

Die Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V. (unternehmer nrw) ist der Zusammenschluss von 129 Verbänden mit 80.000 Betrieben und drei Millionen Beschäftigten. unternehmer nrw ist Mitglied der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und vertritt die Interessen des Bundesverbandes der Deutschen Industrie e. V. (BDI) als dessen Landesvertretung.

11.04.2024

## **Landtagsanhörung zum Antrag der Fraktion der SPD „Weitere Brückendesaster verhindern – Wir brauchen ein vorausschauendes Brückenmanagement für NRW!“ LT.-Drucksache 18/7709.**

### **Vorbemerkung**

Die Fraktionen der SPD kritisieren in ihrem Antrag den Zustand der Brückeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und beschreiben die daraus resultierenden Folgen für die Bevölkerung und die Unternehmen. Die antragstellende Fraktion fordert zur Problemlösung u. a. die Reorganisation der Zuständigkeit für das Thema Brücken innerhalb der Landesregierung, die Durchführung eines Brückengipfels sowie die Einrichtung einer Stabstelle zur langfristigen Planung, Koordination und Kommunikation mit Blick auf das Brückenthema. Zudem sollen Entlastungen für die Anwohner von Umleitungs- und Ausweichstrecken sowie Förderprogramme für die Unternehmen in den betroffenen Regionen aufgelegt werden.

Als Landesvereinigung begrüßen wir Maßnahmen, die darauf gerichtet sind, die Brückeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen grundlegend zu verbessern und insbesondere Brückensperrungen für die Zukunft zu vermeiden. Eine intakte und leistungsfähige Infrastruktur ist für die Unternehmen unerlässlich. Der Zustand der Verkehrsinfrastruktur hat unmittelbaren Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen. Mit Blick auf dringend notwendige Maßnahmen zum Erhalt und Ausbau der Brückeninfrastruktur ist die Nutzbarkeit der Bauwerke für den regulären Güterverkehr sowie Großraum- und Schwerlasttransporte zentral und muss gleichrangig zum PKW-Verkehr zwingend gewährleistet werden.

## Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur

Eine leistungs- und wettbewerbsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine der unabdingbaren Voraussetzungen für den Erfolg unseres Wirtschaftsstandorts, der eine zentrale Verkehrsdrehscheibe im Herzen Europas ist. Der in der letzten Legislaturperiode begonnene Aufholprozess beim Thema Infrastrukturerhalt und -ausbau muss dringend weitergeführt werden. Dies gilt insbesondere auch für den Erhalt und den Ausbau der Brückeninfrastruktur in unserem Bundesland. Neben dem dringend erforderlichen und gebotenen Ausbau der Straßeninfrastruktur, stellen die Brückenbauwerke ein massives Hemmnis für den gegenwärtigen und zukünftigen Zustand der Verkehrsinfrastruktur als Gesamtsystem dar. Aus dem letzten Zustandsbericht zur Brückeninfrastruktur NRW geht hervor, dass ein wesentlicher Teil der Brücken in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand ist. Zahlreiche Ersatzneubauten, Brückenverstärkungen und Instandsetzungen sind und werden erforderlich. Dies hat unmittelbaren Einfluss auf die ohnehin schon besorgniserregende Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur.

## Güterverkehr-, Großraumtransport- und Schwerlastfähigkeit der Brücken

Die Güterverkehr-, Großraumtransport- und Schwerlastfähigkeit von Brückenbauwerken muss stärker als bislang berücksichtigt werden. Oftmals werden Teilspernungen von Brücken für Fahrzeuge, deren Gewicht eine bestimmtes Gesamtgewicht übersteigt, angeordnet. Dies führt zwar dazu, dass leichtere Fahrzeuge und insbesondere der PKW-Verkehr zumindest für eine Zeit lang weiter die Brückenbauwerke nutzen können, der gewerbliche Verkehr aber massiv belastet wird. Sogenannte „Negativ-Listen“ mit Bauwerken, die von schweren Transporten nicht mehr befahren werden dürfen, nehmen stetig im Umfang zu, so dass immer weniger wirtschaftlich vertretbaren Korridore für Großraum- und Schwerlasttransporte zur Verfügung stehen und auch von Seiten der Behörden genehmigt werden können.

Trotz der Ablastungen ist oft eine weitere Verschlechterung des Zustands der Brückenbauwerke zu beobachten, bis zu einem Zeitpunkt, ab dem Vollsperrungen nicht mehr vermeidbar sind. In der Folge kommt es zu erheblichen Umwegen, insbesondere für die Unternehmen. Damit steigen der CO<sub>2</sub> Ausstoß und die umleitungsbedingten Kosten (insb. Treibstoff, LKW-Maut sowie Personalkosten) massiv an. Insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen stellt sich hier schnell die Frage nach der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes bzw. gesamten Unternehmens, da sie ihre Produkte und Leistungen nur mehr deutlich höheren Aufwand und Kosten anbieten können. Wir sprechen uns daher dafür aus, dass die Güterverkehrs- und Schwerlastfähigkeit der Brückenbauwerke oberste Priorität bei den anstehenden Sanierungsarbeiten hat. Die Öffnung der Leverkusener-Rheinbrücke nach jahrelanger Sperrung für den Schwerlastverkehr führt zu unmittelbaren Entlastungen bei allen Beteiligten. Alle Verantwortlichen müssen dafür sorgen, dass Sperrungen insgesamt vermieden und dort wo unvermeidlich,

nur so kurz wie möglich erfolgen. Mehrjährige Sperrzeiträume wie in Leverkusen und Lüdenscheid können wir uns keinesfalls an weiteren Schlüsselstellen leisten. In Zukunft muss es durch moderner Analysetools und eine intensivere präventive Wartung gelingen, die Hauptverkehrsachsen in NRW vor langfristigen Sperrungen und Ablastungen der Brückenbauwerke zu schützen.

## **Auswirkungen auf die Unternehmen**

Die Sperrung von Brücken, sei es an Landes- oder Bundesstraßen hat sofortige negative Auswirkungen auf die betroffenen Unternehmen. Die sehr kurzfristige Sperrung der A-45 Talbrücke Rahmede war und ist eine extreme Belastung für die Region Südwestfalen, mit Auswirkungen auf Nordrhein-Westfalen, Deutschland und auch den internationalen Warenverkehr. Die Rahmedetalbrücke steht dabei stellvertretend für weitere Brücken, denen auf Grund des ein ähnliches Schicksal droht. Die wirtschaftlichen und sozialen Folgen dieser Sperrungen sind massiv und tiefgreifend. Die betroffenen Regionen sind in ihrer Wettbewerbsfähigkeit massiv eingeschränkt und drohen abgehängt zu werden. Diese und ähnliche Auswirkungen werden sich bei weiteren Brückensperrungen ebenfalls zeigen. Nordrhein-Westfalen drohen mit Blick auf den Zustand insbesondere der neuralgischen Brücken entlang der Hauptverkehrsrouten weitere zahlreiche negative Auswirkungen.

## **Mentalitätswechsel in der Verkehrspolitik**

Die nordrhein-westfälische Industrie und Wirtschaft braucht und erwartet einen grundlegenden Mentalitätswechsel in der Verkehrspolitik. Bei den Unternehmen entsteht zunehmend der Eindruck, dass Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht den notwendigen Vorrang genießen. Dabei gehören insbesondere Erhalt und Ersatz unserer Brückenbauwerke an die Spitze der politischen Agenda. Andernfalls verlieren unsere Unternehmen den Anschluss an die Weltmärkte. Dies können wir uns als Industrie- und Wirtschaftsstandort, insb. auch angesichts der allgemein schlechten Wirtschaftslage nicht leisten. Weitere Hiobsbotschaften im Verkehrsbereich schlagen sich unmittelbar auf die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts durch. Eine leistungsfähige und verlässliche Verkehrsinfrastruktur mit pragmatischen und schnellen politischen Entscheidungen ist vor dem Hintergrund der multiplen Herausforderungen unerlässlich. Viel zu häufig kommt es infolge von Zuständigkeitsfragen und dem gegenseitigen Zuschieben von Verantwortung von Land und Bund zu erheblichen und unnötigen Verzögerungen, die die Situation zusätzlich verschärfen. Die Unternehmen brauchen schnelle und entschlossene Entscheidungen und zielgerichtete Maßnahmen, damit die Sanierung und der Erhalt der Infrastruktur endlich an Fahrt aufnehmen. Bund und Land sind hier gleichermaßen dazu aufgefordert, an einem Strang zu ziehen, damit wir endlich die notwendigen Fortschritte machen, der Substanzverzehr bei der Infrastruktur gestoppt und zu einem Substanzaufbau umgekehrt wird. Konkrete Verbesserungen ließen sich durch eine verbesserte Kommunikation der geplanten und finanzierten Investitionen im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH erzielen. Ebenso

sollten die konkret geplanten Brückenprojekte regelmäßig von Bund und Land gegenüber Bauindustrie und allen weiteren wesentlichen Stakeholdern klar kommuniziert werden. Mehr Transparenz und Verlässlichkeit gegenüber denjenigen Branchen, die die Infrastrukturprobleme beseitigen sollen, setzt wichtige Signale bei Bauunternehmen und Planungsbüros zum Kapazitätsaufbau.

## **Sanierung erfordert Rohstoffe**

Die von der Landesregierung beschlossene Sanierungsoffensive ist grundsätzlich zu begrüßen. Wichtig ist, dass sie mit konkreten Maßnahmen und verbindlichen Schritten und Zielen umgesetzt wird. Grund zur Besorgnis ergibt sich allerdings mit Blick auf die parallel gesetzten Ziele der Rohstoffpolitik der Landesregierung. Der Rohstoffbedarf sowohl für Sanierung als auch für Ersatzneubauten ist groß und wird auch perspektivisch auf Grund des immensen Investitionsbedarfs nicht signifikant zurückgehen. Daher steht die geplante Einführung einer nordrhein-westfälischen Rohstoffabgabe auf Sand und Kies im Widerspruch zu den massiven Herausforderungen im Infrastrukturbereich. Eine weitere Verteuerung der Infrastruktursanierung durch die geplante Rohstoffabgabe wäre ein Fehler, der vom Land nicht umgesetzt werden darf. Mit Blick auf die zu erwartenden Rohstoffbedarfe in sämtlichen Sektoren, müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Rohstoffmengen in ausreichender Kapazität zur Verfügung stehen. Es ist absehbar, dass die heute bereits hohe Recyclingquote nicht ausreichend sein wird, die immensen Rohstoffbedarfe zu bedienen.

## **Hemmnisse beim Infrastrukturausbau beseitigen**

Wir haben keine Zeit zu verlieren, daher brauchen wir auch den modularen Brückenbau als schnellen Planungs-, Ausschreibungs- und Baustandard. Jüngere wissenschaftliche Studien belegen den hohen zeitlichen Nutzen und das massive Stauvermeidungspotential, dass sich durch eine verkürzte Bauphase bei Brückenersatzbauten ergibt. Diese Potentiale gilt es verstärkt zu nutzen und Ausschreibungen entsprechend anzupassen. Mit Blick auf Planungs- und Genehmigungsverfahren sollte das Land für Beschleunigungen sorgen. In eigener Zuständigkeit ergeben sich beispielsweise im Bereich des Naturschutzrechts Spielräume, die zugunsten schnellerer Planung und Genehmigung ausgereizt werden sollten. Zudem müssen Kapazitäten in den zuständigen Behörden zielorientiert gebündelt und priorisiert werden. Dies gilt für akute Probleme wie in Lüdenscheid und für anstehenden Sanierungen und Ersatzbauten gleichermaßen. Weitere Sperrungen von Brücken und die damit verbundenen Belastungen durch Ausweichstrecken sind unter allen Umständen zu vermeiden.