

Rheinquerungen im Rheinland zukunftsfest sichern

Gemeinsames Forderungspapier des Metropolregion Rheinland e. V. und des Region Köln/Bonn e. V. an das Bundesministerium für Verkehr (BMV)

1. Ausgangslage und Problembeschreibung

Das Rheinland steht vor einer beispiellosen Häufung von Sanierungen und (Ersatz-) Neubauten seiner Rheinquerungen. Die Brückeninfrastruktur über den Rhein stammt überwiegend aus den 1960er- und 1970er-Jahren und erreicht weitgehend gleichzeitig das Ende ihrer Lebensdauer. Lange wurde das als Einzelfallproblem einzelner Bauwerke behandelt. Inzwischen ist daraus ein systemisches Infrastrukturrisiko geworden, denn eine ganze Generation von Brücken muss innerhalb eines kurzen Zeitfensters ertüchtigt oder ersetzt werden.

Aktueller Anlass dieses Papiers ist die Bonner Friedrich-Ebert-Brücke (Nordbrücke). Sie steht exemplarisch für eine Entwicklung, die nahezu im gesamten Rheinland zu befürchten ist. Nur wenige neuere Bauwerke wie die Flughafenbrücke Düsseldorf bilden eine Ausnahme. Leistungsfähige Bauwerke unterliegen aber aufgrund von Ablastungen anderer Rheinquerungen einem beschleunigten Verschleiß.

Schon heute ist die Lage gravierender, als die öffentliche Wahrnehmung es nahelegt. Rund ein Drittel der 23 Straßen-Rheinquerungen ist für den Güterverkehr ganz oder teilweise gesperrt und damit für große Lkw nicht mehr befahrbar. Im Einzelnen sind dies:

- Uerdinger Rheinbrücke Krefeld: Ablastung 30 t
- Theodor-Heuss-Brücke Düsseldorf: Ablastung 3,5 t
- Joseph-Kardinal-Frings-Brücke Düsseldorf: Ablastung 7,5 t
- Mülheimer Brücke Köln: Ablastung 3,5 t
- Zoobrücke Köln: Ablastung 30 t
- Deutzer Brücke Köln: Ablastung 3,5 t
- Friedrich-Ebert-Brücke Bonn: Vollsperrung

Der Güter- und Wirtschaftsverkehr weicht bereits jetzt auf die wenigen verbleibenden leistungsfähigen Querungen aus. Die Folge sind lange Umwege, zusätzliche Emissionen und eine wachsende Belastung der noch tragfähigen Bauwerke. Jede weitere Sperrung trifft ein ohnehin überlastetes nachgeordnetes Netz.

Volkswirtschaftliche und sicherheitspolitische Dimension

Der volkswirtschaftliche Schaden ist nicht auf das Rheinland oder Nordrhein-Westfalen begrenzt. Die Rheinquerungen sind essentieller Bestandteil gleich zweier transeuropäischer Verkehrskorridore (TEN-V). Ihre Funktionsfähigkeit ist maßgeblich für die Erreichbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Region, für die Stabilität der Lieferketten in ganz Deutschland und für den gesamteuropäischen Güterverkehr. Eine Störung an den Rheinquerungen wirkt unmittelbar in die nationale und europäische Logistik hinein.

Hinzu kommt die Dimension der Resilienz und Sicherheitsvorsorge, die angesichts der veränderten sicherheitspolitischen Lage erheblich an Gewicht gewonnen hat. Eine leistungsfähige, redundante Querungsinfrastruktur ist im Krisen- und Verteidigungsfall unverzichtbar. Sie sichert die zivile Versorgung der Bevölkerung ebenso wie die militärische Mobilität entlang der West-Ost-Achse.

Verantwortung des Bundes

Die Baulastträgerschaft der maroden Autobahnbrücken liegt beim Bund bzw. der von ihm getragenen Autobahn GmbH. Das gilt etwa für die Fleher Brücke bei Neuss/Düsseldorf oder

die Rodenkirchener Brücke im Kölner Süden. Daraus folgt eine Gestaltungspflicht. Der Bund ist gefordert, nicht allein die Sanierungen durchzuführen, sondern auch die Folgen der Brückenkrise aktiv zu steuern und abzufedern, allen voran die Verlagerung und Verdichtung von Verkehren. Die Städte und Kreise des Rheinlandes tragen die Lasten dieser Entwicklung, ohne sie verursacht zu haben oder allein bewältigen zu können.

2. Forderungen

1. Rheinquerungen und deren Zubringer schnell und zukunftsfest neu bauen

Die maroden Rheinquerungen und deren unmittelbaren Zubringer müssen schnell ersetzt werden. Die vom Bundesverkehrsminister in Aussicht gestellten Bauzeiten von rund zwei bis zweieinhalb Jahren je Bauwerk sind ein gutes Signal. Der Bund ist nun gefordert, diesen Zeitplan auch verbindlich einzuhalten. Wo das geltende Planungsrecht der nötigen Geschwindigkeit entgegensteht, muss es beschleunigt werden, im Fall der Bonner Friedrich-Ebert-Brücke notfalls über ein eigenes Nordbrücken-Gesetz, ähnlich wie für den Fall der Leverkusener Brücke.

Tempo und Zukunftsfestigkeit sind dabei kein Gegensatz. Das neue Infrastruktur-Zukunftsgesetz eröffnet die Möglichkeit, Ersatzneubauten ohne erneute Planfeststellung zu erweitern. Diese Möglichkeit ist konsequent zu nutzen und darf in der Praxis nicht konterkariert werden. Jedes erneuerte Bauwerk muss die Umleitungs- und Schwerlastverkehre benachbarter Querungen aufnehmen können, die in den kommenden Jahren ihrerseits saniert oder ersetzt werden müssen.

Ein besonderes Augenmerk ist daneben auch auf die Zubringerstrecken zu den Brücken zu legen. Das aktuelle Beispiel der A4-Brücke am Kölner Eifeltor zeigt eindrücklich, dass auch im Zu- bzw- Nachlauf zu den Rheinbrücken (in diesem Fall der Rodenkirchener Rheinbrücke) erhebliche Engpässe und Sanierungsbedarfe entstehen, die gravierende negative Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz haben (siehe Punkt 3).

Maßstab der Dimensionierung muss der in der Verkehrsprognose 2040 vom Dezember 2024 ausgewiesene Bedarf sein, im Zweifel aber auch ein im Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich als „Weiterer Bedarf“ eingestufteter Ausbau. Bauwerke dürfen nicht auf den unmittelbar prognostizierten Bedarf begrenzt werden. Redundanz und Lastreserven sind heute einzuplanen und mitzufinanzieren, weil sie sich nachträglich nicht herstellen lassen und der Planungs- und Bauvorlauf eines Brückenneubaus mehrere Jahre beträgt.

Begründung: Eine Brücke, die ausschließlich den eigenen heutigen Verkehr trägt, verliert im Netzzusammenhang erheblich an Wert, sobald die Nachbarquerung ausfällt. Vorausschauende Dimensionierung ist gegenüber wiederholten Nachrüstungen oder Notlösungen volkswirtschaftlich deutlich günstiger. Sie verhindert, dass die Brückenkrise von Bauwerk zu Bauwerk weitergereicht wird.

2. Finanzierung von Ersatzneubauten in kommunaler Baulastträgerschaft sicherstellen

Die Baulastträgerschaft zahlreicher Rheinbrücken im Verlauf von Bundesstraßen wurde vom Bund auf die Kommunen übertragen. Der Zustand dieser Bauwerke ist mit dem aller anderen Baulastträger vergleichbar. Anders als bei Bund und Land sind Planung und Finanzierung eines Ersatzneubaus dieser Dimension in kommunalen Strukturen ein absolutes Ausnahmeverfahren.

Die betroffenen Kommunen benötigen daher durch den Bund sowohl inhaltliche Unterstützung als auch finanzielle Absicherung. Der Bund sollte seine

Planungserfahrungen und -kapazitäten mit den Kommunen teilen und die Finanzierung der Ersatzneubauten auskömmlich unterstützen.

Begründung: Die Kommunen tragen Bauwerke in einer Größenordnung, für die ihre Planungs- und Finanzierungsstrukturen nicht ausgelegt sind. Ohne Unterstützung des Bundes geraten gerade diese Ersatzneubauten ins Stocken, obwohl die Bauwerke für das Gesamtnetz unverzichtbar sind.

3. Nachgeordnetes Straßennetz leistungsfähig machen

Eine zukunftsfeste Rheinquerung entfaltet ihre Wirkung nur, wenn auch das nachgeordnete Netz in kommunaler und Landesbaulast den verlagerten Verkehr tragen kann. Das gilt nicht nur für die Brücken selbst. Auch die gesamte Verkehrsachse mit ihrem Vor- und Nachlauf gehört dazu, von den Zubringern über die Anschlussstellen bis zu den Knotenpunkten (Beispiel: Autobahnkreuz Köln-Süd).

Das nachgeordnete Netz muss in Havariefällen und bei geplanten Sanierungen im übergeordneten Netz die Umleitungsverkehre auffangen. Dafür muss es leistungsfähig sein, bevor die Bauarbeiten an den Brücken beginnen. Eine Ertüchtigung erst im gleichen Zuge mit den Brücken kommt zu spät, weil das nachgeordnete Netz dann selbst zur Baustelle würde und die Umleitung nicht mehr aufnehmen könnte.

Erforderlich ist eine abgestimmte Planung aller Baulastträger. Die Abstimmung darf nicht dazu führen, dass die Baulastträger des übergeordneten Netzes bei der Planung von Baustellen grundsätzlich Vorrang erhalten und Straßenbaumaßnahmen im nachgeordneten Netz erschwert oder gar verhindert werden. Nötig ist eine echte Einzelfallbetrachtung. Das setzt voraus, dass allen Straßenbaulastträgern die sachlichen und personellen Ressourcen für diese aufwändige Abstimmung zur Verfügung stehen bzw. gestellt werden (siehe 2.)

Der durch die Bauphasen entstehende Verschiebeverkehr muss fachgerecht gesteuert, verplant und geplant werden, durch ausgewiesene Fachleute der beteiligten Baulastträger und nicht beiläufig. Dabei sind auch multimodale Alternativen einzubeziehen. Für die Bauzeit selbst greifen ergänzend die betrieblichen Entlastungen nach Forderung 6.

Begründung: Der Engpass verlagert sich sonst lediglich vom Bauwerk in das anschließende Netz. Eine isoliert ertüchtigte Brücke ohne leistungsfähiges Vorfeld erzeugt neue Staupunkte, verlagert die Belastung in die Wohnquartiere und entwertet die Investition in das Bauwerk selbst.

4. Rheinspange 553 prioritär als Engpassbeseitigung vorantreiben

Die Rheinspange 553 ist vom Bund mit höchster Priorität als Maßnahme der Engpassbeseitigung voranzutreiben und planerisch wie finanziell abzusichern. Sie schafft die im südlichen Rheinland dringend benötigte zusätzliche Querung und damit die Redundanz, die das Netz braucht, um den Ausfall bestehender Bauwerke verkraften zu können. Das gilt etwa für eine spätere Sanierung der Strombrücke im Bonner Norden oder der Rodenkirchener Brücke.

Das Projekt ist in den vergangenen Jahren nicht vorangekommen. Ursache ist nicht ein fehlender Bedarf, sondern u.a. die nachrangige Behandlung von Neubauvorhaben durch das Fernstraßen-Bundesamt. Hier ist eine klare Kurskorrektur erforderlich. Das BMV muss das Fernstraßen-Bundesamt anweisen, die Planung der Rheinspange mit Nachdruck und vorrangig voranzutreiben.

Begründung: Ohne eine zusätzliche leistungsfähige Querung bleibt das Netz im Raum Köln/Bonn ohne Ausweichmöglichkeit. Jede Sanierung einer bestehenden Brücke wird dann zwangsläufig zur Vollkrise, weil keine Kapazität zur Verfügung steht, die den ausfallenden Verkehr aufnehmen kann.

5. Verbindliche Priorisierung und Koordinierung durch den Bund

Der Bund muss die Sanierung und den Ersatz der Rheinquerungen aktiv steuern, statt Einzelvorhaben unverbunden abzuwickeln. Wir fordern den Bund auf, bis nach der Sommerpause die bestehenden Planungen zu überarbeiten und nach einem klaren Kriterium zu priorisieren: nach dem Produkt aus Ausfallrisiko und Verkehrsbedeutung des jeweiligen Bauwerks. Auf dieser Grundlage sind gestraffte, verbindliche Zeitpläne für die Autobahnprojekte vorzulegen.

Anschließend ist die Planung mit den Kommunen abzustimmen. Deren Rheinquerungen sind überwiegend Bundesstraßen und werden über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie über Sondervermögensmittel des Landes finanziert. Die zeitliche Staffelung ist baulastträgerübergreifend so zu steuern, dass nicht mehrere kritische Querungen im selben Teilraum gleichzeitig oder in zu dichter Folge ausfallen.

An das Land Nordrhein-Westfalen richtet sich die Forderung, die rund 8 Mrd. Euro – Bezeichnung aus dem Sondervermögen, die bislang einbehalten wurden, gezielt für diese Rheinquerungen zu binden.

Begründung: Die Brückenkrise ist ein Netzproblem. Nur eine zentrale, vom Bund verantwortete oder mandatierte Priorisierung und Koordinierung kann die zeitliche Staffelung der Maßnahmen so steuern, dass das Verkehrsnetz jederzeit funktionsfähig bleibt.

6. Bund finanziert Schadensbeseitigung und betriebliche Entlastung

Brückensperrungen und Umleitungen belasten das nachgeordnete Netz doppelt. Sie reduzieren die verfügbare Straßenkapazität, und sie verursachen erhebliche bauliche Schäden an Straßen, die für diese Verkehrsmengen und -lasten nie ausgelegt waren. Beide Folgen sind vom Bund zu tragen, der die Baulast der maroden Autobahnbrücken hält.

Erstens muss der Bund die Schäden ersetzen, die durch jahrelange Umleitungsverkehr im nachgeordneten Netz entstehen, und die hierfür nötige Ertüchtigung finanzieren. Wer den Verkehr über Jahre durch fremde Netze leitet, darf die daraus folgenden Sanierungskosten nicht bei den Kommunen belassen. Zudem muss die Mautberechnung für LKW auf Basis der (simulierten) kürzeren Strecke erfolgen und nicht inkl. der massiven Umwege durch Sperrungen. Nach der jetzigen Systematik werden Güterverkehre doppelt bestraft: Längere Wegezeiten und höhere Mautabgaben.

Zweitens muss der Bund Maßnahmen zur betrieblichen Entlastung vor Ort finanzieren, beispielsweise einen temporär kostenlosen ÖPNV, aber auch weitere Maßnahmen zur Förderung der Multimodalität wie ein verbessertes Radwegenetz oder die Stärkung der Rheinfähren. Die verbleibenden Straßenkapazitäten müssen für jene Verkehre frei bleiben, die sich nicht verlagern lassen: Wirtschafts- und Schwerlastverkehr, Handwerk und Lieferdienste sowie Rettungs-, Feuerwehr-, Not- und Pflegedienste.

Begründung: Die Kommunen tragen die Folgen einer Krise, die sie nicht verursacht haben. Eine bundesseitige Finanzierung der Schadensbeseitigung sichert die Substanz des nachgeordneten Netzes, ein bundesseitig finanzierter, zeitweise kostenloser ÖPNV erhält die knappe Kapazität gerade für den nicht verlagerbaren Wirtschafts- und Schwerlastverkehr.

3. Wirkung und Appell

Die sechs Forderungen greifen ineinander. Schnelle und zukunftsfeste Neubauten schaffen die physische Kapazität der Bauwerke. Die planerische und finanzielle Unterstützung der

Kommunen schafft genau dort Entlastung, wo sie besonders benötigt wird. Ein vorab ertüchtigtes nachgeordnetes Netz nimmt die Umleitungen während der Bauzeit auf. Die Rheinspange schafft die netzseitige Redundanz. Eine zentrale Priorisierung und Koordinierung durch den Bund sichert die zeitliche Beherrschbarkeit. Die Finanzierung von Schadensbeseitigung und betrieblicher Entlastung stellt sicher, dass die Lasten dort getragen werden, wo die Verantwortung liegt. Erst zusammen ergeben sie eine vorausschauende statt reaktive Brückenstrategie.

Eine solche Strategie sichert die Erreichbarkeit, die Lieferketten und die Wettbewerbsfähigkeit einer der größten Industrie- und Transformationsregionen Europas. Sie stärkt die Resilienz der nationalen und europäischen Verkehrskorridore und verhindert einen kaskadierenden Verkehrskollaps mit erheblichen Folgekosten für Deutschland und Europa. Die Investitionen, die heute in schnelle, vorausschauend dimensionierte Neubauten und in eine konsequente Koordinierung fließen, sind um ein Vielfaches günstiger als die volkswirtschaftlichen Schäden eines ungesteuerten Brückenausfalls.

Die Mitglieder der Metropolregion Rheinland e. V. und die des Region Köln/Bonn e. V. treten in dieser Frage gemeinsam und mit einer Stimme auf. Sie fordern den Bund auf, die Rheinquerungen im Rheinland als zusammenhängende Aufgabe von nationaler und internationaler Bedeutung zu begreifen und die hier benannten Maßnahmen prioritär anzugehen. Das Rheinland ist bereit, diesen Prozess als verlässlicher Partner aktiv mitzugestalten.

Mitzeichnende [Arbeitshinweis: vollständige Liste der MRR-Mitglieder/RKB-Mitglieder ergänzen]

Neun kreisfreie Städte, acht Kreise sowie die Industrie- und Handelskammern und Handwerkskammern des Rheinlandes (Mitglieder der Metropolregion Rheinland e. V.) gemeinsam mit der Region Köln/Bonn e. V.