ihre Frage so beantworten wollen, wie ich vorhin geantwortet habe: Da, wo es

wirklich um die Existenz geht, sind solche Fonds sinnvoll, hilfreich und notwendig. Wir müssen aber aufpassen, dass wir nicht jeden und alles kompensieren können. Ich glaube, man muss wirklich mit Augenmaß bei solchen Kompensationen vorgehen. Aber, und dafür sei auf dieses Befragungsergebnis hingewiesen, die Betroffenheit bei einigen ist existenziell, und die brauchen dann Hilfen.

Claudia Vago (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Bezüglich der Stabsstelle unter Leitung einer Brückenmanagerin oder eines Brückenmanagers: Was uns Kommunen besonders wichtig ist, ist die Koordination und die Kommunikation mit den Kommunen im Vorgang, also im Planverfahren, damit vernünftige Umleitungen erstellt werden können. Letztendlich wissen die Kommunen vor Ort am besten, woher man am besten die Umleitung führt und welche Auswirkungen sie auch auf die Nachbarkommunen haben kann. – Vielleicht hat Frau Ehlert noch was zu dem Punkt zu ergänzen.

Cora Ehlert (Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen): Man kann sicherlich diskutieren, ob es dafür eines Brückenmanagers bedarf oder ob es nicht vorhandene Strukturen gibt, die man nutzen und effizienter gestalten kann. Eine übergreifende Planung für kommunale Baulastträger halte ich für schwer umsetzbar. Wir hatten mal ähnliches gedacht für Radwege. Das ist ein ganz anderes Thema. Aber auch bei der Radwegeinfrastruktur ist es durchaus so, dass den Kommunen Planer und Planerinnen fehlen. Auch da braucht es im Prinzip wieder andere Menschen, die es tun können. Die sind eben nicht immer da. Die Planung jetzt zu zentralisieren, halte ich für schwierig umsetzbar. – Danke schön.

Marcus Hover (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW): Vielen Dank, Herr Abgeordneter Rasche, für die für uns sehr, sehr wichtige Frage. Baustellen in NRW sind alternativlos. Das wurde viel zu lange vernachlässigt. Erst durch den Kasus der Leverkusener Brücke in 2013 ist richtig Dynamik reingekommen. Zum Glück. Das ist ein Versäumnis der vergangenen Jahrzehnte, und daraus mag ich keinen Verantwortlichen und keine Verantwortliche entlassen. Das holen wir jetzt noch immer nach und werden wir noch lange nachholen – sicherlich noch die nächsten zwei Jahrzehnte.

Ein Mitglied von uns hat das mal sehr schön beziffert. Es nimmt immer die gleichen Relationen, und das seit Anfang der 2000er-Jahre. In den letzten 20 Jahren hat es auf diesen Relationen in NRW einen Effizienzverlust von 20 % bzw. einen Personalmehrumsatz von 20 % tätigen müssen, um das weiterhin bewältigen zu können.

Personal ist das Stichwort. Wenn wir uns den demografischen Wandel ansehen, trifft dieser unsere Branche, die Logistik, besonders hart. Gerade im Straßengüterverkehr überaltert das Personal deutlich stärker als in anderen Branchen. In den nächsten acht Jahren wird ein Drittel aller Kraftfahrenden im Schwerlastbereich oder im Nutzlastverkehr in Rente gehen. Das heißt, die Leute stehen uns nicht mehr zur Verfügung. Wir können das nicht mehr substituieren durch ausländische Fachkräfte, durch Migration. Wir können es auch nicht substituieren – das würde ich gern mal in ganz großer Runde erörtern – durch Verlagerung auf alternative Verkehrsträger. Die sind auch voll, die

haben auch ihre Probleme, auch bei Brücken, gerade im Schienengüterverkehr und bei Schleusen in der Binnenschifffahrt.

Wir sehen die gleitende Langfristprognose des Bundes mit diesen immensen Zuwächsen, die immer noch prognostiziert werden. Die sind in Zweifel gezogen worden. Vor dem Hintergrund der Stapelkrise wird sich das auch sicherlich in der Größe nicht realisieren. Aber was da an Verkehrszuwachs prognostiziert worden ist, landet zu einem Viertel auf NRW-Straßen. Das müssen wir uns vor Augen halten, wenn wir über Baustellen, wenn wir über Ausbau, wenn wir über Neubau reden. Ein Viertel des Zuwachses landet hier. Wir können es auch anders umsetzen: Wirtschaftswachstum um 1 % macht immer noch – es ist uns nie gelungen, das zu entkoppeln – 3 % Verkehrswachstum im Güterverkehr auf der Straße aus. Die wollen bewältigt werden. Uns fehlen die Leute dazu. Baustellen und Engpässe machen das Ganze ineffizienter, machen es schwieriger, die Mobilitätsbedürfnisse von Gütern zu erfüllen.

Sie hatten gefragt, was ich mir wünschen würde. Da habe ich natürlich eine lange Liste, aber ich halte es realistisch: Wir müssen schauen, dass wir Baustellen so kurz wie nur irgendwie möglich gestalten, um wieder Effizienzen zuzulassen. Wir müssen dahin kommen, dass wir ideologiefrei bei allen Verkehrsträgern Effizienzgewinne zulassen, zum Beispiel beim Lang-LKW, der immer noch dafür gefürchtet ist, dass er der Bahn Kapazitäten wegnimmt. Das ist nicht wahr. Dieser Kuchen an Güterverkehrszuwachs der Zukunft ist so groß, dass ihn kein Verkehrsträger alleine essen kann. Er ist so groß, dass wir ihn höchstwahrscheinlich gar nicht bewältigt kriegen. Wenn wir da nicht effizient anpacken, dann werden wir es nicht schaffen, das Wirtschaftswachstum der Zukunft auf der Straße, auf der Schiene oder auf der Binnenschifffahrt zu befördern.

Wir wünschen uns, dass die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern besonders gestärkt werden, dass sie digitalisiert werden, dass wir es schaffen, mehr Menschen auf alternative Verkehrsträger zu schaffen. Sie sagten eben, die Pendlerverkehre lassen sich vielleicht durch Homeoffice, durch effizientere Nutzung, durch alternative Verkehrsträger von der Straße holen, sodass der Güterverkehr freiere Fahrt hat.

Das sind die wichtigsten Punkte: Baustellen beschleunigen, Effizienzgewinne zulassen – ideologiefrei zulassen – und die Schnittstellen stärken. – Vielen Dank.

Dr.-Ing. Heinrich Bökamp (Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen): Sehr geehrter Herr Esser, sehen Sie mir nach, dass ich es mir nicht unbedingt anmaße, dass ich es besser weiß als der Landesbetrieb. Da ist viel Erfahrung, und ich denke, da wird schon ordentlich gerechnet worden sein, dass man dahinkommt. Prognosen sind natürlich immer schwierig, aber man darf sich ja auch was wünschen. Von daher hoffen wir, dass da einiges machbar ist und man das hinkriegt. Nur muss man sich eines fragen: Jeder, der renoviert oder irgendwo saniert, weiß, dass das Problem erst dann auftaucht, wenn er das Bauwerk aufmacht und dann vor Ort guckt. Da ist immer eine Überraschung dabei. Im Brückenbau haben wir keine Serienfertigung, sodass wir sagen können, wir haben es fünfmal gemacht, die anderen fünfzimal gehen locker. Sie haben jedes Mal einen Prototyp, der andere Dinge mit sich bringt und die Erneuerung erschwert.

Es hängt, glaube ich, auch sehr davon ab – das habe ich vorhin schon angedeutet –, ob man der Praxis oder denen, die näher dran sind am Bauwerk – zum Beispiel beim Landesbetrieb –, die Zügel ein bisschen länger lässt und sagt: Machen und gucken. – Wenn dann Dinge vielleicht nicht zu 100 % so sind, würden wir mit 98 % schon gut leben können und wären sicherlich ein ganzes Stückchen weiter.

Das ist ein dynamischer Prozess. Es kommen immer neue Bauwerke dazu. Wir hätten, glaube ich, schon viel gewonnen, wenn wir den jetzigen Stand erst mal sichern. Sonst wird das noch schlimmer. Man muss gucken, dass man dafür ein Rezept findet. Ob man 200, 250 oder 300 im Jahr schafft – das sind alles einzelne Projekte mit Ausschreibungen, mit Genehmigungsverfahren und allem Drum und Dran. Wir können als Ingenieure kaum verstehen, dass wir zwei Drittel der Zeit für die Vorbereitung brauchen. Das Bauen selber, selbst wenn es ein bisschen komplizierter ist, kriegen wir in einem Viertel oder einem Drittel der Projektzeit hin. – Danke.

Vorsitzender Matthias Goeken: Herzlichen Dank. – Ich sehe keine Fragen mehr. In Anbetracht der Zeit bedanke ich mich noch mal bei allen recht herzlich, dass wir uns so eng an den Zeitrahmen gehalten haben. Auch bedanke ich mich bei den Sachverständigen noch mal für die schriftlichen Stellungnahmen und für die heutige Teilnahme. Sie haben dazu beigetragen, die Thematik zielführend zu erörtern und die gestellten Fragen zu beantworten. Die Mitglieder des Ausschusses werden die sich aus der heutigen Anhörung ergebenden Erkenntnisse in die weiteren Beratungen ins Parlament mit einbringen. Das Anhörungsprotokoll wird in einigen Wochen auf unserer Internetseite zur Verfügung stehen.

Einige Sachverständige verlassen uns jetzt. Bei denen möchte ich mich jetzt schon noch mal recht herzlich bedanken und ihnen einen guten Nachhauseweg wünschen. Die anderen sehen wir gleich wieder. Wir starten pünktlich um 16 Uhr. Bis zur nächsten Anhörung. Danke schön.

gez. Matthias Goeken
Vorsitzender

Anlage

02.05.2024/15.05.2024

Anhörung von Sachverständigen
des Verkehrsausschusses**Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes
Brückenmanagement für NRW!**

Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 18/7709

am Dienstag, dem 16. April 2024
14.00 bis max. 15.45 Uhr, Raum Plenarsaal, Livestream**Tableau**

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellungnahme
Städtetag Nordrhein-Westfalen Helmut Dedy Köln	Claudia Vago	18/1382
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Christof Sommer Hauptgeschäftsführer Düsseldorf	Cora Ehlert	
Landkreistag Dr. Martin Klein Hauptgeschäftsführer Düsseldorf	<i>keine Teilnahme</i>	
IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V. Ocke Hamann Düsseldorf	Ocke Hamann	18/1386 (Neudruck)
unternehmer nrw Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V. Johannes Pöttering Düsseldorf	Alexander Felsch	18/1424
Deutscher Gewerkschaftsbund NRW Anja Weber Düsseldorf	<i>keine Teilnahme</i>	nein

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellungnahme
Die Autobahn GmbH des Bundes Dirk Brandenburger Berlin	<i>keine Teilnahme</i>	nein
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Dr.-Ing. Petra Beckefeld Gelsenkirchen	Dr. Petra Beckefeld	18/1383
Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. Dr. Christoph Kösters Münster	Marcus Hover	18/1387
Professor Dr. Roman Suthold ADAC Nordrhein e.V. Köln	Professor Dr. Roman Suthold Mark Ossenbach	18/1385
Jael Rachel Räker Nordrhein-Westfalen & Nord c/o ACE Auto Club Europa e.V. Regionalbeauftragte Gütersloh	Jael Rachel Räker Tolga Kaya	18/1394
Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen Christoph Spieker Düsseldorf	Dr.-Ing. Heinrich Bökamp Christoph Spieker	18/1425
Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. Dr. Rüdiger Ostrowski Düsseldorf	Professor Dr. Rüdiger Ostrowski Benjamin von Cetinich	18/1384

Weitere Stellungnahmen:
Dortmunder Hafen AG

18/1381
