

Memorandum für eine zukunftsfähige Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur

Viele Verkehrsinfrastrukturen sind marode. Die Problemlage ist bekannt und um in Zukunft kurzfristige Sperrungen zu vermeiden, müssen nun vorausschauende Maßnahmen ergriffen werden. Vor allem immer mehr Brücken erreichen die Grenze ihrer Lebensdauer, müssen plötzlich gesperrt und ersetzt werden. Das hat meist erhebliche Auswirkungen direkt vor Ort, aber auch für weiträumige Verkehre und damit nicht nur für die Bevölkerung an Ort und Stelle. Für den Wirtschaftsraum gravierend sind die Auswirkungen und Kosten, die für Unternehmen entstehen – selbst dann, wenn es Ausweichstrecken mit nur kurzen Umwegen gibt. Die so entstehenden Gesamtkosten übersteigen regelmäßig die Kosten für eine vorausschauende Planung und Erneuerung der Verkehrsinfrastrukturen um ein Vielfaches.

Jüngst ist der hessische Odenwaldkreis von einem Streckenausfall betroffen. Mit der zustandsbedingten Sperrung der Brücke bei Bad König Zell ist die Erreichbarkeit für Teile des Kreises massiv eingeschränkt – die Belastungen für Pendler wie auch für die an den Ausweichstrecken lebenden Menschen ist groß. Ebenso die der regionalen Wirtschaft.

Der Odenwaldkreis ist kein klassischer „ländlicher Raum“, sondern beherbergt zahlreiche Industrieunternehmen mit teils internationaler Strahlkraft. Im Kontrast dazu steht die Erreichbarkeit des Landkreises. Als einziger hessischer Landkreis ohne eigenen Autobahnanschluss und Fernbahnhalt haben die Menschen und Unternehmen per se bereits einen Standortnachteil. Allein schon der genannte Industriebesatz erfordert und rechtfertigt eine bessere Anbindung an überregionale Verkehrsachsen. Es geht aber um mehr: Eine Entzerrung der hochverdichteten Ballungskerne in unserer Region wird nur gelingen, wenn die regionale Verflechtung zunimmt. Der Schlüssel dazu ist eine massive Verbesserung der Mobilität, auch um den Ansprüchen einer immer mobiler werdenden Gesellschaft gerecht zu werden.

Der Odenwaldkreis steht exemplarisch für die ländlicheren Gebiete in den Metropolregionen FrankfurtRheinMain und Rhein-Neckar. Nur die bessere Einbindung in das gesamte Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturnetz kann zu einer Entlastung der Ballungszentren führen und so die Stärken des Umlandes für die Gesamtregion nutzbar machen. Dazu gehört auch – das zeigt das Beispiel der Zeller Brücke eindringlich – eine vorausschauende Planung von Ersatzneubauten und Instandhaltung von Infrastrukturen, die für die Erreichbarkeit und räumliche Erschließung kritisch sind.

Nach intensiver fachlicher Beratung und Diskussion schlägt die Wirtschaftsregion parteiübergreifend folgende Maßnahmen vor, um **akut** und **langfristig** für eine bessere Erreichbarkeit zu sorgen:

Akutmaßnahmen:

1. Gemeinsam für schnellen Ersatzneubau der Zeller-Brücke arbeiten

Die breite Einigkeit in Politik und Verwaltung auf kommunaler Ebene und Landesebene darüber, dass die Zeller-Brücke schnellstens abgerissen und neu gebaut werden muss, ist beispielgebend. Diese Geschlossenheit muss sich über den gesamten Planungs- und Umsetzungsprozess, auch bei schwierigen Fragen der Abwägung widerstreitender Interessen fortsetzen - zu Gunsten des schnellen Ersatzneubaus der Zeller-Brücke. Das gilt für die Abstimmung zwischen den beteiligten Fachbehörden, insbesondere aus den Bereichen Planung, Bau, Umwelt- und Naturschutz, sowie auch für das Auftreten gegenüber dem Bund als Straßenbaulasträger.

Memorandum für eine zukunftsfähige Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur

2. Ressourcen unbürokratisch bereitstellen

Der Ressourcenbedarf umfasst nicht nur um Finanzmittel, die primär der Bund bereit zu stellen hat, sondern auch etwaige Personalressourcen, die für Planungsleistungen oder die Baubegleitung nötig sind. Auch wenn es sehr erfreulich ist, dass die Zeller Brücke in Hessen aktuell prioritär bearbeitet wird: Die hier gebundenen Personalressourcen fehlen an anderer Stelle im Land. Um zu vermeiden, dass hier Regionen gegeneinander ausgespielt werden, oder gar zu Lasten der Zeller Brücke umgeplant werden müsste, muss es unbürokratisch möglich werden, Personalressourcen beispielsweise der Autobahn GmbH zu nutzen.

3. Langes Planungs- und Genehmigungsverfahren vermeiden

Auch wenn kein Planfeststellungsverfahren für die Zeller-Brücke durchzuführen ist, muss der Ersatzneubau die materiell-rechtlichen Anforderungen erfüllen. So gilt es, beispielsweise im Naturschutzrecht, mit den beteiligten Behörden eng und zielorientiert auf die schnelle Realisierung eines Ersatzneubaus hinzuarbeiten. Hier plädieren wir für geschlossenes Handeln der beteiligten Behörden, pragmatische Entscheidungen sowie eine enge und zielorientierte Begleitung durch höchste Verantwortungsträger der jeweiligen föderalen Ebene.

4. Maximierung des Ressourceneinsatzes bei der Umsetzung

Bei der Auftragserteilung durch den Vorhabenträger sollte die Möglichkeit eingeräumt werden, dass Bauarbeiten im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten und unter Einbezug der Anwohnerinteressen auch außerhalb der üblichen Arbeitszeit stattfinden können, wenn dies technisch und terminlich sinnvoll ist.

Langfristige Maßnahmen:

1. Belastbare Planung für Ersatzneubauten und gesicherte Finanzierung für Instandhaltung von Verkehrsinfrastruktur

Zumindest für Südhessen und im Speziellen für den Odenwaldkreis ist es unabdingbar, eine belastbare Planung für Neubauten oder Instandhaltungsmaßnahmen von Brücken anzustoßen. Und zwar mit Blick auf Logos der zeichnenden Institutionen und Landkreise sämtliche Brücken von Bund, Land und Kommunen. Um diese Planungen als belastbar zu qualifizieren, muss vor allem die Finanzierung gesichert sein. Dafür bauen wir auch auf das Sondervermögen Infrastruktur des Bundes.

2. Sonderregime Ersatzneubauten etablieren

Selbst bei bester Planung werden unvorhergesehene Ereignisse auch zukünftig dazu führen, dass Brücken abgelastet, frühzeitig erneuert oder gar gesperrt werden müssen. Um zukünftig auf solche Ausfälle von Brückenbauwerken schneller reagieren zu können, muss Vorsorge getroffen werden. Die Einrichtung eines gesetzlichen Sonderregimes für Ersatzneubauten aufgrund unerwarteter, zustandsbedingter Ausfälle von Brücken nach dem Vorbild des LNG Beschleunigungsgesetzes zu verankern, um materielle Anforderungen zu reduzieren und Verwaltungsabläufe zu optimieren, kann eine mögliche Lösung darstellen. Dies sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene zu prüfen und wenn möglich zu realisieren ist das Gebot der Stunde.

3. Straßengesetze in Bund und Land anpassen

Mit einer Klarstellung in den Straßengesetzen, dass Ersatzneubauwerke ohne Ausbau (identisch) und mit Ausbau (erweitert - beispielsweise durch einen Zubau von Radverkehrsstreifen) in jedem Fall als Instandhaltungsmaßnahmen gelten und damit

Memorandum für eine zukunftsfähige Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur

von einem vorherigen Planfeststellungsverfahren ausgenommen sind und keinem Planerfordernis unterliegen, können Prozesse wesentlich beschleunigt werden.

4. Weitere gesetzliche Anpassungen zur Beschleunigung vornehmen

Im Bundesfernstraßenausbaugesetz sollte geregelt werden, dass Ersatzbrückenbauwerke grundsätzlich im „überragenden öffentlichen Interesse“ stehen. Zudem sollte gesetzlich geregelt werden, dass die erst- und letztinstanzliche Zuständigkeit für Klageverfahren bei Ersatzbrückenbauwerken entlang von Straßen von besonderer verkehrlicher Bedeutung beim Bundesverwaltungsgericht liegt. Im Übrigen sollte Bund-Länder-Pakt für Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung aus dem Jahr 2023 auf Bundes- und auf Landesebene zügig und vollständig umgesetzt werden.

Für die Wirtschaft:

Christian Jöst, Präsident der Industrie- und Handelskammer Darmstadt Rhein Main Neckar

Wolf Matthias Mang, Präsident der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V.

Claus Lau, Vorsitzender Industrievereinigung Odenwaldkreis e.V.

Claus Lau, Vorsitzender Unternehmerverband Südhessen e.V.

Tino Klinger, Wirtschaftsrat Deutschland, Sektion Odenwald

Für die Bundespolitik

Patricia Lips, Mitglied des Bundestags

Dr. Michael Meister, Mitglied des Bundestags

Für die Landespolitik

Sabine Bächle-Scholz, Mitglied des Hessischen Landtags

Hartwig Jourdan, Mitglied des Hessischen Landtags

Nina Eisenhardt, Mitglied des Hessischen Landtags

Bijan Kaffenberger, Mitglied des Hessischen Landtags

Sandra Funken, Mitglied des Hessischen Landtags

Moritz Promny, Mitglied des Hessischen Landtags

Birgit Heitland, Mitglied des Hessischen Landtags

Maximilian Schimmel, Mitglied des Hessischen Landtags

Rüdiger Holschuh, Mitglied des Hessischen Landtags

Oliver Stirböck, Mitglied des Hessischen Landtags

Für die Kommunalpolitik

Frank Matiaske, Landrat des Odenwaldkreises

Karsten Krug, Bürgermeister Gemeinde Groß-Rohrheim

Memorandum für eine zukunftsfähige Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur

Sven Bassauer, Bürgermeister Gemeinde Absteinach

Frank Hofferbert, Bürgermeister Stadt Bad-König

Christine Klein, Bürgermeisterin Stadt Bensheim

Andreas Koch, Bürgermeister Brombachtal

Frank Haus, Bürgermeister Dieburg

Philipp Thoma, Bürgermeister Gemeinde Fischbachtal

Markus Röth, Bürgermeister Gemeinde Grasellenbach

Anja Dorothea Vogt, Bürgermeisterin Stadt Groß-Biebrau

Maximilian Klöss, Bürgermeister der Stadt Lindenfels

Dr. Tobias Robischon, Bürgermeister Stadt Michelstadt

Erik Kadesch, Bürgermeister Gemeinde Mörlenbach

Patrick Koch, Bürgermeister Stadt Pfungstadt

Daniel Rauschenberger, Bürgermeister Gemeinde Schaafheim

Ralf Möller, Bürgermeister Stadt Weiterstadt