

11.01.2024

Antrag

der Fraktion der SPD

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

I. Ausgangslage

Die Brückeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen ist in einem besorgniserregenden Zustand. Nicht erst die katastrophale Lage um die im Dezember 2021 kurzfristig gesperrte A 45-Talbrücke Rahmede in Lüdenscheid hat gezeigt, welche fatalen Auswirkungen die marode Infrastruktur für unser Land hat. Neben den konkreten lokalen Auswirkungen auf die Verkehrsströme und den Folgen für die betroffene Wirtschaft sind auch die Ausweichstrecken und damit die jeweils betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner massiv in Mitleidenschaft gezogen worden. Weitere Straßen und Brückenbauwerke in der Region werden seither deutlich stärker belastet, verschiedene Brückenbauwerke im nachgeordneten Straßennetz mussten ebenfalls gesperrt, beziehungsweise abgelastet werden. Daran zeigt sich: Dass die Verantwortung für die Autobahnen und Autobahnbrücken im Jahr 2021 an die Autobahn GmbH im Bund übergeben wurde, ändert nichts daran, dass die NRW-Landesregierung die Verantwortung für die umliegende Infrastruktur und für die durch Sperrungen entstehenden Auswirkungen trägt.

Seither gibt es immer weitere Hiobsbotschaften, zuletzt wurde Ende November angekündigt, dass die A 42 im Bereich der Brücke über den Rhein-Herne-Kanal (Stadtgrenze Essen und Bottrop) ab dem 11.12.2023 einige Tage für weitergehende Arbeiten gesperrt wird. Im Rahmen einer vorgezogenen Hauptprüfung und weiterer Untersuchungen hatte sich herausgestellt, dass sanierende Schweißarbeiten durchzuführen sind, die nur unter Vollsperrung erfolgen können. Die Sperrung für Fahrzeuge über 40 Tonnen wurde damit bestätigt, eine Schranken- und Wiegeanlage zur Ableitung soll nach bisherigen Informationen Anfang 2024 eingerichtet werden.

Am 15.12.2023 wurde dann bekannt gegeben, dass die Sperrung vorerst nicht aufgehoben wird. Stattdessen wurde eine Freigabe für den PKW-Verkehr für Frühjahr 2024 angekündigt. Bei den Sanierungsarbeiten seien größere Schadensbilder festgestellt worden als bei den Voruntersuchungen zu erwarten waren.

Der Eindruck drängt sich auf, dass sich „Rahmede“ auf der A 42 wiederholen könnte. Schon wieder ist eine Brücke gesperrt, wieder verlängert sich die Sperrung, wieder kann das nachgeordnete Straßennetz den Verkehr kaum adäquat aufnehmen, wieder werden weitere Straßen und Brücken massiv zusätzlich belastet. 75.000-80.000 Fahrzeuge pro Tag fahren normalerweise über den derzeit gesperrten Abschnitt der A 42, der Schwerlastverkehrsanteil liegt bei gut 10.000 Fahrzeugen. Diese Verkehrsströme suchen sich jetzt alternative Wege und

Datum des Originals: 11.01.2024/Ausgegeben: 12.01.2024

werden momentan sowohl über die A 2 und die A 40 als auch über das nachgeordnete Straßennetz durch Essen und Bottrop über Landes- und Bundesstraßen umgeleitet. Die benachbarte A 43 kann zumindest den Schwerlastverkehr nicht aufnehmen, da diese bereits seit längerer Zeit abgelastet wird. Auch im Bereich Aachen sind mit dem Abriss und dann geplanten Neubau der Haarbachtalbrücke (A 544) erhebliche verkehrliche Einschränkungen bereits eingetreten und werden mit der Vollsperrung nun ausgeweitet.

Es sind nicht die einzigen Brückenbauwerke, die aufgrund der Schäden gesperrt bzw. erneuert werden müssen. Bereits im Jahre 2019 hatten die am Rhein ansässigen Industrie- und Handelskammern auf die enorme Bedeutung der 28 Brücken hingewiesen, die zwischen Emmerich und Bonn den Rhein überqueren. Ob Straßenbrücken von Kommunen, Land oder Bund, ob Schienenpersonenverkehr oder Schienengüterverkehr – Brückenbauwerke sind und bleiben zentrale Verbindungswege für eine zukunftsorientierte Mobilität.

Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass die unterschiedlichen formalen Kompetenzen bei der Straßenbaulast zu einem Verschiebepunkt der Zuständigkeit geführt haben, und in der Konsequenz zum Schaden von Gesellschaft und Wirtschaft trotz Notwendigkeit eben nicht gehandelt wurde und wird. Noch heute versuchen Verantwortungsträger sich ihrer Verantwortung zu entziehen, indem sie auf den Übergang der Zuständigkeit für Autobahnen auf den Bund seit dem 1. Januar 2021 verweisen oder sich mit dem Wissensvorsprung von heute auf dem Nichthandeln der Vergangenheit ausruhen.

Als wäre dies Grund genug, mit heutiger Kenntnis weiterhin zu verzögern und nicht zu handeln. Auch in den aktuellen Fällen von Brückensperrungen wie in Bottrop würde dauerhaft ein solches Szenario drohen, wenn dieser gordische Knoten der gelebten Verantwortungslosigkeit nicht endlich mutig durchschlagen wird. Nordrhein-Westfalen muss hier als größtes Bundesland vorangehen und selbst den ersten Schritt wagen.

II. Der Landtag stellt fest:

- Es existiert ein Sanierungsstau bei Brücken in NRW, der auch aufgrund politischer Fehlentscheidungen und falscher Priorisierung entstanden ist.
- 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.
- 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.
- 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.
- Sperrungen von Brücken dürfen nicht zu Kompetenzgerangel zwischen Land, Bund und Kommunen führen, sondern erfordern gemeinsame Lösungsansätze.
- Es braucht auch in der Infrastrukturpolitik eine neue Kultur der Bereitschaft, Verantwortung zum Wohle von Gesellschaft und Wirtschaft zu übernehmen.

III. Der Landtag beschließt:

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- Die betroffenen Kommunen benötigen Unterstützung, um die zusätzlichen Kosten für beispielsweise umgestellte Ampelschaltungen oder Mehrbelastungen der kommunalen Infrastruktur ausgleichen zu können.
- Die Unternehmen in den betroffenen Regionen müssen über die bereits bestehenden Förderprogramme hinaus Unterstützung erhalten, um Verluste durch die Sperrungen kompensieren zu können.

Jochen Ott
Ina Blumenthal
Alexander Vogt
Gordan Dudas
André Stinka

und Fraktion