

Niederschrift  
über die  
Sitzung des Regionalrates  
am 4. Juli 2013  
in Olpe

Beginn: 09:30 Uhr  
Ende: 12:30 Uhr  
Anwesende: siehe Anwesenheitsliste (Anlage I)

## Tagesordnung für die Sitzung des Regionalrates am 4. Juli 2013

1. Regularien
2. **Schwerpunktthema:** Regionale Verkehrsinfrastruktur  
  
Vortrag von Herrn Minister Michael Groschek, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW, „Aktuelle Schwerpunkte der Landesverkehrspolitik“
3. REGIONALE 2013
  - Information über den Stand der Projekte und Förderverfahren  
Vorlage 08/02/13
4. Ehrenamtliches Engagement in der Region
  - Information  
Vorlage 09/02/13
5. Förderung/Bauprogramme
  - a) Jahresförderprogramm
    - Abwicklung des Programms 2012
    - Beratung des Programms 2013  
Vorlage 10/02/13
  - b) Wohnungsbauförderungsprogramm
    - Unterrichtung über Informationen aus der Enquetekommission des Landtags NRW „Wohnungswirtschaftlicher Wandel und neue Finanzinvestoren auf den Wohnungsmärkten in NRW“  
Vorlage 11/02/13
  - c) Städtebauförderung
    - Vorschlag für das Stadterneuerungsprogramm 2013
    - Beratung und Beschlussfassung  
Vorlage 12/02/13
  - d) Breitbandförderung
    - Information über den Sachstand  
Vorlage 13/02/13
6. Regionalplanung
  - a) 2. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Siegen (Kreis Siegen-Wittgenstein und Kreis Olpe) im Gebiet der Stadt Olpe;  
Neudarstellung von Bereichen für den Schutz der Natur (BSN)
    - Erarbeitungsbeschluss  
Vorlage 14/02/13
  - b) Planung eines Ferienparks in der Gemeinde Bestwig
    - Sachstandsbericht und Entscheidung über den Antrag auf Änderung des Regionalplans
    - zugleich: Beantwortung der gemeinsamen Anfrage der Fraktionen von CDU und SPD vom 22.04.2013  
Vorlage 15/02/13

7. Mitteilungen und Anfragen
8. Änderung des RVR-Gesetzes
  - Positionierung des Regionalrates Arnberg

zu TOP 1: Der Vorsitzende, **Herr Droege**, eröffnet die Sitzung des Regionalrates und stellt fest, dass hierzu ordnungsgemäß eingeladen wurde und der Regionalrat beschlussfähig ist.

Er begrüßt den Landrat des Kreises Olpe, Herrn Beckehoff, als Gastgeber für die Sitzung sowie Herrn Minister Groschek und heißt auch die weiteren Sitzungsteilnehmer willkommen.

Nachfolgend richtet **Herr Landrat Beckehoff** Grußworte an die Sitzungsteilnehmer. Er zeigt sich erfreut über die Erfolgsgeschichte der REGIONALE 2013. Er ist sich sicher, dass diese Zusammenarbeit der fünf südwestfälischen Kreise auch nach Abschluss der REGIONALE fortgesetzt werde, um den Investitionsschub zu nutzen. Man könne in Südwestfalen mit Fug und Recht behaupten, gemessen am Beschäftigungsanteil des produzierenden Gewerbes der drittstärkste Industriestandort der Bundesrepublik Deutschland zu sein. Für einen solchen Wirtschaftsstandort sei eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur von eminenter Bedeutung. Er berichtet von einem Gespräch der Landräte Nordrhein-Westfalens mit Herrn Staatsminister a. D. Daehre, dem Vorsitzenden der nach ihm benannten Daehre-Kommission, die einen Bericht zur Zukunftsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und ihrer Finanzierung vorgelegt habe. In diesem Bericht sei der Sanierungsstau der Verkehrsinfrastruktur mit 7,2 Mrd. € beziffert worden. Von diesen Mitteln werde ein Großteil in Nordrhein-Westfalen benötigt. Am Ende des Gespräches habe die einhellige Meinung bestanden, dass Bund und Länder die Auflösung des Sanierungsstaus gemeinsam stemmen müssten und dies nicht ohne die Einführung einer nutzungsabhängigen Entgeltfinanzierung, also einer Pkw-Maut möglich sei.

**Der Vorsitzende** schlägt vor, die Tagesordnung um den TOP 8 „Änderung des RVR-Gesetzes

- Positionierung des Regionalrates Arnsberg“

zu erweitern und diesen nach TOP 2 zu behandeln. Gegen diesen Vorschlag werden keine Bedenken erhoben. Der Vorsitzende stellt die geänderte Tagesordnung fest.

Zur Mitunterzeichnung der Niederschrift wird das Regionalratsmitglied **Roland Abel** benannt.

Der Regionalrat fasst **einstimmig** folgenden **Beschluss**:

Der Regionalrat genehmigt die vorliegende Niederschrift über die Sitzung des Regionalrates am 14. März 2013.

zu TOP 2: Die Einführung des Vorsitzenden, die Rede von Herrn Minister Groschek sowie die nachfolgenden Diskussionsbeiträge sind als Anlage II beigefügt.

zu TOP 3: Der Regionalrat fasst **einstimmig** folgenden **Beschluss**:

Der Regionalrat nimmt die Information zur Kenntnis.

zu TOP 4: **Der Vorsitzende** schlägt vor, das Thema nochmals in der nächsten oder übernächsten Sitzung der Strukturkommission zu behandeln. Dann solle dem Aspekt nachgegangen werden, was der politische Problempunkt sei in der Frage, wie längerfristig in der Region ehrenamtliches Engagement z. B. mobilisiert werden könnte.

Der Regionalrat fasst **einstimmig** folgenden **Beschluss**:

Der Regionalrat nimmt die Information zur Kenntnis.

zu TOP 5 a: **Herr Zeppenfeld** erkundigt sich nach der Diskrepanz zwischen der Anzahl der Förderungen für Kinder- und Jugendliche im Jahr 2012 von 178 (z. B. in den Programmen „Alle Kinder essen mit“, „Geld oder Stellen“, „Offener Ganztags“, „Dreizehn Plus und Acht bis Eins“) zu fünf Projekten im Entwurf des Jahresförderprogramms 2013. Er bittet um Beantwortung, ob diese Mittel nicht mehr erforderlich seien, ob die Aufgabenträger diese Mittel im direkten Ausgleich bekämen und ob die Politik das Programm „Alle Kinder essen mit“ für falsch halte.

Aktuelle Ermittlungen hätten bereits eine Vielzahl von Einzelfördermaßnahmen in dem angesprochenen Bereich für das Jahr 2013 ergeben, erwidert **Herr Aßhoff**. Es werde eine neue Übersicht zur nächsten Sitzung der Strukturkommission für den betreffenden Bereich zur Verfügung gestellt.

Der Regionalrat fasst **einstimmig** folgenden **Beschluss**:

Der Regionalrat nimmt die Abwicklung des Jahresförderprogramms 2012 zur Kenntnis und berät das Jahresförderprogramm 2013.

zu TOP 5 b: Der Regionalrat fasst **einstimmig** folgenden **Beschluss**:

Der Regionalrat nimmt die Information zur Kenntnis.

zu TOP 5 c: Der Regionalrat fasst **einstimmig** folgenden **Beschluss**:

Der Regionalrat empfiehlt nach Beratung gem. § 9 Abs. 2 LPlIG, die in der Anlage 1 aufgeführten Städtebauprojekte dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW für die Aufnahme in das Städtebauförderprogramm 2013 vorzuschlagen.

zu TOP 5 d: Der Regionalrat fasst **einstimmig** folgenden **Beschluss**:

Der Regionalrat nimmt die Information zur Kenntnis.

zu TOP 6 a: Der Regionalrat fasst **einstimmig** folgenden **Beschluss**:

1. Der Regionalrat beauftragt die Bezirksregierung, die 2. Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Arnsberg, Teilabschnitt Oberbereich Siegen (Kreis Siegen-Wittgenstein und Kreis Olpe) im Gebiet der Stadt Olpe entsprechend den Anlagen 1 und 2 zu erarbeiten.
2. Im Änderungsverfahren werden die in der Anlage 4 unter den Nummern 1 bis 46 aufgeführten Behörden und Stellen beteiligt.
3. Die Frist, innerhalb der von den Beteiligten Stellungnahmen abgegeben werden können, wird auf zwei Monate festgesetzt.
4. Der Öffentlichkeit wird Gelegenheit gegeben, innerhalb von einem Monat nach Beginn der Auslegung zu dieser Änderung des Regionalplans Stellung zu nehmen.

zu TOP 6 b: **Herr Aßhoff** erläutert den Sachstand. Er weist darauf hin, dass, sofern ein entsprechender Beschluss bzw. eine Empfehlung erfolge, die Verwaltung die Kalkulation der Wirtschaftlichkeit bezogen auf die Größe des Vorhabens hinterfragen werde, um voraussichtlich in der nächsten Sitzungsperiode eine entsprechende Vorlage vorzulegen.

**Herr Niermann** erklärt, aufgrund der Abweichung des Antrags auf Regionalplanänderung von dem Beschluss des Regionalrates vom 13.12.2012 würden weitere Zahlen, Daten und Fakten benötigt. Seitens der Planungskommission werde vorgeschlagen, diese Unterlagen durch die Einzelvertreter und Vertreter der Fraktionen zu diskutieren. Auf der Grundlage dieser Gespräche könne dann in der nächsten Sitzungsperiode beraten und entschieden werden.

Auf Nachfrage von **Herrn Regierungspräsident Dr. Bollermann**, inwiefern zunächst nur Unterlagen mit den Daten der Investoren überlassen werden sollten oder der Planer/Investor zum Gespräch einzuladen sei, erwidert Herr **Niermann**, sich nach Sichtung der Unterlagen ergebende Fragen könnten mit dem Investor in einem anschließenden gemeinsamen Termin besprochen werden.

**Herr Schneider** hält es für erforderlich, die Investoren kennenzulernen, und erachtet es – wie auch der Vorsitzende – für notwendig, in der nächsten Regionalratssitzung über die Angelegenheit zu entscheiden.

**Herr Hoffmann** bittet um zusätzliche Überlassung einer Bewertung der Unterlagen bzw. Ergebnisse.

Für die Vorberatungen werden die Herren Reuter, Ewald, Schneider, Hansen, Hoffmann und Dahlhoff als Teilnehmer benannt. Die Geschäftsstelle übernimmt die Terminkoordination. Der TOP soll in der nächsten Sitzungsperiode erneut behandelt werden.

Der Regionalrat fasst **einstimmig** folgenden **Beschluss**:

1. Der Regionalrat nimmt die Information zur Kenntnis.
2. Der Regionalrat nimmt zur Kenntnis, dass der Antrag im Widerspruch zu seinem Beschluss vom 13.12.2012 (TOP 7) steht.
3. Der Tagesordnungspunkt wird auf die nächste Sitzung des Regionalrates vertagt.

zu TOP 7: Es ist die **Mitteilung Nr. 7.1 Information des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MKULNV) zum Abfallwirtschaftsplan Nordrhein-Westfalen, Teilplan Siedlungsabfälle** versandt worden.

Weiterhin liegt als Tischvorlage die vorab per E-Mail übersandte **Mitteilung Nr. 7.2 Förderprogramm Kommunaler Straßen- und Radwegebau 2013** aus.

Aufgrund von Nachfragen von **Herrn Reuter** und **Herrn Ewald** zur Bedeutung dieser Mitteilung – insbesondere fehle eine Aussage, wie die nunmehr doch in vormaliger Höhe zur Verfügung stehenden Mittel verwendet werden – wird seitens der Verwaltung eine weitere schriftliche Erläuterung zugesagt.

**Der Vorsitzende** thematisiert nochmals einen Zeitungsbericht in der Siegener Zeitung vom selben Tag mit dem Titel „Dolchstoß für Südumgehung Kreuztal“ (s. Anlage III). Solche Botschaften seien für die regionale Wirtschaft in ihrer Auswirkung dramatisch. Er berichtet von Produktionsverlagerungen ansässiger Unternehmen in den Duisburger Hafen wegen des fehlenden Vertrauens in die Zuverlässigkeit des Straßenverkehrs zur Beförderung der Güter. Es stelle sich die Frage, ob die Informationen des Artikels korrekt seien, und ob andernfalls klarstellende Aussagen getroffen werden müssten.

**Herr Kirchner** bemerkt, den Presseartikel habe die Bezirksregierung mit Erstaunen zur Kenntnis genommen, und erläutert den Verfahrensstand.

**Herr Schulte** fordert, von Herrn Brunsmeier das Schreiben zu erbitten, aus dem dieser in der Sitzung der Verkehrskommission am 13.06.2013 zu TOP 3 zitiert habe, da aus der von ihm überlassenen Anlage zu einem Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 16.11.2012 das Zitat nicht nachvollziehbar sei. Die Geschäftsstelle wird die Bitte an Herrn Brunsmeier herantragen.

**Herr Zeppenfeld** bittet zu der von ihm bereits in der Sitzung der Verkehrskommission am 13.06.2013 angesprochenen Maßnahme Bahnübergang Finntrop um Information als Anhang zur Niederschrift, ob es korrekt sei, dass noch Unterschriften der Deutschen Bahn für den Bau der Fußgängerbrücke erforderlich seien, oder ob die Vergabe für die betreffenden Arbeiten erfolgen könnte.

*(Antwort: Laut Aussage des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Südwestfalen, ist für die Fußgängerbrücke noch in diesem Jahr die Vergabe geplant.*

*Die Vorbereitungen für die Ausschreibung laufen. Da beim Bau auch in Bahnanlagen eingegriffen wird, ist eine Abstimmung der Ausschreibung mit der DB AG erforderlich, die inzwischen erfolgt ist. Die Veröffentlichung der Ausschreibung ist für September 2013 vorgesehen.)*

Weiterhin erkundigt sich **Herr Zeppenfeld** zum Thema Hochwasser bzw. zum Sachstand der Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie (s. a. Vorlagen 29/03/09 und 27/03/11) ob sich in der Bewertung des Hochwasserrisikos eine Veränderung bei den zuständigen Behörden ergeben habe, wenn ja, welche Maßnahmen durchgeführt worden oder in der Planung seien. Weiter möchte er wissen, ob die Hochwassergefahrenkarten nach den Hochwassern in den letzten Jahren noch aussagefähig seien und ob die auf S. 3 der Vorlage 29/03/09 genannten Kommunen gegen große, 10-jährliche Hochwasser vorbereitet seien. **Herr Regierungspräsident Dr. Bollermann** ergänzt, das Thema werde laufend bearbeitet. Es sei so wichtig, dass es in einer der folgenden Sitzungen gründlich behandelt werden könne. **Der Vorsitzende** ergänzt, es stelle sich auch die Frage, inwieweit Konsequenzen aus der Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie in Bezug auf die regionalplanerische Ausweisung vormals nutzbarer Flächen planungsrechtlich relevant seien.

**Herr Zeppenfeld** bittet anlässlich der Berichterstattung in der Presse zur hohen Zahl von Nichtschwimmern unter Kindern um Information hinsichtlich der Entwicklung dieser Zahl im Regierungsbezirk Arnsberg auch im Hinblick auf die Förderung von Schulschwimmen seit der letzten Behandlung des Themas Anfang 2009. Weiterhin bittet er um Darstellung der Maßnahmen, die aus der damaligen Analyse entwickelt worden seien. **Herr Regierungspräsident Dr. Bollermann** sagt eine schriftliche Antwort zu. In diesem Zusammenhang gibt er die Pensionierung des Leiters der Schulabteilung, Herrn Salomon, bekannt.

zu TOP 8: **Der Vorsitzende** erläutert den Sachstand. Als Tischvorlage ist ein mit der CDU-Fraktion abgestimmter Resolutionsentwurf der SPD-Fraktion verteilt worden, den er zur Diskussion stellt.

**Herr Ewald** erklärt, die Verfolgung eigener Interessen durch eine Region sei so lange unproblematisch, wie sie nicht auf Kosten anderer geschehe. Betreffende Befürchtungen seien jedoch nicht ausgeräumt worden. Er bittet um Zustimmung zur Resolution.

**Herr Reuter** teilt mit, die CDU-Fraktion unterstütze die Resolution. Auch in der innerparteilichen Diskussion habe sich die Befürchtung ergeben, dass es bei einer Realisierung zu einer systemfremden und herausragenden Stellung einer Region in NRW unter Benachteiligung der anderen Räume kommen werde.

**Herr Hansen** äußert gewisses Verständnis für den Ansatz des RVR, da sich die Probleme im Ruhrgebiet gravierend von denen im ländlichen Raum unterscheiden. Im Gegensatz zu den im RVR-Gebiet höheren Bevölkerungszahlen werde das Kriterium Fläche nicht gleichwertig berücksichtigt. Als Vertreter des ländlichen Raumes trage er aber die Resolution mit.

Auch **Herr Hoffmann** teilt mit, die Resolution mitzutragen. Die Argumentationsweise, die Bevölkerungszahl gegenüber der Fläche höher zu bewerten, müsse zurückgewiesen werden.

Ebenso schließt sich **Herr Dahlhoff** der Resolution an.

**Herr Reuter** verweist auf die Möglichkeit, besonderen Problemen durch interkommunale bzw. regionale Zusammenarbeit entgegenzuwirken, wie es bereits andere Regionen (s. Städteregion Aachen) realisiert hätten.

**Herr Brase** erklärt, die Angelegenheit dürfe nicht nur bezogen auf die Region des Ruhrgebietes gesehen werden, die Rheinschiene dürfe mit ihren Aktivitäten nicht vergessen werden. Er hält es für strategisch sinnvoll, an Kooperationen zu denken.

**Herr Hemme** verweist auf den vorliegenden Entwurf des Landesentwicklungsplans und die Diskussion auf Bundesebene zum Thema Metropolregionen, die in die Überlegungen einzubeziehen seien.

Der Regionalrat fasst **einstimmig** folgenden **Beschluss**:

1. Der Regionalrat verabschiedet die als Anlage IV beigefügte Resolution.
2. Adressaten der Resolution sind die Landesregierung (Ministerpräsidentin des Landes NRW, Ministerium für Inneres und Kommunales) sowie die Fraktionsvorsitzenden der im Landtag vertretenen Parteien und die Vorsitzenden der Regionalräte Detmold, Düsseldorf, Köln und Münster.

**Der Vorsitzende** wird sich mit den Vorsitzenden der anderen Regionalräte über das weitere Vorgehen abstimmen.

**Der Vorsitzende** beendet die Sitzung um 12:30 Uhr.

.....  
Droege, Vorsitzender

.....  
Abel, Ratsmitglied

.....  
Launhard, Schriftführerin

# ANLAGEN

**Anwesenheitsliste**

für die Sitzung des  
**Regionalrates**  
am 4. Juli 2013  
in Olpe

Beginn: 09:30 Uhr  
Ende: 12:30 Uhr

**Stimmberechtigte Mitglieder**

Name	anwesend
Abel, Roland	x
Banschkus, Bernd	x
Becker, Horst	x
Dahlhoff, Jürgen	x
Droege, Hermann-Josef (V)	x
Ewald, Wolfgang	x
Hansen, Fred Josef	x
Hoffmann, Axel	x
Kramer, Rolf	x
Niermann, Guido	x
Pendzich, Michael	x
Reuter, Elmar	x
Schneider, Hans-Walter	x
Schulte, Ludwig	x
Zeppenfeld, Friedhelm	x

**Beratende Mitglieder**

Name	anwesend
Arenz, André	
Brase, Willi	x
Brunsmeyer, Klaus	
Haardt, Ottmar	x
Hemme, Fritz	x
Molkentin-Syring, Monika	
Müller, Martina	
Niemand, Meinolf	x
Römer, Wolfgang	x
von Buchwald, Werner	x
Hochsauerlandkreis	x
Märkischer Kreis	x
Kreis Olpe	x
Kreis Siegen-Wittgenstein	x
Kreis Soest	x

V = Regionalratsvorsitzender

**Kommissionsmitglieder, die nicht dem Regionalrat angehören**

Goesmann, Gritta
Kirmizikan, Katja

**Gäste**

Beckehoff, Frank Landrat des Kreises Olpe
Gödde, Manfred Bürgermeister der Stadt Warstein
Groschek, Michael Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW
Tornow, Jan SIHK Hagen

**Bezirksregierung Arnsberg**

<b>Name</b>	<b>anwesend</b>
Dr. Bollermann, Gerd Regierungspräsident	<b>x</b>
Milk, Volker Regierungsvizepräsident	<b>x</b>
Kirchner, Michael Abteilungsleiter	<b>x</b>
Aßhoff, Ferdinand Abteilungsleiter/Regionalplaner	<b>x</b>
NN Abteilungsleiter	
Müller, Bernd Abteilungsleiter	
Sikorski, Andreas Abteilungsleiter	
Kopietz, Sebastian Persönlicher Referent	<b>x</b>
Söbbeler, Christoph Pressestelle	<b>x</b>
Krämer, Peter Dezernat 22	<b>x</b>
Siemer, Reinald Dezernat 25	<b>x</b>
Löser, Wolfgang Dezernat 25	<b>x</b>
Krusat-Barnickel, Bettina Dezernat 32	<b>x</b>
Evers, Rüdiger Dezernat 52	<b>x</b>
Mennekes, Andreas Dezernat 65	<b>x</b>
Storm, Jürgen Geschäftsstelle	<b>x</b>
Launhard, Karen Geschäftsstelle	<b>x</b>
Duffe, Birgit Geschäftsstelle	<b>x</b>

**TOP 2: Schwerpunktthema: Regionale Verkehrsinfrastruktur****Vortrag von Herrn Minister Michael Groschek, Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW, „Aktuelle Schwerpunkte der Landesverkehrspolitik“****Herr Droege, Vorsitzender des Regionalrates, CDU-Fraktion:**

Sie werden Verständnis dafür haben, dass ich, bevor der Minister das Wort ergreift, zwei drei Stichworte einwerfe, die aus unseren Diskussionen der letzten Wochen und Monate resultieren. Und ich will ausdrücklich auch vorausschicken, Herr Minister, dass in Anbetracht des großen Aufgabenbereiches, den ich eben zitiert habe, und der in der Bezeichnung Ihres Hauses erkenntlich ist, wir uns vielleicht nicht zwingend schwerpunktmäßig heute mit Fragen beispielsweise des Denkmalschutzes beschäftigen möchten, sondern aus gegebener Aktualität mit der Frage, wie geht es weiter mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hier in Nordrhein-Westfalen, wie gedenkt die Landesregierung mit den Meldungen umzugehen, die die Regionen abgegeben haben? Dann könnte ein Stichwort die Frage unserer überdurchschnittlich schlechten Straßenverhältnisse im Bereich der Landesstraßen sein, eine Frage, die sich teilregional insbesondere massiv in den letzten Monaten bemerkbar gemacht hat, der Sie sich auch persönlich – das will ich ausdrücklich sagen – zugewandt haben. Das betrifft die schwierige Situation regionaler Schwerlastverkehre vor dem Hintergrund schwieriger Straßenverhältnisse.

Und ich will auch durchaus hier in dieser Sitzung mitteilen, dass in der letzten Woche, am Dienstag, in einer Belegschaftsversammlung der Firma SMS vor 2.000 Mitarbeitern der Vorstand angekündigt hat, dass ein erster Teil der Produktion in den Düsseldorfer Hafen verlegt wird, weil man Angst hat, Verkehre im Winter insbesondere oder in der witterungsmäßig schwierigeren Jahreszeit nicht abwickeln zu können und damit verlässliche vertragliche Verabredungen mit Auftragnehmern nicht mehr einhalten kann. Das ist sicherlich für uns ein Alarmsignal.

Weitere Stichworte sind die Fragen Route 57, Obere Ruhrtalbahn, Ruhr-Sieg-Strecke und natürlich auch die Frage, wie gehen wir als Region im Wettbewerb mit anderen Regionen mit den Verkehrsthemen um, die uns bewegen, und wie stellen sich andere Regionen auf in Richtung des Bundes. Der letzte aktuelle Punkt, mit dem ich dann schliesse, findet sich als Überschrift in der heutigen Siegener Zeitung: „Dolchstoß für Südumgehung“, wo der Eindruck zumindest suggeriert werden könnte – ich sage es bewusst im Konjunktiv – als sei dies der Abgesang für dieses Thema, was ich persönlich im Grunde nicht nachvollziehen kann. Wir befinden uns heute im Planfeststellungsverfahren und nicht in Finanzierungsfragen. Die Finanzierungsfrage muss durch den BVWP beantwortet werden und nicht im Planfeststellungsverfahren. Dies aus meiner Sicht zur Klarstellung, ich gehe aber auch davon aus, dass im weiteren Fortgang der Diskussion heute zu diesem speziellen Punkt insbesondere die Bezirksregierung noch Stellung beziehen wird. Herr Minister, Sie haben das Wort.

**Herr Minister Groschek:**

Gerade ist ein wichtiges Stichwort angesprochen worden: Staatsminister a. D. Dr. Daehre, vormals sachsen-anhaltinischer Verkehrsminister, hat eine Kommission geleitet, die am 12. Dezember 2012 einen Bericht für die Landes- und Bundesverkehrsministerkonferenz vorgelegt hat. Seit diesem Tag spätestens haben wir schwarz auf weiß, dass in Deutschland Jahr für Jahr 7,2 Mrd. € zusätzlich investiert werden müssen, nur um den Verschleiß unserer Verkehrsinfrastruktur auf Straße, Schiene, Wasserstraße zu stoppen und zu reparieren. D. h. der Reparaturstau in Deutschland beträgt 7,2 Mrd. € und das 15 Jahre lang. Das ist die Summe, die wir zusätzlich investieren müssen, um nur das zu reparieren, was wir fahrlässiger Weise in den letzten Jahrzehnten auf Verschleiß gefahren haben, weil wir notwendige Reparaturen nicht geleistet haben und die Instandhaltung unserer Straßen-, Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur sträflichst vernachlässigt haben, jedenfalls im Westen der Republik, denn im Osten der Republik musste ja alles neu aufgebaut werden. Da war ja praktisch keine Straßen-, Schienen-, Wasserstraßeninfrastruktur vorhanden, jedenfalls keine, die

den westeuropäischen Maßstäben gerecht geworden wäre. Die Bundes- und Länderverkehrsminister haben keinerlei Zweifel an der Stichhaltigkeit dieser Zahlen, weil sie ja u. a. aus den Ländern Datenmaterial zugeliefert haben, Universitäten wissenschaftlich zugearbeitet haben und zwischen den Fachpolitikern auf Bundesebene ist das auch unumstritten.

Jetzt gibt es den Beschluss aus der Daehre-Kommission eine Bodewig-Kommission zu machen. Sie werden den ehemaligen Bundesverkehrsminister Bodewig kennen. Der hat diese Aufgabe übernommen. Einige Verkehrsminister der Länder dürfen dabei sein, u. a. auch ich aus Nordrhein-Westfalen, und wir werden am 27.09.2013, also rechtzeitig zu Beginn der Koalitionsverhandlungen auf Bundesebene zwischen wem auch immer, einen Instrumentenkasten vorlegen, der deutlich macht – mit Preisschildern – dieses Instrument bringt so und so viel Mrd. (Euro) in die Kasse, dieses Instrument bringt so und so viel Mrd. (Euro) in die Kasse, damit dann die Verhandlungsführer wissen, mit welchem Instrumentarium sie welchen Teil von Reparatur finanziell unterlegen sollten.

Es gibt auf Bundesebene zwischen den Fachpolitikern keinen ernsthaften Streit darüber, dass die Lkw-Maut verbreitert und vertieft werden muss. Es gibt über Details Streit – ich werde gleich auch klipp und klar meine Position, die vom Landtag Nordrhein-Westfalen gedeckt ist, skizzieren. Es gibt Streit auf Bundesebene bezüglich der Pkw-Maut. Der Bundesverkehrsminister sagt ja, die Pkw-Maut sei sinnvoll, weil sie kurzfristig einzuführen wäre und relativ schnell mehr Geld in die Kasse bringen würde. Ich halte das für nicht verursachergerecht, weil nicht die Pkw die verschleißauffälligsten Verkehrsteilnehmer sind, die den größten Schaden anrichten, sondern es sind die Lkw-Verkehre. Ein Vielfaches vom Schaden eines Pkw verursacht ein Lkw, nicht aus bösem Willen, sondern weil einfach die Lasten, die heute mit einem Lkw transportiert werden, bei Weitem die Prognosen – selbst der späten siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts – überschreiten. Damals gingen wir von Lkw-Lasten von 24 Tonnen aus, heute sind 44 Tonnen die Regel, und einige unter uns Verkehrspolitikern wollen ja selbst diese 44 Tonnen noch deutlich erhöhen.

Wir brauchen eine Verbreiterung und Vertiefung der Maut, d. h. nach meiner festen Überzeugung reicht es nicht, das Bundesautobahnnetz zu bemauten, sondern wir müssen auch die Bundesstraßen bemauten, weil sonst die Lkw-Verkehre von der Autobahn auf die Bundesstraße gehen. Wenn wir die Bundesstraßen bemauten, würden die meisten Lkw auf die Landesstraßen ausweichen. Wem erzähle ich, dass die in keinster Weise auf einen solchen Verkehr vorbereitet wären. Bemauten wir die Landesstraßen, weichen sie natürlich auf die Kommunalstraßen aus. Also brauchen wir eine allgemeine Bemautung aller Straßen in Deutschland, weil sowohl die Kommunen als auch die Länder als auch der Bund dringend mehr Einnahmen brauchen, nur um der Reparaturkosten Herr zu werden, die jetzt schon da sind. Jedes Jahr, das wir weiter auf Verschleiß fahren, vergrößert die Reparaturnotwendigkeit, wenn wir nur den Status-Quo erhalten wollen. Von den Wunschzetteln, die in Deutschland zu dem nächsten BVWP geschrieben wurden ist da überhaupt noch nicht die Rede. Wir reden nur über das, was jetzt schon vorhanden ist und sich in einem oft erbärmlich schlechten Zustand befindet.

Bei der Lkw-Bemautung haben wir ein Phänomen. Sie kennen alle – aus Ihren Gemeinden auch – das Phänomen, dass der stationäre Einzelhandel sich zunehmend zurückzieht. Die letzten sind die Lebensmittelläden, die große XL-Formate auf die „grüne Wiese“ setzen; die kleinen Filialen gehen aus den Ortsteilen zurück. Wir haben zunehmend Leerstandsprobleme und trotzdem ein explosionsartiges Vermehren der Logistikverkehre. Warum? Weil all das, was wir über das Internet bestellen, nicht durch das Netz geliefert wird, sondern durch den City-Lieferverkehr. Und die Umtauschhäufigkeit von internetgekauften Produkten ist um ein Vielfaches höher als die Umtauschhäufigkeit von stationär gekauften Produkten. D. h. wir leben mit dem Widerspruch, dass die Einzelhandelsumsätze in den Orten zurückgehen, gleichzeitig aber der handelsbedingte Lastverkehr deutlich zunimmt. Das führt dazu, dass bei zurückgehenden Steuereinnahmen ein erhöhter Verschleiß der Infrastruktur eintritt, und das beschreibt – glaube ich – hinreichend, warum wir ein Mautsystem brauchen, von dem auch die Kommunen profitieren, denn wenn nur der Bund profitieren würde, wäre das völlig unzureichend. Länder und Kommunen haben keine Reserven bilden können, um ihrer Verantwortung bei der Ertüchtigung der Infrastruktur gerecht zu werden. Und ich habe bis jetzt noch kein Wort über Brücken verloren, das machen wir gleich.

Der ADAC ist nicht bekannt als jemand, der für die Belastung von Verkehrsteilnehmern spricht. Aber der ADAC-Präsident Peter Meyer hat cora Publikum vor vielen IHK-Vertretern und Journalisten vor wenigen Wochen erklärt, er selbst halte die Forderung einer Pkw-Maut für die denkbar unintelligenteste Form der Finanzierung unserer Infrastruktur, er könnte sich mit dem ADAC alternativ vorstellen, drei Cent mehr auf die Mineralölsteuer und das für sieben Jahre. Damit müsste aus seiner Sicht das Reparaturproblem, was er auch offen einräumt, in Deutschland geregelt werden. Warum erwähne ich das? Nicht, weil ich jetzt der große Fan einer Mineralölsteuererhöhung wäre, sondern weil ich deutlich machen will, dass auch bei den gesellschaftlich relevanten Gruppen, die sich mit Verkehrsinfrastruktur befassen, längst Erkenntnisstand ist, dass es so nicht weitergehen darf und wir diesen Reparaturstau haben. Und wenn der ADAC schon einräumt, wir brauchen eine weit über die Steuerfinanzierung hinausgehende finanzielle Lösung, dann wissen Sie, was die Stunde geschlagen hat.

Was hat die Stunde geschlagen? Sie hat uns ein kalendarisches Mahnmal beschert, nämlich den 30. November 2012. Was war an diesem 30. November? An diesem 30. November erliefte mich der Anruf, dass die A 1-Brücke Rheinquerung Leverkusen möglicherweise komplett gesperrt werden müsste und es nicht sicher sei, ob sie überhaupt noch einmal für den Verkehr freizugeben wäre. Das war am 30.11. letzten Jahres. Wenige Monate davor – im August – war ich an dieser Brücke, weil sie mir vorgeführt wurde als Symptom für den Erhaltungszustand unserer Infrastruktur. Da nahm ich erstaunt zur Kenntnis, dass ein Dutzend Schweißer seit Jahren damit befasst war, die Haarrisse in diesem Brückenkörper durch Schweißarbeiten so im Griff zu halten, dass aus den Haarrissen keine wirklichen, die Tragfähigkeit begrenzenden Risse wurden. Ich muss gestehen, im August habe ich manche dieser Haarrisse optisch gar nicht wahrnehmen können und habe gedacht, die werden ja hier nicht „Blaumilchkanal“ spielen, sondern es werden wohl Risse vorhanden sein, die da bearbeitet werden. Wenige Monate später in der gleichen Brücke: Die Risse haben sich auf das Drahtwerk der Brücke übertragen, waren mit bloßem Auge zu erkennen, weil sie einen Bleistift, weil sie einen Finger in diese Risspalten stecken konnten. Das war ein Zustand, den der Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums, Rainer Bomba, mit den Worten kommentierte: „Herr Groschek, ich hätte mir nie träumen lassen, eine Brücke in einem solchen Zustand in Deutschland im Jahr 2012 in Augenschein nehmen zu müssen.“ Das hat dazu geführt, dass der Bund außerhalb seiner eigentlichen Zuständigkeit großzügiger Weise bereit war, uns bei den Planungskosten zu helfen, weil der Brückenneubau längst nicht geplant war. Rein rechnerisch – theoretisch kalkuliert und statistisch prognostiziert – hatten wir noch Jahre Zeit, mit dieser Brücke zu leben. Die Realität hat sich aber nicht an die Statistik gehalten und deshalb haben wir einen dringenden Neubaubedarf. Wenn alles gut geht und die Klageintensität unterdurchschnittlich bleiben wird, werden wir die A 1-Rheinquerung Leverkusen als Neubaubrücke 2020 fertiggestellt haben. Das Problem ist nur, niemand – erst recht nicht ich – wird dafür garantieren, dass die vorhandene marode Brücke – notdürftig repariert – bis 2020 überhaupt verkehrstauglich bleibt. Und damit alle noch einmal wissen, worüber wir reden: Das ist die Hauptmagistrale, auch in einem europäischen Fernstraßennetz, das ist eine Brücke mit einer Verkehrsbelastung zwischen 160.000 und 170.000 Fahrzeugen am Tag, davon zwischen 17.000 und 20.000 Lkw-Verkehren. Kommen wir gleich noch einmal zurück – im Sinne Modal Split, was uns das eigentlich alles signalisiert.

Diese Brücke nur schon teilzusperren, hat kaskadenartig dazu geführt, dass sich viele Lkw-Fahrer aufgrund des Zeitdrucks, Lohndumpings etc. nicht an die Teilsperren gehalten haben – sie haben das mitverfolgt – diese haben die Kölner Binnenbrücken genutzt, auch um eine Bemaufung auf den Umwegen zu umgehen. Das wiederum hat dazu geführt, dass die Stadt Köln heute konstatiert, die vier innerstädtischen Kölner Brücken weisen Beschädigungen in einem Reparaturvolumen von 150 Mio. € auf. D. h. all das, was sich an einem Symbol bildhaft zeigt, hat kaskadenartige Wirkung in das Netz, weil es eben nicht begrenzt bleibt auf die eine Engpassstelle, auf die eine Reparaturstelle. Das wiederum zeigt, wie fahrlässig national und selbst international – wenn sie die europäischen Verbindungen sehen – unser Umgang mit Infrastruktur ist. Wir reden über die Bundesrepublik Deutschland, die um die Ex-

portweltmeisterschaft ringt, die ansonsten gerne dabei ist, andere zu belehren, was wirtschaftlich angemessen ist, die sich selbst aber nicht dazu in der Lage sah, in den vergangenen zwei Jahrzehnten auch nur ihre Infrastruktur auf einem Status-Quo zu halten, geschweige denn international sinnvoll zu ertüchtigen.

Was ist so ein Lehrbeispiel, wo wir auch international versagt haben? Die Betuwe-Linie, die spielt eine wichtige Rolle bei der Belastung unserer Straßen. Warum? Weil die Betuwe-Linie, 1992 im Staatsvertrag zwischen Holland und Deutschland verabredet, Teil einer internationalen Güterexpressverbindung zwischen Rotterdam und Genua ist. Betuwe ist der Abschnitt Rotterdam–Duisburg-Hafen. Die Holländer haben gebaut, da rosten die Gleise seit 2007 vor sich hin. Wir sind dabei, den letzten Planfeststellungsbeschluss auf den Weg zu bringen. Wir unterschreiben wahrscheinlich vor der Bundestagswahl in einem angemessenen, auch öffentlich-inszenierten Rahmen die Finanzierungsvereinbarung; bei einem 1992 geschlossenen Staatsvertrag ist heute noch die Finanzierungsgrundlage zwischen Bund, Land und Deutscher Bahn die des Bottroper Pferdemarktes: Handschlag. Es gibt keinen schriftlichen Vertrag über die Finanzierung. Der wird jetzt geschlossen mit der Maßgabe, dass das Land bis an die Grenzen seiner Belastbarkeit 36 % der gesamten Investitionen im Rahmen von über 400 Mio. € übernimmt, damit auf dieser Strecke Personenverkehr in einer angemessenen Dichte und Geschwindigkeit zwischen Arnheim und dem Ruhrgebiet gewährleistet bleibt – und das lärmgeschützt für die Anwohnerinnen und Anwohner – und damit Güterverkehre dann in dem vorgesehenen 160 km/h Expresstempo rund um die Uhr fahren können.

Was hat das jetzt mit der Straßenverkehrsstruktur zu tun? Eine Menge. Dadurch dass wir diese Strecke endlich ertüchtigen, können wir endlich einen Großteil der in Rotterdam anlandenden Container von der Straße auf die Schiene verlagern. Und weil wir sagen, was für die Container recht ist, muss für die Berufspendler billig sein, haben wir gesagt, wir unterschreiben als Land eine Finanzierungsvereinbarung zur Betuwe, die uns 400 Mio. € kostet, nur dann, wenn Bund und Bahn sich verpflichten, für die Berufspendler endlich ihrer Verantwortung nachzukommen und eine seit 2006 bestehende Verpflichtung einlösen, nämlich die Finanzverantwortung praktisch zu übernehmen für den Ausbau und die Einrichtung des Rhein-Ruhr-Expresses. Der wird nicht nur auf der Strecke Köln–Bonn–Dortmund verkehren – da in Teilen im 10-Minuten-Takt – sondern der wird verkehren zwischen Aachen und Minden. Er wird den östlichen Teil des Landes noch nicht netzartig erschließen, aber es ist erst einmal ein Grundgerüst, über das wir reden. Das wird dazu führen, dass wir parallel zu den Container-Verkehren schätzungsweise auch bis zu 31.000 Pkw von der belasteten A 3 und anderen Straßen herunternehmen können und auf die Schiene bringen, weil dann für die Berufspendler nicht mehr nur das Prinzip „Ölsardine im Bummelzug“ gilt, sondern eine angemessen komfortable, sichere und schnelle Schienenverbindung zwischen den großen Berufspendlerzentren hergestellt ist. Das ist die Zukunft und dann kommen wir auch gleich zu den Anmeldungen zum BVWP.

Wir alle, die wir politische Verantwortung tragen, sind seit 20/25 Jahren auf den Parteitag schnell dabei ja zu sagen, wenn gefragt wird, wir packen die Güter von der Straße auf die Schiene. Über 90 % Zustimmung, 100 % in der Regel. Die Wirklichkeit sieht völlig anders aus. Parallel zu dieser Parteitagswirklichkeit gibt es die echte, nicht die politische, sondern die im Straßennetz. Da sind bis zu 80 % der Verkehrszuwächse nämlich nicht auf der Schiene gelandet, sondern auf der Straße, und haben ihren Teil dazu beigetragen, dass neben der Politromantik im verkehrlichen Alltag die Verschleißbelastung enorm gestiegen ist. Und das führt dazu, dass wir ein dramatisches Brückenproblem haben. Südwestfalen ist in Wirklichkeit die Industrieregion der Zukunft. Wir haben hier eine Arbeitsplatzdichte bezogen auf Einwohner, die das Ruhrgebiet schon seit Jahrzehnten nicht mehr aufweist. Deshalb muss man Südwestfalen nicht nur denken als Alpenvorland für unsere niederländischen Nachbarn, sondern man muss Südwestfalen auch denken als Wachstumsmotor für Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus. Wer diesen Wachstumsmotor auf Touren halten will, der muss natürlich für die Industrie Logistikkonzepte praktisch umsetzbar machen. Logistik funktioniert nur über eine angemessene Verkehrsinfrastruktur. Dann gucken wir uns einmal an,

wie die aussieht. Die sieht unauskömmlich aus, um das einmal vornehm zurückhaltend zu formulieren. Fangen wir einmal an mit der Schwerindustrie im Siegerland. Nachdem das Drama A 1 deutlich wurde, haben wir mit den Verantwortlichen unseres Ministeriums einen „Runden Tisch“ gebildet, haben Wirtschaft, Gewerkschaft, nachgeordnete Behörden versammelt – nichtöffentlich – und haben ihnen die Karten gelegt über den wirklichen Zustand unserer Infrastruktur. Danach war das Erschrecken groß; die Wirtschaft hat ab sofort gesagt – die IHK vorweg – wir setzen uns dafür ein, dass wir mehr Mautmittel bekommen unter einer Voraussetzung, diese müssen 1:1 im Verkehr landen und dürfen nicht wieder bei Schäuble in irgendwelchen Haushaltstiteln versickern. Die Wirtschaft hat das aufgegriffen und hat folgende Gemeinschaftsinitiative – wie ich das immer nenne „Wir reparieren Deutschland“ gegründet. Es gibt inzwischen eine gemeinsame Wirtschaftsinitiative, den Reparaturstau zu beseitigen, mehr Steuergeld in die Hand zu nehmen, mehr Nutzerfinanzierung in die Hand zu nehmen.

Wir haben gesagt, wir werden im Rahmen dieses „Runden Tisches“ auch dafür sorgen, dass die Siegerländische Industrie, die nicht nur ein hidden champion, sondern ein ganz öffentlicher, weltöffentlicher Champion ist, eine angemessene Zugänglichkeit zu den Häfen und Seehäfen hat. Es ist doch absurd und deshalb werden wir den Vorschlag auch nicht verfolgen zu sagen, dann müssen sie eben auf den Seeweg, auf den Kanal gebracht werden. Wir werden keinen Kanal ins Siegerland bauen, das kann ich Ihnen versprechen. Wir werden etwas anderes machen. Wir werden wie versprochen dafür sorgen, dass wir Korridore schaffen, damit jeweils die deutschen Nordseehäfen und Duisburg als Umschlagplatz für die Nordseehäfen der Benelux-Staaten erreichbar bleiben. Das muss man sich einmal vorstellen, das muss man sich einmal auf der Zunge zergehen lassen: In Deutschland – dem Europameister, was wirtschaftliche Leistungsfähigkeit angeht, dem Mochtegern-Exportweltmeister – müssen wir darum ringen, der exportorientierten Wirtschaft Korridore zu garantieren, dass sie ihre Güter überhaupt exportieren kann. Da frage ich mich, wo leben wir eigentlich? Wo sind wir hingekommen, dass es ein riesiger Kraftakt ist, zu sagen: Wir sparen euch 300 km Umweg. Die Entfernung, um ein Produkt von A nach B zu bringen, lag bei unter 50 km und der reale Weg, der beschritten werden musste wegen des maroden Zustands unseres Straßennetzes, war weit über 300 km lang. Das ist wirtschaftlich Nonsens, das ist ökologisch unverantwortlich und deshalb muss damit Schluss sein. Wir müssen der Wirtschaft Standortbedingungen schaffen, die angemessen sind, weil Wachstumsmotoren Jobmotoren sind. Und wer sich über prekäre Beschäftigung aufregt, muss dafür sorgen, dass Beschäftigung möglich bleibt in Deutschland und auch in Nordrhein-Westfalen. Das ist eine ganz einfache Sache.

Sie können davon ausgehen – da brauchen wir nicht nur über die Autobahnbrücken zu reden – wir haben den Auftrag des Bundes, wir sind da Bundesauftragsverwaltung, unsere Autobahnbrücken zu überprüfen. Da hat der Bund uns eine Liste an die Hand gegeben und hat gesagt, nach unseren Erkenntnissen, statischen Berechnungen sind von den weit über 800 Brücken, die man anpacken muss, diese 375 aus unterschiedlichen Gründen vorrangig. Die arbeiten wir jetzt Stück für Stück ab. Und die erste Schätzung unserer Experten war, für 375 Autobahnbrücken in diesem Zeitfenster gebaut, müssen wir über alles 3,5 Mrd. € für den Reparatur- oder Neubaubedarf kalkulieren. Inzwischen haben wir knapp ein Drittel dieser 375 Brücken „nachgerechnet“. Das Ergebnis ist, statt der ursprünglich prognostizierten 3,5 Mrd. € gehen wir jetzt davon aus, dass allein für Nordrhein-Westfalen ein Reparaturbedarf von mindestens 4,2 Mrd. € im Bereich der Bundesautobahnbrücken besteht. Da reden wir noch nicht über die sonstige Infrastruktur, auch nicht über die Landesstraßen, hier gehen wir von einem Reparaturbedarf von mindestens 650 Mio. € aus, die wir auch nicht nebenbei in der Landeskasse haben. Wobei bei den Kommunalstraßen wissen das viele Kommunen nicht, weil sie es nicht wissen wollen. Weil sie nämlich 1995 von der Deutschen Bahn AG einer Danaergeschenk bekommen haben, nämlich die Bahnbrücken. Und in welchem Belastungszustand viele dieser Bahnbrücken sind, kann man vermuten, aber viele Kommunen wollen das erst gar nicht genau wissen, weil sie dann den Reparaturbedarf möglicherweise in den Haushalt einstellen müssten und das würde vielleicht nicht jeder Kommunalaufsicht – Herr Regierungspräsident – gefallen.

Wir sind zuständig für die Bundesautobahnbrücken und für die eigenen Landesbrücken. Also sagen wir, da haben wir schon einen Reparaturbedarf von circa 4,5 Mrd. € + x. Dann wird gesagt, das ist doch gar nicht so schlecht. Dann ist die Bahn endlich gezwungen, dann müssen sie die Güter auf die Schiene bringen. Es gibt 1.400 Bahnbrücken in Deutschland, die akut reparaturbedürftig sind, die in einem deutlich – ich sage das einmal ganz zurückhaltend, weil auch Öffentlichkeit hier ist – die in einem deutlich miserablen Zustand sind und konkrete Reparaturbedürfnisse aufweisen. 270 von diesen 1.400 liegen in Nordrhein-Westfalen. Weil wir nun mal auch starkes, stolzes Transitland sind, weil wir europäische Verkehrsdrehscheibe sind. D. h. selbst wenn wir wollten und könnten, ließe die vorhandene Infrastruktur gar nicht ein so explosionsartiges Wachstum des Güterverkehrs auf der Schiene zu. Da müssen wir erst einmal viel, viel Geld in die Hand nehmen, um die Schieneninfrastruktur auf Vordermann zu bringen, nur zu reparieren, noch gar nicht neu zu bauen. Und ich bin noch gar nicht beim Bundesverkehrswegeplan, wie Sie merken. Und wir können noch addieren, dann wissen wir, über welche Summen wir reden. Und dann wissen wir, dass die berechneten 7,2 Mrd. € von Herrn Dr. Daehre die untere Grenze dessen ist, was wir 15 Jahre lang brauchen, um zu reparieren. Dann bin ich bei den Bahnbrücken.

Daneben gibt es auch ein paar andere Engpassstellen. Herr Prof. Dr. Hartwig von der Universität Münster hat die einmal für Nordrhein-Westfalen berechnet. Er ist auf einen horrenden Investitionsbedarf gekommen, nur um die vorhandenen Schienenengpassstellen zu beseitigen, die wir brauchen, um Güterverkehr besser als heute über die Schiene zu bewältigen. Da reden wir noch nicht über den sinnvollen Ausbau der Strecke beispielsweise Münster–Lünen, weil es immer so ein politisches Spielchen ist, da reden wir noch nicht über die zweigleisige Sanierung der Oberen Ruhrtalbahn, da reden wir noch nicht über Ruhr-Sieg. In einem solchen Zustand könnte man sagen, na gut, dann bleiben noch die Wasserstraßen, da ist noch richtig Platz. Die Wasserstraßen haben nur ein Problem, sie sind ungefähr so alt wie die Bahnbrücken. Die Bahnbrücken sind mehr als doppelt so alt wie die Autobahnbrücken. Und bei den Wasserstraßen haben wir ein Schleusenproblem und ein Brückenproblem. Das Brückenproblem liegt nicht in den Straßenbrücken, die über die Kanäle gehen, sie sind häufig relativ neu und weil sie keine Autobahnbrücken sind, in der Regel auch nicht so belastet. Sie haben ein anderes Problem, die lichte Höhe ist zu niedrig. Sie wurden konstruiert und gebaut zu einer Zeit, als noch nicht vorstellbar war, dass moderne wirtschaftliche Binnenwasserverkehre möglichst dreilagig laufen müssen, drei Container übereinander. Würde man heute diese modernen Binnenwassercontainerschiffe fahren lassen, kämen die nicht weit, jedenfalls nicht dreilagig. Deshalb müssen, um die Binnenschifffahrt intensiver nutzen zu können, viele Straßenbrücken überprüft und angehoben werden. Das ist nicht ganz so teuer wie ein Neubau, aber das ist auch teuer. Und dann haben wir noch das Schleusenproblem. Die modernen großen Binnenwasserschiffe, die sich rechnen und von den Reedern eingesetzt werden, haben ein Schleusenmaß, das viele Schleusen nicht fassen können, weil die Schleusen, die früher vor 80 Jahren gebaut wurden, zu schmal und zu kurz sind. Also könnten wir jetzt hochrechnen, wie sich die 7,5 Mrd. € zusammensetzen und würden sagen, das ist aber wirklich ganz knapp.

Jetzt kommen wir auf die Neubauseite, und zu dem was wir zusätzlich zu den 7,5 Mrd. € an neuen Wünschen haben bei Straße, Schiene und Wasserstraße. Deshalb kann ich sehr gut nachvollziehen und finde es ganz richtig, wenn sich der Bundesverkehrsminister heute hinstellt und sagt, die Zeit der Wunschzettel ist vorbei und ich werde diesen Quatsch nicht mehr mitmachen. Der Bundesverkehrsminister hat entschieden, die künftigen investiven Mittel im Verkehrsbereich nach dem Verhältnis 70 zu 30 aufzuteilen, mindestens 70 % der Mittel für den Erhalt, maximal 30 % für den Neubau. Das ist ein völlig anderes Verhältnis als heute. Bei den heutigen Verhältnissen haben wir schon die Situation – jetzt nur einmal bezogen auf den Regierungsbezirk Arnsberg – dass bei dem alten BVWP in dem aktuellen Investitionsrahmenplan von 2011 bis 2015 16 Projekte angemeldet waren. Dann haben alle gesagt, Investitionsrahmenplan ist die höchste Stufe, da ist schon richtig Geld vorhanden und nicht nur ein Blankoscheck, der erst später ausgefüllt wird. Jetzt, wo der neue praktisch vor der Haustür steht, sind real von den 16 Maßnahmen des Regierungsbezirks Arnsberg im Investitions-

rahmenplan – also der höchsten Stufe – lediglich vier im Bau. Und von allen nordrhein-westfälischen Maßnahmen, die noch im vordringlichen Bedarf sind, also die in der höchsten Stufe und noch längst nicht abgearbeitet sind aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003, sind bei den Ortsumgehungen ganze drei landesweit in diesem Jahr neu begonnen worden. Bei den Ortsumgehungen haben wir aber einen Stau, einen Meldestau, der ist gigantisch. Angemeldet waren zum Neubau ursprünglich 161 Ortsumgehungen. Gebaut wurden seit BVWP 2003 25 plus drei in diesem Jahr neu begonnene. D. h. wir werden circa um die 130 Ortsumgehungswünsche haben, die schon älter als 10 Jahre sind, die jetzt schon keine Realisierungschance hätten. Und wenn wir den jetzigen BVWP mit der jetzigen Finanzierung fortschreiben würden, können wir uns ausrechnen, dass wir ungefähr 40/50 Jahre brauchen, bis die letzte Ortsumgehung gebaut worden wäre. Wenn wir das so weitermachen, klappt das auch nicht, weil die Neuaufteilung schlechter ist für den Neubau, d. h. mit den jetzigen Altmeldungen, die schon vorhanden sind, würden wir durch sein, bei der neuen 70 zu 30-Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur vielleicht in 70/80 Jahren.

Was will ich damit sagen? Damit will ich sagen, das Anmeldeverfahren zum BVWP 2015 schwankt zwischen zwei Alternativen, einmal die für das Land konfliktträchtigen, relativ nah an der ehrlichen Umsetzungsperspektive liegenden Projekte zu melden. Das würde voraussetzen, dass wir uns noch bis zum Meldeschluss darauf verständigen, nach konsensfähigen Kriterien zu sagen: „Lass uns mal gucken, was von dem ganzen Wunschzettel, das sind nämlich über 300 Maßnahmen, die wir allen Ernstes Herrn Ramsauer auf den Tisch legen sollen, wirklich realisiert werden kann.“ Dieser hat bei einer etwas kleineren Zahl aus Bayern quasi öffentlich gesagt: „Die haben nicht mehr alle Tassen im Schrank.“ Wir würden in bayerischen Verhältnissen jetzt weitermelden, über 300 Projekte. Das würde mit Hohn und Spott in Berlin begleitet, aber wir könnten sagen: „Macht nichts, die Regionalräte sind alle zufrieden, 100 % weitergemeldet. Die Landtagsabgeordneten sind alle zufrieden, 100 % weitergemeldet. Unser Projekt ist im Rennen.“ Die Kommunalpolitik könnte am 24. Mai nächsten Jahres sagen: „Morgen wählen gehen, unsere Straßenprojekte sind gut im Rennen.“ Alles Papperlapapp. Davon werden schätzungsweise – nach den jetzigen Finanzverteilungskriterien – nicht einmal 10 % das Licht der wirklichen Bauphase erreichen. Alles andere werden Papiertiger bleiben. Wir können vielleicht noch Briefe austauschen: „Herr Minister, Sie müssen sich dafür einsetzen, die L x oder die B xy muss unbedingt gebaut werden.“ Dann kommt wieder das übliche Schreiben: „Ja, selbstverständlich und wir setzen uns dafür ein, aber wir müssen jetzt gucken, welche finanziellen Überlegungen der Bund vornimmt und sobald das klar ist, werden wir uns wieder melden.“ Diese Briefe sind Legende. Ich unterschreibe davon mehr als ein Dutzend in der Woche. Und das können wir so weitermachen bis zum St. Nimmerleinstag. Dann hat jeder die Gewissheit, dass er sich kümmert, nur das Kümmern führt letztendlich nicht zum Erfolg.

Die Alternative ist konfliktreich. Wir müssten dann sagen, jetzt gucken wir uns die noch einmal ernsthaft an und entscheiden dann, was wirklich realisiert werden kann. Wir sind noch unentschieden auf Landesebene. Ich gebe jetzt keine Prognose ab, wie das Meldeverfahren aussehen wird. Ich habe nicht nur geschildert, was ich für realistisch halte und was ich nicht für realistisch halte, die Begründung für die komplette Meldung ist dann immer: Wir waschen unsere Hände in Unschuld; das ist ja nur eine Meldung zur wirtschaftlichen Bewertung. Aber auch das halte ich für eine recht unangemessene Vergeudung von Steuergeldern. Warum? Weil mit dieser Bewertung natürlich ein erheblicher Planungsaufwand verbunden ist. Da wird hochintelligente und kompetente menschliche Arbeitskraft gebunden für die Bewertung von Projekten, die zum größten Teil bundesweit – ich kapriziere mich gar nicht auf die NRW-Meldung – keine Realisierungschance haben. Das ist genauso, wie in der Vorvergangenheit im Landesbetrieb Straßen, der hat alles und jedes beplant, Tunnelvorhaben, die seit 40 Jahren auf die Realisierung warten. Jeder weiß, dass die nie gebaut werden. Die Ingenieure haben mit viel Euphorie und langer Arbeitszeit hochbezahlt Projekte planen dürfen, die wunderbare Pläne waren und sind, aber die nie in die Wirklichkeit kommen. Deshalb glaube ich, muss man die Planung angemessen konzentrieren, auf die Realisierungsfähigkeit bringen, denn auch bei der Planung ist ein erheblicher Finanzbedarf vorhanden. Und wir haben eine Prioritätensetzung, die sich stärker auf die Erhaltung konzentrieren muss, weil da die dringliche Not ist, und weniger auf den Neubaubereich.

Bei der Schiene sehe ich das etwas anders, dort haben wir alle Schienenprojekte gemeldet, weil wir dringlich eine bessere Schieneninfrastruktur brauchen, um überhaupt Güterverkehre von der Straße auf die Schiene umzuleiten. Deshalb wollen wir, dass die Ruhr-Sieg-Strecke ausgebaut und ertüchtigt wird. Wir haben einen dringenden Bedarf in Nord-Süd-Richtung. Warum? Erstens weil die Zumutbarkeitsgrenzen im Rheintal überschritten sind. Die Menschen wehren sich dort jetzt immer handfester dagegen, dass rechtsrheinisch die Schienengüterverkehre so verdichtet werden, dass praktisch permanent ein Güterzug durch die Schlafzimmer fährt. Wenn Sie einmal im Rheintal waren in den letzten zwei bis drei Jahren, dann haben Sie mitbekommen, was ruhestörender Bahnlärm sein kann. Also, selbst wenn die Bahn sagt, mit Blockverdichtung, elektronischen Stellwerken kriegen wird mehr Verkehr auf die Strecke, ich glaube nicht mehr daran. Die Bürger werden sich irgendwann auf die Schienen setzen und dann werden wir Stuttgart-21-Verhältnisse im Rheintal haben. Also brauchen wir einen Bypass. Der Bypass ist theoretisch vorhanden mit der Ruhr-Sieg-Strecke.

Es ist ein großer Fehler gemacht worden bei dem Bau der ICE-Strecke zwischen Köln/Bonn und Frankfurt. Da hat man für den Personenverkehr lukrativ eine tolle Trasse gebaut, die sich vermeintlich refinanziert. Das war ja auch der Plan, die Bahn zur Börsen-Bahn zu machen statt zur Bürger-Bahn. Diesen Plan gibt es nicht mehr, die entstandenen Probleme müssen wir jetzt lösen. Damals hat man keine Güterzugstrecke gebaut, heute bliebe nur die Alternative Ruhr-Sieg auszubauen, das heißt im Wesentlichen das Steigungsproblem und den Tunnelquerschnitt in den Griff zu kriegen, denn das ist das Nadelöhr bei der Ruhr-Sieg-Strecke. Wir brauchen diese Ertüchtigung dringend. Herr Dr. Grube stimmt dem im Prinzip auch zu, aber wie alles im Leben ist auch das eine Frage der Priorisierung national und eine Frage der finanziellen Unterlegung. Das wird letztendlich davon abhängen, wie sich die neue Bundesregierung die Finanzierung von Straßen- und Verkehrsinfrastruktur insgesamt vorstellt, ob mehr Steuern und Mauteinnahmen hereinkommen oder nicht. Wenn wir mit dem heutigen Standard der Finanzierung leben müssen, werden wir u. a. auch das alle miteinander nicht erleben.

Wir brauchen unbedingt die Ertüchtigung Bahnknoten Köln, weil wir zwischen Koblenz und Köln einen Engpass haben, der Güterverkehre behindert und im Grunde Güterverkehre wieder auf die Straße zwingt mit dem Verschleiß, den ich Ihnen geschildert habe. Und wir brauchen eine Ertüchtigung Bahnknoten Dortmund u. a. wegen des Rhein-Ruhr-Express, aber auch wegen anderer für diesen Raum wichtiger Entscheidungen.

Über den Ausbau Obere Ruhrtalbahn habe ich gesprochen, da haben wir uns als Ministerium ausdrücklich hinter die Resolution des Regionalrates gestellt und bestärken den Bund darin, seine Position zu überdenken. Da muss man noch einmal gucken, ob man die Zahlen, die der Einschätzung des Bundes zugrunde liegen, aktualisieren oder durch Prognosen verbessern kann. Nach dem jetzigen Status jedenfalls hat der Bund signalisiert, wird er keinen Zweifel an dem Ausbaustatus aufrechterhalten wollen, aber man muss sehen, was möglicherweise in Zukunft erreichbar ist. Wir halten als Land diese Streckenverbindung für wichtig. Das haben wir, das habe ich auch selber bei meinen Besuchen bei der REGIONALE 2013 immer wieder betont.

Jetzt kommen wir zur A 46 und A 445. Die A 445 ist von uns auf den Weg gebracht worden. Es gibt jetzt noch Auseinandersetzungen im juristischen Bereich, ökologische Fragen, die beklagt werden. Man muss einfach ein Maß an Gelassenheit an den Tag legen. Wir haben das Planungsrecht, das wir wollten, es ist alles demokratisch legitimiert. Wir wollten diese hohen Hürden, die manche jetzt beklagen. Ich kann nur sagen, die A 33 ist ein Beispiel dafür, dass es sinnvoll ist, sich intensiv auf die Auseinandersetzungen mit Bürgerinnen und Bürgern einzulassen. Wir haben die A 33 jetzt praktisch ausgebaut, auch indem wir sieben Grünbrücken als Querungshilfen für Tiere gebaut haben und indem wir ein Überfluggitter geschaffen haben, das die Fledermäuse zwingt, vier Meter hoch zu fliegen, um die Autobahn zu queren. Das ist wichtig, damit diese Tiere nicht in den Lkw-Sog geraten und dann ums Leben kommen. Darüber kann man sich mokieren, da das große technische Bauten sind, die

sehr teuer sind, aber ich sage immer, besser die A 33 und alle anderen Autobahnen, die wir noch als Lückenschluss brauchen, mit viel Naturschutzaufwand gebaut als die A 33 und alle anderen ohne Naturschutzaufwand nicht gebaut. So einfach ist die Gleichung und das ganze Lamentieren hilft nicht weiter.

Jetzt habe ich viel über die Vergangenheit geredet, nur ansatzweise über die Zukunft. Eigentlich müssten wir über Mobilität 2.0 reden. Eigentlich müssten wir in Deutschland mit unserem wirtschaftlichen Vermögen darüber reden, bei der Mobilitätskonzeption für Güter und Mensch international Spitze zu sein. Das tun wir aber nur ganz rudimentär. Das, was wir machen müssten, ist Schritt für Schritt, systematisch dieses Land unter Mobilitätsgesichtspunkten und mit allen Verkehrsträgern so zu vernetzen, dass das Smartphone zum Zündschlüssel wird. Das ist jedenfalls unser verkehrspolitisches Ziel, wenn wir uns Stück für Stück befreien von der Altlast des Reparaturstaus. Wir brauchen einen völlig anderen Modal Split, dabei weiß ich, dass im sogenannten ländlichen Raum das Auto noch lange das Rückgrat für die Personenmobilität bleiben wird. Wer da andere Vorstellungen hat, irrt da nach meiner Meinung, darüber muss man nicht reden. Gleichwohl ist die autogerechte Stadt auch für den ländlichen Raum eher eine Horrorvorstellung, Los Angeles der 60er Jahre war das eine Zukunftsperspektive. Und deshalb muss man im großstädtischen Raum ganz schnell – weil da auch ein kultureller Wandel bei der jungen Generation stattfindet – eine ganz andere Struktur aufbauen. Da sind Vorbilder Münster und Bocholt mit 40 % innerstädtischem Radverkehr. Das sind nicht nur Freizeitverkehre, sondern auch Berufsverkehre, die über das Zweirad abgewickelt werden. Weiter steigend, weil Pedelecs und E-Bikes die entsprechenden Möglichkeiten bringen. Und wer jetzt meint, Münster und Bocholt, das ist das eine, aber unsere Wirklichkeit ist eine andere: London, New York, Wien nehmen Milliarden Euro in die Hand, um eine Radinfrastruktur in ihre Städte zu bringen. Boris Johnson, Bürgermeister von London – kennen wir alle – den blonden Wirbelwind, konservativ bis auf die Knochen, hat die City-Maut eingeführt und sagt jetzt, das ist nicht abschreckend genug. London ersäuft noch immer in der Pkw-Lawine, jeden Morgen. Jetzt bauen wir 10 Jahre eine Radinfrastruktur auf, damit wir dann die Pkw rigoroser aus der Stadt fernhalten können. Dann werden die Pendler in London verwiesen an den Nahverkehr oder an die Radwege und ich glaube, New York macht das ähnlich, Wien baut jetzt wahnsinnig aus.

Und ich glaube, das ist für den großstädtischen Raum die Zukunft, die Verknüpfung von Rad, ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr, wobei man da das Auto in der Regel gar nicht mehr besitzen muss, sondern praktisch nutzungsorientiert leihen wird. Das macht die junge Generation schon ganz alleine, wenn Sie einmal vergleichen, das Beispiel, das ich mir noch gestatte, als Leute in meinem Alter jung waren, haben wir in der Schule gestritten über den Golf GTI I. Im Zweifel entscheiden sich die jungen Leute heute für die Flatrate und nicht für die Benzinrechnung. Und deshalb müssen wir jetzt daran denken, wenn diese jungen Leute ins Berufsleben einsteigen, haben sie eine ganz andere Mobilitätshaltung. Viele im großstädtischen Bereich besitzen schon heute mit Mitte 20 keinen Führerschein, selbst das ist nicht mehr der erste Wunsch. Da müssen wir doch eine Verkehrsinfrastruktur haben, die diese mobil hält, sonst werden wir nämlich ein Problem bekommen, dass nur noch die städtischen Räume, die ländlichen Räume hochqualifizierte Fachkräfte kriegen, die diese andere Alternative – Qualität der Mobilität – bieten. Deshalb ist Münster Boom-Town, nicht nur wegen der Uni. Es gibt vier Boom-Towns unter Mietgesichtspunkten: das sind Bonn, weil die profitiert haben vom Hauptstadtwechsel – unvorstellbar, da haben die Milliarden und die Unternehmenswechsel gut getan – Köln, Düsseldorf und der Vierte im Bunde ist Münster, weil die eine Perspektive bieten, auch im Rahmen von Infrastruktur, die landesweit fast einmalig ist.

Damit sind wir beim Stichwort Radschnellwege: Bis zum 22.07. haben die Städte und Regionen die Möglichkeit, ihre Radschnellprojekte beim Land anzumelden. Wir werden dann gewichten und fünf aussuchen – wahrscheinlich regional angemessen verteilt, wenn die Regionen gleich gute Projektvorschläge gemacht haben – und werden dann für diese Projekte konkret eine Ausbauplanung angehen, damit wir neue Perspektiven für Pedelecs und Elektromobilität umsetzen. Denn ich bin sehr skeptisch, ob das Ziel, eine Million Autos als Elektroautos auf die Straße zu bringen, wirklich innerhalb des Jahrzehnts erreichbar ist. Aber ich

weiß, dass im Zweiradbereich der Boom mit Pedelecs und Elektrobike anhalten wird und dass wir dafür eine angemessene Infrastruktur brauchen und eben auch eine Alternative für Berufspendler, die vernünftiger und preiswerter ist, denn auch das Portemonnaie wird maßgeblich das Umweltbewusstsein mit beeinflussen. Ob wir es wollen oder nicht, wird der Energieverbrauch, auch der für das Automobil tendenziell kostenträchtiger und wird unter dem Strich nicht mehr sinken, auch wenn das täglich anders ist.

Die A 46 ist in dem einen Teilabschnitt im Bau, der andere ist umstritten. Jetzt gibt es unter uns gesagt einen vermeintlichen Konsens der Regionen. Auf Ebene der Landräte ist der – glaube ich auch – felsenfest vorhanden. Wenn man das dann einmal im Rahmen von Subsidiarität herunterzieht auf die Ebene der Bürgermeister und der Räte habe ich noch meine Zweifel. Und diese Zweifel würde ich gerne mit Ihnen gemeinsam ausräumen. Deshalb wird das Landesverkehrsministerium die betreffenden Akteure nach Düsseldorf einladen, um festzustellen, wie konkret und intensiv denn dieser vermutete regionale Konsens in der Praxis ist. Mein Eindruck ist, wir haben jetzt gut zwei Dutzend unterschiedliche Trassenvorstellungen erwogen. Die eine stieß in Wickede auf Ablehnung, die andere bei den Schwarzstörchen, die dritte wieder bei xy, die vierte in Menden. Es macht ja keinen Sinn, jetzt den zwei Dutzend theoretischen Trassen noch ein Dutzend Trassen hinzuzufügen. Wir sollten jetzt noch einmal sondieren, worüber wir eigentlich in Zukunft diskutieren. Und wenn das klar ist, dann können wir über die weitere Umsetzung und die politischen Schwierigkeiten reden, aber erst einmal sollten wir gemeinsam wissen, was ist denn das letzte Teilstück, was wäre denn der Lückenschluss A 46. Dazu wird eine ganz herzliche schriftliche Einladung ergehen.

Ich freue mich, von Ihnen heute eingeladen zu sein. Und jetzt sollten wir die Zeit nutzen, die noch bleibt – ich muss nämlich jetzt gleich zum Duisburger Hafen und da über die Hafenkonzepktion des Landes sprechen – um miteinander ins Gespräch zu kommen. Ich verspreche Ihnen aber, ich bleibe Südwestfale im Herzen, da mein erster offizieller ministerieller Termin das „Autofreie Volmetal“ war. Deshalb fühle ich mich dem Volmetal und der Region sowieso schon mental ganz besonders verpflichtet. Glück auf!

### **Diskussionsbeiträge**

#### **Herr Droege, Vorsitzender des Regionalrates, CDU-Fraktion:**

Herr Minister, herzlichen Dank für ihren fulminanten Vortrag, der unabhängig davon, wie man zu einzelnen Sachfragen persönlich steht, jedenfalls eins – für mich persönlich und für die meisten Anwesenden hier – wohltuend deutlich gemacht hat, dass endlich wieder in NRW „richtige“ Verkehrs“politik“ gemacht wird, unabhängig von den finanziellen Möglichkeiten. Ich will nur drei Stichworte aufgreifen und dann sofort die Diskussion eröffnen. Erstens habe ich persönliche Zweifel, ob es in Zukunft ein wesentliches Mittel der Verkehrsfinanzierung sein kann, Quellen zu erschließen, die nur bei der Lkw-Maut liegen. Die Belastungen für die Wirtschaft und ob dies wettbewerbsfähig betrachtet Sinn macht und zu rechtfertigen ist, müssen dann vielleicht auch noch andere diskutieren. Daneben liegt über allem die Frage – und das, denke ich, kann man als Fazit aus vielen Ausführungen Ihrerseits ziehen, wie steht NRW, wie steht die Bundesrepublik Deutschland zu diesem Industriestandort. Um nicht mehr und nicht weniger geht es bei der Frage, wie am Ende Verkehrsfinanzierungsfragen mit wem und gegen wen und durch wen auch immer beantwortet werden. Wie sieht es aus mit dem Industriestandort Deutschland? Ist man prinzipiell gewillt, diesen weiterhin zu sichern, nicht nur zu sichern, sondern zu stärken? Und der dritte Punkt konkret zur Ruhr-Sieg-Strecke: Die Region insgesamt von Hagen bis nach Gießen hat dieses Projekt in die politische Diskussion gebracht – unterstützt von gutachterlichen Bewertungen – und hat sozusagen nicht nur dem Land, sondern auch dem Bund im Grunde – ich drehe jetzt einmal den Spieß um – angeboten, diese Ruhr-Sieg-Strecke in der von Ihnen beschriebenen Bypass-Situation aktiv zur Verfügung zu stellen, allerdings unter einer entscheidenden Bedingung, die auch für andere Regionen von Ihnen richtigerweise reklamiert wurde: Lärmschutz. Ohne Lärmschutz kann es keine stärkere Frequentierung perspektivisch für die Ruhr-Sieg-Strecke geben, aber wenn dann überregional die Notwendigkeit eingesehen wird, hier eine Perspektive verkehrspoliti-

scher Art im Schienennetz zu eröffnen, dann muss es auch möglich sein, diese Lärmschutzfrage für diese Region entsprechend zu beantworten.

**Herr Reuter, Vorsitzender der CDU-Fraktion:**

Herr Minister, Herr Regierungspräsident, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, wir haben im Ältestenrat zu Beginn dieser Wahlperiode und hier im Regionalrat auch das Thema Verkehrspolitik zum Schwerpunktthema gemacht. Und insofern sind wir als CDU-Fraktion Ihnen, Herr Minister, sehr dankbar, dass wir den Verkehrsminister mit dem Parforceritt durch die Verkehrspolitik, zu den derzeitigen Problemen in der Verkehrspolitik auch mit dieser Deutlichkeit heute Morgen hier erlebt haben. Und auch was die persönliche Meinung und Einschätzung angeht, äußere ich herzlichen Dank. Wir haben die Verkehrspolitik zum Schwerpunktthema gemacht, weil wir erstens wussten, dass es eine Fortschreibung des BVWP in dieser Periode geben wird und es da, natürlich auch in Südwestfalen, eben konfliktträchtige Projekte gibt, die sie auch umfassend beschrieben haben. Und wir haben noch einen anderen Anlass gehabt – der ist auch schon ein bisschen älter, den haben Sie natürlich auch angesprochen – das ist der Zustand der Landesstraßen. Nun will ich zunächst mit den Landesstraßen beginnen. Wir haben eine Resolution im Regionalrat gefasst, in der wir etwas zur Finanzierung der Straßen gesagt haben. Wir erwarten keine Wunder, weil wir die Situation auch kennen, zwar nicht so in der Komplexität, aber im Wesentlichen eben schon. Und wir haben in der Resolution nach meiner Erinnerung ausgedrückt, es wäre wünschenswert, wenn es Szenarien zur Finanzierung dieses Instandhaltungs- und Reparaturstaus geben würde. Das will ich hier einfach nur noch einmal erinnern. Das ist das eine Anliegen, das andere Anliegen bei den Landesstraßen ist, es gibt zwei Gutachten von der Uni Siegen von dem entsprechenden Lehrstuhl, die da sagen, nach deren Auffassung gibt es objektiv einen gewissen Rückstau in Südwestfalen, der wohl größer ist als in anderen Regionen. Ich will das einfach nur noch einmal erinnern. Ich erwarte von Ihnen jetzt also keine Antwort, wie man das löst, dazu sind die Probleme auch insgesamt zu groß, aber wir möchten in der Zukunft keine Benachteiligung bei der Aufarbeitung des Reparaturstaus gegenüber anderen Regionen erfahren müssen.

Zurück zum BVWP, bei den Schienenprojekten will ich noch einmal bekräftigen – Sie haben das aber schon für sich selbst deutlich erklärt – dass uns eben der zweigleisige Ausbau der Oberen Ruhrtalbahn wichtig ist.

Dann komme ich natürlich auch noch einmal zurück auf die A 46. Da haben sie heute Morgen ein Angebot gemacht, das man auch tunlichst aufgreifen sollte, um das in einer bestimmten Intensität mit Ihnen zu erörtern. Selbstverständlich sind wir der Meinung, wie jeder Regionalrat in Nordrhein-Westfalen, dass alle Projekte gemeldet werden sollten, die wir hier beschlossen haben. Das wäre vielleicht auch für das Land das Einfachste. Das wäre für Sie nicht konfliktträchtig, zunächst also, dann erst später im Rücklauf, aber in aller Ernsthaftigkeit, eine Bundesautobahn in freiem Gelände enden zu lassen, ist ja kein Netzschluss. Was wir eigentlich immer in der Infrastrukturpolitik gelernt haben, ist, dass Straßen mit einer überörtlichen Verkehrsbedeutung sich auch in das Netz einbinden müssen, um eben ihre Leistungsfähigkeit zu behalten. Würde man diesen Lückenschluss nicht weiterverfolgen, wäre das überhaupt nicht gegeben und das bei einer Bundesautobahn. Danke.

**Herr Ewald, Vorsitzender der SPD-Fraktion:**

Herr Minister, wir möchten uns wirklich bedanken. Wir möchten uns bedanken für dieses klare Bekenntnis zu Südwestfalen. Wir möchten uns aber auch ausdrücklich bedanken für die Klarheit der Darstellung. Wir haben in diesem Gremium schon häufig über Verkehrspolitik diskutiert, auch mit Vertretern der Landesregierung, aber es ist wirklich ein Novum, dass so deutlich, so klar, aber auch so ehrlich über dieses Thema gesprochen wurde. Das muss man wirklich sagen, das hat sich mit Ihrem Amtsantritt sehr zum Positiven gewandelt. Herzlichen Dank dafür. Sie haben das, was uns bewegt, angesprochen, ich will das jetzt an dieser Stelle nicht wiederholen, sondern nur zwei Punkte aus unserer Sicht herausstellen. Natürlich brauchen wir mehr Geld im System und natürlich müssen wir dann dafür sorgen, dass das Geld

auch im System bleibt. Da gibt es viele Vorschläge, die liegen Ihrem Haus auch vor. Wir wünschen Ihnen bei der politischen Umsetzung Glück, eine gute Hand und viel Durchsetzungsvermögen. Das ist der erste Punkt. Der zweite Punkt – Sie haben es auch herausgestellt – es gibt einen direkten Zusammenhang zwischen der Qualität der Infrastruktur und den Arbeitsplätzen. Insofern können Sie nach Düsseldorf mitnehmen, dass es einen sehr sehr breiten, über alle Parteigrenzen hinweg bestehenden Konsens gibt hier in dieser Region für den Erhalt und für den Ausbau der Infrastruktur in vernünftigem Maß. Weil wir genau diesen Zusammenhang sehen. Wir haben – und das soll zunächst mein letzter Satz sein – wir haben den Eindruck, dass mit Ihnen auch die Landesregierung dieses Thema Infrastruktur sehr ernst nimmt und das Thema auch angehen wird. Auch dafür sind wir sehr dankbar. Schönen Dank.

**Herr Regierungspräsident Dr. Bollermann:**

Herr Minister, herzlichen Dank. Ich stelle für mich zunächst einmal fest: Erstens, die Botschaft ist angekommen. Die Ruhr-Sieg-Strecke wird mittlerweile nicht mehr kontrovers diskutiert. Das finde ich für uns in dieser Region eine zentrale Aussage und ich kann das nur unterstreichen, dass das, was für die Rheinländer beim Lärmschutz notwendig ist, man auch für den weiteren Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke sehen muss und insofern finde ich, die zentrale Botschaft, die Notwendigkeit, die wir auch für diese Industrieregion sehen, ist unumstritten.

Der zweite Punkt zu dem ich auch danke sagen möchte, ist die Einladung zur A 46. In der Tat muss man das auch unter dem Lichte der Planungsruinen – so will ich das einmal formulieren – und der begrenzten Finanzsituation sehen. Aber ohne Zweifel, wenn man das unter den wirtschaftlichen Aspekten sieht, muss es eine Klärung geben, auch für diese Region. Ich glaube, da gibt es auch eindeutige Beschlüsse. Auf der anderen Seite ist klar, wir haben ökologische Probleme in dem Kontext, die wir genauso sehen und bewerten müssen, aber am Ende des Tages kann es nicht so bleiben, wie Herr Reuter es gerade formuliert hat, dass eine Autobahn im Niemandsland endet.

Ich will noch zwei Aspekte aufgreifen. Ich denke, ganz wichtig für uns ist die Obere Ruhrtalbahn. Sie haben das ja eben zum Ausdruck gebracht. Da glaube ich, Herr Minister, dass die Bewertung der Deutschen Bahn möglicherweise auf alten Prognosen fußt. Und hier knüpfe ich an genau das an, was Sie eben unter dem Gesichtspunkt der „Mobilität für die Zukunft“ zum Ausdruck gebracht haben. Wenn wir Ihren letzten Gedanken ernst nehmen und den verknüpfen mit dem ersten Gedanken, nämlich dem Industriestandort Südwestfalen und der Mobilität der jungen Leute, dann ist für uns doch klar, wir kämpfen zurzeit mit einem Demographie-Problem. Wir verlieren Fachkräfte. Die Pendlerströme haben sich verändert. Und insofern brauchen wir Ruhr-Sieg und Obere Ruhrtalbahn auch zur Mobilitäterschließung dieser Region. Und genau das ist der springende Punkt, über den wir für die Zukunft reden müssen. Wenn das wirtschaftliche Herz Nordrhein-Westfalens jetzt woanders schlägt als in den letzten 50 Jahren, dann muss man sich darauf auch ausrichten. Dann muss man eine Mobilitätsstrategie für den ländlichen Bereich entwickeln, die dem auch gerecht wird. Da werden wir möglicherweise das ein oder andere noch mit Dezentralität, Vernetzung der Dörfer und Ähnliches zu diskutieren haben und dieses auch in den Blickwinkel nehmen. Aber eines ist doch klar: Dabei spielen die beiden großen Schienenstrecken sowohl für die Industrie, als auch für Pendlerströme eine entscheidende Rolle. Und das, was in der langen Vergangenheit zurück einmal von Bedeutung war, nämlich die mitteldeutsche Eisenbahnverbindung von Leipzig, Magdeburg bis ins Ruhrgebiet, die ist ja von der Bahn sträflich vernachlässigt worden. Und wenn man diesen Gedanken, auch Ihren letzten Gedanken der Mobilität im ländlichen Bereich ernst nimmt, dann kann man und muss man für diese Ruhr-Sieg-Strecke, dann muss man für die Obere Ruhrtalbahn kämpfen. Das sind die entscheidenden Adern auch für die Zukunft. Insofern möchte ich das herzlich mitgeben, ihren letzten Gedanken mit der Oberen Ruhrtalbahn noch einmal zu verknüpfen. Herzlichen Dank.

### **Herr Minister Groschek:**

Den Zustand der Landesstraßen will ich gar nicht beschönigen. Ich habe gesagt, wir gehen davon aus, dass wir bei den Landesbrücken aufgrund des Sanierungsstaus einen Investitionsbedarf von 650 Mio. € haben. Den haben wir genauso wenig in der Landeskasse separiert liegen, wie der Bund seine vielfach höhere Milliardensumme. Sie müssen dazu wissen, das Problem bei den Brücken ist auch deshalb groß, weil nicht alle Länder in gleicher Weise betroffen sind. Die ostdeutschen Länder fallen schon einmal per se durch den Rost; sie haben eine nigelneue Infrastruktur, was verständlich ist, weil sie nach 1989 erst aufgebaut wurde. Einige Bundesländer im Westen haben nicht ganz so viele Brücken. Wir zählen zu denen, die aus Gründen unserer geographischen Lage und der wirtschaftlichen und auch aus der logistischen Bedeutung Hauptbetroffene sind. Wir haben 7.000 km Autobahn und Bundesstraßen hier in NRW und damit ist eine Menge an Struktur vorhanden, die natürlich auch reparaturanfällig ist. Im Wesentlichen sind das sechs Bundesländer, die Hauptbetroffene der Brückenproblematik sind. Wir haben aber 16. Und jetzt können Sie sich vorstellen, welche Basarhaltung manchmal bei solchen Diskussionen an den Tag gelegt wird. Da wird Brücke gegen Schleuse ins Feld geführt. Deshalb ist wichtig, dass wir jetzt eine Grundstruktur der Finanzierung hineinbringen, von der Länder und Kommunen profitieren. Wir haben jetzt zwar die Entflechtungsmittel, um die gemeldeten Projekte der Kommunalstraßen umzusetzen, aber damit sind noch keine Sanierungsmaßnahmen für große Kommunalbrücken möglich. Auch das ist über die normalen Entflechtungsmittel überhaupt gar nicht abzugelten. Und wenn die Kommunen nicht eine zusätzliche Finanzierungsquelle erhalten, werden sich manche ganz schön – ich sage einmal – erstaunt umgucken, wenn die Probleme auf sie zukommen.

Herr Ramsauer hat uns auch schriftlich mitgeteilt, dass die Neubauquote, die Mittelquote, die zur Verfügung steht, ganz deutlich abgesenkt wird. Wir haben jetzt für den Neubau eine dreistellige Millionensumme und die soll deutlich abgeschmolzen werden auf ein mittleres zweistelliges Maß. Das zeigt, in der Finanzplanung macht der Bund schon Ernst. Das relativiert noch einmal die vielen Neubauwünsche in ihrer Umsetzungsfähigkeit. Wir beim Land haben ungefähr ein Verhältnis von 85 Mio. € an Erhaltungsmitteln und noch immer 44 Mio. € im jetzigen Haushalt für Neubau. Wir wollen das weiter zugunsten des Landestraßenerhalts verschieben. Sobald Neubaumittel freierwerden, verschieben wir sie zum Erhalt und bei den Neubaumaßnahmen schließen wir ab, was als Baustelle begonnen wurde. Wir fangen jetzt keine völlig neuen Landesstraßenprojekte an, sondern wir sagen, das, was begonnen wurde, wird beendet. Wir wollen auch keine Bauruinen im Land stehen lassen, aber jeden freien Euro packen wir in den Erhalt, weil der Erhalt absoluten Vorrang hat. Und mein Ziel ist 70/30 beim Land hinzukriegen, da sind wir nah dran, aber das haben wir noch nicht erreicht.

Als Botschaft am Rande: Die L 740 Medebach packen wir jetzt an; es sind Mittel freigeworden. Also da, wo wir Mittel freihaben, helfen wir auch, wenn die Not groß ist, und an dieser Stelle war bislang die Not groß; dort fließt also jetzt Landesgeld.

Die Lkw-Maut wird nicht alles sein, das ist klar, obwohl wir jetzt auch noch einmal darstellen können, warum Lkw-Verkehre im Vergleich noch preiswert sind. Aber das würde jetzt zu weit führen. Thema ist, dass beide großen Parteien, CDU wie SPD erklärt haben, nach der Bundestagswahl mehr Steuergeld in das System zu bringen. Also Nutzungstreit gibt es, gemeinsam sagen CDU/CSU und SPD mehr Steuergeld in das System. Wo das jedoch herkommt, ist politisch strittig. Aber dass man damit rechnen muss, dass mindestens eine, wenn nicht zwei Milliarden Euro mehr an Steuermitteln in den Investitionshaushalt kommen, ist klar. Das führt dazu, dass auch wir unsere Disposition beim Landesbetrieb verschieben müssen. Wir werden also, egal wie die Bundestagswahl ausgeht, mehr Geld für die Brückensanierung bzw. den Brückenerhalt bekommen. D. h. wir werden auch unsere Planungskompetenzen darauf konzentrieren. Es wäre ja absurd, Straßen zu planen, von denen wir vermuten, dass sie frühestens in 40 Jahren gebaut werden, aber dringend notwendige Brückenbaumaßnahmen nicht zu planen, weil wir sagen, unsere Planung ist auf die Straße konzentriert. Also werden wir auch da Planungskompetenzen so konzentrieren, dass das, was

realisierungsnotwendig ist und wahrscheinlich ist, Vorrang hat, und dass das, was Wunschzettel für das Christkind ist, nachrangig ist und nicht mehr als Schubladenplan angefangen wird.

Lärmschutz und Akzeptanz sind ganz wichtige Themen auf Schiene und Straße. Im Bereich Schiene haben wir für ganz Nordrhein-Westfalen ein Bündnis mit der Schweiz geschlossen. Wir wollen, dass der Schienenlärm dramatisch reduziert wird und wir unterstützen die Schweiz bei ihrem signalisierten Einfahrverbot für laute Güterzüge ab 2020. Dann wird die neue Gotthard-Tunnelverbindung offen sein. Dann wird also das andere Stück zur Betuwe-Linie mit dem neuen Bahntunnel durch das Alpenmassiv da sein und zu dem Zeitpunkt 2020 sagt die Schweiz, wollen wir auf unseren Transitstrecken, die irgendwann aus dem Tunnel herauskommen, nur noch leise Güterzüge haben. Das ist auch die Intention, die wir nur verfolgen können. Es wird gerade der Schienenbonus abgeschafft. Dazu müssen die Güterwagons umgerüstet werden von einer Technik, die über 100 Jahre alt ist, und heute der billigste Jakob ist, der nur vorstellbar ist. Die Graugussbremsbackenbremse, die führt dazu, dass das schön geschmiedete gegossene runde Rad innerhalb kürzester Zeit eierig wird, weil sie natürlich nicht symmetrisch bremst, sondern je nach Zufall. Und diese unrund gewordenen Räder verursachen diesen klackernden Krach, weil sie nicht rundlaufen und weil die Wagon-technik im Güterzugbereich über 100 Jahre alt ist, haben wir ein Problem, während die Wagon- und Loktechnik im Intercity-, im Personenbereich Stand der Technik ist. Da liegen also über 100 Jahre zwischen der Rad- und Bremstechnik ICE 3 und der Rad- und Bremstechnik Güterwagon. Das kann man sich wunderbar angucken beim Bochumer Verein, die das in einer Ausstellung haben. Da sieht man, dass auf der einen Seite der Fortschritt sich überschlägt und auf der anderen Seite 100 Jahre Stillstand ist. Das ist die Ideologie und die Mentalität, die hinter der Qualität des Schienengüterverkehrs liegt, 100 Jahre technologischer Stillstand gegenüber ICE 3, wenn sie die Räder vergleichen. Lärmschutz ist für die Akzeptanz notwendig, sonst kriegen wir keine Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt.

Hinsichtlich der A 46 ist das Definieren von Konsens, zu gucken, ob es den überhaupt vor Ort gibt, ganz wichtig, damit wir auch politisch in Düsseldorf miteinander diskutieren können, was denn an Problemen vorhanden ist. Natürlich gibt es unterschiedliche Auffassungen zur A 46. Die gab es 2011, da sind die dokumentiert worden und die gibt es heute noch. Aber bevor man miteinander in die Diskussion kommen kann, muss man ja wissen, worüber man redet. Und wenn ich hier bin, legen mir die IHK und die Landräte immer neue Resolutionen vor. Jetzt könnte ich die Einzelnen zitieren, die einzelnen Räte, die einzelnen Bürgermeister, die einzelnen Fraktionsvorsitzenden. Auf den Regionalversammlungen sagen sie alle hü und zu Hause sagen sie: „Gott bewahre, diese Trasse doch nicht, wenn dann eine andere.“ Wir müssen nur miteinander klarkommen, worüber wir jetzt wirklich reden. Dann kann man sich darüber auch streiten und auseinandersetzen. Aber so lange so viele Varianten als theoretische Linienführung in der Diskussion sind, geht der schwarze Peter immer reihum. Das Spielchen können wir jetzt noch zehn Jahre miteinander machen. Da halte ich nichts von und deshalb: Klarheit in der Region. Dann können wir uns auch politisch in Düsseldorf die Karten legen. Wir befinden uns in ganz bestimmten Strukturen und Verständigungsnotwendigkeiten und dann werden wir sehen, welches Ergebnis vorliegt. Aber die Einladung gilt, die wird auch noch offiziell und formalisiert kommen und dann geht es an dieser Stelle weiter.

Mobilität im ländlichen Raum: Wir brauchen Autos – da habe ich etwas zu gesagt – wir brauchen aber eine Mobilität, die auf der einen Seite ÖPNV garantiert und der ÖPNV muss im ländlichen Raum durch Bürgerbusvereine ergänzt werden. Das ist die eigentliche Erfolgsstory von ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Wir haben mit 111 Bürgerbusvereinen mehr als in ganz Deutschland. Das ist ein super Erfolgsmodell. Erfunden wurde der im westlichen Münsterland, in Heek-Legden. Da hat der Regionalverkehr Münsterland (RVM) sich aufgeregt, dass die Bürgervereine immer so tun, als hätten sie den Bürgerbus erfunden, dabei hat das Nahverkehrsunternehmen RVM den Bürgerbus erfunden. Sei's drum, tolle Sache. Das muss forciert werden. Wir brauchen, um die Mobilität im ländlichen Raum sicherzustellen, auch andere Infrastrukturdienstleistungen, eine ganz neue Qualität von Partnerschaft zwischen

staatlicher, städtischer Dienstleistung und bürgerschaftlicher Dienstleistung. Die Bürgerbewegung ist erst der Einstieg in eine neue Bürgergesellschaft, die wiederum Voraussetzung für das Funktionieren des ländlichen Raums in Zukunft ist. Wenn es uns nicht gelingt, im Rahmen dieser neuen bürgerschaftlichen Gesellschaft, dieser neuen Partnerschaft, Knotenpunkte zu definieren, wo wir im ländlichen Raum Infrastruktur jeglicher Art bündeln und vernetzen können, werden wir schneller als uns lieb ist das Phänomen auch in Nordrhein-Westfalen erleben, was schon halb Ostdeutschland entvölkert hat, dass nämlich die Entleerung des nicht-städtischen Raumes – um das mal so zu formulieren – rasant voranschreitet. Das hängt zusammen mit der Demographie, das hängt zusammen mit dem Bedürfnis nach neuer Versorgungsqualität, das hängt zusammen mit dem dramatischen Auseinanderbrechen der Familienbande. Wir gucken so gerne Familienserien und erleben dann aber, dass die Kinder, selbst wenn sie nicht böswillig sind, ganz woanders leben, als dass sie sich jeweils sonntags um Mutter kümmern können. Dann sitzt die Mutter in ihrem abgesparten Haus, stellt fest, dass die böse Volksbank sagt, du hast zwar schön viel gespart, Mutti, aber das Haus ist nur noch die Hälfte wert. Verkaufen kannst du es nicht, jedenfalls nicht, wenn du die Summe willst. Also die Menschen bekommen jede Menge Probleme, die wir gemeinsam bewältigen müssen und dazu brauchen wir nach meiner Meinung diese Partnerschaft; aber wir sehen schon, allein an dem vom Verkehr Abweichenden, es würde sich lohnen, dass wir einfach diese Diskussion fortsetzen.

**Herr Droege, Vorsitzender des Regionalrates, CDU-Fraktion:**

Ich erlaube mir noch einen Hinweis, damit auch dies ganz klar ist. Wir haben bisher über Landesstraßenfinanzierung diskutiert, nicht nur unter der Frage oder Perspektive, zu viel oder zu wenig Geld im System, sondern insbesondere auch über die systematische Benachteiligung dieses Raumes: Denn die Bemessungsparameter für die Zurverfügungstellung von Geld für unsere Straßen berücksichtigen nicht, dass die Landesstraßen häufig solitäre Verbindungen darstellen und Ausweichmöglichkeiten, z. B. Bundesstraßen, nicht vorhanden sind, wie in anderen Regionen.

**Herr Kramer, CDU-Fraktion:**

Herr Minister Groschek, meine sehr geehrten Damen und Herren, ich will etwas zur A 46 sagen, aber vorab erst einmal: Der Reparaturstau ist ja nicht wie das siebte Weltwunder über uns hereingebrochen. Fachleute – und nehmen Sie es mir bitte nicht übel, ich halte mich für einen solchen – haben das schon seit Jahrzehnten beklagt und immer wieder gefordert, dass Unterhaltung vorrangig behandelt werden muss vor Investitionen, weil sonst Volksvermögen verschleudert wird. Das vorab. Aber dann zur A 46, wenn es auch vielleicht etwas nervt. Am 01. September 2013, vor 51 Jahren, Herr Minister, bin ich als junger Ingenieur beim Landschaftsverband Westfalen-Lippe im Straßenneubauamt Letmathe angefangen. Letmathe hat sich befasst mit der Planung der B 7n, so wurde sie damals bezeichnet, die dann später zur A 46 aufgestuft worden ist. Bis heute – und ich bin schon lange in Rente – ist der Lückenschluss noch nicht vollendet, der für unsere Region – und das wurde eben mehrere Male gesagt – die vom produzierenden Gewerbe als Industriestandort der stärkste in Nordrhein-Westfalen, der drittstärkste in der Bundesrepublik ist, von immenser Wichtigkeit ist. Wir haben in Südwestfalen den Eindruck, dass wir in Düsseldorf – und das gilt nicht für Ihre Person, das sage ich ausdrücklich hier, damit man sich den Schuh nicht anzieht – in Düsseldorf nicht entsprechend wahrgenommen werden, denn sonst wäre es möglich gewesen, diesen Lückenschluss schon zu vollenden. Richtig ist auch, dass die Region sich nicht immer einig war. Ich habe aber – man möge mir das nachsehen – den Eindruck, dass manchmal auch von Düsseldorf irgendwelche Sachen aufgebaut werden, die so nicht richtig sind. Sie sprachen vorhin die unterschiedlichen Vorstellungen der einzelnen Kommunen an und nannten u. a. Menden. Menden wird auch gerne immer vorgeschoben. In Menden gibt es einen Ratsbeschluss pro A 46 aus dem Jahr 2002 oder 2003. Dann wird in Düsseldorf gesagt, das ist ja ein alter Ratsbeschluss. Ratsbeschlüsse gelten so lange, bis nicht ein anderer Ratsbeschluss gefasst worden ist. Es gibt in Menden eine positive Zustimmung zur A 46. Das ist richtig und ich denke, das sollte dann auch einmal registriert werden. Unstrittig ist, dass es einen absoluten Konsens bisher bei keiner großen Infrastrukturmaßnahme gegeben hat.

Man muss nur sehen, dass man es in einem großen Konsens herstellt. Mich freut sehr, dass Sie den Kommunen das Angebot gemacht haben, sich an einen Tisch zu setzen. Ich hätte Ihnen nämlich dann, Herr Minister, die WAZ vorgelesen vom 01. oder 02. September 2012, wo Sie zur A 52 gesagt haben, Sie wollten mit den entsprechenden Städten kommunizieren und notfalls – das ist auch ganz interessant – einen Ministerentscheid herbeiführen. Ich wünsche mir von Ihnen, dass Sie genau mit so viel Herzblut die A 46 vorantreiben, wie Sie richtigermaßen die A 52, die von einer sehr großen Bedeutung ist, auch noch ins Fahrwasser bringen. Ich darf mich für Ihren Einsatz für die A 46 vorab schon – und ich hoffe, dass ich da keinen Fehler gemacht haben werde – recht herzlich bedanken.

**Herr Brase, DGB, Arbeitnehmervertreter:**

Herr Minister, Herr Vorsitzender, ich bin sehr dankbar als Vertreter des DGBs darüber, dass Südwestfalen als Industriestandort auch wirklich, mindestens in Ihrem Hause, möglicherweise auch in anderen Häusern der Landesregierung angekommen ist. Es geht nicht nur um die Politiker im Landtag, sondern es geht auch um die Häuser. Dass man begreift, dass man Industriestandorte weiterentwickeln muss und dass man bestimmte verkehrspolitische Notwendigkeiten erkennt.

Und ich wäre noch dankbarer, wenn es gemeinsam mit Ihnen gelänge, auch innerhalb der EG und beim Bundesverkehrsminister der Ruhr-Sieg-Strecke den Bedeutungsrang zu geben, den sie zukünftig haben wird und haben muss inklusive Lärmschutz. Ich sage es deshalb, weil es nach wie vor Berechnungen und Untersuchungen gibt, die diese Strecke herabgestuft haben. Und wenn man solche Parameter mit in die Entscheidung hineingibt, stehen wir erst recht etwas schlechter da, also müssen wir politisch mit Hilfe unserer Landesregierung dafür sorgen, dass diese damalige Erstuntersuchung nicht mehr das zentrale Entscheidungsmerkmal auf der Bundesebene ist. Da finde ich Ihre Unterstützung sehr gut und sehr richtig.

Letzte Bemerkung: Wir sind mittlerweile nicht nur aus dem Siegerland – aber dort sehr stark – darauf angewiesen, dass der Schwerlastverkehrsbereich läuft. Also wie ich höre, geht es in der Arbeitsgruppe gut voran, dafür herzlichen Dank. Aber wir müssen in die Zukunft schauen. Das ist nicht nur die Brückensanierung, sondern auch die ein oder andere Ortsumgehung in bestimmten Bereichen, die wir einfach haben müssen, um auch zukünftig diese Produkte transportieren zu können. Und wenn man ja sagt zum Industriestandort Südwestfalen, dann muss man genau hier verkehrspolitisch ansetzen, denn das, was der Bundesverkehrsminister sagt, was er am Sonntagabend gesagt hat, die schweren Güter alle auf das Wasser, das können wir uns in Südwestfalen abschminken. Das ist noch schlimmer als ein Karnevalswitz. So kann man mit einer Industrieregion nicht umgehen und das Beste ist, dass wir dafür sorgen, dass wir die notwendigen Maßnahmen kriegen.

**Herr Hansen, Bündnis 90/DIE GRÜNEN:**

Herr Minister, meine Damen und Herren, vielen Dank für Ihre Einlassung, das ist ja das, was wir schon seit Jahren im großen Konsens hier im Regionalrat sagen, wir müssen Instandsetzung vor Neubau betreiben, weil man auch letztendlich dies tun muss; der Politiker vor Ort lebt gern davon, dass er Neubaumaßnahmen verkünden kann. Das schlägt hier auch bei dem ein oder anderen immer wieder durch. Aber ich glaube, das haben wir insgesamt in der großen konsensualen Linie hier im Regionalrat im Griff. Wir sind alle der Meinung, dass wir die vorhandene Infrastruktur entsprechend ertüchtigen müssen, vielleicht auch – und das ist ja wirklich ein Riesenproblem – ob wir den Schwerlast-, vielleicht sogar den Schwerlastverkehr ausbauen müssen. Das ist ein Problem, das wir tatsächlich vor uns sehen, Transporte werden unmöglich durch den Straßenzustand und durch den Zustand der Brücken. Ich bitte darum, dass zu berücksichtigen, weil es wichtig ist.

Einen Satz möchte ich noch zur A 46 sagen. Ich finde den Vorschlag hervorragend. Ich habe gehört, dass das auch im Sinne der Naturschutzverbände so ist. Klaus Brunsmeier, der heute nicht anwesend ist, hat mich ausdrücklich darum gebeten, das noch einmal zu sagen. Wir glauben, dass solche konsensualen Gespräche, aufklärende Gespräche sehr wichtig sind, um zu sehen, was tatsächlich noch möglich ist, wo der geringste Widerstand, auch im Sinne

von tatsächlichen Sachwiderständen zu erwarten sein wird. Und wenn wir da eine Linie finden, dann ist das sicherlich nicht umsonst. Vielen Dank.

**Herr Schneider, SPD-Fraktion:**

Sehr geehrter Herr Minister, sehr geehrte Damen und Herren, ich habe eine kurze Ergänzung zum Thema Mobilitätsprogramm im ländlichen Raum. Wir haben dort vor zwei Jahren einen Antrag im Rahmen der REGIONALE gestellt, der hieß Mobile for you. Das war ein sehr gut ausgearbeitetes Konzept – wie ich meine. Es ist leider wegen fehlender Förderzugänge nicht genehmigt worden. Und es wäre eine Blaupause vielleicht für ein Mobilitätsprogramm für den ländlichen Raum. Das könnte man sich im Ministerium vielleicht noch einmal anschauen, als Modellprojekt für die Entwicklung des ÖPNV im ländlichen Raum.

**Herr Droege, Vorsitzender des Regionalrates, CDU-Fraktion:**

Wir sollten den Punkt im Protokoll festhalten, um in einer der nachfolgenden Kommissionsitzungen ggf. darauf zurückzukommen.

**Herr Hoffmann, FDP:**

Ich möchte mich dem Dank auch gerne anschließen, aber ich möchte noch auf einen Punkt hinweisen, von dem ich der Auffassung bin, dass wir uns vielleicht auch gar nichts mehr vormachen sollten. Ich glaube, dass die Frage, ob man das alles im Konsens lösen kann, sich schlicht und ergreifend erledigt hat. Das kann man nicht mehr. Die Partikularinteressen, die jeweils vorgebracht werden, sind immer gut begründet, weil sie ja auf einen Hintergrund bezogen sind. Und ich würde Sie an dieser Stelle einfach nur ermuntern wollen, auch wenn es vielleicht nicht immer angenehm ist – das glaube ich gerne – irgendwann auch gegen jemanden zu entscheiden. Der dauernde Hinweis auf eine weitere Konsensrunde – nach 51 Jahren Planungsdauer – können wir jetzt nicht mehr hinnehmen. Dazu meine konkrete Frage: Erwägt denn die Landesregierung ein Landesplanungsbeschleunigungsgesetz – da muss man dann nur einen technischen Namen für finden – zu machen, weil nicht die Frage ist, haben wir einen Konsens hergestellt, sondern, wenn ein Konsens hergestellt ist, stellt sich die Frage, hält dieser denn auch für die nächsten 15 Jahre bis 20 Jahre. Wir haben es ja gerade gehört mit dem Rat in Menden 2002. Also meine Bitte wäre, vielleicht an dieser Stelle ein Planungsbeschleunigungsgesetz oder etwas ähnliches zu machen, damit, wenn dann am Ende einer Beratung eine Entscheidung getroffen ist, dass diese auch zügig umgesetzt werden kann. Denn manche der Verlagerungen, die wir haben, haben ja etwas damit zu tun, dass einfach nicht angefangen worden ist, weil die technischen und rechtlichen Verfahren so lange gedauert haben. Wenn man das ändern könnte, wäre das ein sehr positives Element. Schönen Dank.

**Herr Droege, Vorsitzender des Regionalrates, CDU-Fraktion:**

Nach der deutschen Wiedervereinigung gab es ja ein Verkehrswegebaubeschleunigungsgesetz, das dann bedauerlicherweise ausgelaufen ist.

**Herr von Buchwald, IHK Arnsberg, Hellweg-Sauerland, Arbeitgebervertreter:**

Herr Minister, Herr Regierungspräsident, Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, zunächst noch einmal herzlichen Dank für die klaren Worte zum Wirtschaftsstandort Südwestfalen mit den Notwendigkeiten, die das für die Verkehrsinfrastruktur bedeutet. Als Vertreter der Wirtschaft kann ich Sie da nur unterstützen. Wollen wir den Wirtschaftsstandort zukunftsfähig erhalten, brauchen wir auch die entsprechenden Maßnahmen im Verkehrsbereich.

Für den Termin zur A 46 ebenfalls vielen Dank. Ich halte es für absolut wichtig, weil die Konsensfrage geklärt werden muss und weil dies sicherlich am ehesten das Ministerium klären kann. Eine Bitte hätten wir allerdings von Seiten der Wirtschaft, dies nicht nur mit den Kommunen und ohne Unternehmen zu machen, sondern auch mit der Wirtschaft, die durch die Trasse berührt ist.

Zur A 445, die Sie kurz erwähnt haben, auch die ist für uns wichtig, weil sie die Zuwegung Richtung Norden und Osten, Richtung A 2 bedeutet. Ich kenne die Nutzen-Kosten-

Verhältnisse seit über 20 Jahren, wir hoffen sehr, dass wir da jetzt endlich zu einem Ende kommen.

Wir haben dann noch ein Problem an der B 55, das uns zunehmend Sorge macht. Sie wissen, eine ganz wichtige Nord-Südverbindung für Südwestfalen von Ostwestfalen bis ins Siegerland hinein. Das größte Problem zurzeit liegt in Erwitte. Wir hatten nämlich schon einmal fast einen Planfeststellungsbeschluss, der dann aber wegen EU-rechtlicher Bedenken zurückgezogen werden musste. Seitdem bringt uns dies auch Nachteile wegen der Nachbesserung zum Schutz von Wiesenweihen und anderen Vögeln. Die Konsequenz ist, dass wir inzwischen dort Überschreitungen der Stickoxidwerte haben an der Stelle, wo eine Umweltzone für Erwitte entlang der B 55 mit der Konsequenz droht, dass Kommunen und Wirtschaft zurzeit gemeinsam darüber nachdenken, die Verkehre von der Bundesstraße weg zu dirigieren auf nachgeordnete Straßen. Das ist aus meiner Sicht eine ganz schlimme Lösung. Wir brauchen die B 55 Ortsumgehung, dann hätten wir dieses ganze Theater nicht.

Letzter Punkt Landesstraßen: Herzlichen Dank dafür, dass Sie die L 740 angehen. Medebach ist eine der Gemeinden, die nur über das Landesstraßennetz erreichbar sind. Da gibt es keine Bundesstraße, aber es gibt auch viele andere Wirtschaftsstandorte hier in Südwestfalen, die nur an Landesstraßen liegen. Es ist wichtig, dass wir auch da den Standard verbessern. Ich kann da nur noch einmal an Herrn Reuter erinnern, ein Thema, das wir angehen müssen, weil Südwestfalen da tendenziell benachteiligt ist.

**Herr Ewald, Vorsitzender der SPD-Fraktion:**

Herr Minister, zum Schluss möchte ich Ihnen gerne eine Anregung mit auf den Weg geben. Wir wissen, dass wir viele Baustellen haben werden. Dass viel repariert werden muss. Wir wissen natürlich auch, dass es viele Staus geben wird. Die Anregung ist die, für ein Baustellenmanagement zu sorgen, das diese Staus auf das unbedingt Notwendige reduziert. Die Anregung ist auch, das zur Chefsache zu erklären und den Landesbetrieb mit den Mitteln und Möglichkeiten auszustatten, die es dem Landesbetrieb erlauben, die Baustellen auf das unbedingt notwendige Minimum zu beschränken.

**Herr Becker, CDU-Fraktion:**

Lärmschutz, Rheinschiene, Bundesautobahn, Südwestfalen an Wochenenden, denken Sie auch bitte an hochdrehende Motorräder, die uns hier die Wochenenden tatsächlich zur Qual machen. Die haben nämlich keinen wirtschaftlichen Sinn, weil sie nicht zur Arbeit fahren und keine Lasten transportieren. Danke schön.

**Herr Minister Groschek:**

Als leidenschaftlicher Motorradfahrer will ich nur darauf verweisen, dass wir ja auch die Tempobeschränkung auf der A 45 genau aus dem Grund gemacht haben. Wenn es trotzdem zu Lärmbelästigungen kommt, sind das alle illegale Krachmacher. Die Auspuffanlagen, die heute vom TÜV abgenommen werden, verursachen eher ein leises Säuseln. Von daher ist das auch ein Problem der polizeilichen Kontrolle. Die könnte verstärkt werden, wenn der Einsatz bei Bagatellunfällen weniger wäre. Das würde aber auch den Stau minimieren, aber das sehen viele Polizeibeamte nicht so. Sie sind dann sauer, wenn ich sage, sie sollen sich weniger um die Bagatellunfälle kümmern und mehr um das wahre Leben, weil das alles mit Einsatzzeiten zusammenhängt; aber das sollten wir jetzt an dieser Stelle nicht vertiefen.

Ich komme jetzt erst einmal auf die erste Frage zurück, von Herrn Kramer bezüglich der langen Verfahrenslaufzeiten. Ich will versuchen, das, was immer liegen geblieben ist, einfach jetzt zu klären. Ich maße mir nicht an, im Zweifel treffe ich einen Ministerentscheid, da würden mir die Landtagsabgeordneten, Kommunalverantwortlichen sehr schnell die Grenzen aufzeigen. Aber ich will, dass bei allen Problemen, die wir seit Jahrzehnten mit uns herum-schleppen – A 52 seit 1971 beispielsweise – wir eine Klärung herbeiführen und das lösen, was zu lösen ist. Denn dieses Schwarze-Peter-Spiel hat nicht nur das Klima vergiftet, sondern Standortabsurditäten produziert, die Luxus sind, den wir uns nicht mehr erlauben kön-

nen. Und deshalb ist es meine ureigenste Verantwortung, diesen Kappes so weit zu reduzieren, dass man wirklich weiß, worüber man sich denn eigentlich noch streitet. Und das andere, was nur hinter dem Vorhang als Geisterkulisse hin- und hergeschoben wird, einfach aufzuräumen und zu bauen, das, was bautechnisch möglich ist und nur noch das konzentriert als Streitpunkt offen zu halten, was nicht anders zu klären ist.

Und genau das Gleiche schwebt mir bei der A 46 vor. Es gibt sicherlich ganz viele gute Gründe, auch gegen diesen Lückenschluss zu sein. Das will ich überhaupt gar nicht einfach so mit einem Handstreich machen nach dem Motto, Lückenschluss ist generell gut. Sondern viele würden mit einer sehr großen Ernsthaftigkeit sagen, es gibt diese naturschutzrechtlichen Bedenken, es gibt jene Bedenken und die bitten wir, ernst zu nehmen. Ich übertrage das einmal auf die A 52. Da haben wir jetzt für unseren großen „Runden Tisch“ auch die sehr intensiv im Thema steckenden Gesundheitsinitiativen und Umweltinitiativen eingebunden. Diese haben ihre Beiträge dazu gebracht. Herausgekommen ist ein Paket, das wir mit den Verantwortlichen vor Ort Anfang nächster Woche erörtern werden, das aus ganz unterschiedlichen Maßnahmen besteht. Da geht es also nicht nur um den Turmbau zu Babel, der da jeweils geplant wird, sondern da geht es um ein Mobilitätspaket, das den Menschen einen Fortschritt bringen soll. Das ist die Art und Weise, wie ich sage, als Minister habe ich eine Verantwortung und eine Lösung zu offerieren, die nach meinem Ermessen mit gesundem Menschenverstand nicht abzulehnen ist, nur um einfach diejenigen, die aus Prinzip nein sagen, in eine Argumentationsnot zu bringen, nicht diejenigen, die rationale Gründe haben, auch wenn die von der Mehrheit nicht geteilt werden, sondern die – ich sage jetzt einmal – Querulantengeister, die wir haben, die wir ja auch brauchen in einer lebendigen Demokratie. Deshalb will ich ja nur wissen, worüber wir dann letztendlich streiten. Und da können wir unter uns ehrlich sein, es gibt doch auch in der Kommunalpolitik im Grunde dieses einhellige Votum, aber wenn Sie danach fragen, welche Linienführung meinst Du denn mit Deinem Ja, dann kommen ganz unterschiedliche Linien heraus. Ich will den Kommunen nichts, sie haben alle gute Gründe für ihre sachlichen Argumente, aber sie müssen genauso offen und ehrlich ihre Karten auf den Tisch legen, wie die Naturschutzbedenkenträger, die völlig zu Recht naturschutzrechtliche Bedenken anführen.

Dann bin ich noch einmal bei der A 33, Das war ein teurer und zeitintensiver „Spaß“, aber er hat zum Erfolg geführt. Alle Anliegerklagen – und das waren mehr als ein Dutzend – wurden abgeräumt, weil wir ganz ernsthaft mit den Bedenken umgegangen sind. Dann haben wir schlussendlich gesagt, alles klar, Ihr wohnt praktisch mit Eurer Kaffeeterrasse an der Autobahn und wollt sonntags in Ruhe auf der Autobahn hocken. Das machen wir. Damit Du in Ruhe Kaffee trinken kannst, kriegst Du nicht nur eine Lärmschutzwand, die auch optisch erträglich für Dich ist, wenn Du da sitzt, sondern Du kriegst auch den offenporigen Asphalt (OPA) vor die Haustür gekippt, der völlig zu Unrecht diskreditiert wird, der deutlich Lärm reduzierend ist. Und nachdem die Menschen dann auch eine Hörprobe mitgekriegt haben, ohne OPA mit OPA, haben sie gesagt, wenn ihr das so macht, ziehen wir die Klagen zurück. Das ist ein vernünftiger Umgang mit Bürgerbedenken.

Und mit den Naturschutzverbänden sind wir mit der gleichen Ernsthaftigkeit umgegangen. Da wurden eben sieben Grünbrücken gebaut. Das sind Betonbrücken, da schütteln viele den Kopf und sagen, wie kannst Du für die Pflanzen und die Tiere so eine Brücke bauen. Sieben Stück haben wir gebaut und das Fledermausfanggitter, damit die naturschutzrechtlichen Bedenken erledigt sind. Dann hat nur noch ein Naturschutzverband geklagt, alle anderen haben gesagt: gut, sehr ernsthafte Auseinandersetzung, akzeptieren wir.

Und das ist meine Pflicht, einfach nur das auf des Pudels Kern zu reduzieren, was an Streit da ist. Und dann muss man den Streit notfalls vor Gericht austragen, aber nur das, das ist unabänderlich. Das gleiche Verfahren stelle ich mir bei der A 46 vor. Damit wir da jetzt endlich einmal Klarheit in den ganzen Zirkus kriegen und keine jahrzehntelangen Ruinen mit uns herumschleppen.

Man muss kritisch hinterfragen, wenn beispielsweise die Wirtschaftlichkeit der Ruhr-Sieg-Strecke bestritten wird. Dann sollte man fragen, ob die Kriterien, die für eine solche Berech-

nung angelegt werden, denn noch richtig sind. Es ist ja immer eine Sicht von zwei Seiten. Wir alle wissen, wie wirtschaftlich sinnvoll diese Strecke ist, und wenn dann Kriterien angelegt werden, die genau das Gegenteil scheinbar belegen, dann kann irgendetwas nicht stimmen. Also muss man auch da einmal überprüfen, nach welchen Kriterien wird denn Wirtschaftlichkeit eigentlich bemessen. Sind die noch angemessen oder unangemessen?

Zum Termin zur A 46 freue ich mich über das, was Sie gesagt haben, das ist ein guter Vorschlag. Mir schwebt auch vor, von den entsprechenden Parteien auch Vertreter miteinzubinden, damit auch nicht der Eindruck entsteht, das sind Interessenverbände, die hinter dem Vorhang irgendetwas mauscheln und dann mit einem Überraschungsangriff starten und andere übertölpeln wollen. Die Wirtschaftsverbände werden angemessen einbezogen, die Gewerkschaften werden angemessen einbezogen. Ich bin immer dafür, dass alle am Tisch Mitverantwortung tragen müssen und sich keiner durch Abwesenheit von Verantwortung freimachen kann. Das ist das beste Prinzip nach meiner Erfahrung, nach meinem Eindruck.

„Mobile für you“, ich kann mich daran erinnern, an Diskussionen, die wir auch dazu geführt haben. Wir haben jetzt im ÖPNV-Gesetz Möglichkeiten geschaffen, für den ländlichen Raum gezielt aus den Pauschalen unkonventionelle, in der Großstadt untaugliche Nahverkehrskonzepte zu erproben oder umzusetzen. In dem Bereich haben wir wirklich eine Zukunftsaufgabe, auf die wir uns stürzen müssen, sobald wir dieses Reparaturstauproblem ein bisschen reduziert haben. Dazu werden wir auch neue Diskussionen führen können, wenn der Bericht der ÖPNV-Zukunftskommission NRW im Herbst auf dem Tisch liegt. Die wird Vorschläge machen zur Finanzierung, zum Modellcharakter und Experimentierphasen. Das ist eine Mischung aus Wissenschaft und ehemaligen Politikern und davon erhoffe ich mir eben wichtige Hinweise, die so eine Diskussion dann auch beflügeln.

Bürgerbeteiligung ist, glaube ich – die schnellstmögliche Beschleunigung. Das Beschleunigungsgesetz, das damals geschaffen wurde, ist ausgelaufen aus welchen Gründen auch immer. Ich glaube, wir müssen uns bemühen, eine Bürgerbeteiligung zu klären, die wir nicht wieder in Formalitäten ersticken, wie im normalen Bauleitplanverfahren. Das sind Bürgerbeteiligungen, die sind jetzt demokratische Pflicht, aber daneben muss man jetzt doch einmal bürgernähere und frühere Formen von Beteiligung finden, die wesentlich anschaulicher sind und die den Leuten sagen: Was habe ich davon, was habe ich nicht davon. Die formalisierten Bauleitplanverfahren, die wir alle kennen, sind ja so expertenlastig, dass sich Bürger eher veräppelt als ernstgenommen fühlen, weil sie weniger schlau aus der Veranstaltung herauskommen als sie hereingegangen sind, weil sie das Experten-Chinesisch, was dort ausgetauscht wird, in der Regel als Laie nicht nachvollziehen können. Deshalb andere, zusätzliche Formen von Bürgerbeteiligung, die transparenter sind, die Probleme stärker benennen und nach Problemlösungen früher suchen, damit man dann eben auch klar Potential reduziert und Mutbürger statt Wutbürger dann Anlieger sind. Das ist ganz wichtig, das kriegt man hin, wenn man offen und ehrlich mit den Leuten umgeht. Das – glaube ich – ist eine kluge Beschleunigung.

Letzte Anmerkung zur B 55 Erwitte: Ich finde, dass das die Zumutbarkeitsgrenze längst überschritten hat, was sich da in der Kreuzung zum Linksabbiegeverkehr entwickelt hat. Ich halte wenig davon, das so zu provozieren, auf die Spitze zu treiben, dass wir die Zementindustrie auch noch aus der Fläche treiben. Ich glaube, wir haben schon genügend Probleme, im Zuge der Energiewende energieintensive Unternehmen im Land zu halten. Erwitte ist ein wichtiger Punkt, wir haben da drei potentielle Trassen. Da ist in der Vergangenheit auch eine nicht immer ganz rational nachvollziehbare Befassung mit den Planungsalternativen gewesen. Dass jetzt gesagt wird, die beste Trasse geht nur wegen der Vögel nicht, ist eine sehr verkürzte Sicht der Dinge. Das ist ein FFH-Gelände (Flora-Fauna-Habitat), ein ganz hoher Schutzwert, den wir als Bundesrepublik Deutschland so wollten und nicht anders; den wir mitgetragen haben nach Europa und den haben wir dann noch gekrönt. Wir haben nicht nur eine normale naturräumliche Schutzfläche daraus gemacht, sondern ein Vogelschutzgebiet und das ist auch in Europa der höchst schützenswürdige Raum. Und es gibt wider alle Ge-

rüchte in ganz Europa kein belegtes Beispiel, wo ein Vogelschutzgebiet nachträglich verändert oder gar abgeschafft wurde, um einer Straßenbaumaßnahme Willen. Das gibt es in ganz Europa nicht, auch wenn behauptet wird, angeblich gäbe es das. Und deshalb ist da schon, aus welchen Gründen auch immer, eine eigentlich nahliegende Entwicklung ziemlich vor die Wand gefahren worden. Jetzt haben wir noch zweieinhalb nicht ganz so gute Alternativen, wo aber jetzt schon im Vorfeld einer Entscheidung ein Heidenpalaver bei jeder sich bietenden Alternative ausgelöst wird. Ich war dreimal in dem letzten Vierteljahr vor Ort und habe mir die Trassenvarianten angeguckt, weil ich das besser nachvollziehen kann als auf einem Plan. Auf einem Plan sieht alles schön aus. Wenn man draußen ist, kommt manches ans Licht, was man sonst nicht mitkriegt. Deshalb weiß ich, was das für ein dickes Brett ist, das wir da bohren müssen. Aber wir müssen einen Weg finden, diese jetzt völlig unzumutbare Situation aufzulösen, für die Industrie unzumutbar und für die Arbeitsplätze, aber erst recht für die Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar. Woanders bauen/planen wir mit der gleichen Argumentation gleich eine ganze Autobahn und dort kriegen wir keine Ortsumgebung hin seit Jahrzehnten. Man kann nicht alles verstehen, was man an Wirklichkeit in unserem Land vorfindet.

**Herr Droege, Vorsitzender des Regionalrates, CDU-Fraktion:**

Herr Minister Groschek, ganz herzlichen Dank für Ihren engagierten Vortrag am Anfang und natürlich die entsprechende nachfolgende Diskussion. Ich müsste mich sehr, sehr lange zurückerinnern, um an jemanden zu denken, der als derartig engagierter Minister einer NRW-Landesregierung in diesem Regionalrat aufgetreten wäre; auch deshalb unseren ganz herzlichen Dank!

Aus verständlichen Zeitgründen können Sie an den Beratungen des nächsten Tagesordnungspunktes nicht teilnehmen. Gern gebe ich Ihnen aber zu diesem „netten“ Thema der weiteren Verselbständigung des RVR ein Papier an die Hand. Vor dem Hintergrund Ihres Parteiamentes können Sie ja vielleicht in den nächsten Wochen und Monaten unter dem heutigen starken südwestfälischen Eindruck die notwendige Diskussion mitgestalten.

**Herr Minister Groschek:**

Die real existierende Wirklichkeit des heutigen RVR und früheren KVR kenne ich mindestens so lange wie die Projekte von 1970/71 und ich weiß, was zwischen Wunsch und Wirklichkeit auch da an Lückenschluss noch notwendig ist.



Der virtuelle Blick vom Mattenbachtal aus auf die Kreuztaler Südumgehung und Buschhütten. Ob das Straßenbauwerk jemals Realität werden wird, ist – mal wieder und noch immer – völlig offen.  
Grafik: Landesbetrieb Straßen NRW

# Dolchstoß für Südumgehung

**KREUZTAL / BERLIN** Landrat Breuer: „Ich lasse mich nicht zermürben!“

*„Keine finanziellen Spielräume“ gibt es für den Bau der Kreuztaler Südumgehung. Das erfuh die SZ aus dem Verkehrsministerium in Berlin.*

ch/ihm ■ Die Kreuztaler Südumgehung zwischen Buschhütten und Ferndorf wird voraussichtlich nicht gebaut, es gebe „aus heutiger Sicht keine finanziellen Spielräume für Neubeginne von Bedarfsplanmaßnahmen“, schreibt das Bundesverkehrsministerium auf Anfrage der SZ.

Ein Paukenschlag für die Region, denn die Südumgehung steht nach bisheriger Lesart kurz vor der Realisierung. Das Planfeststellungsverfahren ist – anders als bei den anderen Abschnitten der „Route 57“ – schon weit gediehen. Die Offenlegung der Pläne hat stattgefunden. 400 Einwendungen sind eingegangen, die Pläne sind nach einigen Anregungen noch einmal modifiziert worden, so Ludger Siebert, Leiter der südwestfälischen Regionalniederlassung des Landesbetriebes Straßenbau NRW, gegenüber der SZ. Nun steht der abschließende „große Erörterungstermin“ im kommenden Herbst bevor, der eigentlich schon in diesem Frühjahr hätte stattfinden sollen. Vermutlich in der ersten Jahreshälfte 2014 soll der Planfeststellungsbeschluss gefasst und Baurecht geschaffen werden.

Inzwischen aber hat der Bundesverkehrsminister, aus dessen Etat der Bundesstraßenbau finanziert wird, eine politische Kehrtwende vollzogen. Die Sanierung und Reparatur vorhandener Straßen, so Peter Ramsauer (CSU), soll deutlich Vorrang vor neuen Bauvorhaben bekommen. Von einem Verhältnis 70 zu 30 zugunsten der Erhaltung ist die Rede.

Die Südumgehung Kreuztal ist – wie sechs weitere Bundesstraßenabschnitte im Siegerland und in Wittgenstein – in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans eingeordnet. Das ist die höchste Dringlichkeitsstufe, die bisher

recht gute Chancen auf Realisierung des Projekts garantierte. Das hat sich offenbar wegen der prekären Finanzlage und des hohen Erhaltungsbedarfs geändert. Nach den konkreten Aussichten fragte die SZ im Verkehrsministerium nach. Die Antwort im Wortlaut:

„Voraussetzung für die Einstellung einer Baumaßnahme in den Bundeshaushalt ist das Vorliegen des Baurechts. Da für die Teil-Ortsumgehung Kreuztal im Zuge der B 508 kein Baurecht vorliegt, steht somit auch noch keine Entscheidung zur Realisierung an.“

Da die Bundesmittel für den Bundesfernstraßenbau insgesamt nicht ansteigen, gleichzeitig jedoch den Erhaltungsinvestitionen Vorrang eingeräumt werden muss, hat dies zur Folge, dass sich die zur Verfügung stehenden Investitionsansätze für den Neu- und Ausbau der Bedarfsplanmaßnahmen verringern. Nach dem aktuellen Bauprogramm für Nordrhein-Westfalen (NRW) liegt der Mittelbedarf für die derzeit laufenden Bedarfsplanmaßnahmen in NRW in den Jahren 2013 bis 2016 deutlich über dem in diesem Zeitraum nach derzeitigen Randbedingungen verfügbaren Finanzrahmen. Da bereits für die Fertigstellung der laufenden Maßnahmen nach wie vor Umschichtungen aus anderen Bereichen erforderlich werden, bestehen aus heutiger Sicht keine finanziellen Spielräume für Neubeginne von Bedarfsplanmaßnahmen.“

Im Klartext: Es ist kein Geld da für Straßen, deren Bau noch nicht begonnen wurde. Landrat Paul Breuer will dennoch nicht alle Hoffnung fahren lassen: „Im Moment steht doch gar keine Entscheidung über die Finanzierung an. Die muss erst getroffen werden, wenn wir Baurecht haben.“ Baurecht erwartet der Landrat erst im kommenden Jahr, mit einem schnellen Planfeststellungsbeschluss rechnet er nicht.

„Außerdem sind das die Tricks dieser Leute: Zu sagen, das kommt sowieso nicht.“ Davon lasse er sich nicht zermürben, versicherte Breuer – schon gar nicht von dem Pressesprecher des Verkehrsministeriums. „Ich habe schon viele Pressesprecher überlebt.“ In Sachen Straßenbau brauche man einen langen Atem und viel Geduld – „und die habe ich!“

Auch Ludger Siebert riet im Gespräch mit der SZ zur „Gelassenheit“: „Wir führen das Planfeststellungsverfahren für die Südumgehung weiter und lassen nicht sofort die Griffel fallen. Zum einen, weil wir weder den Hinweis oder die Anweisung erhalten haben, die Arbeit einzustellen, zum anderen, weil wir nicht glauben, dass man in Düsseldorf oder Berlin Zukunft nicht mehr will!“ Es sei völlig normal, dass Politik in regelmäßigen Abständen alle Maßnahmen auf den Prüfstand stelle, so wie es Ramsauer nun ankündigt habe. Ebenso sei es bei den meisten Straßenbauprojekten die Regel, dass zunächst Baurecht geschaffen und dann die Finanzierung geklärt werde: „Wir wissen doch alle, dass für die Infrastruktur zu wenig Geld ausgegeben wird. Da wird die Zeit zeigen müssen, welche zusätzlichen Geldtöpfe und -quellen, etwa die Maut oder die Zweckbindung der Mineralölsteuer, man angehen bzw. anzapfen kann“, so Siebert mit Blick auf die Bundestagswahl im September.

Der Bundesverkehrswegeplan wird 2015 neu gefasst. Welche Projekte dann in den vordringlichen Bedarf kommen, ist noch offen. Das Verfahren läuft. Der Kreistag Siegen-Wittgenstein hatte schon im Sommer 2012 sein Maßnahmenpaket zur Meldung für den neuen Bundesverkehrswegeplan beschlossen. Der Regionalrat Arnsberg hat die Maßnahmen bereits an die Landesregierung in Düsseldorf weitergeleitet. Dazu gehört u. a. die sogenannte Route 57 im Rahmen der B 508/B 62 mit den Ortsumgehungen Kreuztal, Hilchenbach und Erndtebrück. Zusätzlich wurde erstmals die B 508n von Schameder bis zur hessischen Landesgrenze mit der perspektivischen Fortführung bis Frankenberg/Eder beantragt.

„Bislang werden wir vom Land explizit unterstützt“, erklärte Hermann-Josef Droege, Vorsitzender des Regionalrates. Ob diese Unterstützung Bestand haben wird, könnte bereits die heutige Regionalratssitzung zeigen: Verkehrsminister Michael Groschek will im Olper Kreishaus die aktuellen Schwerpunkte der Landesverkehrsplanung skizzieren und soll laut Droege zum Stand der Dinge bei der Meldung zum Verkehrswegeplan Stellung beziehen.

### Resolution des Regionalrates Arnberg

zum TOP 8 Änderung des RVR Gesetzes  
der Regionalratssitzung am 04. 07.2013 in Olpe

Der Regionalrat Arnberg begrüßt grundsätzlich Ansätze zur Stärkung der Regionen in Nordrhein-Westfalen.

Der Regionalrat Arnberg lehnt hingegen die Heraushebung und Besserstellung nur einer Region ab, da dies zwangsläufig zu einem Ungleichgewicht führen würde und dem nordrhein-westfälischen Verfassungsauftrag der Schaffung gleichmäßiger Lebens- und Entwicklungsverhältnisse in allen Landesteilen widerspräche.

Unsere Forderungen, abgeleitet aus dem Beschluss der Verbandsversammlung des RVR:

- Keine Verlagerung staatlicher Aufgaben auf den RVR nebst eigener Institution in Brüssel
- Kein Wegfall des Austrittsrechts (§ 3 RVRG) aus dem Verband, weil anderenfalls eine Zwangsmitgliedschaft für die Kommunen entstünde
- Kein Wegfall des Evaluierungsauftrags (§ 24 RVRG), weil insbesondere die Option für eine Rückübertragung der Zuständigkeit der Verbandsversammlung für die Aufstellung des Regionalplans auf die Bezirksregierungen aufrecht erhalten bleiben muss, da sich die Zuständigkeitsübertragung vor dem Hintergrund der bisherigen Ergebnisse der Regionalplanung nicht bewährt hat
- Keine Änderung des Rechtsstatus des RVR durch Finanzierung aus dem GFG, durch die Direktwahl der Mitglieder der Verbandsversammlung (Direktwahl der/des Regionaldirektorin/-direktors wird derzeit abgelehnt) und durch freie kommunalwirtschaftliche Tätigkeit
- Ganzheitliche Diskussion über die künftige Aufgabenverteilung und Finanzierung aller Regionen in NRW

Die Folgen aus dem Beschluss der Verbandsversammlung stellen sich uns wie folgt dar:

- Die angestrebte Übertragung von Aufgaben und Zuständigkeiten wird zusätzliche Finanz- und Personalbedarfe erfordern
- Mit dem Wegfall des Austrittsrechts und des Evaluierungsauftrags würde eine zusätzliche staatliche Ebene mit einzigartiger kommunalverfassungsrechtlicher Grundlage innerhalb des Landes dauerhaft etabliert. Dies steht im Widerspruch zu allen Bemühungen um eine Verschlankung und Vereinfachung der bestehenden Verwaltungsstrukturen
- Die Verteilung bzw. die Priorisierung von Fördermitteln würde durch das Gewicht des RVR zu Lasten der anderen Regionen gehen – dies kann vor dem Hintergrund der vielfältigen Herausforderungen in ganz NRW von der Landesregierung nicht gewollt sein
- Die bewährte Bündelfunktion der Bezirksregierungen würde durch die Übertragung von Aufgaben geschwächt und durch ein bisher nicht erprobtes, neuartiges kommunal-staatliches Mischsystem ersetzt

Weitere Folgen:

Neben den politischen Folgen der Resolution der Verbandsversammlung des RVR stehen eine Reihe ungelöster Rechts- und Verfassungsrechtsfragen. Die angestrebte Novellierung des RVR-G löst notwendiger Weise eine Vielzahl weiterer Gesetzesänderungen aus.

Auf Grund dieser für uns absehbaren Folgen, die unsere politische Verantwortung für das Regionalratsgebiet tangieren werden, wenden wir uns gegen die in dieser Form beabsichtigte Änderung des RVR-G.