

09.04.2024

Verkehrsausschuss
Matthias Goeken MdL

Einladung

23. Sitzung (öffentlich, **Livestream**)
des Verkehrsausschusses
am Dienstag, dem 16. April 2024,
14.00 Uhr, Plenarsaal

Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung des Landtags berufe ich den Ausschuss ein und setze folgende Tagesordnung fest:

Tagesordnung

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

Antrag der Fraktion der SPD
Drucksache 18/7709

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

Stellungnahme 18/1381
Stellungnahme 18/1382
Stellungnahme 18/1383
Stellungnahme 18/1384
Stellungnahme 18/1385
Stellungnahme 18/1386 (Neudruck)
Stellungnahme 18/1387
Stellungnahme 18/1394
Stellungnahme 18/1424
Stellungnahme 18/1425
Weitere Stellungnahmen erwartet

Anhörung von Sachverständigen

gez. Matthias Goeken
- Vorsitz -

F. d. R.

- 2 -

Mirjam Hufschmidt
Ausschussassistentin

Anlage
Verteiler

Anhörung von Sachverständigen des Verkehrsausschusses

**Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes
Brückenmanagement für NRW!**
Antrag der Fraktion der SPD

Drucksache 18/7709

am Dienstag, dem 16. April 2024
14.00 Uhr, Plenarsaal, Livestream

Verteiler

Städtetag Nordrhein-Westfalen
Helmut Dedy
Geschäftsführer
Köln

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
Christof Sommer
Hauptgeschäftsführer
Düsseldorf

Landkreistag
Dr. Martin Klein
Hauptgeschäftsführer
Düsseldorf

IHK NRW – Die Industrie- und
Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen e.V.
Ocke Hamann
Düsseldorf

unternehmer nrw
Landesvereinigung der
Unternehmensverbände Nordrhein-
Westfalen e.V.
Johannes Pöttering
Düsseldorf

Deutscher Gewerkschaftsbund NRW
Anja Weber
Düsseldorf

Die Autobahn GmbH des Bundes
Dirk Brandenburger
Berlin

Landesbetrieb Straßenbau
Nordrhein-Westfalen
Dr.-Ing. Petra Beckefeld
Gelsenkirchen

- 3 -

Verband Verkehrswirtschaft
und Logistik
Nordrhein-Westfalen e.V.
Dr. Christoph Kösters
Münster

Professor Dr. Roman Suthold
ADAC Nordrhein e.V.
Köln

Jael Rachel Räker
Nordrhein-Westfalen & Nord
c/o ACE Auto Club Europa e.V.
Regionalbeauftragte
Gütersloh

Ingenieurkammer-Bau
Nordrhein-Westfalen
Christoph Spieker
Düsseldorf

Verband Spedition und Logistik
Nordrhein-Westfalen e.V.
Dr. Rüdiger Ostrowski
Düsseldorf

- TOP -

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

11.01.2024

Antrag

der Fraktion der SPD

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

I. Ausgangslage

Die Brückeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen ist in einem besorgniserregenden Zustand. Nicht erst die katastrophale Lage um die im Dezember 2021 kurzfristig gesperrte A 45-Talbrücke Rahmede in Lüdenscheid hat gezeigt, welche fatalen Auswirkungen die marode Infrastruktur für unser Land hat. Neben den konkreten lokalen Auswirkungen auf die Verkehrsströme und den Folgen für die betroffene Wirtschaft sind auch die Ausweichstrecken und damit die jeweils betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner massiv in Mitleidenschaft gezogen worden. Weitere Straßen und Brückenbauwerke in der Region werden seither deutlich stärker belastet, verschiedene Brückenbauwerke im nachgeordneten Straßennetz mussten ebenfalls gesperrt, beziehungsweise abgelastet werden. Daran zeigt sich: Dass die Verantwortung für die Autobahnen und Autobahnbrücken im Jahr 2021 an die Autobahn GmbH im Bund übergeben wurde, ändert nichts daran, dass die NRW-Landesregierung die Verantwortung für die umliegende Infrastruktur und für die durch Sperrungen entstehenden Auswirkungen trägt.

Seither gibt es immer weitere Hiobsbotschaften, zuletzt wurde Ende November angekündigt, dass die A 42 im Bereich der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal (Stadtgrenze Essen und Bottrop) ab dem 11.12.2023 einige Tage für weitergehende Arbeiten gesperrt wird. Im Rahmen einer vorgezogenen Hauptprüfung und weiterer Untersuchungen hatte sich herausgestellt, dass sanierende Schweißarbeiten durchzuführen sind, die nur unter Vollsperrung erfolgen können. Die Sperrung für Fahrzeuge über 40 Tonnen wurde damit bestätigt, eine Schranken- und Wiegeanlage zur Ableitung soll nach bisherigen Informationen Anfang 2024 eingerichtet werden.

Am 15.12.2023 wurde dann bekannt gegeben, dass die Sperrung vorerst nicht aufgehoben wird. Stattdessen wurde eine Freigabe für den PKW-Verkehr für Frühjahr 2024 angekündigt. Bei den Sanierungsarbeiten seien größere Schadensbilder festgestellt worden als bei den Voruntersuchungen zu erwarten waren.

Der Eindruck drängt sich auf, dass sich „Rahmede“ auf der A 42 wiederholen könnte. Schon wieder ist eine Brücke gesperrt, wieder verlängert sich die Sperrung, wieder kann das nachgeordnete Straßennetz den Verkehr kaum adäquat aufnehmen, wieder werden weitere Straßen und Brücken massiv zusätzlich belastet. 75.000-80.000 Fahrzeuge pro Tag fahren normalerweise über den derzeit gesperrten Abschnitt der A 42, der Schwerlastverkehrsanteil liegt bei gut 10.000 Fahrzeugen. Diese Verkehrsströme suchen sich jetzt alternative Wege und

Datum des Originals: 11.01.2024/Ausgegeben: 12.01.2024

werden momentan sowohl über die A 2 und die A 40 als auch über das nachgeordnete Straßennetz durch Essen und Bottrop über Landes- und Bundesstraßen umgeleitet. Die benachbarte A 43 kann zumindest den Schwerlastverkehr nicht aufnehmen, da diese bereits seit längerer Zeit abgelastet wird. Auch im Bereich Aachen sind mit dem Abriss und dann geplanten Neubau der Haarbachtalbrücke (A 544) erhebliche verkehrliche Einschränkungen bereits eingetreten und werden mit der Vollsperrung nun ausgeweitet.

Es sind nicht die einzigen Brückenbauwerke, die aufgrund der Schäden gesperrt bzw. erneuert werden müssen. Bereits im Jahre 2019 hatten die am Rhein ansässigen Industrie- und Handelskammern auf die enorme Bedeutung der 28 Brücken hingewiesen, die zwischen Emmerich und Bonn den Rhein überqueren. Ob Straßenbrücken von Kommunen, Land oder Bund, ob Schienenpersonenverkehr oder Schienengüterverkehr – Brückenbauwerke sind und bleiben zentrale Verbindungswege für eine zukunftsorientierte Mobilität.

Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass die unterschiedlichen formalen Kompetenzen bei der Straßenbaulast zu einem Verschiebepunkt der Zuständigkeit geführt haben, und in der Konsequenz zum Schaden von Gesellschaft und Wirtschaft trotz Notwendigkeit eben nicht gehandelt wurde und wird. Noch heute versuchen Verantwortungsträger sich ihrer Verantwortung zu entziehen, indem sie auf den Übergang der Zuständigkeit für Autobahnen auf den Bund seit dem 1. Januar 2021 verweisen oder sich mit dem Wissensvorsprung von heute auf dem Nichthandeln der Vergangenheit ausruhen.

Als wäre dies Grund genug, mit heutiger Kenntnis weiterhin zu verzögern und nicht zu handeln. Auch in den aktuellen Fällen von Brückensperrungen wie in Bottrop würde dauerhaft ein solches Szenario drohen, wenn dieser gordische Knoten der gelebten Verantwortungslosigkeit nicht endlich mutig durchschlagen wird. Nordrhein-Westfalen muss hier als größtes Bundesland vorangehen und selbst den ersten Schritt wagen.

II. Der Landtag stellt fest:

- Es existiert ein Sanierungsstau bei Brücken in NRW, der auch aufgrund politischer Fehlentscheidungen und falscher Priorisierung entstanden ist.
- Der marode Zustand unserer Straßen und Brücken – egal ob in Zuständigkeit von Land, Bund oder Kommunen – bekommt viel zu wenig Aufmerksamkeit.
- Es besteht ein dringender Bedarf, gemeinsam mit allen relevanten Stakeholdern (MUNV, BMDV, Straßen.NRW, Autobahn GmbH, Wirtschafts- & Gewerkschaftsvertreter, Kommunale Spitzenverbände) Lösungen zu erarbeiten, um die akuten und zukünftig Überlastungssituationen vor Ort zu entschärfen.
- Klarheit und Transparenz sind insbesondere für Anliegerinnen und Anlieger bezüglich der A 42-Sperrung erforderlich. Dies gilt auch für kommende Brückensperrungen und die jeweiligen Anliegerinnen und Anlieger.
- Das nördliche Ruhrgebiet leidet massiv unter den Folgen der Sperrung, daher müssen die negativen wirtschaftlichen Folgen evaluiert werden, um die Auswirkungen und den Bedarf finanzieller Unterstützungsleistungen belastbar zu erheben.
- Sperrungen von Brücken dürfen nicht zu Kompetenzgerangel zwischen Land, Bund und Kommunen führen, sondern erfordern gemeinsame Lösungsansätze.
- Es braucht auch in der Infrastrukturpolitik eine neue Kultur der Bereitschaft, Verantwortung zum Wohle von Gesellschaft und Wirtschaft zu übernehmen.

III. Der Landtag beschließt:

- Das Brückenthema muss in NRW endlich Chefsache werden, da Bevölkerung und Wirtschaft Lösungen statt Kompetenzgerangel erwarten. Die Landesregierung wird aufgefordert, eine Stabsstelle unter Leitung einer Brückenmanagerin / eines Brückenmanagers zu bilden, deren Kernaufgaben in langfristiger Planung, Koordination und Kommunikation liegen.
- 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. Dabei muss insbesondere klar kommuniziert werden, für welche weiteren belasteten Brückenbauwerke in Landes- und Bundeszuständigkeit möglicherweise Sperrungen drohen, was das wiederum für die umliegende Infrastruktur bedeutet und welche Notfallpläne dafür existieren.
- Die Umleitung der aktuellen A 42-Sperrung darf ausschließlich weiträumig über die Bundesautobahnen A 2 und A 40 erfolgen und nicht über kommunale Straßen. Durch eine Belastung der nachgeordneten Straßennetze droht ein Domino-Effekt. Auch bei weiteren Brückensperrungen muss auf Umleitungen über das übergeordnete Straßennetz zum Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern geachtet 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. Dies umfasst auch die Verhängung temporärer Durchfahrtsverbote.
- Die betroffenen Kommunen benötigen Unterstützung, um die zusätzlichen Kosten für beispielsweise umgestellte Ampelschaltungen oder Mehrbelastungen der kommunalen Infrastruktur ausgleichen zu können.
- Die Unternehmen in den betroffenen Regionen müssen über die bereits bestehenden Förderprogramme hinaus Unterstützung erhalten, um Verluste durch die Sperrungen kompensieren zu können.

Jochen Ott
Ina Blumenthal
Alexander Vogt
Gordan Dudas
André Stinka

und Fraktion

23.01.2024

Entschließungsantrag

der Fraktion der CDU und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Instandsetzung der Autobahnbrücken fokussieren – Leistungsstörungen auf Seiten des Bundes müssen kurzfristig berichtigt werden

zu dem Antrag „Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW!“

Antrag der Fraktion der SPD
Drucksache 17/7709

I. Ausgangslage

Eine Vielzahl der Straßenbrücken in der Bundesrepublik Deutschland sind in einem schlechten Zustand. Sie sind zu einem erheblichen Anteil in den 1960-er bis 1980-er Jahren gebaut worden. Im vergangenen Jahr 2023 waren allein in Nordrhein-Westfalen 873 Autobahnbrücken als „besonders sanierungsbedürftig“ eingestuft.

In der Zuständigkeit des Landes Nordrhein-Westfalen wurden akut 205 Brücken als erneuerungsbedürftig identifiziert, 22 Brücken die zu verstärken sind und 69 Brücken, die instand gesetzt werden müssen. Die (anteilig) aufzuwendenden Mittel des Landes für die Instandsetzung, die Ertüchtigung und den Ersatz von Brückenbauwerken an Landesstraßen sind im Landeshaushalt eingeplant in dem Titel 777 11 des Kapitels 10/150 (vgl. Vorlage 18/860).

Die nordrhein-westfälische Landesregierung setzt das Aufholen des Sanierungsstaus in der Verkehrsinfrastruktur Nordrhein-Westfalens fort. Dafür hat der Landesgesetzgeber mit der Verabschiedung des Landeshaushalts 2024 die finanziellen Voraussetzungen geschaffen. Mit einer Ausstattung von 220 Millionen Euro ist der auf die Erhaltung und Sanierung der Landesstraßen bezogene Titel 777 11 in Kapitel 10/150 erneut auf ein Rekordniveau entwickelt worden.

Die im November 2023 vorgestellte „Modernisierungsoffensive Straßeninfrastruktur NRW“ plant in den kommenden zehn Jahren die Erneuerung und Modernisierung von knapp 400 Brücken in Zuständigkeit des Landes.

Zum 1. Januar 2021 ist die Zuständigkeit für die Autobahnen auf die Autobahngesellschaft des Bundes übergegangen, zu der viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Straßen.NRW

Datum des Originals: 23.01.2024/Ausgegeben: 23.01.2024

wechselten. In den vergangenen Jahren wurden 211 zusätzliche Stellen für Planerinnen und Planer bei dem bis dahin zuständigen Landesbetrieb Straßenbau NRW geschaffen, um Planung zu beschleunigen. Die Mittel für externe Planerinnen und Planer wurden erhöht.

Mit dem Infrastrukturpaket I aus dem Jahr 2018 (mit dem Acht-Punkte-Programm zur Beschleunigung von Baustellen), dem Infrastrukturpaket II aus dem Jahr 2021 und dem 10-Punkte-Plan aus dem Jahr 2022 wurden Maßnahmen mit dem Ziel beschlossen, den Ersatzneubau von Brücken zu beschleunigen. Mit Nachdruck hat sich die Landesregierung für einen Beschleunigungspakt von Bund und Ländern eingesetzt. Bundestag und Bundesrat haben im Oktober bzw. November 2023 ein Gesetz verabschiedet, das den Ersatzneubau von Brücken noch einmal vereinfacht.

Jedoch gibt es beim Bundesministerium für Verkehr und Digitales (BMDV) keine Klarheit, wie die Problematik der maroden Autobahnbrücken in den Griff zu bekommen ist. Rund drei Jahre nach dem Zuständigkeitswechsel, mit Zuschrift vom 9. Januar 2024, informiert der Bundesrechnungshof den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags über die Ergebnisse seiner Prüfung des Standes der Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramms des Bundes. Der Bundesrechnungshof ist zu der Überzeugung gelangt, dass das BMDV den Modernisierungsbedarf unterschätzt und den vollständigen Umfang der zu modernisierenden Bauwerke nicht im Blick hat, obwohl die prekäre Lage der Brückensanierung bekannt ist. Zudem problematisiert der Bundesrechnungshof in seiner Zuschrift die fehlende zeitliche Abstimmung in der Bearbeitung von BMDV einerseits und der Autobahn GmbH andererseits.

In den Jahren 2021 und 2022 hat die Autobahn GmbH weitestgehend Planungen der Länder umgesetzt mit der Konsequenz, dass mehr als 40 Prozent der Realisierungen des Brückenmodernisierungsprogramms des Bundes verfehlt wurden. Gleichzeitig wurde von einem größer werdenden Defizit gewarnt.

In Nordrhein-Westfalen erfolgen 60 Prozent der Jahresfahrleistung von Kraftfahrzeugen im überörtlichen Straßennetz auf Autobahnen. Ihre Funktionalität ist ein wichtiger Beitrag für menschliche Teilhabe, wirtschaftliches Wohlergehen, Ressourcenschonung sowie die gute Anbindung ländlicher Räume. Deshalb hat die Instandsetzung des Autobahnnetzes eine Priorität über gesellschaftliche Gruppen und Generationen hinweg. Sie ist planmäßig und konsequent zu leisten. Fachkräfte sind auf die Sanierung und auf die Erhaltung zu konzentrieren. Die Chancen des modernen Baustellenmanagements und des seriellen Brückenbaus sind zu nutzen. Die für die Aufgaben der Erneuerung gebrauchten Personalkörper müssen dynamisch entwickelt werden.

Aus der Mangelhaftigkeit in der Planung und Umsetzung von Brückensanierungen und Brückenneubauten in einerseits der Zuständigkeit des BMDV und andererseits in unmittelbarer Verantwortung der Autobahn GmbH resultieren offenkundig (auch) gehäuft kurzfristige Verkehrseinschränkungen. Autobahnbrücken werden aufgrund von Überprüfungen gesperrt. Vor allem die zeitlich knapp veranlassten Autobahn-Sperrungen oder Ablastungen bedingen regelmäßig erhebliche Beeinträchtigungen: namentlich durch Ausweichverkehre in untergeordnete Straßennetze, durch eine eingeschränkte Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen und lokalen Unternehmen. Verwaltungen stehen unvermittelt vor der Aufgabe, Umleitungen zu organisieren und Verkehre verantwortlich zu lenken. „Domino-Effekte“ drohen. Hinzutretend erschweren rigide Vorgaben des Straßenverkehrsrechts des Bundes nicht nur im Einzelfall eine proaktive und kluge Verkehrslenkung.

Das Land Nordrhein-Westfalen – die Lebensqualität und die Mobilität der hier lebenden Menschen – ist darauf angewiesen, dass der Bund die maroden Autobahn-Brücken in seiner Zuständigkeit vorausschauend und konsequent saniert beziehungsweise erneuert. Die

Indifferenzen, die der Bundesrechnungshof in dem vorstehend gekennzeichneten Bericht aufdeckt, sind im bestätigten Fall unverzüglich wettzumachen. Zeitlicher Verlust ist aufzuholen.

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Durch jahrzehntelangen Verschleiß und aufgrund gestiegener Verkehrslast sind viele Straßenbrücken in der Verantwortung unterschiedlicher Baulastträger in Nordrhein-Westfalen sanierungsbedürftig, zu verstärken oder instand zu setzen.
- Die Zukunftscoalition von CDU und Grünen stellt sich ihrer Verantwortung für die Brücken an Bundes- und Landesstraßen in ihrer Zuständigkeit. Der jeweilige Zustand der Brücken wird transparent dargelegt sowie Sanierungs- und Ersatzneubauten verlässlich priorisiert und projektiert.
- Es ist notwendig, auch in Zeiten angespannter Haushalte verlässlich für den nachhaltigen Umbau zu handeln. Die Sanierung der Verkehrswege, die Offensiven für den ÖPNV, die Erschließungen im Strukturwandel, das Deutschlandticket und neue Anreize, komfortabel umsteigen zu können, sind mit jeweils sachgemäßer Priorität zu verfolgen.
- Wegen ihrer Verkehrsbedeutung haben vor allem Sperrungen oder Ablastungen der in der Zuständigkeit des Bundes liegenden Autobahnbrücken gravierende negative Konsequenzen für die Menschen, für Unternehmen, für Kommunen und für das Land. Gerade kurzfristige Sperrungen führen zu erheblichen Problemen.
- Das Land und die Kommunen arbeiten mit daran, bei Autobahn-Sperrungen und Ablastungen die negativen Auswirkungen aufzufangen. Erste Zuständigkeiten für Umleitungen und für diesbezügliches Management liegen jedoch eindeutig beim Bund respektive bei der Autobahn GmbH des Bundes.
- Weder verfügt der Bund über ein konsistentes Sanierungsprogramm für Autobahn-Brücken, noch hat er bei der Lkw-Maut oder im Straßenverkehrsrecht Grundlagen geschaffen, um auf Brückensperrungen angemessen reagieren zu können.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

1. beim Bund mit Nachdruck darauf zu drängen, dass dieser nach dem Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ die ihm überantworteten Aufgaben, Bundesautobahnen instand zu halten beziehungsweise instand zu setzen, planmäßig erfüllt, dass er personelle Kapazitäten darauf konzentriert und die erforderlichen Finanzmittel bereitstellt;
2. den Bund in Kenntnis der zeitlichen, planerischen und sachlichen Inkongruenzen, die der Bundesrechnungshof in dem vorstehend bezeichneten Gutachten mitteilt, um zeitnahe Stellungnahme zu bitten, welche Konsequenzen (im Falle der Bestätigung) hinsichtlich der Modernisierungsmaßnahmen des Bundes konkret in Nordrhein-Westfalen abschätzbar sind;
3. sich beim Bund dafür einzusetzen, dass auseinandergehenden Planungen und Realisierungen einerseits seitens des BMDV und andererseits seitens der Autobahn GmbH zusammengeführt, Synergien genutzt und die Pfade jeweiliger Sanierung vereinheitlicht werden;
4. sich mit dem Bund darauf zu verständigen, dass eine engmaschige Kontrolle der Autobahn-Brücken in Verantwortung des Bundes mit dem Land Nordrhein-Westfalen und mit den jeweils betroffenen Kommunen regelmäßig und (maßnahmenbezogen) frühzeitig abgestimmt wird;
5. sich im Kollegium der Landes-Verkehrsministerinnen und -Verkehrsministern und gegenüber dem Bund dafür einzusetzen, das Straßenverkehrsrecht so anzupassen, dass

- eine erforderliche Sperrung potenziell konfliktreicher Ausweichstrecken für den Durchgangsverkehr – insbesondere von Lkw – im akut begründeten Fall deutlich vereinfacht wird, um die Verkehrsbelastung auf Umleitungsstrecken zu reduzieren und Leistungsstörungen im nachgeordneten Straßennetz zu vermeiden. Insbesondere soll stattdessen eine verbindliche Lenkung von Durchfahrtsverkehren bereits auf der Autobahn erfolgen;
6. sich in diesem Kontext gleichfalls dafür einzusetzen, dass die Anwendbarkeit des Verkehrsrechtes dahingehend flexibilisiert wird, dass im Fall von kurzfristigen erheblichen Mehrbelastungen (im Zuge von Umleitungs-/Ausweichverkehren) Anordnungen leichter getroffen werden können, um verhältnismäßig zu reagieren, insbesondere mit Geschwindigkeitsbegrenzungen oder kurzfristig erforderlichem Durchfahrverbot;
 7. sich gegenüber dem Bund für eine Prüfung einzusetzen, ob durch höhere Mautentgelte für Durchgangsverkehre die Belastung durch Lkw-Fahrten gesteuert werden kann, wenn Autobahnabschnitte gesperrt werden müssen. Über technische Einzelheiten der Erhebung oder Rückerstattungsmöglichkeiten muss eine Benachteiligung der lokalen Unternehmen etc. für Ziel-Quell-Verkehre vermieden werden.
 8. sich beim Bund dafür einzusetzen, dass dieser für Autobahnbrücken mit schlechten Zustandsnoten oder schlechtem Traglastindex (IV und V) proaktiv Notfallpläne für das Szenario einer Sperrung bzw. Ablastung erarbeitet und stetig aktualisiert, die mit den Bau- lastträgern des nachgeordneten Netzes und mit den Straßenverkehrsbehörden abgestimmt werden.

Thorsten Schick
Matthias Kerkhoff
Klaus Vossemer
Oliver Krauß
Matthias Goeken

und Fraktion

Wibke Brems
Verena Schäffer
Mehrdad Mostofizadeh
Martin Metz

und Fraktion

Dortmunder Hafen AG
Bülowstraße 12
44147 Dortmund

Telefon
0231.70 09 01-11
Telefax
0231.70 09 01-19
E-Mail
Brennenstuhl@dortmunder-hafen.de

Dortmunder Hafen AG Postfach 10 19 33, 44019 Dortmund

Per E-Mail an:
anhoerung@landtag.nrw.de
VA@landtag.nrw.de

Dortmund Hafen **21**



09.04.2024

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

als 1. Vorsitzende möchte ich gerne für die Arbeitsgemeinschaft der Häfen NRW (ARGE NRW), zur Drs.Nr. 18/7709 vom 11.01.2024 Stellung nehmen und die Sichtweise der nordrheinwestfälischen Binnenhäfen erläutern.

Der von Ihnen aufgezeigte problematische Zustand der Brückenbauwerke in NRW, verursacht durch eine unzureichende Instandhaltung und den überproportionalen Anstieg des Straßenschwerlastverkehrs in den letzten Jahrzehnten, führen zu den in Ihrem Antrag aufgezeigten Komplikationen.

Die geschilderten Zustände stellen auch für uns Binnenhäfen in NRW eine große Herausforderung dar. Mit der Vielzahl der Güter, die über das Kanalnetz sowie über den Rhein als die wichtigste Wasserstraße Westeuropas transportiert werden, sind auch die Häfen in NRW auf eine intakte Straßen- und Brückeninfrastruktur im Vor- und Nachlauf zu / von unseren Häfen zwingend angewiesen. Jede Brückensperrung hat nicht nur Auswirkungen auf den Straßenverkehr, sondern auch immer auf die dem Straßentransport vor- oder nach-gelagerten Verkehrsträger Binnenschiff oder Bahn. Die Häfen in NRW verknüpfen mit ihrer Funktion als multimodale Schnittstelle die Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße. Insbesondere im Ruhrgebiet und entlang der Rheinschiene können die Potenziale der Binnenhäfen zu einer Entlastung der an ihre Kapazitätsgrenze angelangten Verkehrsträger Straße und Schiene beitragen. Der Transport von Massen- und Stückgütern sowie Containern lässt sich mit dem Binnenschiff auf dem dichten Kanalnetz und entlang des Rheines in NRW leicht realisieren. Ferner gehört der Umschlag von Großraum- und/oder Schwertransporten (GST) zur Kernkompetenz der Binnenhäfen. Dieses Transportpotenzial kann zu einer Belastungs-reduzierung der Straßeninfrastruktur beitragen. Wenn der Vor- und Nachlauf ohne Einschränkungen durch gesperrte Brücken sichergestellt ist, werden die Häfen in NRW einen wichtigen Beitrag zur Verkehrs- und Energiewende leisten können.

Sparkasse Dortmund
BIC DORTDE33XXX
IBAN DE73 4405 0199 0001 0506 80
Konto 001 050 680
BLZ 440 501 99

Vorständin
Bettina Brennenstuhl
Aufsichtsratsvorsitzender
Dr. Jendrik Suck
Sitz der Gesellschaft
Dortmund
Handelsregister
Amtsgericht Dortmund
HRB 2363
St-Nr. 5314/5700/0310
USt-IdNr. DE 170 827 246

Aus Sicht der Häfen in NRW ist es notwendig, jetzt die richtigen politischen Entscheidungen zu fällen und die Brückeninfrastruktur, aber auch die Gesamtverkehrsinfrastruktur in einen Zustand zu versetzen, der den Anforderungen der heutigen und zukünftigen Verkehre gerecht wird. Andernfalls leiden alle Logistikprozesse dauerhaft unter infrastrukturellen Engpässen mit unübersehbaren volkswirtschaftlichen Schäden. Dies führt auch zu einer übermäßigen Benachteiligung zahlreicher in den Häfen ansässiger Unternehmen, die die Versorgung der Regionen des Landes NRW und darüber hinaus sicherstellen.

Wir appellieren daher dringend an die politischen Mandatsträger, die Logistikströme und Verkehrsinfrastruktur als ein integriertes System zwischen Wasserstraße, Schiene und Straße zu betrachten. Dies macht es heute zwingend erforderlich, Maßnahmen zum Erhalt und der Wiederherstellung der Brückeninfrastruktur in NRW zu ergreifen. Dies kann insbesondere durch eine Änderung des Planungsrechtes, Genehmigungsbeschleunigung bei Neubauten, das zur Verfügung stellen von Finanzmitteln und das Einrichten eines Kompetenzzentrums für Verkehrsinfrastrukturprojekte erreicht werden. In einem solchen Kompetenzzentrum können beispielsweise alle wichtigen Verkehrsinfrastrukturbauprojekte erfasst werden, Maßnahmen vorausschauend geplant und für die Baulastträger übergeordnet koordiniert werden.

Die Binnenhäfen in NRW sehen sich als Teil einer Verkehrslösung, sowohl im Sinne einer kurzfristigen Entlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur wie auch als tragfähige Säule einer langfristig angelegten Verkehrswende. Mit dem leistungsfähigen System Wasserstraße, in Kombination mit dem Schienengüterverkehr müssen Güter nicht zwingend ausschließlich über die Straße transportiert werden. Damit kann die Problematik von weiteren Überlastungsschäden bei der Straßen- und Brückeninfrastruktur zumindest eingedämmt und die entstehenden Verkehre gleichmäßiger auf alle drei Verkehrsträger verteilt werden. Es muss keine Priorisierung der einzelnen Verkehrsträger erfolgen, es muss ein Verständnis dafür entwickelt werden, dass sich alle Verkehrsträger bestens ergänzen können, so dass die Straße entlastet wird, die Verkehrswende auch im Schwerlastverkehr an Fahrt aufnimmt und das Klima durch verringerte Emissionen geschützt wird. Um diesen Effekt zu erreichen, fordern wir die gleichrangige Behandlung und Förderung bei der Ertüchtigung von Kanal-, Schleusen- und Hafeninfrastruktur parallel zur Ertüchtigung der Straßen- und Brückeninfrastruktur.

Bei allen Fragen zur Sanierung, Instandhaltung und Neubau von Verkehrsinfrastruktur muss für die Zukunft auch immer die Frage der CO₂ – Reduzierung betrachtet werden. Dies kann, vor allem bei Langstreckenverkehren, durch eine Verlagerung wesentlicher Transportmengen auf das Binnenschiff und die Schiene erfolgen. Da wo es sinnvoll ist, sollte nur die letzte Transportmeile durch den LKW erfolgen. Mit diesen zukunftsorientierten Maßnahmen wird ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz geleistet bei gleichzeitiger Entlastung der Straßeninfrastruktur.

Durch die stärkere Nutzung der Wasserstraße und auch der Schiene bieten wir als Binnenhäfen und logistisch wertvolle Umschlagplätze eine Lösung für viele Themen, vor allem aber für das Thema der Verkehrs- und Energiewende an. Investitionsmittel, die in die Wasserstraße und die Schieneninfrastruktur der Häfen fließen zahlen sich gesellschaftlich, wirtschaftlich und ökologisch aus.

Wir unterstützen daher Ihren Antrag sowie die zu beschließenden Punkte. Gleichzeitig möchten wir Sie auffordern, die Wasserstraße und den Schienengüterverkehr deutlich mehr in den politischen und damit auch finanziellen Fokus zu nehmen und zu unterstützen. Auch um die marode Straßeninfrastruktur zu entlasten.

Mit freundlichen Grüßen

DORTMUNDER HAFEN
Aktiengesellschaft

Bettina Brennenstuhl

Vorständin / 1. Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Häfen NRW

Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen



Herrn Matthias Goeken MdL
Vorsitzender des Verkehrsausschusses des
Landtages NRW
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Ausschließlich per E-Mail:
anhoerung@landtag.nrw.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1382

A11

A 11 Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement in NRW! **Drucksache 18/7709, Anhörung des Verkehrsausschusses am 16. April 2024**

Sehr geehrter Herr Goeken,

gerne nehmen wir für die Anhörung des Verkehrsausschusses am 16. April 2024 zur Thematik „Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement in NRW!“ Stellung.

Die Straßen und auch die Brücken in NRW sind – weitestgehend unabhängig von der Straßenbaulastträgerschaft – in einem vielfach maroden Zustand. Der Sanierungsstau hat sich in den vergangenen Jahren, teils Jahrzehnten aufgebaut und wird sich angesichts knapper Finanz- und Personalressourcen voraussichtlich auch in den kommenden Jahren nicht im Sinne einer tiefgreifenden Kehrtwende abbauen lassen. Die Brücken, welche häufig in den 60er und 70er Jahren gebaut wurden, sind für die heutigen Verkehrslasten und -mengen nicht mehr ausreichend ausgelegt. Insbesondere der Güterverkehr auf der Straße hat in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich zugenommen. Der Schwertransport spielte bei der Abnutzung der Straßen und Brücken eine besondere Rolle.

Im Fokus der Öffentlichkeit stehen zuvorderst gesperrte Autobahnbrücken, die entsprechend weiträumige Umfahrungen und Verkehrsbeeinträchtigungen nach sich ziehen. Ähnliche Problematiken gibt es aber – wenn auch insgesamt statistisch nicht erfasst – bei Brücken in kommunaler Baulast. Viele Kommunen stehen hier vor der Frage der Sanierung

9. April 2024

Städtetag NRW
Claudia Vago
Referentin
Tel.-Durchwahl: (0221) 3771-530
E-Mail:
claudia.vago@staedtetag.de
Gereonstr. 18-32
50670 Köln
www.staedtetag-nrw.de
Aktenzeichen: 66.22.00 N

Landkreistag NRW
Dr. Markus Faber,
Hauptreferent
Tel.-Durchwahl: (0211) 300491-310
E-Mail: m.faber@lkt-nrw.de
Kavalleriestr. 8
40213 Düsseldorf
www.lkt-nrw.de
Aktenzeichen: 66.12.01

StGB NRW
Cora Ehlert
Hauptreferentin
Tel.-Durchwahl: (0211) 4587-233
E-Mail:
Cora.Ehlert@kommunen.nrw
Kaiserswerther Str. 199-201
40474 Düsseldorf
www.kommunen.nrw
Aktenzeichen: 34 2 11 001/001

oder Sperrung der Überfahrt als ultima ratio. Letztlich hängt die Entscheidung – neben der Bedeutung der Brücke im kommunalen Verkehrsnetz – auch von den jeweiligen finanziellen Ressourcen ab. Gerade bei Brücken im nachrangigen Straßennetz prüfen Kommunen dabei auch mittel- bis langfristige Umfahrungsmöglichkeiten, wobei diese zum Teil erhebliche Umwege für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bedeuten. Auch lange Planungszeiten und behördliche Abstimmungsprozesse verzögern einen zügigen Ersatzbau.

Aus diesem Grunde ist es für Kommunen unverzichtbar, Straßen- und Brückensanierungen zu priorisieren. Dies geschieht heute schon unter den Gesichtspunkten der Verkehrsbedeutung und der zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen. Erforderliche Sperrungen und Baumaßnahmen müssen dabei eng mit weiteren Baulastträgern abgestimmt sein, damit Verkehrsbeeinträchtigungen auf ein Minimum reduziert werden. Gerade bei unvorhergesehenen Brückensperrungen auf Autobahnen oder Landesstraßen fehlt es aber häufig an etablierten Abstimmungsprozessen, um Umleitungsstrecken gemeinsam abzustimmen. Treffen diese zusammen mit Bauarbeiten im nachrangigen Straßennetz, führt dies zu problematischen Verkehrssituationen.

Um dies möglichst zu verhindern, ist auch die kommunale Ebene in ein künftiges Brückenmanagement in NRW einzubeziehen. Die Aufgaben der Koordination und Kommunikation von Baumaßnahmen an Brücken sind gemeinsam sowohl mit der direkt betroffenen Kommune als auch mit den benachbarten Kommunen wahrzunehmen. Für eine vorausschauende Planung von Umleitungsstrecken ist ein angemessener zeitlicher Vorlauf wünschenswert, wenngleich uns bewusst ist, dass in Akutsituationen unverzügliches Handeln durch den zuständigen Straßenbaulastträger angezeigt ist. Um Akutsituationen auf ein Minimum zu beschränken, wären ein klarer Fahrplan und ggf. die Erstellung eines Brückenkatasters notwendig, die öffentlich einsehbar für die kommunale Ebene künftige Baumaßnahmen transparent darstellen. Notwendige Schritte sind dann frühzeitig mit allen Akteuren zu besprechen. In diesem Zusammenhang erinnern wir daran, dass wir bereits wiederholt darauf hingewiesen haben, dass die Städte, Kreise und Gemeinden zeitnahe und kontinuierlich aktualisierte Informationen über Instandsetzungsmaßnahmen und absehbare Fertigstellungstermine von Infrastrukturmaßnahmen benötigen.

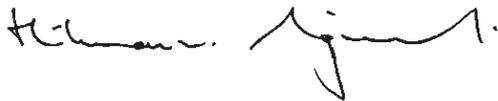
Generell sind insbesondere bei Autobahnsperrungen Umleitungen über das kommunale Straßennetz möglichst zu vermeiden. Umleitungen sollten weiträumig über andere Autobahnen eingerichtet werden. Hierzu ist auch das Straßenverkehrsrecht zu modernisieren, um Durchfahrtsverbote über kommunale Straßen unter erleichterten Voraussetzungen anordnen zu können. Dies zum einen zum Schutz der Anwohnenden und zum anderen zur Verhinderung eines Verkehrskollaps im nachgeordneten Straßennetz. Das sollte auch gesetzlich (FernStrG und StrWG NRW) entsprechend geregelt werden.

Grundsätzlich dürfen den Kommunen keine Nachteile entstehen, wenn sie Umleitungsstrecken auf ihrem Straßennetz dulden müssen. Dies gilt sowohl für finanzielle Nachteile als auch für mögliche Schäden an ihren Straßen aufgrund der teilweise erheblichen Zunahme von Verkehren. Insofern fordert die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände eine umfassende Kostentragungspflicht desjenigen Straßenbaulastträgers, der die Umleitung veranlasst. Dies gilt nicht nur für unmittelbare Kosten und Schäden, sondern auch für mittelbare. So kann etwa aufgrund längerer Fahrtzeiten ein Mehreinsatz von Bussen im ÖPNV erforderlich werden, dessen Mehrkosten derzeit von den Kommunen zu tragen wären.

Zwar sind gemäß § 16a Abs. 2 Satz 3 StrWG NRW die nötigen Mehraufwendungen für die Ertüchtigung einer Umleitungsstrecke dem Träger der Straßenbaulast der Umleitungsstrecke zu erstatten. Dies gilt auch für die Aufwendungen, die der Träger der Straßenbaulast der Umleitungsstrecke zur Beseitigung der durch die Umleitung verursachten Schäden tragen muss. Erforderlich ist hier aber, dass der Beweis gelingt, dass ein Schaden an einer Straße kausale Folge einer Umleitung ist und über den regelmäßigen Verschleiß der Straße hinausgeht. Dies ist eine Tatfrage und nicht in allen Fällen durch Beweissicherungen vor der Umleitung zu klären. Insofern sind Kommunen nicht nur zur Duldung der Umleitungsstrecke verpflichtet, letztlich tragen sie auch noch die Beweislast für etwaige durch die Umleitung bedingte Schäden. Unstimmigkeiten oder gar Rechtsstreitigkeiten sollten in dieser Hinsicht möglichst von vorneherein ausgeschlossen werden, indem eine Vermutung dahingehend ins Gesetz aufgenommen wird, dass der Schaden durch die Umleitung entstanden ist, es sei denn, er ist vorher ausdrücklich festgestellt und dokumentiert worden.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter
des Städtetages Nordrhein-Westfalen



Dr. Marco Kuhn
Erster Beigeordneter
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



Horst-Heinrich Gerbrand
Geschäftsführer
des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen



Straßen.NW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

An den Verkehrsausschuss Nordrhein-Westfalen
Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Per E-Mail an:
anhoerung@landtag.nrw.de

Dr.-Ing. Petra Beckefeld

Direktorin für den technischen Bereich
Sprecherin des Direktoriums

Wildenbruchplatz 1
45888 Gelsenkirchen

**Stellungnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW
zur
Anhörung des Verkehrsausschusses am 16. April 2024
Vorlage 18/7709**

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

Nach der Vorlage der „Sanierungsoffensive Straßeninfrastruktur NRW“ im November 2023 und der Veröffentlichung des Landesstraßenerhaltungsprogramms mit Rekordinvestitionen von 220 Millionen Euro im Februar 2024 hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen den Dialogprozess zur Umsetzung des Maßnahmenpaketes am 15.03.2024 mit einer Infrastrukturkonferenz in Düsseldorf fortgesetzt. Diese Infrastrukturkonferenz soll künftig jährlich stattfinden und bildete den Auftakt für weitere regionale und lokale Dialogformate.

Mit der „Sanierungsoffensive Straßeninfrastruktur NRW“ verfolgt die Landesregierung das Ziel, die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen nachhaltig zu verbessern. In den anstehenden zehn Jahren sollen der Anteil von Straßen, Brücken und Tunneln im Land in einem sanierungsbedürftigen Zustand deutlich abgebaut werden. So sieht die Sanierungsoffensive unter anderem vor, rund 400 Brücken in der Zuständigkeit des Landes innerhalb der nächsten 10 Jahre durch Neubauten zu ersetzen. Als Einstieg in die Sanierungsoffensive stehen in 2024 Ersatzneubauten für 35 Brücken an. Dabei kommen zunehmend auch innovative Schnellbauverfahren zum Einsatz, die den Bau beschleunigen und die Beeinträchtigung für den Verkehr möglichst geringhalten. Insgesamt sind in diesem Jahr 220 Millionen Euro für die Sanierung von Straßen, Brücken und sonstigen Straßenbestandteilen allein an Landesstraßen fest eingeplant – so viele Mittel wie noch nie. Darüber hinaus steht für den Erhalt von Bundesstraßen zusätzlich ein Betrag von voraussichtlich 138 Millionen Euro zur Verfügung.

Nach der erfolgreichen Infrastrukturkonferenz auf Landesebene soll es künftig neben dem jährlichen Stakeholder-Treffen landesweit regional fokussierte Austauschgruppen zu Planungs- und Bauvorhaben für Schiene, Straße und Brücke in den Bezirksregierungen geben. Ziel dieser Austausche ist ein optimiertes Baustellenmanagement und transparente Kommunikation über anstehende Maßnahmen.

1. Priorisierung bei Sanierung der vorhandenen Straßeninfrastruktur

Die Umsetzung der Sanierungsoffensive erfolgt mittels eines strategischen Erhaltungsmanagements, das systematisch und kontinuierlich fortgeschrieben wird und ein konsequentes Controlling der Sanierungsziele beinhaltet.

Die Basis bildet eine systematische Bewertung der Straßen und Bauwerke in Nordrhein-Westfalen. Auf Grundlage dieser Bewertung werden die Schritte zur Umsetzung der Erhaltungsmaßnahmen definiert, deren Kosten ermittelt und die Ausführung der einzelnen Maßnahmen geplant.

Um Personal zielgerichtet einzusetzen, wird Straßen.NRW die vorhandenen Personalkapazitäten in Richtung der Erhaltungsprojekte konzentrieren. Darüber hinaus wird angestrebt, Ingenieure und Ingenieurinnen von Verwaltungstätigkeiten zu entbinden und durch Möglichkeiten der Digitalisierung Fachkräfte ortsunabhängiger als bisher einzusetzen. Zusätzlich soll die DEGES verstärkt in größere Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen des Landes eingebunden werden, um weitere personelle Ressourcen für das Erhaltungsmanagement einsetzen zu können. Im Jahr 2024 wurde der Ansatz für die Erhaltung auf etwa 220 Mio. Euro erhöht. Das Erhaltungsprogramm 2024 beinhaltet:

- 75,0 Mio. Euro für „Bauamtspauschale“ für Klein- und unvorhergesehene Maßnahmen (Auswahl der damit realisierbaren Projekte erfolgt in der Eigenverantwortung der jeweiligen Regionalniederlassung. Ein Teil der Maßnahmen ist nicht disponierbar, weil sie zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ohne Verzug ausgeführt werden müssen.)
- 145 Mio. Euro fließen in 151 größere, einzeln aufgelistete Sanierungsvorhaben ab Maßnahmenkosten in Höhe von 200 Tsd. Euro an Fahrbahnen, Brücken und sonstigen Anlageteilen sowie für Abstufungen.

Überjährig nicht verausgabte Mittel werden in weitere Erhaltungsprojekte investiert, so wie es in der Vergangenheit bereits gehandhabt wurde.

2. 10-Jahresprogramm Brückenerneuerung

Alle Brücken, die in einem schlechten Zustand sind oder hohe Defizite in der Tragfähigkeit aufweisen, müssen schnellstmöglich erneuert oder ertüchtigt werden, um folgenschwere Einschränkungen für den Verkehr zu vermeiden.

Der Brückenbestand in Zuständigkeit von Straßen.NRW wird regelmäßig im Rahmen von Bauwerksprüfungen gemäß DIN 1076 geprüft, d. h. auch Brücken, bei denen aktuell keine Grunderneuerung ansteht, werden regelmäßig im Rahmen der Bauwerksprüfung überwacht und ihr Zustand durch frühzeitige Maßnahmen erhalten. Alle sechs Jahre findet eine „handnahe“ Hauptprüfung, jeweils drei Jahre nach der Hauptprüfung eine Einfache Prüfung sowie jährlich eine Bauwerksbesichtigung und halbjährlich eine Laufende Beobachtung statt.

Zudem kann anlassbezogen (beispielsweise nach einem Unfall, Hochwasser oder vergleichbaren außergewöhnlichen Ereignis) eine Sonderprüfung stattfinden.

Im Rahmen der Bauwerksprüfung wird eine Zustandsnote für das jeweilige Bauwerk ermittelt (Spektrum von 1,0 bis 4,0), die den äußeren Erhaltungszustand eines Bauwerkes nach den Kriterien Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit charakterisiert. Die ermittelte Zustandsnote bildet insbesondere die Grundlage für die weitere Erhaltungsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen. Sie lässt die Dringlichkeit notwendiger Maßnahmen in Bezug auf Verkehrssicherheit, Standsicherheit und Dauerhaftigkeit erkennen. Die bei der Bauwerksprüfung ggf. festgestellten Schäden werden je nach Dringlichkeit sowie Art und Umfang möglichst umgehend bis mittelfristig behoben. Größere Maßnahmen werden systematisch nach Dringlichkeit im Rahmen des Erhaltungsprogramms angegangen.

Weiter erfolgen im Bedarfsfall Sonderprüfungen sowie Monitoring-Maßnahmen in Abgrenzung zu den regulären Bauwerksprüfungen bei bestehenden oder zu erwartenden negativen Veränderungen an der Bauwerkssubstanz.

Neben der Bauwerksprüfung werden im Rahmen einer statischen Nachrechnung die Brücken in Zuständigkeit des Landes NRW, bei denen Defizite im Tragverhalten aus heutiger Sicht mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind, systematisch untersucht. Indizien dafür sind zum Beispiel Baujahr und Konstruktion. Der sogenannte Traglastindex bewertet die strukturellen Eigenschaften des Tragwerks. Er berücksichtigt einen Soll-Ist-Vergleich der Tragfähigkeit (Ziellastniveau) sowie bauart- oder materialbedingte Parameter und stellt somit den inneren Zustand des Bauwerks dar. Es erfolgt eine Bewertung in fünf Stufen (Stufe I = keine Defizite, Stufe V = die meisten Defizite).

Wie bereits oben erwähnt forciert die Landesregierung eine schnellere Erneuerung der vorhandenen Brückenbauwerke als bisher. Wie bereits oben genannt, sollen in Summe in den nächsten 10 Jahren rund 400 Brücken in Zuständigkeit des Landes erneuert oder modernisiert werden. Dafür wurde ein 10 Jahres-Programm zur Brückenmodernisierung erarbeitet.

Im Fokus stehen dabei Brückenbauwerke mit Tragfähigkeitsdefiziten, schlechtem Bauwerkszustand und hohem Alter. Die neue Betrachtung über einen längeren Realisierungszeitraum berücksichtigt nun beispielsweise auch Brückenbauwerke über den schlechtesten Traglastindex hinaus. Hinzu kommt, dass viele Bestandsbrücken, die in den Hochzeiten des Brückenbaus von Anfang der 1960er bis Mitte der 1980er Jahre gebaut worden sind, zusehends aufgrund ihres Alters modernisiert werden müssen. Das neue Ersatzneubauprogramm nimmt nun auch diese Bauwerke besonders in den Blick.

Durch dieses geänderte Vorgehen mit breiter gefassten Kriterien in Verbindung mit einem deutlich größeren Zeitraum hat sich die Anzahl der zu erneuernden Bauwerke auf die oben genannten rund 400 erhöht. Neben den 16 aus 2023 fortgeführten Ersatzneubau-Projekten werden in 2024 weitere 35 Ersatzneubauten begonnen. In der Summe befinden sich dann im Laufe des Jahres 2024 51 Ersatzneubauten in der Umsetzung.

Um dieses ambitionierte Brückenbauprogramm umzusetzen, setzt Straßen.NRW neben der Gewinnung von Fachkräften und Planungen durch externe Ingenieurbüros bzw. Unterstützung durch die DEGES zunehmend auf die Anwendung von „Schnellbauweisen“, z. B.:

- (Teil-)Fertigteilbauweisen Überbau,
- Einsatz von Hybridkappen und
- (Teil-)Fertigteilbauweisen für Unterbauten.

Darüber hinaus werden Brücken, dort wo es sinnvoll und möglich ist, vermehrt funktional ausgeschrieben. Das bedeutet, dass ein Teil der Planungsphase an die beauftragte Baufirma übertragen wird. Dies betrifft insbesondere Erhaltungs-, Unterhaltungs- oder Instandsetzungsmaßnahmen (einschl. Ersatzneubauten). Ergänzend werden, sofern sinnvoll und möglich, auch mehrere (ähnliche) Bauwerke in einer Ausschreibung zusammengefasst.

3. Baulastträgerübergreifende Baustellenkoordination in NRW

Die Durchführung einer Baumaßnahme geht mit Einschränkungen auf der Straße bzw. des Bauwerkes einher. Zur Erhöhung der Akzeptanz in der Bevölkerung wird eine Vollsperrung der Straße vermieden und der Verkehr oft halbseitig an der Baustelle vorbeigeführt. Im Vergleich zur Vollsperrung bedeutet die halbseitige Verfügbarkeit einen erheblichen Mehraufwand und eine deutliche Verlängerung der Bauzeit. Bei einer schnellen Realisierung der einzelnen Maßnahmen wären in Summe mehr Erhaltungsmaßnahmen durchführbar, was der Verbesserung der gesamten Straßeninfrastruktur zu Gute kommen würde. Auch fordert der Arbeitsschutz höhere Abstände zwischen Arbeitenden und dem laufenden Verkehr, die häufig Vollsperrungen bedingen. Daher wird Straßen.NRW zukünftig mit dem Ziel einer kürzeren und effizienteren Bauzeit verstärkt auch die Einrichtung von Vollsperrungen prüfen.

Hierbei soll gleichzeitig als Selbstverständlichkeit die Umleitung über Straßen anderer Baulastträger etabliert werden. Dafür werden die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen. Die Auswirkungen auf die von der Umleitung betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner sind zu berücksichtigen. Wichtig bei der Einrichtung von Baustellen – unabhängig davon, ob es sich um eine Vollsperrung oder eine einseitige Verkehrsführung handelt – ist die landesweite verkehrsträgerübergreifende Koordination sämtlicher Baumaßnahmen. Die Zusammenarbeit aller Baulastträger ist gefragt.

Hierfür stellt Straßen.NRW durch die Landesverkehrszentrale (LVZ) das kostenlose System TIC zur Verfügung, in das idealerweise alle Baulastträger ihre Baustellen einpflegen sollen. Bislang erfolgt dies noch nicht vollumfänglich, jedoch muss die Erfassung aller verkehrsrelevanten Maßnahmen in dem System TIC das Ziel sein, denn nur so kann eine vollständige Koordinierung und damit eine baulastträgerübergreifende Bündelung des Baustellenmanagements erreicht werden.

In der Stabsstelle Baustellenkoordination der LVZ laufen alle Fäden zusammen:

- Betrieb des Baustelleninformationssystems in der Zuständigkeit von Straßen.NRW: **TIC BLK**,
- Betrieb des baulastträgerübergreifenden Web-Portals zur Baustellenkoordination in NRW: **TIC Kommunal**,
- Informationen für Großraum- und Schwerlasttransporte.

Das verkehrliche Baustellenmanagement prüft die verkehrlichen Auswirkungen von Baustellen und führt interne und externe Koordinierungsgespräche durch. Auch der verkehrsbehördliche Anordnungsprozess für eigene Maßnahmen des Landesbetriebes wird hier bearbeitet und die Stabsstelle ist zentraler Ansprechpartner für Baustellen des Landesbetriebes. Es gibt feste Abstimmungsprozesse mit allen Beteiligten. Für die Maßnahmen des Landesbetriebes steht ein digitales Tool von der Planung über die Anordnung bis zur Archivierung zur Verfügung.

Im Ergebnis wird hierdurch erreicht:

- Abstimmung der Baumaßnahmen im gesamten klassifizierten Straßennetz
- Abstimmung von Umleitungsstrecken
- Flächendeckende baulastträger- und verkehrsträgerübergreifende Baustellenkoordination
- Flächendeckende baulastträgerübergreifende Baustelleninformation
- Digitalisierung der behördlichen Prozesse.

In TIC Kommunal sind aktuell rund 200 Accounts in 80 Teams aktiv. Baumaßnahmen des Landesbetriebes und der Autobahn GmbH werden vollständig erfasst sowie wesentliche Sperrungen der Deutschen Bahn.

Das Portal www.baustellen.nrw.de richtet sich an alle mobilitätsrelevanten Baulastträger: Kreise, Städte, Kommunen und Verkehrsträger. Es bestehen nur geringe Teilnahmehürden durch Erfassung der Baustellen in Web-Portal. Mittels einer interaktiven Web-Karte wird eine verkehrs- und baulastträgerübergreifende Sicht auf alle Baustellen angeboten. Die Landesverkehrszentrale bietet neben der kostenfreien Nutzung auch Support und Schulungen an. Auf der Webseite sind alle relevanten Informationen zusammengestellt (Flyer, YouTube-Videos, Schulungs-Videos sowie Handbuch und Anleitungen).



Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

09.04.2024

**Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement
Antrag der Fraktion der SDP, Drucksache 18/7709
Anhörung des Verkehrsausschusses am 16. April 2024**

Stellungnahme des Verbandes Spedition und Logistik NRW e.V.

Bestandslage:

Die Infrastruktur in diesem Bundesland ist in einem äußerst maroden Zustand. Ganz gewiss sind unsere Brücken weit vorne im Ranking der prekären Infrastruktur. Hier wird eine Hiobsbotschaft von der nächsten abgelöst. Brückensperrungen und Verkehrsbeschränkungen auf Brücken, wie die Notwendigkeit von Neubauten und die damit verbundenen Umwege oder Staus beherrschen die tägliche Verkehrslage in unserem Bundesland. Wieder und wieder werden die Verkehrsteilnehmer von plötzlichen und sofortigen Brückensperrungen überrascht. Nicht nur die Pkw-Fahrer, sondern insbesondere und vor allem die Lkw-Fahrer sind betroffen. Für die hier ansässigen Speditionen bedeuten Umwege zusätzliche Kosten, die kaum an den Kunden weitergegeben werden können. Der Transitverkehr muss ungeahnte Umgehungswege nehmen mit Folgen für das Speditionsgewerbe und die Umwelt.

Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass unterschiedliche formale Zuständigkeiten bei der Straßenbaulast Zeit verbrauchen und die fehlende Struktur in der Verwaltung einen geschäftlichen Schaden verursachen. Diese fast schon tradierte Fehlentwicklung in diesem Bundesland muss beendet werden und zwar schnellstmöglich. Hierzu muss Nordrhein-Westfalen sich politisch dem Wagnis stellen und mehr für das Land zu handeln, als für die eigene Parteipolitik.

Die Forderungen des Verbands Spedition und Logistik in Nordrhein-Westfalen lauten:

1. Verwaltungsmanagement

Das Land braucht ein abgestimmtes und in sich schlüssiges Verkehrs- und Brückensanierungsmanagement.

Straßen- oder Brückensperrungen sind ein massiver Eingriff in den Straßenverkehr. Sie sind immer mit negativen ökologischen und ökonomischen Auswirkungen verbunden. Es bedarf eines intensiven und vorausschauenden Monitorings aller Verkehrsanlagen und insbesondere der Brücken. Dies sollte in einem ständigen Rundumverfahren im ganzen Bundesland erfolgen. Gerade im Hinblick auf europaweite dreijährige Ausschreibungen von Bauprojekten, wäre ein vorausschauendes Monitoring von immenser Bedeutung. Die zeitliche Phase der Ausschreibung könnte in einer Zeit erfolgen, zu welcher der Verkehrsabschnitt oder die Brücke noch nicht saniert oder neugebaut werden muss.

- Nach einer erfolgten Bestandsaufnahme muss eine Priorisierung der jeweiligen Projekte erfolgen.
- Die Bereitstellung der entsprechenden Mittel muss vorab erfolgen und gewisse Nachträge erlauben, um Projekte auch unter veränderlichen Bedingungen zu Ende zu bringen.
- Vergaberecht wird dahin gehend geändert, dass Projekte nicht nur nach dem Preis, sondern auch nach der Zeit und Einhaltung der Kosten vergeben.
- Verkürzung der Planungszeit auf das Notwendige

Diese Vorgehensweise und Verwaltungshandlungsempfehlungen sollen Grundlage allen Verwaltungshandelns sein.

2. Digitalisierung

In der Planungs-, Genehmigungs- und Bauphase müssen alle beteiligten Projektsakteure über die gleichen modernen digitalisierungs- und IT-Systeme verfügen. Insbesondere Behörden dürfen in diesem Zusammenhang als Projekttreiber nicht in das digitale Hintertreffen geraten. Somit muss es bei allen Projektträgern aber auch in der Verwaltung zu kontinuierlichen Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen kommen, damit alle digitalen Weiterentwicklungsmöglichkeiten ausgeschöpft werden können.

Alle relevanten Kenndaten und Pläne müssen den beteiligten Baulastträgern auf einer harmonisierten Datenbasis bereitgestellt werden. Alle relevanten Daten müssen in einer landeseigenen Cloud stets aktualisiert und zum Abruf für die Projektbeteiligten zu Verfügung stehen. Hierzu schafft das Land eine digitale Informationsgrundlage oder Datenbasis.

Dies bedeutet, dass alle anstehenden Baumaßnahmen, die Überprüfungskriterien, Zustandsbeurteilungen, Auslastniveaus, Planungs- und Genehmigungsunterlagen, wie Gutachten digital zu Verfügung stehen. Sie müssen digital hochgeladen werden können und ebenso abrufbar sein.

3. Beschleunigung von Bauvorhaben

Alle an einer Planung beteiligten Instanzen sollen zeitgleich ein Projekt angehen. Wenn es für Verkehrsabschnitte einen gesetzlicher Planungsauftrag gibt, sollen einzelne Brückenbauwerke angepasst und ausgebaut werden. Bei Ersatzbauten soll es keine Umweltverträglichkeitsprüfung geben.

Für neuralgische Bauvorhaben soll es ein vereinfachtes Vergabe- und Genehmigungsverfahren geben.

Notwendig ist es auch verwaltungsinterne klare Fristenregelungen zu schaffen, an die sich die Verwaltung auch zu halten hat. Für den Fall, dass Fristen nicht eingehalten werden, soll das Verfahren grundsätzlich als genehmigt gelten.

4. Haushaltsplanung

Alle Rheinbrücken gehören grundsätzlich zur systemrelevanten Infrastruktur. Planung und Bau der auch nicht-bundeseigenen Brücken können schneller erfolgen, wenn in dem landeseigenen Haushalt für die dringendsten und systemrelevanten ausreichende Mittel zurückgestellt werden. Für den Fall der Nichtabschöpfung können andere Resorts bedient werden oder es können Rückstellungen für kommenden Jahre und Planungsperioden gebildet werden. Letzteres ist angesichts der Infrastrukturlage zu bevorzugen.

5. Gesetzliche Regelungswut und Bürgerbeteiligung eindämmen

Wir brauchen standardisierte Regelungen die inhaltlich eine vereinfachte Planung, Genehmigung, den Bau und den Ersatzbau regeln sollen. Natürlich ist jedes Bauwerk ein Unikat und haben komplexe Anforderungen hinsichtlich Planung und Bauausführung. Eine stärkere Vereinheitlichung und Standardisierung tragen dazu bei Einzelmaßnahmen schnell umzusetzen und den Planungs- und Investitionstau zu beseitigen. Es muss einen „Regelungssaum“ in zweifacher Hinsicht geben. Zum einen muss die Detaildichte vermindert werden und die Lösung dieses Problems der Realität zugewiesen werden. Zum anderen muss ein Bauwerk auch so gebaut werden, da es bis zu 15% größer werden kann. letzteres bezieht sich zum Beispiel auf Wasserauffangbecken oder Schallschutzwände.

6. Aufbau und Anwerben von Fachpersonal

Das Thema des Fachkräftemangels betrifft auch den Planungsbereich. Es fehlt an qualifizierten Fachplanern und auch an Fachpersonal in Behörden.

Einen Teil dieses Mangels kann natürlich mit durch eine Verstärkung der Digitalisierung in den Behörden und in den Projekten selbst, aber auch durch die Verschlinkung und Vereinfachung von Prozessen beheben.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig die Anzahl der Mitarbeiter in den Planungsstäben zu erhöhen und rechtzeitig für geeigneten Nachwuchs zu sorgen. Eine Kontinuität des eingesetzten Personals sorgt für einen reibungslosen Ablauf bei der Planung und Genehmigung von Vorhaben. Hierzu ist es dringend erforderlich das Berufsfeld der Bauingenieure in der Infrastrukturplanung der öffentlichen Hand öffentlich zu bewerben und die Position selbst attraktiv auszugestalten. Hierzu bietet sich eine Zusammenarbeit mit den Hochschulen dieses Bundeslandes geradezu an.

Dabei böte es sich an mit den Hochschulen gemeinsam Projekte ins Leben zu rufen, um eine institutionelle Zusammenarbeit zu erreichen, damit man auf einen breiten Pool an Bewerbern zurückgreifen kann. Im Weiteren könnte die Tätigkeit weitestgehend im Homeoffice erfolgen, was eigentlich ein Thema der künftigen Digitalisierung ist, aber in diesem Zusammenhang die Attraktivität des Berufsfeldes erhöht, da es die Vereinbarkeit von Beruf und Familie erhöht.

7. Höhere Haltbarkeit der bestehenden Infrastruktur

Die wesentliche Problematik in Bereich der Brückensanierung ist die enorme Anzahl, sprich die Gleichzeitigkeit der Sanierungs- oder Neubaumaßnahmen. Unter der Gewährung aller sicherheitsrelevanten Aspekte ist es das Ziel zu verfolgen die bestehenden Bauten möglichst lange effektiv nutzen zu können, damit auf der anderen Seite genug Zeit gefunden werden kann die notwendigen Sanierungsmaßnahmen oder Neubauten umsetzen zu können.

a.) individuelle Nachrechnung der systemrelevanten Brücken

Für bedeutsame Bauwerke soll es eine tiefere Berechnungsstufe geben, die eine genaue Zustandsbewertung der Brücke zulässt und die sichere Nutzung der Brücke genau vorhersagen kann. In der aktuellen Situation der Infrastruktur müssen wir jeden neuralgische Bauwerk solange in Nutzung halten, bis ein struktureller Übergang hin in ein geordnetes landesweites Neubauprogramm erfolgen kann, welches nach Dringlichkeit und Wichtigkeit der zu ersetzende Bauwerke für die künftige Infrastruktur des Landes gestaffelt ist.

b.) KI-basierte Umleitungskonzepte

Landesweit soll der Verkehr insbesondere über die Brücken so gesteuert werden, dass die Auswirkungen für die Umwelt und verbleibenden Verkehrsteilnehmer so gering wie möglich sind und insbesondere Verkehrsstaus vermieden werden.

Intelligente Umleitungskonzepte, bestehend aus einer elektronischen Beschilderung, sowie aus einem Hinweis für Berufskraftfahrer sollen den bestehenden Verkehr so lenken, dass die bestehende Infrastruktur bestmöglich ausgenutzt werden kann. Insbesondere LKW können über das Kfz-Kennzeichen durch Verkehrszeichen gesondert angesprochen werden und zu notwendigen Umfahrungen aufgefordert werden. Gerade bei den verschiedenen Fahrzeugklassen ließen sich sehr individualisierte Umleitprotokolle verwirklichen.

c.) Dynamische Verwiegeeinrichtungen

Aktuell sind dynamische Verwiegeeinrichtungen, die in der Lage wären fahrende Fahrzeuge mit dynamischen Achslasten exakt zu vermessen nicht auf dem Markt. Hier wären Systemhersteller von dynamischen Verwiegesensoren, wie auch die entsprechende Zulassungsbehörde gefragt einen kurzfristigen Einsatz in Deutschland zu ermöglichen.

Die aktuelle Methode allen Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t die Überfahrt über eine Brücke zu verwehren, ist zum einen nicht zielführend und zum anderen mit erheblichen Einschränkungen für die Transportwirtschaft verbunden. Gerade im Hinblick auf die zu erwartenden Einschränkungen durch die anstehenden Sanierungen wären dynamische Verwiegeeinrichtungen ein Mittel der Wahl.

VERBAND SPEDITION UND LOGISTIK NORDRHEIN-WESTFALEN E.V.

Prof. Dr. Rüdiger Ostrowski
Vorstand

Herr Benjamin von Cetinich
Fachanwalt für Arbeitsrecht

Stellungnahme des ADAC in NRW
zur
Anhörung des Verkehrsausschusses am 16. April 2024
Vorlage 18/7709

**"Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorrausschauendes
Brückenmanagement für NRW!"**

Allgemein

Der ADAC in Nordrhein-Westfalen vertritt mit den drei Regionalclubs Westfalen, Ostwestfalen-Lippe und Nordrhein die Interessen von rund fünf Millionen Mitgliedern. Dabei setzt sich der ADAC als multimodaler Mobilitätsdienstleister für eine bezahlbare, umweltfreundliche, leistungsfähige und sichere Mobilität ein. Die Mitglieder des ADAC in NRW sind nicht ausschließlich Autofahrer, sondern nutzen öffentliche Verkehrsmittel, gehen zu Fuß oder fahren mit dem Fahrrad. Unabhängig davon, wie die ADAC Mitglieder unterwegs sind, wollen sie vor allem sicher und schnell an ihr Ziel gelangen.

Einleitung

Viele Autobahnbrücken, auch in Nordrhein-Westfalen, wurden in den 1960er- und 1970er-Jahren gebaut. Damals hat man Prognosen aufgestellt, wie viel Verkehr in Zukunft über die Brücken fahren wird. Beim Bau der Brücken ist man noch von einer Lebensdauer von rund 80 Jahren ausgegangen. Der Lkw-Verkehr hat in den letzten Jahrzehnten aber enorm zugenommen. Und ein 40-Tonner belastet eine Brücke so sehr wie 60.000 Autos. Für die heutige Verkehrslast sind die Brücken nicht konzipiert worden, deswegen kommt es immer wieder zu Problemen.

Die Prognosen der Vergangenheit gelten nicht mehr. Der Zustand der Brücken in NRW ist katastrophal. Der Neubau der Leverkusener Brücke war nur der Startschuss für die nötige Brücken-Sanierungsoffensive. Viele weitere Brücken in Nordrhein-Westfalen haben das Ende ihrer Lebensdauer ebenfalls erreicht und müssen durch Neubauten ersetzt oder umfassend saniert werden. Dazu gehören unter anderem die Talbrücke Rahmede auf der A 45 bei Lüdenscheid, die Fleher Brücke auf der A 46 bei Düsseldorf, die Rodenkirchener Brücke auf der A 4 in Köln, die Rheinbrücke Neuenkamp auf der A 40 in Duisburg, die Brücke zwischen Bottrop und Essen auf der A 42 oder die Emschertalbrücke auf der A 43 bei Herne.

Bei neuen Brücken müssen die enormen Verkehrsmengen bei Planung und Bau besonders berücksichtigt werden, mit entsprechendem Sicherheitspuffer. Denn keiner kann heute vorhersagen, wie die Lkw-Konzepte und der Gütertransport in 30 Jahren aussehen.

Die Situation rund um die Talbrücke Rahmede auf der A 45 zeigt, wie dramatisch sich der Zustand der Brückeninfrastruktur in wenigen Jahren verschlechtern kann. Die Brücke hatte 2017 die Note drei bekommen. Im Jahr 2021 wurde sie zum Totalausfall und musste im Mai 2023 abgerissen werden. Der Worst Case ist eingetreten. Die A 45 wurde für mehrere Jahre komplett durchtrennt. Es gibt keine nahe Alternativroute für den Fernverkehr. Zu befürchten ist, dass sich Auto- und Lkw-Fahrer auf den ohnehin stark belasteten Autobahnen A 1, A 3, A 4 in den kommenden Jahren auf noch mehr Staus einstellen müssen.

Experten haben schon Anfang der 2000er prognostiziert, dass Brücken und Tunnel der 60er und 70er zeitnah saniert werden müssen. Als die Leverkusener Brücke 2012 erstmals wegen entdeckter Mängel für schwere Lkw gesperrt werden musste, ist die damalige NRW-Landesregierung wachgerüttelt worden. Das Bundesverkehrsministerium hat aber trotz politischem Druck aus Nordrhein-Westfalen erst ab 2016 ausreichend Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Neben Bayern hat NRW seitdem am meisten beim Tempo zugelegt. Nach vielen Jahren des Aufbaus Ost ist wieder mehr Geld in die Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur West geflossen.

Nordrhein-Westfalen ist das bevölkerungs- und verkehrsreichste Bundesland, das Ruhrgebiet der größte Ballungsraum Deutschlands. Die Verkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung und die enge Verflechtung mit Belgien und den Niederlanden im Westen sind Vor- und Nachteil zugleich. Sie garantieren weiten Teilen Nordrhein-Westfalens eine gute Erreichbarkeit: Unter den Flächenländern hat nur das Saarland einen höheren Autobahnanteil am Straßennetz. Allerdings wird auf diesen Autobahnen ein erheblicher überregionaler Durchgangsverkehr abgewickelt. Als Transitland bzw. als Logistikkreuzung muss die Infrastruktur in NRW neben dem Personenverkehr auch große Güterverkehrsmengen aufnehmen. Kein anderes Flächenland leidet so unter Staus wie NRW. Im Jahr 2023 gab es insgesamt 167.000 Verkehrsstörungen mit einer Gesamtlänge von fast 255.500 Kilometern. Etwa 143.606 Stunden standen die Menschen auf NRWs Autobahnen im Stau.¹

Das Verkehrssystem in NRW ist hochsensibel. Schon ein einziger Unfall, eine Baustelle, eine beschädigte Brücke oder auch ein Bahnstreik kann für ein Verkehrschaos und Stillstand sorgen. Das liegt insbesondere aber auch daran, dass NRW viel Nachholbedarf in Sachen Verkehrsinfrastruktur hat. Allein in Nordrhein-Westfalen lagen im vergangenen Jahr 40%-50% aller bundesweiten Autobahnbaustellen. Bauzeit ist aber leider auch Stauzeit. Bis 2016 hatte die Politik ein Erkenntnisproblem. Jetzt haben wir stattdessen ein Umsetzungsproblem. Straße, Fahrrad, Schiene, – an allen Ecken und Enden fehlen Verkehrsplaner und Baufachleute, um die ganzen Projekte zügig abzuarbeiten. Und die Kommunen stehen mit den Ländern und dem Bund in Konkurrenz um die begehrten Fachleute. Auch die Baufirmen sind ausgelastet und am Limit.

Brückenprüfungen in Deutschland

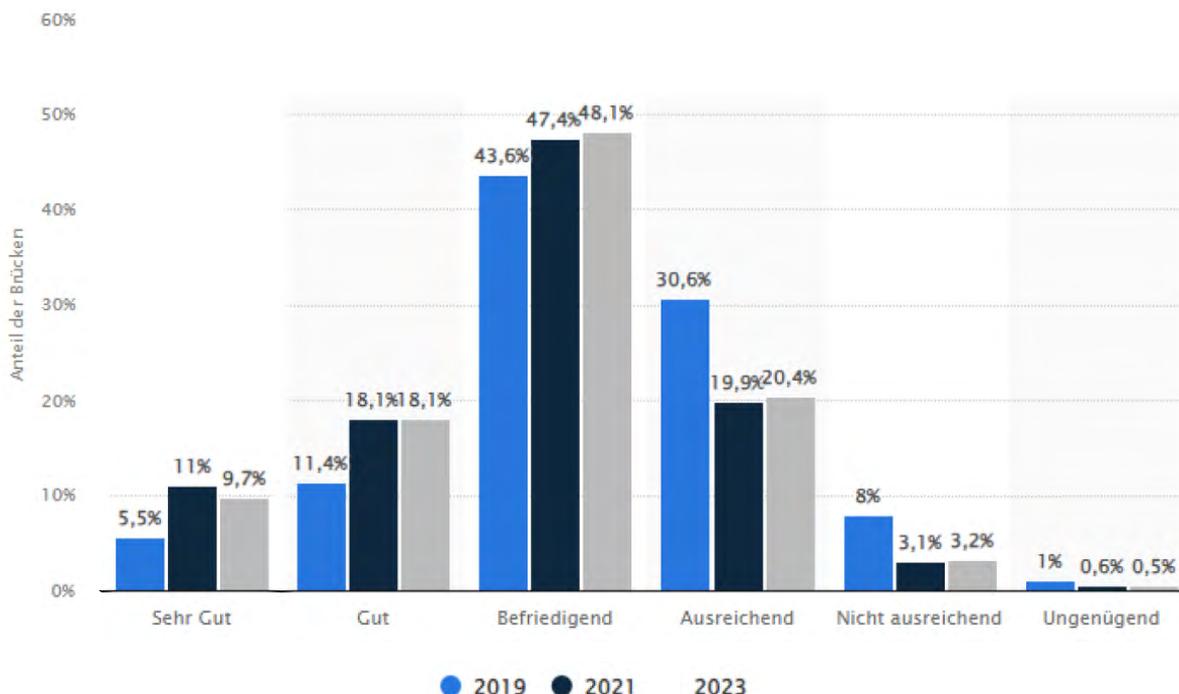
Brückenbauwerke in Deutschland werden regelmäßig gemäß entsprechender Norm (DIN 1076) durch Fachleute geprüft. Alle sechs Jahre findet eine Hauptprüfung durch speziell ausgebildete Bauwerksprüfingenieure statt. Einfache Prüfungen erfolgen alle drei Jahre. Zudem sind jährlich Kontrollbesichtigungen durch die zuständigen Straßen- und Autobahnmeistereien durchzuführen. Zusätzlich erfolgen zweimal jährlich Beobachtungen im Hinblick auf augenscheinliche Schäden. Alle Ergebnisse werden für jede einzelne Brücke in einem Prüfbericht dokumentiert. Die Bauwerke werden nach den Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit bewertet. Je nach Bauwerkszustand sind mittelfristige, kurzfristige oder umgehende Instandsetzungsmaßnahmen oder sogar die Erneuerung des Bauwerkes erforderlich. Bei einem ungenügenden Bauwerkszustand müssen die Verkehrslasten begrenzt (z.B. Lkw-Fahrverbot) oder die Brücke gesperrt werden.

Aktueller Zustand der Brücken

Im Netz der Bundesfernstraßen gibt es rund 40.000 Brücken (rd. 52.000 Teilbauwerke). Die Autobahn GmbH des Bundes betreut davon seit 2021 rund 28.000 Brücken. Rund fünf Prozent der Brücken (**nach Anteil der Teilbauwerke**) sind in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand (Note 3,0 und schlechter). Bei diesen Brücken besteht unmittelbarer Handlungsbedarf. Oftmals muss bei solchen

¹ Vgl. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-08/infrastruktur-verkehr-strassen-bruecken-schienen-sanierung-milliarden>

Brücken die Nutzung eingeschränkt werden (z.B. Tonnagebeschränkungen, Sperrung von Brückenbereichen bzw. Fahrstreifen, Lkw-Überholverbote, Vollsperrung). Ein weiteres Viertel der Brücken befindet sich in einem nur mehr ausreichendem Zustand (Note 2,5-2,9). Der Anteil der Bauwerke mit Zustandsnoten > 2,5 zeigt, dass aufgrund des Alters und der erhöhten Beanspruchung (insbesondere durch den Lkw-Verkehr) der Bauwerke verstärkt Schäden auftreten, die eine zeitnahe Umsetzung der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen erfordern. Um eine Verschlechterung des Zustands zu vermeiden, müssen deshalb in den nächsten Jahren erhebliche Finanzmittel in die Erhaltung der Brücken-Bauwerke investiert werden.²



3

Betrachtet man den Zustand der Brücken nicht nach Anteil der (Teil-)Bauwerke, sondern **nach Anteil der Brückenfläche** sieht es noch schlechter aus. Grund dafür ist, dass vor allem zahlreiche Großbrücken in einem schlechten Zustand sind. Rund zwölf Prozent der Brücken der Bundesfernstraßen (Anteil nach Brückenfläche) befanden sich 2020 in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand. Ein weiteres Drittel nur mehr in einem ausreichenden Zustand.⁴ Trotz deutlich gesteigener Erhaltungs-Investitionen in den letzten Jahren, konnte der Zustand der Brückeninfrastruktur nicht wesentlich verbessert werden.

Bewertung des Brückenzustandes mit dem Traglastindex

Laut Bericht des BMVI zum „Stand der Modernisierung von Brücken der Bundesfernstraßen“ vom Dezember 2020 sei die Zustandsnote als Ergebnis einer äußeren und handnahen Sichtprüfung des Bauwerks nicht geeignet, Tragfähigkeitsdefizite einer Brücke, die aus dem enorm gestiegenen Schwerverkehr sowie aus Schwächen in den ursprünglichen Bemessungsvorschriften resultieren können, darzustellen. Diese Defizite lassen sich laut BMVI auch nicht zwingend aus dem äußerlich erkennbaren Zustand der Brücken ableiten, sofern keine äußeren Schäden erkennbar sind.

² Vgl. [Erläuterung-Zustandsnoten der Brücken 09/2023 \(bast.de\)](https://www.bast.de/Dateien/2023/09/09/20230909_Erlaeuterung_Zustandsnoten_der_Bruecken_09_2023.pdf)

³ Vgl. [Zustand der Brücken an Bundesstraßen in Deutschland 2023 | Statista](https://www.statista.com/de/statistik/datenbanken/bruecken/)

⁴ Vgl. [Erläuterung-Zustandsnoten der Brücken 09/2023 \(bast.de\)](https://www.bast.de/Dateien/2023/09/09/20230909_Erlaeuterung_Zustandsnoten_der_Bruecken_09_2023.pdf)

Vielmehr sei ein Blick in das „Innere“ eines Tragwerks erforderlich, um u. a. Defizite im Tragverhalten zu erkennen und Abhilfe zu schaffen. Diese Defizite könnten bereits daraus resultieren, dass aufgrund der hohen Verkehrsbeanspruchung die Ausnutzung des Tragwerks übermäßig hoch ist und nicht selten sogar die zulässige Beanspruchung überschritten wurde. Dadurch nähmen Alterung und Verschleiß der Bauwerke übermäßig zu und die Nutzungsfähigkeit und Dauerhaftigkeit reziprok ab.

Zur Bewertung der strukturellen Eigenschaften eines Bauwerks erfolgt mit dem **Traglastindex** ein Vergleich der erforderlichen Brückentragfähigkeit (Ziellastniveau) mit der vorhandenen bzw. nachgewiesenen Brückenklasse eines Bauwerks. Das Ziellastniveau wird hierbei anhand der Verkehrsstärke, der Verkehrszusammensetzung sowie dem Straßenquerschnitt festgelegt und ist grundsätzlich in der Nachrechnungsrichtlinie geregelt. Der **Traglastindex** ermöglicht eine Bewertung in fünf Stufen (römische Zahlen I bis V).

Dabei kennzeichnet die **Stufe I** jene Bauwerke, die die gestellten statischen und konstruktiven Anforderungen vollumfänglich erfüllen oder sogar übererfüllen und somit keiner baulichen Ertüchtigung bedürfen. In der Regel sind dies Bauwerke, die in den letzten zwei Jahrzehnten nach aktuellem Regelwerk geplant und gebaut wurden, ausreichend leistungsfähig sind und keine Verkehrseinschränkungen aufweisen.

In der **Stufe V** sind dagegen Bauwerke vertreten, die mit einem Alter von 50 Jahren und mehr den Zenit ihrer geplanten Nutzungszeit überschritten haben, nicht nach aktuellem Regelwerk geplant und gebaut wurden und bei denen aufgrund des seinerzeitigen Stands der Technik im Vergleich zu den heutigen Anforderungen die meisten statisch-konstruktiven Defizite auftreten.

Zwischen diesen beiden eingrenzenden Indexstufen I und V werden diejenigen Brücken in die Stufen II bis IV eingruppiert, die mehr oder weniger häufig Defizite aufweisen. Dabei sind Brücken der Indexstufe II weniger defizitär als Brücken der Stufe III und diese wiederum weniger als die der Stufe IV.

In der folgenden Grafik (Bild 4) ist die Verteilung des Traglastindex getrennt für Autobahn- und Bundesstraßenbrücken nach Brückenfläche dargestellt. Mit steigender Benotung steigt auch die Häufung der zu erwartenden Defizite der jeweiligen Brückenbauwerke.⁵

Insbesondere bei **Großbrücken** liegen die erwarteten Defizite deutlich höher als bei kleineren Brücken (Bild 5). Etwa 22 % der Großbrücken sind in die schlechteste Kategorie V des Traglastindex eingeordnet. Im Vergleich dazu liegt der Anteil bei den kleinen Brücken mit Längen bis 5 m bei deutlich unter 1 %. Auch bei den Brücken mit Gesamtlängen zwischen 5 m und 30 m liegt der Anteil der Bauwerke bei nur rund 3 %.

Die steigende Tendenz des Traglastindex in Abhängigkeit von der Brückenlänge ist auf die Kumulation von Defiziten mit wachsender Brückenlänge zurückzuführen. Grundsätzlich steigt mit der Brückenlänge auch die Wahrscheinlichkeit von Schäden, weil viele Schadensmuster sich an gewissen Bauweisen festmachen, die nur im Großbrückenbau Anwendung fanden und finden. Die Tatsache von kumulierten Schäden findet sich auch bei großen Stahlbrücken wieder, z. B. bei den Rheinquerungen.⁶

Hemmnisse bei der Brückenmodernisierung

Ein maßgebender Zeitfaktor liegt in der Regel in der Erlangung des Baurechts. Es ist dringend notwendig, dass Ersatzneubauten schneller realisiert werden können. Da die Planungs- und Genehmigungsvorläufe lang sind, besteht hier das grundsätzliche Problem, rechtzeitig Baurecht für die Ersatzneubaumaßnahmen

⁵ Vgl. [Erläuterung-Zustandsnoten der Brücken 09/2023 \(bast.de\)](#)

⁶ Vgl. ebd.

zu schaffen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die verbleibende Lebensdauer der zahlreichen maroden Brücken endet, bevor das neue Brückenbauwerk realisiert ist.

Bei der Talbrücke Rahmede (A 45) traten unvorhergesehene Schäden auf, so dass nun bis zur Realisierung des Ersatz-Neubaus überhaupt keine Brückenverbindung mehr für den gesamten Verkehr zu Verfügung steht. Zu rechnen ist mit einem Zeitraum von zwei bis fünf Jahren. Dabei ist zu befürchten, dass es noch weitere Fälle geben wird, in denen eine Brücke gesperrt werden muss, bevor die Ersatzbrücke fertig gestellt wurde.

Um den dringend notwendigen Ersatz von hochbelasteten Brücken zu beschleunigen, hat zwar der Gesetzgeber mit dem im Dezember 2018 in Kraft getretenen Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich sowie mit dem Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom Dezember 2020 Regelungen geschaffen, um Baumaßnahmen leichter als Erhaltungsmaßnahme und damit ohne Genehmigungsverfahren durchführen und somit schneller umsetzen zu können. Allerdings besteht hier wohl erhebliche Rechtsunsicherheit bei den planenden Stellen bzw. den zuständigen Vorhabensträgern, die einer Klarstellung bedürfen. Insgesamt wurden fünf Planungsbeschleunigungsgesetze umgesetzt, passiert ist aber nicht viel.⁷

Ein weiterer wohl wesentlicher Faktor zur Planungsbeschleunigung ist auch die personelle Ausstattung, sowohl auf Seiten des planenden Vorhabenträgers als auch auf Seiten der Genehmigungsbehörde. Wenn bei einem Ersatzneubau über 500 Einwendungen durch das zuständige Dezernat bearbeitet werden müssen, dann ergibt sich hier ein Engpass, der den ganzen Prozess aufhält.

Rheinbrücke Leverkusen (A 1)

Die 1965 gebaute Rheinbrücke Leverkusen zählt bundesweit zu den ersten prominenten Fällen, der aufgezeigt hat, wie schlecht es um den Zustand der Brücken in Deutschland bestellt ist. Wegen Schäden war die Brücke von November 2012 bis März 2013 für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen gesperrt worden. Eine zwischenzeitliche Notsanierung war aber nur vorübergehend erfolgreich, so dass die Brücke seit Juni 2014 für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen gesperrt worden ist. Die zulässige Geschwindigkeit für Pkw wurde auf 60 km/h abgesenkt. Da trotz der Tonnagebeschränkung weiterhin täglich eine Vielzahl unerlaubter Fahrzeuge über 3,5 Tonnen die Brücke passiert haben, wurde im Jahr 2016 eine Lkw-Sperranlage eingerichtet.

Der Neubau sollte ursprünglich bis 2020 erfolgen (PM von Straßen.NRW vom Dezember 2012). Im November 2016 hatte die Bezirksregierung Köln den Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Brücke erlassen. Somit konnte Straßen.NRW mit den Bauvorbereitungen starten, um die alte Brücke so schnell wie möglich durch einen Neubau ersetzen zu können. Im Dezember 2017 erfolgte offiziell der „erste Spatenstich“ für den Bau der Brücke. Ursprünglich war beim Baubeginn im Jahr 2017 von einer sechsjährigen Bauzeit ausgegangen worden. Allerdings erfolgte wegen Mängeln bei der Bauausführung 2020 eine Neuausschreibung. Seit März 2021 wurden die Arbeiten fortgesetzt. Die Freigabe der neuen Teilbrücke erfolgte am 4. Februar 2024. Die Fertigstellung der zweiten Teilbrücke ist für Ende 2027 vorgesehen.

Vom Schadensfall 2012 bis zur kompletten Realisierung dauert es somit voraussichtlich 15 Jahre. Im Normalfall geht man in Deutschland von 10 Jahren Planungs- und Realisierungszeit einer Brücke aus. Dieser Zeitraum muss bei dem gegebenen Sanierungsstau in Zukunft halbiert werden.

⁷ Vgl. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-08/infrastruktur-verkehr-strassen-bruecken-schienen-sanierung-milliarden>

Talbrücke Rahmede (A 45) bei Lüdenscheid

Die zwischen 1965 und 1968 errichtete Talbrücke Rahmede wurde Anfang Dezember 2021, nachdem bei einer Bauwerkskontrolle Schäden festgestellt worden sind, komplett für den Verkehr gesperrt. Eine Expertenrunde der Autobahn GmbH kam am 6. Januar 2022 zu dem Schluss, dass über die bestehende Talbrücke Rahmede der A45 bei Lüdenscheid keine Fahrzeuge mehr fahren können, weder Lkw noch Pkw. Eine Sanierung der Brücke auch nur für Pkw würde nach aktuellen Schätzungen etwa drei Jahre dauern und dies ohne Garantie auf Erfolg. Stattdessen wurde die alte Brücke am 7. Mai 2023 abgebrochen und im selben Linienverlauf wird nun mit Hochdruck eine neue Brücke gebaut. „Wir hoffen, dass sie dann in fünf Jahren steht“, so Sauerwein-Braksiek, Leiterin der Niederlassung Westfalen der Autobahn GmbH. Die Vollsperrung hat schwerwiegende Auswirkungen in der Region, für Transporteure, Pendler und Anwohner entlang der Ausweichrouten. Es gibt keine nahegelegenen Ausweichroute für die A 45.

Die Sperrung der Talbrücke Rahmede steht auch für Versäumnisse, die auch aufzeigen, wie hoch der Modernisierungsbedarf bei den Brücken insgesamt ist. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hatte bereits 2014 den Ersatzneubau der Talbrücke Rahmede beschlossen. Zur „Schonung der Brücke“ wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert (80 für Pkw, 60 für Lkw), ein Abstandsgebot von 50 Metern und ein Überholverbot für Lkw angeordnet sowie eine Sperrung für genehmigungspflichtige Schwertransporte.

Im Jahr 2015 wurden Planungsleistungen vergeben, als Baubeginn war 2017 vorgesehen. Im Jahr 2016 gab es erste Pläne des Brückenneubaus. Der neue Termin des Baubeginns sollte 2019 sein, die veranschlagte Bauzeit vier Jahre. Der Baubeginn für die neue Talbrücke wurde nach der Verschiebung von 2017 auf 2019 erneut verschoben, auf 2026, da die Ersatzneubauten anderer Brücken höher priorisiert wurden. Die Talbrücke Rahmede rutschte in der Priorität nach hinten.

Forderungen des ADAC

1. Das **Sanierungstempo** hält mit dem **Sanierungsbedarf** nicht annähernd Schritt. Um die Sperrung weiterer maroder Brücken zu verhindern, muss eine Priorisierung der Maßnahmen nach akuten Ausfallrisiken vorgenommen werden. Jede gesperrte Brücke verursacht einen erheblichen Schaden für den Wirtschaftsstandort NRW.
2. **Planungs- und Genehmigungsverfahren** müssen weiter vereinfacht und beschleunigt werden. Es muss schneller gehen vom Planungsbeginn bis zum Baurecht. Lange Realisierungszeiten liegen auch an zu viel Bürokratie. Behörden müssen – wo noch nicht geschehen – digitale Akten einführen, damit Prozessschritte parallel bearbeitet werden können.
3. Land und Bund müssen an einem Strang ziehen und den Erhalt und die Erneuerung von Brücken als gemeinsame Aufgabe verstehen. **Diskussionen über Zuständigkeiten** interessieren weder Berufspendler noch Unternehmer.
4. Eine klare und **frühzeitige Kommunikation** von Baustellenmaßnahmen sorgt für eine Halbierung der Probleme während der Bauphase. Betroffene Kommunen müssen von Anfang an informiert und eingebunden werden, um Ausweichrouten bestmöglich planen zu können und ein größeres Verkehrschaos in den Städten zu verhindern. Hier ist noch Luft nach oben. Das zeigt zum Beispiel die Brückensperrung auf der A42, wo Informationen über Details und Dauer der Vollsperrung zunächst nicht ausreichend an betroffene Städte und Öffentlichkeit kommuniziert wurden. TIC Kommunal muss als Koordinierungs- und Kommunikationsplattform zukünftig von allen Beteiligten verbindlich genutzt werden.

5. Brücken müssen keine Kunstwerke sein. Methoden wie die Nutzung von Funktionsbauverträgen⁸ und innovativen Bauverfahren, wie die modulare Bauweise können als Basis für eine Lösung gegen den Investitionsstau dienen. Sie können ihn aber letztendlich nicht allein lösen. Es führt kein Weg um die **Erhöhung der Fördermittel und Investitionen** vorbei. Jedoch können somit viele Projekte zeitintensiver umgesetzt werden.

6. **Baumaßnahmen** und Baulose sollten, da wo es möglich ist, **im Paket ausgeschrieben** werden. So können die Baufirmen Synergien besser realisieren und die Bauzeiten verkürzen. Positive Erfahrungen wurden hiermit vor allem in Frankreich gemacht.

7. Der Einrichtung eines **Infrastrukturfonds** steht der ADAC im Grundsatz positiv gegenüber. Allerdings sind mit den Lkw-Mauteinnahmen genügend finanzielle Mittel für die Sanierung von maroden Brücken vorhanden. Außerdem wurden in den letzten Jahren **nicht alle bereitgestellten finanzielle Mittel des Bundes vom Land Nordrhein-Westfalen abgerufen**. Nordrhein-Westfalen hat als das Bundesland mit dem meisten Straßen und Brücken in Deutschland im Jahr 2022 und 2023 auf insgesamt 60 Millionen Euro verzichtet, da die Landesregierung die zur Verfügung gestellte Mittel nicht komplett abgerufen hat. Die von Nordrhein-Westfalen nicht abgerufenen Gelder konnten in der Folge von anderen Bundesländern verwendet werden.⁹ Aus Sicht des ADAC ergibt sich deshalb bisher im Straßenbereich weniger ein Finanzierungsproblem, wir haben vielmehr ein **Umsetzungsproblem**.

Schlusswort

Es gibt keine Alternative zu Sanierungs- und Neubaumaßnahmen, auch, wenn die Akzeptanz in der Gesellschaft nicht sehr hoch ist. Es muss weiter massiv in die Erhaltung und Erneuerung, insbesondere von Brücken investiert werden. Es darf jetzt nicht zu einem **Domino-Effekt** kommen, wo in NRW eine Brücke nach der anderen für Lkw oder sogar Pkw gesperrt werden muss. Brücken befinden sich oft an neuralgischen Punkten. Sie sind die Achillesferse der Straßeninfrastruktur. Planungs-, Bau- und Sanierungsprozesse müssen daher dringend beschleunigt werden, um die Beeinträchtigungen für Verkehrsteilnehmer und Menschen in der Region so gering wie möglich zu halten.

Die Verkehrsteilnehmer in NRW werden leider noch viel Geduld brauchen. Erst nach 2030 könnte sich die Situation in Nordrhein-Westfalen wieder etwas entspannen, wenn der Investitionsstau abgebaut ist und die alten Brücken aus den 1960er- und 1970er-Jahren modernisiert bzw. ersetzt worden sind. Mit mehr Fachkräften ließe sich das Tempo beschleunigen. Überall gleichzeitig kann aber dennoch nicht gebaut und saniert werden. Sonst gebe es auf einen Schlag noch mehr Nadelöhre in NRW. Deshalb braucht es ein ausgefeiltes Baustellenmanagement.

⁸ Vgl. https://www.zement.at/downloads/update04_04.pdf

⁹ Vgl. Drucksache 18/8118



IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE
**NEUDRUCK
STELLUNGNAHME
18/1386**
A11

STELLUNGNAHME

Ihr(e) Ansprechpartner(in)

Ocke Hamann

E-Mail

hamann@niederrhein.ihk.de

Telefon

0203 2821-263

Datum

09.04.2024

Stellungnahme von IHK NRW e.V. zum Antrag der SPD-Fraktion „Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW!“

sowie zum Entschließungsantrag der CDU-Fraktion und der Grünen Fraktion „Die Instandsetzung der Autobahnbrücken fokussieren – Leistungsstörungen auf Seiten des Bundes müssen kurzfristig berichtigt werden“ im Landtag NRW

IHK NRW begrüßt jede Anstrengung, die Infrastruktur zu verbessern. Denn der schlechte Zustand wirkt sich immer stärker negativ auf die Erreichbarkeit der Unternehmen in NRW aus ([DIHK 2023](#)).

1. Die Wirtschaft leidet besonders unter dem schlechten Zustand der Straßeninfrastruktur

Unsere Unternehmen klagen über Staus und stockenden Verkehr. Die Abläufe in der Logistik sind von den häufigen Störungen massiv betroffen. Durch die geringere Planbarkeit werden mehr Fahrzeuge und mehr Personal benötigt, um die Fahrerarbeitszeiten einhalten zu können und um den von den Kunden vorgegebenen Abläufen zu genügen. Der Arbeitsmarkt hält jedoch kaum zusätzliche Fahrer bereit.

Außerdem erreichen Mitarbeiter ihren Arbeitsort schlechter. In den Innenstädten klagen Betriebe über Kunden, die wegbleiben. Dienstleister stellen ihren Kunden zusätzliche Rüstzeiten in Rechnung, weil der Anfahrtsweg nicht zu kalkulieren ist.

Die Mängel der Infrastruktur haben umfassend nachhaltig negative Effekte, die für die Unternehmen insbesondere zu höheren Kosten (Treibstoff, Personal, Abnutzung etc.) führen. Auch Investitionsentscheidungen werden, durch die sich verschlechternde Erreichbarkeit, negativ beeinflusst. Häufig ist unklar, wie lange es dauert, bis eine marode Brücke ersetzt oder die versprochene Kapazitätserweiterung zur Verfügung steht. Den Unternehmen fehlt die Verlässlichkeit und die Planbarkeit besonders für Zukunftsinvestitionen.

Den Sanierungsstau im Straßennetz können das Land NRW, der Bund und die Kommunen aber nur gemeinsam lösen. Eine verbesserte Koordination zwischen den Ebenen muss das Ziel sein. Nur auf die Projekte in eigener Verantwortung zu schauen, reicht nicht. Zu sehr sind Genehmigungsverfahren und Netzwirkungen verknüpft. Die Bedeutung der Straßeninfrastruktur darf aus Sicht der

Wirtschaft nicht unterschätzt werden. Auch wenn es gelingen sollte, größere Mengen auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, wird die Straße für den Gütertransport der mit großem Abstand wichtigste Verkehrsträger bleiben ([vgl. Verkehrspolitische Leitlinien von IHK NRW 2023](#)).

2. Marode Brücken müssen schneller saniert und ersetzt werden

Rund 1.300 Brücken müssen in NRW in den nächsten zehn Jahren ersetzt und saniert werden – ca. 900 Bundesbrücken und ca. 400 Landesbrücken. Das bedeutet: 130 Brücken pro Jahr müssen saniert werden. Davon sind wir derzeit weit entfernt ([IHK NRW 2023](#)). Es ist deshalb zu erwarten, dass auch in den kommenden Jahren kurzfristig wichtige Achsen gesperrt werden müssen. Die Vollsperrung der A42 bei Essen oder die der A45 werden vermutlich nicht die letzten gewesen sein. Auch die Ablastung von Brücken ist ein Problem für die Wirtschaft. Gewichtsbeschränkungen führen dazu, dass der Schwerlastverkehr lange Umwege in Kauf nehmen muss. Diese zusätzliche Verkehrsbelastung wiederum führt zu mehr Schäden auf den Umleitungsrouten. Um den Verfall der Infrastruktur zu stoppen, müssten mehr als doppelt so viele Brücken wie derzeit pro Jahr ersetzt werden.

3. Zu den Anträgen

Verbesserte Zustands- und Schadensbilder sind wichtig.

Wir unterstützen die Forderung, dass das Land NRW mit Blick auf das angeführte Gutachten des Bundesrechnungshofs Transparenz vom Bundesverkehrsministerium zur Schadenssituation der Brücken und über das Brückenmodernisierungskonzept einfordern sollte.

Eine genaue Kenntnis der Schadenssituation ist zwingend erforderlich, um den Zustand der Infrastruktur zu verbessern und Prioritäten für die Sanierung richtig zu setzen. Dabei sollte sich allerdings die Analyse nicht auf die Autobahnen allein beschränken. Auch die Informationen zum Zustand der Brücken an Landesstraßen und kommunalen Straßen müssen systematisch verbessert werden und als digitaler Datensatz allen Stakeholdern zur Verfügung stehen. Um den Verfall zu stoppen, müssen Bund und Land mehr Geld bereitstellen.

Verbesserte Analysen sind wichtig. Es geht darum, das Schadensbild genau zu erfassen, darzustellen und zu monitoren. Ob dazu engmaschige Kontrollen nötig sind, können wir nicht beurteilen. Aktuell wird der Prüf-Rhythmus durch die DIN ISO 1076 festgelegt. Diese befindet sich in der Aktualisierung. Wichtig für den politischen Umgang mit dem Zustand der Infrastruktur erscheint uns jedoch Folgendes: Die zur Verfügung stehenden technischen Mittel zur Zustandsüberprüfung sollten ausgenutzt werden. Neue technische Möglichkeiten werden aber zunächst dazu führen, dass bislang nicht erkannte Schäden entdeckt werden. Die verbesserten Vorsorgeuntersuchungen werden deshalb in der Anfangsphase zwangsläufig dazu führen, dass der Sanierungsbedarf steigt. Hierfür müssen Mittel und Kapazitäten bereitgestellt werden.

Um den Verfall zu stoppen, müssen Bund und Land mehr Geld bereitstellen.

IHK NRW unterstützt das Anliegen, zusätzliche Mittel und weitere personelle Kapazitäten beim Bund einzuwerben. Um die Infrastruktur in dem erforderlichen Maß instand zu halten, müssen die verfügbaren Mittel weiter erhöht werden. Es ist nicht ausreichend, wenn die Finanzmittel nur in dem Maße



steigen wie die Baukosten. Um den fortschreitenden Verfall wirksam zu stoppen, müssen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene deutlich mehr Mittel bereitgestellt werden.

Außerdem müssen die Anstrengungen erhöht werden, mehr Fachplaner und Bauingenieure für die Straßenbauverwaltungen einzustellen.

Erhalt und Ausbau ermöglichen.

IHK NRW befürwortet, dass die Sanierung der Straßeninfrastruktur, besonders der Brücken, oberste Priorität haben soll. Prioritätensetzung darf jedoch nicht dazu führen, dass die Ausbauziele aus dem Blick geraten. Der Ausbau der Infrastruktur ist kein Selbstzweck. Die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans haben einen nachgewiesenen volkswirtschaftlichen Nutzen. Sie sind bewertet und politisch priorisiert. Ihre Umsetzung ist demokratisch durch Beschluss des Bundestages legitimiert. Verzögerungen bzw. eine Nichtrealisierung führen dazu, dass wirtschaftliches Wachstum nicht realisiert wird. Die positiven Impulse von Kapazitätserweiterungen sollten deshalb nicht vernachlässigt werden.

Die staatliche Aufgabe des Erhalts der Infrastruktur darf nicht von der Aufgabe ablenken, die Leistungsfähigkeit des Systems durch gezielte Maßnahmen zu verbessern. Es ist ein zentraler Bestandteil der Daseinsvorsorge des Staates, die Infrastruktur nicht nur zu erhalten, sondern sie entsprechend den Bedürfnissen und Anforderungen weiterzuentwickeln. Mit dem gezielten Ausbau reagiert der Staat auf Veränderungen, die sich regional und überregional aufgrund individueller Entscheidungen der Wirtschaftsakteure ergeben und ermöglicht so wirtschaftliche Prosperität. Erhalt und Ausbau sollten deshalb nicht gegeneinander ausgespielt werden – beides ist notwendig. Gerade im Bereich von Engpässen und Netzlücken brauchen wir angesichts der weiter steigenden Verkehrsmenge mehr Kapazität. Ertüchtigte Strecken haben auch, und gerade in der aktuellen Situation des sehr schlechten Zustands, eine wichtige Funktion als Umleitungen für Strecken, deren Befahrbarkeit temporär eingeschränkt ist.

Ausweichverkehre müssen sinnvoll gesteuert und Fahrverbote vermieden werden.

Die Infrastruktur ist ein öffentliches Gut, das allen Verkehrsteilnehmern in gleicher Form zur Verfügung stehen muss. LKW-Fahrverbote oder die Beschränkung der Traglast können aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten sein. Gleichzeitig ist ein Fahrverbot eine sehr weitreichende Maßnahme. Insbesondere die Umleitung und der Ausschluss von Wirtschaftsverkehren hat negative wirtschaftliche Folgen. Die Entscheidungen über Fahrverbote, die nicht aus statischen Gründen oder Gründen der Verkehrssicherheit zu verhängen sind, müssen die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Gesamtnetz und die Belange der lokalen Wirtschaft beachten. Eine Delegation der Entscheidung über Fahrverbote an ausschließlich kommunale Entscheidungsträger birgt die Gefahr, dass die Belange der lokalen Bevölkerung überbewertet werden. Maxime für Durchfahrtsverbote sollte sein, den volkswirtschaftlichen Schaden möglichst gering zu halten. Folgekosten für Kommunen oder Unternehmen sollten als fester Teil der Baukosten definiert und eingeplant werden.

Dialogformate fortsetzen und verbessern.

IHK NRW unterstützt die Landesregierung bei der Ausweitung der regionalen Arbeitskreise nach Vorbild der Bezirksregierungen Köln und Düsseldorf auf weitere Regierungsbezirke. Der Infrastrukturgipfel am 15. März wird von uns als Auftakt für weitere Anstrengungen zur Beschleunigung der Instandhaltung und des Ausbaus der Straßeninfrastruktur verstanden. Wir hoffen, dass jetzt schnell



weitere konkrete Maßnahmen folgen. Auch eine stärkere Einbindung des Bundesverkehrsministeriums zur Stärkung der Infrastruktur in NRW würden wir uns wünschen. Nach dem Infrastrukturgipfel in NRW braucht es nun einen gemeinsamen Brückengipfel von Landes- und Bundesministerium.

Von den angedachten NRW-Arbeitskreisen erwarten wir nur dann einen größeren Beschleunigungseffekt, wenn die Bezirksregierungen bzw. das MUNV Prioritäten vorgeben. Die Arbeitskreise zu den Rheinbrücken der A1 und der A40 waren erfolgreich, weil sie sich auf ein spezifisches Projekt konzentrierten und auf höchster Ebene vorangebracht wurden. Für einige Bauprojekte gibt es bereits regionale Bündnisse für Mobilität. Diese sollten gestärkt werden.

Von Brückenablastungen betroffene Unternehmen sollten entschädigt werden. Wir unterstützen die Forderung der SPD-Fraktion, Unternehmen in stark betroffenen Regionen bei der Kompensation der durch Sperrungen verursachten Verluste unter die Arme zu greifen.

4. Was aus Sicht von IHK NRW darüber hinaus wichtig ist

Ergänzend zu den vorliegenden Anträgen schlägt IHK NRW folgende wichtige Punkte vor, für die sich das Land NRW einsetzen sollte.

Planungs- und Genehmigungsprozesse verkürzen.

Trotz zahlreicher Versuche, Infrastrukturprojekte zu erleichtern, dauern viele Maßnahmen noch immer zu lang. Die Planungs- und Genehmigungszeiten müssen signifikant beschleunigt werden, dieses gilt besonders für die Brückensanierung. Der bestehende Rechtsrahmen sollte mehr ausgenutzt werden. Gleichzeitig gilt es, die Prozesse und Verfahren weiter zu entschlacken. Es muss das Ziel sein, dass nach der grundsätzlichen Maßnahmenentscheidung (ob), die Bauentscheidung (wie) zeitnah erfolgt. Frühzeitige Beteiligung hilft, Stolpersteine für ein Projekt zu erkennen und zu beseitigen. Ein Allheilmittel ist die Beteiligung allerdings nicht. Sie entbindet die politischen Entscheidungsträger nicht davon, Planungs- und Genehmigungsprozess grundlegend zu vereinfachen und zu beschleunigen. Dazu gehört auch, die der Planung folgenden Abstimmungsprozesse zwischen den politischen Ebenen ohne Verzögerungen durchzuführen. Fertige Planungen sollten schnellstmöglich in Planfeststellungsverfahren überführt werden.

Mehr baureife Projekte vorhalten.

Wir fordern, dass das Land NRW mit einem Planungshochlauf beginnt und sich einen Vorrat an baureifen Projekten anlegt. Dieser ist dringend notwendig, um bei Verzögerungen anderer Projekte keine zugesagten Finanzmittel des Bundes zu verlieren. In der vergangenen Wahlperiode gab es einen Planungsvorrat. Dieser hat dazu geführt, dass NRW mehr Bundesmittel verbauen konnte und die notwendige Sanierung schneller erfolgte. Es sollte kritisch geprüft werden, wie dieser Vorrat schon in 2024 wieder aufgebaut werden kann.

Schnelleres Bauen ermöglichen.

Das Land NRW testet den Einsatz innovativer Brückenbauten. Das begrüßen wir ausdrücklich. Die Bauindustrie hält überzeugende Techniken bereit, um das Sanierungstempo zu steigern. Auch finanziell sollten mehr Anreize für pünktliche oder vorzeitige Baufertigstellung gesetzt werden. Die



volkswirtschaftlichen Kosten von später bereitgestellten Kapazitäten der Infrastruktur sollten dabei Maßstab sein.

Baustellenmanagement kontinuierlich verbessern.

Unternehmen können mit Widrigkeiten umgehen. Am besten gelingt ihnen dies, wenn sie sich auf Probleme einstellen können. Zu oft werden Unternehmen aber vor vollendete Tatsachen gestellt, wenn z. B. Brücken ohne Ankündigung abgelastet oder gesperrt werden. Baustellen, Sperrungen und Umleitungen sollten so früh wie möglich durch die zuständigen Stellen kommuniziert und aufeinander abgestimmt werden. TIC-Kommunal ist dabei ein wichtiges Werkzeug, wird aber noch nicht von genügend Kommunen genutzt. Die Anwendung von TIC-Kommunal sollte verpflichtend für alle NRW-Kommunen sein.

Die Mittel für den Straßenbau halten mit den steigenden Baukosten nicht mit.

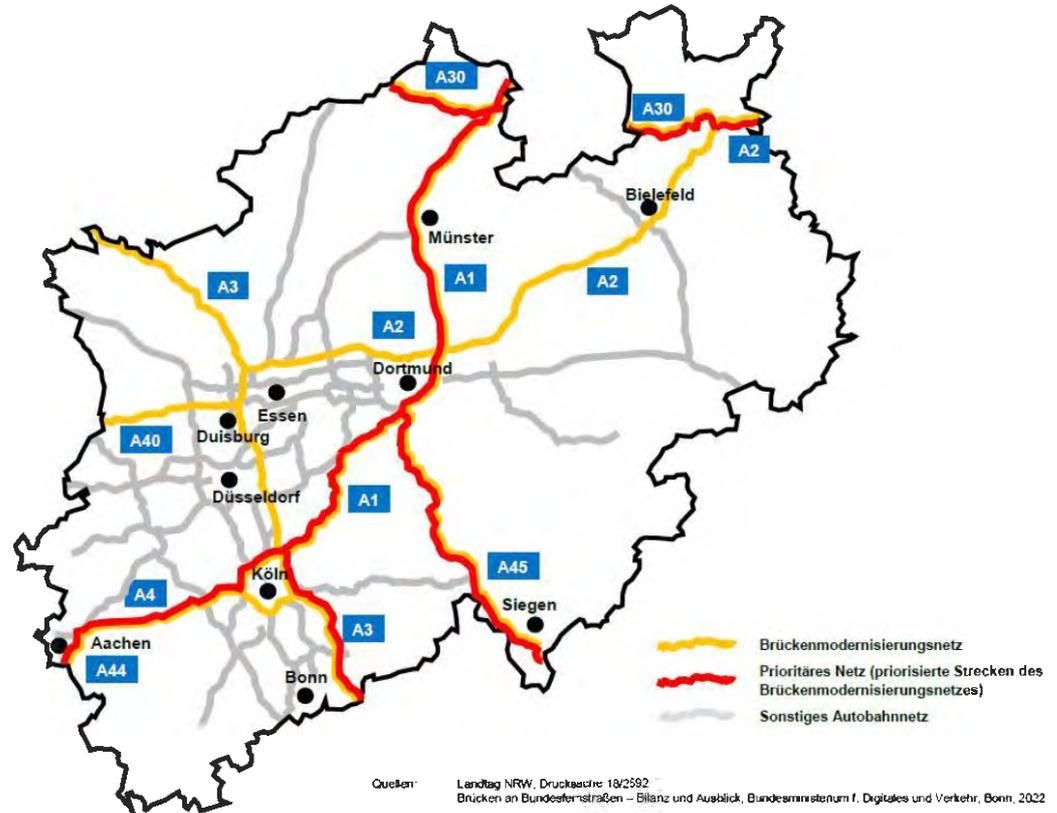
Die Baukosten sind in den letzten zwei Jahren um rund 25 Prozent gestiegen. Dies wird von den öffentlichen Haushalten nicht berücksichtigt. Im selben Zeitraum hat die Landesregierung die Erhaltungsmittel in NRW lediglich um 3 Prozent erhöht, während sie die Mittel für Projekte des Landesstraßenbedarfsplans drastisch kürzte. Real steht somit deutlich weniger Geld für die Straßeninfrastruktur zur Verfügung als noch vor zwei Jahren.

Mehr Autobahnen in NRW sollten Teil des prioritären Netzes sein.

Das Land NRW sollte sich gegenüber dem BMDV dafür einsetzen, dass mehr Autobahnabschnitte in NRW prioritär saniert werden. Der prioritäre Teil des Brückenmodernisierungsnetzes der Autobahn GmbH enthält unterdurchschnittlich viele NRW-Autobahnen. Keine davon liegt im Ruhrgebiet, entlang der Rheinschiene oder im Grenzgebiet zu den Niederlanden. Die NRW-Autobahnen haben eine herausragende Bedeutung, nicht nur für unser Bundesland, sondern für die ganze Bundesrepublik. Weil NRW eine Logistikkreuzung für ganz Westeuropa ist, muss hier nachgesteuert werden. Mindestens die A2 und die A3 sollten in ihrem gesamten Verlauf auch als Teil des Brückenmodernisierungsnetzes mit besonderer Priorität betrachtet werden.

Netz der Bundesautobahnen in NRW

- Übersicht des Brückenmodernisierungsnetzes mit Priorisierung -



IHK NRW ist der Zusammenschluss der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. IHK NRW vertritt die Gesamtheit der IHKs in NRW gegenüber der Landesregierung, dem Landtag sowie den für die Kammerarbeit wichtigen Behörden und Organisationen.

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18 WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
18/1387**

A11



Drucksache **18/7709**

„**Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW!**“

**Schriftliche Stellungnahme des
Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V.
(VWL) zum Antrag der Fraktion der SPD im Landtag Nordrhein-
Westfalen**

1. Vorbemerkungen

Der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e. V. (VVWL) dankt für die Teilnahmemöglichkeit an der Anhörung zur Brückeninfrastruktur. Als führender Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband bündelt der VVWL die Interessen von über 1.700 Unternehmen der Speditions-, Logistik-, Transportlogistik- und Entsorgungsbranche sowie der Möbel- und Umzugslogistik. Unsere Mitglieder decken die gesamte Bandbreite logistischer Dienstleistungen mit allen Verkehrsträgern ab und stellen in NRW über 180.000 Arbeitsplätze zur Verfügung.

2. Ausgangslage

Infrastruktur – und nicht zuletzt Brückeninfrastruktur – ist für die von uns vertretene Wirtschaftsbranche von übergeordneter Bedeutung; Engpässe und Staulagen reduzieren zunehmend die Effizienz der Verkehrsträger, da diese in der Regel zu erheblichen Umweg-Verkehren und Zeitverlusten führen. Bei Umweg-Verkehren ist dies vielfach verbunden mit Überlastungen der Ausweichstrecken. Ein Ausgleich der so entstehenden Transportkapazitätsverluste durch steigende Anzahlen von Fahrten kann weder aus ökonomischer noch aus ökologischer Sicht adäquate Lösung sein und ist allein schon aufgrund fehlender Fachkräfte nicht realisierbar. Fehlende Kapazitäten, Überlastungen, infrastrukturelle Engpässe, technische Zustände und Baustellen sowie unzureichende betriebliche Angebote im Bereich „Schiene“ begrenzen zudem gerade für heutige Lkw-Verkehre in Bezug auf Brückenproblematiken tatsächliche Verlagerungspotentiale nachhaltig.

3. Anmerkungen zu den Anträgen

Nachfolgend gehen wir auf einige aus unserer Sicht besonders relevante Aussagen und Forderungen des Antrages näher ein:

Es existiert ein Sanierungsstau bei Brücken in NRW, der auch aufgrund politischer Fehlentscheidungen und falscher Priorisierung entstanden ist.

Dieser Aussage kann grundsätzlich zugestimmt werden. Eigentlich erst mit dem Ausfall der Rheinquerung im Zuge der A1 bei Leverkusen im Jahr 2013 ist es zu einem grundsätzlichen politischen Wandel in der Auffassung der entscheidenden Bedeutung einer funktionierenden und hinreichenden Verkehrsinfrastruktur gekommen. Es dürfte Konsens darüber bestehen, dass Ursachen für Unterfinanzierung und nicht bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsnetzes in der Politik sämtlicher Parteien zu finden sind, die vor diesem Datum die verkehrspolitische Regierungsverantwortung im Bund und in den Ländern trugen.

- Der marode Zustand unserer Straßen und Brücken – egal ob in Zuständigkeit von Land, Bund oder Kommunen – bekommt viel zu wenig Aufmerksamkeit.

- Es besteht ein dringender Bedarf, gemeinsam mit allen relevanten Stakeholdern (MUNV, BMDV, Straßen.NRW, Autobahn GmbH, Wirtschafts- & Gewerkschaftsvertreter, Kommunale Spitzenverbände) Lösungen zu erarbeiten, um die akuten und zukünftig Überlastungssituationen vor Ort zu entschärfen.

Sowohl medial als auch politisch markiert die erste Sperrung der Leverkusener Brücke einen Wendepunkt. Beginnend 2013 haben die nordrheinischen Regierungsbezirke Köln und Düsseldorf unter Beteiligung aller relevanten Stakeholder regelmäßige Baustellenkonferenzen abgehalten und es fanden regelmäßige Konferenzen mit Straßen.NRW statt, die durch die Autobahn GmbH in Form von Brückenkonferenzen fortgeführt wurden. Gemeinsam mit der chemischen Industrie (VCI NRW) steht der VVWL NRW darüber hinaus auch bezüglich der Verkehrsinfrastruktur in regelmäßigem Austausch mit dem Verkehrsministerium des Landes NRW. Vor dem Hintergrund aktueller und sich abzeichnender weiterer Brückenausfälle stimmen wir den Aussagen im Antrag der SPD-Landtagsfraktion dahin gehend zu, dass die Brücken in NRW sowohl hinsichtlich planerischer und

finanzieller Mittel als auch hinsichtlich der Kommunikation noch stärker in den Fokus gerückt werden müssen. Gerade aktuell (am 08.04.) meldet etwa das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) für die Bundesfernstraßen insbesondere durch das dortige Brückenmodernisierungsprogramm für die Jahre 2025 bis 2028 durch die Autobahn GmbH einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf von rd. 5,5 Mrd. €; Auslöser hierfür sind laut BMDV neben dem generellen Hochfahren der Investitionen bei den Brückensanierungen auch inflationsbedingte Kostensteigerungen (Baukosten) und der erhöhte spezifische Personalbedarf. Bei der „Erarbeitung von Lösungen zu akuten und zukünftigen Überlastungssituationen vor Ort“ ist allerdings auch der Vermeidung allzu starker Belastungen für den Wirtschaftsverkehr ein stärkeres Gewicht, zumindest ein gleichrangiges gegenüber den berechtigten Interessen von nicht gewerblichen Anliegern zu geben.

- Klarheit und Transparenz sind insbesondere für Anliegerinnen und Anlieger bezüglich der A 42-Sperrung erforderlich. Dies gilt auch für kommende Brückensperrungen und die jeweiligen Anliegerinnen und Anlieger.

Der vorstehenden Aussage wird zugestimmt, der Kommunikationsbedarf ist jedoch nicht nur auf die Kreise der Anliegerinnen und Anlieger beschränkt. Eine rechtzeitige und transparente Kommunikation auch gegenüber Wirtschaft und Logistik würde bei der Planung, insbesondere bei Fragen der Durchführbarkeit und wirtschaftlichen Folgen bis hin zu betriebswirtschaftlichen Aspekten für Transporte, die Unternehmerinnen und Unternehmer in NRW vor größerem Schaden bewahren.

Das nördliche Ruhrgebiet leidet massiv unter den Folgen der Sperrung, daher müssen die negativen wirtschaftlichen Folgen evaluiert werden, um die Auswirkungen und den Bedarf finanzieller Unterstützungsleistungen belastbar zu erheben.

Eine entsprechende Evaluation erscheint sinnvoll. Bei bestehenden und zurückliegenden Brückensperrungen wurden entsprechende Forderungen der Logistik nach derartigen Kompensationen für die Schlechterstellung durch die Sperrungen (z.B. Mautfreistellungen für die Differenz zwischen Umfahrungs-km und „normalen“ km) von politischen Entscheidungsträgern trotz ihrer Berechtigung als nicht umsetzbar zurückgewiesen. So entstanden etwa durch die jahrelange Sperrung der Rheinquerung A1 bei Leverkusen pro Einzelfahrt gut 30 km mehr Mautbelastung. Sollte sich hier aber eine neue politische Bewertung ergeben, wird sich die Branche gerne mit umfangreichen Vorschlägen einbringen.

Es braucht auch in der Infrastrukturpolitik eine neue Kultur der Bereitschaft, Verantwortung zum Wohle von Gesellschaft und Wirtschaft zu übernehmen.

Dieser Feststellung kann im Grundsatz zugestimmt werden. Der Sinn und Zweck von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sollte intensiver, proaktiv und nachhaltiger von allen Stakeholdern, auch und insb. der Politik gegenüber den Betroffenen und in der jeweiligen Kleinregion vertreten und ihnen der jeweilige Nutzen vermittelt werden. Auch Bekenntnisse zum Sektor Logistik und der Wirtschaft und deren Bedeutung für den Standort können noch deutlicher formuliert und vertreten werden. Leider gibt es hier durchaus gegenläufige Entwicklungen zu beobachten.

Schon unter dem früheren NRW-Verkehrsminister Michael Groschek wurde seitens des NRW-Verkehrsministeriums das Bündnis für Mobilität gegründet. Ein wesentliches Ziel war es, den Befürwortern des Neu- und Ausbaus von Infrastruktur eine Plattform zu bieten, um solche Maßnahmen öffentlichkeitswirksam positiv zu begleiten und somit dem (volkswirtschaftlichen) Nutzen von Baumaßnahmen ein Gesicht zu verleihen. Das Bündnis für Mobilität stieß auf breite Resonanz und große Zustimmung in der Wirtschaft unseres Landes. In der jetzigen Legislaturperiode tagte das Lenkungsgremium (Beirat) dieses Bündnisses unter Federführung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW nach unserer Kenntnis nur selten. Das neue – zumindest nicht mit der Logistik und Wirtschaft als offizielle Unterstützer abgestimmte – praktizierte Leitbild greift das eingangs erwähnte wesentliche infrastrukturelle Ziel nicht mehr vorrangig auf. Vielmehr scheint vor allem auf sicherlich auch wichtige Themen wie die (Personenverkehrs-) Verkehrswende und Klimaneutralität der Verkehre gesetzt zu werden. In einem gemeinsamen Neustart des Bündnisses sehen wir die Möglichkeit, die Verkehrsinfrastruktur und den Güterverkehr wieder im Bündnis stärker zu verankern.

Das Brückenthema muss in NRW endlich Chefsache werden, da Bevölkerung und Wirtschaft Lösungen statt Kompetenzgerangel erwarten. Die Landesregierung wird aufgefordert, eine Stabsstelle unter Leitung einer Brückenmanagerin / eines Brückenmanagers zu bilden, deren Kernaufgaben in langfristiger Planung, Koordination und Kommunikation liegen.

In der für die Straßeninfrastruktur des Landes zuständigen Abteilungsleitung im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr ist vom Grundsatz her eine entsprechende Funktion schon darstellbar. Eine entsprechende Aufwertung dieser Funktion im Sinne der vorstehenden Aussage wäre alternativ zu prüfen. Eine alternative Besetzung aus dem politischen Raum im Sinne einer Bündelung der Koordination wäre noch zu erörtern.

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. Dabei muss insbesondere klar kommuniziert werden, für welche weiteren belasteten Brückenbauwerke in Landes- und Bundeszuständigkeit möglicherweise Sperrungen drohen, was das wiederum für die umliegende Infrastruktur bedeutet und welche Notfallpläne dafür existieren.

Der VVWL NRW sieht in einem angedachten Brückengipfel als Auftaktveranstaltung eine große Symbolkraft. So können das Ausmaß der Problemlage noch einmal deutlich gemacht und alle Stakeholder „an einen Tisch“ gebracht werden. In der anschließenden Erarbeitung von Lösungen erscheinen uns bedarfsgerechtere, an den örtlichen Gegebenheiten orientierte Auseinandersetzungen von Anspruchsgruppen zielführend.

Die Umleitung der aktuellen A 42-Sperrung darf ausschließlich weiträumig über die Bundesautobahnen A 2 und A 40 erfolgen und nicht über kommunale Straßen. Durch eine Belastung der nachgeordneten Straßennetze droht ein Domino-Effekt. Auch bei weiteren Brückensperrungen muss auf Umleitungen über das übergeordnete Straßennetz zum Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern geachtet werden.

Eine derartige pauschale Betrachtung wird nicht geteilt. Um unter Abwägung aller Interessen und Risiken die Auswirkungen auf alle Anspruchsgruppen so gering wie möglich zu gestalten, ist stets eine detaillierte Analyse der örtlichen Begebenheiten und Sachzwänge erforderlich. Dies gilt insbesondere für Ziel-/Quellverkehre in der Nahregion um die A-42-Sperrung. Wäre beispielsweise im Zusammenhang mit dem Ausfall der Rahmedetal-Brücke im Zuge der A45 bei Lüdenscheid ad hoc ein Lkw-Fahrverbot erlassen worden, ohne regional erforderliche Ausnahmeregelungen zu erarbeiten, wäre nicht nur die lokale Wirtschaft in existenzielle Nöte geraten, sondern auch die Versorgung der Bevölkerung in Frage gestellt worden. Darüber hinaus kann auch eine Umleitung über das höherrangige Streckennetz zu einem Domino-Effekt führen, wie beispielsweise die Schäden an der Fleher Brücke (A46) als Folge der Sperrung der Leverkusener Brücke für den Schwerlastverkehr.

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. Dies umfasst auch die Verhängung temporärer Durchfahrtsverbote.

Wir verweisen auf die vorhergehende Aussage.

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

Der VVWL NRW kann dieser Aussage im Grundsatz vollumfänglich zustimmen. Zu bedenken ist aber auch, dass die Betroffenheit in der Logistik über den Kreis der örtlich ansässigen Unternehmen deutlich hinausgeht, da sie von Sperrungen im regionalen Umfeld von Absender oder Empfänger sowie von Störungen auf dem Weg erheblich betroffen sein können, ohne selbst vor Ort ansässig zu sein.



ACE Auto Club Europa e.V. | Schmidener Str. 227 | 70374 Stuttgart

Landtag Nordrhein-Westfalen
Referat I.A.2/A11

Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

Per Email: anhoerung@landtag.nrw.de

Stichwort: „A11 - Brückendesaster verhindern - 16.04.2024“

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1394

A11

ACE Auto Club Europa e.V.
Zentrale

Club-Service

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

Telefon: 01512 0009790
E-Mail: jael.raeker@ace.de
Internet: www.ace.de

9. April 2024

Schriftliche Stellungnahme des ACE Auto Club Europa: Antrag der SPD-Fraktion, Drucksache 18/7709

Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW

Der ACE Auto Club Europa e.V. bedankt sich für die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme. Grundsätzlich ist eine leistungsfähige Infrastruktur entscheidend für die Wirtschaftskraft eines Landes. Die Verkehrsinfrastruktur hingegen wird jedoch extrem durch Sanierungsstau und Kapazitätsengpässe beeinträchtigt. Für ein wirtschaftlich starkes Bundesland wie NRW ist es daher unabdingbar, dass die Infrastruktur verlässlich funktioniert. Die Realität im Land sieht derzeit jedoch anders aus.

Die aktuellen Brückensperrungen in Nordrhein-Westfalen haben verheerende Auswirkungen sowohl für Unternehmen als auch für die Bürgerinnen und Bürger dieses Landes. Brückensperrungen führen zu Umwegen, Staus und letztendlich verursachen sie hohe volkswirtschaftliche Schäden und somit hohe Kosten.

„Mobilität ist die Grundlage für einen funktionierenden, wettbewerbsfähigen Wirtschaftsraum. Von einer guten Erreichbarkeit profitieren nicht nur Dienstleister, Händler und produzierendes Gewerbe, sondern auch Pendlerinnen und Pendler sowie Verbraucherinnen und Verbraucher,“ so die IHK Nord Westfalen.

Der ACE unterstützt diesen Leitsatz der IHK und daher auch den Grundgedanken des o.g. Antrages und möchte daher im Rahmen der Diskussion vor allem auf den letzten Punkt der Forderung eingehen, welcher eine Unterstützung der Unternehmen in den betroffenen Regionen vorsieht. Wir als ACE regen daher an und fordern die Landesregierung in NRW auf, betriebliches Mobilitätsmanagement angesichts der aktuellen Herausforderungen, vor denen die Infrastruktur in NRW steht, in den Fokus ihres politischen Handelns zu stellen.

Die durch die Bauarbeiten erforderlichen Sperrungen und Umleitungen haben in den betroffenen Regionen einen starken Einfluss auf die gewohnte Routine der Pendlerinnen und Pendler, welche beim aktuellen Modal-Split ihre Arbeitswege zu einem hohen Anteil in Form von Alleinfahrten mit dem Pkw zurücklegen. Mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement steht seit einigen Jahren ein Instrument zur Verfügung, das an diesem Punkt ansetzt und dem Ziel der Verkehrsverlagerung Rechnung trägt. Im Kern geht es um die Erkenntnis, dass sich die Verkehrsmittelwahl zwar kaum effektiv direkt adressieren lässt. Im Gegenteil: Nicht selten führen entsprechende Bemühungen zu Verweigerungs- und Abwehrreflexen der Zielgruppe. Mobilitätsverhalten spielt sich aber nicht im luftleeren Raum ab, sondern unter konkreten Rahmenbedingungen. Diese Rahmenbedingungen ändern sich, wenn die gewohnte Routine nicht mehr durchführbar ist oder stark eingeschränkt wird, beispielsweise durch Sperrungen und Umleitungen durch Baustellen. Dadurch ist die Zielgruppe in solchen Situationen eher bereit, Änderungen an ihrem bisherigen Mobilitätsverhalten vorzunehmen.

Die passenden Bedingungen für diese Änderungen lassen sich insbesondere durch lokale Akteure – private wie öffentliche Betriebe, Schulen und Universitäten, Kliniken etc. – wirkungsvoll optimieren. Sie können gezielt Alternativen zur Alleinfahrt mit dem Pkw attraktiver machen, Hemmnisse zu ihrer Nutzung abbauen und falsche Anreize zur Nutzung des Pkw reduzieren. Im Vordergrund stehen dabei Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Koordination und Service. Das kann die zielgruppengerechtere und attraktive Alternative zum Pkw sein. Wesentlich für den Erfolg von betrieblichem Mobilitätsmanagement sind passgenaue Maßnahmen und Anreize sowie die Erkenntnis, dass der Erfolg von Maßnahmen auch Zeit benötigt. Hierbei gibt es Expertinnen und Experten, welche die betroffenen Akteure vor Ort professionell begleiten und unterstützen können.

Betriebliches Mobilitätsmanagement sorgt somit, wenn sie richtig angewendet und umgesetzt wird, nicht nur zu einer Entlastung des Verkehrs. Auch wenn das bereits ein großer Gewinn für die von den Baustellen betroffenen Gebiete wäre, lassen sich dadurch auch die Treibhausgasemissionen senken, die Gesundheit der Pendlerinnen und Pendler steigern sowie Kosten senken.

Der Verkehrssektor ist für ca. 20% der Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich. Das waren im Jahr 2022 insgesamt 148 Millionen Tonnen Kohlendioxid-Äquivalente. Der motorisierte Straßenverkehr bleibt der Hauptverursacher. Unternehmen und kommunale Betriebe haben einen bedeutenden Einfluss auf das Mobilitätsgeschehen und somit auf die Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor durch ihr Mobilitäts- und Fuhrparkmanagement.

Was Energieeffizienz sowie Klimagas- und Luftschadstoffemissionen betrifft, sind die Herausforderungen im Berufs- und Geschäftsverkehr noch einmal größer als im restlichen Personenverkehr. Dies liegt vor allem daran, dass der Anteil des Pkw am Verkehrsaufkommen hier mit 65% deutlich höher ist als im Personenverkehr insgesamt (55%), die durchschnittliche Auslastung der Pkw mit 1,1 Personen hingegen niedriger (Personenverkehr insgesamt: 1,4 Personen). Dies führt zu spezifischen Belastungen auf vielen Ebenen: viele Beschäftigte leiden unter hohen Mobilitätskosten, Zeitverlust, Stress und Bewegungsmangel. Für zahlreiche

Betriebe führt der hohe Pkw-Anteil u.a. zu einem großen Bedarf an teurem und knappem Parkraum, mangelnder Attraktivität als Arbeitgeber und erhöhten Gesundheitskosten, für Kommunen zu starken Luftschadstoff- und Lärmbelastungen. Neben technischen Verbesserungen – v.a. durch die Elektrifizierung der Antriebe – bietet die Verlagerung von Berufsverkehr auf effizientere Verkehrsmittel – Bus und Bahn, Fuß und Fahrrad, Fahrgemeinschaften – große Chancen zur Effizienzsteigerung.

ACE-Position:

- Der ACE unterstützt den Inhalt des Antrages „Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW!“.
- Der ACE fordert die Landesregierung in NRW auf, betriebliches Mobilitätsmanagement in den Fokus ihres politischen Handelns zu stellen.
- Der ACE schlägt vor, dass die Landesregierung eine frühzeitige und intensive Unterstützung der Unternehmen in den betroffenen Regionen mit informativen und finanziellen Maßnahmen bei der Etablierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement vornimmt.

Wir würden uns freuen, wenn diese Vorschläge und Hinweise im weiteren Verfahren Berücksichtigung finden würden und stehen allen demokratischen Kräften für einen konstruktiven Austausch sehr gerne zur Verfügung.

Die Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V. (unternehmer nrw) ist der Zusammenschluss von 129 Verbänden mit 80.000 Betrieben und drei Millionen Beschäftigten. unternehmer nrw ist Mitglied der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und vertritt die Interessen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie e. V. (BDI) als dessen Landesvertretung.

11.04.2024

Landtagsanhörung zum Antrag der Fraktion der SPD „Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW!“ LT.-Drucksache 18/7709.

Vorbemerkung

Die Fraktionen der SPD kritisiert in ihrem Antrag den Zustand der Brückeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und beschreiben die daraus resultierenden Folgen für die Bevölkerung und die Unternehmen. Die antragstellende Fraktion fordert zur Problemlösung u. a. die Reorganisation der Zuständigkeit für das Thema Brücken innerhalb der Landesregierung, die Durchführung eines Brückengipfels sowie die Einrichtung einer Stabstelle zur langfristigen Planung, Koordination und Kommunikation mit Blick auf das Brückenthema. Zudem sollen Entlastungen für die Anwohner von Umleitungs- und Ausweichstrecken sowie Förderprogramme für die Unternehmen in den betroffenen Regionen aufgelegt werden.

Als Landesvereinigung begrüßen wir Maßnahmen, die darauf gerichtet sind, die Brückeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen grundlegend zu verbessern und insbesondere Brückensperrungen für die Zukunft zu vermeiden. Eine intakte und leistungsfähige Infrastruktur ist für die Unternehmen unerlässlich. Der Zustand der Verkehrsinfrastruktur hat unmittelbaren Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen. Mit Blick auf dringend notwendige Maßnahmen zum Erhalt und Ausbau der Brückeninfrastruktur ist die Nutzbarkeit der Bauwerke für den regulären Güterverkehr sowie Großraum- und Schwerlasttransporte zentral und muss gleichrangig zum PKW-Verkehr zwingend gewährleistet werden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

Eine leistungs- und wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine der unabdingbaren Voraussetzungen für den Erfolg unseres Wirtschaftsstandorts, der eine zentrale Verkehrsdrehscheibe im Herzen Europas ist. Der in der letzten Legislaturperiode begonnene Aufholprozess beim Thema Infrastrukturerhalt und -ausbau muss dringend weitergeführt werden. Dies gilt insbesondere auch für den Erhalt und den Ausbau der Brückeninfrastruktur in unserem Bundesland. Neben dem dringend erforderlichen und gebotenen Ausbau der Straßeninfrastruktur, stellen die Brückenbauwerke ein massives Hemmnis für den gegenwärtigen und zukünftigen Zustand der Verkehrsinfrastruktur als Gesamtsystem dar. Aus dem letzten Zustandsbericht zur Brückeninfrastruktur NRW geht hervor, dass ein wesentlicher Teil der Brücken in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand ist. Zahlreiche Ersatzneubauten, Brückenverstärkungen und Instandsetzungen sind und werden erforderlich. Dies hat unmittelbaren Einfluss auf die ohnehin schon besorgniserregende Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur.

Güterverkehr-, Großraumtransport- und Schwerlastfähigkeit der Brücken

Die Güterverkehr-, Großraumtransport- und Schwerlastfähigkeit von Brückenbauwerken muss stärker als bislang berücksichtigt werden. Oftmals werden Teilspernungen von Brücken für Fahrzeuge, deren Gewicht eine bestimmtes Gesamtgewicht übersteigt, angeordnet. Dies führt zwar dazu, dass leichtere Fahrzeuge und insbesondere der PKW-Verkehr zumindest für eine Zeit lang weiter die Brückenbauwerke nutzen können, der gewerbliche Verkehr aber massiv belastet wird. Sogenannte „Negativ-Listen“ mit Bauwerken, die von schweren Transporten nicht mehr befahren werden dürfen, nehmen stetig im Umfang zu, so dass immer weniger wirtschaftlich vertretbaren Korridore für Großraum- und Schwerlasttransporte zur Verfügung stehen und auch von Seiten der Behörden genehmigt werden können.

Trotz der Ablastungen ist oft eine weitere Verschlechterung des Zustands der Brückenbauwerke zu beobachten, bis zu einem Zeitpunkt, ab dem Vollsperrungen nicht mehr vermeidbar sind. In der Folge kommt es zu erheblichen Umwegen, insbesondere für die Unternehmen. Damit steigen der CO₂ Ausstoß und die umleitungsbedingten Kosten (insb. Treibstoff, LKW-Maut sowie Personalkosten) massiv an. Insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen stellt sich hier schnell die Frage nach der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes bzw. gesamten Unternehmens, da sie ihre Produkte und Leistungen nur mehr deutlich höheren Aufwand und Kosten anbieten können. Wir sprechen uns daher dafür aus, dass die Güterverkehrs- und Schwerlastfähigkeit der Brückenbauwerke oberste Priorität bei den anstehenden Sanierungsarbeiten hat. Die Öffnung der Leverkusener-Rheinbrücke nach jahrelanger Sperrung für den Schwerlastverkehr führt zu unmittelbaren Entlastungen bei allen Beteiligten. Alle Verantwortlichen müssen dafür sorgen, dass Sperrungen insgesamt vermieden und dort wo unvermeidlich,

nur so kurz wie möglich erfolgen. Mehrjährige Sperrzeiträume wie in Leverkusen und Lüdenscheid können wir uns keinesfalls an weiteren Schlüsselstellen leisten. In Zukunft muss es durch moderner Analysetools und eine intensivere präventive Wartung gelingen, die Hauptverkehrsachsen in NRW vor langfristigen Sperrungen und Ablastungen der Brückenbauwerke zu schützen.

Auswirkungen auf die Unternehmen

Die Sperrung von Brücken, sei es an Landes- oder Bundesstraßen hat sofortige negative Auswirkungen auf die betroffenen Unternehmen. Die sehr kurzfristige Sperrung der A-45 Talbrücke Rahmede war und ist eine extreme Belastung für die Region Südwestfalen, mit Auswirkungen auf Nordrhein-Westfalen, Deutschland und auch den internationalen Warenverkehr. Die Rahmedetalbrücke steht dabei stellvertretend für weitere Brücken, denen auf Grund des ein ähnliches Schicksal droht. Die wirtschaftlichen und sozialen Folgen dieser Sperrungen sind massiv und tiefgreifend. Die betroffenen Regionen sind in ihrer Wettbewerbsfähigkeit massiv eingeschränkt und drohen abgehängt zu werden. Diese und ähnliche Auswirkungen werden sich bei weiteren Brückensperrungen ebenfalls zeigen. Nordrhein-Westfalen drohen mit Blick auf den Zustand insbesondere der neuralgischen Brücken entlang der Hauptverkehrsrouten weitere zahlreiche negative Auswirkungen.

Mentalitätswechsel in der Verkehrspolitik

Die nordrhein-westfälische Industrie und Wirtschaft braucht und erwartet einen grundlegenden Mentalitätswechsel in der Verkehrspolitik. Bei den Unternehmen entsteht zunehmend der Eindruck, dass Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht den notwendigen Vorrang genießen. Dabei gehören insbesondere Erhalt und Ersatz unserer Brückenbauwerke an die Spitze der politischen Agenda. Andernfalls verlieren unsere Unternehmen den Anschluss an die Weltmärkte. Dies können wir uns als Industrie- und Wirtschaftsstandort, insb. auch angesichts der allgemein schlechten Wirtschaftslage nicht leisten. Weitere Hiobsbotschaften im Verkehrsbereich schlagen sich unmittelbar auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts durch. Eine leistungsfähige und verlässliche Verkehrsinfrastruktur mit pragmatischen und schnellen politischen Entscheidungen ist vor dem Hintergrund der multiplen Herausforderungen unerlässlich. Viel zu häufig kommt es infolge von Zuständigkeitsfragen und dem gegenseitigen Zuschieben von Verantwortung von Land und Bund zu erheblichen und unnötigen Verzögerungen, die die Situation zusätzlich verschärfen. Die Unternehmen brauchen schnelle und entschlossene Entscheidungen und zielgerichtete Maßnahmen, damit die Sanierung und der Erhalt der Infrastruktur endlich an Fahrt aufnehmen. Bund und Land sind hier gleichermaßen dazu aufgefordert, an einem Strang zu ziehen, damit wir endlich die notwendigen Fortschritte machen, der Substanzverzehr bei der Infrastruktur gestoppt und zu einem Substanzaufbau umgekehrt wird. Konkrete Verbesserungen ließen sich durch eine verbesserte Kommunikation der geplanten und finanzierten Investitionen im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH erzielen. Ebenso

sollten die konkret geplanten Brückenprojekte regelmäßig von Bund und Land gegenüber Bauindustrie und allen weiteren wesentlichen Stakeholdern klar kommuniziert werden. Mehr Transparenz und Verlässlichkeit gegenüber denjenigen Branchen, die die Infrastrukturprobleme beseitigen sollen, setzt wichtige Signale bei Bauunternehmen und Planungsbüros zum Kapazitätsaufbau.

Sanierung erfordert Rohstoffe

Die von der Landesregierung beschlossene Sanierungsoffensive ist grundsätzlich zu begrüßen. Wichtig ist, dass sie mit konkreten Maßnahmen und verbindlichen Schritten und Zielen umgesetzt wird. Grund zur Besorgnis ergibt sich allerdings mit Blick auf die parallel gesetzten Ziele der Rohstoffpolitik der Landesregierung. Der Rohstoffbedarf sowohl für Sanierung als auch für Ersatzneubauten ist groß und wird auch perspektivisch auf Grund des immensen Investitionsbedarfs nicht signifikant zurückgehen. Daher steht die geplante Einführung einer nordrhein-westfälischen Rohstoffabgabe auf Sand und Kies im Widerspruch zu den massiven Herausforderungen im Infrastrukturbereich. Eine weitere Verteuerung der Infrastruktursanierung durch die geplante Rohstoffabgabe wäre ein Fehler, der vom Land nicht umgesetzt werden darf. Mit Blick auf die zu erwartenden Rohstoffbedarfe in sämtlichen Sektoren, müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Rohstoffmengen in ausreichender Kapazität zur Verfügung stehen. Es ist absehbar, dass die heute bereits hohe Recyclingquote nicht ausreichend sein wird, die immensen Rohstoffbedarfe zu bedienen.

Hemmnisse beim Infrastrukturausbau beseitigen

Wir haben keine Zeit zu verlieren, daher brauchen wir auch den modularen Brückenbau als schnellen Planungs-, Ausschreibungs- und Baustandard. Jüngere wissenschaftliche Studien belegen den hohen zeitlichen Nutzen und das massive Stauvermeidungspotential, dass sich durch eine verkürzte Bauphase bei Brückenersatzbauten ergibt. Diese Potentiale gilt es verstärkt zu nutzen und Ausschreibungen entsprechend anzupassen. Mit Blick auf Planungs- und Genehmigungsverfahren sollte das Land für Beschleunigungen sorgen. In eigener Zuständigkeit ergeben sich beispielsweise im Bereich des Naturschutzrechts Spielräume, die zugunsten schnellerer Planung und Genehmigung ausgereizt werden sollten. Zudem müssen Kapazitäten in den zuständigen Behörden zielorientiert gebündelt und priorisiert werden. Dies gilt für akute Probleme wie in Lüdenscheid und für anstehenden Sanierungen und Ersatzbauten gleichermaßen. Weitere Sperrungen von Brücken und die damit verbundenen Belastungen durch Ausweichstrecken sind unter allen Umständen zu vermeiden.

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.