



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

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

# STELLUNGNAHME

Ihr(e) Ansprechpartner(in)

Ocke Hamann

E-Mail

hamann@niederrhein.ihk.de

Telefon

0203 2821-263

Datum

09.04.2024

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

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

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

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

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

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

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

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



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

## **2. Marode Brücken müssen schneller saniert und ersetzt werden**

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

## **3. Zu den Anträgen**

### **Verbesserte Zustands- und Schadensbilder sind wichtig.**

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

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

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

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

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



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

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

### **Erhalt und Ausbau ermöglichen.**

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

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

### **Ausweichverkehre müssen sinnvoll gesteuert und Fahrverbote vermieden werden.**

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

### **Dialogformate fortsetzen und verbessern.**

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



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

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

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

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

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

##### **Planungs- und Genehmigungsprozesse verkürzen.**

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

##### **Mehr baureife Projekte vorhalten.**

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

##### **Schnelleres Bauen ermöglichen.**

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



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

### **Baustellenmanagement kontinuierlich verbessern.**

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

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

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

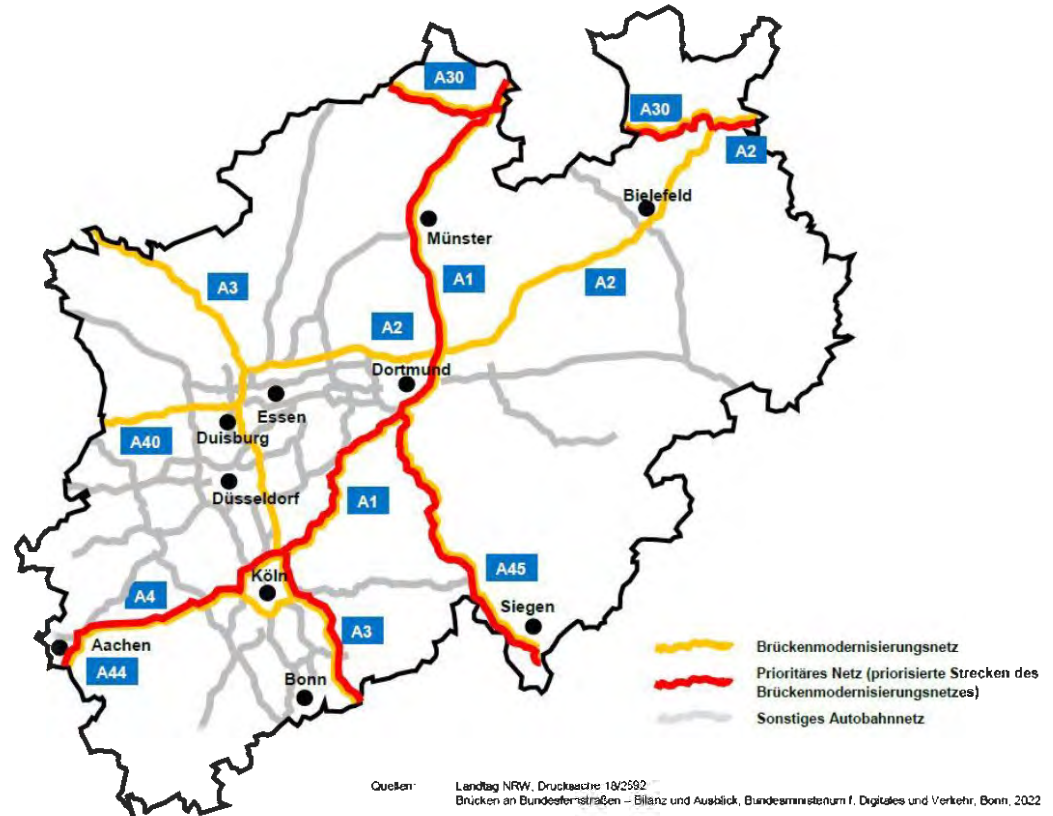
### **Mehr Autobahnen in NRW sollten Teil des prioritären Netzes sein.**

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



## Netz der Bundesautobahnen in NRW

### - Übersicht des Brückenmodernisierungsnetzes mit Priorisierung -



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