

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
18/1390

A11



Drucksache **18/8118**

„Die Stunde der Wahrheit – Nordrhein-Westfalen muss für genügend baureife Straßenprojekte sorgen, statt Geld zu verschenken“

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

Die Straßeninfrastruktur ist für die vom VVWL vertretene Wirtschaftsbranche „Logistik“ von übergeordneter Bedeutung. Rund ein Viertel der Wirtschaftsleistung der Logistik in Deutschland wird in NRW erbracht. Um als Bindeglied zwischen Menschen und Wirtschaft und innerhalb der Wirtschaft funktionieren zu können, ist die Logistik auf eine reibungslos funktionierende Straßeninfrastruktur angewiesen. Rund drei Viertel der Verkehrsleistung und über 85% des Güterverkehrsaufkommens in Deutschland werden derzeit über die Straße bewältigt, regelmäßig ist die Straße auch im Vor- und Nachlauf zu Beförderungen auf Schiene und Wasserstraße beteiligt.

3. Anmerkung zum Antrag

Vor diesem Hintergrund stimmt der VVWL NRW den Feststellungen und den Beschlussanträgen im Antrag Drucksache 18/8118 vom 20.02.2024 der FDP-Landtagsfraktion vollumfänglich zu.

Das Vorhandensein baureifer Projekte ist ein wichtiger Schlüssel zur Ausschöpfung der Bundesmittel.

Das Engagement zum Aufhalten des Verfalls der Straßeninfrastruktur in NRW ist aber auch durch weitere Aktivitäten zu stärken. Hierzu gehören:

- Die Ergreifung weiterer Maßnahmen zur Beschleunigung von Planung und Genehmigung von Verkehrsinfrastrukturprojekten. Die bisherigen Schritte, auch das verabschiedete Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf Bundesebene, sind u.E. zwar wichtige Schritte, aber in Summe noch nicht ausreichend. Um entscheidende Fortschritte zu erzielen, wäre in Deutschland 2,5 mal schneller zu planen und zu bauen.
- Aktuell 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. Die benötigten Mittel sind unbedingt sicherzustellen.
- Das am 26.02.2024 vom nordrhein-westfälischen Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) im Rahmen einer Pressekonferenz vorgelegte diesjähriges Straßenerhaltungsprogramm in Höhe von 220 Millionen Euro mit Investitionen in die Sanierung von Straßen, Brücken und weiteren Straßenbestandteilen ist Teil der im November 2023 vorge-

stellten „Sanierungsoffensive“ der Landesregierung mit dem dortigen „11-Punkte-Plan“. Zwar ist dieser Mittelansatz durchaus beachtlich, zugleich sind aber steigende Baukosten und sonstige Verteuerungen zu berücksichtigen. Im Bereich der Brücken in Landeszuständigkeit sollen in den nächsten zehn Jahren rund 400 Bauwerke ersetzt werden. Als Einstieg in die „Sanierungsoffensive“ stehen lt. MUNV für 35 Brücken in diesem Jahr Ersatzneubauten an (2022: 21, 2023: 15). Insgesamt werden sich gemäß MUNV 2024 dann 51 Maßnahmen mit einem Gesamtvolumen von über 160 Millionen Euro im Bau befinden. Zusammen mit den vielen sanierungsbedürftigen Brücken auf Bundesverkehrswegen in NRW kann es aus Sicht der Logistik hier nicht schnell genug gehen. Zudem sind die bestehenden Bedarfe an Ausbau / Neubau im Straßennetz nicht zu vernachlässigen.

- Weiterhin ein Engpass ist die Personalausstattung insbesondere im Bereich Planung und Genehmigung. Stand 8. April 2024 hat Straßen.NRW nach eigenen Angaben 54 offene Stellen zu besetzen und steht damit nicht nur in direkter Konkurrenz im Wettbewerb um Talente mit der Autobahn GmbH des Bundes, sondern vorrangig auch mit privatwirtschaftlichen Unternehmen. Um vor dem Hintergrund des Demografischen Wandels nicht nur handlungsfähig zu bleiben, sondern sogar „auf Vorrat“ planen zu können, ist nach unserem Ermessen der Baulastträger für die großen Herausforderungen in der Personalwirtschaft so zu stärken, dass er ein deutlich sichtbares Profil als attraktiver Arbeitgeber schärfen kann.

Hinsichtlich des prognostizierten Verkehrswachstums geben wir zu bedenken, dass bereits das heutige Transportaufkommen die Infrastruktur in unserem Land deutlich an ihre Grenzen bringt. Selbst ein deutlich geringeres Wachstum als das Prognostizierte wäre durch unsere Infrastruktur unter herkömmlichen Ausbaubedingungen nicht mehr abbildbar, eine volkswirtschaftlich wünschenswerte Wirtschaftsentwicklung nicht mehr möglich. Um die ökonomischen, ökologischen und sozialen Folgen von zunehmenden Staulagen abzumildern, sollten insbesondere die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern gestärkt und durch Digitalisierung miteinander vernetzt, Maßnahmen zu umweltverträglichen Effizienzsteigerungen vorbehaltlos bei allen Verkehrsträgern zugelassen und eine schnellstmögliche Ertüchtigung der einzelnen Netze vorangetrieben werden. Das Güterverkehrsaufkommen der Zukunft lässt keinen Raum für Konkurrenzdenken der Verkehrsträger untereinander.