

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

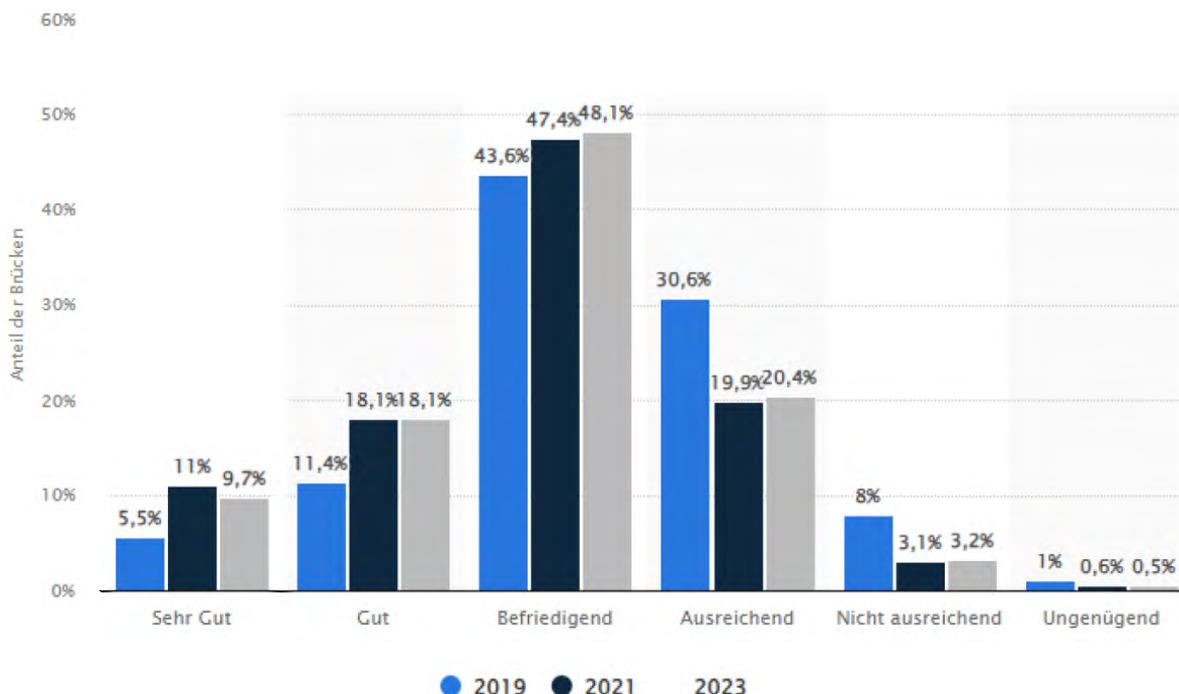
Brückenbauwerke in Deutschland werden regelmäßig gemäß entsprechender Norm (DIN 1076) durch Fachleute geprüft. Alle sechs Jahre findet eine Hauptprüfung durch speziell ausgebildete Bauwerksprüfingenieure statt. Einfache Prüfungen erfolgen alle drei Jahre. Zudem sind jährlich Kontrollbesichtigungen durch 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