

Minimalstandards einigen. Ich war der Meinung, es muss standsicher sein, es dürfen keine giftigen Stoffe verarbeitet werden, und ansonsten sollen doch die Bürger entscheiden, ob sie 30 cm oder 6 cm Wärmedämmung haben wollen.

Wissen Sie, wie die 6 cm Dämmung historisch zustande gekommen sind? 2005 oder Anfang der 2000er-Jahre konnte BASF nur 6 cm Dämmung herstellen, deswegen wurden 6 cm Dämmung vom Staat vorgegeben. Später waren 10 cm, 15 cm möglich, und der Staat hat das immer weiter angepasst.

Wissen Sie, wie es mit den Standards ist? 6 bis 8 cm reichen für eine gute Dämmung eigentlich völlig aus. Aber der Staat sagt: Wenn ihr statt 6 cm 12 cm machen könnt, dann ist das ja doppelt so gut. Dann können wir das in den Regularien entsprechend linear anrechnen lassen. Da belügt die Regierung mal wieder die Bürger, indem sie vorgibt, dass mehr Dämmung am Ende schützen würde. Bei 30 cm Dämmung müssen Sie jetzt eine Zwangsbelüftung einbauen, damit das Haus nicht von innen schimmelt. All das erhöht die Baukosten.

Das Nächste ist: In vielen Bereichen fehlen die Bauingenieure. Wo sind die Bauingenieure? Die bauen lieber Windräder, weil das massiv subventioniert wird. Die Bauingenieure verdienen dabei ein Heiden Geld, während sie beim Wohnungsbau nicht so gut verdienen. Also fehlen sie, und wir haben Fehlsubventionen.

Dann haben wir weniger Fläche für neue Baugebiete. Was macht die Regierung? 90.000 Fußballfelder für neue Windräder. Das ist die Leistung einer Frau Neubaur und einer Frau Scharrenbach: nicht neue Flächen für neue Häuser, nein 90.000 Fußballfelder für neue Windräder.

Das nächste Problem: Wir haben mehr Nachfrager. Sie haben mehrere Millionen Zuwanderer in das Land gelassen, und zwar völlig unkontrolliert, ohne einmal zu klären, wo sie denn wohnen sollen.

Wenn Sie Vermieter sind, ist es relativ einfach. Wie vermieten Sie im Moment?

Sie vermieten als Erstes an die Stadt zu Höchstpreisen, damit die wiederum an Flüchtlinge vermieten kann.

Als Zweites kommen die Doppelverdiener dran, weil man so eine sichere Rendite erzielt.

Als Drittes kommen Bürgergeldempfänger, weil dafür der Staat zahlt.

Als Viertes erst kommen die einkommensschwachen Bürger. Das heißt: Die einkommensschwachen Bürger, die Malocher, die gerade eben mehr verdienen als das Bürgergeld,

(Zuruf von Lena Teschlade [SPD])

finden keine Wohnung mehr. Das ist die soziale Kälte von Ihnen allen hier, meine Damen und Herren.

(Beifall von der AfD)

Das nächste Problem ist die Angst der Vermieter, wenn sie neue Eigentumswohnungen bauen oder ihr Haus umbauen. Der Staat will sie nämlich enteignen. Bauen sie eine Gasheizung oder eine Ölheizung ein, dann wissen sie nicht, ob sie diese in 10 oder 15 Jahren noch betreiben dürfen oder ob der Staat sie dann zwingt, eine Wärmepumpe einzubauen.

Frau Freimuth hat es gesagt. Die privaten Mieter lassen die Kaltmiete in der Regel über Jahre konstant, über fünf, sechs, sieben Jahre. Ich kenne Leute, die das über 15 Jahre gemacht haben. Versuchen Sie dann mal, die Miete zu erhöhen. Sie brauchen ein mehrseitiges Schreiben mit Begründung, warum der Mietspiegel jetzt höher ist als der Preis, den Sie nehmen, und Sie müssen dann auch noch die Mieter um Erlaubnis fragen. Am Mieterschutz liegt es also nicht, sondern es liegt eher daran, dass wir zu viel Bürokratie haben, was die Vermieter angeht.

Und dann? Was hat Frau Scharrenbach diesbezüglich angesprochen? Zu keinem dieser Probleme hat sie eine Lösung. Die CDU hat keine Lösung, aber die AfD hat eine. Wir schlagen vor, NRW zur Modellregion für günstiges Bauen zu machen. Wer das will, kann uns wählen. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

**Vizepräsidentin Berivan Aymaz:** Da mir keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schließe ich die Aktuelle Stunde.

Wir kommen zu:

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

Antrag  
der Fraktion der SPD  
Drucksache 18/7709

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

Ich eröffne die Aussprache und erteile dem Abgeordnetenkollegen Herrn Dudas von der Fraktion der SPD das Wort.

**Gordan Dudas (SPD):** Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen der demokratischen Fraktionen! Etwas mehr als zwei Jahre sind seit der Sperrung der Talbrücke Rahmede ver-

gangen. Es sind zwei Jahre, in denen weitere Sperrungen bzw. Ablastungen von Brückenbauwerken in Zuständigkeit von Bund und Land erfolgten. Es sind zwei Jahre, in denen sich der überregionale Schwerlastverkehr andere Wege gesucht hat – durch Wohngebiete und über sowieso schon überlastete Landesstraßen.

Nun zeigt uns auch die Sperrung der A-42-Brücke über den Rhein-Herne-Kanal schonungslos, dass die Hausaufgaben immer noch nicht gemacht wurden. Es ist wieder das gleiche Spiel: erst eine kurzfristige Sperrung, gefolgt von einer Verlängerung der Sperrung aufgrund neuer Probleme, dazu eine Umleitung des Verkehrs auch über das kommunale Straßennetz. Wieder werden die Kommunen alleingelassen. Koordination? Kommunikation? – Fehlanzeige.

Ich weiß – dazu brauche ich keine Glaskugel oder das Orakel Eberhard –, was die Kolleginnen und Kollegen von CDU und Grünen gleich dazu sagen werden. Ich zitiere im Voraus nachfolgende Redner: Die Sanierung von Autobahnbrücken ist Aufgabe der Bundesregierung. – Jo, das stellen Sie mit Ihrem Entschließungsantrag der Verantwortungslosigkeit auch eindrucksvoll unter Beweis: Rund 30 Mal kommt der Begriff „Bund“ in Ihrem Antrag vor, lediglich dreimal der Begriff „Landesregierung“.

(Zuruf von Ina Besche-Krastl [GRÜNE])

Deutlicher kann man die eigene Gleichgültigkeit und Ignoranz gegenüber den Menschen in diesem Land nicht zeigen.

(Beifall von der SPD)

Das heißt aber trotzdem nicht, dass Sie, die regierungstragenden Fraktionen und die Landesregierung, so tun können, als ginge Sie das alles nichts an.

Schauen wir noch einmal auf die Sperrung der Talbrücke Rahmede. Die Ausweichverkehre haben eine massive Auswirkung auf die umliegende Infrastruktur. Sie belasten und schädigen nachgeordnete Straßennetze und Brücken. Dieser Dominoeffekt schädigt die umliegende Infrastruktur massiv – und das, liebe Landesregierung, liegt in Ihrer Verantwortung.

Unsere Brückeninfrastruktur befindet sich in einer erbärmlichen Verfassung. Die Talbrücke Rahmede und die A-42-Brücke über den Rhein-Herne-Kanal sind ja nicht die einzigen Brücken, die gesperrt werden mussten. Zudem müssen wir uns leider auf weitere kurzfristige Brückensperrungen einstellen, denn wir haben einen erheblichen Sanierungsstau in NRW.

Außer Frage steht, dass der katastrophale Zustand unserer Brückeninfrastruktur nicht über Nacht gekommen ist. Der Sanierungsstau ist eine Folge von politischen Fehlentscheidungen und vor allem eine Folge von falscher Priorisierung durch Herrn Wüst.

Herr Krischer, das heißt aber nicht, dass man sich jetzt aus der Verantwortung ziehen darf.

(Martin Metz [GRÜNE]: Och!)

Um es ganz klar zu sagen: Wir brauchen jetzt den Willen und die Bereitschaft, Verantwortung für unsere Infrastruktur zu übernehmen.

(Beifall von der SPD und von Christof Rasche [FDP])

Es darf nicht sein, dass jede Brückensperrung aufs Neue zu einem Kompetenzgerangel zwischen Land, Bund und Kommunen führt. Mit diesem Schwarze-Peter-Spiel muss jetzt endlich Schluss sein. Eine Politik der Verantwortungslosigkeit können und dürfen wir uns nicht mehr länger leisten. Dafür ist die Lage unserer Brückeninfrastruktur einfach zu ernst. Deshalb fordern wir Sie auf, endlich Verantwortung zu übernehmen. Machen Sie das Brückenthema zur Chefsache!

Wir brauchen eine Stabsstelle mit Entscheidungskompetenz unter Leitung einer Brückenmanagerin oder eines Brückenmanagers, deren Kernaufgabe die langfristige Planung, Koordination und Kommunikation der Brückeninfrastruktur ist. Wir brauchen einen Masterplan für die Sanierung aller Brücken in NRW – Landes- und Bundesbrücken.

Die Sperrung der A-42-Brücke über den Rhein-Herne-Kanal hat uns brutal gezeigt, dass es nach wie vor keinen Plan für solche Notlagen gibt. Wir können es uns nicht mehr leisten, bei jeder weiteren Brückensperrung das Rad neu zu erfinden. Das führt bei den Betroffenen aus Kommunen und Wirtschaft nur zu Verunsicherung. Um es noch einmal klar zu sagen: Der Zustand unserer Brückeninfrastruktur macht es mehr als wahrscheinlich, dass es in diesem Land auch weiterhin zu Sperrungen kommen wird.

Wir brauchen endlich einen Brückengipfel mit allen relevanten Akteuren, mit denen gemeinsam ein Sanierungsplan für die Brücken erstellt wird. Herr Minister, holen Sie das MUNV, das BMDV, Straßen.NRW, Die Autobahn GmbH, kommunale Spitzenverbände sowie Gewerkschafts- und Wirtschaftsvertreter an einen Tisch, um gemeinsam Lösungen und Notfallpläne zu erarbeiten.

Rahmede darf sich nicht wiederholen. Als jemand, der das seit über zwei Jahren erträgt, sage ich Ihnen: Das wünsche ich keiner Region. – Jetzt müssen wir die richtigen Lehren aus diesen Erfahrungen ziehen. Es ist an der Zeit, dass Sie, Herr Minister, Verantwortung übernehmen, damit nicht noch mehr Städte und noch mehr Menschen solche Situationen erdulden müssen.

In diesem Zusammenhang möchte ich in leicht abgewandelter Form John F. Kennedy zitieren, Herr Minister:

(Ina Besche-Krastl [GRÜNE]: Oh Gott!)

Frage nicht, was der Bund für dich tun kann, sondern frage dich, was du für unser Land tun kannst. – Danke schön.

(Beifall von der SPD)

**Vizepräsidentin Berivan Aymaz:** Vielen Dank. – Für die Fraktion der CDU spricht nun der Abgeordnetenkollege Herr Vossemer.

**Klaus Vossemer (CDU):** Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Kollege Dudas, wenn Sie John F. Kennedy zitieren, fällt mir Mike Groschek ein: „Schipp, schipp und quatsch nicht!“

(Gordan Dudas [SPD]: Genau!)

hat er uns hier einmal zugerufen. Der Spruch war gut, geholfen hat er damals nicht. Aber in dem Sinne geht es auch heute munter weiter.

Es ist unstrittig, dass eine Vielzahl der Straßenbrücken in der gesamten Bundesrepublik in einem schlechten Zustand ist. Ein wesentlicher Grund dafür ist nicht nur das Alter, sondern es ist auch eine Folge des über die Jahrzehnte gestiegenen Verkehrsaufkommens. Insbesondere der zunehmende Schwerverkehr mit höheren erlaubten Achslasten und Gesamtgewichten der Lkws hat unsere Brücken schneller altern lassen. Es ist schwierig, mit diesem stetigen Verschleiß unserer Brückeninfrastruktur adäquat mitzuhalten.

Die Zukunftscoalition von CDU und Grünen ist sich ihrer Verantwortung für die Brücken an Bundes- und Landesstraßen in ihrer Zuständigkeit sehr bewusst, und sie ist diese Aufgabe bereits angegangen. Dies alleine reicht aber nicht. Für diesen Kraftakt bedarf es auch eines größeren Engagements des Bundesverkehrsministers. Der Bund hat in Nordrhein-Westfalen 2022 gerade einmal 41 und damit weniger als die Hälfte der erforderlichen Anzahl der Autobahnbrücken saniert. Herr Wissing muss die Brückenerneuerung jetzt zur Chefsache machen; denn nur durch eine gemeinsame Kraftanstrengung von Bund und Land kann es uns gelingen, die Straßen- und Brückeninfrastruktur zu erhalten.

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

Wir haben vorgelegt. Zwischen 2017 und 2021 konnten die Gesamtausgaben für die Instandsetzung von Brücken und Bundesstraßen um 19 % gesteigert werden. Mit der Verabschiedung des Landeshaushalts 2024 wurden erneut gute Voraussetzungen geschaffen, um diesem Problem auch in Zukunft erfolgreich zu begegnen. Mit 220 Millionen Euro ist der Haushaltstitel für die Erhaltung und die Sanierung der Landesstraßen erneut auf Rekordniveau veranschlagt worden.

Dieses Geld wird unter anderem für die Brücken in der Zuständigkeit des Landes bereitgestellt. Für die Bundesautobahnen sind bekanntermaßen – das ist hier schon mehrfach gesagt worden – der Bund und die Autobahn GmbH zuständig.

Die im November 2023 von Verkehrsminister Oliver Krischer vorgestellte „Modernisierungsoffensive Straßeninfrastruktur NRW“ nimmt die Erneuerung und Instandhaltung von knapp 400 Brücken, die sich in der Zuständigkeit des Landes Nordrhein-Westfalen befinden, zusätzlich in den Fokus. Diese Brücken sollen in den nächsten zehn Jahren modernisiert werden. Auch die beiden Infrastrukturpakete zur Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Bau tragen dieser Modernisierungsoffensive Rechnung.

Kontinuierlich wurden von uns die Mittel für die Einstellung von Fachpersonal beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen erhöht. Liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD, verehrter Herr Kollege Dudas, das müssen Sie sich anhören: In Ihrer Regierungsverantwortung in den 2000er-Jahren wurde der Landesbetrieb Straßen.NRW hingegen deutlich verkleinert.

Das ist ursächlich für den heutigen Personalmangel. In einem Zeitraum von mehr als zehn Jahren wurde nicht mehr eingestellt. Ausbildung erfolgte nur noch unter der Maßgabe, den Azubi nach dessen Ausbildung nicht zu übernehmen. Diese Personalpolitik hat in der Folge zu einer Besetzungsquote von weniger als 80 % des ermittelten Bedarfs geführt, und das sagen nicht wir, sondern das sagt ver.di.

In der Folge dessen ist eine demografische Lücke entstanden, die bis heute in den Niederlassungen nachwirkt und die wir jetzt gerade schließen. Eine erste Trendwende lässt sich aktuell bereits erkennen. Die Zahl der Ausbildungsplätze bei Straßen.NRW wurde im vergangenen Jahr von 240 auf 274 erhöht. Hinzu kommen 102 Stellen für die Vorbereitungsdienste von Beamtinnen und Beamten.

Drei weitere Hochschulen wurden dafür gewonnen, Ingenieurinnen und Ingenieure für Straßen.NRW auszubilden. Gleichzeitig sind die Leistungen für externe Planungsbüros auf Rekordhöhen angestiegen. Diesen eingeschlagenen Weg geht die nordrhein-westfälische Landesregierung konsequent weiter, insbesondere bei den angegriffenen Brücken.

Der langjährige Investitionsstau zwingt uns, Planung, Genehmigung und Bau größerer Infrastrukturprojekte weiter zu vereinfachen und zu beschleunigen. Mit dem 10-Punkte-Programm hat die Landesregierung die Voraussetzungen geschaffen, noch schneller agieren zu können, als dies bislang möglich war. Standardisierte und verbindliche Verfahren beschleunigen die Sanierung und den Ersatzneubau von Brücken nachhaltig und systematisch. In dem bestehenden System werden Bauvorhaben beschleunigt und der Investitionsstau schnell und nachhaltig abgebaut.

Ein Beispiel: 13 der 15 Brücken, die nach der Unwetterkatastrophe 2021 wieder aufgebaut werden mussten, sind im vergangenen Frühjahr fertig geworden. So sieht es aus, wenn man eine starke und beschleunigte Planung zur Chefsache macht.

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

An dieser Stelle könnte sich der Bund ruhig eine Scheibe abschneiden. Beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr gibt es aktuell keine klare Entscheidung, welcher Weg zukünftig beschritten werden soll. Zusätzlich kommt die fehlende Abstimmung zwischen dem Bundesministerium und der Autobahn GmbH erschwerend hinzu. Dies ist ursächlich für die zunehmend gehäuften kurzfristigen Verkehrseinschränkungen. Auseinandergehende Planungen seitens des Bundesverkehrsministers und der Autobahn GmbH müssen zukünftig besser zusammengeführt werden.

Die Landesregierung hat die Probleme nicht nur im Blick, sondern sie liefert auch unmittelbare Lösungsansätze. Minister Oliver Krischer hat bereits seinen Amtskollegen im Bund angeschrieben und einen Lösungsvorschlag unterbreitet, um negative Konsequenzen für alle Bereiche der Gesellschaft bestmöglich zu verhindern. Dazu gehört unter anderem die Forderung, Sperrungen von Schleichwegen zu erleichtern. Aber dafür bedürfte es einer Rechtsänderung auf Bundesebene, liebe Ampelkoalitionäre. Auch hat Ministerin Neubaur bereits angekündigt, bei Bedarf Gespräche mit der NRW.BANK zu führen, um die überlasteten Regionen wirtschaftspolitisch zu unterstützen.

Mit unserem in Nordrhein-Westfalen eingeschlagenen Kurs und zukünftig hoffentlich besser genutzten Synergien auf Bundesebene werden wir der Brückenproblematik mit aller Kraft begegnen und für Abhilfe sorgen. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

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

**Vizepräsidentin Berivan Aymaz:** Vielen Dank. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht nun der Abgeordnete Herr Metz.

**Martin Metz (GRÜNE):** Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen der demokratischen Fraktionen! Es begann 2012 in Leverkusen mit der A-1-Brücke. Es ging weiter mit der A-40-Brücke Neuenkamp, der Rahmedetalbrücke, der Haarbachtalbrücke in Aachen und zuletzt der A-42-Brücke über den Rhein-Herne-Kanal in Bottrop und Essen. Das muss man der Ehrlichkeit halber sagen – die Kollegen haben es schon angedeutet –: Das werden nicht die letzten Brücken gewesen sein.

Insgesamt sind 873 Teilbauwerke an Autobahnen marode und müssen in den nächsten Jahren saniert werden. Die Gründe sind bekannt: Brücken wurden vor allem in den 1960er- bis 1980er-Jahren gebaut. Sie wurden nicht für die heutigen Verkehrslasten ausgelegt, vor allen Dingen für den hohen Lkw-Verkehr, und sie wurden über Jahrzehnte nicht ausreichend unterhalten.

Wenn so eine Autobahnbrücke ausfällt und gesperrt werden muss, dann sind die Auswirkungen vor Ort wirklich gravierend, wie wir es in Lüdenscheid beispielsweise gesehen haben oder wie wir es jetzt in Bottrop und Essen sehen.

Das sind bei der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal 72.000 Kraftfahrzeuge bzw. 10.000 Lkw die im Schnitt täglich darüberfahren. Wenn diese sich Ausweichwege suchen – am besten natürlich über die benachbarten Autobahnen, die dann aber auch voll sind, oder, besonders problematisch, durch Wohngebiete –, dann ist das nicht nur für die Lkw-Fahrerinnen und -fahrer sowie für die Pendlerinnen und Pendler eine erhebliche Einschränkung, sondern insbesondere auch für die Anwohnerinnen und Anwohner, die mit Blechlawinen, mit Lärm und Abgasen zu tun haben. Unternehmen haben das Problem, dass sie nicht mehr richtig erreichbar sind, und Land und Kommunen haben das Problem, dass deren Straßen auf den Ausweich- und Umleitungsstrecken kaputt gefahren werden.

Das ist die schwierige Lage. Die Menschen dort, die Pendlerinnen und Pendler, die Unternehmen, die Anwohnerinnen und Anwohner, die Kommunen, wollen keine politische Schaumschlägerei oder Verantwortungs-Pingpong, sondern sie wollen, dass die Probleme gelöst werden.

(Beifall von den GRÜNEN, der CDU und Gordan Dudas [SPD] – Gordan Dudas [SPD]: Genau! So ist das!)

Wenn man Probleme lösen will, dann muss man das machen, was die jeweilige Aufgabe ist.

Die fordert SPD nun einen Brückenmanager beim Land. Ein Manager – ich habe das heute Morgen extra noch einmal nachgeguckt – gestaltet laut Gabler Wirtschaftslexikon „durch Budgethoheit und Weisungsbefugnis die Entwicklung des gesamten Unternehmens“ usw.

Wenn das Land einen Brückenmanager für Autobahnbrücken des Bundes einführen würde, ohne irgendeine Form von Entscheidungskompetenz, dann kann ich Ihnen sagen, dass Sie genau das, was Sie beklagen – Chaos, Verantwortungslosigkeit – dadurch befeuern würden. Wenn nämlich die einen, die gar nicht zuständig sind, es für die anderen regeln sollen, kann das nicht funktionieren. Jeder soll das machen, was er kann und wofür er zuständig ist.

(Jochen Ott [SPD]: Das wäre ja schön!)

Nur dann werden wir wirklich mit der Situation vernünftig umgehen können.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

**Vizepräsidentin Berivan Aymaz:** Herr Kollege, es liegt eine Zwischenfrage von Herrn Dudas vor. Möchten Sie die gestatten?

**Martin Metz (GRÜNE):** Aber gerne.

**Gordan Dudas (SPD):** Vielen Dank, Herr Kollege, dass Sie die Zwischenfrage zugelassen haben. Ich weiß nicht, zum wievielten Male ich Ihnen das gesagt habe, aber sind Sie bereit, zur Kenntnis zu nehmen, dass es nicht darum geht, einen Brückenmanager oder eine Brückenmanagerin für eine bzw. für alle Autobahnbrücken einzurichten?

Wir möchten einen Brückenmanager für die Gesamtkomplexität der Sanierung der Brücken in NRW einrichten – sowohl Landes- als auch Autobahnbrücken. Es geht nämlich darum, zu koordinieren und zu kommunizieren, wie die Maßnahmen durchgeführt werden, damit die Menschen vor Ort Planungssicherheit haben.

Sind Sie bereit, das endlich einmal zur Kenntnis zu nehmen, oder ignorieren Sie das weiter und behaupten weiter diese Dinge, die Sie gerade hier behauptet haben?

**Martin Metz (GRÜNE):** Ja, ich nehme das zur Kenntnis,

(Gordan Dudas [SPD]: Das ist gut!)

aber ich finde es trotzdem weiterhin Quatsch.

(Heiterkeit und Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Ich habe es auch vorher zur Kenntnis genommen, aber ich habe es schon mehrfach von diesem Pult aus erklärt: Ein Großteil der Verkehrsbelastung findet auf den Autobahnen statt. Wenn man sich die Zahlen zum Verkehr anschaut, dann wird man feststellen, dass die Bundesautobahnbrücken der ganz entscheidende Knackpunkt in Bezug auf die Auswirkungen bei Brückensperrungen sind. Das ist nicht wie bei einer kleinen Landesstraßenbrücke irgendwo in diesem Land, wenn so eine große Autobahnbrücke ausfällt.

Wenn man nicht für Hunderte oder Tausende Brückenbauwerke eine Person haben will, dann muss man sich fokussieren, und zwar auf die Autobahnbrücken. Aber dann muss auch die Stelle, die für die Bundesautobahnen zuständig ist, nämlich die Autobahn GmbH des Bundes, dafür die Verantwortung übernehmen.

(Zuruf von Gordan Dudas [SPD])

Wenn die Probleme gelöst werden sollen, müssen drei Dinge passieren. Erstens: Wir müssen die Situation in den Griff kriegen. Zweitens: Wir müssen vor die Lage kommen. Drittens: Wir müssen das Problem an der Wurzel packen.

Was heißt es, die Situation in den Griff zu bekommen? Das Straßenverkehrsrecht stammt aus der Kaiserzeit – das haben wir das letzte Mal schon diskutiert –, und der Kaiser kannte – wer geschichtlich bewandert ist, wird das nachvollziehen können – keine Autobahnsperren.

Es kann doch nicht sein, dass jedes Mal, wenn eine Brücke gesperrt wird, gutachterliche oder verwaltungstechnische Klimmzüge gemacht werden müssen, wenn man die Verkehrsmassen, die sich von der Autobahn in die Wohngebiete ergießen, vernünftig lenken will.

Wenn man ein Durchfahrtsverbot für Lkw-Durchgangsverkehr oder Tempo 30 möchte, dann muss das einfacher möglich sein. Das Straßenverkehrsrecht ist nun einmal eine Bundesangelegenheit und gibt dies heute einfach nicht her. Der Bund muss endlich belastbare Lösungen aufzeigen, und es wäre gut, wenn wir dafür alle an einem Strang ziehen würden.

Der Bund muss auch dafür sorgen – Herr Dudas sagt das auch immer, auch in dem Antrag –, dass die Lkws möglichst schon auf der Autobahn gelenkt werden. Auch dort ist das Fernstraßenbundesamt bzw. die Autobahn GmbH die Stelle, die verbindliche Fahrverbote, Durchfahrtsverbote, Lenkungswirkung auf der Autobahn anordnen kann.

(Gordan Dudas [SPD]: § 46 Straßenverkehrsordnung!)

– Darüber können wir uns noch unterhalten, Herr Dudas. Das ist nicht so einfach, wie Sie das auch im Verkehrsausschuss dargestellt haben. Ich kann Ihnen aber sagen: Für die Autobahn ist klar, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen durch die Autobahn GmbH selber erlassen werden.

Ich bitte in das Protokoll aufzunehmen, dass Herr Dudas den Kopf schüttelt. – Aber ich sage Ihnen: Es ist so! Wir können das nachher fachlich im Verkehrsausschuss klären, und Sie werden merken, dass ich recht habe.

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

Zweitens: Wir müssen vor die Lage kommen. Wenn der Bund weiß – da sind wir ja einer Meinung –, dass zig Brücken in diesem Lande marode sind, dann muss man mit dem Problem endlich einmal umgehen. Es muss transparent kommuniziert werden, wenn irgendwo eine Brücke saniert wird, dass das

passiert und dass es in der Folge zu Erkenntnissen kommen kann, die eine Sperrung bedeuten.

Für die Brücken, von denen bekannt ist, dass sie marode sind, müssen sukzessive Notfallpläne erarbeitet werden, damit nicht jedes Mal, wenn so etwas passiert, Holland in Not ist und alle gucken müssen, wo sie die Verkehre hinpacken. Auch da gilt, dass sich der Bund zu seiner Verantwortung bekennen sollte.

Drittens: das Problem an der Wurzel packen. – Die bröselnden Brücken sind das Resultat falscher Prioritäten in der bundesweiten Straßenpolitik der letzten Jahrzehnte. Ein politisches Blame Game – es waren diese oder jene – hilft uns doch nicht weiter. Das wird auch der Situation nicht gerecht.

Wir müssen nur endlich aus diesen strukturellen Fehlern, die große Teile der Politik in den letzten Jahrzehnten gemacht haben, lernen. Wir müssen ganz klar sagen: Erhalt geht vor Neubau beim Straßenbau.

(Vereinzelt Beifall von den GRÜNEN)

Wir stehen vor einer Generationenaufgabe, die Straßeninfrastruktur wieder flott zu machen. Wir haben begrenzte Finanz- und Personalmittel. Wir müssen diese erst einmal in das bestehende Netz stecken, um es verkehrstüchtig zu machen. Das Land macht das im Bereich seiner Verantwortung. Das hat Herr Kollege Vossemer vollkommen richtig ausgeführt: Wir haben die Mittel erhöht. 2004 – das passt gut, weil es genau 20 Jahre her ist – lagen die Mittel für den Erhalt der Landesstraßen bei 50 Millionen Euro. Sie liegen jetzt mit dem neuen Schwarz-Grün beschlossenen Haushalt bei 220 Millionen Euro, also auf einem Rekordniveau.

Wir haben im Koalitionsvertrag für die Landesstraßen klar vereinbart: Erhalt geht vor Neubau. Unser Verkehrsminister Oliver Krischer hat über den Brückenzustand an Bundes- und Landesstraßen transparent berichtet und Listen vorgelegt, wann welche Brücke gemacht werden sollte. So geht man das Thema an, und daran sollten sich Herr Wissing und der Bund ein Beispiel nehmen.

Der Bund hat keinen ernst zu nehmenden Plan, wann welche Brücken erneuert werden sollen. Ich kenne keinen. Sie haben ein Vorrangnetz und ein Hauptnetz. Und wann dann welche Brücke, das ist dann auch ... Der Bundesrechnungshof sagt auch noch: Das funktioniert doch gar nicht, was ihr euch da vorgenommen habt.

Da muss der Bund erstens endlich das Thema in den Griff bekommen, zweitens vor die Lage kommen und drittens das Problem an der Wurzel packen.

Unser Verkehrsminister Oliver Krischer ist der Anwalt der nordrhein-westfälischen Verkehrsinfrastruktur,

(Lachen von der SPD – Gordan Dudas [SPD]: Winkeladvokat!)

setzt sich dafür ein und hat diese Forderungen nach Berlin getragen, was der Bund in seiner Zuständigkeit machen soll, und hat dort vorgestellt, was Nordrhein-Westfalen in dem Punkt richtig macht.

(Vereinzelt Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

So macht man vernünftige Straßenbaupolitik, und das bringt die Lösung, die die Menschen vor Ort erwarten, und nicht diese straßenverkehrspolitischen Nebelkerzen. Wir stimmen der Überweisung der Anträge in den Ausschuss zu. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

**Vizepräsidentin Berivan Aymaz:** Vielen Dank. – Für die Fraktion der FDP hat nun der Abgeordnetenkollege Herr Rasche das Wort.

(Jochen Ott [SPD]: Christof ordnet das jetzt ein!)

**Christof Rasche (FDP):** Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Jochen Ott! Es geht um marode Brücken in Nordrhein-Westfalen, davon haben wir Hunderte in diesem Land. Bei den Autobahnen – das ist bekannt – liegt die Zuständigkeit seit drei Jahren beim Bund, davor war jahrzehntelang das Land Nordrhein-Westfalen zuständig. Wir haben diese maroden Brücken auf Bundesstraßen und auf Landesstraßen; bei Letzteren liegt die Zuständigkeit ausschließlich beim Land.

(Beifall von Gordan Dudas [SPD])

Auch bei anderen Verkehrsträgern wie Schiene und Wasser besteht ein erheblicher Sanierungsstau.

Kommen wir zunächst zum Antrag der SPD-Fraktion. Sie fordern einen Brückengipfel. Das ist für mich die zentrale Forderung. Danach schreit halb Nordrhein-Westfalen. Egal, wo man hingehet – bei diesen maroden Brücken, bei dieser großen Gefahr für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen wird dieser Brückengipfel überall gefordert. Man will, dass sich alle Beteiligten an einen Tisch setzen, man will, dass Verantwortung übernommen und nicht abgeschoben wird. Es sollen gemeinsam Lösungen erarbeitet werden. Das erwarten die Unternehmen, das erwartet die IHK,

(Beifall von der FDP und der SPD)

das erwarten Unternehmerverbände und Gewerkschaften, das erwarten die Bürgerinnen und Bürger in diesem Land.

Es gibt viele andere Details im Antrag, die man noch besprechen müsste. Der Antrag wird ja überwiesen, eine Anhörung ist schon angekündigt. Dazu werden wir also noch konkrete Punkte genau besprechen.

Kommen wir zum Entschließungsantrag der Fraktionen von CDU und Grünen. Das Credo lautet so ein bisschen: Verantwortung übernehmen. Das passiert im Verkehrsbereich in Nordrhein-Westfalen seitens dieser Koalition nicht.

Ich möchte ein anderes Beispiel nennen. Gestern Abend hier im Plenum ging es um deutsch-französische Freundschaft, eigentlich ein Bundesthema, aber natürlich hat da Nordrhein-Westfalen auch Interessen, übrigens genauso wie in der Verkehrspolitik.

Minister Nathanael Liminski sagte gestern Abend: Wir wollen im eigenen Zuständigkeitsbereich unsere Möglichkeiten nutzen, um Akzente zu setzen.

(Gordan Dudas [SPD]: Ja klar!)

Mein Gott, so eine Einstellung würden wir uns endlich auch in der Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen wünschen.

(Beifall von der FDP und der SPD)

Bei Autobahnen wird alles abgeschoben, obwohl Nordrhein-Westfalen 2021 großen Schrott an den Bund übergeben hat. Daran war der damalige Verkehrsminister Hendrik Wüst nicht ganz unschuldig.

Bei den Bundes- und Landesstraßen – hier ist Nordrhein-Westfalen zuständig –

(Zuruf von Martin Metz [GRÜNE])

wird von Konzepten, Programmen, Prioritäten und von Transparenz geredet. Wie kann das alles aussehen? Wir stellen uns Folgendes vor: Da ist eine Liste, auf der das Projekt und dahinter die Zustandsnote bzw. die Zustandsbeschreibung steht. In weiteren Spalten werden die Baukosten, der geplante Baubeginn und die geplante Fertigstellung

(Gordan Dudas [SPD]: Genau so!)

sowie die geplant Notfallplanung, die von der CDU und von den Grünen jetzt in Richtung Bund gefordert wird, die es aber in Nordrhein-Westfalen gar nicht gibt, aufgeführt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, so eine Liste für die sanierungsbedürftigen Brücken gibt es in Nordrhein-Westfalen definitiv nicht.

(Gordan Dudas [SPD]: Genau!)

Es gab im letzten Jahr viele Pressemitteilungen dazu, mal wurde von 400 dann von 300 Brückenbauwerken gesprochen. Dann gab es ein Brückenerneuerungsprogramm mit 35 Brückenbauwerken.

Arndt Klocke hat vorhin noch für die Grünen geredet. Er würde zu dieser Strategie sagen: Bitte nicht nur Überschriften, sondern Fakten.

(Beifall von den GRÜNEN und von Ralf Witzel [FDP])

Aber er ist leider nicht mehr da, sonst könnte er an das Redepult schreiben.

(Gordan Dudas [SPD]: Er wäre ein guter Verkehrspolitiker!)

Dann wird auf eine Datei mit 360 Seiten hingewiesen, durch die niemand durchblickt, die auch gar nicht sortiert ist. Hier wird eine Transparenz suggeriert, aber für totale Intransparenz gesorgt, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall von der FDP – Gordan Dudas [SPD]: So ist das !)

Im Antrag stellen CDU und Grüne einige Forderungen. Den Clou finden wir unter Ziffer 7. Da fordern Sie eine neue Lkw-Maut für ganz Deutschland.

(Martin Metz [GRÜNE]: Nein, nein!)

Damit hat die Union ihre Erfahrungen gemacht. Ich habe gedacht, daraus lernt man, aber da habe ich falsch gedacht. Sie sprechen bei dieser Forderung sogar auch von einer Lösung, von einer Erstattung an lokale Unternehmen. Dabei wissen Sie ganz genau, dass das praktisch überhaupt nicht machbar ist. Wie soll man denn das organisieren? Das ist gar nicht machbar. Sie fordern in einem Entschließungsantrag mal eben so eine Lkw-Maut. Deren Einführung wäre ein Fiasko für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen. Das wäre übrigens nach der Rohstoffabgabe – das ist eine einzigartige Belastung für die Unternehmen in Nordrhein-Westfalen – jetzt der zweite Clou, die zweite Belastung: Eine neue Lkw-Maut, vorgeschlagen von CDU und Grünen.

Ich fasse zusammen: Wir wollen Verkehr ermöglichen und die Rahmenbedingungen verbessern. Die Landesregierung hat kein Konzept, es besteht keine Transparenz, es wird Verantwortung abgeschoben, und jetzt wird sogar eine Lkw-Maut gefordert.

Ich sage Ihnen: Das Brückenmanagement muss in Nordrhein-Westfalen zur Chefsache werden, und wir benötigen dringend einen Brückengipfel. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der FDP und der SPD)

**Vizepräsidentin Berivan Aymaz:** Herr Abgeordneter Rasche, es liegt der Wunsch nach einer Zwischenfrage seitens des Abgeordnetenkollegen Metz vor. Ich konnte Sie leider gerade in dem Fluss Ihrer Rede nicht unterbrechen.

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

**Vizepräsidentin Berivan Aymaz:** Deshalb möchte ich es noch als eine Zwischenfrage bewerten. Wenn Sie die zulassen?

**Christof Rasche** (FDP): Martin Metz, na klar.

**Vizepräsidentin Berivan Aymaz**: Okay.

**Martin Metz** (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Kollege Rasche, dass Sie die Zwischenfrage zulassen.

Sie haben die Antragstellung im Entschließungsantrag eben dahin gehend interpretiert, dass CDU und Grüne eine neue Lkw-Maut fordern würden. Würden Sie vielleicht zur Kenntnis nehmen, dass die Forderung des Antrags darin besteht, dass die bestehende Lkw-Maut Anreize enthalten soll, um im Falle von Vollsperrungen das umliegende Autobahnnetz und nicht Umleitungen durch Wohngebiete zu nutzen, und dass das doch eine sinnvolle Maßnahme sein könnte?

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

**Christof Rasche** (FDP): Ich habe von einer neuen Lkw-Maut gesprochen. Sie sprechen jetzt davon, die Lkw-Maut auszuweiten. Dass Sie als Fraktion Bündnis 90/Die Grünen das als sinnvolle Maßnahme darstellen, war mir völlig klar.

Eine neue Lkw-Maut belastet den Wirtschaftsstandort,

(Zuruf von den GRÜNEN)

belastet den Verkehrsfluss und ist gegen Lkw-Fahrten. Mich wundert es nur, dass die Fraktion der CDU so einen Blödsinn mitmacht.

(Zurufe von der CDU und den GRÜNEN)

Ich sage Ihnen: Bei den Unternehmen in Nordrhein-Westfalen, bei allen Verbänden gehen die Alarmglocken an, wenn Sie von dieser neuen Lkw-Maut reden. Die will keiner, und die ist schädlich. Allein die Diskussion darüber, die Sie durch Ihren Entschließungsantrag veranlasst haben, ist schon eine Katastrophe.

(Beifall von der FDP)

**Vizepräsidentin Berivan Aymaz**: Vielen Dank. – Für die Fraktion der AfD spricht nun der Abgeordnete Herr Esser.

**Klaus Esser**<sup>\*)</sup> (AfD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen! Die SPD möchte ein Brückendesaster verhindern, und das vorausschauend. Gut, „vorausschauend“ ist, ehrlich gesagt, nicht das Adjektiv, das ich mit SPD-Politik verbunden hätte. Aber geben wir der Sache doch eine faire Chance, habe ich mir gedacht, und schauen wir uns die Vorschläge mal genauer an.

V wie vorausschauend wird es am Ende nicht werden – so viel kann ich verraten –, dafür aber V wie verschieben, verhindern oder vergessen. So sah und so sieht das bisherige Brückenmanagement à la SPD aus. Aber der Reihe nach.

Im Antrag nennen Sie selber drei kaputte und gesperrte Brücken: erstens die Rahmedetalbrücke bei Lüdenscheid, die berühmte „BrüLüLü“, die Brückengrube Lüdenscheid, zweitens die Haarbachtalbrücke bei Aachen und drittens die Brücke über den Rhein-Herne-Kanal zwischen Bottrop und Essen. Schauen wir uns also anhand dieser drei Beispiele, die Sie selbst nennen, mal an, wie vorausschauend SPD-Brückenmanagement bislang tatsächlich war.

Erstens zur Rahmedetalbrücke. Sicherlich sind hier Versäumnisse dem damaligen Verkehrsminister und heutigem Ministerpräsidenten Wüst anzulasten. Aber welchen vorausschauenden Beitrag hat denn die SPD geleistet?

2011 fällt die Brücke zum ersten Mal auf: Zustandsnote 3,0. Im Gegensatz zu Schulnoten bedeutet eine Zustandsnote 3,0 bei Brücken „nicht ausreichend“. Eine kurzfristige Instandsetzung wurde mit Verweis auf einen geplanten Neubau gleich ganz verworfen. Das war 2011. Wer war da Verkehrsminister in NRW? – Harry Voigtsberger von der SPD.

2017 sollte dann der Neubau erfolgen. Der Zustand war weiterhin nicht ausreichend. In weiser Voraussicht wurde dann entschieden, dass der Neubau gleich weitere sieben Jahre warten kann. Instandsetzung? – Auch nicht nötig. Das war 2017. Na, wer war da Verkehrsminister? – Michael Groschek von der SPD.

(Gordan Dudas [SPD]: Nein, Wüst!)

Ende 2021 musste die Brücke komplett gesperrt werden. Inzwischen ist sie gesprengt. 2026 soll sie fertig werden. 2011 hätte die Instandsetzung keine 19 Millionen Euro gekostet. Die aktuelle Kostenschätzung liegt bei 170 Millionen Euro.

Sieht so also vorausschauendes Handeln à la SPD aus: eine Kostenexplosion um das Neunfache? Und zusätzlich ist die ganze Region fünf Jahre lang vom Autobahnnetz abgeschnitten. Laut Professor Mertens, der im Verkehrsausschuss zu Gast war, fahren – und ich möchte ihn da zitieren – die Umgehungsverkehre alle Landes- und kommunalen Straßen der Region zu Klump. Na, herzlichen Dank, SPD.

Zweites Beispiel: Haarbachtalbrücke bei Aachen. Seit 2009 ist klar, dass ein Neubau notwendig ist. 2010 wird Frau Kraft Ministerpräsidentin: SPD, übernehmen Sie. Es ist Zeit für vorausschauendes Brückenmanagement.

Der Neubau war zunächst für 2014 geplant, in der Zeit von Michael Groschek, SPD. Was ist passiert? – Verschieben, verhindern, vergessen. Die Brücke ist



heute gesperrt. Geplant sind knapp zwei Jahre ohne Brücke.

Im August fordern wir von der AfD den Bau einer Behelfsbrücke. Die SPD ist dagegen. Wieder: verschieben, verhindern, vergessen.

Die dritte Brücke über dem Rhein-Herne-Kanal zwischen Bottrop und Essen, die Sie nennen, liegt, wie gerade schon mehrfach angemerkt wurde, seit 2021 in der Verantwortung des Bundes. Wer ist seit 2021 Bundeskanzler? Olaf Scholz von der SPD. Wer könnte also als größte regierungstragende Fraktion in Berlin im Bundestag oder im Wege einer Richtlinienkompetenz etwas tun und aktiv werden und den FDP-Minister Wissing in Wallung versetzen? Richtig, die SPD. Aber Herr Scholz hat auch das wahrscheinlich einfach mal wieder vergessen, so wie seine Beteiligung am Cum-Ex-Skandal und anderen Dingen. Bei der SPD bedeutet vorausschauendes Brückenmanagement: verschieben, verhindern, vergessen.

Ihr Antrag liest sich mit einem „Gesamtmasterplan Brücken“, einem Brückenmanager und einem Brückengipfel zwar insgesamt ganz gefällig. Aber was soll das bitte schön bringen? Es werden erst einmal wieder hochdotierte Posten geschaffen, quasi Arbeitskreise, weil man nicht mehr weiterweiß. Niemand kennt den Inhalt dieser Stellen, niemand weiß, welche Kompetenzen diese Leute haben sollen und wo genau in welche Abläufe diese Leute dann eingebunden werden sollen. Zum Kompetenz-Wirrwarr ist eben auch schon genug gesagt worden. Wer dieser Stellen besetzen soll, also welche Personen auf dieser Stelle sitzen soll, ist auch unklar. Aber zumindest an dieser Stelle bin ich mir sicher, dass die SPD bereits einige passende Genossen dafür im Kopf hätte, die willig und auch bereit dazu wären.

Ihr Antrag kommt nach dem Motto „Hohle Töpfe haben den lautesten Klang“ daher. Wenn Sie wirklich etwas für die Infrastruktur und den Verkehrsfluss erreichen wollen, dann müssen Ihren Worten auch Taten folgen.

Was haben wir von der AfD alleine im letzten Jahr alles versucht, und wie haben Sie darauf reagiert? Letzten Januar kommen skandalöse Ungereimtheiten ans Licht. Herr Ministerpräsident Wüst steht im Verdacht, nicht korrekt gehandelt zu haben. Vertuschungsversuche und E-Mail-Löschungen stehen im Raum. Es braucht eine schnelle Aufklärung. Zum erstmöglichen Termin im Februar fordern wir einen Parlamentarischen Untersuchungsausschuss. Und was macht die SPD? Die stimmte dagegen.

Dann, einen Monat später, beantragen Sie genau dasselbe. Wir erleben hier also die SPD beim Verschieben.

Im Mai 2023 beantragen wir eine Aktuelle Stunde. Die IHK hat ermittelt, dass alleine in der Verant-

wortung des Landesbetriebes Straßen.NRW 258 Brücken umgehend instand gesetzt werden müssen.

Was passiert bei der SPD? Gar nichts! Die SPD ist im Modus des Vergessens.

Jedes Jahr bei den Haushaltsdebatten fordern wir von der AfD, die knappen Gelder und auch die knappen Personalkapazitäten im Verkehrsbereich eben nicht prioritär in Fahrradprojekten zu verpulvern. Das kann beizeiten gerne auch gemacht werden und hat seine Berechtigung. Aber es braucht zunächst eine Priorisierung auf wirklich kritische Infrastrukturbereiche.

258 Brücken brauchen dringend Geld und Bautrupps. Was macht die SPD? Bisher hat noch niemand von Ihnen auch nur ein einziges Mal für die Vernunft unserer Änderungsanträge gestimmt. Wir erleben da also die SPD beim Verhindern.

Verschieben, verhindern, vergessen – so sind Sie von der SPD bisher immer aufgefallen, wenn es um Brücken geht. Ich zitiere aus Ihrem heutigen Antrag:

„Noch heute versuchen Verantwortungsträger sich ihrer Verantwortung zu entziehen, [...]“

Sie von der SPD sind bei diesem Thema leider völlig unglaubwürdig, wenn Sie sich heute hier hinstellen und behaupten, Sie würden für ein vorausschauendes Brückenmanagement stehen. Würde hinter Ihren bombastischen Brücken-Begrifflichkeiten auch nur eine einzige brauchbare gute Idee stecken, wären wir von der AfD bereit, einer guten Lösung zuzustimmen, um es den Bürgern am Ende leichter zu machen – so, wie es unter Demokraten sein sollte.

Die AfD steht als demokratische Partei und Fraktion hier im Haus für frei fließenden Verkehr und für eine solide Infrastruktur. Wir stehen für individuelle Mobilität der Bürger und für eine wirtschafts- und logistikfreundliche Verkehrsgestaltung.

Der Überweisung an den Verkehrsausschuss werden wir bei aller inhaltlichen Kritik dennoch zustimmen. – Ich danke herzlich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der AfD)

**Präsident André Kuper:** Danke, Herr Esser. – Für die Landesregierung spricht nun Herr Minister Krischer.

**Oliver Krischer,** Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! In der Tat haben wir vor Kurzem erlebt, dass mit der Sperrung der A 42 über den Rhein-Herne-Kanal nach der A 45 und der A 544 bei Aachen die dritte Autobahn in Nordrhein-Westfalen gesperrt werden muss.

In der Tat ist das ein riesiges Problem für das Land und die betroffenen Regionen. Es ist eine Herausforderung für alle Menschen, für Pendlerinnen und Pendler und für die Wirtschaft, mit dieser Situation umzugehen.

Deshalb ist es völlig richtig und gut – da geht mein Dank an die SPD –, dass wir hier Gelegenheit haben, über diese Dinge und über die notwendigen Konsequenzen zu sprechen.

Als wir von der Sperrung gehört haben, die ja erst nur vorgesehen war, um die Brücke zu überprüfen, und sich dann zeigte, dass es nicht mit wenigen Tagen getan sein wird, haben wir sofort reagiert und zusammen mit der Autobahn GmbH eine Taskforce gegründet, um über die notwendigen Maßnahmen vor Ort zu reden und die Umleitungsverkehre, soweit das möglich ist, zu organisieren, um den Verkehr im Ruhrgebiet am Laufen zu halten. Das ist vorausschauendes Handeln.

Wir haben auch gesagt: Damit Transparenz hergestellt wird, damit alle die nötigen Informationen bekommen, soll möglichst schnell der zuständige Ausschuss des Landtags informiert werden. – Das haben wir angeregt. Ich bin dem Vorsitzenden ausdrücklich dankbar dafür, dass er über die Weihnachtspause organisiert hat, dass wir unmittelbar nach der Weihnachtspause zusammenkommen konnten und die Autobahn GmbH und alle anderen Beteiligten – die Kommunen, Straßen.NRW und die Landesregierung – ihre Sicht der Dinge und die Fakten auf den Tisch legen konnten.

So un schön eine Sperrung ist und so groß das Problem ist, sind wir an der Stelle in der nötigen verantwortlichen Art und Weise damit umgegangen. Ich bin allen, die das möglich gemacht haben, ausdrücklich dankbar.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Jetzt muss man einfach sagen – ich glaube, das ist das Wichtigste, was die A 42 angeht –: Wie Herr Brandenburger von der Autobahn GmbH im Ausschuss klarge stellt hat, gibt es eine Perspektive, dass wir diese Brücke wieder in Betrieb nehmen können, sodass in hoffentlich absehbarer Zeit wieder Autos und vielleicht sogar Lkws darüber fahren können; dann war es also nur eine vorübergehende Sperrung.

Das wird sicherlich mit Einschränkungen – beispielsweise mit den üblichen Wiegeanlagen, wie wir sie bislang von der Leverkusener Brücke kannten – verbunden sein. Aber wir haben eine positive Perspektive. Das zeigt: Wir arbeiten in diesem Bereich gut mit der Autobahn GmbH zusammen, um die Herausforderungen zu lösen.

Dazu gehört eben auch, dass man sich um die Umleitungsverkehre kümmert. Bevor man über viele Dinge redet und das zum allgemeinen Thema macht,

ist es wichtig – das ist uns, glaube ich, auch im Ausschuss gelungen –, mal ein bisschen die Fakten zu bewerten.

Wir sehen im Moment, dass der Verkehr im Ruhrgebiet zu etwa zwei Dritteln auf die A 2 ausweicht. Dort hin verlagern sich die meisten Verkehre.

Ein Drittel des Verkehrs findet kleinräumig statt. Das ist in der Tat – ich will das überhaupt nicht kleinreden – ein Riesenproblem für die Region. Darum müssen wir uns kümmern. Da müssen wir genau hinschauen: Wo treten Probleme auf? Wo treten Belastungen auf, die wir entsprechend reduzieren müssen?

In der Tat haben wir mit der Rahmedetalbrücke viele Erfahrungen machen müssen. Eine Erfahrung ist, dass die Umleitung des Lkw-Verkehrs ein hochkomplexes rechtliches Problem ist, das am Ende von den Straßenverkehrsbehörden der Kommunen gelöst werden muss.

Deshalb haben wir dem Bundesverkehrsminister vorgeschlagen, dass wir uns jetzt endlich mit der Frage auseinandersetzen müssen, dass wir eine Regelung in der Straßenverkehrs-Ordnung brauchen, die unkompliziert und unbürokratisch Lenkungen in Umleitungen möglich macht. Eine solche Regelung gibt es nicht. Wenn es sie gäbe, hätten wir sie bei der Rahmedetalbrücke doch längst schon angewendet.

Meine Damen und Herren, das müssen Bund und Land gemeinsam machen. Aber das muss man dann auch anpacken. Ich hoffe, dass sich der Bund zu diesem Thema auf unsere Initiative von Nordrhein-Westfalen hin positiv äußert. Denn es kann doch nicht sein, dass wir eine Straßenverkehrs-Ordnung aus Zeiten haben, in denen es selbstverständlich überhaupt keine Autobahnsperrungen gab. Das muss jetzt einen Niederschlag im Rechtssystem finden.

Wir haben in Nordrhein-Westfalen nämlich folgende Situation – das gehört auch dazu –: 873 Brücken sind nach Aussagen des Bundes sanierungsbedürftig bzw. müssen in den nächsten zehn Jahren neu gebaut werden.

Die Gefahr ist real, dass das nicht das Letzte ist. Genau deshalb brauchen wir klare rechtliche Regelungen, um Menschen, um Anwohner zu schützen und um für die Wirtschaft die optimalen Perspektiven entwickeln zu können.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

**Präsident André Kuper:** Herr Minister, es gibt den Wunsch nach einer Zwischenfrage. Lassen Sie sie zu?

**Oliver Krischer,** Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Aber sehr gern.

**Präsident André Kuper:** Dann bitte schön.

**Gordan Dudas (SPD):** Vielen Dank, dass Sie die Zwischenfrage zulassen. – Sie haben gerade die Straßenverkehrs-Ordnung angesprochen. Aus der Straßenverkehrs-Ordnung, genauer gesagt aus § 45, geht hervor, dass die Behörden heute schon eine Gefahrenlage feststellen können und dementsprechend Durchfahrtsverbote und Straßensperrungen verhängen können.

In diesem Zusammenhang frage ich Sie: Sehen Sie in der Region Lüdenscheid keine Gefahrenlage, oder warum glauben Sie, dass dieser Paragraph nicht anwendbar ist, gerade an Durchgangsstraßen, wo der Verkehr umgeleitet wird, weil aufgrund von Sperrungen der Verkehr von der Autobahn abfahren muss?

**Oliver Krischer,** Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Danke, Herr Abgeordneter Dudas, für die Zwischenfrage. – Als ich im Sommer 2022 ins Amt gekommen bin, habe ich mich als Erstes gefragt: Warum gibt es eigentlich in Lüdenscheid kein organisiertes Durchfahrtsverbot, keine organisierte Regelung für die Lkw-Verkehre? Ich habe gedacht: „Das muss man doch anordnen können“, als ich diesen Paragraphen, den Sie gerade zitiert haben, gelesen habe.

Wir haben dann in den Diskussionen mit dem Bund in der Arbeitsgruppe und in den Diskussionen mit den Kommunen festgestellt, dass es hoch kompliziert ist, eine Gefahrenlage an der Stelle zu erklären, und rechtlich höchst fragwürdig ist, ob das am Ende Bestand haben wird. Denn es gibt natürlich Menschen, Unternehmen und Spediteure, die eine Sperrung für Lkws gar nicht schön finden und rechtliche Schritte einleiten werden. Dieser Auffassung, dass das nicht ohne Weiteres möglich ist und es enorm hohe Hürden sind, ist übrigens auch der Bund.

Deshalb haben wir mühevoll gemeinsam in unzähligen Terminen in Lüdenscheid eine Lösung gefunden, die sehr komplex ist, lange gedauert hat und viel Kraft gekostet hat, die dort jetzt ihre Wirkung entfaltet.

Aber wir haben daraus gelernt und sagen, dass wir jetzt endlich eine klare Regelung für den Fall von Autobahnsperrungen brauchen. Wer ist zuständig? Wer kann das machen? Was genau kann geregelt werden? Wie genau können die Dinge dann organisiert werden?

Das ist Pragmatismus, das ist Bürokratieabbau, und das schafft am Ende auch Planungssicherheit. Genau das wollen wir mit dem Bund gemeinsam machen.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Deshalb sprechen wir nicht nur über die Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung, sondern reden auch über etwas anderes. Herr Rasche, ich finde es, ehrlich gesagt, ein bisschen unfair, was Sie zu der Forderung der Koalitionsfraktionen äußern, die wir auch in dem Brief an Herrn Wissing gerichtet haben, Anreize in der vorhandenen Lkw-Maut zu schaffen, damit möglichst die Umleitungen attraktiver werden. Wir haben konkret vorgeschlagen, das zu machen, damit die Lkw-Verkehre eben nicht die kleinräumigen Schleichverkehre nutzen, sondern aus Anreizgründen durch die Maut von sich aus größere Umwege fahren. Dass Sie daraus machen, wir würden eine neue Maut einführen, ist einfach nur Unsinn.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

Es geht darum, an der Stelle Klarheit zu schaffen und einen Anreiz zu geben, damit genau dieser Verkehr nicht durch die Wohngebiete fährt und eben nicht über die Gemeindestraßen geht, die dafür überhaupt nicht ausgelegt sind, sondern der Spediteur von vornherein entscheidet: Es wird für den überregionalen Verkehr die großräumige Umleitung gewählt.

Ehrlich gesagt, kann ich überhaupt nicht verstehen, dass man dagegen grundsätzliche Bedenken haben kann. Darüber, wie man es ausgestaltet, kann man im Detail reden. Aber dass man grundsätzlich dagegen sein kann und darin ein Problem sehen kann, so wie Sie es gerade hier dargestellt haben, Herr Rasche, kann ich nicht nachvollziehen. Das fand ich ziemlich unpassend.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Wie hier vielfach angesprochen worden ist, ist das natürlich eine Bundesautobahn. Für Bundesautobahnen ist der Bund zuständig. Was die Sanierung, die Planung, die Bauausführung, Behelfslösungen und sonst irgendetwas angeht, ist bewusst entschieden worden, dass das allein der Bund machen soll. Da ist es völlig daneben, zu sagen: Wir schaffen hier eine Nebenkompetenz in Nordrhein-Westfalen.

(Lachen und Zuruf von Gordan Dudas [SPD])

Wir müssen uns eng abstimmen, was beispielsweise Umleitungsverkehre und die Sanierung von Straßen angeht. Herr Dudas, das tun wir. Das machen wir den ganzen Tag. Wir haben Ihnen das im Ausschuss dargestellt. Die Kollegen haben es eben gezeigt. Das können wir an den konkreten Beispielen auch belegen.

(Gordan Dudas [SPD]: Das funktioniert doch nicht!)

Das, was wir in Nordrhein-Westfalen für unseren Verantwortungsbereich machen, würde ich mir in der Tat auch vom Bund wünschen. Wir haben klar eine Sanierungsoffensive auf den Tisch gelegt, die genau das ist, was Sie offensichtlich etwas größer machen – wir sind da etwas bescheidener – und „Masterplan“

nennen. Wir identifizieren die Brücken – 400 Brücken; sie sind genau identifizierbar –, die in den nächsten zehn Jahren neu gebaut oder saniert werden müssen. Wir legen Ihnen Arbeitspläne für jedes Jahr vor, welche Brücke angepasst wird.

Vom Bund höre ich die Zahl von 873 Brücken. Welche Brücken das betrifft, weiß niemand, noch nicht einmal auf der Fachebene. Damit habe ich ein Problem. Denn schon allein, um vorausschauend handeln zu können, müsste ich diese Informationen haben. Aber leider geht der Bund an der Stelle nicht so weit, wie wir das tun. Es wäre ein wirklicher Fortschritt, wenn wir endlich einmal klar wüssten, welche Brücke eigentlich wo genau in Nordrhein-Westfalen von Herrn Wissing in den Fokus genommen wird. Das gibt es aber nicht. Und das muss sich ändern.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Zum Schluss kann ich nur sagen: Die Landesregierung widmet sich dieser Aufgabe. Es ist eine prioritäre Aufgabe. Ja, zur Wahrheit gehört auch dazu, dass wir bewusst „Erhalt vor Neubau“ sagen. Das findet sich auch im Haushalt wieder. Wir geben so viel für die Sanierung, den Erhalt und den Ersatzneubau von Brücken und Straßen aus wie noch nie in diesem Land. Das ist eine klare Priorität.

Wir besprechen auch intensiv mit den Wirtschaftsverbänden, mit den Stakeholdern, dass wir hier klare Prioritäten haben und genau das angehen, was in den letzten Jahrzehnten versäumt worden ist, nämlich die Erhaltung zu einer Priorität zu machen und zu berücksichtigen, dass die Verkehre immer mehr und immer schwerer werden und damit die Brücken immer schneller abgängig werden.

Dafür hat die Landesregierung im vergangenen Jahr mit ihrer Sanierungsoffensive ein Konzept geliefert, das wir jetzt Schritt für Schritt umsetzen, um endlich vor die Lage zu kommen.

Genau das würde ich mir auch vom Bund wünschen. Dort haben wir das leider nicht.

Allerdings kann ich sagen: In der Praxis läuft die Zusammenarbeit gut. Das wird anhand der A 42 deutlich. Dort lösen wir die Probleme pragmatisch. Ich hoffe, dass sich das in Zukunft fortsetzt. Dazu committen wir uns, weil wir im Sinne der Menschen und der Wirtschaft von Nordrhein-Westfalen diesen Sanierungsstau in den Griff bekommen müssen. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

**Präsident André Kuper:** Danke, Herr Minister Krischer. – Für die CDU spricht ihr Abgeordneter Herr Krauß.

**Oliver Krauß (CDU):** Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Am 4. November 2022 unterrichtete Ministerpräsident Hendrik Wüst hier im Plenum über die Ergebnisse des Bundesländer-Treffens, das zwei Tage zuvor im Kanzleramt stattgefunden hatte: Man muss fairerweise anerkennen, dass der Bund da seine Beteiligung für die Zukunft zugesichert hat. Bei der Flüchtlingshilfe hat er sich zwar „geringer als erhofft“ engagiert. Doch bei diesem Thema ist er strukturell an Bord gegangen.

Die Gelder, die der Bund den Ländern zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs zur Verfügung stellt, die sogenannten Regionalisierungsmittel, reichen jedoch kaum zur Finanzierung der Bestandsverkehre aus.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

Die heutige Initiative der SPD verkehrt aus unserer Sicht die Tatsachen. Der Politik und der Verwaltung wird hier pauschal eine „gelebte[.] Verantwortungslosigkeit“ unterstellt.

(Beifall von der SPD)

Mit Erlaubnis des Präsidenten zitiere ich den Bundeskanzler:

„Galgen sind keine Argumente. Politische Gegner sind keine Vollpfosten. Gerade in so aufreibenden und aufwühlenden Zeiten wie heute gilt es: Maß und Mitte zu halten – das sollte allen Demokratinnen und Demokraten ein Anliegen sein.“

In dem vorliegenden SPD-Antrag wird dann aber pauschal behauptet, es werde trotz Notwendigkeit nicht gehandelt. „Schweigekartell“, „Löschaffäre“ – das ist Vokabular der SPD aus dem Vorjahr. Heute wird das Wort „Ignoranz“ in den Raum geworfen. Wenn Sie Minister Krischer gerade genau zugehört haben, werden Sie allerdings feststellen, dass das, was er dargelegt hat, das Gegenteil von Ignoranz ist.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN – Jochen Ott [SPD]: Was er da macht, ist sehr gefährlich!)

Lassen Sie Ihren Worten Taten folgen. Wir sollten uns ohne parteipolitischen Streit um Lösungen bemühen,

(Jochen Ott [SPD]: Ach nee!)

im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit.

(Jochen Ott [SPD]: Im Rahmen der Zuständigkeit! Genau!)

Klaus Vossemer hat dankenswerterweise bereits die Behauptungen zu Fakten korrigiert. Die Dynamik, diesen Sanierungsstau aufzuholen, steht in den Haushalten unseres Bundeslandes. Die Instandsetzung von fast 400 Brücken ist klar strukturiert; in diesem Jahr sind es 51 Brücken.

Im Jahr 2015 räumte Minister Mike Groschek von der SPD politische Desorientierung in der Vergangenheit ein. Das ist ehrliches Vokabular, und das ist aufrichtige Politik, die ich Ihnen auch sehr wünschen möchte.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN – Zuruf von Jochen Ott [SPD])

Als die Bundesregierung bzw. Minister Dr. Volker Wissing, lieber Kollege Rasche, im letzten Frühjahr die Zustimmung von NRW zu seiner Beschleunigungsliste von Verkehrsprojekten mit einem „überragenden öffentlichen Interesse“ erwartet – übrigens innerhalb von zehn Tagen und mit der Vorgabe, dass allen 66 Projekten nur insgesamt zugestimmt werden könne –, erkennt keiner von der SPD hier den Ressourcenkonflikt zwischen Ausbau und Sanierung. Die Bindung personeller Kapazitäten wird überhaupt nicht problematisiert.

(Zuruf von der SPD)

Dabei hätte der Bundesverkehrsminister unsere Zustimmung gar nicht gebraucht, weil sein Ministerium und die Autobahn GmbH für Planung, Bau, Betrieb und vermögensmäßige Verwaltung zuständig sind.

Dass die Einrichtung eines Beirats – das war auch ein super Vorschlag – bei der Autobahn GmbH nur bedingt sinnvoll ist, haben wir in diesem Kontext bereits hinreichend diskutiert.

Die Kompetenz liegt beim Bund. Ihm ist die Zuständigkeit überantwortet, die maroden Autobahnbrücken vorausschauend und konsequent zu sanieren.

Wem diese Verantwortung nicht übertragen ist, der kann sich seiner Verantwortung auch nicht entziehen.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Mit den Prüfergebnissen, die der Bundesrechnungshof zu dem Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes vorgelegt hat, haben wir umzugehen. Auswertungen bleiben natürlich abzuwarten. Der Bericht gibt aber Anlass zu großer Sorge.

Offenkundig unterschiedliche Planungsstrategien von Bundesverkehrsministerium und Autobahn GmbH sowie die Feststellung, dass das Bundesverkehrsministerium zum Zeitpunkt des Brückengipfels, also im März 2022, davon hätte Kenntnis haben müssen, sind absolut irritierend.

Meine Damen und Herren, unsere Verkehrswege sind funktional aufeinander bezogen. Die Schäden und die erforderlichen Sanierungen auf den Autobahnen verursachen Leistungsstörungen; das haben wir hinreichend diskutiert. In erster Linie trifft das die Menschen, aber auch die Wirtschaft, die Logistik und die sozialen Dienste.

Hier gibt der Bundesrechnungshof dem zuständigen Bund vor, Brückenmodernisierung in den Fokus zu

nehmen, personelle Kapazitäten zu konzentrieren, Personalentwicklung zu einer Daueraufgabe zu machen sowie die Sanierung und das Brückenmodernisierungsprogramm zu priorisieren.

Aus den Ausführungen des Ministers ist deutlich geworden, dass Nordrhein-Westfalen größtes Interesse an den Erfolgen hat – nicht an negativen Stereotypen.

Unser Minister Krischer bescheinigt Bundesminister Dr. Wissing, dass dessen Einrichtung einer Lenkungsgruppe im Zuge der Sperrung der Rahmedetalbrücke gut war – mit Leitung im Bundesverkehrsministerium und mit Einbindung der wichtigsten Stakeholder. Dieses Vorgehen des Bundes könnte, anders als Brückengipfel, Masterplan oder Brückenmanager, für ganz NRW praktikabel sein. Das ist wertschätzende Politik von unserem Minister Krischer für eine positive Dynamik im Interesse unseres ganzen Landes.

Die Kommunikation von Land und Bund mit der Autobahn GmbH, dem Landesbetrieb Straßenbau, den Kommunen und den anderen Beteiligten ist systematisch und verlässlich einzuspielen. Im Ergebnis sind Expertise und Weitsicht vor Ort abzurufen – mit funktionierenden Notfallplänen, wie wir gehört haben, mit funktionierenden Umleitungen und mit dem Ziel, Schaden zu minimieren.

Herr Kollege Rasche, wenn etwas neu ist, darf man es auch „neu“ nennen. Wenn es aber darum geht, eine bestehende Maut dahin gehend zu überprüfen, ob es Optimierungsbedarf und Optimierungsmöglichkeiten gibt, können wir bei Weitem nicht von einer neuen Maut reden. Nehmen Sie bitte einfach zur Kenntnis, dass wir hier keine neue Maut wollen, sondern eine Lösung, eine Verbesserung für die Menschen haben möchten, die von den Beeinträchtigungen betroffen sind.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

Wir treten für diese Zusammenarbeit ein. Lebensqualität und Leistungskraft hängen davon ab. Diesem Ziel eines planvollen und gemeinsamen Vorgehens entspricht der Entschließungsantrag von CDU und Grünen.

Der Überweisung stimmen wir selbstverständlich zu. Wir freuen uns auf die zu erwartende Anhörung. – Ich danke Ihnen ganz herzlich. Gute Fahrt!

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)

**Präsident André Kuper:** Danke, Herr Krauß. – Für die SPD spricht ihr Abgeordneter Herr Vogt.

**Alexander Vogt<sup>1)</sup> (SPD):** Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Debatte hat es wieder gezeigt – Herr Krauß, Sie haben auch mit

dem weitergemacht, was wir schon die ganze Zeit gemerkt haben; der Minister hat es getan, und es steht in Ihrem Antrag; Herr Dudas hat das beschrieben –: diese Verantwortungsverschiebung, alles Richtung Bund.

(Martin Metz [GRÜNE]: Nein, das ist keine Verantwortungsverschiebung, sondern Benennung von Verantwortung!)

– Herr Metz, anscheinend trifft das ja zu, wenn Sie sich so aufregen.

(Simon Rock [GRÜNE]: Es ist unverschämt, was Sie machen!)

Die Problematik ist doch: Wir reden hier über die Verkehrssituation in Nordrhein-Westfalen. Darauf, wie sie aussieht, kommen wir gleich zu sprechen. Herr Krauß hat aber gerade in seiner Rede dreimal das Land und siebzehnmals den Bund erwähnt.

(Martin Metz [GRÜNE]: Wir reden über Autobahn!)

Das Gleiche machen Sie in Ihrem Entschließungsantrag.

(Unruhe – Glocke)

In Ihrem Entschließungsantrag, Herr Metz, stehen acht Punkte, die hier beschlossen werden sollen, bei denen wir mitstimmen sollen. In jedem der acht Punkte wird der Bund aufgefördert.

(Martin Metz [GRÜNE]: Weil er zuständig ist!)

– Es geht halt nur um den Bund.

(Martin Metz [GRÜNE]: Richtig! – Zurufe von der CDU)

Verstehen Sie nicht, dass Sie als Landesregierung hier auch eine Verantwortung für dieses Land haben?

(Beifall von der SPD – Zurufe von den GRÜNEN)

Die Menschen und die Unternehmen erwarten von Ihnen, dass Sie dieser Verantwortung gerecht werden. Wenn Sie sich hier hinstellen und erzählen, Herr Krischer sei der Anwalt der Infrastruktur, muss ich sagen: Was für ein absurdes Theater!

(Martin Metz [GRÜNE]: Das machen Sie!)

Das ist wirklich absurd. Alle Verbände, sämtliche Organisationen, die ganzen Unternehmen und alle IHKs fordern einen Brückengipfel. Dieser Minister und diese Landesregierung weigern sich, mit den Unternehmen und mit den Menschen ins Gespräch zu kommen.

(Beifall von der SPD – Gordan Dudas [SPD]: So ist es!)

Herr Krischer, waren Sie schon einmal in der Region an der A 42 im nördlichen Ruhrgebiet? Unsere Abgeordneten waren direkt in der ersten Januarwoche da – mit vielen Journalistinnen und Journalisten, die sich das angesehen haben, mit Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern.

(Zuruf von Gordan Dudas [SPD])

Dort wurde ganz klar, wie schwierig die Situation ist. Wir haben nämlich auf der einen Seite, wie Herr Dudas beschrieben hat, die Belastung für die Menschen vor Ort. Kommen Sie mal ins nördliche Ruhrgebiet! Ich lebe selber dort. Es ist wirklich nicht immer schön, wo wir da wohnen.

(Zurufe von der CDU)

Da kommt jetzt jede Menge Verkehr hinzu. Sie sagten, zwei Drittel des Verkehrs werde über andere Autobahnen umgeleitet. Dann haben wir immer noch 20.000 Pkws, die genau durch diese Stadtteile fahren, die eh schon jede Menge Belastungen tragen.

(Martin Metz [GRÜNE]: Ja, das ist ein Problem! – Zuruf von der SPD – Zuruf von den GRÜNEN)

Da brauchen Sie nicht zu lachen. Aber das interessiert Sie überhaupt nicht.

(Beifall von der SPD)

Der zweite Punkt ist das Thema „Wirtschaft“. IHKs, andere Verbände und auch die Gewerkschaften haben vor zwei Wochen extra ein Papier erstellt, um Sie aufzufordern, als Landesregierung endlich tätig zu werden, um die Unternehmen zu entlasten. Was fällt Ihnen dann ein? Da muss ich Herrn Rasche einmal recht geben. Sie kommen auf die Idee: Um die Menschen zu entlasten, wird eine neue Maut eingeführt.

(Martin Metz [GRÜNE]: Nein!)

Gleichzeitig werden die Unternehmen im nördlichen Ruhrgebiet aber extrem belastet. Und das sind nicht nur Schwerlastverkehre. Sprechen Sie mit Handwerkern. Sprechen Sie mit den Mitarbeitenden im öffentlichen Personennahverkehr. Sprechen Sie mit den kleinen Unternehmerinnen und Unternehmern, die weder zu ihren Unternehmen kommen noch die Kundinnen und Kunden dorthin bekommen. Dass dort wirtschaftliche Belastungen ähnlich wie in Südwestfalen auftreten, interessiert Sie gar nicht. Die Wirtschaftsministerin ist ja gar nicht anwesend.

**Präsident André Kuper:** Herr Kollege, es gibt den Wunsch nach einer Zwischenfrage. Lassen Sie sie zu?

**Alexander Vogt\*** (SPD): Sehr gerne.

**Präsident André Kuper:** Gut.

**Simon Rock** (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Kollege, dass Sie die Zwischenfrage zulassen. – Mich würde interessieren, ob Ihnen bekannt ist, welche staatliche Ebene für die Verwaltung von Autobahnbrücken zuständig ist.

**Alexander Vogt**<sup>\*)</sup> (SPD): Das ist eine gute Frage. Dann habe ich nämlich mehr Redezeit und kann Ihnen mehr darüber berichten, wie es im nördlichen Ruhrgebiet aussieht, weil Sie das ja anscheinend nicht interessiert. Dann kann ich noch weiter darüber sprechen, welche Aufgabe denn das Land hier eigentlich hätte.

Wir sind nämlich beim Thema „Wirtschaft“. Wenn wir die Wirtschaftsregionen vergleichen, sehen wir, dass wir gerade im nördlichen Ruhrgebiet eine wesentlich schwierigere Lage haben als in Südwestfalen.

(Matthias Goeken [CDU]: Da ist es ja auch nicht so schön!)

Es kommt hinzu, dass wir hier eine extrem hohe Arbeitslosigkeit haben. Im Vergleich sind alle Wirtschaftsdaten in den Städten besonders schwierig, die an der A 42 liegen und jetzt von bestimmten Verkehrsmitteln abgeschnitten sind.

Dann frage ich mich: Was macht eigentlich diese Landesregierung, um diese Region zu entlasten? Letzte Woche hatten wir mit dem Kollegen Stinka zusammen eine Wirtschaftsausschusssitzung. Da haben wir die Ministerin gefragt. Sie war ganz überrascht, zu hören, dass man ja vielleicht für diese Region und für die betroffenen Unternehmen auch etwas machen könnte.

Sie als Landesregierung haben nach langem Drängen unsererseits ein Kreditprogramm für die Region Südliches Westfalen aufgelegt, die von der A-45-Sperrung betroffen ist. Dieses Kreditprogramm mit 20 % Tilgungsnachlass war dort eine gute Sache. Aber auf die Idee, auch für das nördliche Ruhrgebiet mit seinen Belastungen etwas zu machen, ist bisher noch niemand in dieser Landesregierung gekommen.

(Beifall von der SPD)

Der Staatssekretär, der für das Ruhrgebiet zuständig ist, sitzt hier und grinst auch.

(Gordan Dudas [SPD]: Das macht er immer!)

Aber es interessiert Sie alle überhaupt nicht, was in dieser Region geschieht. Sie sind weder dort vor Ort, noch unternehmen Sie hier irgendwelche Initiativen.

(Gordan Dudas [SPD]: Die warten auf den Bund!)

Ich komme zum dritten Punkt, nämlich zu den Kommunen. Das sind dort genau die Kommunen, die Haushaltssicherungskonzepte haben und ohnehin

schon sehr schwierige Haushalte haben. Jetzt haben wir die Situation, dass viel von dem Verkehr nicht irgendwo anders hin umgeleitet wird, sondern durch diese Kommunen geführt wird und dass dort die Infrastruktur, die sowieso schon marode ist, noch weiter kaputt gefahren wird.

Wir fordern von Ihnen ein Sonderprogramm für diese Kommunen. Gehen Sie auf die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister zu, und helfen Sie mit, dass diese Kommunen entlastet werden. Sie können als Landesregierung also sowohl für die Menschen als auch für die Wirtschaft etwas tun, und Sie können auch auf die Kommunen zugehen.

Sie können es natürlich auch so machen wie die Kollegen von den Grünen und von der CDU und immer nur über den Bund reden. Aber vielleicht gehen Sie einmal dorthin und erfüllen Ihre Aufgabe, die Sie hier als Landesregierung haben, meine Damen und Herren.

(Beifall von der SPD – Martin Metz [GRÜNE]: Gut, dass ihr nicht regiert!)

Noch eine Sache: Es kommt ja nicht nur bei uns so an, dass Sie, Herr Krischer, sich zum Teil um Umwelt kümmern, aber um das Thema „Infrastruktur“ – deswegen werden Sie ja von den Rednern der Koalitionsfraktionen so oft gelobt, die immer wieder betonen müssen: Aber der Minister macht ja hier was für Infrastruktur – faktisch gar nicht.

Man kann sich bestimmte Sachen angucken. Sie kommen nicht in die Region, in der die Menschen und die Unternehmen betroffen sind. Wir können uns auch Ihren Twitter- bzw. jetzt X-Kanal ansehen: seit Anfang November jede Menge umweltpolitische Themen, nicht einen Tweet von Ihnen zum Thema „Brücken-Infrastruktur“ oder dazu, was dort eigentlich abläuft oder was Sie da zu tun gedenken. Noch nicht mal die Kommunikation in diese Richtung wird von Ihnen irgendwie betrieben.

(Beifall von der SPD – Gordan Dudas [SPD]: Doch gegen Scholz hat er immer geschossen! – Wolfgang Jörg [SPD]: Der Bund muss das machen!)

Damit bin ich bei dem Thema „Brückenmanagerin oder -manager, Sonderbeauftragte oder -beauftragter“. Sie haben ja eine Sache erkannt, nämlich bei der schwierigen Situation mit Geflüchteten. Da haben Sie gesehen, dass die Ministerin Paul die eine oder andere Situation hat, die wohl etwas zu groß ist. Sie haben ihr Herrn Mathies an die Seite gesetzt, den ehemaligen Staatssekretär, der sich genau um dieses Thema kümmern soll.

(Sven Wolf [SPD]: Der muss auch twittern, oder?)

Das ist eben der Punkt. Weil es so ist, dass die Infrastruktur so marode ist und so viele Brücken bearbeitet werden müssen, wie es Sie soeben selber

dargestellt haben, fordern wir einen Brückenmanager oder eine Brückenmanagerin, der oder die diesen Minister unterstützt und sich vor Ort um diese Themen kümmert, die Menschen, die Unternehmen und Verbände zusammenbringt, für gute Lösungen und damit dafür sorgt, dass diese Landesregierung ihrem Anspruch gerecht wird und selbst handlungsfähig ist. – Vielen Dank.

(Beifall von der SPD – Gordan Dudas [SPD]: Vielleicht muss auch der Herr Wissing mal einen Tweet zu Herrn Krischer machen! – Weitere Zurufe von der SPD und den Grünen)

**Präsident André Kuper:** Danke, Herr Vogt. – Für die FDP hat sich noch mal der Kollege Rasche zu Wort gemeldet.

**Christof Rasche (FDP):** Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es sind jetzt einige Stichpunkte gefallen. Vier davon möchte ich kurz aufgreifen.

Was gibt das Land für die Sanierung von Landesstraßen aus? Gibt es dort wirklich eine Steigerung, die zu mehr Kilometern Sanierung führt, ja oder nein? Definitiv zu weniger, weil man dabei die Baukostensteigerung berücksichtigen muss.

(Zuruf von Martin Metz [GRÜNE])

Sie haben die Mittel minimal erhöht. Die Summe ist ein Rekord, von der Summe her stimmt das, berücksichtigt man aber die Baukostensteigerungen der vergangenen zwei Jahre, zeigt sich: Es werden deutlich weniger Kilometer als in den vergangenen Jahren saniert.

(Jochen Ott [SPD]: So ist es!)

Zweiter Punkt: Verantwortung übernehmen. Es wird immer wieder gesagt: Bei Bundesautobahnen muss der Bund allein die Verantwortung übernehmen. Ich glaube, da gehen viele Bereiche ineinander über. Deswegen ist das auch, wie jetzt vom Minister zu der A 42 gesagt, ein Gemeinschaftswerk. Es wäre klug, wenn wir das nicht nur auf die A 42 bezögen, sondern auf alles – deswegen auch ein Brückengipfel.

Aber noch einmal zur Verantwortung und zum Beispiel „Rahmedetalbrücke“. 2017 wurde entschieden – das wissen wir –, den Neubau von 2019 auf 2026 zu verschieben. Im Nachhinein ein Desaster. Wir würden alle zu gerne wissen: Wer hat das entschieden? Wann ganz konkret? Warum und auf welcher Grundlage? Für den damaligen Verkehrsminister müsste es ein Leichtes sein, diese Frage zu beantworten. Ich bin davon überzeugt: Auch für die heutige Landesregierung müsste es ein Leichtes sein, diese Frage zu beantworten.

(Gordan Dudas [SPD]: Oh ja!)

Sie wird aber nicht beantwortet.

(Gordan Dudas [SPD]: Dafür gibt es jetzt einen Untersuchungsausschuss!)

Es wird jetzt mittlerweile überall von einem Organisationsversagen geredet. Da soll offensichtlich etwas vertuscht werden. Verantwortung stelle ich mir anders vor.

Zur Maut. Darüber haben wir schon seinerzeit bei der Einführung lange diskutiert. Die Kollegen von Bündnis 90/Die Grünen – das war immer deren Auffassung – wollten eine Maut auf möglichst vielen Straßen, nicht nur auf Autobahnen, sondern eigentlich quer durchs ganze Land. SPD, CDU und FDP waren dagegen.

Sie wollen jetzt – der CDU nehme ich das sogar ab – vor dem Hintergrund der A 42 eine Maut auf Straßen erheben, wo es sie bisher nicht gibt, nämlich auf Bundesstraßen und auf Landesstraßen, um den Verkehr zum Beispiel wieder auf die A 2 zu bringen.

(Oliver Krischer, Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr: Nee! – Oliver Krauß [CDU]: Nein! – Lachen von den GRÜNEN)

Das ist die Einführung einer neuen Maut. Bei den Grünen ist das systematisch bedingt, weil die das schon immer wollten. Ihr macht diesen Trick jetzt mit bzw. fällt darauf rein. Ich halte das für schlecht für Nordrhein-Westfalen.

(Beifall von der FDP)

Vierter Punkt: Umleitungsverkehre. Bisher war ganz klar grundsätzlich das Land Nordrhein-Westfalen zuständig, auch in Lüdenscheid. Monate später, nachdem das Ganze nicht funktioniert hat, wird jetzt plötzlich ein neuer Rechtsrahmen vom Bund gefordert.

Ja, liebe Leute, dann hätte man einen schriftlichen Vorschlag mit einem genauen Gesetzestext machen können: Was ist zu ändern? Aber das schon vor Monaten. Man kann doch nicht über Monate bei der Erstellung von Plänen, von funktionierenden Umleitungsverkehren versagen, und dann soll nach Monaten oder anderthalb Jahren auf einmal doch der Bund schuld sein, weil da der geeignete Rechtsrahmen fehlt. Leute, da macht ihr es euch zu einfach. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP und der SPD)

**Präsident André Kuper:** Vielen Dank, Herr Rasche. – Für Bündnis 90/Die Grünen hat sich noch einmal der Abgeordnete Herr Metz zu Wort gemeldet.

(Christof Rasche [FDP]: Ihr habt mal eben die Reihenfolge geändert!)

**Martin Metz (GRÜNE):** Danke, Herr Präsident. Zwei Dinge. Das Erste ist das Thema „Lkw-Maut“. Ich finde



es wirklich frappierend. Wenn wir hier eine Debatte führen, dann sollte man auch zuhören. Ich glaube, wenn so häufig, wie gerufen wurde: „Nein, es geht nicht um eine neue Maut“, das dann dennoch behauptet wird, tut das der Debattenkultur in diesem Parlament wirklich nicht gut.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU – Lachen von der SPD – Lisa-Kristin Kapteinat [SPD]: Eigene Nase und so! )

Es geht um die einfache Situation, die wir zum Beispiel bei der A 45 haben, dass Spediteure sagen, sie führen lieber durch die Wohngebiete bzw. die Stadt, weil das von den Mautsätzen her günstiger sei. Ansonsten müssten sie großräumige Umleitungen fahren, wo sie dann entsprechend mehr Maut zahlen würden, weil diese nach Kilometern abgerechnet werde, sodass es sich wirtschaftlich lohne, eher die kleinräumige Umleitung zu fahren. Man kann natürlich über Anreize nachdenken, um die Durchgangsverkehre, die also von A nach B wollen, über einen differenzierten Mautsatz zu steuern, ohne die Spediteure vor Ort zu belasten. Das ist eine Debatte, die sehr, sehr wertvoll ist.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

**Präsident André Kuper:** Es gibt den Wunsch nach einer Zwischenfrage aus den Reihen der SPD.

**Martin Metz (GRÜNE):** Erneut gern.

**Präsident André Kuper:** Der Kollege Dudas hat das Wort. – Herr Dudas.

**Gordan Dudas (SPD):** Vielen Dank, Herr Kollege. Ich weiß nicht, wie sehr Sie sich mit der Maut und den Mautsätzen auseinandergesetzt haben. Ein Über-18-Tonner mit Euro-4-Norm bezahlt zum Beispiel 8,8 Cent pro Kilometer an Maut. Wenn wir das jetzt auf eine Umleitungsstrecke von etwa 100 km hochrechnen – was ja gar keine Umleitungsstrecke ist; die meisten sind ja viel kürzer –, würde er im Endeffekt 34 Euro Maut sparen. Hinzu käme natürlich der Sprit, den er mehr verfährt. Das lohnt sich für niemanden. Ich verstehe Ihren Ansatz nicht.

Wie sollte das ein Anreiz sein bzw. sich lohnen, dass er bei 100 km, auf denen er 34 Euro Maut sparen würde – Sie sagen, wir müssen ihn entlasten –, dann tatsächlich diese Umleitung fährt? Auch über diese 100 km verfährt er Sprit und hat zusätzliche Kosten. Außerdem lohnt es sich nicht, weil er einen Zeitverlust hat. Deswegen wird er weiterhin die kürzere Strecke über die kommunalen Straßen fahren.

Ich kann Ihren Ansatz überhaupt nicht nachvollziehen, inwiefern Sie meinen, dass das ein Anreiz für die Spediteure wäre. Sie haben sich offenbar nicht

mit den momentan existierenden Mautsätzen auseinandergesetzt.

(Dr. Robin Korte [GRÜNE]: Frage?)

**Martin Metz (GRÜNE):** Zunächst einmal danke sehr, Herr Kollege Dudas, für diese Frage. Ich finde es bemerkenswert und werde gerne auf diese Stelle im Protokoll verweisen, wenn wir noch einmal bei den Speditionsverbänden sind, dass Sie sagen, 35 Euro auf 100 km seien gar nichts. Ich bin sehr gespannt darauf, wie das dort wahrgenommen wird.

Für alle Spediteure sind die entsprechenden Fahrtkosten eine Mischkalkulation, die ihnen durch die Maut, durch die Treibstoffkosten, durch die Personalkosten und den dahinterstehenden wesentlichen Zeitaufwand entstehen. Das ist eine Mischkalkulation.

Natürlich ist die Lkw-Maut ein Steuerungsinstrument. Sie würde gerade nicht so heftig im Speditions-gewerbe diskutiert, wenn sie keine Lenkungswirkung hätte. Sie hat auch eine Lenkungswirkung, wenn es um die Frage geht: Fahre ich die großräumige Umleitung mit einem höheren Mautsatz, oder stelle ich mich doch in dem kleinen Ort in den Stau? Es gibt Spediteure, die selbst sagen, es lohne sich betriebswirtschaftlich für sie nicht, die großräumige Umleitung zu fahren. Dafür wollen wir Anreize setzen, und das ist eine sinnvolle Maßnahme.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU)

Danke für diese Fragestellung. Diese Gedanken um eine neue Maut usw. entsprechen alle nicht den Fakten.

Ein letzter Punkt. Ich habe einen Verkehrsminister und – natürlich spreche ich da in eigener Sache – eine Koalition erlebt, die ganz klar sagen: Diese Probleme, die wir vor Ort haben, sind gravierend, und wir wollen sie lösen. Wir tun das, was wir tun können. Uns geht es nicht darum, daraus politisches Kapital zu schlagen oder Verantwortungspingpong zu spielen, wie es hier geschieht. Ich würde mir wünschen, dass alle Beteiligten und auch die SPD- und die FDP-Fraktion endlich Politik im Sinne der Menschen machen und nicht immer nur so, wie sie es gerade politisch opportun finden.

(Beifall von den GRÜNEN und der CDU – Dietmar Brockes [FDP]: Das kommt von den Richtigen!)

**Präsident André Kuper:** Vielen Dank, Herr Metz. Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Daher schließe ich die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung über die Überweisung des Antrags der Fraktion der SPD Drucksache 18/7709 und des Entschließungsantrags der

Fraktionen von CDU und Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 18/7837. Der Ältestenrat empfiehlt die Überweisung des Antrags Drucksache 18/7709 an den Verkehrsausschuss. Die abschließende Beratung und Abstimmung sollen dort in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer stimmt der Überweisungsempfehlung zu? – Das sind optisch erkennbar alle Fraktionen. Der Form halber frage ich: Wer ist dagegen? Wer enthält sich? – Niemand. Damit ist die **Überweisungsempfehlung** einstimmig **angenommen**.

Ich rufe auf:

### **3 Kommunale Demokratie und kommunales Ehrenamt als Fundament unserer freiheitlichen Demokratie stärken und fördern**

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 18/7768

Ich eröffne die Aussprache. Für die CDU spricht als Erstes der Abgeordnete Herr Frieling.

**Heinrich Frieling** (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Unsere Demokratie ist die Grundlage unseres gesellschaftlichen Zusammenlebens. In diesen Tagen zeigen Hunderttausende Menschen auf den Straßen, dass sie bereit sind, für die Demokratie aufzustehen und für unsere freiheitliche demokratische Grundordnung einzustehen.

Aber eine Demonstration kann nur ein erster Schritt sein. Demokratie heißt, Verantwortung zu übernehmen, ob als Wähler oder als jemand, der sich zur Wahl stellt. Demokratie lebt vom Mitmachen. Das beginnt in jeder Stadt oder Gemeinde.

In unseren Kommunalparlamenten, Räten, Kreistagen, Ausschüssen, Bezirksvertretungen oder Landschaftsverbandsversammlungen in Nordrhein-Westfalen engagieren sich rund 20.000 Menschen. Sie gestalten unsere Heimat und ihr Umfeld unmittelbar und damit auch unser aller Zusammenleben. Und das alles im Ehrenamt. Dafür bringen unsere Kommunalpolitiker viel Engagement, Kompetenz und Zeit mit; Zeit und Kraft, die manchmal für Beruf, Familie oder Freizeit fehlen.

Für unsere Demokratie ist es wichtig, dass sich möglichst viele Bürgerinnen und Bürger einbringen. Unsere Kommunalparlamente sollten so gut wie möglich einen Querschnitt der Gesellschaft abbilden. Daher wollen wir als CDU und Grüne die Arbeit der kommunalen Mandate für alle, die sich einbringen wollen, attraktiv gestalten.

In unserem Antrag nehmen wir mit Schülern, Studenten, Frauen, Berufseinsteigern und Mandatsträgern

mittleren Alters besonders diejenigen in den Blick, die aktuell unterrepräsentiert sind. Wir wollen die Vereinbarkeit von ehrenamtlichen Mandaten mit der Familie und dem Beruf durch bessere Regelungen für die Kostenerstattung bei der Kinderbetreuung oder Pflege, für den Verdienstaufschlag und für die Freistellung oder die Möglichkeiten, Sitzungen zeitlich zu begrenzen, stärken.

Dies kommt nicht nur den rund 70 % erwerbstätigen und selbstständigen Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern zugute, sondern auch jungen Familien, und erleichtert vielen Menschen die Entscheidung für ein kommunales Ehrenamt. Ein ganz neuer Weg könnte eine Auszeit vom Mandat in besonderen Situationen wie Mutterschutz, Eltern- oder Pflegezeit sein, wobei die verfassungsrechtlichen Hürden dafür besonders hoch sind, sodass dies gründlich geprüft werden muss.

Wir wollen auch mehr junge Menschen für das politische Ehrenamt gewinnen und ihnen eine echte Mitwirkung in den Ausschüssen ermöglichen. Dafür wollen wir das passive Wahlalter für sachkundige Bürger und Einwohner auf 16 Jahre senken. Wir wollen außerdem allen sachkundigen Bürgern eine uneingeschränkte Teilnahme an nichtöffentlichen Sitzungen ermöglichen. Für viele ist das der Einstieg in ein kommunales Mandat.

Wir brauchen auch insgesamt gute Rahmenbedingungen für die Kommunalparlamente, um eine moderne Arbeitsweise zu ermöglichen. Hierfür brauchen wir eine zeitgemäße IT-Ausstattung und die besten Möglichkeiten, digitale und hybride Gremiensitzungen rechtssicher durchzuführen.

Das alles hilft aber nicht, wenn eine Zersplitterung der Räte mit immer mehr Fraktionen die Arbeit dauerhaft erschwert. CDU und Grüne greifen daher einen Vorschlag zur Mindestgröße auf, der von den Fraktionen gemeinsam mit der SPD bereits 2016 hier eine große Mehrheit gefunden hat, später aber nicht zum Tragen kam.

Um das Mitspracherecht der Kreistage zu stärken, schlagen wir Ihnen vor, ihnen die Wahl von Beigeordneten zu ermöglichen, wie wir es aus den Räten kennen.

Die finanzielle Anerkennung des Ehrenamtes steht nicht im Mittelpunkt unseres Antrags, eine angemessene Anpassung der Aufwandsentschädigungen gehört aber dazu. Dazu wollen wir die ab 2024 in der Entschädigungsverordnung vorgesehene Erhöhung der Aufwandsentschädigungen um jeweils 2 % pro Jahr auch rückwirkend für die Jahre 2021 bis 2023 vornehmen, in denen die Inflation besonders hoch war.

Lassen Sie uns gemeinsam die kommunale Demokratie stärken. Ich werbe um Zustimmung für unseren Antrag. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von der CDU und den GRÜNEN)