

**Beginn: 10:04 Uhr**

**Präsidentin Carina Gödecke:** Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich begrüße Sie herzlich zur 19. Sitzung des Landtags von Nordrhein-Westfalen. Wie immer gilt mein besonderer Gruß unseren Gästen auf der Zuschauertribüne sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Medien.

Für die heutige Sitzung haben sich **16 Abgeordnete entschuldigt**; ihre Namen werden in das Protokoll aufgenommen.

Wir sind wieder in der Lage, einem Geburtstagskind zu gratulieren. **Geburtstag** hat Herr Kollege **André Kuper** aus der Fraktion der CDU; er wird heute ein Jahr älter. Herzlichen Glückwunsch, Herr Kollege! Alles Gute und einen schönen Tag!

(Allgemeiner Beifall)

Bevor ich in die Tagesordnung eintrete, möchte ich gerne zwei Vorbemerkungen machen. Zum einen möchte ich die Kolleginnen und Kollegen und die Fraktionen darüber unterrichten, dass wir heute unter Tagesordnungspunkt 4 nicht nur den Antrag der CDU „Elternassistenz für gehörlose Eltern durch Kostenübernahme für Gebärdendolmetscher“ diskutieren werden, sondern aufgrund einer Anregung aus Ihren Reihen haben wir es auf die Schnelle hinbekommen, eine Gebärdendolmetscherin zu diesem Tagesordnungspunkt hier zu haben. – So weit zur Information.

Die Gebärdendolmetscherin wird sich rechts oder links vom Redepult postieren. Ich glaube, das war nicht nur eine sehr gute Anregung, sondern auch ein sehr guter Dienst für diejenigen, die von diesem Antrag inhaltlich betroffen sind. – Herzlichen Dank an die Fraktion der Piraten, die das vorgeschlagen hat.

(Allgemeiner Beifall)

Meine zweite Vorbemerkung geht an die Reihen der Mitglieder der Landesregierung. Liebe Mitglieder der Landesregierung! Debatten sind manchmal heftig und kontrovers. Dann geht es auch heiß zur Sache. Dafür haben wir Parlamentarierinnen und Parlamentarier sehr großes Verständnis. Ich habe aber ein Anliegen, das ich im Namen des Parlaments äußern möchte und das ich künftig zu beachten bitte: dass sich nämlich die Mitglieder der Landesregierung, wenn sie in den Bänken der Landesregierung sitzen, bei heftigen Debatten mit Kommentierungen verbal und nonverbal etwas zurückhalten und dem Parlament gegenüber Respekt erweisen.

(Allgemeiner Beifall)

Diejenigen, die gleichzeitig gewählte Abgeordnete des Landtags von Nordrhein-Westfalen sind, mögen bitte immer dann, wenn sie es nicht mehr aushalten und sich mit Kommentierungen nicht zurückhalten

können, von den Regierungsbänken in die Reihen der Abgeordneten wechseln; denn da haben sie ja auch ihren Platz. Dann sind sie ein Abgeordneter, eine Abgeordnete, und dann können Sie entsprechend reagieren. – Vielen Dank. Ich glaube, damit kommen wir in Zukunft gut zurecht.

Nach diesen beiden Vorbemerkungen treten wir nunmehr in die Beratung der heutigen **Tagesordnung** ein. Ich rufe auf:

**1 Sperrung der Rheinbrücke im Zuge der BAB 1 für Lkw ab 3,5 t sowie zum Erhaltungszustand der Bundesfernstraßen in NRW**

Unterrichtung  
durch die Landesregierung

Entschließungsantrag  
der Fraktion der SPD und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 16/1683

Entschließungsantrag  
der Fraktion der CDU  
Drucksache 16/1704

Der Chef der Staatskanzlei hat mir mit Schreiben vom 4. Dezember mitgeteilt, dass die Landesregierung beabsichtigt, zum obengenannten Thema zu unterrichten.

Die Unterrichtung durch die Landesregierung erfolgt durch den Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr. – Herr Minister Groschek, Sie haben das Wort.

**Michael Groschek**, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr: Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Namens der Landesregierung möchte ich Sie über die Brückensperrung der A1 und die damit zusammenhängenden verkehrs- und strukturpolitischen Implikationen unterrichten. Ich will das anhand von fünf Bemerkungen machen.

Erstens. Die Sperrung für Lkw-Verkehre über 3,5 t ist und bleibt zwingend. Wir haben inzwischen 20 schwere Schäden festgestellt. Bislang, vor diesem Vorkommnis, waren 1.080 potenzielle Schadensstellen unter Beobachtung und in Reparatur. Aus diesen 1.080 leichten Schadensfällen sind 20 schwere und 200 potenziell schwere geworden, die besonders behandelt werden müssen. Die Brücke selbst ist seit 1991 praktisch in permanenter Reparatur. 1991 wurden die ersten Schweißreparaturen an dieser Brücke durchgeführt.

Staatssekretär Bomba und der Abteilungsleiter Prof. Kunz vom Bundesverkehrsministerium haben sich vor Ort von der Schadenssituation überzeugt und mir bestätigt, dass es in Deutschland keine zweite vergleichbar beschädigte Autobahnbrücke gibt.

Deshalb beteiligt sich der Bund mit knapp 1 Million € an der Neuplanung einer Brücke. Dafür bin ich ausgesprochen dankbar. Das finde ich sehr gut. Weniger gut finde ich, dass der Bund grundsätzlich nicht bereit ist, sich an den Kosten der Nachrechnung zu beteiligen. 375 Autobahnbrücken müssen dringlich nachgerechnet werden, weil das potenzielle Schadensbrücken sind. 80 davon haben wir berechnet. Das ist ungefähr die Jahresquote, die möglich ist. Die Kosten für das Land betragen insgesamt 21 Millionen €. Das ist nur das Nachrechnenwerk als Voraussetzung für eine Neuplanung. An dieser Nachrechnung beteiligt sich der Bund leider nicht.

Die Reparaturmaßnahme selbst ist nicht mehr als eine Notinstandsetzung. Ob die Brücke bis 2020 hält, kann niemand garantieren. Wir hoffen, dass sie hält, bis der Neubau fertig ist. Ob das so sein wird, weiß niemand.

Zweitens. Landesbetrieb und Polizei: Die Polizei hat hervorragende Arbeit geleistet. Sie war zum Teil mit bis zu 50 Beamtinnen und Beamten vor Ort und frustriert darüber, dass viele unverantwortlich handelnde Lkw-Fahrer das Bußgeld von 20 € eher in Kauf genommen haben als höhere Spritkosten für die Umleitung.

Ich verspreche mir weniger Druck auf der Autobahn dadurch, dass zum 1. April das Bußgeld auf 75 € erhöht wird. Letztlich abschreckend ist aber nur die Zwangsableitung von der Autobahn, die bei Verstößen mit einem Punkt und einem entsprechend hohen Bußgeld geahndet wird. Ich kann nur an alle Lkw-Fahrer appellieren: Meiden Sie die Brücke! Sie handeln unverantwortlich während der Reparaturzeit, denn Lkw-Lasten auf der Brücke beeinträchtigen ausdrücklich den Fortschritt der Reparatur.

Deshalb kann ich auch nur die Hoffnung äußern, dass es uns gelingt, die Brücke im März kommenden Jahres wieder für die normalen Lkw-Verkehre freizubekommen. Kranwagen mit hohen Achslasten und Lkw über 44 t werden wahrscheinlich dauerhaft nicht mehr über diese Brücke fahren können.

Der Landesbetrieb leistet ebenfalls überdurchschnittlich gute, sehr gute Arbeit. Ich will darauf hinweisen, dass beim Landesbetrieb Straßen.NRW in den letzten fünf Jahren – also begonnen mit Wittke über Lienenkämper bis zu mir – über 100 Ingenieurplanerinnen- und -planerstellen abgebaut wurden. Der Landesbetrieb hat also auch die Laumann-Quote für energischen Personalabbau, die jetzt wieder gefordert worden ist, durchgängig erreicht. Dennoch leistet er planerisch hervorragende Arbeit.

Verbesserungsfähig finde ich allerdings die Organisationsstruktur. Deshalb habe ich im Oktober eine Stabstelle Landesbetrieb in meinem Ministerium eingerichtet mit der Perspektive, die Organisation zu optimieren, Synergien zu schöpfen und den Planungsbereich – so gut es geht – auf die Punkte zu konzentrieren, die unter Reparatur-, Instandset-

zungs- und Erhaltungsperspektiven dringend notwendig sind.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Gestern ist in einem Nebensatz darüber berichtet worden, dass wir bei den Investitionspauschalen für den ÖPNV gekürzt haben. Das ist richtig und falsch zugleich. Insgesamt haben wir die Betriebskostenpauschale für den laufenden Betrieb unserer Verkehrsunternehmen im Haushalt ganz deutlich aufgestockt – um über 100 Millionen €, die im Etat erwirtschaftet wurden, 30 Millionen € davon durch Umschichtung von Investitionspauschale auf die Betriebskostenpauschale. Insgesamt wächst der Haushalt für den ÖPNV aber um 28 Millionen € auf über 1,5 Milliarden €. Daraus eine Vernachlässigung abzuleiten, ist angesichts der Haushaltssituation schon abenteuerlich.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Drittens. Der demografische Wandel erfasst auch unsere Infrastruktur. In den 60er- und 70er-Jahren gab es eine Brückenbauinflation, weil es auch eine Autobahnbauinflation gab. Die unglaubliche Lastenexplosion, die seitdem stattgefunden hat, konnte damals nicht kalkuliert und berechnet werden. Das gilt für die einzelnen Lkw, deren Gewicht von 24 auf 44 t gestiegen ist, wie für die Lkw-Verkehre insgesamt.

Es ist aber auch ein sehr umfassender Pfusch am Bau nachweisbar, der damals stattgefunden hat – sowohl bei Beton- wie auch bei Stahlbrücken. Man hat bei den Brückenbaumaßnahmen der 60er- und 70er-Jahre auf Deutsch gesagt den Steuerzahler beschissen – entschuldigen Sie diesen Ausdruck – und den Staat ausgenommen wie eine Weihnachtsgans.

In diesem Zusammenhang muss ich daran erinnern, dass wir in Deutschland eine politische Lebenslüge im Verkehr mit uns herumtragen. Auf allen Parteitagen wird beschlossen, die Lasten von der Straße auf die Schiene zu bringen. In Wirklichkeit ist genau das Gegenteil der Fall. Die Verkehre auf der Straße nehmen explosionsartig weiter zu, die Verkehre auf der Schiene stagnieren mehr oder weniger.

Im Zusammenhang mit der A45 habe ich vielfältige Gespräche mit der Wirtschaft vor Ort geführt. Auf die Frage, ob wir nicht gemeinsam mehr Lasten von der A45 auf die Schiene bringen können, wurde mir entgegnet: Lieber Minister Groschek, in ganz Deutschland gibt es nur vier Güterwaggons, die schwerlasttauglich sind. In der Exportnation Deutschland sind nur vier Güterwaggons schwerlasttauglich. Ich glaube, dass spricht Bände, wie weit Realität und Anspruch bei „Schiene statt Straße“ voneinander entfernt sind.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Was die Brücken in unserem Land insgesamt angeht, gibt es eine baugleiche Brücke auf der A40.

Das ist die sogenannte Brücke Neuenkamp, auch eine rheinquerende Brücke, eine hoch wichtige Verbindung Richtung Antwerpen und Niederlande. Diese Brücke ist in Absprache mit dem Bund als Neubaumaßnahme für 2028 vorgesehen. Bislang ist die Schadenssituation so, dass wir die Planung und den Bau nicht vorziehen müssen, sondern durch verkehrslenkende Maßnahmen – weg von den Rändern, hin zur Mitte – bekommen wir eine Lastensituation auf der Brücke, dass nach Auskunft der Experten diese Brücke bis zum vorgesehenen Neubau voll tauglich und beherrschbar bleibt. Das hängt auch mit den Verkehrsbelastungen zusammen. Die A1-Brücke ist mit täglich 120.000 Fahrzeugen, die Brücke Neuenkamp auf der A40 mit täglich 90.000 Fahrzeugen belastet.

Die A45 ist noch gewichtiger als Erschließungsstraße, weil man bei der A45 keine gleich leistungsfähige Alternative hat. Bei der A45 ist zwischen Bund und Land unstrittig, dass alle Großbrücken, also alle Brücken mit einer Spannweite von einhundert Metern und mehr erneuerungsbedürftig sind. Auf Deutsch gesagt: Ein Neubau ist notwendig. Keine der Großbrücken kann repariert werden. Es gibt nur Brücken, die neu gebaut werden müssen.

Mit der Wirtschaft im Siegerland bin ich bereits seit Wochen im Gespräch. Wir sind schon vor dem Brückenfiasko in Leverkusen verabredet gewesen, bis zum Frühjahr dauerhafte Korridore für Schwerlastverkehre nach Norddeutschland zu den Seehäfen und nach Westdeutschland nach Duisburg bzw. Antwerpen/Rotterdam offenzuhalten und diese Linienführung auch so ökologisch wie möglich, also so A45-nah wie möglich, zu gewährleisten. Auf der A45 selbst sind diese Schwerlastverkehre bis auf Weiteres so nicht abhandelbar.

Vierte Bemerkung: Auch für das Land bestehen erhebliche Herausforderungen. Während wir beim Bund mehr als 6.000 Bundesbrücken haben, gibt es auf Landesebene Pi mal Daumen 3.500 Brücken. Von diesen 3.500 Landesbrücken rechnen wir 770 nach. Die ersten Nachrechnungen sind beauftragt. Nach ersten Schätzungen brauchen wir zur Reparatur und Erneuerung dieser Brücken rund 650 Millionen €.

Bei den Kommunen ist der Erneuerungsbedarf die große Unbekannte. Ich habe mein Haus und die Fachabteilungen beim Landesbetrieb beauftragt, für die Kommunen eine entsprechende Unterrichtung und Handlungsanleitung vorzubereiten. Denn die Kommunen in unserem Land sind originär für den Zustand ihrer Kommunalstraßenbrücken verantwortlich und können diese Verantwortung auch nicht auf externe Ingenieurbüros delegieren. Ich bin mir nicht sicher, ob sich alle Gemeinderäte dieser Tatsache bewusst sind. Deshalb wird es in den nächsten Tagen einen umfänglichen Hinweis an die entsprechenden Verbände geben.

Fünfte und letzte Bemerkung: Ohne Moos nix los. Das ist eine banale Erkenntnis, die auch hier Platz greift.

Wir bekommen vom Bund für den Erhalt unserer Bundesstraßen und Bundesstraßenbrücken im Jahr im Durchschnitt 330 Millionen €. Wir bräuchten aber allein für die Ertüchtigung der notwendigsten Erneuerungsmaßnahmen bei Brücken – 375 von insgesamt über 6.000 – 3,5 Milliarden € oder, ratierlich in ein 10-Jahres-Programm übersetzt, rund 350 Millionen € jährlich nur für die Brücken. Wir bekommen aber insgesamt für den Erhalt nur 330 Millionen €. Das Delta spricht Bände.

Zusätzlich brauchen wir mehrere Milliarden Euro für die Schiene, sowohl im Bundesbahnverkehr wie im schienengebundenen Nahverkehr. Das macht deutlich: Steuerfinanzierung allein wird es nicht bringen – völlig gleichgültig, wer ab Oktober nächsten Jahres Finanzminister in Berlin ist. Deshalb appelliere ich für eine breite Unterstützung, die Nutzungsgebühren zu erhöhen. Auf Deutsch gesagt: Wir brauchen mehr Mauteinnahmen.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Ramsauer will die Pkw-Maut, ich will die Verbreiterung und Vertiefung der Lkw-Maut. Ich finde, dass hier das Verursacherprinzip Platz greifen soll. Das Verursacherprinzip heißt: Die Lkw-Verkehre verursachen das Gros an Schäden. Auch der Schuhkarton von Zalando wird nicht durchs Netz, sondern mit dem Lkw gebracht. Also werden wir eine weitere Zunahme von Lkw-Verkehren haben. Deshalb muss hier auch nach dem Tenor der Gerechtigkeit das Mautprinzip erhalten.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Akzeptanz ist die Voraussetzung dafür. Das heißt, wir müssen eine Fondskonstruktion finden, die zugriffssicher vor den Finanzministern ist. Denn die Menschen werden nämlich eine solche Maut nur dann akzeptieren, wenn sie sicher sind, dass diese Einnahmen zielgerichtet in den Erhalt und in die Reparatur der Verkehrsinfrastruktur wandern. Sonst wird es keine Akzeptanz geben. Deshalb kann ich nur – auch an die Bundespolitik – appellieren: Lassen Sie uns gemeinsam im nächsten Jahr damit beginnen, einen „Rettungsschirm Infrastruktur“ zu spannen.

(Beifall von den GRÜNEN)

Ich persönlich würde mir für die Bundestagswahl parteiübergreifend das Motto wünschen: Wir reparieren Deutschland! – Das Land und seine Menschen hätten es verdient. – Vielen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

**Präsidentin Carina Gödecke:** Vielen Dank, Herr Minister Groschek. Auch wenn Sie das eben sehr charmant und eloquent gemacht haben – aber ein

unparlamentarischer Ausdruck bleibt trotz Entschuldigung ein unparlamentarischer Ausdruck. Das muss ich Ihnen leider sagen.

Wir haben die Unterrichtung gehört. Wir treten damit in die Aussprache ein. Für die CDU-Fraktion hat Herr Kollege Schemmer das Wort.

**Bernhard Schemmer**<sup>\*)</sup> (CDU): Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Vor genau einem Jahr habe ich im Plenum den römischen Dichter Titus Maccius Plautus zitiert:

(Hans-Willi Körfges [SPD]: Vom Saulus zum Paulus! – Weitere Zurufe von der SPD)

„Es ist zu spät, Brunnen zu graben, wenn der Durst brennt.“ Diese Regel galt und gilt auch heute für den Straßen- und Brückenbau in NRW. Aber Rot und Grün reagieren immer erst dann, wenn das Kind bereits in den Brunnen gefallen ist.

(Lachen von der SPD – Jochen Ott [SPD]: Aber wer hat denn hier fünf Jahre lang regiert?)

Von einer vorsorgenden, präventiven Politik redet Frau Kraft bei jeder Gelegenheit.

(Britta Altenkamp [SPD]: Diese Rede ist aufgeschrieben, die muss gehalten werden! – Heiterkeit und Beifall von der SPD)

Im Verkehrsbereich hat diese weder vor 2005 noch seit 2010 stattgefunden. Es gibt immer nur Aktionismus – das war gerade wieder so ein Beispiel – statt Konzepten. Es gibt Ankündigungen, was man tun will und wo man neu abkassieren will, aber es wird nichts gemacht,

(Zuruf von der SPD: Wie im Bund!)

es wird nichts geregelt.

(Beifall von der CDU – Zurufe von der SPD)

Wir müssen reden über die Sicherheit im Straßenverkehr und über sichere Brücken – nicht nur bei den Hauptverkehrsachsen. Als Erstes müssen wir natürlich über die Sicherheit für Menschen reden, die von A nach B wollen. Da darf es keine Kompromisse geben. Die Sicherheit von Leib und Leben hat Vorrang.

Wenn die Statiker wie in diesem Fall „Stopp“ sagen, ist unverzüglich zu handeln. Insofern begrüßen wir die Sperrung der Rheinbrücke und hoffen, dass sie alsbald zumindest vierspurig wieder voll befahrbar ist.

Aber wir müssen das Thema etwas intensiver angehen. Für die Landesregierung spielen ja Bauen und Verkehr eine untergeordnete Rolle.

(Lachen von der SPD)

Ich zitiere Minister Duin vom 7. Juli 2012: Das Sparen muss nicht in meinem Ministerium stattfinden,

sondern beim Kollegen Groschek. – Das war doch die politische Regel.

Ein grundlegendes Problem stellt der stetige Anstieg des Schwerlastverkehrs dar. Wir haben bis 2050 noch einen weiteren Anstieg um 80 % zu erwarten. Wir haben über 400 große Brücken im Bereich der Bundesfernstraßen, die so reparaturbedürftig sind, dass wir einen Sanierungsbedarf von 3,5 Milliarden € haben. Wir müssen eigentlich auch zur Kenntnis nehmen, dass ein großer Lkw mit über 10 t Achslast eine größere Zerstörungswirkung als eine Vielzahl von Pkws hat.

Noch einmal zu der Frage, was in den letzten Jahren passiert ist: Wir hatten bis 2009 einen Bundesverkehrsminister der SPD, der sich um nichts gekümmert hat. Da waren Brücken überhaupt kein Thema.

(Vereinzelt Beifall von der FDP – Josef Hovenjürgen [CDU]: Brückentage!)

Das Landesverkehrsministerium ist, als es noch CDU-geführt war, vom Bund darauf hingewiesen worden, die Brücken zu untersuchen. Damit ist noch vor der Landtagswahl 2010 aktiv begonnen worden. Und was ist ab 2010 passiert?

(Zuruf von der SPD: Da haben Sie die Wahl verloren! – Heiterkeit von der SPD)

Nichts ist passiert! Da hat man das stehen und liegen lassen. Niemand hat sich darum gekümmert, wie sich die Brücken in Nordrhein-Westfalen entwickelt haben.

Ich komme darauf zurück, was im August 2012 von Ihnen verkündet worden ist: Laut Ihrer Homepage soll Straßen.NRW zehn Jahre Zeit für die Berechnung der notwendigen Sicherungsmaßnahmen haben. – Diese Aussagen waren, wie wir heute wissen, unverantwortlich.

(Beifall von der CDU – Jochen Ott [SPD]: Das ist ja peinlich!)

Straßen.NRW hat eine eigene Projektgruppe eingerichtet. Auf der Homepage des Landesbetriebes steht, welche Strecken und welche Brücken besonders betroffen sind. Da war schon im Vorgriff die Rheinbrücke in Leverkusen auf Platz 1. Aber wir haben eine Vielzahl von Brücken an der A1, an der A3 und insbesondere an der A45, die vor mehr als 30 bis 40 Jahren gebaut wurden. Aber nichts ist passiert, um diese Brücken wieder in Ordnung zu bringen.

Dazu gehört, wie gesagt, auch diese Brücke. Eigentlich wusste der Landesbetrieb – und damit auch der Minister –, dass die Rheinbrücke besonders kritisch zu sehen ist. Deshalb – Sie haben es so verbal beantwortet, Herr Minister –

(Britta Altenkamp [SPD]: Ja, wie denn sonst? – Heiterkeit von der SPD)

frage ich: Wann und in welchen Abständen wurde der Zustand dieser Brücke neu bewertet? Entsprach die Tragfähigkeit dieser Brücke nicht schon in den letzten Jahren einer abfallenden Linie? Welches konkrete Untersuchungsergebnis ist Ursache für die notwendige Sperrung? Sie haben doch da nie mit offenen Karten gespielt.

(Zuruf von der SPD: Zocker sind wir nicht!)

Was Sie am 30.11. veranstaltet haben, waren Panik und Aktionismus. Ich will Ihnen das einmal sagen.

(Vereinzelt Beifall von der CDU)

Ich zitiere aus zwei Presseerklärungen. Am 30.11. ließ der Minister erklären:

„Bei den aktuell festgestellten Schäden handelt es sich um Risse im Anschlussbereich von zwei Querträgern an den Hauptträgern.“

Zeitgleich erklärte der Landesbetrieb:

„Bei den aktuell festgestellten Schäden handelt es sich um Risse im Anschlussbereich von sieben Querträgern an den Hauptträgern.“

Also, wie viele waren es denn? Waren es nun zwei oder sieben Querträger? Wer hat die Wahrheit gesagt? Der Landesbetrieb oder das Ministerium? Weiß die Linke nicht, was die Rechte tut? Gibt es nur Chaostage in Ihrem Hause? – Ich weiß das nicht.

(Vereinzelt Beifall von der CDU und der FDP – Jochen Ott [SPD]: Die FDP klatscht für Schemmer! Das ist neu!)

Dass die Grünen beim Thema „Straßen“ natürlich immer auf die Bremse treten, ist bekannt.

Wir müssen fragen, was in den letzten Jahren ab 2010 im Verkehrsministerium stattgefunden hat. Ihr Vorgänger – daran kann ich mich noch gut erinnern – war immer froh, wenn er nachmittags frühzeitig wieder in Belgien war. Da ist es auch schöner, so hat er zumindest gedacht.

Und der heutige Verkehrsminister macht immer noch den Generalsekretär. Ich erwarte von einem Verkehrsminister, dass er Minister, aber kein Generalsekretär ist. Generalsekretäre werden für Attacke gebraucht. Aber bei einem Minister ist solides Arbeiten gefragt.

(Jochen Ott [SPD]: Darin kennen Sie sich ja aus, Herr Schemmer!)

Beim Thema „Solides Arbeiten“ erinnere ich an die unterschwelligeren Attacken – wie eben zwischendurch – gegen den Bund, hin und wieder auch einmal gegen den Oberbürgermeister dieser Stadt, in der wir uns befinden.

(Jochen Ott [SPD]: Der hat's verdient!)

Aussage des Generalsekretärs: Keine Unterstützung vom Bund für den Eisernen Rhein! – Dabei

haben Sie die Gespräche mit den Niederländern und den Belgiern überhaupt nicht geführt.

Der Generalsekretär: Keine Unterstützung vom Bund für die Betuwe-Linie! – Aber wir wissen doch, dass die Planung dafür schwer im Verzug ist und die damalige rot-grüne Landesregierung von 1995 bis 2005 nichts gemacht hat. Sie hat nicht genug Geld für den Fernstraßenbau zur Verfügung gestellt. Und wieder wird auf den Bund geschimpft. Für das Infrastrukturprogramm II sind ganz frisch 750 Millionen € beschlossen worden, 470 Millionen € davon für den Fernstraßenbau, 87 Millionen € davon für Nordrhein-Westfalen. Das entspricht fast dem Königsteiner Schlüssel.

Oder: Kein Geld vom Bund für studentisches Wohnen. – Dabei bekommen Sie jährlich von Bund 100 Millionen € für die Wohnraumförderung.

Sie finden ein Superprogramm aus dem Jahre 2009 von uns vor, das Sie zwischendurch haben einschummern lassen. Das ist doch das Problem!

(Jochen Ott [SPD]: Riesig!)

Oder eine andere Aussage des Ministers: Die Stadt Düsseldorf schafft Reichengettos, statt den sozialen Wohnraum zu fördern.

(Dietmar Bell [SPD]: Was hat das denn mit den Rheinbrücken zu tun? – Jochen Ott [SPD]: Das war die Wahrheit zu Düsseldorf!)

– Das hat etwas damit zu tun, wie inkompetent dieses Haus regiert wird. Damit hat das schlicht und einfach zu tun.

Zum Bewilligungsbeschluss: Zum 30. November hat diese Landesregierung von den 850 Millionen € für den Wohnungsbau gerade einmal 360 Millionen € ausgegeben. Das ist, ob Schwarz-Gelb oder Rot-Grün regiert hat, das schlechteste Ergebnis der letzten 30 Jahre. Nein, es ist sogar noch schlechter: Das ist noch nicht einmal die Hälfte des schlechtesten Ergebnisses der letzten 30 Jahre.

(Beifall von der CDU)

Das ist ein Rekord, wie es ihn noch nie gegeben hat.

(Jochen Ott [SPD]: Bar jeder Sachkenntnis! Unerträglich!)

Private Firmen mit einem derartigen Betriebsergebnis müssten zum Insolvenzgericht. Man fragt sich: Ist es Aufgabe von Frau Kraft – vielleicht ist sie heute unterwegs; ich weiß es nicht –, oder ist das die Aufgabe des Generalsekretärs? Diese Fragen sind zu beantworten. Einen auf Generalsekretär machen reicht nun einmal nicht.

Wenn Sie Minister statt Generalsekretär wären, würden Sie uns zum Beispiel auch einmal die Begründungen für Ihre Streichlisten im Bereich des Bundesfernstraßenbaus und Landesstraßenbaus

nennen und zur Verfügung stellen. Aber das machen Sie nicht.

Eben wurde es so schön erklärt: Unter Ihrem Staatssekretär Becker – immer noch von der rot-grünen Vorgängerregierung – wurde nicht nur die Streichliste erarbeitet, sondern es gab einen Vergabestopp für alle Ingenieurbüros. Das war doch das Problem. Von Ihrem Hause durfte nichts mehr vergeben werden, insbesondere auch dann nicht, wenn es um abgängige Brücken ging.

Sie sprachen eben die Personalreduktion der letzten Jahre an. Ja, es ist Personal reduziert worden. Es ist auch schon unter den Ministern Wittke und Lienenkämper Personal reduziert worden. Ich sage Ihnen aber auch: Es gibt einen natürlichen Abgang, und wenn Neueinstellungen zu erfolgen haben, werden, seitdem Rot-Grün regiert, Verwaltungsmitarbeiter, Juristen – also beamtete Bedenkensträger – und Ökologen eingestellt statt Statiker, um die Brücken in Ordnung zu bringen.

Dazu kann ich nur sagen: Wir müssen daran arbeiten, die A1 zukunftsfest achtspurig neu zu gestalten.

Im Entschließungsantrag von Rot-Grün ist eine Ansammlung von Selbstverständlichkeiten aufgeführt, und es wird die Verantwortung an den Bund weitergegeben. Von daher muss man dazu gar nichts weiter sagen. – Schönen Dank.

(Beifall von der CDU – Achim Tüttenberg [SPD]: Nicht einmal Gemeinderatsniveau!)

**Präsidentin Carina Gödecke:** Vielen Dank, Herr Kollege Schemmer. – Für die SPD-Fraktion hat Herr Kollege Breuer das Wort. Herr Kollege Breuer, bitte.

**Reiner Breuer (SPD):** Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Laumann, wer solche Verkehrsexperten wie Herrn Schemmer in den eigenen Reihen hat, braucht keine Laien mehr.

(Heiterkeit und Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Denn selbst Laien müssen doch erkennen, dass der ehemalige Generalsekretär der SPD, der heutige Minister Groschek, das Handling des Fiaskos an der Rheinbrücke generalstabsmäßig gehandelt hat. Sehr gut! Ein großes Kompliment an Herrn Minister!

(Beifall von der SPD)

Sie würden ja fast noch den Verdacht äußern wollen, dass Herr Groschek selbst Hand angelegt hat, damit er dieses Thema heute auf die Tagesordnung bringen kann. Sie sind weit von der Realität entfernt, meine Damen und Herren. Wir sind Herrn Minister dankbar dafür, dass er uns heute über die Geschehnisse unterrichtet und es zum Thema im Plenum des Landtags macht, wie es um die Verkehrs-

infrastruktur in Nordrhein-Westfalen im Bereich der Bundesfernstraßen bestellt ist.

Wir wollen noch einmal auf den Anlass zurückblicken, Herr Schemmer, nämlich auf die Tatsache, dass die Rheinbrücke als lebenswichtige Verkehrsader an der A1 dem Verfall ausgesetzt ist, wie es auch für andere Brücken gilt. Die Brücken bröseln, und Deutschland droht der Verkehrsinfarkt.

Wir haben in den vergangenen zwei Wochen hautnah erleben müssen, wie sehr die Wirtschaft, die Bürgerinnen und Bürger auf eine intakte Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Die Auswirkungen der Sperrung der A1 und der Rheinbrücke für Lkws ab 3,5 t sind gravierend. Die Lkws müssen weite Umwege fahren. Dadurch entstehen Umfahrungsverkehre, die zur Überlastung anderer Autobahnen führen, zu Staus, mehr Abgasbelastungen der Bürgerinnen und Bürger. Nachteilige Auswirkungen auf die Logistikunternehmen treten ebenfalls ein.

Man muss auch einmal berücksichtigen, welche Kosten dort im Verhältnis zu den Belastungen entstehen, die die Unternehmen tragen, wenn es um die Lkw-Maut geht. Darauf komme ich gleich zurück.

Das zurzeit einzig Erfreuliche ist, dass wir feststellen können: Die Experten von Straßen.NRW haben die Straßen und Brücken in Nordrhein-Westfalens gut im Blick. Ihnen ist es zu verdanken, dass die Schäden dort frühzeitig entdeckt wurden und unverzüglich die erforderlichen Schritte eingeleitet werden konnten. Die Sicherheit der Straßen in Nordrhein-Westfalen scheint also gewährleistet zu sein. Ich füge hinzu: noch gewährleistet zu sein.

Erfreulich ist auch, dass die Rheinbrücke dem Anschein nach repariert werden kann, die Instandsetzungsarbeiten in Kürze beginnen und der Verkehr für Lkws in drei Monaten wieder freigegeben werden kann.

Wir hoffen, dass das bis zu dem Zeitpunkt Bestand hat – der kommen muss –, zu dem ein Ersatzneubau erfolgt. Es ist sicherlich zu begrüßen, dass sich der Bund an den Planungskosten beteiligt und 950.000 € bereitstellt. Man fühlt sich zwangsläufig an die Werbung von Franz Beckenbauer erinnert, der gesagt hat: „Ja, is' denn heut' scho' Weihnachten?“, oder muss zur Kenntnis nehmen, dass man den Wahltagen im nächsten Jahr näher rückt, meine Damen und Herren.

(Zuruf von Josef Hovenjürgen [CDU])

Wir müssen aber auch ein paar Fragen beantworten – Herr Groschek hat dazu schon einiges ausgeführt –: War das alles, oder ist das nur ein Einzelfall? Dazu können wir sicherlich sagen: Nein. Was kommt noch auf uns zu? Müssen wir bald weitere Großbrücken sperren lassen? Müssen diese saniert werden? Vor allen Dingen: Wer soll das bezahlen?

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Landesbetrieb Straßen.NRW geht heute davon aus, dass etwa 400 Brücken an Autobahnen und Fernstraßen saniert oder ersetzt werden müssen. Herr Groschek hat auf die erforderlichen Nachrechnungen hingewiesen, aber auch darauf, dass Landesstraßen sowie Landes- und kommunale Brücken betroffen sind.

Statische Überprüfungen zur aktuellen Tragfähigkeit haben schon jetzt dazu geführt, dass einige Brücken, wie es heißt, abgelastet werden. Das bedeutet: 30 Brückenbauwerke auf Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen sind für den Schwerlastverkehr ab 44 t schon heute nur eingeschränkt befahrbar. Schwerlasttransporte können dort nur unter verschärften Auflagen entlangfahren.

All das ist Realität und kein Wunder, denn die Güterverkehrsleistungen, die über unsere Straßen gehen, die die Straßen belasten, die sie zu ertragen haben, haben sich seit der Wiedervereinigung fast verdoppelt und betragen im letzten Jahr 435 Milliarden Tonnenkilometer. Die Anzahl der Schwerlasttransporte hat ebenfalls zugenommen.

Was ist zu tun, meine Damen und Herren? – Die Koalitionsfraktionen haben Ihnen heute eine Entschließung zur Unterrichtung der Landesregierung vorgelegt. Mit der Entschließung fordern wir, zuallererst ein Sonderarbeitsprogramm zur statischen Prüfung und zur Sanierung der Brückenbauwerke an Bundesfernstraßen auf den Weg zu bringen. Wir fordern auch Sie auf, Herr Schemmer, in Ihren Reihen aktiv zu werden, um dies zu unterstützen. Das Land Nordrhein-Westfalen bleibt in seiner Verantwortung für die Planung und für das Baustellenmanagement. Der Minister hat Ausführungen dazu gemacht, dass man dieser Verpflichtung auch nachkommt.

Entscheidend ist und bleibt, dass der Bund als Baulastträger der Bundesfernstraßen und Brücken die erforderlichen Finanzmittel in auskömmlicher Höhe bereitstellt. Davon kann heute nach wie vor keine Rede sein. Allein die Kosten für die eben skizzierten Sanierungen von Neubauten und der Brücken auf Bundesfernstraßen betragen etwa 3,5 Milliarden €. Wir wissen, dass der Bedarf insgesamt bei etwa 7 Milliarden € liegt.

Wir müssen dringend darüber diskutieren: Wie kann man die Straßeninfrastruktur stärker verursachergerecht finanzieren? Wir sind der Überzeugung, dass die Lkw-Verkehre stärker in die Pflicht genommen werden müssen als bisher; denn schließlich ist die Belastung der Straßen durch einen schweren Lkw von 40 t etwa 40.000-mal größer als durch ein Pkw. Schwere Lastkraftwagen verursachen mithin in besonderem Maße Kosten für den Bau, den Erhalt und den Betrieb der Straßen. Mit einer Ausweitung der Lkw-Maut für Fahrzeuge über 7,5 t auf allen Straßen der Bundesrepublik könnte dem schon bald Rechnung getragen werden. Mit der Ausweitung der

Maut auf alle Straßen des Landes, aber auch der Kommunen würde zugleich das Problem der Mautausweichverkehre gemindert. Möglicherweise liegt darin auch ein Schlüssel, wie die kommunalen Straßen zukünftig besser finanziert werden können. Dazu besteht Diskussionsbedarf.

Für uns ist es jedenfalls zwingend, dass zusätzliche Einnahmen aus dem Mautsystem tatsächlich zweckgerichtet für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Darauf legen wir großen Wert.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Wir sind gespannt, meine Damen und Herren, welche Vorschläge die Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung unter dem Vorsitz von Herrn Dr. Daehre, dem ehemaligen Landesverkehrsminister der CDU, nächste Woche machen wird. Wir werden uns konstruktiv an der Diskussion beteiligen und rufen Sie auf, dies mit uns zu tun. Herr Dr. Daehre wird auch im Februar im Verkehrsausschuss anwesend sein.

Wir stehen vor spannenden Diskussionen. Mit dem heutigen Entschließungsantrag wollen wir erste Impulse für die Diskussion geben. Folgen Sie uns, unterstützen Sie uns in diesen Aussagen. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

**Präsidentin Carina Gödecke:** Vielen Dank, Herr Kollege Breuer. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Kollege Klocke.

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Sehr geehrte Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Zunächst einmal ein Dank an den Minister für die Unterrichtung, die Information und das zügige Handeln in der Sache. Lieber Herr Schemmer, das ist kein Aktionismus, sondern das war dringend notwendig. Für die Rede hätten wir Ihnen gern ein Hustenbonbon angeboten, dann hätte man Sie noch besser verstehen können.

(Zuruf von der FDP: Honigbonbon!)

In den letzten Wochen haben die Ingenieure, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Straßen.NRW wichtige Arbeit geleistet, und das bei bitterer Kälte.

(Zurufe von der FDP: Oh!)

Ihnen gilt ein großer Dank, insbesondere auch den Polizistinnen und Polizisten. – Ich weiß nicht, warum man Ihnen das sagen muss. Wir haben in den grünen Reihen einige Polizistinnen und Polizisten, die da eine Woche eingesetzt waren und uns berichtet haben, was vor Ort los war, wie schwierig es war, die Brummifahrer abzudrängen. Wenn man das im Plenum erwähnt und zu Protokoll gibt, scheint das der FDP nicht zu gefallen – warum auch immer.

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

Wir bedanken uns auf jeden Fall bei den Bauingenieuren und bei den Polizistinnen und Polizisten. Die wichtige Brücke ist ein Nadelöhr für den Verkehr in Nordrhein-Westfalen, sehr geehrte Damen und Herren, und sie ist – so schlimm das Vorkommnis ist – ein Signal und ein Symbol für die marode Infrastruktur bei uns im Land. Kürzlich schrieb ein Journalist: Leverkusen ist überall. – Da ist etwas dran, denn in Nordrhein-Westfalen sind fast 400 Autobahnbrücken dringend sanierungsbedürftig. Es geht um ein Gesamtvolumen von 3,5 Milliarden €.

So schwierig die Situation ist, es ist vielleicht gut, dass wir die Debatte jetzt führen, dass wir einen Blick auf die marode Infrastruktur des Landes werfen und dass in den nächsten Wochen und Monaten entsprechend gehandelt wird. Wir brauchen eine Allianz für Infrastruktur im Land, eine Allianz für Sanierung und ein Sonderarbeitsprogramm, in dem Bund und Land zusammenarbeiten. In dem Zusammenhang – das wird der FDP und auch der CDU vielleicht ein bisschen besser gefallen – sind die Zusagen aus Berlin – der Besuch von Staatssekretär Bomba, die Zusage über 1 Million € für die Planung und auch die Zusage, dass bis 2020 ein Ersatzbau errichtet und die Gelder zur Verfügung gestellt werden sollen – ein gutes Signal. Wir bedanken uns dafür, dass auch die Bundesregierung in dem Punkt schnell gehandelt hat.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Letztlich ist es egal, wer in Berlin oder in Düsseldorf an der Regierung ist, wir müssen uns in den nächsten Jahren besser um unsere Infrastruktur kümmern. Das Verteilen des Geldes im Verkehrsbereich nach Himmelsrichtungen muss ein Ende haben. Es muss in den nächsten Jahren nach Bedarfen verteilt werden.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Und Bedarfe sind in Nordrhein-Westfalen sehr stark vorhanden.

Die VDV-Studie hat belegt, dass wir in Nordrhein-Westfalen für die Sanierung von U- und Stadtbahnsystemen in den nächsten Jahren 1,1 Milliarden € brauchen, also in den nächsten fünf Jahren 1,1 Milliarden € für Ersatzinvestitionen, weil die Städte in den 70er- und 80er-Jahren für U-Bahntunnel, für Stadtbahnstrecken keine Rücklagen gebildet haben und jetzt nach 30, 40 Jahren dort die Sanierungen anstehen.

Das, was die Brücke bei der A1 in Leverkusen ist, das ist die U-Bahnstrecke in Mülheim, die im Herbst stillgelegt worden ist. Auch hier haben wir die Situation, dass die Infrastruktur mittlerweile so marode ist, dass in Essen eine Haltestelle und in Mülheim die U-Bahnlinie stillgelegt werden musste.

Das ist unsere Antwort auf die Situation: Wir brauchen mehr Geld im System für Sanierung. Deswegen brauchen wir eine nutzerorientierte Finanzierung und eine höhere Lkw-Maut auf allen Straßen, und das mindestens ab 7,5 t, besser ab 3,5 t.

Wenn man sich momentan unsere Briefeingänge oder unsere Mails, die wir bekommen, durchguckt, dann stellt man fest: Man wird jetzt viel angeschrieben, gerade von Betrieben, von IHKn, von der Logistikwirtschaft, dass dringend gehandelt werden muss, dass die Brücke bei Leverkusen saniert werden soll. Aber auf gar keinen Fall soll man weitere Abgaben erheben. Die Aufforderung „Hände weg von der Lkw-Maut!“ erreichte uns gestern.

Sehr geehrte Damen und Herren, so wird es in den nächsten Jahren nicht funktionieren. Wir brauchen eine nutzerorientierte Steigerung der Abgaben, damit wir mehr Geld für die Sanierung unserer Straßen und unserer Stadtbahnssysteme in Nordrhein-Westfalen einsetzen können.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Hier kommt es darauf an, dass wir in den nächsten Wochen einen Konsens erreichen. Da hat der Kollege Breuer eben das Richtige gesagt. Eine Anhebung der Lkw-Maut ist nur dann zu verantworten, wenn dieser Betrag eins zu eins in die Verkehrsinfrastruktur geht. Es muss eine zweckgebundene Abgabe sein, die in den Infrastrukturhaushalt geht.

Ich habe den Eindruck, dass wir mittlerweile auf der Bundesebene in der Diskussion weiter sind. Ich hatte am Montagabend das Vergnügen, den ADAC-Präsidenten, Herrn Peter Meyer, zu hören, der ganz klar sagt: Die große Zukunftsaufgabe im Land ist nicht der Neubau von Straßen, sondern ist die Sanierung und der Erhalt von Straßen in Deutschland. – Nun ist ja der ADAC nicht bekannt als grüne Vorfelddorganisation.

(Zuruf von der SPD: Wer weiß!)

Ich fand es spannend, dass er sozusagen mit dieser Äußerung herausging.

Wenn ich mir – um mal ein weiteres Stichwort zu nennen – die Zusammenstellung der Planungen in den Regionalräten in Nordrhein-Westfalen angucke, die Anmeldungen für den neuen Bundesverkehrswegeplan, dann stelle ich fest, dass die Botschaft, dass wir uns zentral um Sanierung und Erhalt kümmern müssen, leider in den Kommunen und in den Kreisen in Nordrhein-Westfalen noch nicht angekommen zu sein scheint. Denn dort wird für die Anmeldung des Bundesverkehrswegeplans 2015 wieder die große Wunsch-dir-was-Liste ausgebreitet. Ich habe mir das mal detailliert beim Regionalrat Düsseldorf angeguckt: Wenn wir die Straßenprojekte, die jetzt gerade dort zusammengestellt worden sind, in Nordrhein-Westfalen realisieren wollten, dann hätten wir den Straßenbauetat der nächsten 20 Jahre komplett aufgebraucht.



Wir brauchen eine realistische Sicht auf die Dinge. Eine realistische Sicht auf die Dinge heißt, wir brauchen eine Priorisierung und eine Schwerpunktsetzung. Wir müssen uns auf das Notwendige konzentrieren. Es kann nicht sein, dass sozusagen jedes regionale Einzelinteresse bedient wird und jede kleine Umgehungsstraße uns die nächsten 20, 30 Jahre blockiert.

(Zuruf von Bernhard Schemmer [CDU])

– Fahrradautobahnen werden, wenn wir sie gebaut haben, lieber Herr Schemmer, die Straßen in Nordrhein-Westfalen entlasten. Deswegen werden wir das im nächsten Jahr voranbringen.

(Weiterer Zuruf von Bernhard Schemmer [CDU])

– Wenn die Fahrradautobahnen vom Bund bezuschusst werden.

(Lachen von der CDU)

Das hätte ich mir bei der 750-Millionen-€-Liste von Herrn Ramsauer gewünscht, die wir jetzt ja mit den ganzen Einzelmaßnahmen vorgelegt bekommen haben. Dort finden sich zahlreiche Umgehungsstraßen, insbesondere im Süden und insbesondere in Bayern, auf die man gut und gerne hätte verzichten können. Ein paar Fahrradschnellstraßen hätten dieser Liste durchaus gutgetan,

(Zurufe von der CDU)

damit wir die Straßen und auch die überlasteten Stadtbahnen, die U-Bahnen und S-Bahnen in Nordrhein-Westfalen entlasten können.

(Beifall von Sigrid Beer [GRÜNE])

Wir können uns in Zukunft, sehr geehrte Damen und Herren, eine solche Politik der Gießkanne und des Wünsch-dir-was nicht mehr leisten. Wir können uns auch in Zukunft keine Großprojekte mehr leisten, die uns mit fehlerhafter Planung, wenn sie uns dann finanziell aus dem Ruder laufen – ich nenne nur das Stichwort „Stuttgart 21“ und den Berliner Hauptstadtflughafen –, über Jahre in der Verkehrsinfrastruktur blockieren, wofür Milliarden zusätzlich investiert werden müssen, die in anderen Bereichen fehlen. Die Milliarden, die in Stuttgart verbuddelt werden, hätte man besser für Straßensanierung ausgegeben.

(Beifall von der SPD)

Die hätte man besser für Brückensanierung ausgegeben.

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

Die hätte man in Nordrhein-Westfalen viel besser investieren können als da, wo sie jetzt eingesetzt werden.

Wir brauchen, wenn jetzt ein neuer Bundesverkehrswegeplan aufgestellt wird und weitere Schie-

nenprojekte geplant werden, vorab eine bessere Öffentlichkeitsbeteiligung. Was wir uns in Zukunft nicht mehr leisten können werden, das ist Bürgerbeteiligung über zahlreiche Klageverfahren, über Prozesse, über Volksabstimmungen, die im Nachhinein stattfinden. Wenn man die Bürgerinnen und Bürger im Land rechtzeitig beteiligt, wenn man die Planungen offenlegt, wenn man sich dem Gespräch stellt, dann kann man Verkehrsinfrastrukturprojekte viel schneller in diesem Land voranbringen. Das muss unsere Aufgabe sein mit Blick auf den neuen Bundesverkehrswegeplan, dass man sich jetzt der Debatte stellt und nicht Planungen vorantreibt, die man erst viel später offenlegt, die die Bürgerinnen und Bürger im Nachhinein beklagen. Darauf werden wir in Zukunft aufpassen, dass diese Bürgerbeteiligung stattfindet.

(Beifall von den GRÜNEN und den PIRATEN)

Wir werden und müssen uns auch Gedanken machen, was den Modal Split und die Veränderung des Modal Split angeht. Das hat der Verkehrsminister eben angesprochen. Bezüglich des Güterverkehrs gibt es positive Beispiele in unseren Nachbarländern. Wenn man sich die Niederlande anguckt, wenn man sich zum Beispiel die Planungen in Rotterdam anguckt – ich hatte diese Woche ein Gespräch mit Vertretern des Rotterdamer Hafens –: Hier gibt es eine klare Festlegung für die Verteilung beim Modal Split bis 2030 und entsprechende Festlegungen von Finanzquellen und Verkehrsinfrastrukturprojekten. Hier soll verschoben werden, nämlich weg von der Straße und hin zu Wasserwegen und zur Schiene. Dafür werden entsprechend Gelder zur Verfügung gestellt. Ein Blick zu den niederländischen Nachbarn würde helfen, damit wir unsere Planungen besser in die richtige Richtung lenken.

(Beifall von den GRÜNEN – Zurufe von der FDP)

– Sie dürfen mir, liebe Kollegen von der FDP, gerne eine Zwischenfrage stellen. Ich fühle mich natürlich durch Zwischenrufe geadelt. Aber Sie dürfen mir gerne eine Zwischenfrage stellen, wenn Sie meine Ausführungen kritikwürdig finden oder irgendetwas anzumerken haben. Auch Herr Lindner kann das gerne machen – oder Herr Rasche; wie auch immer.

(Christian Lindner [FDP]: Ich habe keine Fragen an Sie!)

– Okay. – Wenn wir jetzt nicht konzentriert und klug handeln, drohen uns in den nächsten Jahren weitere massive Schäden in der Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen, die auch unseren Wirtschaftsstandort schwächen werden.

Wir brauchen verstärkte Investitionen. Wir brauchen hier auch weitere Unterstützung vom Bund. Die Benachteiligung von Nordrhein-Westfalen in zahlreichen Bereichen, die wir auch zahlenmäßig nachgewiesen haben – wenn vonseiten des Bundes Gelder

zur Verfügung gestellt werden, stehen uns nach dem Königsteiner Schlüssel 21 % zu; wir stellen aber fest, dass bei den zentralen Infrastrukturprojekten nur 3 bis 4 % nach Nordrhein-Westfalen fließen –, muss dringend beendet werden. Wir brauchen mehr Geld für Infrastruktur. Der Druck muss hier erhöht werden.

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

Egal, welche Regierung und welche Farbenlehre gerade am Start war, ist Nordrhein-Westfalen in den letzten zehn, 15 Jahren hier deutlich benachteiligt worden.

Wir von SPD und Grünen laden mit diesem Entschließungsantrag alle Fraktionen zur Diskussion und zur Mitarbeit ein. Teilweise gibt es im Verkehrsausschuss konstruktive Debatten und eine fraktionsübergreifende Zusammenarbeit. Sie ist in dieser Frage dringend notwendig, damit wir nicht aufs Abstellgleis geschoben werden und noch weitere Vorfälle wie den in Leverkusen zu beklagen haben. Wir dürfen in Nordrhein-Westfalen nicht abgehängt werden. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

**Präsidentin Carina Gödecke:** Vielen Dank, Herr Kollege Klocke. – Für die FDP-Fraktion spricht Herr Kollege Rasche.

**Christof Rasche (FDP):** Sehr geehrte Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! In dieser Debatte geht es zum einen um die Rheinbrücke in Leverkusen und deren Sperrung für Lkws über 3,5 t. Es geht natürlich auch um die Infrastrukturpolitik und deren Finanzierung in Gänze. Deshalb möchte ich in acht Punkten auf diese Thematik eingehen.

Erster Punkt: wirtschaftliche Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und in Nordrhein-Westfalen. Meine Damen und Herren, die Verkehrsinfrastruktur ist das Herz des Industriestandortes Nordrhein-Westfalen. Wenn es dort zu erheblichen Engpässen kommt oder vielleicht sogar Engpässe geschlossen werden müssen, hat das für die Wirtschaft, die Arbeitsplätze und den Industriestandort dramatische Folgen.

Das betrifft die Brücken wie die Rheinbrücke in Leverkusen. Das betrifft Schleusen, die in Nordrhein-Westfalen in einem ganz schlechten Zustand sind; und wenn eine Schleuse dicht ist, kann ein Schiff auch nicht mehr umgelenkt werden. Das betrifft zahlreiche Schienenengpässe, die genauso saniert werden müssen.

Wir haben 10.000 Brücken in Nordrhein-Westfalen: 3.800 an Autobahnen, 2.500 an Bundesstraßen, 3.600 an Landesstraßen. Bei den Bundesfernstraßen hat man festgestellt, dass 400 Brücken in Nordrhein-Westfalen sanierungsbedürftig sind. Das ist

schon eine Hausnummer. 700 Brücken sind dort überprüfungsbedürftig, was auch immer am Ende dabei herauskommt. Zahlreiche Brücken sind schon jetzt nur eingeschränkt befahrbar.

Die Sperrung der Brücke, von der wir hier reden, ist doch schon vor Monaten und Jahren diskutiert worden. Diese Sperrung stand immer im Raum. Die Frage war doch nicht, ob die Brücke gesperrt wird, sondern die wirkliche Frage war:

(Jochen Ott [SPD]: Wann?)

Wann kommt es zu einer Sperrung? – Diese Frage müssten sich alle Beteiligten gestellt haben, auch in der Vergangenheit, und dementsprechend gehandelt haben.

Darüber hinaus warnen zahlreiche Experten vor einer Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur im Bund und im Land, und zwar nicht nur in der Zukunft; sie blicken dabei auch auf die Vergangenheit.

Zweiter Punkt: die Bedeutung der Brücke bei der A1 in Leverkusen. 15.000 Lkws fahren dort am Tag entlang. Jetzt benötigt jeder Lkw im Durchschnitt einen Umweg von 25 km. Das macht eine Mehrfahrzeit von ungefähr einer halben bis ganzen Stunde aus. Im Monat sind das 300.000 zusätzliche Fahrstunden oder 7,5 Millionen zusätzlich gefahrene Kilometer.

Die Sperrung einer solchen Brücke ist für die Wirtschaft in Nordrhein-Westfalen und deren Verkehr ein Super-GAU. Man muss aufpassen, dass man so etwas in Zukunft vermeidet, und sich überlegen, wie man damit umgeht.

Dritter Punkt: das Krisenmanagement des Ministers. Am 30. November 2012 – auch an diesem Tag haben wir hier im Hohen Haus getagt – fand um 14 Uhr aufgrund der Schadenstufen ein Termin an der Rheinbrücke in Leverkusen statt. Es folgte die Sperrung für Lkws ab 3,5 t. Für 14 Uhr wurde also sehr eilig ein Fototermin einberufen. Wir sind von Minister Groschek ja – oft in der Presse, manchmal auch hier – flotte Sprüche gewohnt. Er redet von „Luxusgettos“, was auch immer das ist. Er spricht von „ÖPNV auf lau“. Würde ich sein Vokabular benutzen, könnte ich mit Blick auf diesen Fototermin sagen: Das war Schau statt Bau, Herr Minister.

(Beifall von der FDP und der CDU)

In Ihrer Botschaft haben Sie den Versuch unternommen, von Ihrer Verantwortung, von der Verantwortung des Ministeriums, abzulenken. Dabei hat das Land doch vom Bund die Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen übertragen bekommen. Es musste für die Ausschilderung von Umleitungsstrecken und für eine neue Verkehrsführung gesorgt werden. Alles hat Tage gedauert, meine Damen und Herren. Das war kein gutes Krisenmanagement. Das Krisenmanagement war eine Katastrophe.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Im Nachhinein stellt man sich natürlich die Frage, warum man sich nicht rechtzeitig mit einem Konzept beschäftigt hat, wenn man doch wusste, dass es gerade bei dieser Brücke zu irgendeinem Zeitpunkt zu einer Sperrung kommen musste, weil dort besondere Stahlkonstruktionen vorhanden sind, und warum man nicht in Vorlauf geht und alle Beteiligten rechtzeitig, bevor es zum Super-GAU kommt, fragt: Da droht uns Gefahr. Wie gehen wir mit dieser Gefahr um? Habt ihr Ideen, damit wir rechtzeitig reagieren können, wenn es zu diesem Super-GAU kommt?

Alles das hat man unterlassen. Alles das hätte man tun können. Dann wäre das Krisenmanagement weitaus besser gelaufen. Am 18. Dezember dieses Jahres folgt jetzt ein runder Tisch. Das ist zwar gut, aber einfach zu spät.

Vierter Punkt: Unterfinanzierung der Infrastruktur. Experten – ich habe es eben gesagt – reden von einer chronischen Unterfinanzierung bei Bund und Land. Schauen wir auf die Zahlen: 2011 hat Nordrhein-Westfalen vom Bund für den Bundesfernstraßenbau 1,047 Milliarden € bekommen, von 1998 bis 2009 im Durchschnitt 778 Millionen €, also deutlich weniger als im Jahre 2011. Und wer waren die Verkehrsminister von 1998 bis 2009, meine Damen und Herren? – Müntefering, Klimmt, Bodewig, Stolpe und Tiefensee!

(Beifall von der FDP und der CDU – Christian Lindner [FDP]: Aha!)

Wegen des Handelns Ihrer eigenen Verkehrsminister in Berlin ist Ihre Forderung nach mehr Geld vom Bund absolut unseriös.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Sie bewerten die Minister in Berlin nach zweierlei Maß; das ist nicht in Ordnung.

Schauen wir noch kurz auf die Landesstraßen! Auch dort gibt es einen erheblichen Sanierungsstau; man denke nur an die fast 4.000 Brücken. 2009 wurden von CDU und FDP 171 Millionen € zur Verfügung gestellt. Jetzt sind es nur noch 141 Millionen €, bereitgestellt von SPD und Grünen, also weit weniger. Vom Bund fordern Sie mehr, und selber tun Sie weniger. Auch das ist widersprüchlich und nicht in Ordnung.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Fünftens. Werden Lkw-Fahrer und Speditionen abgezockt oder nicht? Die Straße bringt im Jahr 53 Milliarden € an Steuereinnahmen. Im Jahre 2013 ist geplant, dass davon 10,7 Milliarden an alle Verkehrsträger zurückfließen. Da habe ich doch kein Einnahmeproblem, sondern ein Ausgabeproblem. Seit Jahren werden da die falschen Prioritäten gesetzt; Herr Klocke hat eben recht gehabt.

Die Lkw-Maut wurde zum 1. Januar 2005 eingeführt, damals unter den Ministern Eichel und Stolpe – Finanzen und Verkehr –, und wenig später wurden diese beiden durch Steinbrück und Tiefensee abgelöst. Lieber Herr Minister Groschek, das ist also unter Ihrer Ägide entstanden. Damals hat man eine Kompensation für die Spediteure versprochen.

„Versprochen – gebrochen“, diese Kompensation hat nicht stattgefunden. Es wurde zwar mehr Geld für die Infrastruktur versprochen, das dringend benötigt wird, aber es war der damalige Finanzminister Peer Steinbrück, der den entsprechenden Titel des Verkehrshaushalts wieder um jeden Euro, der bei der Lkw-Maut hereinkam, reduziert hat. Das war unter dem Strich ein Nullsummenspiel. Die Spediteure haben bezahlt, und am Ende kam kein einziger Euro mehr für die Infrastruktur dabei heraus.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Genau das ist doch auch der Fehler in Ihrem Antrag. Sie schreiben dort, dass die neue Lkw-Maut auf weiteren Straßen zwingend für die Verkehrsinfrastruktur verwendet werden muss. Aber Sie sagen nicht, dass der Verkehrshaushalt nicht gleichzeitig reduziert werden darf. Ihr Antrag lässt das gleiche Spiel, das im Jahre 2005 unter Peer Steinbrück stattgefunden hat, wieder zu.

(Beifall von Christian Lindner [FDP])

Genau das müssen wir aber doch verhindern. Sie hätten schreiben müssen, dass die Mittel im Bundeshaushalt nicht reduziert werden dürfen. Aber das haben Sie versäumt.

Minister Groschek hat eben schön erklärt: Was bedeutet Große Koalition? Ramsauer will die Pkw-Maut, Minister Groschek will die Lkw-Maut. Meine Damen und Herren, bewahren Sie uns vor einer Großen Koalition in Berlin!

(Beifall von der FDP und der CDU – Vereinzelt Beifall von der SPD – Dieter Hilser [SPD]: Wider besseres Wissen!)

– Herr Kollege, schönen Dank.

Sechstens: die Daehre-Kommission und deren Begleiter. Die Daehre-Kommission hat den Investitionsstau sehr genau berechnet und warnt mit guten Argumenten vor einem Verkehrschaos in Deutschland und in Nordrhein-Westfalen.

**(Vorsitz: Vizepräsident Eckhard Uhlenberg)**

Sie will neue Finanzierungskonzepte vorstellen und insbesondere mit sehr viel Fingerspitzengefühl mit Finanzpolitikern reden, um neue Wege zu gehen. Deshalb kommt übrigens Herr Dr. Daehre selber im Februar in den nordrhein-westfälischen Landtag.

Und was machen die Kollegen von SPD und Grünen? – Sie können diese Entwicklung nicht in Ruhe abwarten, zeigen nicht das notwendige Fingerspitzengefühl, bringen schon heute einen Antrag ein,

stellen diesen zur Abstimmung und stellen damit die Strategie der Daehre-Kommission auf den Kopf.

(Beifall von der FDP)

Sie nehmen der Kommission doch die Möglichkeit, in den nächsten zwei Monaten weiter zu verhandeln, weil Sie jetzt schon eine Entscheidung verlangen. Das ist der falsche Weg. Der Antrag wird einfach viel zu früh gestellt. Es wäre klug gewesen, die heutige Diskussion in den Ausschuss, in das Gespräch mit Dr. Daehre im Februar mitzunehmen, um dann zu vernünftigen Entscheidungen zu kommen.

(Beifall von der FDP)

Kollege Arndt Klocke sprach eben von einem notwendigen Konsens. Da haben Sie recht. Aber mit Ihrem Antrag erreichen Sie doch das Gegenteil, und das kann ich nicht verstehen.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Siebtens: Lkw-Maut auf allen Straßen. Ist das Symbolpolitik oder nicht? Kann das deutsche Transportgewerbe diese extreme Mehrbelastung verkraften? – Wahrscheinlich nicht. Wie und vor allem wann soll die technische Umsetzung erfolgen? Keiner kann das sagen. Wie wollen Sie sicherstellen, dass es durch diese Maut am Ende mehr Geld für die Verkehrsinfrastruktur gibt? Ihr Antrag – das habe ich eben gesagt – gibt das nicht her.

Eines kann ich überhaupt nicht verstehen – das war schon ansatzweise im Koalitionsvertrag so und jetzt wieder –: Sie machen die Lkw-Fahrer zu Buhmännern der Nation. Das haben die Lkw-Fahrer nicht verdient.

(Beifall von der FDP und der CDU – Jochen Ott [SPD]: Totaler Quatsch!)

– Herr Ott, Sie müssen mit denen mal sprechen. Dann hören Sie auch deren Urteil.

Achtens. Setzt sich diese Koalition tatsächlich für eine bedarfsgerechte und notwendige Verkehrsinfrastruktur ein? – Mit diesem Antrag sicherlich nicht; die Begründung habe ich geliefert. Es kommt zum Schwur, wenn die Meldungen des Landes zum Bundesverkehrswegeplan im nächsten Jahr – vermutlich kurz vor den Sommerferien – erfolgen.

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Herr Kollege Rasche, würden Sie eine Zwischenfrage des Herrn Kollegen Klocke zulassen?

**Christof Rasche (FDP):** Gerne.

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Bitte schön.

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Danke, lieber Christof Rasche, dass die Zwischenfrage zugelassen ist. – Meine Frage lautet – wir haben gerade gehört, was

wir in dem Antrag alles falsch angelegt haben und was alles nicht gewollt ist –: Hat die FDP einen konkreten Vorschlag, wie mehr Geld für den Ausbau und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur akquiriert werden kann? Oder warten wir auf Februar? Denn irgendeine Festlegung oder Debatte seitens der FDP muss es auf Bundesebene oder im Wahlprogramm oder im Grundsatzprogramm geben.

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Herr Abgeordneter, bitte schön.

**Christof Rasche (FDP):** Vielen Dank, Herr Präsident. – Wir reden schon seit einigen Monaten genau über diese Thematik, über den Investitionsstau im Bestand und über die Notwendigkeit, aufgrund des nach den Prognosen gewaltig ansteigenden Verkehrsaufkommens mehr zu investieren – auch in neue Verkehrswege auf Schiene und Straße. Das tun nicht nur wir in diesem Haus – auch wir beide bilateral –, sondern auch die Verkehrsministerkonferenz und das Bundesverkehrsministerium.

Genau deshalb hat man doch die Daehre-Kommission eingesetzt, damit sie in Ruhe Vorschläge machen kann, die wir dann umsetzen können – mit vielen begleitenden, klugen Gesprächen. Alle Beteiligten waren sich einig: Wir halten – um in Fußballersprache zu sprechen – den Ball flach, bis das endgültige Ergebnis vorliegt. Diejenigen, die sich von diesem Schwur getrennt haben, sind Sie, lieber Herr Kollege Klocke, gemeinsam mit der SPD.

(Beifall von der FDP)

Sie stellen das schon jetzt zur Abstimmung, und das ist falsch. Wir wollen weiter den konsensualen Weg gehen, den wir mit der Daehre-Kommission vereinbart haben.

Bei den Meldungen zum Bundesverkehrswegeplan vor den Sommerferien kommt es zum Schwur. Da wird man feststellen: Meldet Nordrhein-Westfalen bedarfsgerecht, wie das Niedersachsen, Bayern und Hessen machen, oder meldet Nordrhein-Westfalen ein politisch motiviertes Rumpfprogramm? Ich hoffe, das wird nicht so sein. Ansonsten bekommen wir ein Problem.

Wie wollen Sie beim Bund mehr Geld einfordern, wenn Ihre Anträge und Ihre Anmeldungen das gar nicht notwendig machen? Wenn Sie Ihre Anträge an den bisherigen Bauprogrammen und deren Summe ausrichten, dann brauchen Sie demnächst gar nicht mehr Geld von Berlin zu fordern. Dann sagt Berlin nämlich: Ihr in Nordrhein-Westfalen wollt doch gar nicht mehr Geld. – Das ist rot-grüne Politik, und das müssen wir verhindern, meine Damen und Herren.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Zum Abschluss drei Bemerkungen zum Antrag von SPD und Grünen:

Erstens. Der Antrag ist unseriös in der Problembeschreibung. Sie messen beim Handeln der Bundesverkehrsminister mit zweierlei Maß.

Zweitens. Der Antrag ist nicht präzise in der Formulierung und sichert eben nicht mehr Mittel für Verkehrsinfrastruktur.

Drittens. Der Antrag ist zum falschen Zeitpunkt gestellt.

Meine Damen und Herren, wir sollten „Schau statt Bau“ umdrehen. „Bau statt Schau“ ist besser. – Herzlichen Dank, meine Damen und Herren.

(Beifall von der FDP und der CDU)

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Für die Fraktion der Piraten spricht Herr Abgeordneter Fricke.

**Stefan Fricke (PIRATEN):** Sehr geehrter Herr Präsident! Wertes Kollegium! Meine Damen und Herren! Wie Sie ja vielleicht wissen, wohne ich in Köln. Und obwohl ich regelmäßig zwischen den beiden durch eine herzliche Erbfeindschaft verbundenen Städten Köln und Düsseldorf pendle, bin ich bisher von Brückentrümmern verschont geblieben, nicht jedoch von Verkehrsstaus, Umleitungen und Verspätungen.

Aber Spaß beiseite! Die Situation der Leverkusener Autobahnbrücke ist alles andere als spaßig, auch wenn sie vielleicht nicht ganz so schlimm ist, wie anfangs befürchtet – so wie die geschätzte halbe Million Euro, die zur behelfsmäßigen Sanierung aufgewendet werden muss, kein Spaß ist. Denn sie dient nur dazu, ein Loch zu stopfen, ein Loch, das spätestens 2020 neu überbrückt werden muss und von dem man nicht weiß, ob und wie lange der Flicker hält.

Eine endgültige Lösung dieses einen Problems – also einen Neubau – werde ich vielleicht gerade eben noch erleben. Die Planung dafür soll ja demnächst beginnen. Den Aufschrei über die Kosten können wir jedoch schon heute hören: allein für die Planung ca. 3,5 Millionen €, für den Neubau nach heutigen Schätzungen ca. 150 bis 200 Millionen €. Bei den inzwischen üblichen Kostensteigerungen wird es wohl nicht dabei bleiben.

Aber diese eine Großbaustelle ist nur die Spitze des Eisbergs, nur eine von derzeit bereits absehbaren 30 Großbaustellen, die uns in den nächsten Monaten und Jahren beglücken werden, von den anderen 300 bis 400 kleineren Brückenbauwerken ganz zu schweigen – Großbaustellen, die unnötig wären, wenn man, statt immer wieder neue Prestigeobjekte einzuweihen, die entsprechenden Mittel in eine sinnvolle Instandhaltung gesteckt hätte.

(Beifall von den PIRATEN)

Es hätte es heute unter anderem Herrn Groschek erspart, Männchen vor einer politisch anders orientierten Bundesregierung zu machen und ein paar ergatterte Zusatzmillionen als veritablen politischen Erfolg verkaufen zu müssen. Erspart hätte das dem Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen auch unnötige Belastungen und Behinderungen durch die kontinuierliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße, die heute an der Tagesordnung ist. Erspart bliebe uns auch eine verfehlte Verkehrspolitik, wobei es gleich ist, ob Schwarz oder Rot am Steuer sitzt.

Die geplanten Gigaliner werden Sie, Herr Groschek, nicht verhindern können, wenn Berlin sie will – übrigens eine Politik, die von uns Piraten mit Nachdruck abgelehnt wird.

Im Übrigen halten wir den Entschließungsantrag von SPD und Grünen für reine Kosmetik und für einen ausschließlich medienorientierten Aktionismus.

Dazu weise ich auf einen Artikel der „Rheinischen Post“ vom 5. Dezember 2012 hin, der die bisherige Position der Regierung, vertreten durch den ehemaligen grünen NRW-Verkehrsstaatssekretär Horst Becker, sehr präzise beschreibt. Diese Position ist dokumentiert durch die Ausschussprotokolle aus den Monaten März, Mai und Juni 2011 und zeigt, dass sowohl die damalige als auch die jetzige Koalition seit mindestens eineinhalb Jahren sehr genau über die desaströse Situation im Bilde war und ist.

Damit wird der Entschließungsantrag als pure Heuchelei entlarvt. Wir werden uns dieser Augenwischerei nicht anschließen.

Die schwarz-gelbe Opposition, die die Linie der Bundesregierung fährt, hat allerdings auch nichts Besseres zu bieten als das ewige Mantra: „Die Straßen müssen breiter werden und mehr Verkehr aufnehmen.“ und einen Entschließungsantrag für einen „Masterplan“, der ebenso selbstverständlich wie überflüssig ist.

Derweil saniert Berlin mit Mineralölsteuer und den durch die Lkw-Maut generierten Einnahmen lieber medienwirksam den Bundeshaushalt, anstatt das von den Straßennutzern erhaltene Geld ausreichend in die Bestandspflege und Wartung der Verkehrswege zu investieren.

Um das zu verstehen, muss man wohl über sieben Brücken gehen. – Ich danke Ihnen.

(Beifall von den PIRATEN)

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Fricke. – Für die CDU-Fraktion spricht Herr Kollege Vossemer.

**Klaus Vossemer (CDU):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Landesbetrieb Straßen.NRW plant, baut und betreibt alle Autobahnen,

Bundes- und Landesstraßen, darunter mehr als 10.000 Brücken mit einer Gesamtlänge von rund 370 km. Der Großteil wurde zwischen 1960 und 1980 errichtet.

Dass diese Brücken in einem suboptimalen Zustand sind, ist wahrlich keine Neuigkeit. Dennoch sind alle schockiert, dass es jetzt zu dieser harten Einschränkung auf der A1, an einem der meist befahrenen Streckenabschnitte des Landes, gekommen ist.

Die Frage ist, ob diese Entwicklung nicht absehbar war. Es ist schließlich keine neue Erkenntnis, dass täglich 120.000 Fahrzeuge, darunter mindestens 12.000 Lastwagen, die Leverkusener Autobahnbrücke benutzen.

Der ursprüngliche Planungshorizont ging davon aus, dass die Leverkusener Rheinbrücke bis zum Jahr 2025 durch einen Neubau ersetzt wird. Man war folglich der Auffassung, dass der Betrieb der Brücke auch weiterhin vollumfänglich gewährleistet werden könnte. Ich erinnere noch einmal daran: Die Tatsache, dass von zunehmendem Lkw-Aufkommen ausgegangen werden muss, ist schon länger bekannt. Aber dann wird die Planung über Nacht über den Haufen geworfen, da die Sicherheit nicht mehr gewährleistet ist.

Da kann man durchaus die Frage stellen, warum sich der Sachverhalt so schnell verändert hat. Man muss auch die Frage stellen, ob diese Entwicklung nicht absehbar war, dann stellt sich die Frage: Warum hat die Landesregierung nicht früher etwas unternommen? Es stellt sich ernsthaft die Frage: Was hat die Landesregierung wann gewusst? Hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW diesen Sachverhalt nicht gekannt? War die Hausspitze nicht richtig informiert? – Ich kann mir das nicht vorstellen.

Nach den uns vorliegenden Erkenntnissen weiß diese Landesregierung von Beginn an um den schlechten Zustand der Brücken in Nordrhein-Westfalen. Der Landesbetrieb Straßen.NRW arbeitet schon seit 2010 an dem Problemfeld Brückensanierung. Es gibt seit dem 9. März 2010, unter dem ehemaligen Verkehrsminister Lutz Lienenkämper eingerichtet, eine Projektgruppe Brückenertüchtigung, die sich der Sache systematisch angenommen hat. Diese Projektgruppe hat Vorarbeiten geliefert, auf denen man rechtzeitig hätte aufbauen können und müssen.

Das gilt auch für die Autobahnbrücke der A1 in Leverkusen.

(Beifall von Bernhard Schemmer [CDU])

Der Bund hat bereits im Jahr 2009 entschieden, dass die alte Brücke durch einen Neubau ersetzt werden soll. Den Auftrag zur Planung hat der Landesbetrieb Straßen.NRW erhalten. Bestandteil der Planung sollten auch die Hochstraßen A und B zwi-

schen Rheinbrücke und Autobahnkreuz Leverkusen sein. Die Kosten für den Ersatzneubau der Leverkusener Rheinbrücke wurden seinerzeit auf ca. 200 Millionen € geschätzt.

Herr Minister, ich stelle fest, dass der Landesregierung diese Problematik der Leverkusener Rheinbrücke bekannt war, und das seit Mitte 2010, also seit über zwei Jahren, und es wurde nichts getan.

Jetzt, meine Damen und Herren, ruft Rot-Grün wieder einmal nach dem Bund. Bekanntlich wird sich der Bund an den Planungen für den Neubau der Autobahnbrücke der A1 in Leverkusen mit knapp 1 Million € beteiligen. Wir begrüßen dieses finanzielle Engagement des Bundes für diese wichtige Schlagader des Verkehrs nicht nur für Köln, Nordrhein-Westfalen und Deutschland, sondern für ganz Europa ausdrücklich. Je schneller die Planung vorschreitet, desto schneller kann auch der Ersatzneubau errichtet werden.

(Beifall von der CDU und Ulrich Alda [FDP])

Ich kann mir allerdings die Bemerkung nicht verkneifen, dass jetzt der Bund in die Bresche springt für eine Aufgabe, die diese Landesregierung bislang kläglich versäumt hat. Wir haben immer kritisiert, dass Rot-Grün hier nicht genug unternimmt, und sind damit nicht allein. Ich zitiere mit Erlaubnis des Präsidenten aus der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ vom 11. Dezember 2012:

„Zur Ehrlichkeit gehörte es aber auch einzugestehen, dass Neubau und Sanierung des Straßennetzes nie zu den Prioritäten der rot-grünen Regierungen in Düsseldorf gehörten.“

Weiter heißt es:

„Sicher kommt das Geld für die Bahn wie für die Autobahnen vor allem aus Berlin. Doch Geld bekommen zu können ist das eine. Das andere ist, es auch ausgeben zu wollen und – Stichwort Planung – zu können.“

Das lässt sich auch mit Zahlen eindeutig belegen. Rot-Grün hat in den Jahren 2011 und 2012 rund 23 Millionen € weniger für Neubau und Erhalt der Landesstraßen ausgegeben als CDU und FDP in 2009 und 2010. Und für die Landesstraßen tragen Sie alleine die Verantwortung. Das können Sie nicht nach Berlin abschieben.

Im aktuellen Haushaltsentwurf für das Jahr 2013 wird der groß angekündigte Vorrang für den Erhalt von Landesstraßen mit einem läppischen Plus von 105.000 € ausgestattet. Damit werden jetzt etwas über 80 Millionen € für den Erhalt ausgegeben. Das ist eine Größenordnung, die bereits von der CDU-geführten Landesregierung im Jahr 2009 durchgesetzt wurde.

(Beifall von Bernhard Schemmer [CDU] und Ulrich Alda [FDP])

Gleichzeitig streichen Sie bei den Neubaumaßnahmen satte 9 Millionen €. Für den Neubau gibt es jetzt nur noch 44 Millionen €. So wenig gab es in Nordrhein-Westfalen noch nie, dessen positive wirtschaftliche Entwicklung von einer leistungsfähigen Infrastruktur stark abhängig ist.

Wenn Sie die Mindereinnahmen für den Neubau wenigstens in den Erhalt stecken würden, wäre eine gewisse Konsequenz erkennbar. Aber so ist Ihre vermeintliche Schwerpunktsetzung Augenwischerei, Makulatur und das Papier nicht wert. Sie sparen an der Infrastruktur und rufen gleichzeitig nach dem Bund, der seine Taschen öffnen soll. Das ist unehrlich und keine solide Politik.

Für den aktuellen Fall der Leverkusener Autobahnbrücke gilt dasselbe: Der Bund muss wieder einmal ran. Auch für die originäre Landesaufgabe der Brückenplanung muss der Bund jetzt einspringen, damit der Verkehr nicht gänzlich zusammenbricht.

Meine Damen und Herren, was ist zu tun im Fall der Brücken in Nordrhein-Westfalen?

Wir brauchen einen Masterplan Brückensanierung Nordrhein-Westfalen. Hierauf zielt auch unser Entschließungsantrag. Die Landesregierung muss jetzt schnell festlegen, welche Brückenprojekte zuerst angegangen werden müssen. Es darf nicht sein, dass die Aktivitäten erst dann beginnen, wenn eine Brücke, eine Straße oder ein U-Bahn-Tunnel aus Sicherheitsgründen gesperrt werden muss. Das zu verhindern wäre wahrhaft vorsorgende Politik.

Anschließend sind die notwendigen Planungsvorhaben durchzuführen. Hier muss die Landesregierung eine zügige Abwicklung sicherstellen, am besten dadurch, dass die Aufträge auch wieder an externe Büros vergeben werden.

Bei den Planungen muss sichergestellt werden, dass die Brücken, die saniert oder neu gebaut werden, schon heute größer geplant werden, um auch zukünftig möglicherweise weiter wachsende Verkehre aufnehmen zu können. Man darf nicht den Fehler früherer Jahre machen, die Infrastrukturkapazitäten schon bei der Planung und beim Bau unnötig zu begrenzen.

Wir wollen eine langfristige und nachhaltige Planung, die lange Bestand hat und eine positive Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen ermöglicht. Es darf keine Klein-Klein- und Schnellschusslösungen à la Rot-Grün mehr geben. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU)

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Vossemer. – Für die SPD-Landtagsfraktion spricht der Abgeordnete Ott.

**Jochen Ott (SPD):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Lieber Christof Rasche, ich meine, für den Minister würde eher „Schlau am Bau“ gelten. Das finde ich ein viel besseres Zitat als das, was du hier gebracht hast.

(Vereinzelt Beifall von der SPD)

Eines ist doch ganz klar: Es macht keinen Sinn, hier so zu argumentieren, weil du ganz genau weißt, weil Sie, Herr Rasche, ganz genau wissen, dass wir hier in den letzten zwei Jahren unabhängig von der Frage, wer in Berlin regiert hat, und unabhängig von den Koalitionen immer wieder gemeinsam festgestellt haben, dass es mit der Finanzierung der Infrastruktur so nicht weitergeht, dass hier Fehler gemacht worden sind.

Lieber Christof Rasche, immerhin kriegst du alle Verkehrsminister der letzten 12 oder 15 Jahre zusammen und hast sie aufzählen können. Aber du hast natürlich mit keinem Wort erwähnt, dass der Vizekanzler der Bundesrepublik Deutschland, der gleichzeitig Wirtschaftsminister ist, in der Frage „Infrastruktur“ in keiner Art und Weise irgendwann einmal aufgeschlagen oder irgendwo zur Geltung gekommen ist. Es wäre natürlich schön gewesen, wenn du auch das erwähnt hättest.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Um das Zweite direkt zu sagen: Die SPD-Bundestagsfraktion hat in ihrem Infrastrukturkonzept beispielsweise die Fondslösung vorgeschlagen und gesagt, dass keine Kürzungen im Haushalt erfolgen sollen. Insofern weiß ich nicht, woher die Interpretation stammt, dass wir den Fonds schaffen und die Haushaltsmittel reduzieren wollen. Das ist an den Haaren herbeigezogen.

Drittens. Heute geht es nicht um Daehre, Christof Rasche, sondern heute geht es um diesen ganz konkreten Antrag zur A1. Wir sollten das nicht miteinander vermengen. Wir werden in diesem Landtag gemeinsam über die Daehre-Kommission sprechen. Der Minister hat zu Recht gesagt: Lasst es uns nicht in den Wahlkampf ziehen. – Ich bin gespannt, ob das funktionieren wird.

Aber eines muss ich doch noch an deine Adresse gerichtet erwähnen, lieber Christof Rasche. Wir, also Rot-Grün gemeinsam mit der FDP, haben hier verschiedene Initiativen gestartet und gemeinsam versucht, uns im Sinne dieses Anliegens auf den Weg zu machen. Das Problem ist nur: Wenn die Fraktionen von Rot und Grün immer den Eindruck haben, dass sie in der Plenardebatte erst einmal einen reinbekommen, obwohl sie sich mit der FDP vorher auf eine gemeinsame Initiative verständigt haben, dann ist dies nicht besonders schön.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Das Angebot bleibt bestehen, und ich halte es für zwingend, dass wir gemeinsam vorgehen. Aber dann müssen wir uns auch alle am Riemen reißen.

Der letzte Punkt. Es ist sehr interessant, dass die Lkw-Fahrer auf einmal das Herzensanliegen der FDP sind. Ich bin gespannt, ob es im Rahmen der Diskussion über Mindestlöhne und die Bezahlung dieser Lkw-Fahrer auch die FDP sein wird, die für diese Fahrerinnen und Fahrer eintritt.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Herr Präsident, meine Damen und Herren, was ich besonders nett finde, ist die Tatsache, dass die FDP in den „Schemmerismus“ einsteigt und sagt: Wir müssen beim Bundesverkehrswegeplan den Bedarf anmelden. – Wir wissen, dass wir bei den nahezu baureifen Straßen in Nordrhein-Westfalen ein Sanierungsvolumen von über 400 Millionen € haben. Die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen sind allerdings nicht finanziert. Da stellt sich doch die Frage: Müssen wir uns nicht langsam mal ehrlich machen? Müssen wir uns nicht ehrlich machen und darüber nachdenken, wie man das in den Griff bekommt?

Auch ich bin der Meinung, dass ein Bedarf da ist. Aber ob man dann letztendlich wirklich alle Maßnahmen mit in die Priorisierung nimmt, sollte man sich gut überlegen.

Deshalb, Herr Kollege Fricke – bevor ich zu Herrn Schemmer komme – nur eines: Seit zwei Jahren diskutiert die Sozialdemokratie in Nordrhein-Westfalen das Thema, das Arndt Klocke mit der Überschrift „Allianz für Infrastruktur“ versehen hat, und die Sozialdemokratie hat auf ihrem Parteitag im September dazu ein Grundsatzpapier beschlossen, über das zwei Jahre diskutiert worden ist. Dann so zu tun, als ob das alles Populismus wäre und als ob man sich mit den Sachen nicht beschäftigen würde, ist einfach falsch. Informieren sie sich an dieser Stelle.

(Vereinzelt Beifall von der SPD)

Herr Schemmer, zu Ihnen. Die „Generation Schemmer“, um das einmal deutlich zu sagen,

(Zurufe von der CDU)

ist die Generation, die diese Verkehrspolitik, die wir jetzt ausbaden müssen, zu verantworten hat.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN – Lachen von der CDU)

Einer ganzen Generation haben wir Versprechungen gemacht. Wir haben bei ihr Erwartungen geweckt, und wir haben Planungswüsten produziert. Und was ist am Ende dabei herausgekommen? – Wir verzeichnen bei vielen Menschen in Nordrhein-Westfalen, die seit 40 Jahren auf Straßenprojekte warten, Politikverdrossenheit und Enttäuschung. Das ist eine Form von Politik, die wir für die nächste Generation so nicht fortsetzen möchten.

(Vereinzelt Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Deshalb ganz klar: Es ist notwendig, darüber nachzudenken, wie man Prioritäten setzt, und eine – das hat der Minister deutlich gemacht – ist der Erhalt der bestehenden Infrastruktur.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, was die CDU auch immer noch nicht kapiert hat – und das ist wirklich schwierig –, ist, dass wir in Nordrhein-Westfalen Dinge gemeinsam anpacken müssen. Die Vorredner haben die Fakten genannt; deshalb brauche ich nicht alle Straßen einzeln aufzuzählen.

Tatsache ist: In allen in den letzten zwei Jahren durchgeführten Anhörungen wurde uns immer wieder bestätigt: Nordrhein-Westfalen schneidet seit 20 Jahren immer unterdurchschnittlich ab. Egal, wer in Berlin regiert hat: Es fließt zu wenig Geld in den Westen dieser Republik, und deshalb muss das gemeinsame Interesse aller im Landtag vertretenen Parteien darin bestehen, in Berlin – und zwar unabhängig davon, wer dort gerade regiert – für mehr Geld für die Infrastruktur im Herzen der Bundesrepublik, nämlich in Nordrhein-Westfalen, zu kämpfen.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Arndt Klocke hat den Zustand unserer Brücken, der Straßen, der Eisenbahnbrücken, der ÖPNV-Systeme beschrieben. Deshalb werden wir mit der Daehre-Kommission entsprechend umgehen müssen und überlegen, wie wir es finanzieren.

Und ja, ich gebe dem Verband der Logistik recht: Wir haben durch den Straßenverkehr viel Geld eingenommen. Ich meine all die Abgaben wie beispielsweise Kfz- und Mineralölsteuer. Viel Geld ist geflossen. Aber alle Parteien auf Bundesebene haben in den vergangenen Jahren andere Prioritäten gesetzt und mit diesem Geld alles Mögliche finanziert. Das stimmt. Es hilft nur nicht weiter, wenn wir über die Haushaltssituation der Kommunen, des Bunds und der Länder sprechen. Von den kommunalen Brücken haben wir heute nur im Ansatz gesprochen.

Ich will daran erinnern, dass außer der Rodenkirchener Brücke alle Brücken zwischen Bonn und Düsseldorf von Schwerlastern oder Lkws nicht mehr befahren werden dürfen. Überall gibt es die Probleme, und die Kommunen müssen sehen, wie sie diese Probleme in den Griff kriegen. Das heißt – und das sage ich ohne Schuldzuweisungen an einzelne Ebenen oder einzelne Farben –: Wir müssen diesen Prozess jetzt gemeinsam angehen und uns Gedanken darüber machen.

Wir haben beim Schwerlastverkehr besondere Probleme. Deshalb wird in meiner Heimatstadt Köln überlegt, den Schwerlastverkehr mittels Ponton-Boote über den Rhein zu transportieren. Das macht man auch nicht aus Jux und Tollerei, sondern weil massive wirtschaftliche Themen damit verbunden sind und der Transport von Schwerlastern wichtig ist.



Dazu gehört aber auch – und das sollten wir der Ehrlichkeit halber hier hinzufügen –, dass wir beim Modal Split und bei der Frage, wie wir Schwerlastverkehr abwickeln, alle Verkehrsträger in den Blick nehmen. Dazu gehört dann auch, dass wir uns fragen müssen: Warum ist die Bahn nicht für Schwerlastverkehr ausgestattet? Dann müssen wir uns die Frage stellen: Warum können wir über die Binnenschifffahrt gerade aus Rotterdam nicht so viel abfedern, wie wir eigentlich müssten?

Wir alle kennen die Prognosen aus Rotterdam. Wir alle wissen, was an zusätzlichen Lkws, von denen wir jetzt noch gar nicht reden, auf uns zurollt, wenn der Rotterdamer Hafen ausgebaut sein wird. Die spannende Frage ist: Wie gehen wir damit um? – Keine Häfen zu bauen – ohne jetzt zu kommunalpolitisch zu werden –, ist jedenfalls nicht die Lösung, Christof Rasche.

Es ist auch keine Lösung, sich keine Gedanken darüber zu machen, liebe CDU, wie wir den Eisernen Rhein so schnell wie möglich auf Schiene setzen. Da hilft es uns nicht, wenn die CDU im Bund alles dafür tut, um hinsichtlich der Eisenbahnprojekte gegen die Interessen von Nordrhein-Westfalen zu arbeiten. Das geht zumindest beim Eisernen Rhein so nicht.

Bei der Betuwe bin ich zuversichtlich. Ich hoffe, dass man sich in diese Richtung bewegt, und da scheint der gemeinsame Ansatz auch zu funktionieren.

Von daher: Wenn wir den Modal Split wollen, wenn wir die Verlagerung der Güter von der Straße auf Schiene und Wasser wollen, müssen wir die entsprechenden Kapazitäten ermöglichen. Wir müssen auch die Logistikbranche in Nordrhein-Westfalen ermutigen, diesen Weg gemeinsam mit uns zu gehen.

Wir haben in der Vergangenheit oft festgestellt, dass die Bereitschaft, sich an der Stelle zu bewegen, nicht besonders ausgeprägt ist. Wir müssen also überlegen, wie man gemeinsam diese Schwerlasttransporte, aber auch die anderen Lkw-Transporte, da wo es möglich ist, aufs Wasser und auf die Schiene bekommt.

Last, but not least: Sehr geehrter Herr Vossemer, ich glaube, dass in diesem Land seit einigen Jahren sehr ernsthaft an den Brücken gearbeitet wird und immer wieder geschweißt worden ist. Das haben wir nicht nur einmal, sondern mehrfach gehört. Wenn in solchen Fällen, in denen jahrelang geschweißt, gerettet und gekittet wird, eine Situation entsteht, in der es besondere Risse gibt, dann muss ein Minister handeln. Das hat dieser Minister getan, und deshalb hat er es auch gut gemacht, verehrte Damen und Herren.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Es war nicht abgesprochen, aber ich will es zum Schluss wenigstens noch sagen, Herr Minister Groschek. Sie haben das Thema „Zalando“ erwähnt. Was mich in der Debatte wirklich ein bisschen ärgert, ist, dass keiner bereit ist, mit den Menschen darüber zu diskutieren, wie unser Wirtschaftssystem an diesen Stellen eigentlich funktioniert.

Wir bestellen, lieber Herr Kollege Fricke, im Internet natürlich mal auf die Schnelle irgendein Produkt und freuen uns, dass alle möglichen Lieferanten in der Lage sind, entweder über die Nacht eingeflogen oder über Lkws eingebracht, in jeden einzelnen Haushalt die Geschenke zu bringen, die früher woanders gekauft worden sind. Das ist eine Entwicklung unserer Volkswirtschaft. Die meisten genießen es auch, weil sie wissen, dass es ein Mehr an Komfort ist.

Das bedeutet aber auch, dass der Verkehr dadurch zugenommen hat und anders organisiert wird. Wir haben an anderen Stellen davon gesprochen, dass die Lagerhaltung aufgelöst worden ist und viele Dinge sozusagen auf dem Lkw gelagert werden.

Wenn das alles so ist, müssen wir uns sehr grundsätzlich über die Frage unterhalten – deshalb sind wir auch auf die vielleicht dann doch irgendwann stattfindende Enquetekommission „Logistik“ gespannt –: Wie gehen wir eigentlich mit dem Thema in Zukunft um? Wie machen wir uns auch selber ehrlich? Ich kann mich nicht hinstellen und irgendetwas im Netz anklicken und gleichzeitig beklagen, dass der Verkehr so zugenommen hat und ich mit meinem Pkw nicht mehr weiterfahren kann. Diese Grundsatzfragen sollten an einem solchen Tag zumindest erwähnt werden, und wir sollten gemeinsam darüber reden, wie man das in Zukunft gestaltet.

Fakt ist jedenfalls: Das verursacht Kosten. Die Frage ist: Wer muss diese Kosten bezahlen? Ich bin der festen Überzeugung, diese Debatte werden wir mit der Daehre-Kommission und deren Ergebnissen gemeinsam führen können, und dann hoffentlich auch in der Logistik-Enquete.

In diesem Sinne finde ich die Debatte wichtig, weil sie im Landtag deutlich macht, dass es hier einen Schwerpunkt gibt. Und es ist unsere Verantwortung als Politiker, in allen Fraktionen den Nichtverkehrspolitikern, den Nichtwirtschaftspolitikern klarzumachen: Liebe Freunde, hier geht es um eine ganze Menge mehr als nur um eine Brücke. Hier geht es um unsere Lebensqualität und um unseren Wirtschaftsstandort.

Wenn wir das gemeinsam anschieben würden, und zwar nicht nur in Floskeln, sondern wirklich, dann wären wir einen Schritt weiter. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Ott. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Abgeordneter Priggen.

**Reiner Priggen (GRÜNE):** Herr Präsident! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Lieber Kollege Rasche, Sie wissen es besser, als Sie es eben ausgeführt haben. Da Sie gleich noch einmal als Redner an der Reihe sind, will ich Ihnen in genau sieben Punkten antworten. Ich meine, wir sollten da Gemeinsamkeiten haben.

Erstens. Wir brauchen eine leistungsfähige Infrastruktur und müssen den Erhalt der Brücken – sowohl Autobahnen, Landesstraßen und kommunale Straßen – gewährleisten, weil das einfach Voraussetzung dafür ist, dass vernünftig produziert und gelebt werden kann. Am Beispiel der Kölner Brücke sieht man ja gerade, wie wichtig das für die Chemiebetriebe in Leverkusen ist.

Zweitens. 3,5 Milliarden € in NRW in zehn Jahren allein für die Bundesautobahnen plus die Landesstraßen plus die kommunalen Straßen sind – wir kennen die Situation der Kommunen und des Landes – nicht zu stemmen, ohne dass wir zusätzliche Einnahmen haben.

Drittens. Hauptverursacher der Schäden sind zu 99 % Lkws. Deswegen muss man an der Stelle auch konsequent sein. Als die Kölner Brücke gebaut wurde, war das Durchschnittsgewicht von Lkws 24 t. Heute liegt es bei 44 t. Deswegen ist es auch klar, wer das aus meiner Sicht bezahlen muss. Es sind nicht die Berufspendler, die es verursachen, sondern wir müssen dazu kommen, dass wir die Lkws zur Kostendeckung heranziehen und auch das Übergewicht vernünftig kontrollieren; denn über 30 % der Lkw-Frachten laufen nachweislich, über Stichproben festgestellt, mit erheblicher Lastüberschreitung.

(Beifall von den GRÜNEN)

Viertens. Wir brauchen eine strategische Reparaturplanung. Es ist doch völlig klar: Wenn auf der Sauerlandlinie zwischen Dortmund und Frankfurt drei Brücken zwischen zwei Abfahrten liegen, dann kann man nicht die eine in drei Jahren, die nächste in sieben und die letzte in zehn Jahren reparieren; denn jedes Mal müssen Umleitungen eingerichtet werden. Ich muss mir schon überlegen, wie ich zwischen zwei Abfahrten alles in einem Rutsch reparieren kann, weil das allein schon mehrere Jahre dauert und ich den gesamten Umleitungsverkehr gewährleisten muss.

Das heißt, ich brauche eine vernünftige strategische Planung, wie ich all die Dinge, bei denen es erforderlich ist, so reparieren kann, dass der Verkehr auf den Hauptverkehrsadern – das sind die Bundesautobahnen – auch durchlaufen kann.

Fünftens. Als die Lkw-Maut berechnet worden ist, ist nicht die Kostenbewältigung all dieser Brückenreparatur- und -unterhaltungsmaßnahmen einberechnet worden. Deswegen müssen wir da zu einer Neuberechnung kommen. Deswegen finde ich den Vorschlag des Ministers absolut richtig. Wir brauchen eine verursachergerechte Regelung über die Lkw-Maut. Und ich sage: Wir brauchen sie für alle Fahrzeuge ab 3,5 t, und zwar auf allen Straßen, weil ich sonst nicht weiß, wie Land oder Kommune das finanzieren sollen.

Sechstens. Das ist mein Hauptkritikpunkt, Herr Rasche: Wir haben eine Verantwortung für den Erhalt der Infrastruktur. Egal, wer nächstes Jahr im September in Berlin regiert – wir müssen die Frage beantworten: Wo sollen die Milliarden herkommen, die dafür zusätzlich gebraucht werden? – Wir wissen doch genau, dass wir das Geld nicht haben. Wir haben die Mittel für Sanierungsmaßnahmen von 54 auf 80 Millionen € erhöht und beim Neubau heruntergesetzt, weil der Erhalt an der Stelle einfach wichtiger ist. Aber wir wissen, dass wir die Summen, die da nötig sind, nicht allein aufbringen können. Das wissen Sie genauso. Wenn Sie in der Regierung wären, könnten Sie das auch nicht. Und zusammen müssen wir es für den Bund beantworten.

Letzter Punkt: Ich finde die Fondslösung, die Minister Groschek hier vorgeschlagen hat, an der Stelle richtig. Ich finde, dass man die strategische Planung, wie man repariert, offen und transparent mit allen, mit den Betrieben, IHKs und Kommunen, diskutieren sollte, weil man nicht drum herumkommt. Und das kann man auch konsensual tun.

Es sind also sieben Punkte, in denen wir uns über Maßnahmen verständigen können, die absolut notwendig sind. Wir können über viele Punkte streiten, aber eine Situation, in der Bayer Leverkusen seinen Betrieb nicht aufrechterhalten kann und wenige Jahre später die nächste Brücke etwas weiter rheinaufwärts kaputt ist, können wir uns nicht leisten. Oder ich stelle mir vor, in Duisburg mit dem Hafen die Infrastruktur zu erhalten und nachher der Stadt Duisburg zu sagen: Ihr schafft es nicht mit den kommunalen Brücken und fangt an, eine nach der anderen zu sperren.

Gute 30 Jahre nach der Wiedervereinigung, nach dem Aufbau der Infrastruktur im Osten jetzt nicht in der Lage zu sein, eine gut ausgerüstete Infrastruktur im Westen zu erhalten, das wäre ein Armutszeugnis. Wir müssen uns ehrlich fragen: Was sind die Maßnahmen, die konkret nötig sind? Und wie bekommen wir es vernünftig finanziert? Da muss man sich verständigen – egal, wer in Berlin regiert. Das ist die Verantwortung, die wir zusammen haben. – Danke schön.

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

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Priggen. – Für die FDP-Fraktion spricht der Abgeordnete Rasche.

**Christof Rasche (FDP):** Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst zum Kollegen Priggen! In der Tat waren wir bei diesen sieben Punkten nicht weit auseinander. Punkt 1 passt, Punkt 2 passt. Zu Punkt 3 – Sie sagen, wir müssten bei den Lkws mehr kassieren, um die Schäden zu beheben, die sie selbst verursacht haben – weise ich nur auf die Argumentation vom Kollegen Arndt Klocke hin, bei der sich bei mir zumindest ein Fragezeichen auftut.

Bei dieser Diskussion sprach er von Ersatzinvestitionen im Bereich U-Bahn und Ersatzinvestitionen im Bereich ÖPNV. Es kann nicht sein, dass wir argumentieren, wir nehmen den Lkw-Fahrern noch mehr Geld ab, damit es dann in U-Bahnen und den ÖPNV fließt.

(Beifall von der FDP und Bernhard Schemmer [CDU])

Davor haben die Spediteure und die Lkw-Fahrer Angst. In die Argumentation wurde das Bestreben, dass Geld in den ÖPNV fließen muss, mit hineingepackt. Aber diese Kombination, lieber Herr Priggen, passt nicht. Da müssen wir einen geradlinigen Weg gehen.

Punkt 4 passt wieder. Über Punkt 5 müssen wir diskutieren, vielleicht auch im Februar mit Dr. Daehre. Punkt 6 und Punkt 7 passen.

Man muss in Berlin zu einem Umdenken kommen. Das haben wir auch schon mit Herrn Tiefensee diskutiert. Er sagte: Wenn alle Landesfinanzminister und -verkehrsminister sich verständigen und auf einen neuen Verteilungsschlüssel einigen, dann mache ich das als Bundesverkehrsminister gerne mit. – Das ist ein Problem, das es bei allen Parteien gibt. Lassen Sie uns gemeinsam für vernünftige Ziele kämpfen. Dann sind wir dabei.

Einen Punkt, den Minister Groschek angesprochen hat, der ein wichtiges Problem aufzeigt, möchte ich noch ansprechen: das Verlagern von mehr Verkehr auf die Schiene. Ist die DB AG in ihrer Unternehmensstruktur mit ihrem Geschäftsmodell dazu in der Lage? Ich habe gehört, am vergangenen Dienstag standen reichlich Waggons auf den Schienen. Der Güterverkehr auf der Schiene hat im Oktober nachgelassen, aber im November und Dezember extrem zugenommen. Die Folge: Es fehlten 50 Loks in Nordrhein-Westfalen, 150 Loks bundesweit, weil sich die DB AG aus Sparsamkeit im Oktober entschieden hatte, Loks aus dem Verkehr zurückzuziehen. Auch da muss es ein Umdenken geben. Dann kann man ganz leicht mehr Verkehr auf die Schiene bringen.

Kollege Jochen Ott, Konsens in der Bewertung hatten wir in den letzten zwei Jahren. Das soll auch so bleiben. Wir waren uns einig: In dem Wettbewerb um Bundesmittel zwischen den einzelnen Bundesländern und vielen Lobbyisten hat Nordrhein-Westfalen nur eine Chance, wenn wir gemeinsam agieren – ohne Schuldzuweisungen. Beim gemeinsamen Vorgehen auch beim Eisernen Rhein – das haben Sie genannt – oder bei der Betuwe-Linie sind wir dabei. Das sollte unser Grundkonsens bleiben. Dazu ist auch die FDP bereit. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der FDP, Jochen Ott [SPD] und Reiner Priggen [GRÜNE])

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Für die Fraktion der Piraten spricht der Abgeordnete Bayer.

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Zuschauer aller Welten! Danke, Herr Minister Groschek, für Ihre Unterrichtung. Hoffen wir, dass bei der Reparatur nicht Schneelast und Eis dazwischenkommen, die behindern. Die Horrorvorstellung ist: Lkws bleiben auf einer mit Schnee belasteten Brücke stecken, andere Lkws wollen überholen, und dann hat man gleich auch noch zwei Lkw-Spuren auf der Brücke. Das tut unseren Brücken nicht gut.

Auch wenn es hier um die am deutlichsten und am stärksten beschädigte Brücke geht: Entwarnung kann man nicht geben – nicht für die Brücken in NRW.

Vorweg noch: Herr Minister Groschek, Sie haben die Verlagerung „Schiene statt Straße“ erwähnt – das ewige Lippenbekenntnis. Es wurde auch ein paar Mal aufgegriffen. Ich hoffe, dass sich die Zeiten ab sofort ändern. Bisher heißt es aber immer: Okay, Schiene statt Straße wollen wir. Wir wollen diesen Schienenausbau, aber der benötigte Schienenausbau kommt erst in Jahrzehnten. Lasst uns zwischendurch ein paar Straßen für das Notwendigste bauen, damit die Container zum Beispiel an der niederländischen Grenze von der Schiene auf die Lkws geladen werden können und dann an der Grenze zur Schweiz wieder von den Lkws auf die Schiene gebracht werden. – Ich befürchte, dass es so passieren wird. Herr Ott hat ein paar Sachen aufgezählt, die wir dringend brauchen. Ich hoffe, wir kriegen das hin.

Loks zu beschaffen, was Herr Rasche ansprach, ist vielleicht schneller möglich als in ein paar Jahrzehnten.

Ich gebe Ihnen recht: Sie haben alle Fehler gemacht – leider immer genau dann, als Sie an der Regierung waren. Ich finde es sehr schade, dass es nicht andersherum war.

(Jochen Ott [SPD]: Das wird Ihnen ja nicht passieren!)

– Noch ist das nicht passiert. Dass man in den 60er-Jahren den Verkehrszuwachs vielleicht falsch eingeschätzt hat – okay. Aber die Pflege und das Handeln danach entsprachen nicht der gebotenen Verantwortung.

Wenn Herr Schemmer sagt, von 2005 bis 2010 – das haben Sie auch an einer anderen Stelle gesagt, das sagt die CDU immer wieder – wurde so viel wie nie zuvor in NRW gebaut –, dann frage ich mich, woher Sie das Geld für die Instandhaltung genommen haben. Ein Budget war im Haushalt nicht zu erkennen.

(Zurufe von der SPD)

Ich wüsste gerne, welche Kassen das waren.

Herzlichen Dank auch einmal an SPD und Grüne für die schöne Zusammenfassung in Form eines Entschließungsantrags. Die meisten Forderungen des Antrages kann man kaum ablehnen. Das betrifft übrigens auch den CDU-Antrag, in dem noch weniger steht. Genauso könnte man fordern, dass Lehrer ab sofort eine akademische Ausbildung erhalten sollen. Das klingt gut. Da fragt man sich, warum das nicht schon längst jemand gefordert hat; das sollte doch eine Selbstverständlichkeit sein.

(Beifall von den PIRATEN)

Vielleicht hoffen Sie, durch eine breite Zustimmung des Landtags der Landesregierung bei der Durchsetzung der Punkte beim Bund zu helfen.

Nach all den Selbstverständlichkeiten und Forderungen, die auf eine breite Zustimmung des Antrages hoffen lassen, hat sich noch die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen in den Entschließungsantrag gemogelt. Herr Minister Groschek hat es auch angesprochen. Diese Forderung führt im Gegensatz zu den anderen in eine Debatte, die uns wahrscheinlich noch lange begleiten wird. Sie greift das Metaproblem der Verkehrsfinanzierung auf und liefert einen konzentrierten Lösungsvorschlag.

Vordergründig ist das erst einmal eine gute Sache. Der Straßengüterverkehr, der vor allem an den teuersten Infrastrukturbauwerken die größten Schäden verursacht, soll also die finanziellen Mittel dafür bereitstellen. Die rollende Lagerhaltung soll mehr Miete zahlen.

Dies könnte generell in erheblich größerem Umfang geschehen, als dies derzeit durch die Lkw-Maut geschieht, und zwar nicht durch weitere Mautmaßnahmen, sondern zum Beispiel über den Dieselpreis. Doch der Mautausweitung stehe ich nach den Erfahrungen mit Toll Collect skeptisch gegenüber.

Das betrifft zum einen die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur. Denn wenn es beim Aufbau der Infrastruktur Probleme gibt, heißt es bald: Mehr Einnahmen, die nicht eingezogen werden, bringen ei-

gentlich niemandem etwas. Zum anderen betrifft das den Datenschutz. Eine über Bundes-, Landes- oder gar Kreisstraßen verteilte Überwachungsinfrastruktur wäre Sache eines Innen-Geheimdienstes und nicht eines Verkehrsministeriums.

(Beifall von den PIRATEN – Jochen Ott [SPD]: Tata! Sie haben den geheimen Plan entdeckt!)

Selbst mit der Zusicherung, Pkw würden nicht erfasst, es würden keine Bewegungsprofile erstellt, und gespeichert würden Daten sowieso nicht, bliebe eine solche Überwachungsinfrastruktur eine Überwachungsinfrastruktur, die alle Menschen des Landes betrifft. Dem kann man nicht zustimmen.

Das System Toll Collect hat ja sowieso einige Krankheiten. Statt der bisher geforderten 7 Milliarden € Vertragsstrafe will das Bundesverkehrsministerium die Deutsche Telekom und Daimler als wichtige deutsche Unternehmen schonen und mit einer Vergleichszahlung von 2,5 Milliarden € davonkommen lassen. 7 Milliarden € sind es eigentlich. Im Oktober hatte Jörg Vogelsänger, Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz, noch berichtet, der Verkehrsinfrastruktur fehlten bundesweit 7 Milliarden €. Die Summe ist zufälligerweise gleich hoch – allerdings pro Jahr.

Dass der Bund mal eben auf diese hohe Summe verzichtet, ist nicht hinnehmbar. Es ist auch nicht hinnehmbar, dass er die restlichen 2,5 Milliarden € durch Geklügel eigentlich wieder zurückgeben möchte. So wird es jedenfalls in der Presse beschrieben.

(Unruhe)

Die gleichen Argumente wie bei der Ausweitung der Lkw-Maut treffen übrigens auch auf Ideen der Einführung einer Pkw-Maut zu. Vignetten dagegen bieten kaum Steuerungsmöglichkeiten. Einheitliche Vignetten würden Vielfahrer, große und spritfressende Autos sowie Autobahnfahrer bevorzugen, Berufspendler und Kleinwagenfahrer aber benachteiligen.

Herr Breuer erwähnte Franz Beckenbauer. Herr Rasche fuhr mit Fußballmetaphern fort. Mein Motto ist: Es gibt nur einen Rudi Völler.

(Beifall von den PIRATEN – Jochen Ott [SPD]: Was kriegst du denn für diesen Spruch? Einen Kasten Bier?)

Mit Abgaben auf Kraftstoffe, jetzt Energiesteuer genannt, bestehen bereits Instrumente, die genutzt werden können, um effizient zusätzliche Mittel für die Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur gezielt zu erheben. Die sollten eigentlich zweckgebunden sein und somit zukünftig Verkehrsbeiträge heißen, die mit dem Erwerb des Kraftstoffs zu zahlen sind.

(Jochen Ott [SPD]: Was hat das denn mit Rudi Völler zu tun?)

Kein anders Instrument ist so effizient und elegant wie die Kraftstoffabgabe. Gefahrenre Kilometer, Fahrzeugtyp, Gewicht, Umweltfreundlichkeit, Klimaschutz, soziale Gerechtigkeit: All dies wird automatisch ohne großen bürokratischen Aufwand und datenschutzfreundlich berücksichtigt.

(Jochen Ott [SPD]: Was hat das mit Rudi Völler zu tun?)

– Es ging um das „ein“. Ich habe übrigens mit dem Fußball nicht angefangen.

(Jochen Ott [SPD]: Ich dachte, weil der aus Leverkusen kommt!)

So lange sich ressourceneffizientere und schadstoffärmere Antriebssysteme nicht durchgesetzt haben, sollte eine erhöhte und zweckgebundene Kraftstoffabgabe wesentlich zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur beitragen. Die jetzige Steuer auf Kraftstoffe ist nicht zweckgebunden. Sie ist auch als Gemeinkostenabschlag für Flächenverbrauch, Gesundheits- und Umweltschäden zu verstehen. Große Teile jedoch müssten für Gegenmaßnahmen bereitgestellt werden: für einen Ausbau des ÖPNV, des Güterverkehrs auf der Schiene und auf Wasserstraßen sowie für Radverkehrsinfrastruktur.

(Unruhe)

Herr Minister Groschek forderte zu Beginn eine Fondsstruktur zur Finanzierung. Die Schweiz hat mit einem solchen Fonds eigentlich schon sehr gute ...

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Herr Kollege, ich bitte um eine kurze Pause. – Ich bitte die Kolleginnen und Kollegen, die Gespräche im Plenarsaal nicht so laut zu führen.

(Beifall von den PIRATEN)

Ich freue mich, dass der Plenarsaal nun gut gefüllt ist, aber ich weise darauf hin, dass der Redner ein Anrecht darauf hat, dass seine Rede und seine Botschaften, die damit verbunden sind, gehört werden. Vielen Dank.

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Die Schweiz hat einen Fonds für Eisenbahn Großprojekte eingerichtet, gespeist aus einem Mehrwertsteuer-Promille, einer Schwerverkehrsabgabe, 25 % Mineralölsteuereinnahmen und zusätzlich bezuschusst mit rund 8 Milliarden Franken aus dem Bundeshaushalt. Sie sind mit dieser Konstruktion sehr zufrieden.

Zurück zur Forderung, die Verursacher Lkw mehr in die Pflicht zu nehmen. Hinzu kommt, dass Transportkosten generell viel zu niedrig sind. Dass mit erhöhten Kosten die Wirtschaft geschädigt würde, ist ein Märchen. Der Transport selbst wird sich nicht verlagern und ist so unverschämt billig, dass alte

Berechnungsmodelle, die zumindest früher in der BWL und in der Wirtschaftsgeografie eingesetzt wurden, in Beziehung auf die Transportkosten schon lange nicht mehr gelten. Transport ist überall auf der Welt zu billig. Gerade in Deutschland ist der Transport via Lkw zu billig.

Dem Warenwirtschaftssystem würde es global gut-tun, wenn intrakontinentale Transporte zum Vorteil dezentral organisierter Märkte nicht nahe des Nulltarifs zu haben wären. Wenn der Transport insgesamt teurer wird und wieder deutlicher in die Berechnung der Produktion einfließt, werden auch die Löhne der Fahrer wieder besser. Es würde weniger transportiert und transporteffizienter produziert, was dem Fahrermangel und natürlich der Verkehrsinfrastruktur, dem Klima, der Umwelt, der Gesundheit, dem Haushalt und letztlich der Gesellschaft insgesamt zugutekommt.

Wir haben auch schon die Probleme mit dem Bundesverkehrswegeplan angesprochen. Es stehen sehr viele Dinge darin. Das sind viel zu viele Projekte, die erstens natürlich nie umgesetzt werden,

(Zuruf: Boah, ey!)

selbst wenn man nicht an die Instandhaltung denkt, sondern das Geld in Neubauten investiert. Zweitens werden auch viel zu viele Projekte gleichzeitig angefangen. Weil das Geld nicht da ist, müssen sie gestreckt werden. Dadurch wird alles immer teurer. Daran müssen wir auf jeden Fall etwas tun. Wir müssen an anderer Stelle auch einmal ganz deutlich darüber sprechen, was in einen Bundesverkehrswegeplan gehört und was nicht. Sehr vieles gehört eben nicht hinein.

Die Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsmittel ist sanierungsbedürftig. Herr Klocke sagte es bereits: Das betrifft insbesondere auch Stadtbahntunnel, bei denen notwendige Rücklagen fehlen. Allein die Instandhaltung von Brücken, Trassen und Straßen kostet NRW in den nächsten Jahren mehr, als insgesamt für den Verkehr zur Verfügung steht.

Darüber hinaus werden sich die Anforderungen an die Verkehrssysteme ändern. Reurbanisierung, demografischer Wandel, Klimawandel, steigender Transit- und Güterverkehr, neue technische Möglichkeiten, zusätzliche Mittel müssen diesen Verkehrswandel unterstützen und dürfen nicht in jahrzehntealte Verkehrskonzepte fließen, die nach ihrer Realisierung Jahrzehnte zum Sinnbild von Fehlinvestitionen werden. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Bayer. – Für die Landesregierung hat Herr Minister Groschek das Wort.

**Michael Groschek,** Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr: Herr Präsident! Mei-

ne sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten! Einige Anmerkungen.

Herr Vossemer, bei aller Freundschaft: Was die Diskussion angeht, Ihre Unterstellung finde ich noch nicht einmal böswillig, sondern nur peinlich.

(Beifall von der SPD)

Weder ich persönlich noch die Bediensteten des Landesbetriebs Straßen haben fahrlässig in Kauf genommen, dass Risse dieser klaffenden Art eintreten mussten, um irgendwelche Inszenierungen zu zelebrieren. Eine solche Unterstellung ist Ihrer auch unwürdig, Kollege Vossemer.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Ich hatte darauf hingewiesen, dass seit 1991 an dieser Brücke geschweißt wird. Seit 1991 wissen alle Verkehrspolitiker, dass potenziell Erneuerungsbedarf vorhanden ist. Es war bis zum 30. November zwischen Land und Bund abgestimmt, dass diese Brücke bis 2025 erneuert wird, weil man nach Expertenurteil davon ausgehen musste, dass die Instandsetzung im Bauch der Brücke, die permanent stattfindet, bis dahin eine Ertüchtigung möglich macht. Dann traten in der Tat über Nacht die klaffenden Risse auf, die potenziell auch an anderen Brücken auftreten könnten. Deshalb ist ein sofortiger enormer Handlungsbedarf eingetreten. Daher kann auch niemand die Garantie übernehmen, dass diese Brücke bis 2020 funktionstüchtig bleibt. Die Experten rechnen damit, aber garantieren kann das niemand.

Zweite Anmerkung: Ja, wir brauchen den Ausbau an einer anderen Stelle als an den Straßen. Wir brauchen einen Ausbau der Infrastruktur im Bereich Schiene. Aus diesem Grunde kämpfen wir darum, Betuwe endlich zu verwirklichen. Dafür nimmt das Land 450 Millionen € Landessteuergeld als Sponsoring in die Hand, damit es dabei endlich vorangeht. Auch das gehört zur Wahrheit: Das Land muss subventionieren, damit überhaupt einmal eine vernünftige, verantwortliche Verkehrserschließung zwischen Rhein-Ruhr und Rotterdam gewährleistet wird.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Wir kämpfen um den RRR auch deshalb, weil damit dringend notwendige Schieneninfrastruktur zwischen Köln und Rhein-Ruhr aufgebaut wird. RRR ist doch ein Teil des Ausbauprogramms. Schließlich kämpfen wir deshalb um den Eisernen Rhein, um die Lasten von den Straßenbrücken zu nehmen und mehr Schiene zur Verfügung zu haben, um die Logistikketten zu schließen. Die Binnenschifffahrt ist ebenfalls ein wichtiges Feld. Darüber werden wir im nächsten Jahr im Ausschuss wesentlich intensiver diskutieren.

Die Landesregierung hat schon vor dem Schadensfall in rekordverdächtig Höhe 32 Millionen € an Vergabemitteln für Ingenieurleistungen bereitge-

stellt. Damit wollen wir gewährleisten, dass die priorisierten Planungsvorhaben zügig umgesetzt werden. Die Ingenieurbüros in Nordrhein-Westfalen werden natürlich angesichts der Marktnachfrage auch bei der Preisgestaltung so zulangen, dass man sehen muss, ob diese Rekordausstattung noch dafür ausreicht, unsere Planungsprioritäten abzudecken. Diese Priorisierung im Haushalt ist völlig gegen den Kürzungstrend. Hier wurde der Ansatz sinnvoll und richtig verstärkt.

(Beifall von der SPD)

Eine weitere Anmerkung: Alle Verkehrspolitiker – auch die der letzten Jahrzehnte – müssen sich fragen lassen, ob ihr Interesse nach dem Spatenstich einer Neubaumaßnahme noch gleich hoch geblieben ist. Zur Wahrheit gehört nämlich auch, dass das Medieninteresse bei Reparatur und Instandsetzung weitaus geringer ausgeprägt ist als beim Scherenschnitt und beim Spatenstich. Auch das sollte uns zum Nachdenken veranlassen, meine sehr geehrten Damen und Herren.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Meine letzte Anmerkung betrifft die nachhaltige Finanzierung: Ich könnte jetzt beredt aus meiner ersten Länderverkehrsministerkonferenz berichten. Dabei hat mich vieles merkwürdig berührt. Eines ist mir jedenfalls noch deutlicher geworden: Wir brauchen Bündnisse, die nicht immer entlang der traditionellen Parteigrenzen auf nationaler Ebene verlaufen werden, wenn wir eine nachhaltige Finanzierung hinbekommen wollen. Wir brauchen die auf jeden Fall, weil wir die europäische Logistik-Drehscheibe Nummer eins sind, was Sie zu Recht betont haben, Herr Rasche.

Deshalb brauchen wir über die Daehre-Kommission den Anstoß, dass die lange Bank vor der Bundestagswahl nicht das Schicksal für die Mehrfinanzierung sein darf. Wir können es uns nicht erlauben, erst nach der Bundestagswahl anzufangen, über Finanzierung zu diskutieren. Wir müssen vor der Bundestagswahl anfangen, damit im nächsten Koalitionsvertrag in Berlin diese Mehreinnahmen wirklich verbrieft sind. Ansonsten gucken wir alle gemeinsam in die Röhre.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Minister. – Für die CDU-Fraktion hat Herr Abgeordneter Schemmer das Wort.

(Unruhe von der SPD und den GRÜNEN)

**Bernhard Schemmer\*** (CDU): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Als Erstes möchte ich das, was Sie, Herr Minister Groschek, bezüglich der Unterstellung des Kollegen Vossemer geäußert haben, deutlich zurückweisen.

Lesen bitte einmal das nach, was er tatsächlich gesagt hat!

Ich komme ein bisschen zu dem Ergebnis, dass das, was Sie als Unterstellung verstanden haben, vielleicht die Wahrheit sein könnte. Gesagt hat er das nämlich so nicht. Insofern muss das in Ordnung gebracht werden.

(Beifall von der CDU – Zuruf von der SPD:  
Das können wir ja nachlesen!)

Ich erinnere daran, dass die Herren Tiefensee, Klimmt, Stolpe, Müntefering und Bodewig Minister waren. Ich kann nur sagen, auf Bundesebene ist in der Vergangenheit nichts passiert. Jetzt geht es immer gegen Ramsauer.

Sie sagen ja sogar, dass die Erneuerung der Rheinbrücke für 2025 einvernehmlich zwischen Land und Bund abgesprochen war. – Ich zitiere aus der Presseerklärung des großen Verkehrspolitikers Norbert Römer vom 30.11.:

„Die verfehlte Verkehrspolitik der schwarzgelben Bundesregierung wirkt sich katastrophal auf unser Land aus. Die chronische ...“

(Heiterkeit und langanhaltender lebhafter Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Außer dumm und dämlich zu quatschen, konnte Rot-Grün noch nie etwas.

(Beifall von der CDU und der FDP – Lachen von der SPD und den GRÜNEN – Jochen Ott [SPD]: Schon wieder vermessen! – Weitere Zurufe)

Ich komme auf die Pressemitteilung von Herrn Römer zurück:

„Für den Verkehrsinfarkt in Leverkusen ist Bundesverkehrsminister Ramsauer mit verantwortlich.“

(Lebhafter Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Welch schäbiges Vorgehen, nachdem der Minister gerade das Gegenteil gesagt hat! – Schönen Dank.

(Lautes Lachen und lebhafter Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

**Vizepräsident Eckhard Uhlenberg:** Vielen Dank, Herr Kollege Schemmer. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Wir sind am Schluss der Beratung.

(Unruhe)

– Verehrte Kolleginnen und Kollegen, bei aller Freude – es ist ja bald Weihnachten – sage ich Ihnen: Der Applaus hat einen Großteil der Redezeit eingenommen. Es gibt zwei wichtige Entschließungsanträge, über die wir abstimmen müssen.

Wir kommen zur Abstimmung über diese beiden Entschließungsanträge. Wir stimmen erstens über den **Entschließungsantrag** der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen **Drucksache 16/1683** ab. Wer dem seine Zustimmung geben kann, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer kann dem nicht zustimmen? – Wer enthält sich? – Damit ist dieser Entschließungsantrag mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen der CDU- und der FDP-Fraktion bei Enthaltung der Fraktion der Piraten **angenommen**.

Ich komme zweitens zur Abstimmung über den **Entschließungsantrag** der Fraktion der CDU **Drucksache 16/1704**. Wer dem seine Zustimmung geben kann, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer kann dem nicht zustimmen? – Wer enthält sich? – Damit ist dieser Entschließungsantrag mit den Stimmen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen der CDU und der FDP sowie eines Kollegen aus der Fraktion der Piraten bei Enthaltung der restlichen Fraktion der Piraten **abgelehnt**.

Wir kommen nun zu:

## 2 Landesregierung muss endlich grünes Licht für newPark und die Schaffung tausender Arbeitsplätze geben

Aktuelle Stunde  
auf Antrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 16/1668

Die Fraktion der FDP hat mit Schreiben vom 10. Dezember 2012 gemäß § 90 Abs. 2 der Geschäftsordnung zu der genannten aktuellen Frage der Landespolitik eine Aussprache beantragt.

Ich eröffne die Aussprache und erteile als erstem Redner für die antragstellende Fraktion Herrn Abgeordneten Ellerbrock das Wort.

**Holger Ellerbrock (FDP):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Worum geht es in dieser Aktuellen Stunde? – Es geht um eine Bürgschaft des Landes in Höhe von 17,5 Millionen € für die newPark GmbH, die von 23 Gemeinden, zwei Kreisen und der IHK Nord Westfalen getragen wird.

Was soll damit bewirkt werden? – Der Ankauf von 550 ha Fläche von einem großen Energieversorger. Zunächst sollen davon 150 ha entwickelt werden. Die Entscheidung tut jetzt und heute not, da sonst die Kaufoption ausläuft. Die Vertragsverhandlungen für eine Verlängerung sind offen.

Weiterhin ist zu beachten, dass EU-Mittel vom EFRE-Programm in 2013 auslaufen. Die Finanzierung des Nachfolgeprogramms von EFRE ist offen.