



## **Verkehrsausschuss**

### **24. Sitzung (öffentlich)**

16. April 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

16:02 Uhr bis 17:07 Uhr

Vorsitz: Matthias Goeken (CDU)

Protokoll: Sitzungsdokumentarischer Dienst

### **Verhandlungspunkt:**

**Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend  
baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken**

**3**

Antrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 18/8118

– Anhörung von Sachverständigen (s. *Anlage*)

\* \* \*



**Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken**

Antrag  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 18/8118

– Anhörung von Sachverständigen (s. *Anlage*)

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Gäste! Wir beginnen mit der 24. Sitzung des Verkehrsausschusses. Das Thema der heutigen Anhörung lautet „Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken“. Der Livestream ist geschaltet. Ich eröffne die öffentliche Anhörung. Die Einladung zur heutigen Sitzung ist Ihnen als Drucksache E 18/745 form- und fristgerecht zugegangen. Ich begrüße Sie alle nochmals recht herzlich, auch im Namen der Kolleginnen und Kollegen des Verkehrsausschusses. Ich begrüße besonders die Sachverständigen, die noch hiergeblieben sind, um mit uns diese Anhörung durchzuführen. Ich freue mich, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind und an der öffentlichen Anhörung teilnehmen. Ich weise noch mal darauf hin, dass Bild- und Tonaufnahmen während der Sitzung nicht zulässig sind.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, kurz etwas zur Einführung zur heutigen Sitzung: Der Verkehrsausschuss des Landtages Nordrhein-Westfalen hat sich darauf verständigt, zu der bereits genannten Drucksache diese öffentliche Anhörung durchzuführen. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses möchten dieses Thema und die sich hieraus ergebenden Fragen heute mit Ihnen erörtern. Die schriftlichen Stellungnahmen, die Sie freundlicherweise abgegeben haben, liegen hinten im Raum in Papierform aus. Gleiches gilt für das Tableau der Sachverständigen. Im Interesse einer zügigen Abwicklung – wir haben es vorhin schon geübt – gebe ich lediglich noch einige organisatorische Hinweise, die Sie vorhin bereits gehört haben. Wichtig ist, noch einmal zu erwähnen, dass hinter der Wappenwand Getränke zur Verfügung stehen. Sie brauchen also nicht die Treppe herunterzugehen.

Der Plenarsaal ist nur bis 18 Uhr reserviert. Ich hoffe, dass wir mit der Zeit auskommen. Jedoch möchte ich, bevor wir mit der Anhörung beginnen, die Sachverständigen fragen, ob es noch Fragen ihrerseits gibt. – Das scheint nicht der Fall zu sein. Dann beginnen wir mit der ersten Fragerunde. Ich erteile dem Kollegen Rasche für die FDP-Fraktion das Wort.

**Christof Rasche (FDP):** Vielen, vielen Dank an alle Beteiligten. Wir haben uns alle gerade schon gesehen und miteinander gesprochen. Jetzt gehen wir in die zweite Runde. Das Thema ist bekannt. Vielen Dank für Ihre Stellungnahmen. Die waren aus unserer Sicht ziemlich eindeutig. Ich könnte jetzt viele Fragen an alle stellen, stelle die erste Frage aber an Herrn Hamann von der IHK.

Wir haben in den Jahren 2022/2023 60 Millionen Euro nicht abrufen können. Die wurden nach unserer Kenntnis – das können Sie vielleicht bestätigen – zurückgegeben und an andere Bundesländer verteilt, die genügend planungsreife Bauvorhaben hatten.

Es wurde aber auch erzählt, das Geld könne immer noch ausgegeben werden – genau diese 60 Millionen Euro, die schon auf andere Länder verteilt worden sind. Wir hätten gerne Klarheit, wie der Sachverhalt ist.

**Oliver Krauß (CDU):** Auch von unserer Seite noch mal herzlichen Dank an die Sachverständigen in dieser Runde. Ich möchte noch einmal bedauern, dass es angefragte Sachverständige gibt, die keine Stellungnahme abgegeben haben und auch nicht anwesend sind. Von daher sind wir dankbar für diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben. Meine Frage geht an den Verband Spedition und Logistik. Sehr geehrter Herr Professor Ostrowski, wie bewerten Sie den Einsatz von innovativen Schnellbauverfahren im Rahmen der Sanierungsoffensive? – Vielen Dank.

**Carsten Löcker (SPD):** Herzlichen Dank, meine Damen, meine Herren, für Ihr Erscheinen. Mit Blick auf das Thema und die Thematik könnte man facettenreich fragen. Das muss man sagen. Mit Blick auf die Situation und die unterschiedlichen Branchen, die Sie vertreten, stellt sich eine Frage, die man eigentlich allen Branchen stellen kann. Ich mache das insbesondere für die Logistik, weil sie neben anderen Institutionen oder Branchen besonders betroffen ist.

Wir haben Rekordzahlen und Rekordinvestitionen – das lesen Sie alles – und, auch das wurde hier mal vorgetragen, durchaus respektable Rekordbauzeiten. Das will ich nicht negieren, sondern das muss man so sehen. Mit Blick auf die Anforderungen ist das eine wichtige Information.

„Erhalt vor Neubau“ ist die Antwort, die wir geben. Das impliziert als Teil der Antwort, dass sich sozusagen die Geschwindigkeit insbesondere damit beschäftigen will, die Infrastruktur zu erhalten. Wenn das stimmt, Herr Hover, dann heißt das am Ende, dass man sich auch mit Mängeln zurechtfinden muss. Man könnte es andersrum sagen. Sie bzw. Ihre Branche plant Routen europaweit. Die Frage ist: Wie gehen Sie nicht nur mit Brückensperrungen um, die kurzfristig stattfinden? Darüber will ich gar nicht ausführen. Wie machen Sie das mit Blick auf Ihre Anforderungen, Infrastruktur zu nutzen und auch für Jahre zu planen – das ist ja auch eine finanzielle Anforderung für Ihre Verbände –, und das neben der bekannten Anstrengung, die Struktur zu verbessern? Wie kriegen Sie das hin? Ich könnte andersherum fragen: Welche Anforderungen haben Sie, was die Transparenz und die Planung nach vorne angeht, damit Sie in die Lage versetzt werden, selbst eine gute Planung zu machen, die es Ihnen ermöglicht, Ihre Verträge einzuhalten? Das ist eine wichtige Frage. Mit der beschäftigen wir uns immer wieder. Insofern würde mich dazu Ihre Antwort interessieren. Das ist am Ende auch ein Hinweis darauf, wie transparent die Beschlüsse unsererseits sein müssen, damit sich nicht die Priorität, die irgendwann auf Platz 6 oder 7 gelandet ist, auf einmal im nächsten Jahr auf Platz 14 wiederfindet. Ich erzähle Ihnen da keine Geschichte. Es ist ja real, dass Beschlüsse gefasst werden und am Ende Maßnahmen sieben Plätze hinter die Lage kommen. Man setzt sich natürlich mit der Frage auseinander: Was bedeutet das für mich, wenn ich Planung mache? – Herzlichen Dank.

**Martin Metz (GRÜNE):** Danke noch mal von uns, dass wir auch in dieser zweiten Anhörung am heutigen Tage auf Ihre Expertise zurückgreifen dürfen. Meine erste Frage richtet sich an Herrn Felsch von unternehmer nrw. Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme – Zitat –:

„Der Umstand, dass Mittel zur Sanierung der Infrastruktur nicht abgerufen werden, ist aus Sicht von Wirtschaft und Industrie sehr negativ und deutlich zu kritisieren.“

Nach den uns vorliegenden Zahlen hat Nordrhein-Westfalen für 2022 und 2023 zusammengenommen einen Verfügungsrahmen für Erhaltungsmaßnahmen von 289 Millionen Euro gehabt und 290 Millionen Euro abgerufen. Wie bewerten Sie das vor dem Hintergrund Ihrer Aussage?

**Klaus Esser (AfD):** Wir würden gern in der ersten Fragerunde den Verband Spedition und Logistik ansprechen. Herr Professor Dr. Ostrowski, Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme die nicht abgerufenen Bundesmittel in Höhe von rund 60 Millionen Euro an und geben der Forderung nach einer Personalaufstockung Gewicht. Sehen Sie das fehlende Personal bei den entsprechenden Fachfirmen als Grund für diese nicht abgerufenen Bundesmittel, oder gibt es aus Ihrer Sicht noch andere wichtige Faktoren? – Vielen Dank.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank auch für die Frage von der AfD-Fraktion. Wir starten mit der Beantwortung. Zuerst fragte FDP-Kollege Rasche Herrn Hamann von der IHK. Bitte sehr.

**Ocke Hamann (IHK NRW):** Herr Vorsitzender! Herr Rasche, vielen Dank für die Frage. In der Sache geht es darum, dass Straßen.NRW vom Bund für die Instandhaltung von Bundesstraßen Mittel erhält. Dafür gibt es zu Beginn eines Jahres einen Verfügungsrahmen. Das ist das Geld, was der Bund dem Land avisiert, was es in diesem Jahr für die angemeldeten Maßnahmen bekommen kann. Wenn im Herbst eines Jahres erkennbar ist, dass ein Bundesland die Mittel nicht verbauen kann, weil es in den begonnenen Projekten Probleme gibt, dann fließen die Mittel de facto an den Bund zurück bzw. werden dort nicht abgerufen. Wenn Bundesländer zu diesem Zeitpunkt Projekte in der Pipeline haben, mit denen sie beginnen können, obwohl das bisher nicht avisiert war, dann können sie aus diesem Topf der zurückfließenden Mittel Gelder kriegen und sie für Bundesstraßen in ihrem Bundesland verbauen. Das hat NRW 2021 geschafft. Damals haben wir rund 10 % mehr Mittel bekommen als zu Beginn des Jahres avisiert worden sind, weil andere Bundesländer diese Mittel nicht abgerufen haben. In 2022 wurden 42 Millionen Euro nicht abgerufen und in 2023, also im Folgejahr, 18 Millionen Euro, sodass man sagen kann, NRW hat zwei Jahre in Folge die Latte gerissen und Mittel, die der Bund für den Bau von Bundesstraßen in NRW avisiert und zur Verfügung gestellt hätte, nicht in der Form in Anspruch genommen, wie sie angekündigt waren. Wir haben weniger Projekte realisiert als wir hätten realisieren können. Dementsprechend länger dauert es, bis die Projekte umgesetzt sind. Man muss dazu sagen, das sind jahresgebundene Haushaltsmittel. Das heißt, wenn sie nicht abgerufen werden,

stehen sie nicht automatisch im nächsten Jahr zur Verfügung. Man kann auch sagen, der Großteil des Verfügungsrahmens wird definiert durch die Projekte, die schon begonnen sind. Das macht einen Großteil des Verfügungsrahmens aus. Das heißt, wenn ich einen hohen Verfügungsrahmen haben möchte, muss ich mit möglichst vielen Projekten am Start sein und diese Projekte soweit haben, dass sie baureif sind und mit ihnen begonnen werden kann. Dann hat das Folgeeffekte für die darauffolgenden Jahre. Wenn ich mehr Projekte am Laufen habe, dann definiert das für das Folgejahr einen größeren Sockel für den Verfügungsrahmen. Dementsprechend hat es Einfluss auf die Folgejahre, wenn ich in zwei Jahren hintereinander die Mittel nicht abrufe.

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

Vielen Dank für diese etwas ungewöhnliche Frage. In innovativen Schnellbauverfahren bin ich nicht zu Hause. Das ist eher eine technische Frage. Die übergeordnete Frage lautet: Können wir mit Schnellbauverfahren günstiger und billiger bauen? – Auch das müssen Techniker beurteilen. Ich glaube, ja.

Was ist eigentlich die Ursache für diese round about 60 Millionen Euro? Bei der Addition von Herrn Hamann kommen keine 60 Millionen Euro zustande. Das muss man die Regierungsfractionen fragen und insbesondere das Verkehrsressort. Es ist insgesamt unangenehm, wenn zur Verfügung stehendes Geld nicht abgerufen wird. Man muss nach den Ursachen forschen, die dazu geführt haben. Ein Schnellbauverfahren, um mehr Projekte an den Start zu kriegen, die dann schneller fertig werden und im Vorlauf schneller beantragt werden, kann sicherlich helfen. Technisch kann ich das nicht beurteilen.

**Marcus Hover (Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW):** Vielen Dank, Herr Abgeordneter Löcker. Das ist tatsächlich eine Frage, die ich nur mit Mühe beantworte. Wie planen unsere Leute das? Ich möchte sagen, mit zunehmender Verzweiflung. Es gibt in der Logistik einen Spotmarkt. Der passiert von jetzt auf gleich oder von heute auf morgen. Der ist unproblematisch, weil das immer der tagesaktuelle Preis ist. Aber die meisten logistischen Dienstleistungen sind mittel- oder langfristig angelegte Verträge, Jahresverträge häufig, die im Herbst ausgezeichnet werden. Wenn da eine Infrastruktursperrung, ein Ausfall nicht erkennbar war, kann das die Existenz des ausführenden Unternehmens vernichten, weil die Kostensituation so eng ist, dass kein Spielraum, keine Marge für Irrtümer ist. Wir haben zwar regelmäßig Gleitklauseln, was die Treibstoffkosten angeht. Die werden in der Regel in Verträgen eingebunden. Bei Infrastrukturausfällen ist das aber nicht der Fall. Wenn da keine extreme Partnerschaft zwischen Verladener und Spediteur und Frachtführer besteht, dann bleibt letztendlich der ausführende Frachtführer auf diesen Kosten komplett sitzen. Das kann er in Zeiten hohen Wettbewerbsdrucks in der Regel nicht schultern. Zunehmend stellen wir fest, dass es zu Gewerbeabmeldungen kommt, wenn nicht gar zu Insolvenzen. Häufig sehen wir auch, dass die nächste Generation in familiengeführten Betrieben nicht mehr willens ist, sich diesen Stress anzutun und lieber etwas „Vernünftiges“ macht als Logistik. Das ist nicht meine Meinung, aber das hören wir oft. Von daher lautet mein Petitum: Wenn Sie eine Großbaustelle errichten lassen, wenn Sie ein großes Bauvorhaben haben, kündigen Sie es so schnell wie möglich und so laut wie möglich an. –

Wir sind gerne als Multiplikator bei behilflich. Das ist ganz klar. Je früher ein Unternehmen Bescheid weiß, was auf es zukommt, desto besser. Unverständnis ernten Sie spätestens dann, wenn baureife Projekte nicht vorhanden sind, wenn die Not erkennbar ist, wenn Mangel an Infrastruktur da ist, aber nicht behoben werden kann, weil eben nichts und niemand da ist, um das zu ändern.

Wir würden uns wünschen, dass es mehr modulare Möglichkeiten gibt. Ein Beispiel: Als die Brücke auf der A43 ausfiel, war die Frage, ob eine Behelfsbrücke errichtet werden könnte. Die Frage wurde schnell verneint, weil eine der beiden Behelfsbrücken, die es für solche Fälle gibt, schon in Süddeutschland und die andere in NRW im Einsatz war. Modulare Bauweise, wo es geht. Unbedingt. Und Behelfsinstrumente, wo sie da sind, in entsprechender Größe vorrätig halten. Das würden wir uns wünschen. – Danke.

**Alexander Felsch (unternehmer nrw):** An mich wurde die Frage gerichtet, wie wir zu dem Urteil kommen, dass es sehr negative Auswirkungen auf Wirtschaft und Industrie hat, wenn Nordrhein-Westfalen die vom Bund anteilig zur Verfügung gestellten Mittel nicht abrufen. Das will ich gerne erläutern. In der vorherigen Legislaturperiode ist es gelungen, im Verkehrsbereich eine Planungsreserve aufzubauen, sodass wir im Bedarfsfall, das heißt, wenn andere Länder ihr Kontingent nicht ausnutzen, zusätzlich bei den Investitionen in Erhalt und in Ausbau unserer Infrastruktur aufholen konnten. Dass das notwendig ist, haben die vorausgehende Anhörung und alle Wortmeldungen der Sachverständigen in dieser Anhörung gezeigt. Wenn Nordrhein-Westfalen in zwei aufeinanderfolgenden Jahren diese Bundesmittel nicht abrufen, dann sind das Ausbaupazitäten, die nicht genutzt wurden. Das wird man bei dem Fachkräftemangel und den knappen Ressourcen in den darauffolgenden Jahren nicht aufholen können. Was weg ist, fehlt an Fähigkeit, unsere Infrastruktur wieder leistungsfähiger und belastbarer zu machen. Deswegen kritisieren wir diesen Punkt.

Dass die Mittel nicht abgerufen wurden, ist unstrittig. Die von Ihnen genannten Zahlen – ich habe mich mal umgehört – sind erst mal nur die von Ihnen genannten Zahlen. Sie haben keine Quelle dazu genannt. Ich kann die Zahlen zur Kenntnis nehmen, aber solange sie für mich nicht nachvollziehbar sind, kann ich sie nicht kommentieren. Ich bitte um Verständnis, dass wir das hier ad hoc nicht machen können. Das können wir gerne an anderer Stelle machen. Mutmaßen gehört hier nicht hin; das will ich nicht machen. Deswegen mache ich an der Stelle einen Punkt.

**Prof. Dr. Rüdiger Ostrowski (Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen):** Was haben wir in NRW in den letzten Jahren erlebt? Ich mache den Job jetzt 30 Jahre. In den 30 Jahren hieß es in den ersten 28 Jahren, hätte ich jetzt fast gesagt: Wir haben kein Geld für Infrastrukturmaßnahmen. Wir würden gern, aber wir haben kein Geld. – Das ist seit diesem Bundesverkehrswegeplan anders. 18 % der Bundesverkehrswegeplanmittel sind für NRW. Das war ein Riesenerfolg für alle politischen Akteure, die damals unterwegs waren – egal, von welcher Partei – und allen Wirtschaftsverbänden, die in NRW dafür gekämpft haben, dass wir gegen einen bayerischen Verkehrsminister

so viele Mittel aus dem Bundesverkehrswegeplan für NRW bekommen. Dafür können wir uns alle auf die Schulter klopfen. Aber vorbei!

Die Projekte, die im erweiterten und im vordringlichen Bedarf aufgerufen wurden, können ebenso wie die Landesprojekte nicht mehr totgemacht werden mit der Aussage: Wir haben kein Geld mehr. – Es ist genügend Geld da. Die Problemlagen liegen woanders. Warum die 60 Millionen Euro nicht abgerufen werden – ich muss darauf achten, dass ich mich nicht zu den Vorrednern wiederhole, durch die schon fast alles gesagt wurde –, kann man eigentlich nicht uns fragen, die wir hier von Ihnen als Experten bezeichnet werden – das ehrt mich sehr –, sondern das muss man die Regierungsfractionen fragen und hier insbesondere das Verkehrsministerium, das dafür Sorge zu tragen hat, dass zustehende oder zur Verfügung stehende Mittel abgerufen werden. Dass man das versäumt hat, wird Ursachen haben. Das kann tausend normale Ursachen haben, zum Beispiel, dass man irgendwelche Fristen versäumt hat – das ist dumm, passiert aber – oder andere Ursachen. Das kann ich nicht beurteilen.

Ich komme auf die Frage der AfD zurück, woran es gelegen hat, ob es zu wenig Personal ist, was in den letzten Jahren abgebaut wurde. Es wird wohl so sein, dass es zu wenig Personal ist. Der Strukturwechsel von Straßen.NRW auf die Autobahn GmbH spielt sicherlich auch eine Rolle. Aber vor allen Dingen fehlt es, und das nicht erst seit gestern, an einem strukturierten Weitblick mit einer Zukunftsstrategie für eine Infrastrukturplanung. Wir vertreten nicht nur die Kraftwagenspediteure, sondern auch die Eisenbahnspediteure, die Luftfahrtspediteure und die Binnenschiffahrtsspediteure. Wir können auf alle Infrastrukturen abbilden, dass man nicht in einem Guss nach vorne guckt. Gerade jetzt hat man die Prioritäten in der Infrastrukturplanung ein bisschen verändert und verschoben. Ich finde, das muss oder kann man in einem vernünftigen Diskurs korrigieren. Fehlendes Personal wird wohl ein Grund sein, obwohl ich, ehrlich gesagt glaube, das ist es nicht so richtig. Man findet jetzt schwer Personal. Wir kämpfen alle um die gleiche Menge an zur Verfügung stehenden Mitarbeitern. Die Ingenieurbüros und Straßen.NRW greifen auf das gleiche Potenzial zu. Da sind überall Stellen offen. Ja, das wird wohl so sein. Aber man muss halt vor dem Hintergrund weniger Personals auch irgendwie seine Aufgaben machen.

Es fehlt vor allen Dingen an Durchsetzungskraft gegenüber bestimmten Bauvorhaben. Zur Leverkusener Brücke gab es bereits zehn Bürgerinitiativen, als gerade mal ausgerufen worden war, dass die neu gebaut werden soll, oder dass man überlegt, was man damit macht. Diese zehn Bürgerinitiativen haben ein verbrieftes Recht in Deutschland, ihre Aktionen kundzutun und umzusetzen. Ein wohltuender Aspekt war, dass man eine Stufe des Widerspruchs per gerichtlichem Verfahren rausgenommen hat. Das war sehr gut. Hier muss man durch Öffentlichkeitsarbeit den Widerstand bei der Öffentlichkeit irgendwie integrieren und mitnehmen, damit solche Verzögerungen im Rahmen bleiben. – Das war jetzt eine etwas kompliziertere und umfangreichere Antwort auf Ihre klare, präzise Frage. Ob das Personal hier der Mangel war oder nicht, kann ich Ihnen nicht sagen. Das müssen Sie Straßen.NRW fragen. Das müssen Sie das Verkehrsministerium fragen. Das kann ich Ihnen nicht sagen.



**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank. Somit ist die erste Fragerunde abgeschlossen. Ich rufe die zweite Fragerunde auf. Für die antragstellende Fraktion der FDP startet Kollege Rasche. Bitte sehr.

**Christof Rasche (FDP):** Herr Vorsitzender, vielen Dank. – Ich stelle die Frage an Herrn Felsch. Ich habe Sie heute noch nicht gefragt; ich versuche mal, die Runde zu machen. Aus meiner Sicht ist jetzt klar geworden, diese 60 Millionen Euro sind weg, weil das Geld ist, was am Jahresende nicht mehr abrufbar ist.

Es wurde gerade schon gesagt, es gibt sicherlich Gründe – die muss es ja geben –, warum wir dieses Desaster erleben. Verzögerungen bei Baumaßnahmen gibt es immer. Klagen gibt es immer. Deswegen braucht man eine Planungsreserve. Seitens des Ministeriums wurde Corona genannt. Das gab es deutschlandweit. Es wurde mangelndes Personal – auch Ingenieure – genannt. Auch das ist ein Problem, das wir deutschlandweit haben. Es gibt eine Vorlage im Deutschen Bundestag, die sich auf die Mittel in den Jahren 2022 und 2023 bezieht. Daraus geht hervor, dass neun Bundesländer den Verfügungsrahmen überschritten haben – deutlich überschritten haben. Die mussten auch mit Corona leben, die mussten auch mit mangelndem Personal leben und mit allen Faktoren, die wir hier in Nordrhein-Westfalen auch haben. Dieser Vergleich ist eindeutig.

Daraus resultiert für mich eine Frage. Herr Hamann hat eben gesagt, alleine im Jahre 2021 hat Nordrhein-Westfalen 40 Millionen Euro mehr abgerufen als uns im Verfügungsrahmen zustand. Übrigens konnten wir in den drei Jahren davor auch mehr abrufen. Also reden wir doch in Wahrheit nicht von einem Defizit von 60 Millionen Euro insgesamt, Herr Felsch. Wären wir so verfahren wie 2021, 2020 und 2019 hätten wir, wie neun andere Bundesländer auch, mehr abrufen können. Dann liegt das Defizit nicht bei 60 Millionen Euro, sondern, wenn man es mit 2021 vergleicht, bei 100 Millionen Euro. Liege ich völlig falsch oder kann man das halbwegs verfolgen?

**Oliver Krauß (CDU):** Ich kommentiere die Ausführungen des Vorredners nicht, denn dann sagt Kollege Dudas, wir wollen keine politische Debatte führen. Wir können mal vergleichen, welche Länder von der Flut betroffen waren.

Meine Frage geht an Herrn Dr. Bökamp bzw. Herrn Spieker. Sie führen als Grund für fehlende Planungen aus, dass die Autobahn GmbH vorliegende Planübergänge abgebaut habe, welche noch aus der Zeit der Auftragsverwaltung durch die Länder stammen. Das nennen Sie als Grund für fehlende Planungen. Können Sie diesen Punkt konkretisieren? Welche Folgen erwarten Sie nach dem Abbau? – Danke schön.

**Carsten Löcker (SPD):** Herr Kaya, Sie schreiben, dass die Rahmenbedingungen sich ändern können. Blickt man auf die Entwicklung, ist das sicher auch hier und da stark eingeschränkt. Das heißt also, die Routinewege kann man im Grunde genommen nicht mehr zurücklegen. Das erfordert eine gewisse Vorbereitung und Kommunikation. Wir stellen gerne auch an Sie die Frage, weil Sie Akteur im System sind. Es gibt da ganz unterschiedliche Anforderungen. Aber Sie sind jemand, der weiß, was mit den Menschen, die vertraute Wege fahren müssen, passiert. Wie müsste denn idealerweise die

Kommunikation aussehen, damit sich die Akteure – Sie haben darauf gerade hingewiesen – in Bezug auf geplante Veränderungen, Bau- oder Folgewirkungen gut und ausreichend informiert fühlen? Selbst Kommunen sind oft mit Blick auf die Änderungen überhaupt nicht informiert. Die stehen selbst im Dunkeln und können nicht darauf antworten, warum bestimmte Maßnahmen am Folgetag nicht umgesetzt werden oder verschoben werden. – Das Thema hat mit Blick auf die Gesamtmengelage und die Folgewirkungen eine besondere Bedeutung. Die sind ein Akteur, der das gut macht. Wir haben Interesse, dass Sie hier eine Aussage dazu machen, wie das idealerweise laufen muss, damit Menschen das gut verstehen.

**Martin Metz (GRÜNE):** Herr Dr. Bökamp, eine Vorbemerkung. Ich beziehe mich auf Zahlen der offiziellen Haushaltsrechnung des Bundes. Demnach sind im Jahr 2022 für Bedarfsplanmaßnahmen an Bundesstraßen von 966 Millionen Euro bundesweit nur 676 Millionen Euro abgerufen worden, also 290 Millionen Euro weniger als geplant. Auch die Autobahn GmbH hat gegenüber dem Haushaltsansatz 190 Millionen Euro weniger für Investitionen ausgegeben als im Haushalt geplant waren. Die Zahlen kann ich Ihnen zukommen lassen. Das ist die Haushaltsrechnung des Bundes. Vor dem Hintergrund geht meine Fragestellung an Sie, der sich mit dem ganzen Berufsfeld beschäftigt: Ist der fehlende Abruf von Mitteln gerade im Jahr 2022 etwas NRW-Spezifisches oder gibt es dafür weitere systemische Gründe, die vielleicht in der Bundesrepublik strukturell mitzubedenken sind, wenn wir über das Thema reden?

**Klaus Esser (AfD):** Herr Hamann, Sie haben eine sehr ausführliche Stellungnahme eingereicht. Sehen Sie tatsächlich den Hauptgrund für diese nicht abgerufenen Bundesmittel eher im fehlenden Personal, oder sehen Sie zu wenig baureife Projekte? Vielleicht setzen Sie einen speziellen Schwerpunkt bei der Beantwortung darauf, wie sich die IHK, so Sie fehlendes Personal als Grund angeben oder sehen würden, speziell im Bereich „Personalgewinnung“ oder „Ausbildung“ einbringen oder hervortun kann. – Danke.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Kollege Esser, für Ihre Frage. Wir starten die Beantwortung der zweiten Fragerunde. Zuerst geht es um die Frage von Herrn Rasche an Herrn Felsch. Bitte sehr.

**Alexander Felsch (unternehmer nrw):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Rasche, herzlichen Dank für die Frage und die von Ihnen mit der Frage verbundene Rechnung: Sind es nur die 60 Millionen Euro, oder gehen wir eigentlich darüber hinaus? – Ich kann Ihre Potenzialbetrachtung sehr gut nachvollziehen. Die ist in sich schlüssig. Ich tue mich schwer, da eine genaue Ziffer dran zu schreiben. Aber klar ist, hätten wir in den Jahren 2022 und 2023 einen Planungsvorrat gehabt und mehr Mittel abgerufen als uns zustehen, wären wir heute weiter als wir es sind.

Was sind die Gründe dahinter? Natürlich müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass wir heute mit der Autobahngesellschaft einen wesentlichen Akteur haben, auf den das Land früher durch eigene Planung viel stärkeren Einfluss hatte. Das ist richtig. Andererseits

ergibt sich, wenn man den Einfluss nicht unmittelbar durch die eigenen Planungs-kapazitäten hat, umso mehr die politische Verpflichtung, das starke Gewicht Nordrhein-Westfalens im Bund einzubringen und zu jeder Zeit gegenüber der Autobahngesellschaft deutlich zu machen. Schaut man sich die Performance der beiden Niederlas-sungen an – Nordrhein-Westfalen hat ja zwei –, sind diese sehr unterschiedlich. Es ist nicht so, dass im Rheinland besonders wenig Mittel verbaut wurden, weil da die Flut war, sondern die Unterschiede liegen woanders.

Wenn man sich die Frage stellt: „Wie könnten wir wieder in Richtung Planungsvorrat kommen?“, bestreitet niemand, dass ein Fachkräftemangel vorhanden ist. Aber in der Vergangenheit wurden explizit Wege bestritten, um externe Planungs-kapazitäten in dem Umfang zu nutzen, wie man sie am Markt kriegen kann. Das sollte wieder stärker der Fall sein. An sich kann man eine Beschleunigung erreichen, in dem der modulare Brückenbau dort genutzt wird, wo er möglich ist. Er hat seine Grenzen. Bei Spannwei-ten ab 60 m, bei Kurven usw. kommt man an Grenzen. Aber es gibt eine ganze Menge darunter. Dort sollte man ihn intensiv nutzen; denn wissenschaftliche Untersuchungen haben eines gezeigt, wenn man sich das CO<sub>2</sub>-Profil einer Brücke anschaut: Ein hoher zweistelliger Anteil des CO<sub>2</sub>-Profils einer Brücke entfällt auf den Stau in der Bau- und Niederlegungsphase. Das zu nutzen und damit die Umweltbelastung zu senken und schneller bei Sanierung und Ausbau der Infrastruktur voranzukommen, wäre ein sehr, sehr guter Ansatz, damit es in Zukunft gelingt, zu nutzen, was einem zusteht und auch darüber hinauszugehen. Ganz wichtig ist, das gilt nicht nur auf die Straße bezogen, sondern insbesondere auch bezogen auf Wasserstraßen. Nordrhein-Westfalen sollte seine starke Stimme und seinen Einfluss nutzen, den es als Verkehrsdrehscheibe und als bevölkerungsmäßig größtes Bundesland gegenüber Bund und EU hat, wenn es um internationale Transportrouten durch Nordrhein-Westfalen geht. NRW sollte dafür sorgen, dass die Mittel hier ankommen, wo sie ganz, ganz dringend benötigt werden.

**Dr.-Ing. Heinrich Bökamp (Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen):** Ich bin auch Präsident der Ingenieurkammer und kriege aus dem einen oder anderen Bun-desland immer mal Informationen. Das läuft schon unterschiedlich. Die meisten Bun-desländer geben kein Geld zurück, sondern gucken, dass sie das ausgegeben krie-gen. Vielleicht ein Drittel der Bundesländer hat das nicht geschafft.

Die Schubladen waren vorher voll mit Planungsdingen. Die Autobahngesellschaft hat einiges mitgenommen, was jetzt erst mal in Berlin liegt und dort wieder auf den Markt gebracht werden muss. Da tut man sich aber sehr schwer, die Dinge umzusetzen und reinzubringen. Das Land selber muss jetzt im Grunde die Schubladen an den einzel-nen Stellen wieder mit Projekten auffüllen. Es ist Platz da. Das ist auch nicht zu be-gründen mit dem Fachkräftemangel. Ich glaube, das ist eher dieses Zeitthema. Man muss jetzt zügig vorankommen. Wo Kapazitäten frei sind, muss man sie nutzen, um weiterzukommen. Dieses Warten ist sicherlich fahrlässig, und Zeit ist Geld.

Sie haben gerade schon gehört, wenn wir schneller bauen können, können wir diese CO<sub>2</sub>-Geschichte günstiger hinkriegen. Das sind eben Schnellbahnsysteme oder mo-dulares Bauen. Das sind Dinge, die nicht neu sind. Die Bundeswehr arbeitet immer modular mit Brücken und hat da eine ganze Menge hingekriegt. Da kann man manches

machen, auch wenn es vielleicht nicht den optischen Ansprüchen genügt, die man mit einer neuen Brücke sonst hinkriegen würde. Aber dann muss man irgendwann auch mal sagen, der Verkehr muss laufen und eher was machen. Hinzu kommt, was man in den fünf Jahren nicht ausgegeben kriegt, kostet in fünf Jahren vielleicht fünfmal so viel. Die Preise gehen weiter hoch und die Mittel werden dadurch immer geringer. Die anderen Länder sind natürlich froh, wenn die Gelder hier nicht ausgenutzt werden. Dann bleibt für die anderen was übrig. Die sind auf NRW in der Hinsicht durchaus gut zu sprechen. Aber NRW hat die ganzen Transitstrecken, wo eine ganze Menge zu tun ist. Da wäre es wünschenswert, wenn man jeden Euro irgendwie hier unterbringt und nutzt.

**Tolga Kaya (ACE Auto Club Europa):** Herr Löcker, vielleicht könnten Sie die Frage noch einmal wiederholen. Sie war ein bisschen schwer zu verstehen.

**Carsten Löcker (SPD):** Das tue ich gerne. Mit Blick auf die Folgewirkungen von Streckensperrungen oder auch nicht erfolgten Investitionen sind vertraute Wege mit Blick auf die eigenen Pendlerströme unterbrochen. In Bottrop, Recklinghausen und wo auch immer haben wir gesehen, welche Folgewirkungen das hat. In den ersten Tagen ist es ohnehin dramatisch. Aber dann haben wir gehört und auch gesehen, dass selbst die Anliegerkommunen nicht in der Lage gewesen sind, gut zu reagieren, weil sie nur sehr spät oder gar nicht darüber informiert worden sind, wie sich Veränderungen darstellen. Wie bewerten Sie das aus Pendlersicht, wenn es darum geht, eine ordentliche Kommunikation zu machen? Wer muss informiert werden, damit wenigstens das Chaos unterbleibt, sozusagen abseits der nicht erfolgten Investitionen, die noch einmal ihre Folgewirkungen haben?

**Tolga Kaya (ACE Auto Club Europa):** Wir haben heute viel über Auswirkungen gesprochen, die Bauprojekte mit sich bringen. Die schwerste Folge der Bauprojekte tritt ein, wenn sie nicht zustande kommen. Das heißt, die Auswirkung auf Mensch, Umwelt, aber auch Wirtschaft ist dann am größten, wenn diese Projekte hinausgezögert werden. Wir haben vorhin von Herrn Hamann oder Herrn Felsch gehört, was passiert, wenn man sein Haus renoviert und nicht vorankommt, wie da die Kosten steigen. Ein schönes Bild. Ähnlich sieht es in diesem Falle aus. Die Kommunikation muss zügig stattfinden. Die Kommunikation darüber, welche Projekte nicht stattgefunden haben, muss zügig stattfinden. Es ist eigentlich sehr schade, dass wir als Expertinnen und Experten hier sitzen und die Fraktionen hier sitzen, aber im Raume wohl keiner zu wissen scheint, warum diese Finanzmittel nicht geflossen sind. Es gibt vielfach auch von uns die Mutmaßung oder den Verdacht, dass es personelle Engpässe sein könnten. Aber mit Gewissheit können wir das nicht beantworten.

**Dr.-Ing. Heinrich Bökamp (Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen):** Ich habe schon gesagt, dass das in den Ländern unterschiedlich abläuft und es einige gibt, die genauso das Problem haben wie wir und andere eben nicht. Ich glaube, dieses Zusammenwirken mit der Autobahngesellschaft muss noch trainiert werden. Dieses Gesamtpaket, was man fordert, ist geblieben. Es ist keine Brücke dazugekommen; die

sind nur aufgeteilt worden. Jetzt stellt sich eben an der einen oder anderen Stelle die Frage: Wo macht man weiter? Mit welchem Bauwerk geht man voran? – Da hat man vieles durcheinandergebracht, muss sich erst wieder sortieren und dann sagen: Jetzt haben wir eine Reihenfolge, und in der Reihenfolge gehen wir ran.

Der Landesbetrieb in NRW hat sicher das Problem, dass jede Woche eine neue Überraschung kommt, weil auf der Parallelstraße oder in einem anderen Ort eine Schwachstelle auftaucht, die man zuerst angehen muss. Daran sehen wir, dass das nicht ganz einfach zu lösen ist. Wie geht man damit systematisch um? Wie kriegt man das mit dem Geld hin?

Dass man diese ganzen Autobahnstrecken unter ein Dach setzt, macht sicherlich Sinn, weil wir beim Bauen sonst nur von Ländergrenze zu Ländergrenze sehen. Die Grenzen werden besser überwacht als die europäischen Grenzen, dass jeder sein Ding macht und nicht beim anderen guckt, wie der es macht. Da könnte man sicherlich manches gewinnen. Das ist aber keine Sache für hier. Die Autobahngesellschaft hat sicherlich eine Chance, das anders hinzukriegen. Aber da fängt man erst an. Wir wissen, wenn jetzt mit einer Brücke begonnen wird, denkt man drüber nach, bevor das Ding steht. So sind wir acht oder zehn Jahre weiter, und die Zeit hat man eigentlich nicht mehr.

**Ocke Hamann (IHK NRW):** Herr Esser, Ihre Frage ging nach meiner Auffassung in eine vergleichbare Richtung. Woran liegt es: am Personal oder an der Anzahl der baureifen Projekte? Das ist aus externer Sicht sicherlich nicht abschließend zu beantworten. Ich nehme mal die Begründungen, die aus dem Ministerium geliefert worden sind. Da wurde das Thema „Personal“ genannt. Da wurden Bauverzögerungen bei bestimmten Projekten genannt. Als Beispiel für Verzögerungen in 2023 wurde die Ortsumgehung Wesel der B58 genannt. Auch die B67 Reken–Dülmen wurde genannt. Zur Ortsumgehung Wesel sei gesagt, es gab Probleme beim Auffinden alter Sprengkörper. Jeder, der sich ein bisschen mit Geschichte beschäftigt, weiß, dass die Alliierten, als sie zurückgefliegen sind, die Restladung über Wesel abgeworfen haben. Es kann keine Überraschung sein, dass man da im Zusammenhang mit einem solchen Projekt Räumarbeiten vornehmen muss. Das muss man einfach mal an der Stelle sagen. Insofern kann ich diese Begründung nicht so richtig nachvollziehen, sondern das ist an der Stelle für mich ein Managementthema.

2021 haben wir sehr viel mehr Geld vom Bund bekommen. Das ist erst drei Jahre her. Seitdem hat sich das Personal, das für die Projekte zuständig ist, nicht gravierend geändert. Der Personalstamm hat sich auch nicht gravierend geändert. Ich würde mal sagen, wir haben es mit einem Problem zu tun, das erkennbar war. Wenn Sie einen Unternehmer bei uns fragen, würde der sagen, man kann mal einen Fehler in einem Jahr machen, aber den muss man im nächsten Jahr korrigieren. Insofern würde jeder Unternehmer Ihnen die Antwort geben: Das ist ein Managementthema. – Wie gesagt, ich kann nicht in die Verwaltung selbst hineingucken. Aber ich wundere mich darüber, dass das in 2021 mit ähnlicher Mannschaft funktioniert hat und in 2022 und in 2023 nicht funktioniert hat.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für die Beantwortung der Fragen. Wir gehen in die nächste Fragerunde und starten wieder mit der FDP. Herr Kollege Rasche.

**Christof Rasche (FDP):** Eben wurde von dem Kollegen Metz die Frage aufgeworfen: Ist es ein allgemeines Problem, dass nicht genügend planungsreife Projekte vorliegen oder ist das spezifisch für Nordrhein-Westfalen? – Ich habe eben gesagt, in den Jahren 2022 und 2023 haben neun Länder – Brandenburg, Hessen, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern – mehr abgerufen als ihnen zustand. Neun Bundesländer! Es wurde auch mal das Thema „Flut“ genannt. Die Flut gab es in Rheinland-Pfalz auch. Rheinland-Pfalz hat aber in zwei Jahren 100 Millionen Euro mehr abgerufen als dem Land zustand. Der Personalmangel ist überall das Gleiche. Herr Suthold, wir nähern uns der Frage: Was können die Gründe sein? Managementfehler wurden gerade genannt. Kann sein. Ich erinnere an das Jahr 2012. Das kennt der Kollege Metz. Da war von einer Blockade durch den damaligen Staatssekretär Horst Becker die Rede. Da gab es eine politische Motivation. Dass das damals so war, kann man überall nachlesen. Ich habe es gerade gegoogelt. Das scheint unstrittig. Das ist eine Möglichkeit. Jetzt ist die Frage: Liegen Managementfehler auch an politischen Fehlern? Ich weiß, Sie drücken sich alle ganz vorsichtig aus, aber wir müssen uns ja mal dem Kern annähern, um Probleme zu lösen.

**Oliver Krauß (CDU):** Wir können gern mal vergleichen, wie die Flutschäden in Rheinland-Pfalz aussahen und wie die Dimension der Schäden in Nordrhein-Westfalen war.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

– Wir können gerne diskutieren, wie hoch die Infrastrukturschäden nach Juli 2021 in Nordrhein-Westfalen waren und wie hoch sie in Rheinland-Pfalz waren.

Nichtsdestotrotz haben wir eine Frage an Herrn Felsch. Sie haben ausgeführt und von Rückmeldungen aus der Praxis berichtet, dass Bauarbeiten unnötig in die Länge gezogen würden, beispielsweise durch längere Unterbrechungen der Bautätigkeit. Wir haben darüber hinaus Verzögerungen bei Baumaßnahmen aus haushalterischen Gründen. Können Sie konkrete Fälle benennen und sagen, wie diese Ursachen der Verzögerung bekämpft worden sind? Sind da Pönalen verhängt worden oder was auch immer? – Danke.

**Martin Metz (GRÜNE):** Ich möchte Herrn Suthold die Möglichkeit geben, zu zwei Fragen eine Einschätzung abzugeben. Ich beziehe mich darauf, dass wir hier ganz maßgeblich über das Jahr 2022 reden. Der geschätzte Kollege Rasche hat insinuiert, das liegt an politischen Managementfehlern. Nun hatten wir, glaube ich, am 30.06.2022 einen Wechsel in der Landesregierung. Wenn man über das Verausgaben von Mitteln in einem Jahr redet, was schätzen Sie ungefähr bei größeren Projekten, wie der Projektvorlauf ist? Wann werden die Pläne gemacht, die in etwa einem Jahr zum Tragen kommen, in denen konkret die Mittel abgerufen werden?

**Klaus Esser (AfD):** Herr Kollege Krauß, Sie sprachen gerade den Vergleich mit Rheinland-Pfalz an. Nur einen Satz dazu. Nachdem ich ungefähr acht Jahre in den Fluren Ihrer Fraktion hier im Haus gearbeitet habe, habe ich in Mainz im rheinland-pfälzischen Landtag gearbeitet. Damals war ein gewisser Herr Wissing noch Landesminister für Verkehr, bevor er nach Berlin gewechselt ist. Ich würde diesen Vergleich mit Rheinland-Pfalz nicht zu leichtsinnig aufmachen. Die dortigen Kosten und Schäden mit diesen sehr langen, sehr hohen Talbrücken sind, glaube ich, allemal vergleichbar mit NRW. Das nur als Hinweis. Aber wenn diese Diskussion im Verkehrsausschuss aufkommt, können wir die gerne führen.

Herr Professor Dr. Ostrowski, Sie kritisieren in Ihrer Stellungnahme diesen übermäßigen Bau bzw. die Fokussierung auf Fahrradwege. Wenn ich das richtig zitiere – sonst korrigieren Sie mich bitte Sie –, sehen Sie darin eine falsche Ressourcenallokation. Als Laie würde man denken, Brücken und Radwege sind zwei ganz unterschiedliche Gewerke. Radwege müssten relativ einfach herzustellen sein, während man sicherlich nicht jedes Bauunternehmen an eine Brücke lassen würde. Daher die ganz einfache Frage: Sind es tatsächlich die gleichen Bauunternehmer und Fachfirmen, die sowohl für Brückenbauwerke als auch für Radwege und Autobahnen und andere Straßen zuständig sind? Das hätte ich gerne gewusst. – Vielen Dank.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank für Ihre Fragen. Dann starten wir in die Beantwortung. Zuerst ging eine Frage von Herrn Abgeordneten Rasche an Herrn Professor Dr. Suthold.

**Prof. Dr. Roman Suthold (ADAC Nordrhein):** Ich bin angehalten, noch mal eine Ursachenanalyse zu machen, wieso Mittel nicht abgerufen worden sind. Es ist wahrscheinlich nicht nur ein Grund, es sind mehrere. Ich gehe kurz darauf ein. Personalmangel wird es zu einem gewissen Grad auch sein. Das wird aber nicht der einzige Grund sein. Kleine Anekdote: Ich war bei der Eröffnung der Leverkusener Brücke. Neben mir stand ein älterer Herr in Funktionskleidung von Straßen.NRW. Herr Ministerpräsident Wüst hat gesagt: Wir machen jetzt neue Brücken. – Der Herr neben mir sagte: Ohne mich! – Das war ein Kollege bei Straßen.NRW, der eigentlich schon im Ruhestand war. Der hat sozusagen im Ruhestand noch diese Brücke mitsaniert.

Das ist unser Kernproblem. Das kriege ich auch aus meiner nebenberuflichen Lehrtätigkeit mit. Ich bin in der Hochschule Bochum bei den Bauingenieuren. Da sitzen 20 Studenten des Bauingenieurwesens, die den Schwerpunkt Verkehr gewählt haben. Wir haben gleichzeitig eine Unmenge an Ingenieuren, die gerade in Ruhestand gehen. Wenn wir jetzt keinen Personalmangel haben, dann wird er in den nächsten Jahren auftreten, weil die Babyboomer alle in Ruhestand gehen oder schon teilweise im Ruhestand sind. Wenn dann nichts nachkommt, werden wir noch größere Probleme haben. Ich glaube, wir haben die in Nordrhein-Westfalen insbesondere.

Eben wurde auch gesagt, Personalmangel kann man vielleicht dadurch abfangen, dass man bundesweit oder woanders hinguckt. Bevor wir die Autobahn GmbH hatten, war das Land noch für die Autobahnen zuständig und hat auch die DEGES beauftragt. Solche Ideen wie, dass man in Ostdeutschland mehr Planungen beauftragt, sind ein

Ansatz. In Westdeutschland werden wir nicht so schnell so viele Ingenieure mit dem Know-how nachziehen können, um die Lücke zu füllen, die wir haben, weil Leute in Ruhestand gehen. Personalmangel kann ein Grund sein, dass die Mittel nicht abgerufen worden sind.

Nicht genug baureife Projekte auf Vorrat zu haben, hat mich, ehrlich gesagt, etwas erschreckt. Herr Rasche, Sie haben richtig gesagt, 2012 hatten wir schon mal so eine Situation. Ich hatte das Gefühl, dass sich fraktionsübergreifend alle Parteien einig waren, dass man nicht mehr erleben will, dass man in Berlin nicht genug Mittel abrufen kann und dann Bayern und Baden-Württemberg wieder den Vorzug haben. Es ist nicht umsonst so, dass viele LKW-Fahrer in die Kameras erzählen: Ich kann schon am Straßenzustand erkennen, ob ich in NRW oder in Bayern unterwegs bin.

Wir reden hier nur über Erhaltung. Wir reden nicht über Neubaumaßnahmen. Es muss aus meiner Sicht fraktionsübergreifend auf die verantwortlichen Ministerien und die Straßenbauverwaltungen eingewirkt werden, dass genügend Planungsreserven vorgehalten werden, damit man Mittel abrufen kann, wenn andere Projekte wegbrechen. Es steht ja hier im Raum, dass zwei, drei größere Projekte kurzfristig 2022, 2023 nicht so weit waren, dass man sie beauftragen konnte. Da hätte man trotzdem Planungsreserven haben können. Ob das politisch gewollt ist? Im ersten Moment, muss ich ehrlicherweise sagen, ist mir dieser Gedanke gekommen, weil ich 2012 auch schon für diese Themen zuständig war und gedacht habe: Ist da jetzt ein neuer Minister, der auf einmal die Handbremse anzieht? – Ich lasse mich gerne vom Gegenteil überzeugen. Ich habe auch keine internen Informationen. Ich will keine Mutmaßungen anstellen. Man muss offen diskutieren, dass man im Zweifel aus der Vergangenheit heraus gewisse .... Ob der politische Wille fehlt? Ich weiß es nicht. Das kann ich nicht sagen. Es sind sehr wahrscheinlich mehrere Faktoren, wieso die Mittel nicht abgerufen worden sind. Wir haben ja eben über die maroden Brücken diskutiert. Was da an Investitionsstau vor der Brust steht, der teilweise in der Vergangenheit verursacht worden ist, weil die politische Weitsicht nicht da war! Wir haben seit 1995 über das Thema „Brückenbauwerke, Tunnelbauwerke“ geredet, die in den 50er-, 60er-Jahren gebaut worden sind und nun saniert werden müssen. Ich habe das schon als Student alles gehört. Lange Zeit hat die Politik es einfach ignoriert. Zum Glück gab es einen Turnaround. Wir haben keine Verständnisprobleme, wir haben nur noch ein Umsetzungsproblem. Wenn wir noch ein Finanzierungsproblem dazu bekommen, dann sehe ich schwarz. – Danke.

**Alexander Felsch (unternehmer nrw):** Herr Krauß, Sie fragten nach längeren Unterbrechungen und Rückmeldungen aus der Praxis. Sie fragten, ob ich dafür Beispiele habe, warum das negativ ist oder warum wir uns darum bemühen müssten, dass wir die Bauphase auf ein Minimum beschränken. Das Thema ist alt und trägt uns seit mehreren Legislaturperioden. Ihre Partei hat sich das zu eigen gemacht. Für das letzte Wahlprogramm weiß ich es nicht, aber davor war die Ausnutzung von Baufenstern ein Thema. Im Sommer muss von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang gebaut werden. Das ist eine Forderung, die Sie als Partei erhoben haben. Wenn wir uns das mal anschauen, ist das in Teilen gelungen. Schon Oliver Wittke hat damals mit Bonus- und Malus-Systemen gearbeitet und als Landesverkehrsminister versucht, das zu



etablieren. Hendrik Wüst als Verkehrsminister hat sich auch mit dem Thema beschäftigt: Können wir nicht länger und in mehr Schichten bauen? – Zur Hochphase lautete die Rückmeldung aus der Bauindustrie: Klar können wir das machen, wenn wir die Leute haben. Aber das zahlenmäßige Personal, was zur Verfügung steht, begrenzt die Fähigkeit zur Mehrschichtigkeit. – So weit, so schlüssig.

Da die Auslastung momentan gerade im Hochbau Potenziale bietet, sollte man diese nutzen, soweit man die in den Straßenbau shiften kann. Das geht bei einzelnen Unternehmen. In anderen Bereichen sind das sehr spezialisierte Tätigkeiten. In der Sanierungsoffensive des Landes ist mir zu dem Thema „Beschleunigung und Baufenster verkürzen“ nichts präsent.

Ich will Ihnen gute Beispiele nennen, und ich will Ihnen aus Nordrhein-Westfalen ein explizites Beispiel nennen, wo es lange dauert. Ich hoffe, das ist nachvollziehbar. Sehr gute Beispiele sind der Ausbau der A1 zwischen Bremen und Hamburg und der Ausbau der A7 zwischen Hamburg und Kiel. Wahrlich nicht einfach. Aber dort ist in Rekordzeit jeweils der Ausbau von vier auf sechs Streifen gelungen. Das war nicht schön für die Bauzeit, ist aber seitdem eine massive Entlastung.

Jetzt komme ich zu meinem Beispiel aus Nordrhein-Westfalen. Entschuldigen Sie, dass ich ein ganz Persönliches nehme. Ich habe im Jahr 2000 den Führerschein gemacht. Im Herbst 2023 hatte ich das erste Mal die Gelegenheit, das Stück Autobahn zwischen der Anschlussstelle Haan-Ost und dem Sonnborner Kreuz, das ist die Ecke Wuppertal-Vohwinkel, ohne Baustelle zu befahren. Die kompletten 23 Jahre davor waren es einmal ein Brückenbau, dann der Versuch von vier auf sechs Streifen auszubauen, dann der Bau von Schallschutzwänden. Man hat es geschafft, über 23 Jahre so einen wichtigen Punkt – die A46 ist nun mal eine wirkliche Transitstrecke – nicht freizukriegen von Baustellen. Das ist das, was ich mit meiner Forderung meine, wir müssen bei Baustellen schneller werden. Das ist ja absehbar. Wenn Sie durch dichtbesiedelte Gegend gehen, brauchen Sie Lärmschutz. Dass man erst das eine, dann das andere und dann noch das Dritte macht, ist schwer nachvollziehbar. Ich hoffe, das genügt als ein Beispiel für lange Bauzeiten in Nordrhein-Westfalen.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank, Herr Felsch, für Ihre Ausführungen. Als Nächstes war Herr Suthold angesprochen, und zwar von dem Kollegen Metz.

(Prof. Dr. Roman Suthold [ADAC Nordrhein e. V.]: Das war eigentlich beantwortet!)

– Okay, das war eine ähnliche Fragestellung. – Die letzte Frage war dann die von Herrn Esser an Herrn Professor Dr. Ostrowski.

**Prof. Dr. Rüdiger Ostrowski (Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen):** Immerhin hat es einer gelesen und steigt auf unsere Radwegeprovokationen ein. Vielen Dank dafür. Das freut uns. – In der Tat sind wir der Meinung, wenn wir knappe Ressourcen haben – wenig Baufirmen, wenig Personal und offensichtlich knappe Mittel, obwohl ich das ganz anders sehe; wir haben keine knappen Mittel –, dann muss man diese Ressourcen und diese Eckpfeiler einer Infrastrukturplanung doch einsetzen. Wir

vertreten ganz klar die Auffassung, dass man den Schwerpunkt in der Verkehrsbelastung von Straße, Eisenbahn und Binnenschiff sehen sollte. Die schönen Radwege, die wir in NRW überall in den letzten 10, 20 Jahren bekommen haben, sind wunderbar und helfen am Wochenende allen. Aber wir sind Vertreter des Wirtschaftsverkehrs. Deshalb sind wir der Auffassung, dass gerade die neuerliche Entwicklung des Radverkehrs nicht gut ist. Wir haben eine Fernsehsendung mit Ministerin Neubaur zum Thema „Konfrontation LKW/Radfahrer“ gemacht. Die hatte der ein oder andere vielleicht gesehen. Wir sind nicht der Meinung, dass man eine Spur der Rheinuferstraße in Köln sperren muss und dort eine Radfahrspur machen sollte. Wir sind nicht der Meinung, dass Radfahrer in Einbahnstraßen als einzige Verkehrsteilnehmer gegen die Fahrtrichtung fahren dürfen usw. Diese Auffassung haben wir nicht.

Wir sind der Meinung, dass man den Radfahrerverkehr sicher trennt vom Straßenverkehr und vom LKW-Verkehr. Ein bisschen, glaube ich, haben wir bei Frau Neubaur eine Bewegung durchgesetzt. Deshalb: Radwege müssen gebaut werden und sollen gebaut werden. Die sind für den Freizeitverkehr unheimlich wichtig, und die müssen auch besser sein als sie vor 30 Jahren waren, als die Wurzeln durchkamen und man sich auf die Nase legte. – Aber man muss jetzt alles im Auge behalten.

Wir sind nicht der Meinung, dass wir uns am Modal Split orientieren müssen. Auch das ist vielleicht für Sie neu. Der Modal Split würde eine komplette Ausrichtung auf die Straße mit 70 % darstellen. Auch das meinen wir nicht. Wir vertreten die Auffassung, dass Eisenbahn und Binnenschiff hier ebenfalls in den Investitionsmodus müssen, und zwar noch stärker, so gut es geht, um diese parallelen Infrastrukturen zur Straße zu stärken, damit der Modal Split bei der Binnenschiffahrt nicht weiter sinkt und die Eisenbahn, die mit ihren 17 oder 18 % herumdümpelt, sich weiter steigern kann. Auch da sind wir nicht für analoge Investitionen. Es sollte ruhig dort investiert werden, wo es hilft, für die Straße Entlastung zu erzeugen und auf Binnenschiff und Eisenbahn zu gehen.

Was könnte man noch machen? Zum Dreischichtsystem habe ich eine andere Auffassung als der Kollege, der von mir geredet hat. Immer, wenn wir ansprechen, warum auf Baustellen kein Dreischichtsystem stattfindet, dann heißt es: „Kein Geld“ und: „war nicht in der Planung“. Verstehe ich nicht. Bei den meisten Baustellen, an denen wir alle vorbeifahren, ist ab 17 Uhr nichts mehr los. Warum arbeitet man dort nicht im Dreischichtsystem? Dass das teurer ist, weiß ich auch. Aber der Personalmangel zählt doch nicht. Dann kann man eben parallel keine andere Baustelle machen, sondern man zieht eine Truppe auf diese Baustelle. Das verstehe ich nach wie vor nicht.

Die Verlagerung des Straßengüterverkehrs mit 70 % auf die Eisenbahn – das haben wir schon ein paar Mal besprochen, Herr Metz – ist ein falsches verkehrspolitisches Ziel. Das verzerrt alles und bringt keine Wahrheit und Klarheit in die Geschichte.

Den letzten Punkt hatte ich schon angesprochen. Wir sind komplett gegen eine Konfrontation von Radfahrern und LKW, sondern für einen sicheren Verkehrsweg. Deswegen gehört für uns dazu, dass die Radfahrer auf ihren Radwegen bleiben und die LKW auf ihren Straßen bleiben und sich nicht vermischen; denn das endet vielfach tödlich. Ich war im Arbeitskreis „Rechtsabbiegerunfälle für schwere LKW“ und habe mich sehr intensiv damit befasst. Entzerrung ist das Gebot der Stunde.

Das war wieder eine ein bisschen kompliziertere und auch andere Antwort auf Ihre Frage. Aber immerhin freue ich mich, dass Sie unsere Provokation erkannt haben. Das heißt natürlich nicht, dass keine Radwege in NRW gebaut werden dürfen. Das ist doch klar.

**Vorsitzender Matthias Goeken:** Herzlichen Dank auch für Ihre Beantwortung der Frage. – Ich schaue in die Runde und sehe keine weiteren Fragen mehr. Dann bedanke ich mich recht herzlich abschließend noch einmal bei allen Sachverständigen dafür, dass sie mit ihren Stellungnahmen und ihrer Teilnahme heute dazu beigetragen haben, die angesprochene Thematik zielführend zu erörtern.

Die Mitglieder des Ausschusses werden das, wie ich vorhin schon erwähnt habe, bei der zukünftigen Arbeit und den Beratungen im Parlament mit einbringen. Auch hier gilt, das Protokoll wird in den nächsten Wochen auf unserer Internetseite zur Verfügung stehen. Ich danke Ihnen noch einmal recht herzlich für Ihre Teilnahme und wünsche einen guten Nachhauseweg – hoffentlich nicht im Stau. Herzlichen Dank.

gez. Matthias Goeken  
Vorsitzender

**Anlage**

02.05.2024/15.05.2024



**Anhörung von Sachverständigen**  
des Verkehrsausschusses**Die Stunde der Wahrheit –  
Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen,  
statt Geld zu verschenken**

Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 18/8118

am Dienstag, dem 16. April 2024  
16.00 bis max. 17.30 Uhr, Plenarsaal, Livestream**Tableau**

<b>eingeladen</b>	<b>Teilnehmer/innen</b>	<b>Stellungnahme</b>
Städtetag Nordrhein-Westfalen Helmut Dedy Köln	<i>keine Teilnahme</i>	
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen Christof Sommer Hauptgeschäftsführer Düsseldorf	<i>keine Teilnahme</i>	<b>nein</b>
Landkreistag Dr. Martin Klein Hauptgeschäftsführer Düsseldorf	<i>keine Teilnahme</i>	
IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e.V. Ocke Hamann Düsseldorf	<b>Ocke Hamann</b>	<b>18/1389</b>
unternehmer nrw Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V. Johannes Pöttering Düsseldorf	<b>Alexander Felsch</b>	<b>18/1423</b>
Deutscher Gewerkschaftsbund NRW Anja Weber Düsseldorf	<i>keine Teilnahme</i>	<b>nein</b>

<b>eingeladen</b>	<b>Teilnehmer/innen</b>	<b>Stellungnahme</b>
Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. Dr. Christoph Kösters Münster	<b>Marcus Hover</b>	<b>18/1390</b>
Professor Dr. Roman Suthold ADAC Nordrhein e.V. Köln	<b>Professor Dr. Roman Suthold</b> Mark Ossenbach	<b>nein</b>
Jael Rachel Räker Nordrhein-Westfalen & Nord c/o ACE Auto Club Europa e.V. Regionalbeauftragte Gütersloh	<b>Jael Rachel Räker</b> Tolga Kaya	<b>18/1393</b>
Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen Christoph Spieker Düsseldorf	<b>Dr. Ing. Heinrich Bökamp</b> Christoph Spieker	<b>18/1427</b>
Verband Spedition und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. Dr. Rüdiger Ostrowski Düsseldorf	<b>Professor Dr. Rüdiger Ostrowski</b> Benjamin von Cetinich	<b>18/1388</b>

\*\*\*