

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18 WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
18/1384**

A11



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 Verschlanung 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