

12.08.2024

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 4122 vom 11. Juli 2024
des Abgeordneten Klaus Esser AfD
Drucksache 18/9969

Mangelnde Umsetzungsbereitschaft: IHK zu fehlender Planungsbeschleunigung im NRW-Straßenbau

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Die Landesregierung beabsichtigt die Brücken im eigenen Zuständigkeitsbereich innerhalb eines Jahrzehnts zu sanieren.¹ Der Hauptgeschäftsführer der IHK Aachen bezeichnete dieses Ziel des NRW-Verkehrsministers „als sehr ambitioniert und deshalb auch schwierig“. NRW müsse vielmehr „Planungsbeschleunigung wirklich ernst zu nehmen“. Das Bewusstsein sei bei allen Stellen vorhanden, aber an der konkreten Beschleunigung mangelt es, u.a. würden „Vorgänge nicht gleichzeitig digital von den Genehmigungsbehörden bearbeitet“.²

Hintergrund der massiven Kritik der IHK ist der anhaltende Engpass in der Eifel, wo Lkw über Landstraßen geführt werden, weil die Autobahn A 1 auf drei Bauabschnitten nicht zu Ende gebaut wird. Unternehmen aus der Region verlieren zunehmend die Geduld und geraten offenbar in eine wirtschaftliche Schieflage.

Der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat die Kleine Anfrage 4122 mit Schreiben vom 9. August 2024 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie beantwortet.

1. Wie bewertet die Landesregierung, die von der IHK vorgebrachte Kritik hinsichtlich unzureichender digitaler bzw. paralleler Bearbeitung bei Genehmigungsbehörden?

Straßenbauvorhaben wie der Neubau der A 1, die eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Interessen berühren, werden im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens genehmigt, das mit einem Planfeststellungsbeschluss abschließt. Der Planfeststellungsbeschluss hat Konzentrationswirkung, d.h., dass neben der Planfeststellung grundsätzlich keine anderen

¹ <https://www.land.nrw/node/21863#:~:text=Unter%20anderem%20sollen%20rund%20400,o-der%20durch%20Neubauten%20ersetzt%20werden.&text=Bereits%20im%20November%202023%20hatte,Sanierungs-offensive%20%22Stra%C3%9Feninfrastruktur%20NRW%22%20angek%C3%BCndigt>.

² <https://www.aachener-zeitung.de/region-nrw/ihk-aachen-fordert-a1-lueckenschluss/15061656.html>

behördlichen Entscheidungen, insbesondere keine anderen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Bewilligungen und Zustimmungen erforderlich sind. Innerhalb des Verfahrens arbeiten die einzelnen Fachbehörden parallel an ihren Beiträgen zum Verfahren. Der bündelnde Planfeststellungsbeschluss ist eine Verwaltungsentscheidung, die das Baurecht für ein Infrastrukturvorhaben umfassend regelt. Sämtliche für das Vorhaben erforderlichen Genehmigungen werden durch die Planfeststellungsbehörde erteilt bzw. entschieden.

Dies wiederum erfordert die frühzeitige und umfassende Beteiligung sowohl aller Träger öffentlicher Belange (Gemeinden, Fachbehörden, usw.), deren Aufgabenbereiche von dem Projekt berührt sind, als auch von sonstigen Stellen, die ihren Sachverstand und ihre Forderungen auf diesem Weg ins Verfahren einbringen können, sowie der privaten Betroffenen. Die Träger öffentlicher Belange und sonstige Stellen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens parallel zur Auslegung des Plans in den Gemeinden in der Regel digital, ggf. über eine Beteiligungsplattform, beteiligt. Es findet daher keine parallele Bearbeitung von Genehmigungsverfahren bei verschiedenen Genehmigungsbehörden statt.

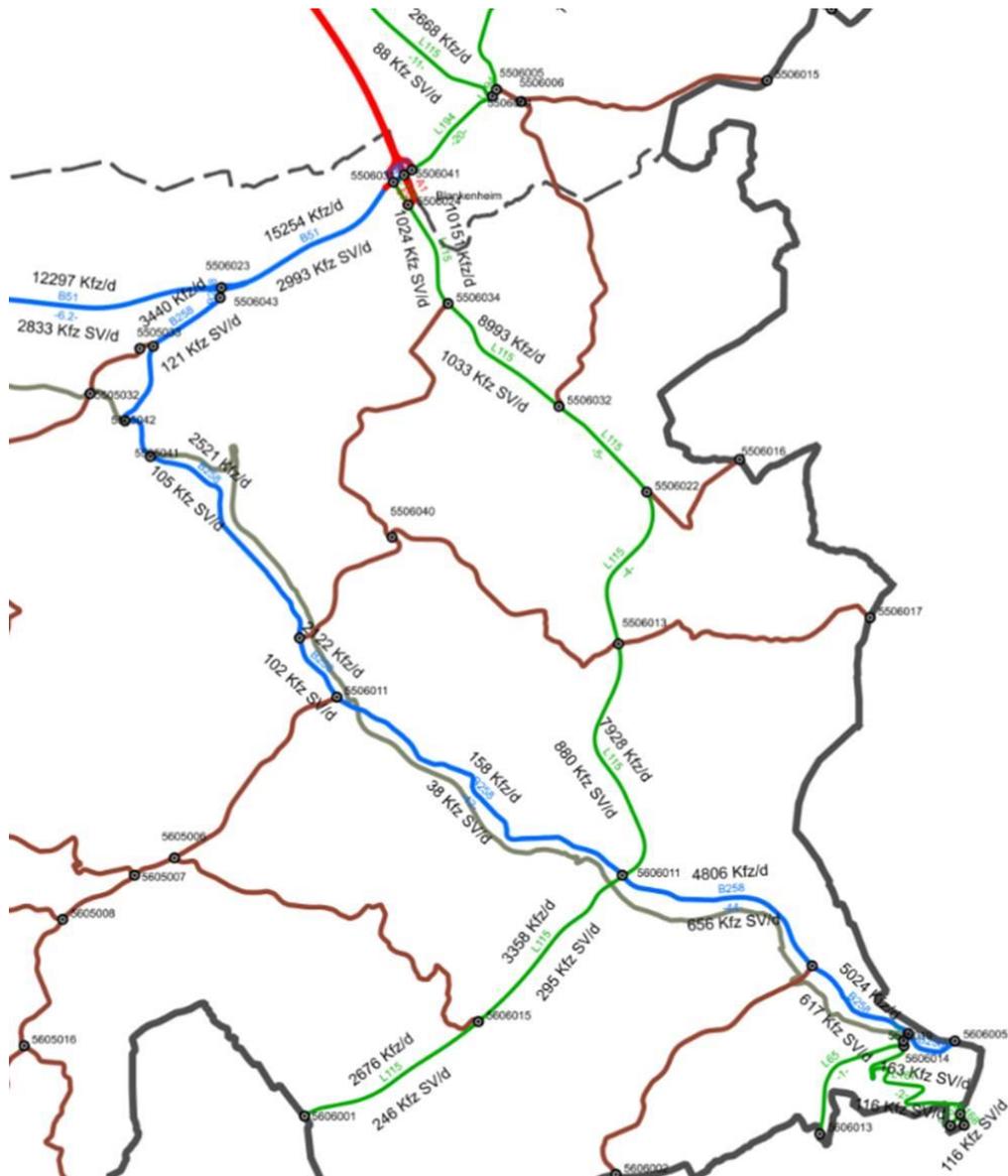
Im Übrigen werden die durch das am 29.12.2023 in Kraft getretene Genehmigungsbeschleunigungsgesetz eröffneten digitalen Möglichkeiten genutzt. Auch wurden bereits in der Vergangenheit die im Zuge der Corona-Pandemie durch das am 29.05.2020 in Kraft getretene Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) eingeführten digitalen Möglichkeiten je nach Einzelfall und Eignung des Verfahrens angewandt.

2. *Wird die Notwendigkeit von Planungsbeschleunigung auch bei der Landesregierung als Primärhindernis bei der Verkehrsinfrastruktursanierung, insbesondere beim Straßenbzw. Brückenbau gesehen?*

Die Landesregierung setzt sich für mehr Planungsbeschleunigung auch im Landesstraßenbau ein. So sind schon mit dem sog. Infrastrukturpaket II im Dezember 2021 die Regelungen der bis dahin erlassenen Planungsbeschleunigungsgesetze des Bundes in das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen übernommen worden, soweit sie in das Landesrecht übertragbar waren. Es wurde klargestellt, dass Brückenersatzbauten keine planfeststellungspflichtige Änderung der Landesstraße darstellen, soweit keine neuen Fahrstreifen angebaut werden und sie nicht mit einer erheblichen baulichen Umgestaltung verbunden sind. Sie können als Unterhaltungsmaßnahmen in eigener Verantwortung des Baulastträgers verwirklicht werden, für die auch ein Recht der Enteignung besteht. Weitere Änderungen des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen werden derzeit geprüft.

3. Wie sehen die konkreten Verkehrsbelastungen in der Eifel rund um die fehlenden 26 Kilometer der Autobahn A1 aus bzw. welche Straßen im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW sind betroffen?

Im Zuständigkeitsbereich von Straßen.NRW sind die B 51, die B 258 und die L115 Träger der regionalen/überregionalen Pendlerströme aus der Eifelregion. Die Daten der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2021 sind für den abgefragten Bereich nachfolgend dargestellt:



4. *Wie will die Landesregierung den Zehntausenden betroffenen Pendlern bzw. Gemeinden im Grenzgebiet von NRW zu Rheinland-Pfalz unter die Arme greifen?*

Zum einen stellt die Landesregierung im Grenzgebiet die Landesstraße 115 zur Verfügung, auf deren Trasse zum Teil künftig die A1 gebaut werden soll. Zum anderen wird für die Pendler im Grenzgebiet von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz die durch die Flutkatastrophe zerstörte Eifelstrecke der DB mit Mitteln des Aufbauhilfefonds des Bundes wieder aufgebaut. An den Kosten der Elektrifizierung dieser Eisenbahnstrecke ist das Land mit über 90 Mio. Euro beteiligt.