

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1425

A11

Körperschaft des öffentlichen Rechts

Zollhof 2, 40221 Düsseldorf

Telefon 0211 13067-0

E-Mail info@ikbaunrw.de

www.ikbaunrw.de

Hauptgeschäftsführer

Hauptgeschäftsführer

Referatsleiter Politik und Gesellschaft

Kontakt Christoph Spieker M.A.

Telefon 0211 13067-148

E-Mail spieker@ikbaunrw.de

Zeichen

Datum 14. April 2024

Stellungnahme

zum Antrag der SPD-Fraktion im Landtag von Nordrhein-Westfalen

**„Weiteres Brückendesaster verhindern - Wir brauchen ein vorausschauendes
Brückenmanagement für NRW“ - Drucksache 18/7709**

Anhörung im Verkehrs-Ausschuss des Landtags von Nordrhein-Westfalen, am 16.04.2024

Die Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen (IK-Bau NRW) vertritt auf der Grundlage des Baukammergesetzes in der Fassung vom 1. Dezember 2021 in der Organisationsform einer Körperschaft öffentlichen Rechts die berufspolitischen Interessen der im Bauwesen tätigen rund 11.000 Ingenieurinnen und Ingenieure in Nordrhein-Westfalen. Darüber hinaus erfüllt sie auf gesetzlicher Grundlage Aufgaben der mittelbaren Landesverwaltung und untersteht insoweit der Aufsicht durch das Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen.

1. Anmerkungen zum Sachverhalt und Gegenstand des Antrags

Die in dem SPD -Antrag aufgegriffene angespannte Situation hinsichtlich des Zustands der Straßen und Brückeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen ist zutreffend wiedergegeben.

Bereits in der vorvergangenen Wahlperiode ist die allgemeine Zustandsentwicklung des Brückenbestands in Nordrhein-Westfalen verstärkt in das politische Bewusstsein aufgrund des insgesamt stark zunehmenden Handlungsdrucks geraten. Die Erkenntnis eines ausgreifenden Sanierungsstaus und die damit verbundene Diskussion geeigneter Finanzierungswege, Sanierungs- oder Neubaustrategien erstreckt sich seither prinzipiell auf alle Brückentypen, unabhängig von der jeweiligen Baulasträgerschaft. Allerdings werden die jeweiligen Erfordernisse nach Wahrnehmung der Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen bislang noch in unterschiedlicher Intensität diskutiert.

Gleichwohl hat der Blick auf das Gesamtbild der Straßen- und Brückeninfrastruktur, insbesondere veranlasst durch die spektakulären Schadensfälle der Autobahnbrücken (BAB 1 - Brücke bei Leverkusen, parallel ihre Schwesterbrücke Duisburg-Neuenkamp, die BAB 45 Talbrücke Rahmede oder am aktuellen Beispiel der im vorliegenden Antrag ebenfalls in Bezug genommene BAB 42-Brücke über den Rhein-Herne-Kanal Stadtgrenze Essen/Bottrop) an Bedeutung zugenommen.

Zu diesem Bedeutungsgewinn tragen die Auswirkungen auf die erforderlichen Ausweichrouten des nachgeordneten Straßennetzes (Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen) auf Mensch, Infrastruktur und Wirtschaft bei. Die Folgen, die sich regional und lokal, aber auch hinsichtlich übergeordneter Verkehre des Personen- und Güterverkehrs zeigen, fallen wie etwa das Beispiel der Talbrücke Rahmede zeigt, teilweise sehr drastisch aus und belasten Mensch, Umwelt, die regionale und überregionale Wirtschaft sowie die ebenfalls bereits in Teilen überaus stark beanspruchte Landes- und Kommunalinfrastruktur in erheblicher Weise zusätzlich.

Zeitgleich verstärken die Erkenntnisse über die Brückenzustände durch voranschreitende Nachrechnung ihrer Tragkraftreserven in Verbindung mit den praktischen Brückenprüfungen, die mitunter zu weiteren kurzfristigen, im Antrag angesprochenen Ablastungen oder zu (Teil-) Sperrungen führen, den politischen Handlungsdruck.

Die damit im Zusammenhang stehenden Informationen zu den Ergebnissen der Tragkraftreservenbemessung oder zu auftretenden Schadensbildern sind seither vielfacher Gegenstand der Diskussion um die richtige Vorgehensweise bei der Identifizierung vorrangig zu sanierender oder ersetzender Brückenbauwerke gewesen. Ebenso wurden und werden Planungsgrundsätze und -abläufe sowie

Finanzierungsfragen, vornehmlich im Kontext der Mittelbereitstellung durch den Bund, fortlaufend diskutiert.

Ein besonderer Fokus wird in dem Antrag auf die Situation im Bereich der Bundesfernstraßen gelegt und werden „Dominoeffekte“ für die nachgeordneten Straßennetze des Landes und der Kommunen formuliert. Das zutreffend beschriebene Verlagerungsszenario zeigt, dass es aus der Sicht Nordrhein-Westfalens von besonderer Relevanz ist, dass es gelingt, die dem Land zustehenden Bundesfinanzmittel auf der Grundlage baureifer Planungsreserven zu binden und zu verbauen. Diese Fragestellungen spielen unter anderem auch hinein in den derzeitigen Untersuchungsausschuss „PUA Brückendesaster und Infrastrukturstau“ und begründen weitere parlamentarische Initiativen.

Eher eine Randnotiz ist in dem Antrag allerdings der lediglich in einem Satz beschriebene Übergang der Zuständigkeit der Planungskompetenz von den Ländern auf den Bund, der formal seit Anfang 2021 vollzogen ist. Die Lesweise, dass der weitgehende Entzug der Auftragsverwaltung für die (Be-)Planung des Autobahnnetzes in NRW durch Verlagerung in die Autobahn GmbH des Bundes dazu dient, Verantwortlichkeiten zu negieren, erscheint zu kurz gegriffen, insbesondere da aus Sicht der Kammer, NRW durch die verbliebene Zuständigkeit für Teile des Bundesstraßennetzes einen wichtigen Bereich in seiner Hand behalten hat.

Daraus kann jedoch nicht abgeleitet werden, dass hinsichtlich der mittel- und langfristig weiter schwierigen Infrastruktur- und Brückensituation nach Auffassung der Ingenieurkammer-Bau „lediglich“ ein Umsetzungsproblem besteht. Dies würde ebenfalls zu kurz greifen, da der eingangs bezeichnete ausgreifende Sanierungstau weiterhin veränderlicher Einflussgrößen unterworfen bleibt.

Hinzuweisen ist darauf, dass die gegenwärtige Organisationsweise des Bundes, seine Sanierungsanstrengungen in der Autobahn GmbH zu bündeln, in einem aktuellen Gutachten des Bundesrechnungshofes angegriffen wird.¹ Darin wird die Systematik, nach der das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ein Brückenmodernisierungsnetz mit vordringlichen Sanierungsfällen definiert hat, als unvollständig definiert hat. Der Sanierungsbedarf sei anstelle der vom Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr erkannten 4.000 Teilbauwerken auf mehr als 5.000 Teilbauwerke zu veranschlagen. Das vom Bund anvisierte Ziel einer vollständigen Brückensanierung bis 2032 könne nicht gehalten werden.

Die Autobahn GmbH selbst, beschreibe für eine deutlich kleinere Teilmenge von Brückenbauwerken eine Sanierungsfrist bis 2035. Zwar sei es der Autobahn GmbH gelungen, die Quote der Sanierungen zwischen 2021 und 2022 von 185 auf 238 Brücken zu steigern. Als Problem bemängelt der Bundesrechnungshof jedoch, dass der Fokus der Tätigkeit der Autobahn GmbH nicht primär auf der Sanierung der marodesten Brücken liege, sondern auch weniger vordringliche Sanierungen vorgenommen würden, die im Wesentlichen noch auf Sanierungsplanungen aus der Zeit der Auftragsverwaltung durch die Länder beruhten und insofern fehlerhaft priorisiert worden seien.

¹ Bundesrechnungshof (Hg.): Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages. Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes für Autobahnbrücken. Bonn 2024. Der Bericht ist abrufbar unter:

https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/br%C3%BCckenmodernisierungsprogramm-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=4 (zuletzt gesehen, 12.04.2023)

Zudem seien sie nicht Bestandteil des Brückenmodernisierungsprogramms des Bundes. Der Bundesrechnungshof empfiehlt daher, von dieser Praxis Abstand zu nehmen und zudem mehr Stellen bei der Autobahn GmbH zu schaffen, da Personal in erheblichem Umfang fehle. Zudem empfiehlt der Bundesrechnungshof dem Deutschen Bundestag im Wege der Haushaltsgesetzgebung den Fokus noch stärker auf die Sanierung zu lenken und diese auch finanziell deutlich stärker auszustatten als den Neu- und Ausbau. Schlussendlich könne ein Abschlussdatum für die notwendigen Sanierungen derzeit nicht prognostiziert werden.

Aus Sicht der Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen ist ergänzend dazu festzuhalten, dass hinsichtlich der in dem Antrag erhobenen Forderungen nicht verkannt werden darf, dass selbst bei hypothetisch möglicher Optimierung der bekannten oder neuer Stellschrauben, die Aufarbeitung des bestehenden Sanierungsstaus eine langfristige Aufgabe darstellt.

Zwingende Voraussetzung hierfür sind baureife Planungsgrundlagen, eine auskömmliche Finanzierung aller erforderlichen Maßnahmen, die langfristig auf den unterschiedlichen Ebenen der Baulastträger abgesichert werden muss sowie die konsequente Umsetzung der von der Bundesregierung beschlossenen Möglichkeiten des Gesetzes zur Beschleunigung von Verfahren im Verkehrsbereich.

Die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans, über das Jahr 2030 hinaus, ist eine weitere Grundvoraussetzung dafür, dass in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes, die für eine Fortführung des 2019 begonnenen Investitionshochlaufs Mittel gesichert werden können. Dabei darf nicht verkannt werden, dass der Bundesverkehrswegeplan selbst kein Finanzierungsinstrument ist, sondern der Haushaltsgesetzgeber die notwendigen Gelder im Investitionsrahmenplan verankern muss. Die derzeitige Überwälzung des Mittelansatzes für 2024 des Ende 2024 geendeten Investitionsrahmenplans auf 2025 ist insoweit kritisch zu prüfen, als dass der Bund selbst in seiner mittelfristigen Finanzplanung eine Fortschreibung der Gesamtausgaben für die Bundesfernstraßeninfrastruktur mit jährlich zwischen 12 und 12,7 Milliarden Euro bis 2026 beabsichtigt, mit einem Investitionsanteil von jährlich rund 8,6 Milliarden Euro.

Bis 2030 gehen Schätzungen indes von einem Bedarf von insgesamt mehr als 30 Milliarden Euro infolge des sich ausweitenden Sanierungsstaus aus, sodass sich hieraus unter Einbezug der Baukostenentwicklung eine Finanzierungslücke ergeben würde. Dies bestätigt die Einschätzungen des Bundesrechnungshofes.

Angesichts dieses Befundes bedarf es einer Langfriststrategie, die eine wirkungsvolle Priorisierung der Maßnahmen erfordert, die gleichwohl das Einschreiten bei sich kurzfristig verschärfenden Schadensbildern ermöglicht. Bereits die Kombination der Faktoren macht die Komplexität der Herausforderungen deutlich.

2. Zu den Forderungen des Antrags im Einzelnen

- *„Das Brückenthema muss in NRW endlich Chefsache werden...“*

Nach den Erkenntnissen der Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen misst die Landesregierung dem Thema der Brückensanierungen bereits heute große Priorität bei. In den vergangenen Jahren wurden die Erhaltungsansätze in den Landeshaushalten fortlaufend stabilisiert und weiter erhöht. Unabhängig von der Zusammensetzung der Regierungskoalitionen zeichnet dies ein im Wesentlichen konsensuales Bild. Das

Landesstraßenerhaltungsprogramm, das sowohl Maßnahmen zur Sanierung von Brücken als auch Fahrbahnsanierungen beinhaltet, ist mit 220 Millionen Euro für das laufende Haushaltsjahr 2024 auf einem Allzeithoch angelangt. Es wird sehr darauf ankommen, dass diese Mittel auch in den kommenden Jahren in einem vergleichbaren Umfang bereitgestellt werden können. Dies bleibt Voraussetzung dafür, um die Anschlussfähigkeit des Landes an die Umsetzung der Sanierungsziele der „Sanierungsoffensive Straßeninfrastruktur NRW“ vom November 2023 zu halten. Das gesetzte Ziel definiert allein 400 Brückenersatzneubauten in den kommenden 10 Jahren. Dies würde bedeuten, dass unter einer kritischen Würdigung des Tempos beim Bund, rein rechnerisch in etwa ein Gleichlauf hergestellt werden könnte, der dazu führen könnte, dass in der laufenden Dekade ein signifikanter Teil des bestehenden Sanierungsstaus zurückgeführt werden könnte. Inwiefern es hierzu einer Brückenmanagerin oder eines Brückenmanagers bedarf, unterfällt nach dem Dafürhalten der Ingenieurkammer-Bau dem Ressortprinzip innerhalb der Landesregierung. Jedenfalls ist dem Antrag insoweit zuzustimmen, als das die jeweilige Landesregierung angehalten ist, den Einfluss des Landes auf die Bundesregierung respektive auf die Autobahn GmbH wirkungsvoll geltend zu machen, um die erforderlichen Kapazitäten und Sanierungs- beziehungsweise Neubausvolumina, die für NRW durch den Bund eingeplant werden, vollumfänglich auszunutzen.

Das gilt in besonderer Weise auch für die bekanntermaßen für die Jahre 2022/2023 nicht abgerufenen Haushaltsmittel in Höhe von 60 Millionen Euro. Nicht zu unterschätzen sind in diesem Zusammenhang jedoch die Folgen des teilweisen Entzugs der Auftragsverwaltung durch den Bund, mit dem auch die Abwanderung von Fachkräften in die Autobahn GmbH einhergegangen sind. Diese Kapazitäten fehlen bei Straßen.NRW und spiegeln sich in entsprechend zu besetzenden Stellen wider.

- *„Die Landesregierung wird aufgefordert, einen Brückengipfel - unter Einbindung aller relevanten Stakeholder - durchzuführen, auf dem ein Gesamtmasterplan Brücken“ für NRW und eine Prioritätenliste für entsprechende Notlagen vorgelegt werden...“*

Diese Forderung erscheint angesichts der Auswirkungen der maroden Infrastrukturen auf Gesellschaft und Wirtschaft sowie auf das in der öffentlichen Infrastruktur gebundene volkswirtschaftliche Vermögen, eine angemessene Forderung zu sein. Allerdings gibt es hier bereits entsprechende Ansätze mit der im Zuge der „Sanierungsoffensive Straßeninfrastruktur 2023“ verbundenen Einführung einer jährlichen Infrastrukturkonferenz. Die daran beteiligten Stakeholder entsprechen denen, die im Antrag gefordert werden. Aus Sicht der Ingenieurkammer-Bau, deren Berufsträger sowohl mit Brückenprüfungen, -sanierungen, -konstruktionen und -neubauten befasst sind, erscheint eine schwerpunkthafte Priorisierung nach den Kriterien der verkehrlichen Belastung und des -Bauwerkszustands vorrangig zu sein. Langfristige Erwägungen, die sich aus umfassenden Beteiligungsprozessen ergeben und möglicherweise zu weiteren Verzögerungen bei Planung und Umsetzung führen, sind gesamtgesellschaftlich und auch gesamtwirtschaftlich nicht zumutbar. Zudem ist die Frage der Bauwerkssicherheit intensiv berührt und kann nicht anderen Erwägungen untergeordnet werden, wie die Erfahrungen etwa mit der Talbrücke Rahmede verdeutlichen. In zweiter Linie müssen aber auch Kriterien wie eine schnelle Planung, Planfeststellung und Baugenehmigung berücksichtigt werden. Unter diesen Gesichtspunkten kann nach Auffassung der Kammer durchaus eine abgewogene, von den Einwendungen des Bundesrechnungshofes losgelöste

Umsetzung von Bauwerken erfolgen, die hohe Priorität genießen, mittelfristig erforderlich sind und dazu beitragen, bewilligte Mittel bei den unterschiedlichen Baulastträgern baulich in Wert zu setzen. Zudem bewirkt ein kontinuierlicher Abfluss an Mitteln auch Investitionssicherheit für alle am Bau Beteiligten und sicher langfristige berufliche Perspektiven in der Branche, was mit Blick auf den Fachkräftemangel zur Sicherung des beruflichen Nachwuchses beitragen kann.

- *„Die Umleitung der aktuellen A 42-Sperrung darf ausschließlich über die Bundesautobahnen A2 und A40 erfolgen und nicht über kommunale Straßen...“*

Eine solche Forderung kann von der Ingenieurkammer-Bau nicht abschließend bewertet werden. Die bisherigen Erfahrungen zeigen aber, dass eine solche Lösung in den seltensten Fällen vollständig realisierbar ist. Dies ist schon aufgrund der verkehrlichen Bedeutung der hier beispielhaft zu betrachtenden angesprochenen Autobahnen für die lokale und regionale Wirtschaft keine vollständig umsetzbare Lösung und kann sich daher ausschließlich auf solche Verkehre beziehen, die von vorneherein einen überörtlichen Charakter haben. Vielfach spiegelt die Einbindung kommunaler Verkehrswege ja gerade die bestehende Notlage wider, auf die der vorangehende Spiegelstrich aus dem Forderungskatalog des Antrags abstellt. Dass der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner darüber hinaus ein hohes schutzwürdiges Gut darstellt, bleibt dabei unbestritten. Insgesamt ist zu konstatieren, dass es aber auch für Verkehrslenkung in den Fällen von Teil- oder Komplettsperrungen, die die Nutzung kommunaler oder von Landesinfrastrukturen erforderlich machen, Möglichkeiten der Koordination durch Straßen.NRW gibt. Angesprochen werden kann hier das Baustelleninformationssystem des Landesbetriebs, das ebenfalls darum bemüht ist, die angesprochenen unterschiedlichen Stakeholdern im Vorfeld von Sperrungen auch kurzfristig einzubinden. Aus der Ersatz- oder Neubauplanung ist das System den in der Ingenieurkammer-Bau NRW vertretenen Berufsträgern bekannt und wird bereits genutzt. Inwieweit hier noch Optimierungspotenziale gehoben werden können, kann nicht abschließend bewertet werden.

- *„Anliegerinnen und Anlieger von Umleitungs- und Ausweichstrecken sind durch die Sperrungen besonders betroffen. Konkrete Entlastungen müssen daher von Anfang an mitgedacht, in ausreichendem Maße kommuniziert werden und umfänglich zur Verfügung stehen...“*

Hierfür sei auf die Einlassungen zum vorausgehenden Spiegelstrich verwiesen. Die Bedeutung eines durchstrukturierten Baustellenmanagements unter Einbezug der Schutzrechte und -interessen der betroffenen Anwohner, ist ein zu berücksichtigendes Ziel eines erfolgreichen und auf Störungsminimierung angelegten Baustellenmanagements. Grundlegende Instrumente hierfür sind vorhanden und bedürfen einer umfassenden Nutzung und der Fortentwicklung. Ein solches Werkzeug, wie das Baustelleninformationssystem der Landesverkehrszentrale NRW (LVZ), sind, wo dies nötig ist, technisch zu optimieren. Wichtig ist aber auch die Akzeptanz solcher Instrumente, die von einer Baulastträger übergreifenden Inanspruchnahme/Beteiligung leben.

- *„Die betroffenen Kommunen benötigen Unterstützung, um die zusätzlichen Kosten für beispielsweise umgestellte Ampelschaltungen oder Mehrbelastungen der kommunalen Infrastruktur ausgleichen zu können.“*

Prinzipiell stehen den betroffenen Kommunen auf der Grundlage der Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen entsprechende Hilfen zu. Dies betrifft insbesondere die Kostentragung für Maßnahmen, die sich sowohl auf die Vorbereitung von Umleitungsverkehren über kommunale Straßen ergeben, als auch hinsichtlich der nachlaufenden Beseitigung von Schäden, die an der kommunalen Infrastruktur infolge von Umleitungsverkehren verursacht worden sind.

Es ist aus Sicht der Ingenieurkammer-Bau sinnvoll, dass im Rahmen der priorisierenden Vorbereitung von Baustellen, die eine Ableitung der Durchgangsverkehre über das kommunale Straßennetz erfordern, möglichst frühzeitig entsprechende Ertüchtigungserhebungen durchgeführt werden. Unter Würdigung der vorhandenen Bausubstanz müssen diese Erhebungen darauf abstellen, das Volumen von Wiederherstellungskosten nach Beendigung der Umleitung zu erfassen und überschlägig so zu bemessen, dass eine nachlaufende zügige Abrechnung nicht aufgrund bestehender Nachweispflichten für entstandene Schäden durch die Kommunen belastet wird. Prinzipiell bieten die Instrumente der oben bezeichneten Baustellenmanagementsysteme des Landes hierfür durchaus Möglichkeiten, weil bereits im Vorfeld kooperierende und koordinierende Maßnahmen durch die verschiedenen Baulasträger durchgeführt werden können. Ein wesentliches Element für eine zufriedenstellende Lösung ist in diesem Zusammenhang aber auch eine angemessene Berücksichtigung der Baukostenentwicklung auf allen Seiten für die anfallenden Maßnahmen, die wiederum bei der haushalterischen Absicherung der erforderlichen Finanzmittel berücksichtigt werden.

- *„Die Unternehmen in den betroffenen Regionen müssen über die bereits bestehenden Förderprogramme hinaus Unterstützung erhalten, um Verluste durch die Sperrungen kompensieren zu können.“*

Die Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur ist eine Aufgabe der grundgesetzlich gebotenen öffentlichen Daseinsvorsorge zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen gemäß Artikel 72 Absatz 2 und muss daher aus Mitteln des Staates entsprechend finanziell abgesichert werden. Angesichts der volkswirtschaftlichen Dimension der hierfür langfristig aufzubringenden Mittel, erscheint dieses Ziel prioritär zu sein. Eine intakte Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen, als einer der wirtschaftsstärksten europäischen Regionen, ist sowohl unter verkehrlichen als auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bundesweit von größter Bedeutung und Strahlkraft, gerade auch für die Lebensverhältnisse in den anderen Bundesländern.

Dies gilt sowohl aufgrund der Lage und Funktion Nordrhein-Westfalens in der westlichen Mitte Deutschlands als auch aufgrund seiner Logistik- und Drehscheibenfunktion über den europäischen Wirtschaftsraum hinaus. Vor diesem Hintergrund erscheint es auch aus Sicht der Ingenieurkammer-Bau von prioritärer Bedeutung zu sein, die Verkehrsinfrastruktur in NRW so auszugestalten, dass sie langfristig zukünftigen Anforderungen gerecht wird. Im Zuge der Sanierungsoffensive müssen hierbei zukunftsgerichtete Funktionalitäten, die dem langfristigen Erhalt der Verkehrswege dienen und ein innovativer Verkehrswegebau zum Tragen kommen. Daraus ergeben sich langfristige volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Vorteile. Vor diesem Hintergrund sollten die begrenzten Ressourcen des Staates nach Auffassung der Ingenieurkammer-Bau primär hierfür genutzt werden.

Erleichterungen für die betroffene Wirtschaft sind in jedem Fall auch wünschenswert. Sie müssten jedoch die insgesamt hohe Belastung der Wirtschaft im europäischen Vergleich in den Blick nehmen und diesbezügliche Stellschrauben bemühen. Sofern der Staat indes Spielräume für unmittelbare finanzielle Hilfen sieht, wäre es sicherlich angemessen mit den relevanten Stakeholdern über einen adäquaten Einsatz zu sprechen.