

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18 WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
18/1387**

A11



Drucksache 18/7709

„Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW!“

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

Infrastruktur – und nicht zuletzt Brückeninfrastruktur – ist für die von uns vertretene Wirtschaftsbranche von übergeordneter Bedeutung; Engpässe und Staulagen reduzieren zunehmend die Effizienz der Verkehrsträger, da diese in der Regel zu erheblichen Umweg-Verkehren und Zeitverlusten führen. Bei Umweg-Verkehren ist dies vielfach verbunden mit Überlastungen der Ausweichstrecken. Ein Ausgleich der so entstehenden Transportkapazitätsverluste durch steigende Anzahlen von Fahrten kann weder aus ökonomischer noch aus ökologischer Sicht adäquate Lösung sein und ist allein schon aufgrund fehlender Fachkräfte nicht realisierbar. Fehlende Kapazitäten, Überlastungen, infrastrukturelle Engpässe, technische Zustände und Baustellen sowie unzureichende betriebliche Angebote im Bereich „Schiene“ begrenzen zudem gerade für heutige Lkw-Verkehre in Bezug auf Brückenproblematiken tatsächliche Verlagerungspotentiale nachhaltig.

3. Anmerkungen zu den Anträgen

Nachfolgend gehen wir auf einige aus unserer Sicht besonders relevante Aussagen und Forderungen des Antrages näher ein:

Es existiert ein Sanierungsstau bei Brücken in NRW, der auch aufgrund politischer Fehlentscheidungen und falscher Priorisierung entstanden ist.

Dieser Aussage kann grundsätzlich zugestimmt werden. Eigentlich erst mit dem Ausfall der Rheinquerung im Zuge der A1 bei Leverkusen im Jahr 2013 ist es zu einem grundsätzlichen politischen Wandel in der Auffassung der entscheidenden Bedeutung einer funktionierenden und hinreichenden Verkehrsinfrastruktur gekommen. Es dürfte Konsens darüber bestehen, dass Ursachen für Unterfinanzierung und nicht bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsnetzes in der Politik sämtlicher Parteien zu finden sind, die vor diesem Datum die verkehrspolitische Regierungsverantwortung im Bund und in den Ländern trugen.

- Der marode Zustand unserer Straßen und Brücken – egal ob in Zuständigkeit von Land, Bund oder Kommunen – bekommt viel zu wenig Aufmerksamkeit.

- Es besteht ein dringender Bedarf, gemeinsam mit allen relevanten Stakeholdern (MUNV, BMDV, Straßen.NRW, Autobahn GmbH, Wirtschafts- & Gewerkschaftsvertreter, Kommunale Spitzenverbände) Lösungen zu erarbeiten, um die akuten und zukünftig Überlastungssituationen vor Ort zu entschärfen.

Sowohl medial als auch politisch markiert die erste Sperrung der Leverkusener Brücke einen Wendepunkt. Beginnend 2013 haben die nordrheinischen Regierungsbezirke Köln und Düsseldorf unter Beteiligung aller relevanten Stakeholder regelmäßige Baustellenkonferenzen abgehalten und es fanden regelmäßige Konferenzen mit Straßen.NRW statt, die durch die Autobahn GmbH in Form von Brückenkonferenzen fortgeführt wurden. Gemeinsam mit der chemischen Industrie (VCI NRW) steht der VVWL NRW darüber hinaus auch bezüglich der Verkehrsinfrastruktur in regelmäßigem Austausch mit dem Verkehrsministerium des Landes NRW. Vor dem Hintergrund aktueller und sich abzeichnender weiterer Brückenausfälle stimmen wir den Aussagen im Antrag der SPD-Landtagsfraktion dahin gehend zu, dass die Brücken in NRW sowohl hinsichtlich planerischer und

finanzieller Mittel als auch hinsichtlich der Kommunikation noch stärker in den Fokus gerückt werden müssen. Gerade aktuell (am 08.04.) 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. Bei der „Erarbeitung von Lösungen zu akuten und zukünftigen Überlastungssituationen vor Ort“ ist allerdings auch der Vermeidung allzu starker Belastungen für den Wirtschaftsverkehr ein stärkeres Gewicht, zumindest ein gleichrangiges gegenüber den berechtigten Interessen von nicht gewerblichen Anliegern zu geben.

- Klarheit und Transparenz sind insbesondere für Anliegerinnen und Anlieger bezüglich der A 42-Sperrung erforderlich. Dies gilt auch für kommende Brückensperrungen und die jeweiligen Anliegerinnen und Anlieger.

Der vorstehenden Aussage wird zugestimmt, der Kommunikationsbedarf ist jedoch nicht nur auf die Kreise der Anliegerinnen und Anlieger beschränkt. Eine rechtzeitige und transparente Kommunikation auch gegenüber Wirtschaft und Logistik würde bei der Planung, insbesondere bei Fragen der Durchführbarkeit und wirtschaftlichen Folgen bis hin zu betriebswirtschaftlichen Aspekten für Transporte, die Unternehmerinnen und Unternehmer in NRW vor größerem Schaden bewahren.

Das nördliche Ruhrgebiet leidet massiv unter den Folgen der Sperrung, daher müssen die negativen wirtschaftlichen Folgen evaluiert werden, um die Auswirkungen und den Bedarf finanzieller Unterstützungsleistungen belastbar zu erheben.

Eine entsprechende Evaluation erscheint sinnvoll. Bei bestehenden und zurückliegenden Brückensperrungen wurden entsprechende Forderungen der Logistik nach derartigen Kompensationen für die Schlechterstellung durch die Sperrungen (z.B. Mautfreistellungen für die Differenz zwischen Umfahrungs-km und „normalen“ km) von politischen Entscheidungsträgern trotz ihrer Berechtigung als nicht umsetzbar zurückgewiesen. So entstanden etwa durch die jahrelange Sperrung der Rheinquerung A1 bei Leverkusen pro Einzelfahrt gut 30 km mehr Mautbelastung. Sollte sich hier aber eine neue politische Bewertung ergeben, wird sich die Branche gerne mit umfangreichen Vorschlägen einbringen.

Es braucht auch in der Infrastrukturpolitik eine neue Kultur der Bereitschaft, Verantwortung zum Wohle von Gesellschaft und Wirtschaft zu übernehmen.

Dieser Feststellung kann im Grundsatz zugestimmt werden. Der Sinn und Zweck von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sollte intensiver, proaktiv und nachhaltiger von allen Stakeholdern, auch und insb. der Politik gegenüber den Betroffenen und in der jeweiligen Kleinregion vertreten und ihnen der jeweilige Nutzen vermittelt werden. Auch Bekenntnisse zum Sektor Logistik und der Wirtschaft und deren Bedeutung für den Standort können noch deutlicher formuliert und vertreten werden. Leider gibt es hier durchaus gegenläufige Entwicklungen zu beobachten.

Schon unter dem früheren NRW-Verkehrsminister Michael Groschek wurde seitens des NRW-Verkehrsministeriums das Bündnis für Mobilität gegründet. Ein wesentliches Ziel war es, den Befürwortern des Neu- und Ausbaus von Infrastruktur eine Plattform zu bieten, um solche Maßnahmen öffentlichkeitswirksam positiv zu begleiten und somit dem (volkswirtschaftlichen) Nutzen von Baumaßnahmen ein Gesicht zu verleihen. Das Bündnis für Mobilität stieß auf breite Resonanz und große Zustimmung in der Wirtschaft unseres Landes. In der jetzigen Legislaturperiode tagte das Lenkungsgremium (Beirat) dieses Bündnisses unter Federführung des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW nach unserer Kenntnis nur selten. Das neue – zumindest nicht mit der Logistik und Wirtschaft als offizielle Unterstützer abgestimmte – praktizierte Leitbild greift das eingangs erwähnte wesentliche infrastrukturelle Ziel nicht mehr vorrangig auf. Vielmehr scheint vor allem auf sicherlich auch wichtige Themen wie die (Personenverkehrs-) Verkehrswende und Klimaneutralität der Verkehre gesetzt zu werden. In einem gemeinsamen Neustart des Bündnisses sehen wir die Möglichkeit, die Verkehrsinfrastruktur und den Güterverkehr wieder im Bündnis stärker zu verankern.

Das Brückenthema muss in NRW endlich Chefsache werden, da Bevölkerung und Wirtschaft Lösungen statt Kompetenzgerangel erwarten. Die Landesregierung wird aufgefordert, eine Stabsstelle unter Leitung einer Brückenmanagerin / eines Brückenmanagers zu bilden, deren Kernaufgaben in langfristiger Planung, Koordination und Kommunikation liegen.

In der für die Straßeninfrastruktur des Landes zuständigen Abteilungsleitung im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr ist vom Grundsatz her eine entsprechende Funktion schon darstellbar. Eine entsprechende Aufwertung dieser Funktion im Sinne der vorstehenden Aussage wäre alternativ zu prüfen. Eine alternative Besetzung aus dem politischen Raum im Sinne einer Bündelung der Koordination wäre noch zu erörtern.

Die Landesregierung wird aufgefordert, einen Brückengipfel – unter Einbindung aller relevanten Stakeholder – durchzuführen, auf dem ein „Gesamtmasterplan Brücken“ für NRW und eine Prioritätenliste für entsprechende Notlagen vorgelegt werden. Dabei muss insbesondere klar kommuniziert werden, für welche weiteren belasteten Brückenbauwerke in Landes- und Bundeszuständigkeit möglicherweise Sperrungen drohen, was das wiederum für die umliegende Infrastruktur bedeutet und welche Notfallpläne dafür existieren.

Der VVWL NRW sieht in einem angedachten Brückengipfel als Auftaktveranstaltung eine große Symbolkraft. So können das Ausmaß der Problemlage noch einmal deutlich gemacht und alle Stakeholder „an einen Tisch“ gebracht werden. In der anschließenden Erarbeitung von Lösungen erscheinen uns bedarfsgerechtere, an den örtlichen Gegebenheiten orientierte Auseinandersetzungen von Anspruchsgruppen zielführend.

Die Umleitung der aktuellen A 42-Sperrung darf ausschließlich weiträumig über die Bundesautobahnen A 2 und A 40 erfolgen und nicht über kommunale Straßen. Durch eine Belastung der nachgeordneten Straßennetze droht ein Domino-Effekt. Auch bei weiteren Brückensperrungen muss auf Umleitungen über das übergeordnete Straßennetz zum Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern geachtet werden.

Eine derartige pauschale Betrachtung wird nicht geteilt. Um unter Abwägung aller Interessen und Risiken die Auswirkungen auf alle Anspruchsgruppen so gering wie möglich zu gestalten, ist stets eine detaillierte Analyse der örtlichen Begebenheiten und Sachzwänge erforderlich. Dies gilt insbesondere für Ziel-/Quellverkehre in der Nahregion um die A-42-Sperrung. Wäre beispielsweise im Zusammenhang mit dem Ausfall der Rahmedetal-Brücke im Zuge der A45 bei Lüdenscheid ad hoc ein Lkw-Fahrverbot erlassen worden, ohne regional erforderliche Ausnahmeregelungen zu erarbeiten, wäre nicht nur die lokale Wirtschaft in existenzielle Nöte geraten, sondern auch die Versorgung der Bevölkerung in Frage gestellt worden. Darüber hinaus kann auch eine Umleitung über das höherrangige Streckennetz zu einem Domino-Effekt führen, wie beispielsweise die Schäden an der Fleher Brücke (A46) als Folge der Sperrung der Leverkusener Brücke für den Schwerlastverkehr.

Anliegerinnen und Anlieger von Umleitungs- und Ausweichstrecken sind durch die Sperrungen besonders betroffen. Konkrete Entlastungen müssen daher von Anfang an mitgedacht, in ausreichendem Maße kommuniziert werden und umfänglich zur Verfügung stehen. Dies umfasst auch die Verhängung temporärer Durchfahrtsverbote.

Wir verweisen auf die vorhergehende Aussage.

Die Unternehmen in den betroffenen Regionen müssen über die bereits bestehenden Förderprogramme hinaus Unterstützung erhalten, um Verluste durch die Sperrungen kompensieren zu können.

Der VVWL NRW kann dieser Aussage im Grundsatz vollumfänglich zustimmen. Zu bedenken ist aber auch, dass die Betroffenheit in der Logistik über den Kreis der örtlich ansässigen Unternehmen deutlich hinausgeht, da sie von Sperrungen im regionalen Umfeld von Absender oder Empfänger sowie von Störungen auf dem Weg erheblich betroffen sein können, ohne selbst vor Ort ansässig zu sein.