



24.03.2019

Oliver Krauß MdL • Wesselstr. 10 • 53113 Bonn

Bürger für Meckenheim
Herrn Vorsitzenden
Klaus-Jürgen Pusch
Uhlgasse 73
53340 Meckenheim

Landtag Nordrhein-Westfalen

Oliver Krauß MdL

Sprecher der CDU-Landtagsfraktion für Europa und Internationales

Mitglied im Ausschuss für Verkehr

Mitglied im Ausschuss für Wissenschaft

LANDTAGSBÜRO

Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf

WAHLKREISBÜRO

Wesselstr. 10, 53113 Bonn

Telefon: (0228) 90846 900

Fax: (0228) 90846 902

E-Mail: oliver.krauss@landtag.nrw.de

Internet: www.oliver-krauss.nrw

Sehr geehrter Herr Pusch,

für Ihr Schreiben vom 11.02.2019, welches Sie namens der *Wählervereinigung Bürger für Meckenheim* an mich gerichtet haben, danke ich Ihnen – auch im Namen von Herrn Dr. Norbert Röttgen MdB und Herrn Axel Voss MdEP, an die sich ebenfalls gewendet hatten. Das dringliche Anliegen, die Bundesautobahn A 61 zu ertüchtigen verbindet uns im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis auf Meckenheimer Höhe unmittelbar mit unseren Nachbarn aus Rheinland-Pfalz.

Wie mein Mitarbeiter, Herr Christoph Feige, Ihnen telefonisch am 20. Februar 2019 mitgeteilt hat, haben wir verabredet, dass ich Ihnen auch im Namens von Herrn Dr. Röttgen und Herrn Voss antworte: Denn für die Umsetzung des Fernstraßenbedarfsplans ist das Land Nordrhein-Westfalen in Auftragsverwaltung zuständig. Der Bund ist Baulastträger und stellt die finanziellen Mittel zur Verfügung. Die Bundesländer stehen in Verantwortung für Planung und Vollzug der Vorhaben.

Der Deutsche Bundestag hat den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) im November/Dezember 2016 verabschiedet. Für das Land Nordrhein-Westfalen wurden bzw. werden mithin Mittel im Umfang von etwa 12,95 Mrd. Euro für die 14-jährige Laufzeit des Verkehrswegeplans in Aussicht genommen.

Sie beziehen sich in Ihrem Schreiben auf den Ausbau der A 61 „auf 6 Fahrstreifen“, E 6, den der BVWP 2030 zwischen der Landesgrenze NRW/RP und dem AD Sinzig projektiert. Diese wichtige Maßnahme wurde mit dem BVWP 2030 erstmalig im „*Vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)*“ gewichtet. Dort steht sie gemeinsam mit dem E 6-Ziel für den Ausbau zwischen dem AD Sinzig und der AS Mendig (A61-G10-RP-T2-RP). Ebenfalls ist es mit dem BVWP 2030 geglückt, den Ausbau der A 61 zwischen dem AK Meckenheim und den AK Bliesheim im „*Vordringlichen Bedarf*“ des BVWP's unterzubringen – allerdings ohne den Zusatz der Engpassbeseitigung.

>>

Der von Ihnen zentral problematisierte Abschnitt der A 61 liegt (wie durch die Projektnummer ausgewiesen: A61-G10-RP-T1-RP) auf dem Gebiet des Bundeslandes Rheinland-Pfalz. Für die Planung und Umsetzung dieses Straßenbauvorhabens sind konkret die in Rheinland-Pfalz verantwortlichen Politiker und Behörden zuständig.

Mit den Kollegen in der rheinland-pfälzischen Nachbarschaft – den Landtagsabgeordneten Horst Gies und Guido Ernst, den Bundestagsabgeordneten Mechthild Heil und Erwin Rüdell – stehen wir – Dr. Norbert Röttgen, Axel Voss und ich – zu unterschiedlichen Themen selbstverständlich in Kontakt, wenn es um Anliegen geht, die uns dies- und jenseits der Landesgrenze betreffen: zum Beispiel auch in puncto Reduzierung des Bahnlärms im Mittelrheintal oder Einhaltung des Bonn/Berlin-Gesetzes.

Frau Mechthild Heil MdB hat mir bestätigt, von Ihnen ebenfalls ein Anschreiben erhalten zu haben. Sie wird Ihnen zu den Schritten der Maßnahmenumsetzung in Rheinland-Pfalz entsprechend Auskunft erteilen – oder hat das womöglich schon getan.

Mir ist überdies aber wichtig, Ihnen für unsere nordrhein-westfälische Seite ein vollständigeres Bild zu vermitteln, wie die Beauftragung durch den Bundesfernstraßenbedarfsplan landespolitisch abgearbeitet wird. Dazu lege ich diesem Schreiben eine Unterrichtung des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Monat Januar 2018 bei: „Masterplan zur Umsetzung des Fernstraßenbedarfsplans“.

Mit diesem Masterplan hat das Verkehrsministerium die Umsetzung des Fernstraßenbedarfsplans für NRW erstmals strukturiert und offen gelegt. Ausgangslage sind 217 Bundesfernstraßen-Projekte im Fernstraßenbedarfsplan des Bundes, mit einem Investitionsvolumen von 20,6 Mrd. Euro, allein für Nordrhein-Westfalen.

Aus diesem „Erbe“ lassen sich die mobilitätsskeptischen Strategien vorhergehender Landesregierungen lesen: es fehlte Planungswillen, es fehlte Umsetzungsstrategie und – nicht zuletzt – es fehlten Personalkapazitäten. Darin lagen Gründe, dass Nordrhein-Westfalen im Jahr 2013 nicht imstande war, 42 Millionen Euro des Bundes zu verbauen.

Die NRW-Koalition hat die frühere Mobilitätsfeindlichkeit umgekehrt. Dahinter steht die Überzeugung, dass eine funktionierende, bedarfsgerechte Infrastruktur Voraussetzung ist für Mobilität, Teilhabe, Generationengerechtigkeit.

Deshalb ist der Haushalt des NRW-Verkehrsministeriums aus dem Konsolidierungszwang des Landeshaushalts – mit hergebrachten Schulden im Umfang von 145 Milliarden Euro, mit einer Schuldzinstilgung von zuletzt 3 Milliarden Euro, Geld ohne Gegenwert – herausgehoben. Der Etat des Verkehrsministers für das laufende Jahr 2019 wurde mit weiteren rund 97 Millionen Euro unterbaut. Er beträgt nun 2,86 Milliarden Euro.

Bereits im letzten Haushaltsjahr 2018 wurden 50 neue Stellen für Planer beim Landesbetrieb Straßen.NRW geschaffen, um die Planungskapazitäten für Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen auszubauen. Der Haushalt 2019 hat die Mittel für externe Ingenieurleistungen nochmals gesteigert: auf 98 Millionen Euro. Im Vergleich zum letzten Haushalt der Vorgängerregierung bedeutet das eine Verdopplung.

Zudem hat der Landesbetrieb mit dem 2019-er Haushalt weitere Stellen erhalten, um den Bauhochlauf zu organisieren: Ingenieure, u. a. für Bauleitung, Projektleitung und Bauaufsicht, um mehr Projekte in die Umsetzung zu bringen. Dazu kommen acht Stellen, um beim notwendigen Grunderwerb schneller voranzukommen.

Durch diese Maßnahmen kann der Investitionshochlauf des Bundes in Nordrhein-Westfalen endlich durch einen korrespondierenden Planungs- und Genehmigungshochlauf aufgenommen werden. Der NRW-Masterplan arbeitet entlang dieser Anspannung den Bundesfernstraßenbedarfsplan bzw. die vom Bund beauftragten Straßenprojekte Schritt für Schritt ab. Im dynamischen Kontext wird er regelmäßig aktualisiert und in jährlichen Arbeitsplänen konkretisiert.

Dabei ist die Reihung des Masterplans an die Kategorien des Bundes gebunden. Entsprechend dem Planungsauftrag des Bundes werden vorrangig die BAB-Maßnahmen des *Vordringlichen Bedarfs mit Engpassbeseitigung* realisiert. Hintergrund ist, dass bei diesen Maßnahmen von einer besonders starken Entlastungswirkung im Netz auszugehen ist. Abhängig von den zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten nimmt die nordrhein-westfälische Straßenbauverwaltung auch die weiteren Projekte im *Vordringlichen Bedarf* (dort ist der Ausbau der A 61 vom AK Meckenheim bis zum AK Bliesheim verortet) mit dem Masterplan in den Blick.

In den diesbezüglichen kontinuierlichen Auswahlprozess fließen neben den Entlastungswirkungen für das Netz und für die Anwohner sowie neben den wirtschaftlichen Kriterien (vgl. dazu die Handreichung anbei) zusätzlich zum Beispiel Ausweichstrecken und eine effiziente Gestaltung von Planungs- und Genehmigungskapazitäten ein. Überdies gilt, dass Projekte, deren Planungen bereits fortgeschritten sind, Vorrang haben.

Dadurch, dass der Ausbau der A 61 auf nordrhein-westfälischer Seite in die hochgespannte Perspektive des Vordringlichen Bedarfs fällt, gilt die zeitliche Perspektive: „Vorhaben der Engpassbeseitigung und des Vordringlichen Bedarfs sollen im Geltungszeitraum des Bedarfsplans möglichst bis zum Jahr 2030 umgesetzt oder zumindest begonnen werden.“

Es gehört jedoch zu einer ehrlichen Betrachtungsweise, dass der große Investitionsstau eine gleichzeitige Realisierung aller Projekte im Land nicht zulässt. Eine Reihe anderer Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs liegt anhand der Kriterien – über den Masterplan – noch im dicht gedrängten Vorfeld.

Dazu gehört zum Beispiel aus unserem Kreis die Ortsumgehung Swisttal/Miel, B 56, die – anders als der Ausbau der A 61 zwischen dem AK Meckenheim und dem AK Bliesheim – zu den acht Maßnahmen des "Vordringlichen Bedarfs" gehört, die der Masterplan regional schon jetzt fokussiert.

Die Maßnahme Ausbau der A 61 vom AK Meckenheim bis zum AK Bliesheim hat einen hohen Nutzen/Kosten-Faktor von >10. Dies ist primär auf den hohen Lkw-Anteil von rund 30 Prozent zurückzuführen, der den Gesamtverkehr insgesamt verzögert. Die Verkehrsbelastung in diesem Abschnitt liegt laut Verkehrszählung 2015 bei bis zu 55.000 Kfz/24 h. Anhand der Bedarfsplanprognose wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsbelastung bis zum Jahr 2030 auf diesem Niveau verbleibt.

Da die Leistungsfähigkeit 4-streifiger Autobahnquerschnitte ab einer Verkehrsbelastung von 65.000 Kfz/24h an ihre Grenzen stößt, muss hier im immensen Sanierungsstau der Landes noch mit den „Reserven“ gerechnet werden – so schwer das für uns anhand der Praxis mitunter nachzuvollziehen ist. Es gibt anhand der transparenten Kriterien aber noch dringlicher gereifte Projekte, zu deren Gunsten die Maßnahme zwischen dem AK Meckenheim und dem AK Bliesheim noch zurückgestellt ist – trotz des hohen Nutzen/Kosten-Verhältnisses. Im Zuge der Aufstellung des nächsten Arbeitsprogrammes wird eine erneute Prüfung erfolgen, ob der Ausbau der A 61 zwischen AK Meckenheim und AK Bliesheim nunmehr aufgenommen werden kann.

Sehr geehrter Herr Pusch,

die Ausweichrouten, die sich die Verkehrsteilnehmer aufgrund der mangelhaften Auslegung der A 61 suchen, sind nicht zu akzeptieren. Sie bedeuten ein großes Ärgernis vor allem für die Lebensqualität (mit dem Sicherheitsinteresse) entlang dieser Bypass-Trassen, nicht nur mit vereinzelter Betroffenheit. Vor diesem Hintergrund bin ich Ihnen für die Sachlichkeit und die Sachdienlichkeit Ihres Schreibens sehr verbunden. Die Belastungen in Meckenheim mit den Ortsteilen Altendorf und Ersdorf, in Rheinbach mit Wormersdorf, in Wachtberg mit Fritzdorf und darüber hinaus sind mir vertraut. Die ganzen Anrainer sind in Mitleidenschaft gezogen, passiv, aktiv. Soweit ich sehe, gibt es in unserer Mitte diesbezüglich „keine zwei Meinungen“ - gesellschaftlich nicht, politisch nicht.

In diesem Konsens mit dem daraus folgernden Auftrag, den Ausbau der A 61 nach der Vorzeichnung des BVWP in bestmöglicher Konsequenz durchzusetzen, werde ich weiterhin handeln. Ich hoffe, ich konnte Ihnen verdeutlichen, wie der Weg dahin bei uns in Nordrhein-Westfalen effektiver gestaltet werden könnte.

Mit besten Grüßen nach Meckenheim, bitte an alle Engagierten der *Wählervereinigung Bürger für Meckenheim*

