

ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Betreff:

Verkehrliche Auswirkungen der A45 Sperrung (Analyse von Verkehrsdaten)

Beratungsfolge:

03.02.2022 Haupt- und Finanzausschuss

09.02.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

10.02.2022 Ausschuss für Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung

Beschlussfassung:

Ausschuss für Stadt-, Beschäftigungs- und Wirtschaftsentwicklung

Beschlussvorschlag:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Kurzfassung

Am 02.12.2021 wurde die Bundesautobahn A45 zwischen den Anschlussstellen Lüdenscheid und Lüdenscheid-Nord wegen Beschädigungen an der Rahmedetalbrücke gesperrt. Wie am 07.01.2022 durch die Autobahn GmbH mitgeteilt wurde, ist die Brücke nicht mehr befahrbar und muss durch einen Neubau ersetzt werden. Zu den daraus resultierenden verkehrlichen Auswirkungen auf das Hagener Stadtgebiet gab es verständlicherweise eine Vielzahl an Anfragen aus der Bevölkerung und aus der Politik (Drucksachen 1108/2021, 0064/2022, 0067/2022, 0070/2022).

Die Verwaltung hat eine erste Stellungnahme zum Dringlichkeitsvorschlag der SPD-Fraktion (DS 1108/2021) abgegeben. Eine ausführlichere Analyse der zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten im Hinblick auf die Auswirkungen der Sperrung auf das Hagener Stadtgebiet ist Gegenstand dieser Berichtsvorlage.

Sachverhalt

Zur Analyse der verkehrlichen Auswirkungen stehen folgende Verkehrsdaten zur Verfügung:

1. Daten Dauerzählstellen im gesamten Hagener Stadtgebiet
2. Daten aus automatisierten Radarzählungen in Rummenohl (11.01.2022).
3. Daten aus einer manuellen Kurzzeitzählung in Rummenohl (Nachmittag des 11.01.2022)

1. Analyse der Dauerzählstellen

Es wurden Verkehrsdaten aus KW 46 (2021) und KW 2 (2022) von allen derzeit zur Verfügung stehenden Dauerzählstellen miteinander verglichen (Tabelle 1). Hierbei ist anzumerken, dass die Verkehrsstärken durch saisonale Einflüsse in der zweiten KW eines Jahres generell ca. 5 bis 8 % niedriger sind, als in der 46. KW.

Ein Vergleich zwischen der zweiten KW 2022 und der zweiten KW 2021 ist wegen des damaligen „Corona-Lockdowns“ nicht zielführend. Die Lage der einzelnen Dauerzählstellen ist der Anlage „Aktive Dauerzählstellen (Jan. 2022)“ zu entnehmen.

Dauerzählstellen Name	KW 46 (2021)		KW 02 (2022)		Differenz (abs.)		Differenz (%) (KW)	
	DTVw5	DTV	DTVw5	DTV	DTVw5	DTV	DTVw5	DTV
Hohenlimburger Str.	5857	5113	5606	4866	-251	-248	-4%	-5%
Herdecker Str. (I)	21476	19427	20480	18414	-995	-1014	-5%	-5%
Volmeabstieg	14173	12393	15924	13839	1751	1446	12%	12%
Dortmunder Str.	14017	12527	13069	11701	-948	-826	-7%	-7%
Selbecker Str.	6099	5495	7130	6331	1031	836	17%	15%
Feithstr. (I)	19083	16892	17938	15893	-1146	-999	-6%	-6%
Eppenhauser Str.	12089	10822	11263	9986	-826	-836	-7%	-8%
Volmestr.	20673	18866	20818	18635	144	-231	1%	-1%
Hagener Str.	32163	28502	29719	26313	-2444	-2189	-8%	-8%
Märkischer Ring	30506	27971	29821	26773	-685	-1198	-2%	-4%
Boeler Ring	15326	13745	14497	12990	-828	-755	-5%	-5%
LSA-Messquerschnitte		KW 46 (2021)		KW 02 (2022)		Differenz (abs.)	Differenz (%) (KW)	
Name		DTVw5	DTV	DTVw5	DTV	DTVw5	DTV	DTVw5
Eilper Straße	15029	13488	14818	13099	-211	-389	-1%	-3%
Graf-von-Galen-Ring	24169	22352	22328	20492	-1840	-1860	-8%	-8%

Tabelle 1: Vergleich der gemessenen Verkehrsstärken an Dauerzählstellen & LSA-Messquerschnitten [Fz/24h];
 DTVw5: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Mo-Fr; DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (ganze Woche)

Aus diesen Daten gehen folgende Beobachtungen hervor:

- An den Zählstellen „Volmeabstieg“ und „Selbecker Straße“ werden deutliche Verkehrszunahmen festgestellt. An einem normalen Werktag wurden **am Volmeabstieg im Durchschnitt 1.751 Fz/24 h bzw. in der Selbecker Straße 1.031 Fz/24 h mehr** gezählt als vor der Sperrung. Es ist davon auszugehen, dass es sich hierbei um Umfahrungsverkehre durch die Autobahnsperrung handelt. Erwartungsgemäß fallen die Zunahmen montags bis freitags (DTVw5) höher aus, als im Wochenmittel (DTV). Diese Verkehrszunahmen liegen etwas unterhalb derer, die in der Stellungnahme durch die Verwaltung zur Drucksache 1108/2021 angegeben wurden. Ein möglicher Grund hierfür kann sein, dass ein Teil der Verkehrsteilnehmer, die im Dezember noch die Umfahrungsstrecken durch Hagen genutzt haben, wegen der Rückstauereignisse u. a. in Rummenohl mittlerweile andere Routen zur Umfahrung der Autobahnsperrung nutzen.
- An den Zählstellen „Volmestraße“, „Märkischer Ring“ und „Eilper Straße“ liegen die gezählten Verkehrsstärken zwar leicht unterhalb derer aus KW 46, aber erkennbar oberhalb dessen, was für eine zweite KW erwartbar wäre. Bei der Zählstelle „Eilper Straße“ ist anzunehmen, dass es sich hierbei um die gleichen Umfahrungsverkehre handelt, die bereits auf der Selbecker Straße gezählt wurden. Die Daten an den Zählstellen „Märkischer Ring“ und „Volmestraße“ deuten darauf hin, dass, neben den Umfahrungsverkehren im Hagener Süden (Relation AS HA-Süd ↔ AS Lüdenscheid-Nord), auch ein geringeres Maß an Umfahrungsverkehren zwischen der AS HA-Mitte (A46) und der AS Lüdenscheid-Nord zu verzeichnen ist.
- An anderen Zählstellen wurden keine ungewöhnlichen Verkehrsbelastungen festgestellt.

Für weitere Bereiche Hagens (insb. Haspe und Hohenlimburg) stehen keine aktuellen Verkehrsdaten aus Dauerzählstellen zur Verfügung. Eine „Vorher-/Nachher-Analyse“ ist hier nicht möglich.

2. Analyse der Radarzählungen in Rummenohl

Um belastbare aktuelle Verkehrsdaten für die Überplanung der Lichtsignalanlage in Rummenohl (Rummenohler Straße / Heedfelder Straße) zu gewinnen, wurde am 11.01.2022 durch die WBH eine automatisierte Zählung mit Hilfe von Radargeräten durchgeführt. Diese Zählung, sowie die manuelle Kurzzeitzählung, wurden bewusst erst in der zweiten Kalenderwoche durchgeführt, da Zählungen direkt um den Jahreswechsel nicht repräsentativ sind.



Abbildung 1: Ergebnisse der Seitenradarzählung am 11.01.2022; *Schwerverkehrsanteile konnten durch die Seitenradarzählung nicht ermittelt werden und wurden mithilfe der Ergebnisse der Kurzzeitzählung hochgerechnet.

Auffällig hierbei sind die hohen Schwerverkehrsanteile von ca. 20 % in den beiden Zufahrten der Rummenohler Straße und ca. 14 % in der Zufahrt Heedfelder Straße.

Da an dieser Stelle keine Referenzzählung zu einem Zeitpunkt vor der Autobahnsperrung vorliegt, können keine Aussagen darüber getroffen werden, in welchem Maß es sich bei den gezählten Verkehren um Umfahrungsverkehre handelt. Aufgrund der auffällig hohen Schwerverkehrsanteile, sowie der bekanntermaßen massiven Rückstaus, die sich teilweise bis zur Einmündung der Osemundstraße in Priorei erstrecken, ist davon auszugehen, dass hier ein großes Maß an Umfahrungsverkehren stattfindet.

3. Analyse der manuellen Kurzzeitzählung in Rummenohl & Maßnahmen an der Lichtsignalanlage

Zur besseren Analyse der einzelnen Verkehrsströme an der Kreuzung Rummenohler Straße / Heedfelder Straße wurde ebenfalls am 11.01.2022 eine manuelle Kurzzeitzählung durchgeführt. Hierbei wurden folgende Verkehrsbelastungen für die Nachmittagsspitze ermittelt:



Abbildung 2: Ergebnisse der Kurzzeitzählung am 11.01.2022; hier dargestellt: Nachmittägliche Spitzenstunde

Hierbei ist anzumerken, dass die Verkehrsstärken am Nachmittag von ca. 14:00 bis 18:00 Uhr durchgehend hoch sind und dass die ermittelte Spitzenstunde für den gesamten Zeitraum repräsentativ ist.

Auffällig sind auch hier einerseits die hohen Schwerverkehrsanteile sowie die hohe Anzahl linkabbiegender Fahrzeuge aus der Rummenohler Straße in die Heedfelder Straße. Dieser starke Linksabbiegestrom ist auch die hauptsächliche Ursache für die langen Rückstaus auf der Rummenohler Straße:

- Im aktuellen Signalprogramm der Lichtsignalanlage werden beide Hauptrichtungen (also die Zufahrten Rummenohler Straße von Süden und von Norden) gleichzeitig freigegeben.
- Linksabbiegende Fahrzeuge in die Heedfelder Straße müssen also den bevorrechtigten Gegenverkehr erst vorbeilassen, bevor sie abbiegen können.
- Da nur ein gemeinsamer Fahrstreifen für Linksabbieger und Geradeausfahrer zur Verfügung steht, blockieren wartende Linksabbieger den gesamten Abfluss in dieser Zufahrt.
- Zum Ende der Grünphase können Fahrzeuge, die sich noch im Kreuzungsbereich befinden, abfließen. Es gibt jedoch abgesehen von diesem „Phasenwechsel“ keine Möglichkeit für Fahrzeuge aus der nördlichen Zufahrt frei, d. h. ohne Beachtung des Gegenverkehrs, abzufließen.
- Je stärker der Linksabbiegestrom, desto gravierender sind die Beeinträchtigungen.

Zur Verbesserung der Situation wurde ein Ingenieurbüro, das sich bereits mehrfach mit dieser Lichtsignalanlage beschäftigt hat und mit den örtlichen Gegebenheiten gut vertraut ist, beauftragt einen sogenannten Nachlauf einzurichten. Das bedeutet, dass

Fahrzeuge aus der nördlichen Zufahrt nach der gemeinsamen Grünzeit mit dem Gegenverkehr noch einen „Zuschlag“ erhalten, in dem sie ohne Beachtung des Gegenverkehrs abfließen können. Die Zeit, die für diesen Zuschlag nötig ist, muss den anderen Zufahrten gestrichen werden, sodass sich für die Zufahrt von der südlichen Seite der Rummenohler Straße sowie für die von der Heedfelder Straße, die Wartezeiten etwas verlängern werden und dass auch gelegentliche Rückstaus nicht ausgeschlossen werden können. Für die drastischen Rückstaus in der Zufahrt von Norden bedeutet diese Überplanung jedoch eine erhebliche Verbesserung. Die zu erwartenden Verbesserungen wurden mittels einer Simulation grob geprüft und sind in der Anlage „Simulationsergebnisse Rummenohl“ dargestellt.

Prüfung alternativer Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in Rummenohl

Neben der beauftragten Überplanung der Lichtsignalanlage wurde als Alternative geprüft, ob die Lichtsignalanlage komplett abgeschaltet werden könnte. Da der Bahnbetrieb bis zum Bahnhof Rummenohl wieder aufgenommen wurde und Rangierfahrten auch über den Bahnübergang geführt werden müssen, ist ein Abschalten der LSA jedoch nicht möglich.

Als eine weitere Alternative wurde die temporäre Einrichtung einer zweiten Fahrspur geprüft, sodass sowohl Geradeausfahrende, als auch Linksabbiegende einen eigenen Fahrstreifen nutzen können. Eine solche Abbiegespur bzw. eine Vorbeifahrgelegenheit an einem wartenden Kfz in Fahrtrichtung Süden könnte erst nach der Fußgänger-Furt eingerichtet werden. Dazu müsste der Bachdurchlass für die Befahrbarkeit, insbesondere durch Schwerverkehre, verstärkt werden. Außerdem würde bei einer minimal gewählten Fahrspur von 2,75 m Breite gerade eben die Möglichkeit gegeben sein, an einem einzigen wartenden Kfz vorbeizufahren, und das auch nur wenn es sich sowohl bei dem wartenden, als auch bei dem vorbeifahrenden Fahrzeug um einen Pkw handelt. Da eine Regelbarkeit der Nutzung nur für Pkw nicht möglich ist, sind riskante Versuche, auch mit größeren Fahrzeugen an einem wartenden Fahrzeug vorbeizufahren, zu erwarten. Eine solche potentiell gefährliche Situation darf nicht angeboten werden.

Fazit

Die Analyse der zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten belegen deutlich erkennbare Umfahrungsverkehre im Hagener Süden über die B54 und die L528 (Selbecker Straße). Auch in Teilen des restlichen Stadtgebiets (insbesondere in Eilpe und auf der Route Saarlandstraße – Heinitzstraße – Märkischer Ring) deuten die Daten leichte Auswirkungen durch die Sperrung der A45 an.

Es ist davon auszugehen, dass die Überplanung der Lichtsignalanlage in Rummenohl die derzeitigen Rückstauereignisse deutlich entschärfen wird. An der Tatsache, dass die B54 im Hagener Süden als Umfahrung für die Autobahnsperrung genutzt wird, wird dies jedoch nichts ändern. Es besteht im Gegenteil die Möglichkeit, dass die B54 durch die sich dann einstellenden kürzeren Reisezeiten wieder attraktiver für Umfahrungsverkehre wird. Jedoch ist es im Sinne der Anwohner im betroffenen Bereich die Verringerung der Rückstauereignisse prioritär zu behandeln.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

keine Auswirkungen (o)

Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

gez. Erik O. Schulz

Oberbürgermeister

gez. Henning Keune

Technischer Beigeordneter

gez. Sebastian Arlt

Beigeordneter

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Amt/Eigenbetrieb:

Stadtsyndikus

**Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ **Anzahl:** _____

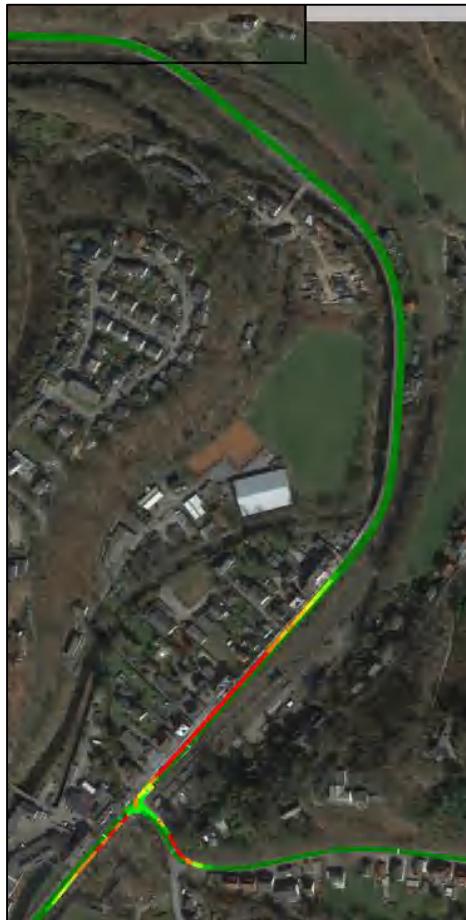


Simulationsergebnisse zur Überplanung der Lichtsignalanlage 831 in Rummenohl

Situation Analyse
(70s Umlauf, kein Nachlauf)



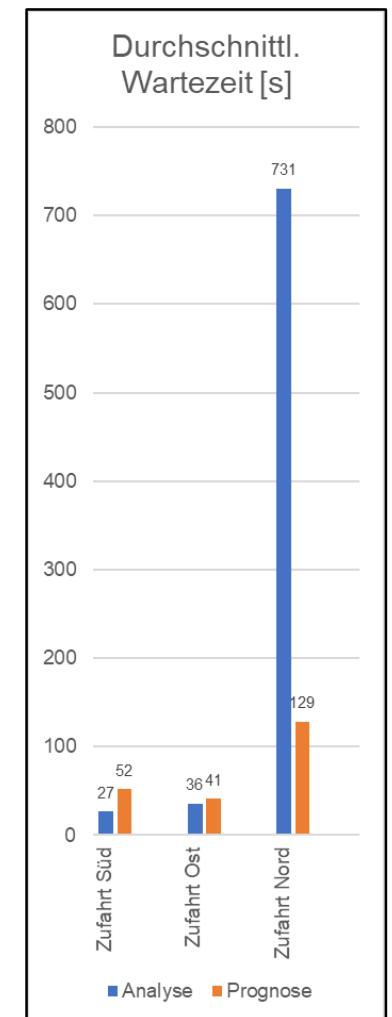
Situation Prognose
(90s Umlauf, Nachlauf für Zufahrt Nord)



Legende

Durschn.
Geschwindigkeiten

- > 30 km/h
- < 30 km/h
- < 25 km/h
- < 20 km/h
- < 15 km/h
- < 12,5 km/h
- < 10 km/h
- < 7,5 km/h
- < 5 km/h



- Ein Nachlauf führt zu erheblichen Verbesserungen für die nördliche Zufahrt und nur zu geringfügigen Verschlechterungen für die beiden anderen Zufahrten
- Simulationsergebnisse sind nur ein beispielhafter Entwurf – genaue Ergebnisse hängen vom Planungsergebnis des beauftragten Ingenieurbüros ab



MÄRKISCHER KREIS

LANDRAT

Herrn Bundeskanzler
Olaf Scholz
Bundeskanzleramt Berlin
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin

In Kopie

Herrn Bundeswirtschaftsminister
Dr. Robert Habeck
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
11019 Berlin

Herrn Bundesverkehrsminister
Dr. Volker Wissing
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Herrn Bundesfinanzminister
Christian Lindner
Bundesministerium für Finanzen
11016 Berlin

Per E-Mail vorab

Lüdenscheid, 22. Dezember 2021

Verkehrsnotstand für eine ganze Region: Neubau der Rahmedetalbrücke in Rekordzeit umsetzen und Schäden abmildern. Gesamtgesellschaftliches Interesse an Unterstützung einer der stärksten Wirtschaftsstandorte in Nordrhein-Westfalen und bundesweit.

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

zu Beginn dieses Schreibens möchten wir Ihnen herzlich zur Wahl zum Bundeskanzler unserer Bundesrepublik Deutschland gratulieren. Für diese Aufgabe wünschen wir Ihnen und

der neuen Bundesregierung im Namen aller Unterzeichner viel Erfolg und alles Gute im Sinne unserer Bürgerinnen und Bürger.

In der noch jungen Amtszeit wenden wir uns mit einem für den Märkischen Kreis und die gesamte Region Südwestfalen fundamental wichtigen Anliegen an Sie. Denn dieser Stellenwert muss der entstandenen Problematik eingeräumt werden: Der unverzügliche Neubau der Talbrücke Rahmede (Autobahn 45) und damit die Wiederherstellung der verkehrlichen Lebensader ist von nationalem Interesse und gesamtgesellschaftlicher Bedeutung.

Mit diesem gemeinsamen Appell geht ein starkes und geschlossenes Zeichen aus der gesamten Region einher. Im Schulterschluss von Gesellschaft, Politik, Wirtschaft, Kammern, Verbänden und vielen weiteren Beteiligten, kontaktieren wir Sie stellvertretend mit unseren Anliegen.

Der Kreistag des Märkischen Kreises hat am 9. Dezember eine Resolution verabschiedet. Bereits mehrere betroffene Städte und Gemeinden haben sich dieser angeschlossen. Auch die Kammern und Verbände haben Positionspapiere und Forderungskataloge verfasst. Mit diesem Schreiben möchten wir die Schwerpunkte dieser verschiedenen Initiativen bündeln und zusammenfassen.

Lobend hervorzuheben sind die bisherigen Zusammentreffen mit den beteiligten Stellen der Landesregierung, dem Bundesverkehrsministerium, der Autobahn GmbH, von Straßen.NRW, der Stadt Lüdenscheid und allen weiteren. Bedanken möchten wir uns für die spürbare Bereitschaft, sich aktiv gemeinsam der Aufgabe zu stellen. Dennoch bleiben schnelle gemeinsame Anstrengungen weiterhin zwingend nötig. Das Thema muss oberste Priorität erhalten. Jetzt geht es darum, gemeinsam Lösungen zu finden und parteiübergreifend sowie unter Beteiligung aller politischen Ebenen und gesellschaftlicher Akteure konkrete Maßnahmen einzuleiten. Schuldzuweisungen oder die Fehlersuche in der Vergangenheit helfen dabei nicht.

Herausforderungen: Corona, Starkregenereignisse und Verkehrsinfarkt

Durch die Sperrung der Sauerlandlinie, der Lebensader der gesamten Region, haben wir seit dem 2. Dezember einen deutlich spürbaren Verkehrsinfarkt erlebt. Dieser Notstand trifft Gebiete, die sich in der jüngsten Vergangenheit bereits mit großen Herausforderungen konfrontiert sehen. Zu den gesellschaftlichen wie wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie trafen die Starkregenereignisse im Juli die Region zusätzlich schwer. Beide Faktoren waren und sind mit schwerwiegenden Folgen für Infrastruktur, Wirtschaft und weitere Lebensbereiche verbunden.

So sind nach wie vor einige zentrale Verbindungen beschädigt. Hier kommt auch der Deutschen Bahn eine besondere Verantwortung zu, beispielsweise die Volmetalbahn schnell instand zu setzen, Linientaktungen zu erhöhen und vermehrt Güterverkehr über das Schienennetz zu realisieren. Gleisanschlüsse für Unternehmen und Industriegebiete sollten zukünftig wieder vermehrt in den Vordergrund rücken, um Güterverkehr über die Schiene

leiten zu können. Die Wiedereröffnung der Ruhr-Sieg-Strecke ist erfreulicherweise kürzlich erfolgt.

Zu den bestehenden Schäden und Sperrungen an der Verkehrsinfrastruktur kommt nun mit der Sperrung der Rahmedetalbrücke ein weiterer Aspekt. In Summe ist leider von existenziellen Bedrohungen und einer möglichen nachhaltigen Ausnahmesituation für die Region auszugehen.

Zuvorderst ist die Stadt Lüdenscheid ganz konkret betroffen. Hier hat die Verkehrsbelastung außerordentlich zugenommen. Aber auch in den umliegenden Kreisen, Städten und Gemeinden wird deutlich, dass der Verkehr sich seine Wege sucht. In der ganzen Umgebung ist eine enorme Zunahme der Verkehrsbelastung zu verzeichnen. Durch die spezifische Topografie des Sauerlandes und die Lage vieler unserer Städte und Gemeinden in Kerbtälern, wirkt sich dieses spürbar vor Ort aus. Das nachgeordnete Streckennetz der Bundes- und Landesstraßen, die teilweise noch vom Hochwassereignis beschädigt sind, können die zusätzlichen Verkehrsbelastungen nicht aufnehmen. Vielerorts führt diese besondere Situation dazu, dass zentrale Verbindungsachsen deutlich überlastet sind und damit große Probleme an nachgelagerten neuralgischen Punkten entstehen. Einige Stellen werden ihrerseits durch die zunehmende Belastung auch durch Schwerlastverkehr zu Nadelöhlen, die bei jeweiligem Ausfall weitere schwerwiegende Konsequenzen nach sich ziehen würden. Aus unserer Sicht reden wir in den kommenden Wochen, Monaten und Jahren über eine Operation am offenen Herzen – bei einem in vielerlei Hinsicht geschwächten Patienten.

Lebensader: Spezielle Topografie und kaum Ausweichrouten

Zwar gab die Autobahngesellschaft des Bundes nun bekannt, im kommenden Jahr allgemein insbesondere die Sanierung von Brücken in den Fokus zu rücken, die Priorität muss aber eindeutig auf der Sanierung und Wiederherstellung der Sauerlandlinie liegen. Anders als beispielsweise bei der Leverkusener Rheinbrücke gibt es entlang der A 45 keine Ausweichrouten und Alternativen. Die aktuellen Umleitungsstrecken für den Schwerlastverkehr bedeuten einen zeitlichen Mehraufwand von mehr als einer Stunde sowie fast 100 Kilometer Umweg. Das führt unabdingbar auch zu stärkeren Belastungen anderer Stellen im Verkehrsnetz im Ruhrgebiet, rund um Köln sowie allgemein an der A 3 und A 1. Jeden Tag passierten rund 64.000 Fahrzeuge die gesperrte Talbrücke, davon ca. 13.000 Lkw.

Wirtschaft: Existenzielle Bedrohung für eine der stärksten Wirtschaftsregionen

Besonders schwerwiegend sind die Auswirkungen für die heimische Wirtschaft. Wir sind eine der stärksten, wenn nicht die stärkste Industrie- und Wirtschaftsregion in NRW. Rund 10.000 Unternehmen und Betriebe sind alleine im Märkischen Kreis beheimatet und 50 Prozent der Beschäftigten arbeiten hier im produzierenden Gewerbe. Weitet man diese Betrachtung auf die Auswirkungen der Situation auf ganz Südwestfalen, das südliche Ruhrgebiet und den Oberbergischen Kreis aus, wird die Dringlichkeit offensichtlich. Die volkswirtschaftlichen Schäden sind nicht bezifferbar und es droht der Verlust tausender Arbeitsplätze.

Wie wichtig eine intakte Infrastruktur und wie immens die Auswirkungen aktuell sind, zeigen die Ergebnisse einer Blitz-Umfrage der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer zu Hagen (SIHK) unter 466 Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistungen im Märkischen Kreis, Hagen und dem südlichen Ennepe-Ruhr-Kreis: Jedes zweite Unternehmen berichtet von Umsatzrückgängen wegen der Sperrung. 75 Prozent der Unternehmen melden deutlich längere Anfahrtszeiten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zwei von drei Unternehmen berichten von gestörten Lieferketten und jedes dritte Unternehmen benötigt mehr Fahrzeuge und Fahrer für Gütertransporte. Alarmierende 16 Prozent der Unternehmen befürchten drohende Produktionsausfälle beispielsweise aufgrund der mangelnden Verfügbarkeit und schlechter Anlieferungsmöglichkeiten von Rohstoffen. Auch das regionale Handwerk ist nachhaltig betroffen. Jeder zweite Betrieb fürchtet Kundenausfälle und unterbrochene Lieferketten. Gut zwei Drittel aller Handwerker gehen von Umsatzeinbußen aus, so eine Blitzumfrage der Kreishandwerkerschaft Märkischer Kreis.

Selbst wenn es gelingt, die Rahmede-Brücke in einigen Monaten wieder für PKW freizugeben, hätte eine langfristige Sperrung für LKW weiterhin Auswirkungen auf die Wirtschaft. Jeweils um die 15 Prozent der regionalen Unternehmen befürchten Liquiditätsengpässe bzw. einen Eigenkapitalrückgang, etwa drei Prozent der Unternehmen können eine drohende Insolvenz nicht ausschließen. Auch persönlich wurden uns von Unternehmern erste Überlegungen zu Standortverlagerungen und Betriebsschließungen zugetragen. Die sich ergebenden dauerhaften Wettbewerbsnachteile und Kostensteigerungen werden über einen längeren Zeitraum zu betriebswirtschaftlichen Existenzängsten führen. Die betroffene Region zeichnet sich durch stark überdurchschnittliche Beschäftigungsquoten im produzierenden Gewerbe aus. Deshalb müssen für die oft rohstoff- und materialintensiven Prozesse die Lieferketten sowie die entsprechende Logistik sichergestellt sein.

Die Verbände beschreiben es in einem gemeinsamen Papier wie folgt: „Ein Fundament Südwestfalens als stärkste Industrieregion NRW ist der interregionale Straßengüterverkehr, für den die alte Rahmede-Brücke dauerhaft gesperrt sein wird. Das dichte regionale Wertschöpfungsnetz insbesondere der Industrie Südwestfalens hängt jedoch existenziell am reibungslosen Verkehr auf der A 45, wenn Werkstoffe und Materialien in verschiedenen Fertigungsstufen transportiert werden. Zudem sind überregionale Logistikketten getroffen, die stundengenau an Übergabepunkten in der ganzen Republik getaktet sind. Diese drohen deutschlandweit aus dem Takt zu geraten.“

Die Sperrung der Brücke ist mit einer langen Kette von direkten und indirekten Folgen verbunden, die sich sowohl kurzfristig als auch langfristig auf die Zukunftsfähigkeit der Region auswirken werden. Aus diesem Grund sind auch akute finanzielle Hilfen zum Ausgleich der entstandenen Schwierigkeiten für Gewerbe, Industrie, Handel und Anwohner zwingend geboten.

Gesellschaftliche Folgen: Lebensqualität, Sicherheit und dauerhafte Belastung

Neben den Auswirkungen für den Industrie- und Wirtschaftsstandort sind unterschiedlichste Lebensbereiche betroffen. Anwohner sind besonders durch den Schwerlastverkehr, der sich

nun hauptsächlich auf innerstädtischen Ausweichrouten in der ganzen Region wiederfindet, mit starker Lärmbelastung, Umweltbelastungen und Staus konfrontiert. An vielen Stellen führt der zunehmende Verkehr auf dafür nicht ausgelegten Straßen zu Gefahrenquellen für Anwohner oder auch auf Schulwegen. In Lüdenscheid sind aufgrund der zu langen Anfahrtszeiten aktuell die Feuerwehrgerätehäuser durch ehrenamtliche Kräfte dauerhaft besetzt. Auch Rettungsdienste und Polizei sehen sich mit Problemen aufgrund der verstopften Straßen ebenso beschäftigt, wie mit einem erhöhten Einsatzaufkommen durch die Verkehrsüberwachung. Es entstehen Probleme bei der Post- und Paketzustellung, bei Winterdiensten und vielen mehr. Ein weiteres konkretes Beispiel sind die Auswirkungen in der Gesundheitsversorgung, beispielsweise bei mobilen Pflegediensten und Krankentransporten. Durch die verkehrliche Belastung entstehen zusätzliche Herausforderungen für das Gesundheitssystem.

Darüber hinaus sind zehntausende Pendler in der gesamten Region tagtäglich betroffen. Diese Facetten der durch die Brückensperrung entstandenen Problemlage führt in Summe zu einer enorm verminderten Lebensqualität für viele Menschen in der gesamten Region. Ergänzend dazu birgt der Status Quo mit den vielen benannten negativen Auswirkungen das Risiko, den schon jetzt bestehenden Fachkräftemangel in vielen Branchen und Bereichen weiter zu verstärken und trägt nicht zu einem positiven Imagegewinn der Region bei. Erste Fälle von Versetzungsanträgen sind bereits bekannt worden.

Forderungen: Akute Hilfe, schneller Neubau und langfristige Unterstützung

Aus diesen nun ausführlich beschriebenen Gründen möchten wir Sie eindringlich bitten, sich auch persönlich diesem Thema nach Kräften und mit Nachdruck anzunehmen. Folgende konkrete Maßnahmen sind aus unserer Sicht wichtig:

1.) Akute Hilfe

Der erste Schritt ist die schnelle Ertüchtigung der bestehenden Brücke, um möglichst zeitnah zumindest den PKW-Verkehr wieder über die Talbrücke leiten zu können. Darüber hinaus müssen gemeinsam mit der Landesregierung finanzielle Hilfen auf den Weg gebracht werden. Die weitere enge Abstimmung und transparente Kommunikation zwischen den beteiligten Stellen ist unabdingbar. Alle Maßnahmen müssen abgestimmt und gemeinschaftlich umgesetzt werden.

2.) Beschleunigter Neubau der Talbrücke

Vor dem Hintergrund der aufgeführten Aspekte ist es keineswegs vermassen, von einem gesamtgesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Interesse in Bezug darauf zu sprechen, dass die A 45 als Lebensader einer ganzen Region schnell wieder uneingeschränkt nutzbar ist. Aus diesem Grund sind weitere Bestrebungen des Bundesgesetzgebers sowie der ausführenden Stellen nötig, um notwendige Infrastrukturmaßnahmen wie diese durch verfahrensvereinfachende Regelungen voranzutreiben. Ein Ersatzneubau sollte ohne ein langwieriges Planfeststellungsverfahren ermöglicht werden.

Auch weitere Prozesse und Bauarbeiten müssen eine konsequente Beschleunigung erfahren. Beispielsweise ebenfalls im Hinblick auf Vergabeverfahren und Ausschreibungen. Dabei sollte eine Parallelisierung des Verfahrens überall dort, wo es im Rahmen der Projektierung und Umsetzung möglich ist, zur Anwendung kommen, um die Planungs- und Bauzeit soweit wie es geht zu verkürzen. Dabei müssen auch Möglichkeiten des europäischen Vergaberechtes und Erfahrungen aus Italien (vereinfachtes Vergabeverfahren nach Art. 32 EU-Vergabberichtlinie) miteinbezogen werden. Auch wäre es zu begrüßen, wenn – soweit es nötig werden sollte – gesetzgeberische Maßnahmen zur Beschleunigung geprüft würden. Das Ziel ist ein Neubau in Rekordzeit, der als Blaupause für weitere Ersatzbauten dient.

3.) Langfristige Unterstützung der Region und Infrastrukturmaßnahmen

Die nun über Jahre zu prognostizierende Mehrbelastung des Straßennetzes führt zu einem langfristig verschlechterten Zustand der Verkehrsinfrastruktur in der gesamten Region. Aus der aktuellen Situation gilt es, die richtigen Lehren zu ziehen. Sie hat gezeigt, wie fragil und gleichzeitig elementar ein intaktes Autobahn- und Straßennetz besonders für eine ländlich geprägte, starke Wirtschaftsregion ist. In Zukunft müssen sich die Bürgerinnen und Bürger sowie unsere Unternehmen und Betriebe auf eine belastbare Infrastruktur verlassen können. Deshalb ist es im gemeinsamen Interesse, nachhaltig das vorhandene Straßen- und Schienennetz in Südwestfalen zu ertüchtigen. Dabei sind finanzielle Hilfen für die betroffenen Kreise, Städte und Gemeinden notwendig.

Die A 45 als „Lebensader des Sauerlandes“ wurde in den 1960er Jahren als zweite Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Süddeutschland gebaut. Sie ist an vielen Stellen stark in die Jahre gekommen und der gestiegenen Belastung langfristig nicht gewachsen. Um ähnliche Vorfälle, wie die Sperrung der Talbrücke Rahmede, zukünftig zu vermeiden, muss die A 45 grundhaft und kontinuierlich in einen belastbaren und zukunftssicheren Zustand versetzt werden.

Ganz herzlich bedanken wir uns schon jetzt für die Unterstützung der Bundesregierung und der Bundesministerien. Auch darf ich für alle Unterzeichner und damit das breite gesellschaftliche Bündnis der Region sprechen, wenn ich sage, dass die beteiligten Stellen nach allen Kräften dabei unterstützen werden, diese historische Aufgabe gemeinsam zu meistern. Dabei erwarten wir die größtmögliche Rückendeckung seitens des Bundes. Die Region darf mit diesen schwerwiegenden Herausforderungen nicht alleine gelassen werden. Sie braucht konkrete Zusagen und echte Perspektiven.

Persönlich stehe ich Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Marco Voge



Nezahat Baradari MdB



Inge Blask MdL



Thomas F. Bock
Kreishandwerksmeister
Kreishandwerkerschaft MK



Michael Brosch
Bürgermeister
Stadt Halver



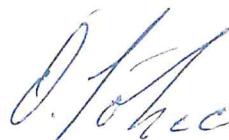
Gordan Dudas MdL



Angela Freimuth MdL



Dr. Ralf Geruschkat
Hauptgeschäftsführer
SIHK zu Hagen



Özgür Gökce
Geschäftsführer
Märkischer
Arbeitgeberverband



Dr. Frank Hoffmeister
Vorsitzender
Arbeitgeberverband
Lüdenscheid e.V.



Eva Irrgang
Landrätin
Kreis Soest



Dirk Jedan
Hauptgeschäftsführer
Kreishandwerkerschaft MK



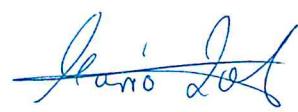
Michael Joithe
Bürgermeister
Stadt Iserlohn



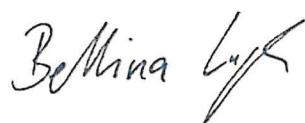
Uwe Kober
Bürgermeister
Stadt Altena



Christian Lepping
Geschäftsführer
Arbeitgeberverband
Lüdenscheid e.V.



Mario Löhr
Landrat
Kreis Unna



Bettina Lugk MdB



Theo Melcher
Landrat
Kreis Olpe



Horst-Werner Maier-Hunke
Vorsitzender
Märkischer
Arbeitgeberverband



Hubertus Mühling
Bürgermeister
Stadt Balve



Andreas Müller
Landrat
Kreis Siegen-Wittgenstein



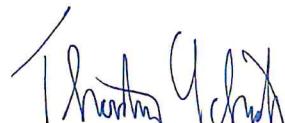
Florian Müller MdB



Jan Nesselrath
Bürgermeister
Stadt Meinerzhagen



Olaf Schade
Landrat
Ennepe-Ruhr-Kreis



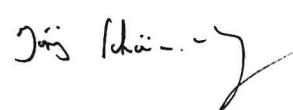
Thorsten Schick MdL



Uwe Schmalenbach
Bürgermeister
Gemeinde Herscheid



Karl Schneider
Landrat
Hochsauerlandkreis



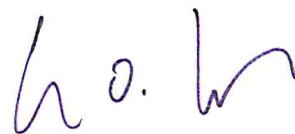
Jörg Schönenberg
Bürgermeister
Gemeinde Schalksmühle



Prof. Dr. Roland Schröder
Bürgermeister
Stadt Menden



Ulrich Schulte
Bürgermeister
Stadt Plettenberg



Erik O. Schulz
Oberbürgermeister
Stadt Hagen



Ralf Schwarzkopf
1. Stellvertretender Landrat



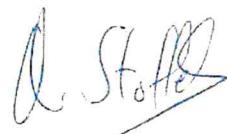
Christian Schweitzer
Bürgermeister
Stadt Hemer



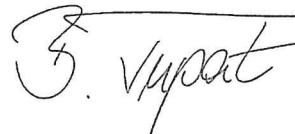
Andreas Späinghaus
Bürgermeister
Stadt Werdohl



Olaf Stelze
Bürgermeister
Stadt Kierspe



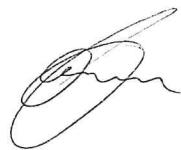
Ralf Stoffels
Präsident
SIHK zu Hagen



Birgit Tupat
Bürgermeisterin
Gemeinde Nachrodt-
Wiblingwerde



Johannes Vogel MdB



Sebastian Wagemeyer

Bürgermeister
Stadt Lüdenscheid



Antonius Wiesemann

Bürgermeister
Stadt Neuenrade



Christian Will
Kreishandwerksmeister
Kreishandwerkerschaft MK



Paul Ziemiak MdB