

Zitat: Antenne Düsseldorf, 21.01.2021

DÜSSELDORF: IHK FORDERT MASTERPLAN ZUR SANIERUNG VON BRÜCKEN

Die Industrie- und Handelskammer fordert von der Politik, mehr für die Rheinbrücken in NRW zu tun. Die Brücken würden die Wirtschaft in der Region am Leben halten, viele seien aber marode. Die Planung von Neubauten dauere viel zu lange. Deshalb fordert die IHK einen Masterplan.



© Straßen.NRW

Italien zeige, wie es gehe. Nach dem Brückeneinsturz in Genua stand innerhalb von zwei Jahren der Neubau. Beim geplanten Neubau der Fleher Brücke rechnet das Land hingegen damit, dass bis zur Fertigstellung an die 20 Jahre vergehen könnten. Die IHK appellierte an den Bund, die Kommunen finanziell bei der Sanierung und dem Neubau zu unterstützen. Etwa bei der Theodor-Heuss-Brücke, über die eine Bundesstraße führt. Hier soll sich im Sommer entscheiden, ob sie neu gebaut oder saniert wird. Außerdem fordert die IHK eine neue Rheinbrücke für Autos, Züge und Straßenbahnen und zwar zwischen dem Düsseldorfer und dem Neusser Hafen. Zitat Ende

Zitat: WDR5, 20.01.2021

Marode Rheinbrücken: Industrie fordert Sanierungs-Masterplan

Warum kann in Genua eine Brücke in zwei Jahren fertiggestellt werden - während auf der Leverkusener Brücke Baustopp herrscht? Zwei IHKs machen Vorschläge, wie es besser geht.

Nur schleppend geht im Rheinland die Sanierung der maroden Rheinbrücken voran. Der Stillstand auf der Baustelle der Leverkusener Brücke scheint sinnbildlich für die Verkehrsinfrastruktur zu sein. Es geht auch anders, meinen Burkhard Landers von der Industrie und Handelskammer (IHK) Duisburg und Ulrich Soenius von der IHK Köln. In Düsseldorf stellten sie am Mittwoch ihre Konzepte für eine Beschleunigung der Brückensanierungen vor.

Masterplan gefordert

"Unser Straßennetz ist am Anschlag und die Brücken sind die Nadelöhre", so fasste Landers die Bedeutung der Rheinquerungen zusammen. Die Brücken seien komplexe Bauwerke "und wir bauen sie immer noch wie vor 50 Jahren", so Landers. Wobei er nicht die Technik, sondern die Planung meinte. Er forderte einen "Masterplan", der alle Rheinbrücken umfasst. Ein Brückenneubau oder eine Sanierung sollte "nicht von der Kassenlage und den Planungskapazitäten der jeweiligen Träger abhängen", sondern vorausschauend geplant werden.

Dazu gehöre auch, dass für jede Brücke - sie sind im Schnitt rund 60 Jahre alt - ein "Notfallplan" besteht. Dieser solle auch sinnvolle Umleitungen enthalten und bereits festlegen, wo welche Umleitungsschilder aufgestellt werden, um ein Verkehrschaos zu vermeiden. Und in der neuen Autobahn GmbH des Bundes müsse es einen "Projektbeirat" geben, damit die Zusammenarbeit besser klappe.

Problem Vergaberecht

Bei der Leverkusener Brücke habe man bereits durch ein Beschleunigungsgesetz den Klageweg auf eine Instanz verkürzt, lobte Ulrich Soenius von der IHK Köln. Aber dennoch verzögere sich der Bau, weil die Ausschreibung angefochten wird: "Wir verhungern jetzt in der Vergabewüste", deshalb müsse "der Bund das Vergaberecht anpacken" und damit die Verfahren beschleunigen.

Am europäischen Vergaberecht liege es nicht, das zeige das Beispiel des Brückenneubaus in Genua, der ja schließlich innerhalb dieses Rechts umgesetzt wurde, meinte Soenius. Nach dem Einsturz einer Autobahnbrücke mit 43 Toten war im italienischen Genua ein über ein Kilometer langer Neubau in der Rekordzeit von nur zwei Jahren im Sommer 2020 fertiggestellt worden. Zitat Ende

Zitat: IHK-Studie zum maroden Rheinbrückennetz

Eine Studie der IHKs im Rheinland hat den Zustand der 28 Rheinbrücken zwischen Bonn und Emmerich untersucht. Es gibt fünf Eisenbahnbrücken, zwölf Brücken, für die der Bund verantwortlich ist, und elf Brücken in kommunaler Hand. Im Durchschnitt wird der Zustand aller Brücken mit "nicht ausreichend" bewertet, die Autobahnbrücken in Leverkusen und Duisburg-Neuenkamp sogar mit „ungenügend“. Zitat Ende