

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
18. Wahlperiode

E 18/745

09.04.2024

Verkehrsausschuss
Matthias Goeken MdL

Einladung

24. Sitzung (öffentlich, **Livestream**)
des Verkehrsausschusses
am Dienstag, dem 16. April 2024,
16.00 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

Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken

Antrag der Fraktion der FDP
Drucksache 18/8118

Stellungnahme 18/1388
Stellungnahme 18/1389
Stellungnahme 18/1390
Stellungnahme 18/1393
Stellungnahme 18/1423
Stellungnahme 18/1427
Weitere Stellungnahmen erwartet

Anhörung von Sachverständigen

gez. Matthias Goeken
- Vorsitz -

F. d. R.

Mirjam Hufschmidt
Ausschussassistentin

- 2 -

Anlage
Verteiler

- 3 -

Anhörung von Sachverständigen
des Verkehrsausschusses

**Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife
Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken**

Antrag der Fraktion der FDP

Drucksache 18/8118

am Dienstag, dem 16. April 2024
16.00 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

Verband Verkehrswirtschaft und Logis-
tik
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

- 4 -

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

- TOP -

Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife
Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken

- TOP -

Drucksache 18/8118



Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

09.04.2024

Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken
Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 18/8118
Anhörung des Verkehrsausschusses am 16. April 2024

Stellungnahme des Verbandes Spedition und Logistik NRW e.V.

Bestandslage:

Der Landesbetrieb Straßenbau in Nordrhein-Westfalen ist für knapp 4.000 km Bundesstraßen mitverantwortlich. Im Jahr 2019 wurde zum ersten Mal ermittelt, in welchem Zustand sich NRWs Bundesstraßen befinden. Das Ergebnis war erschreckend: 22 % der Bundesstraßen sind in einem schlechten Zustand, und weitere 21 % befinden sich in einem sehr schlechten Zustand. Insgesamt gesehen sind also etwas mehr als 1.700 km Bundesstraßen, die in NRW in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand sind und die dringend erneuert werden müssen. Hauptschlagadern des Verkehrsnetzes sind teilweise durchtrennt oder blockiert: Die Rahmedetalbrücke bei Lüdenscheid wird neugebaut, die Haarbachtalbrücke bei Aachen ist erfolgreich gesprengt worden und Rhein-Herne-Kanal zwischen Bottrop und Essen ist gesperrt. Dies führt zu nicht hinnehmbaren Wettbewerbsverzerrungen. In dieser Situation ist es unbegreiflich, wenn den Jahren 2022 und 2023 Bundesmittel in Höhe von 60 Millionen EUR nicht abgerufen werden.

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

1. Personalaufstockung

Einer der Gründe dafür, dass in NRW nicht genug Straßenbauprojekte bereithalten werden können, ist der bestehende Personalmangel. Hierbei geht es um den Personalmangel, der bei den Arbeitskräften vor Ort herrscht. Es ist bisher nicht gelungen, die extrem angespannte Personalsituation beim Landesbetrieb Straßenbau NRW durch Neueinstellungen abzubauen. Es fehlen Vermessungs- und Bauingenieure, Techniker, Sachbearbeiter, Bau- und Projektleiter, und der demografische Wandel führt zu einer immer weiter zunehmenden und drastischen Verschärfung dieses Personalproblems. Wir fordern eine Einstellungsoffensive, verbunden mit attraktiven Arbeitsbedingungen, welche Personal anzieht und beim Arbeitgeber auch verbleiben lässt.

2. Ressourcenallokation

80% aller Güter werden in NRW mit dem Lkw transportiert. Und was bauen wir? Fahrradwege! Alleine aus dem Argument der Stauvermeidung, der Umwegfahrten und der damit einhergehenden Umweltbelastung wäre ein Argument die vorhandenen Mittel dem Straßenbau zukommen zu lassen und nicht Prestigeprojekten.

3. Beschleunigung von Bauvorhaben

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. Baubeschleunigung

Ein Teil der Problematik ist die ständige Bauverzögerung. Wir brauchen standardisierte Regelungen die inhaltlich eine vereinfachte Planung, Genehmigung, den Bau und den Ersatzbau regeln sollen. 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.

VERBAND SPEDITION UND LOGISTIK NORDRHEIN-WESTFALEN E.V.

Prof. Dr. Rüdiger Ostrowski
Vorstand

Herr Benjamin von Cetinich
Fachanwalt für Arbeitsrecht



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

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1389

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 FDP-Fraktion „Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken“ im Landtag NRW

IHK NRW macht sich große Sorgen um den Zustand der Straßeninfrastruktur in NRW. Immer wieder müssen Brücken ganz oder teilweise für den Verkehr gesperrt werden. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sinkt. Der Sanierungsbedarf bei Bundes-, Landes-, und kommunalen Straßen ist gewaltig. Für die Wirtschaft hat dies nachhaltig negative Auswirkungen ([DIHK 2023](#)). Unsere Unternehmen leiden massiv unter den zusätzlichen Staus und langen Umwegen. Die eingeschränkte Erreichbarkeit hat negative Folgen für die Logistikprozesse. Bestehende Zeitfenster und Umläufe können nicht mehr eingehalten werden. Es werden zusätzliche Fahrzeuge und Fahrer benötigt (die der Arbeitsmarkt nicht bereithält). Negative Effekte gibt es auch bei Dienstleistern wie z. B. Reparaturbetrieben. Diese stellen ihren Kunden zusätzliche Rüstzeiten in Rechnung. Der Einzelhandel in den Innenstädten klagt über eine rückläufige Kundenfrequenz. In Regionen, die von besonders massiven Einschränkungen der Leistungsfähigkeit betroffen sind, beobachten wir auch Kündigungen von Mitarbeitern und fehlende Investitionen.

Der schlechte Zustand der Infrastruktur hat ausgeprägt negative Effekte für die wirtschaftliche Entwicklung und die Attraktivität als Industrie- und Gewerbestandort. Eine umfassende und schnelle Sanierung sowie die gezielte Ertüchtigung des Straßennetzes liegen deshalb im Interesse des Landes NRW und des Bundes. Wir beobachten mit Sorge, dass immer wieder der Eindruck entsteht, dass Bund und Land nicht gemeinsam mit größtmöglichem Nachdruck die Instandsetzung betreiben. Eine verspätete Instandsetzung oder eine unterlassene Kapazitätserweiterung kostet das Land NRW wirtschaftliches Wachstum.

Unsere Straßeninfrastruktur ist ein wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge. Auch wenn es gelingt, deutlich mehr Güter auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, bleibt die Straße das Rückgrat des Güterverkehrs. IHK NRW unterstützt daher ausdrücklich die Ertüchtigung der Straßeninfrastruktur ([vgl. Verkehrspolitische Leitlinien von IHK NRW 2023](#)).

Ausbau und Sanierung

IHK NRW betrachtet die Erhaltung und die gezielte Ertüchtigung der Infrastruktur als zentrale Aufgabe des Staates. Dieser muss im Sinne der Daseinsvorsorge das öffentliche Gut der intakten Infrastruktur für alle Nutzer bereitstellen. Seine Aufgabe ist es, auf Nachfrageänderungen zu reagieren und damit Zukunftssicherung zu betreiben. Die Sanierung der Straßeninfrastruktur, besonders der Brücken, muss dabei oberste Priorität haben. Zusätzlich gilt es, die Ertüchtigung systematisch zu verfolgen. Jede Straßenbaumaßnahme hat einen nachgewiesenen volkswirtschaftlichen Nutzen. Gerade im Bereich von Engpässen und Netzlücken brauchen wir angesichts der weiter steigenden Verkehrsmenge mehr Kapazität. Diese Strecken stünden dann auch als Umleitungen für fahrbeschränkte hochfrequentierte Strecken zur Verfügung.

Langfristprognosen harmonisieren

Um abschätzen zu können, wie groß der Bedarf künftig ist, wird der Bundesverkehrswegeplan derzeit fortgeschrieben. Auch ein neuer Landesstraßenbedarfsplan befindet sich in der Erarbeitung. Beide Planungen sollten auf denselben Datengrundlagen basieren. Es wäre nicht nachvollziehbar, wenn die Verkehrsmengenprognosen für die Beurteilung von Landesstraßenprojekten andere wären als die zum Bau der Bundesstraßen in NRW.

NRW braucht einen Planungshochlauf

Mit Blick auf die zunehmend kritische Situation des Zustands unserer Infrastruktur, ist IHK NRW besorgt, dass die Möglichkeiten, zusätzliche finanzielle Mittel für NRW zu mobilisieren, nicht in allen Bereichen gelungen ist. In den Jahren 2022 und 2023 konnte NRW nicht alle Mittel abrufen, die der Bund NRW für den Bau und die Ertüchtigung der Bundesstraßen bereitstellen wollte.

Hintergrund ist, dass offensichtlich nicht genügend baureife Projekte in NRW vorlagen. Hätte der Landesbetrieb Straßen.NRW mit der Realisierung neuer Projekte beginnen können, wäre es möglich gewesen, die avisierten Mittel für Maßnahmen in NRW zu nutzen. So sind die Mittel verfallen. Gleichzeitig sind weniger Projekte in der Umsetzung, was den Verfügungsrahmen für die Folgejahre negativ beeinflusst. Siehe Tabelle:

	2021	2022	2023	
Verfügungsrahmen*	398	435	396	
Ist-Ausgaben*	434	393	378	
Differenz	in Mio. EUR	+36	-42	-18
	in %	+9 %	-9,7 %	-4,5 %

*in Mio. Euro (eigene Darstellung, Quelle: Bundesverkehrsministerium)

Vor diesem Hintergrund fordert IHK NRW, die Planung von Projekten zu forcieren. Ziel muss es sein, einen ausreichenden Vorrat baureifer Projekte anzulegen, um die vom Bund bereitgestellten Mittel optimal zu nutzen. Einen solchen Planungsvorrat hat das Land z. B. 2021 und in den Jahren davor gehabt.



Dieser hat dazu geführt, dass NRW sogar mehr Mittel vom Bund bekommen hat als angekündigt. Es sollte kritisch geprüft werden, warum nicht ausreichend baureife Projekte im Jahr 2022 und 2023 vorhanden waren.

Mit besseren Rahmenbedingungen können mehr Projekte angegangen werden

Trotz zahlreicher Beschleunigungsgesetze dauern Infrastrukturmaßnahmen noch immer zu lang. Wir begrüßen, dass sich NRW für die bisherigen Planungsbeschleunigungsgesetze der Bundesregierung eingesetzt hat, sehen aber weiteren Bedarf, Planungs- und Genehmigungsprozesse grundlegend zu vereinfachen. NRW darf nicht ruhen, diese Verbesserungen beim Bund einzufordern. Wo das Land für Baumaßnahmen mit anderen Behörden zusammenarbeitet, sollten Reibungsverluste minimiert werden. Das heißt, fertige Planungen für Bundesstraßen sollten unverzüglich an das BMDV und im Anschluss zur Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens an die Bezirksregierungen übersandt werden.

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.

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
18/1390

A11



Drucksache 18/8118

„Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken“

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

Die Straßeninfrastruktur ist für die vom VVWL vertretene Wirtschaftsbranche „Logistik“ von übergeordneter Bedeutung. Rund ein Viertel der Wirtschaftsleistung der Logistik in Deutschland wird in NRW erbracht. Um als Bindeglied zwischen Menschen und Wirtschaft und innerhalb der Wirtschaft funktionieren zu können, ist die Logistik auf eine reibungslos funktionierende Straßeninfrastruktur angewiesen. Rund drei Viertel der Verkehrsleistung und über 85% des Güterverkehrsaufkommens in Deutschland werden derzeit über die Straße bewältigt, regelmäßig ist die Straße auch im Vor- und Nachlauf zu Beförderungen auf Schiene und Wasserstraße beteiligt.

3. Anmerkung zum Antrag

Vor diesem Hintergrund stimmt der VVWL NRW den Feststellungen und den Beschlussanträgen im Antrag Drucksache 18/8118 vom 20.02.2024 der FDP-Landtagsfraktion vollumfänglich zu.

Das Vorhandensein baureifer Projekte ist ein wichtiger Schlüssel zur Ausschöpfung der Bundesmittel.

Das Engagement zum Aufhalten des Verfalls der Straßeninfrastruktur in NRW ist aber auch durch weitere Aktivitäten zu stärken. Hierzu gehören:

- Die Ergreifung weiterer Maßnahmen zur Beschleunigung von Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Die bisherigen Schritte, auch das verabschiedete Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Bundesebene, sind u.E. zwar wichtige Schritte, aber in Summe noch nicht ausreichend. Um entscheidende Fortschritte zu erzielen, wäre in Deutschland 2,5 mal schneller zu planen und zu bauen.
- Aktuell 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. Die benötigten Mittel sind unbedingt sicherzustellen.
- Das am 26.02.2024 vom nordrhein-westfälischen Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) im Rahmen einer Pressekonferenz vorgelegte diesjähriges Straßenerhaltungsprogramm in Höhe von 220 Millionen Euro mit Investitionen in die Sanierung von Straßen, Brücken und weiteren Straßenbestandteilen ist Teil der im November 2023 vorge-

stellten „Sanierungsoffensive“ der Landesregierung mit dem dortigen „11-Punkte-Plan“. Zwar ist dieser Mittelansatz durchaus beachtlich, zugleich sind aber steigende Baukosten und sonstige Verteuerungen zu berücksichtigen. Im Bereich der Brücken in Landeszuständigkeit sollen in den nächsten zehn Jahren rund 400 Bauwerke ersetzt werden. Als Einstieg in die „Sanierungsoffensive“ stehen lt. MUNV für 35 Brücken in diesem Jahr Ersatzneubauten an (2022: 21, 2023: 15). Insgesamt werden sich gemäß MUNV 2024 dann 51 Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von über 160 Millionen Euro im Bau befinden. Zusammen mit den vielen sanierungsbedürftigen Brücken auf Bundesverkehrswegen in NRW kann es aus Sicht der Logistik hier nicht schnell genug gehen. Zudem sind die bestehenden Bedarfe an Ausbau / Neubau im Straßennetz nicht zu vernachlässigen.

- Weiterhin ein Engpass ist die Personalausstattung insbesondere im Bereich Planung und Genehmigung. Stand 8. April 2024 hat Straßen.NRW nach eigenen Angaben 54 offene Stellen zu besetzen und steht damit nicht nur in direkter Konkurrenz im Wettbewerb um Talente mit der Autobahn GmbH des Bundes, sondern vorrangig auch mit privatwirtschaftlichen Unternehmen. Um vor dem Hintergrund des Demografischen Wandels nicht nur handlungsfähig zu bleiben, sondern sogar „auf Vorrat“ planen zu können, ist nach unserem Ermessen der Baulastträger für die großen Herausforderungen in der Personalwirtschaft so zu stärken, dass er ein deutlich sichtbares Profil als attraktiver Arbeitgeber schärfen kann.

Hinsichtlich des prognostizierten Verkehrswachstums geben wir zu bedenken, dass bereits das heutige Transportaufkommen die Infrastruktur in unserem Land deutlich an ihre Grenzen bringt. Selbst ein deutlich geringeres Wachstum als das Prognostizierte wäre durch unsere Infrastruktur unter herkömmlichen Ausbaubedingungen nicht mehr abbildbar, eine volkswirtschaftlich wünschenswerte Wirtschaftsentwicklung nicht mehr möglich. Um die ökonomischen, ökologischen und sozialen Folgen von zunehmenden Staulagen abzumildern, sollten insbesondere die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern gestärkt und durch Digitalisierung miteinander vernetzt, Maßnahmen zu umweltverträglichen Effizienzsteigerungen vorbehaltlos bei allen Verkehrsträgern zugelassen und eine schnellstmögliche Ertüchtigung der einzelnen Netze vorangetrieben werden. Das Güterverkehrsaufkommen der Zukunft lässt keinen Raum für Konkurrenzdenken der Verkehrsträger untereinander.



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

ACE Auto Club Europa e.V.
Zentrale

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

Club-Service

Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart

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

Per Email: anhoerung@landtag.nrw.de

9. April 2024

Stichwort: „A11 – baureife Straßenprojekte - 16.04.2024“

Schriftliche Stellungnahme des ACE Auto Club Europa: Antrag der FDP-Fraktion, Drucksache 18/8118

Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken

Der ACE Auto Club Europa e.V. bedankt sich für die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme. Grundsätzlich ist eine leistungsfähige Infrastruktur entscheidend für die Wirtschaftskraft Nordrhein-Westfalens. Die Verkehrsinfrastruktur hingegen wird jedoch extrem durch Sanierungsstau und Kapazitätsengpässe und vor allem durch nicht ausreichend finanzielle Mittel beeinträchtigt. Für ein wirtschaftlich starkes Bundesland wie NRW ist es daher unabdingbar, dass die Infrastruktur verlässlich funktioniert.

Sanierung und Erhalt der Straßen müssen für die Landesregierung oberste Priorität haben. NRW ist ein dynamischer Wirtschaftsstandort und verfügt über ein weit gefächertes Straßennetz. Ist aber eben auch geprägt durch viel Transitverkehr. Der schlechte Zustand der Verkehrsinfrastruktur ist angesichts knapper finanzieller Mittel eine große Herausforderung. Seit Jahren bekennt sich NRW zu dem Leitprinzip Erhalt geht vor Ausbau und Neubau, doch die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur wurde in den vergangenen Jahren sehr vernachlässigt. Der Sanierungsstau ist in NRW sehr groß und die Herausforderungen der nächsten Jahre enorm, weil die Straßen extrem hoch belastet sind. Zudem erfordern die Schäden an Substanz der Bundesstraßen kostenintensive Erhaltungsarbeiten.

Der ACE setzt sich daher für eine zeitnahe und zügige Sanierung ein. Diese ist günstiger und effektiver als eine grundhafte Sanierung. Generell ist uns als ACE der Erhalt und Umbau einer Straße deutlich wichtiger als Straßenneubauten.

Überörtlich umfasst das Straßennetz in NRW rund 2.200 km Autobahnen, rund 4.500 km Bundesstraßen sowie über 13.000 km Landstraßen. Hinzu kommen mehr als 13.000 Bauwerke, wie Brücken und Tunnel. Darüber hinaus umfasst die Straßeninfrastruktur knapp 10.000 km Kreisstraßen und knapp 110.000 km Gemeindestraßen.

Der Sanierungs- und Erhaltungsbedarf allein für Brücken an Bundes- und Landesstraßen bezifferte das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium im vergangenen Jahr auf 1,8 Milliarden Euro und den finanziellen Bedarf für Tunnelbauwerke bis 2030 auf 213 Millionen Euro. Bereits im vergangenen Jahr haben die Industrie und Handwerkskammern im Rheinland Alarm geschlagen: Hunderte Brücken sind marode. Das hat Folgen für die regionale Wirtschaft, aber auch für Pendlerinnen und Pendler. Von den insgesamt mehreren Tausend Brücken sind danach 650 schwer beschädigt und 350 sogar sehr schwer beschädigt.

Darüber hinaus sieht der ACE Handlungsbedarf beim qualitativen Erhalt des kommunalen Straßennetzes. Damit auch die verkehrliche Infrastruktur in den Städten und Gemeinden des Landes leistungsfähig bleibt, dürfen die kommunalen Straßen nicht aus dem Blick geraten. Insgesamt geht es darum, die Leistungsfähigkeit aller drei Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße zu steigern, sie besser zu vernetzen, um somit effizient und umweltverträglich zu gestalten.

ACE-Position:

- Der ACE unterstützt den Inhalt des Antrages „Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken“.
- Der ACE erwartet, dass das NRW-Verkehrsministerium alle Maßnahmen ergreift, um bereitgestellte finanzielle Mittel für eine zügige Sanierung der Verkehrsinfrastruktur zu verwenden.
- Der ACE regt an, Projekte komplett fertig geplant zu haben, damit die finanziellen Mittel für die Sanierung und den Erhalt genutzt werden können.
- Dabei fordert der ACE, eine Priorisierung der Projekte vorzunehmen und eine anschließend zügige Umsetzung dieser Projekte.
- Dabei fordert der ACE, Belastungen – beispielsweise durch Lärm – sowohl für Anrainer als auch Pendlerinnen und Pendler im Zuge der Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen zu minimieren.
- Der ACE regt an, mit Blick auf Quantität, als auch auf die Qualifikation des Planungspersonals und der Ingenieurinnen und Ingenieure aktiv zu werden, damit Planung und Umsetzung schnell zu einem Erfolg werden. Der ACE fordert die nordrhein-westfälische Landesregierung auf, hier innovative Lösungen zu finden. Bestehendes Personal gilt es zukunftsfähig fortzubilden, sowohl Planerinnen und Planer als auch Ingenieurinnen und Ingenieure

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 FDP „Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken LT.-Drucksache 18/8118.

Vorbemerkung

Die Fraktionen der FDP hebt in ihrem Antrag die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen hervor. Dabei kritisiert sie, dass die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für Bundesstraßen von der Landesregierung in den Jahren 2022 und 2023 nicht vollständig abgerufen worden sind. Die Landesregierung wird von der antragsstellenden Fraktion aufgefordert, Ausbau und der Sanierung der Straßeninfrastruktur deutlich zu priorisieren und mit den Planungen des Bundes zu harmonisieren. Zudem sollen ausreichend baureife Projekte erarbeitet werden, damit die Bundesmittel zukünftig in jedem Haushaltsjahr vollständig abgerufen werden können.

Maßnahmen und Initiativen, die darauf gerichtet sind, die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen zu erhalten und auszubauen, begrüßen wir als Landesvereinigung ausdrücklich. Eine intakte und leistungsfähige Straßeninfrastruktur ist für die Industrie und die Wirtschaft einer der unerlässlichen Grundvoraussetzungen. Der Zustand der Infrastruktur hat unmittelbaren Einfluss auf die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes.

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 verstetigt und ausgebaut werden. Seit langem warnt die Wirtschaft vor den wirtschaftlichen Folgen des besorgniserregenden Zustands unserer Infrastruktur. Nun belegen auch die jüngsten Zustandsberichte der Autobahn GmbH, von Straßen.NRW sowie der Landesregierung den Zustand anhand von Zahlen und Fakten. Politisch besteht damit auf allen Ebenen kein Erkenntnis-, sondern ein Umsetzungsdefizit mit Blick auf den Erhalt und den Ausbau unserer Straßeninfrastruktur.

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 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.

Sinnvollere und zielgerichtete Verkehrspolitik

Für die nordrhein-westfälische Industrie und Wirtschaft haben die Defizite beim Zustand der Infrastruktur unmittelbare negative Folgen, in Form von zusätzlichen Kosten, einem erhöhten Personal- und Materialaufwand für Umwege sowie Umsatzeinbußen durch verlorene Aufträge. Eine schnelle, verlässliche und nachhaltige Beseitigung der Infrastrukturdefizite ist jedoch basierend auf den aktuellen politischen Diskussionen nicht zu erwarten. Stattdessen entsteht bei den Unternehmen der Eindruck, dass der für den Warentransport dringend notwendige Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur nicht mit der notwendigen Priorität angegangen und umgesetzt wird. Die Unternehmen brauchen und erwarten Planbarkeit und Verlässlichkeit, damit sie am Standort Nordrhein-Westfalen auch in Zukunft festhalten und weiter investieren. Der Umstand, dass Mittel zur Sanierung der Infrastruktur nicht abgerufen werden, ist aus Sicht von Wirtschaft und Industrie sehr negativ und deutlich zu kritisieren. Mit Blick auf die massiven Auswirkungen der Sperrung der Rahmedetalbrücke ergibt sich für das NRW-Verkehrsministerium und insbesondere Straßen.NRW sowie die NRW-Niederlassungen der Autobahngesellschaft des Bundes die unmittelbare Verpflichtung durch einen ausreichenden Planungsvorrat und die entsprechende Priorisierung vorhandener interner und externer Planungskapazitäten für einen vollumfänglichen Mittelabruf zu sorgen. Andernfalls drohen in Folge der unzureichenden Instandhaltung und Sanierung weitere massive Negativentwicklungen durch Sperrungen und Umfahrungen. Die Wirtschaft appelliert an Bund und Land, an einem Strang zu ziehen und Streitigkeiten um Zuständigkeiten unmittelbar zu beenden, damit schnell geplant, genehmigt und vor allem saniert und gebaut werden kann. Die Unternehmen brauchen jetzt schnelle und entschlossene Entscheidungen und zielgerichtete Maßnahmen, damit die Sanierung und der Erhalt der Infrastruktur deutlich an Fahrt aufnimmt.

Infrastrukturmaßnahmen beschleunigen

Unternehmen brauchen Planbarkeit und Verlässlichkeit, damit sie am Wirtschaftsstandort festhalten und investieren. Damit dies gelingt, gilt es Maßnahmen zum Erhalt und Ausbau der Infrastruktur deutlich zu beschleunigen. Das Land ist hier gefordert, sämtliche Hemmnisse im Landesrecht und in untergesetzlichen Regelungen zu beseitigen, damit Investitionen in das Straßennetz schneller ermöglicht werden. Zudem sollte die Landesregierung ihren Einfluss beim Bund geltend machen und sich insbesondere mit Blick auf Bundesstraßen für Beschleunigungen einsetzen. In diesem Zusammenhang ist unerlässlich, dass ausreichend planungsreife Projekte vorliegen und in die Umsetzung gehen können.

Baustellenplanung und -management verbessern

Für die Unternehmen ist klar, dass die Sanierung und der Ausbau der Straßeninfrastruktur nur mit umfangreichen Baumaßnahmen durchführbar sind. Mit Blick auf das Baustellenmanagement sehen wir allerdings erhebliches Verbesserungspotential. Mit Blick auf die negativen Folgen von Baustellen, wie Verzögerungen, Umleitungen und Sperrungen, die zu Kostensteigerungen und erhöhtem CO₂ Ausstoß führen, sollten die Phase der Baustellen so effizient wie möglich ausgestaltet werden. Aus der Praxis erreichen uns jedoch immer wieder Rückmeldungen, dass Bauarbeiten unnötig in die Länge gezogen werden, beispielsweise durch längere Unterbrechungen der Bautätigkeit. Insofern sollten die bestehenden Möglichkeiten von zusätzlichen Arbeitszeiten so weit wie möglich ausgeschöpft und pragmatisch erweitert werden. Neben der effizienteren Durchführung der Maßnahmen besteht Verbesserungsbedarf bei der vorausschauenden Planung und Kommunikation von Baumaßnahmen. Durch eine frühzeitige Information über Straßenbaumaßnahmen erhalten Unternehmen die Möglichkeit, ihre Fahrten und Planungen anzupassen.

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.

Baumaßnahmen besser aufeinander abstimmen

Weiteres Potential für Verbesserungen besteht bei der Abstimmung von verschiedenen Baumaßnahmen. Insbesondere beim kommunalen Straßenbau bietet sich eine stärkere Abstimmung von verschiedenen Baumaßnahmen aufeinander an. Das bestehende Angebot der Landesverkehrszentrale sollte verstärkt von den Kommunen genutzt werden, damit die Einschränkungen der Baumaßnahmen so gering wie möglich gehalten werden können.

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1427

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 Fraktion der FDP im Landtag von Nordrhein-Westfalen

„Die Stunde der Wahrheit - Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken“ - Drucksache 18/8118

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. Zur Beschreibung der Ausgangslage im Antrag der FDP-Landtagsfraktion „Die Stunde der Wahrheit...“

Für Nordrhein-Westfalen als dem verkehrsreichsten Bundesland der Bundesrepublik Deutschland sind vor allen Dingen der Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen und, soweit erforderlich, ihr Ausbau von allergrößter Wichtigkeit. Der Zustand der Verkehrswege ist von unmittelbarer Bedeutung und Auswirkung auf den Wirtschaftsstandort. Dort wo die Verkehrswege gestört sind, entstehen unmittelbar große Belastungen für die Menschen im Land, die Wirtschaft und darüber hinaus für die nachgeordneten Infrastrukturen, die im Falle von Teilsperren oder Sperrungen, Umleitungen aufnehmen und verkraften müssen.

Vor dem Hintergrund, dass alle Baulastträger in den vergangenen Jahrzehnten unzureichende Mittel für den Erhalt und den Ausbau ihrer Infrastrukturen zur Verfügung hatten, machen sich Störungen im verkehrlichen Gesamtprozess unmittelbar bemerkbar und sind geeignet, die vorgeschädigten Infrastrukturen weiter zu beschädigen oder sogar zu zerstören. Diese Lage ist einem langjährig aufgehäuften Sanierungsstau geschuldet, der hinreichend bekannt ist.

Daher ist es von umso größerer Bedeutung, dass bereitstehende Mittel des Bundes im zur Verfügung stehenden Umfang vollumfänglich durch eine hierfür geeignete Planungsbevorratung abgerufen werden können.

Festzuhalten ist aber auch, dass es außerhalb der Baulastträgerschaft des Bundes auch auf der Landes- und Kommunalebene der dauerhaften, verlässlichen und vor allen Dingen auskömmlichen Finanzierungsgrundlage für den Erhalt der Straßeninfrastruktur bedarf. Das Straßennetz in seiner Mehrteiligkeit aus Bundesfernstraßen, Landesstraßen und Kommunalstraßen bleibt auch in Zukunft, bei allen Anstrengungen für den Ausbau der übrigen Verkehrsträger, vor dem Hintergrund vergleichbarer Zustandsbeschreibungen, der größte und wichtigste Teil der Verkehrswegeinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen.

Das Straßennetz ist aufgrund der Lage und Funktion Nordrhein-Westfalens als starker Wirtschaftsregion in der westlichen Mitte und als Verkehrs- und Logistikkreuzung für den europäischen Wirtschaftsraum von herausragender Bedeutung. Daher muss insbesondere der verkehrs- und zukunftsgerichtete Erhalt der Verkehrswege – allzumal des Straßennetzes – mit besonderer Priorität verfolgt werden.

Nach entsprechenden Anstrengungen in den vergangenen Jahren, die zu einem vollen ausschöpfen der zur Verfügung stehenden Bundesmittel geführt haben, sind für die Jahre 2022 und 2023 Einbrüche in einer Größenordnung von 60 Millionen Euro zu verzeichnen. Nach Kenntnissen der

Ingenieurkammer-Bau war es nicht möglich, entsprechende Planvorlagen vorzuhalten. Dazu gehört auch, dass die in den vergangenen zwei Legislaturperioden in Nordrhein-Westfalen auf einen Ausgleich der über einige Jahre hinweg bestehenden Planungslücke abzielenden Anstrengungen so erfolgreich waren, dass im Vergleich mit anderen Bundesländern, „liegengelassene“ Bundesmittel für eigene Projekte akquiriert werden konnten. Es muss das mittelfristige Ziel sein, die entstandene Lücke wieder zu schließen und Planungen in Höhe des für Nordrhein-Westfalen bestimmten Umfangs beim Bund abzurufen.

2. Planungskapazitäten stärken

Bestandteil einer solchen Strategie muss es sein, dass die hierfür erforderlichen Planungskapazitäten beim Landesbetrieb Straßen.NRW in der benötigten Anzahl geschaffen werden können. Dazu gehört die finanzielle Absicherung der Stellen ebenso, wie die Möglichkeit solche auch mit entsprechenden Fachkräften zu besetzen. Hierzu ist anzumerken, dass der Fachkräftemangel auch in den freiberuflichen Planungsbüros zunimmt. Der Arbeitsmarkt für im Bauwesen tätige Ingenieurinnen und Ingenieure wird über die kommenden Jahre äußerst stabil bleiben. Das hängt trotz der gegenwärtigen partiellen Krise in der Bauwirtschaft damit zusammen, dass die Planungsaufgaben unverändert gute Perspektiven für eine berufliche Zukunft bieten.

Die Ingenieurkammer-Bau Nordrhein-Westfalen ist in der Frage des Fachkräftenachwuchses stark engagiert. Neben Angeboten für Schülerinnen und Schüler, Studierende und die Organisation relevanter Fort- und Weiterbildungsangebote unter Einbezug modernster Lehr- und Lernmethoden im eigenen Fortbildungswerk, der Ingenieurakademie West gGmbH, rückt die Fachkräftegewinnung aus dem Potential zuwandernder Ingenieurinnen und Ingenieure verstärkt in das Gesichtsfeld entsprechender Angebotsgestaltung. So bietet die Kammer über ihre Akademie inzwischen besondere Sprachangebote an, die in Verbindung mit dem Goethe-Institut dazu geeignet sind, den Aufenthaltsstatus Zugewanderter durch die zertifizierte Qualität der Angebote positiv zu beeinflussen. Daneben ist es für ein entsprechendes „Matching“ von potenziellen Arbeitgebern und arbeitssuchenden Zuwanderern wichtig, auch die eigenen Sprachkenntnisse zu erweitern. Auch hier werden inzwischen besondere Angebote aufgebaut. Damit leistet die Ingenieurkammer-Bau einen unmittelbaren Beitrag dazu, den Arbeitsmarkt weiterzuentwickeln.

Sorgen bereitet der Kammer, dass im internationalen Vergleich der jüngsten PISA-Studie die deutschen Schülerinnen und Schüler deutlich hinter denen anderer erfolgreicher Wirtschaftsnationen zurückgefallen sind und hiervon insbesondere auch die Fähigkeiten im MINT-Bereich besonders stark betroffen sind. So wie auch die Instandsetzung der maroden Infrastrukturen eine langfristige Wiederaufbauarbeit darstellt, sind verlorene Kompetenzen nur sehr schwer auszugleichen und erfordern ein entsprechendes Umsteuern in der Schul- und Bildungspolitik sowie im Rahmen der Hochschulausbildungen.

Jenseits der bildungspolitischen Herausforderungen, die die Zahl der eingeschriebenen Studierenden in den Ingenieurfächern in unterschiedlicher Weise betreffen, ist Nordrhein-Westfalen aber auch in seiner unmittelbaren Planungskompetenz betroffen. Dies einmal aus demografischen Gründen. In den kommenden Jahren werden immer mehr Ingenieurinnen und Ingenieure das Renteneintrittsalter erreichen und aus dem Dienst von Straßen.NRW ausscheiden. Diese Stellen müssen nachbesetzt

werden können, oder im Rahmen weitergehender Ausschreibungen über den freien Markt abgedeckt werden können.

Ein weiterer Grund liegt aber auch darin, dass der Bund mit Wirkung zum Jahr 2021 die Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen wieder bei sich im Rahmen der Autobahn GmbH gebündelt hat. Anlass hierfür war danach Ansicht des Bundes eine unzureichende Arbeitserledigung der Länder in diesem Bereich. Auch Nordrhein-Westfalen hat Planerinnen und Planer an die Autobahn GmbH verloren, die nicht ohne Weiteres ersetzt werden konnten. Insofern ist auch ein Kapazitätsverlust Ursache für die nicht ausreichenden Vorratsplanung, die für einen vollständigen Abruf der Bundesmittel erforderlich wäre. Dennoch bleibt auch nach dieser Reform der Bundesfernstraßenverwaltung NRW für einen Teil der Bundesstraßen zuständig. Es wird also zukünftig stark darauf ankommen, die diesbezüglichen Kapazitäten zu bündeln.

3. Projekte priorisieren - Umsetzung am Bedarf ausrichten

Ein weiterer Effekt ist möglicherweise darin zu erkennen, dass die Autobahn-GmbH zunächst noch vorliegende Planüberhänge abgebaut hat, die noch aus der Zeit der Auftragsverwaltung durch die Länder entstammen und übernommen wurden, sodass neue Planungen noch nicht im erforderlichen Maße zur Ausschöpfung des Finanzrahmens für Nordrhein-Westfalen möglich waren. Daraus folgt, dass eine alleinige Verantwortung dann nicht beim Land zu sehen ist, da die Beplanung von Bundesstraßen in einer Vielzahl von Schnittstellenkoordinationen besteht, die im überörtlichen Verkehr dann wieder in die unmittelbare Zuständigkeit des Bundes fallen. Hierzu hat der Bundesrechnungshof Anfang des Jahres einen Bericht vorgelegt, der sich kritisch mit dem Einsatz der Kapazitäten bei der Autobahn GmbH befasst und einen unzureichenden Schwerpunkt bei der Sanierung des Bundesfernstraßennetzes moniert.¹

Das im Antrag der FDP-Landtagsfraktion richtig ausgegebene Ziel, zukünftig im Wege eines Planungshochlaufs wieder hinreichend baureife Projektplanungen vorlegen zu können, ist auch deswegen ein wichtiges Ziel, weil es darum gehen muss, die Planungen von Bund und Land in den jeweiligen zuständigen Bereichen so zu harmonisieren, dass die Durchführung von Bauprojekten Hand in Hand verlaufen kann. Das trüge in erheblichem Maße dazu bei, dass Aussicht darauf bestünde, den festzustellenden Sanierungsstau zumindest teilweise im zeitlichen Gleichlauf signifikant zurückfahren zu können. Hierfür ist es ebenfalls von ganz erheblicher Bedeutung, die jeweiligen erforderlichen Planungszeitläufe deutlich zu verkürzen und die Vereinfachungen im Planungsrecht des Bundes für eben solche Projekte zu nutzen. Hierzu gehört es aus Sicht der Ingenieurkammer-Bau auch, dass das Land auch auf eine entsprechende Priorisierung von Projekten dergestalt hinwirken muss, dass an

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)

Bauwerkszustand und verkehrlicher Bedeutung bemessen, eine rasche Sanierung oder Ersatzneubau geplant und ausgeführt werden kann.

- TOP -

Die Stunde der Wahrheit –Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken

20.02.2024

Antrag

der Fraktion der FDP

Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken

I. Ausgangslage

Nordrhein-Westfalen als das Bundesland mit den meisten Straßen und Brücken in Deutschland verzichtet im Jahr 2022 und 2023 auf insgesamt 60 Millionen Euro, indem die NRW-Landesregierung zur Verfügung gestellte Mittel des Bundes für Bundesstraßen nicht abrufen – zur Freude der anderen Bundesländer. 2022 nutzte das Land nur 393 Millionen Euro von 435 Millionen Euro und 2023 nur 378 Millionen Euro von 396 Millionen Euro. Die von Nordrhein-Westfalen nicht abgerufenen Gelder konnten in der Folge von anderen Bundesländern verwendet werden.

Die Straßeninfrastruktur ist für Nordrhein-Westfalen als Wirtschaftsstandort, als bevölkerungsreichstes und dicht besiedeltes Bundesland und als wichtiger Verkehrsraum im Herzen Europas insgesamt von zentraler Bedeutung. Für die nötige wirtschaftliche Erholung wird die Frage einer verlässlichen und gut ausgebauten Straßeninfrastruktur für Güter- und Pendlerverkehr entscheidend sein. Nach den jüngsten vorliegenden Zahlen gehört Nordrhein-Westfalen mit einem prognostizierten Rückgang der Wirtschaftsleistung von 1,1 Prozent im Jahr 2023 zu den drei Bundesländern mit der schlechtesten wirtschaftlichen Entwicklung.

Gleichzeitig besteht weiterhin ein beachtlicher Sanierungsstau in Nordrhein-Westfalen. An Ideen für Projekte kann es nicht mangeln: Für Brücken an Bundes- und Landesstraßen wies das Verkehrsministerium im vergangenen Jahr beispielsweise einen Sanierungs- und Erhaltungsbedarf in Höhe von 1,8 Milliarden Euro aus und bezifferte den Bedarf für Tunnelbauwerke allein bis 2030 auf 213 Millionen Euro. Der Fall der Rahmedetalbrücke und der massiven Auswirkungen ihrer Sperrung auf den Verkehr, die Wirtschaft und die Bewohner einer ganzen Region zeigt exemplarisch die negativen Effekte von aufgeschobener Instandhaltung der Infrastruktur.

Es ist vor dem Hintergrund des massiven Investitionsstaus und der mangelhaften wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes nicht vermittelbar, auf mindestens 60 Millionen Euro an Bundesmitteln zu verzichten, die explizit für die Instandhaltung der Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung gestellt werden. Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Rückgang der genutzten Bundesmittel das Land vor dem Hintergrund der gestiegenen Kosten im Tiefbau (mindestens 20 Prozent über die letzten drei Jahre) doppelt trifft und fordern mit Recht, dass stets

Datum des Originals: 20.02.2024/Ausgegeben: 20.02.2024

genügend baureife Projekte vorgehalten werden müssen, um die Mittel abzurufen. Auch Verkehrsminister Oliver Krischer konstatierte bei der Vorstellung der Sanierungsoffensive „Straßeninfrastruktur“: „Nordrhein-Westfalen steht vor der gewaltigen Herausforderung, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur zukunftsfest zu machen.“ Die Aussage passt allerdings nicht zum Handel und Wirken, also zum Verzicht auf Bundesmittel in Millionenhöhe.

Mit der Rückgabe ungenutzter Bundesmittel in den Jahren 2022 und 2023 manifestiert sich ein negativer Trend gegenüber dem erfolgreichen Wirken der vorhergehenden Landesregierung. Noch im Jahr 2021 verausgabte das Land unter der Regierung von CDU und FDP nicht nur vollständig die zur Verfügung gestellten Bundesmittel in Höhe von 398 Millionen Euro, sondern konnte auch auf weitere 36 Millionen Euro zurückgreifen, die andere Bundesländer nicht abgeschöpft hatten. Seit 2018 wurden ebenfalls teils deutlich mehr Mittel für den Straßenbau nach Nordrhein-Westfalen geholt als zunächst vorgesehen.

Die schwarz-grüne Landesregierung hätte in den Jahren 2022 und 2023 durch eine Vielzahl von ausführungsfähigen Projekten einen Mehrbedarf an Mitteln vorlegen und deutlich mehr für Nordrhein-Westfalen erreichen können. Marode Brücken, marode Straßen und ein enormer Sanierungsstau plagten die Bevölkerung sowie Handel, Handwerk und Industrie. Dennoch wurden nicht genügend Projekte auf die Beine gestellt, um Abhilfe zu schaffen. Die jüngsten Brückensperrungen und die auf vielen Brücken notwendig gewordenen Ablastungen für Lkw ab 3,5 t verursachen vielerorts ein Verkehrschaos und geben einen Vorgeschmack auf das, was demnächst noch auf Nordrhein-Westfalen zukommen wird.

Die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr prognostiziert bis 2051 (verglichen mit dem Basisjahr 2019) einen überproportionalen Anstieg der Verkehrsleistung auf der Straße um 54 Prozent, verglichen mit einer Steigerung der Verkehrsleistung auf der Schiene von 33 Prozent und einer gleichbleibenden Verkehrsleistung auf den Wasserstraßen. Ein Grund für diese Entwicklung ist der Strukturwandel im Güterverkehr, der aufgrund der Energiewende einen Rückgang bei Massen- und Energiegütern verzeichnet. Die Folge ist eine Verlagerung von Teilen des Güterverkehrs von der Schiene und Wasserstraße auf die Straße. Hinzu kommt ein großes Wachstum bei Gütern, die grundsätzlich überwiegend auf der Straße befördert werden. Hierzu zählen Postsendungen, Sammelgüter sowie Stückgüter wie Nahrungs- und Genussmittel. Angesichts dieser Prognosen ist es inakzeptabel, dass die Landesregierung nicht nur in einem Jahr, sondern auch im darauffolgenden Jahr Bundesmittel für den Straßenbau nicht nutzt.

Völliges Unverständnis über das Versäumnis der Landesregierung bekunden dementsprechend auch die Unternehmen in Nordrhein-Westfalen. Es werde erwartet, dass das NRW-Verkehrsministerium alles unternimmt, um das verfügbare Geld zu verwenden. Dazu werde mehr Tempo bei der Projektplanung gefordert.¹

Hingegen kommt keine Debatte seitens der Landesregierung ohne den Fingerzeig nach Berlin aus, sei es bei der Finanzierung des Deutschlandtickets oder der Forderung nach einem Autobahnkonzept. Um vorausschauend handeln zu können, sagte Minister Oliver Krischer, brauche er Informationen des Bundes.² Um vorausschauend für Nordrhein-Westfalen handeln zu können, braucht die Landesregierung eigene Konzepte, die sich in eigenen Projekten niederschlagen und sämtliche verfügbare Mittel aktivieren. Die Mittel für Bundesstraßen kommen vom Bund und werden von der schwarz-grünen Landesregierung einfach nicht genutzt. Es sei in den letzten Jahrzehnten zu wenig in den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur investiert

¹ <https://www.ihk.de/niederrhein/topnavigation/presse/pressemitteilungen/pressemitteilungen2024/pm-strassen-nrw-muss-bundesmittel-zurueckzahlen-6059830>

² Plenarprotokoll 18/55, S. 30f

worden, hat Minister Oliver Krischer öffentlich zu Protokoll gegeben.³ Dieser Mangel an Einsatz darf von der schwarz-grünen Landesregierung jetzt nicht fortgesetzt werden.

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Die Straßeninfrastruktur ist von zentraler Bedeutung für den Wirtschaftsstandort und die Menschen in Nordrhein-Westfalen.
- Nur mit einer gut ausgebauten und instandgehaltenen Straßeninfrastruktur wird Nordrhein-Westfalen seine gegenwärtige wirtschaftliche Schwäche überwinden können.
- Die Bedeutung der Straßeninfrastruktur, insbesondere für den Güterverkehr, wird überproportional wachsen und muss deswegen bei der Verkehrspolitik des Landes besonders berücksichtigt werden.
- Das Ziel der Verkehrspolitik des Landes muss sein, in jedem Jahr mehr als die zur Verfügung gestellten Bundesmittel für Bundesstraßen in Verantwortung des Landes zu nutzen, sofern andere Bundesländer die ihnen zur Verfügung gestellten Mittel nicht vollständig abrufen.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- dem notwendigen Ausbau und der Sanierung der Straßeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen eine hohe Priorität einzuräumen und mit den Langfristprognosen des Bundes zu harmonisieren.
- sicherzustellen, dass stets genügend baureife Projekte erarbeitet werden, damit Bundesmittel über das Nordrhein-Westfalen zustehende Maß hinaus abgerufen werden können.
- jährlich den Landtag über die Höhe und das Ausmaß der abgerufenen und verfügbaren Bundesmittel für Bundesstraßen zu unterrichten.

Henning Höne
Marcel Hafke
Christof Rasche

und Fraktion

³ Ebd.