**Aktuelle Stunde**

**auf Antrag**

**der Fraktion der CDU und**

**der Fraktion der FDP**

**Mehr Tempo bei Planung, Genehmigung und Bau von Verkehrsinfrastrukturen**

Nordrhein-Westfalen liegt im Herzen Europas. Durch unser Land führen wichtige und große Ost-West- und Nord-Süd-Achsen. Das ist eine gewaltige permanente Belastung für die Infrastruktur. Hinzu kommen die normalen Verkehrsbewegungen im bevölkerungsreichsten Bundesland.

Ein Großteil dieser Verkehrsinfrastruktur ist in den 1960er- und 1970er-Jahren errichtet worden. Seitdem ist die Beanspruchung erheblich gewachsen. Das hat den normalen Verschleiß beschleunigt. Dennoch ist die Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen über Jahrzehnte zum Teil aus ideologischen Gründen sträflich vernachlässigt worden; Mittel für Neu- und Ausbau wie für den Erhalt wurden nicht immer nach objektiven Bedarfen verteilt.

Viele Brücken der Verkehrshauptschlagadern (Autobahnen, Bundesstraßen etc.) sind marode, zum Teil bereits gesperrt oder nur eingeschränkt nutzbar, und müssen dringend saniert werden. In den vergangenen Jahren ist bundesweit besonders die Leverkusener Rheinbrücke der A1 in die Schlagzeilen geraten. Aktuell ist es die Talbrücke Rahmede der A45 in Südwestfalen. Die Autobahn GmbH in der Verantwortung des Bundes hat am 8. Dezember 2021 mitgeteilt, dass die Autobahn 45 zwischen dem östlichen Ruhrgebiet und Frankfurt durch die Feststellung größerer Schäden an der Talbrücke Rahmede bei Lüdenscheid auf unabsehbare Zeit für Lkw und mindestens drei bis vier Monate für Pkw voll gesperrt bleibt.

Diese Autobahn ist die Lebensader für die gesamte Region. Das von der Sperrung betroffene Autobahnteilstück wurde bisher täglich von rund 64.000 Fahrzeugen genutzt, davon etwa 13.000 Lkw. Die einzig mögliche Ausweichstrecke über die Autobahnen A4/A3 und A1 verlängert die Fahrzeit durchschnittlich um rund zwei Stunden. Die monatelange Sperrung trifft die Region ins Mark. Pendler sehen sich teilweise mit einer Verdoppelung oder gar Verdreifachung ihres täglichen Arbeitsweges konfrontiert, die teils stundengenau getakteten Lieferketten der starken Wirtschaftsregion Südwestfalen geraten aus dem Takt – mit Auswirkungen auf Zulieferer und Kunden in ganz Deutschland. Die durch die Brückensperrung erforderlichen weiten Umwege kosten damit nicht nur Zeit und Geld, sondern beeinträchtigen den Leben- und Wirtschaftsraum Südwestfalen massiv. Die nunmehr deutlich längeren Fahrtwege sorgen außerdem für höhere CO2-Emmissionen und überdies sind die betroffenen Anwohner an den Umleitungsstrecken erheblich von Lärm und Abgasen belastet. Die Landesregierung hat daher deutlich gemacht: „Die kurzfristige Instandsetzung muss beim Bund absolute Priorität haben. Der notwendige Neubau muss zugleich planungsrechtlich maximal beschleunigt werden.“ (Ministerpräsident Hendrik Wüst, 12. Dezember 2021, <https://www.nrz.de/politik/nrw-ministerpraesident-wuest-will-beim-thema-a45-aufs-tempo-druecken-id234074989.html>).

Die NRW-Koalition von CDU und FDP hat seit 2017 die Planung, die Genehmigung und den Bau von Straßen nicht nur erheblich beschleunigt, sondern auch mit ausreichend Mitteln hinterlegt. Auch auf Bundesebene hat Nordrhein-Westfalen über den Bundesrat viele Vorschläge unterbreitet, wie Verfahren gestrafft und beschleunigt werden können. Nichtsdestoweniger müssen wir noch viel schneller werden. In Deutschland kann allein die Umweltverträglichkeitsprüfung bis zu 365 Tage in Anspruch nehmen. Diese Zeit haben die Region Südwestfalen und die betroffenen Anwohner nicht.

Den betroffenen Anwohnern und Unternehmen können die Einschränkungen und Belastungen nicht einen Tag länger als nötig zugemutet werden. Daher muss sich auch der Landtag Nordrhein-Westfalen im Rahmen einer Aktuellen Stunde damit beschäftigen, wie gemeinsam mit der Bundesebene schnellstmöglich gehandelt und mehr Tempo bei Planung, Genehmigung und Bau gemacht werden kann.

Bodo Löttgen Christof Rasche

Matthias Kerkhoff Henning Höne

und Fraktion und Fraktion