

Gemeinsame Erklärung

Die Vollsperrung auf der A45 stellt für den heimischen Wirtschaftsstandort einen verkehrspolitischen GAU dar und belastet die Region nachhaltig. Sowohl Industrieunternehmen als auch Handels- und Dienstleistungsbetriebe sowie das Handwerk sind auf ein funktionsfähiges und belastbares Straßen- und Schienennetz zwingend angewiesen. Schon heute ist ersichtlich, dass die Sperrung der Rahmede-Talbrücke zu einem erheblichen wirtschaftlichen Schaden führen wird. Sie muss dabei im Kontext zu weiteren nachteiligen Entwicklungen im Bereich der Infrastruktur infolge der Flutkatastrophe im Raum Hagen gesehen werden. Neben Auftragsrückgängen und Umsatzeinbußen führen die notwendig gewordenen Umleitungsverkehre zu längeren Fahr- und Transportzeiten und damit zu einem erheblichen Kostenanstieg. Im schlimmsten Fall drohen Produktionsverlagerungen oder Betriebsschließungen.

Die auf Jahre absehbare Sperrung der Brücke auch für Pkw verschärft die Lage zusätzlich. Die Belastungen für die Arbeitnehmer, die in vielen Fällen auf den eigenen Pkw oder aber auf Fahrgemeinschaften angewiesen sind, haben bereits jetzt spürbar zugenommen. Die Attraktivität der Arbeitsplätze leidet, wenn die Erreichbarkeit eingeschränkt wird. Dies trifft eine der industriestärksten Regionen Deutschlands, in der zahlreiche Unternehmen dringend qualifizierte Fachkräfte suchen und im Wettbewerb mit anderen Wirtschaftsstandorten stehen, besonders. Viele dieser Unternehmen sehen sich nun mit einer schlechteren Erreichbarkeit durch mögliche neue Mitarbeiter konfrontiert. Nicht nur Pendlerverkehre und notwendige Geschäftsreisen, sondern auch Kundenbesuche werden erschwert, mit gravierenden Auswirkungen gerade für etliche Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe.

In dieser kritischen Lage muss das weitere Vorgehen nach unserer Überzeugung durch folgende Prämissen geleitet sein:

1. Tempo zur obersten Maxime machen.

Jeder Tag, an dem die Region unter den Folgen der Vollsperrung und dem desolaten Gesamtzustand der Verkehrsinfrastruktur leidet, vergrößert den Schaden besonders betroffener Unternehmen. Es reicht in dieser Situation nicht aus, einen Verbesserungsprozess anzustoßen, der in zehn Jahren oder später abgeschlossen ist. Benötigt wird jetzt entschlossenes Handeln, keine Bedenkenschieberei.

2. Autobahn Westfalen freie Hand geben.

Die Erneuerung der Autobahnbrücken obliegt in unserem Wirtschaftsraum der Autobahn Westfalen, deren Direktorin den Ernst der Situation mehrfach öffentlich hervorgehoben hat. Eine zügige Planung und Durchführung der Erneuerungsarbeiten an der Talbrücke Rahmede, aber auch an den anderen Brückenbauwerken der A45, von denen sich viele offenkundig ebenfalls in schlechtem Zustand befinden, darf keinesfalls durch fehlende Finanz- oder Personalressourcen behindert oder verzögert werden. Hier ist der Bund gefordert, die bestmögliche Rückendeckung zuzusichern. In diesem Zusammenhang begrüßen wir ausdrücklich die Vorgabe des Bundesverkehrsministers an die Autobahn GmbH, alle erforderlichen Ressourcen für einen möglichst schnellen Neubau der Brücke zur Verfügung zu stellen. Sie darf jedoch kein bloßes Signal bleiben, sondern muss für die kommenden Jahre auch in der Praxis Bestand haben.

3. Verfahren schneller und einfacher gestalten.

Die Zeitspannen von Beginn der Planung bis zur Fertigstellung von Infrastrukturprojekten sind nicht nur, aber eben auch bei Brückenerneuerungen viel zu lang. Eine erhebliche Beschleunigung in den Planungs- und Genehmigungsverfahren lässt sich erreichen, wenn Verfahrensschritte gleichzeitig durchgeführt und zeitaufwendige Untersuchungen nachgereicht werden können. Hier gilt unser Appell den Abgeordneten, zu prüfen, ob eine Halbierung der gewöhnlich angesetzten Zeiträume auf Basis der bestehenden Gesetzeslage möglich ist und, sofern hierfür ein neuer gesetzlicher Rahmen erforderlich ist, gemeinsam und schnell zu handeln, damit die notwendigen rechtlichen Grundlagen geschaffen werden. In Betracht kommt dabei, in Planfeststellungsverfahren Fristen auf das Minimum zu begrenzen, ausbleibende behördliche Stellungnahmen als Zustimmung zu betrachten und den Instanzenweg zu verkürzen. Werden Einwände von dritter Seite nicht fristgerecht geltend gemacht, sollten sie im weiteren Verfahren unberücksichtigt bleiben.

4. Verkehrsfluss sicherstellen.

Bei den großräumigen Umfahrungen sind alle technischen Möglichkeiten auszureizen, den Verkehr zu lenken, um trotz größerer Stauanfälligkeit eine größtmögliche Belastbarkeit der Routen zu gewährleisten. Damit der Verkehr fließen kann, sollten Tagesbaustellen zu verkehrssarmen Zeiten, etwa am Wochenende oder an Feiertagen, durchgeführt und möglichst effizient gestaltet werden. Der Verkehrsfluss im Raum Lüdenscheid sollte laufend beobachtet werden, um kurzfristig beispielsweise mit veränderten Ampelschaltungen oder anderen Maßnahmen eingreifen und so zur Optimierung beitragen zu können. Je besser es gelingt, Staus zu vermeiden und Bauzeiten, ggf. mit erhöhtem Ressourcenaufwand, zu verkürzen, desto geringer dürfte das Unfallaufkommen sein.

5. Wo immer möglich, Transporte auf die Schiene verlagern.

Und schließlich: Wann, wenn nicht jetzt, gilt es, alles dafür zu tun, dass mehr Güter über die Schiene transportiert werden und der Verkehrsträger Straße so entlastet wird? Hier sind Land, Bund und Deutsche Bahn gefordert, schnellstmöglich geeignete Konzepte zu entwickeln. Dabei sollten auch bestehende Infrastrukturen wie das Südwestfalen Container-Terminal sinnvoll eingebunden werden. Die notwendigen Kapazitäten sind durch die Deutsche Bahn bereitzustellen. Die Verlagerung von Transporten auf die Schiene könnte wirkungsvoll durch zusätzliche finanzielle Anreize für die Unternehmen unterstützt werden. Beim Ausbau der Ruhr-Sieg-Strecke muss mehr Tempo gemacht und der lange überfällige Ausbau der Siegstrecke endlich angegangen werden.

6. Bürokratie abbauen.

Bürokratische Vorgaben erweisen sich häufig als verzögernde Einflussgrößen und sind deshalb eine Stellschraube, um Prozesse zu beschleunigen und zusätzliche Belastungen heimischer Unternehmen abzuwenden. Je komplizierter Vorgaben sind, desto mehr Zeit muss darauf verwendet werden, sie zu erfüllen. Kreative und zielgerichtete Anregungen aus den Reihen derjenigen, die fachlich mit der Planung und Durchführung der Brückenerneuerungen befasst sind, sollten dringend aufmerksam aufgenommen und umgesetzt werden, wenn sie im konkreten Fall zur Vereinfachung von Prozessen beitragen.

7. Digitalisierung vorantreiben.

Sowohl in der Planung und Umsetzung der Baumaßnahmen als auch in der dauerhaften Überwachung der Brückenbauwerke (Monitoring) sollten verfügbare digitale Instrumente zum Einsatz kommen – verstärkt auch an den Brücken an den Ausweichrouten der gesperrten Rahmede-Talbrücke. Eine digitale Datengrundlage beschleunigt die Bearbeitung, entlastet das Personal und hilft, Fehlerquellen zu reduzieren. Smarte Brücken, die mittels dauerhafter, automatisierter Datenerhebung frühzeitig Schäden melden, ermöglichen schnellere Reaktionszeiten, die bestenfalls auch ihre Lebensdauer zu verlängern helfen.



André Arenz
IG Metall Olpe



Dr. Thorsten Doublet
Arbeitgeberverbände
Siegen-Wittgenstein



Andree Jorgella
IG Metall Siegen



Stephan Stracke
Arbeitgeberverband Olpe



Ingo Degenhardt
DGB Region
Südwestfalen



Klaus Gräbener
IHK Siegen



Stefan Simon
Kreishandwerkerschaft
Westfalen-Süd



Jürgen Weiskirch
Ver.di Südwestfalen



IG Metall
Olpe



IG Metall
Siegen



Kreishandwerkerschaft Westfalen-Süd
verstehen | bündeln | handeln

