



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).