

Bauindustrie als Partner der Städte und Gemeinden

Liebe Leserinnen und Leser,

um die Tragfähigkeit unserer Brücken im nordrhein-westfälischen Straßennetz ist es zur Zeit nicht gut bestellt. Ein großer Teil davon, insgesamt 12.000, befindet sich in der Baulastträgerschaft der Kommunen. Städte und Gemeinden müssen also die Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb aufbringen. Eine Mammutaufgabe in Zeiten leerer Kassen und für die meisten Kommunen nicht finanzierbar. Aber je weiter wir die dringend notwendigen Sanierungen nach hinten verschieben, desto höher werden die Kosten

für Instandhaltung und Neubau. Bund und Länder sind in der Verpflichtung, den Kommunen zu helfen. Dabei ist es auch an der Zeit, über alternative Finanzierungen wie Öffentlich-Privat-Partnerschaften nachzudenken. Wenn der Investitionsstau nicht bald aufgelöst wird, nimmt unser Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen nachhaltig Schaden. Das müssen wir im Sinne der Menschen, die für dieses Land leben und arbeiten, verhindern.

In dieser aktuellen Ausgabe der Bau Kommunal konzentrieren wir uns auf das Schwerpunktthema „Brückensani-

erung“. Wir haben den aktuellen Stand der Diskussion, Positionen, Fakten sowie neue Erkenntnisse aus einer Studie des Instituts für Urbanistik für Sie zusammen gestellt und wünschen Ihnen eine informative Lektüre.

Auf einen offenen Dialog freut sich

Ihre Beate Wiemann

Editorial



Prof. Beate Wiemann,
Hauptgeschäftsführerin des
Bauindustrieverbandes NRW

Kommentar von Prof. Beate Wiemann

Neue Brücken braucht das Land

Düsseldorf. „Die Bauindustrie NRW ist mit ihren Produkten und Dienstleistungen ein wichtiger Partner für den Erhalt der Infrastruktur. Funktionstüchtige Straßen, Brücken, Bauwerke und Industrieanlagen sind das Rückgrat unserer wirtschaftlichen Entwicklung, sorgen für gesellschaftlichen Wohlstand und Wachstum. Nur durch konsequente und langfristige Investitionen in Bauleistungen wie Instandhaltung, Sanierung und Ausbau kann ein Nährboden für private Anschlussinvestitionen bereitet werden.“

Nordrhein-Westfalen (NRW) verfügt über 7.000 Kilometer Bundesautobahnen und -straßen, über 5.000 Kilometer Schienenwege und mehr als 700 Kilometer Wasserwege. NRW ist Heimat für mehr als 18 Millionen Menschen, zahlreiche Unternehmen der Groß- und Schwerindustrie sowie für unzählige weltweit agierende Mittelständler, oftmals Weltmarktführer. Ein Ballungsgebiet, das sowohl im beruflichen als auch im privaten Bereich auf eine verlässliche Infrastruktur angewiesen ist!

Belastung für die Volkswirtschaft.

Die Verlässlichkeit und Belastbarkeit der Verkehrsinfrastruktur gerät jedoch seit einiger Zeit bedrohlich ins Wanken. 375 Straßenbrücken und 1400 Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen sind dringend sanierungsbedürftig oder müssen vollständig neu gebaut werden. Unterbleiben die notwendigen Investitionen, leidet unsere Volkswirtschaft nachhaltig. Wie zum Beispiel bei den Teil- oder zeitweiligen Vollsperrungen auf der Rheinbrücke der A1 in Lever-

[Fortsetzung auf Seite 2](#)

INHALT DIESER AUSGABE

Bauindustrie als Partner der Städte und Gemeinden	1
Neue Brücken braucht das Land	1
10.000 kommunale Straßenbrücken marode	2
„Sieben Milliarden Euro für Brücken in NRW“	4
Gemeinsam für eine zukunftsfähige Infrastruktur	5
Gemeinsames Positionspapier zu Verkehrsinfrastruktur und Standortqualität	5
Gebündelte Fachkompetenz	6

kusen. Die Konsequenzen sind höhere Spritkosten, erhöhter CO2 Ausstoß, steigende Arbeitskosten und längere Fahrzeiten für den LKW-Transport. Und das in einem Bundesland, das als Logistikkreuz und Verteilungszentrum Europas gilt. Dabei stehen uns die größten Herausforderungen durch die prognostizierten Zuwächse im Güterverkehr der Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam noch bevor! Abhilfe schafft hier ausschließlich ein entschlossener und schneller Ausbau der Straßen-, Schienen- und Wasserwege.

Stauland Nr. 1. Tägliche Staus und Umleitungen geben bereits heute einen Vorgeschmack, in welcher prekären Situation Nordrhein-Westfalen ohne entschiedenes Gegensteuern geraten wird. Nordrhein-Westfalen gilt gemeinhin als Stauland Nummer eins. Jahrelang wurden notwendige Instandhaltungsmaßnahmen bei Straßen und Brücken unterlassen, was dringende Sanierungen nun unnötig verzögert und verteuert. Auf Seiten der Politik ist endlich eine gewisse Sensibilität für dieses Thema zu vernehmen. Infrastrukturinvestitionen gelten wieder als Zukunftsinvestitionen und die Infrastruktur erhält einen ihrer Bedeutung entsprechenden Stellenwert. Nordrhein-Westfalens Bauminister Groschek reagiert mit

seiner Kampagne „Wir reparieren Deutschland“ auf die offenkundigen Mängel. Kontinuierliche Sanierung mit planbaren und verlässlichen Investitionsmitteln muss Vorrang vor herausgezögerten und verspäteten Rettungsmaßnahmen erhalten. Ausschließlich durch eine deutlich verbesserte finanzielle Ausstattung der Bauhaushalte bei Bund und Land und durch ein Mehr an Investitionen in Instandhaltung, Sanierung und Ausbau kann der Herausforderung begegnet werden. Ein deutlich erhöhtes finanzielles Volumen stellt die Basis dafür dar, Missstände angehen und langfristig beheben zu können. Zu lange waren Bauhaushalte die „Steinbrüche“ der Politik und erste Adresse für Kürzungen und Einsparungen. Die Resultate lassen sich heute in Form von Schlaglöchern, nicht tragfähigen Brücken und versäumten Ausbauprojekten ausmachen. Der Staat muss seiner Verantwortung auf verschiedenen Wegen entschlossener nachkommen.

Zweckgebundene Einnahmen. Die Einnahmen aus dem Straßenverkehr über die Kfz-Steuer, die Mineralölsteuer, die Ökosteuer oder die Mehrwertsteuer müssen zielgerichteter wieder der Infrastruktur zukommen. Eine Zweckbindung der Einnahmen wäre der richtige Ansatz, um bedarfs-

gerecht zu reinvestieren. Neben der Ausweitung und Reinvestition staatlicher Mittel ist eine Mischfinanzierung durch Nutzergebühren anzustreben. Diese wendet das Verursacherprinzip zum Wohle aller an. Eine Ausweitung der bestehenden LKW-Maut in der Breite auf kleinere Fahrzeuge und in der Tiefe auf weitere Bundes- sowie auf Landes- und Kommunalstraßen ist sinnvoll und effizient. Zugleich darf diese Ausweitung der LKW-Maut nicht als Blaupause für Kürzungen im regulären Haushalt genutzt werden, sondern muss vielmehr eine „on-top-Finanzierung“ darstellen.

In ähnlicher Weise ließe sich von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) profitieren. Diese schaffen Potentiale, wo vorerst keine Realisierungschancen bestehen. Gerade bei Großprojekten wie dem Autobahnbau stellen ÖPP-Projekte im Einzelfall eine wirtschaftlichere Alternative zur konventionellen Vergabe und Finanzierung dar.

Verdeutlicht wird die Dringlichkeit des Handlungsbedarfes durch einen von der Bauindustrie NRW initiierten Zusammenschluss der NRW-Wirtschaft, die die essentielle Bedeutung einer funktionstüchtigen Verkehrsinfrastruktur in einem gemeinsamen Positionspapier festgeschrieben hat. ■

Deutsches Institut für Urbanistik veröffentlicht Studie

10.000 kommunale Straßenbrücken marode

Berlin/Düsseldorf. Über 10.000 kommunale Straßenbrücken müssen bis 2030 ersetzt werden. Das sind rund 15 Prozent der insgesamt 66.700 kommunalen Straßenbrücken in ganz Deutschland. Darüber hinaus befindet sich jede zweite Brücke in einem schlechten Zustand und muss dringend saniert werden. Dies geht aus der Studie „Ersatzneubau Kommunale Straßenbrücken“ des Instituts für Urbanistik (Difu) hervor, die im Auftrag des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI), des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie (HDB), des Bundesverbandes Baustoffe – Steine und Erden (BBS) und der Wirtschaftsvereinigung Stahl (WV Stahl) erstellt wurde. Damit liegen erstmals deutschlandweit belastbare Daten zur Zahl, Länge, Fläche sowie zum Zustand der Straßenbrücken in kommunaler Baulast vor. Die Studie wurde am 30. September in Berlin gemeinsam von den Verbänden präsentiert.

Ein großer Teil der Straßen in Deutschland befindet sich in der Baulastträgerschaft der Kommunen. Städte, Kreise und Gemeinden sind für Bau, Unterhalt und Betrieb zuständig und müssen die Kosten dafür tragen. Dies gilt nicht nur für Straßen, sondern auch für Straßenbrücken. Die rund

67.000 Straßenbrücken, für die die Kommunen zuständig sind, befinden sich häufig in schlechtem oder gerade noch ausreichendem baulichen Zustand. Die dafür notwendigen Investitionsmittel für den Ersatz von Brücken beziffert das Institut auf rund elf Milliarden Euro bis 2030, hin-

zu kommen nach grober Schätzung etwa fünf bis sechs Milliarden Euro für den Ersatz von Brückenteilen.

NRW: 12.000 Brücken in kommunaler Trägerschaft. „Es ist kein Ende der Schreckensmeldungen in Sicht. Die Verkehrsinfrastruktur von Nord-



Die Rheinbrücke der A1 bei Leverkusen

Foto: Straßen.nrw

rhein-Westfalen fährt ohne Brücken in die Zukunft. Bund, Land und Kommunen müssen endlich gemeinsam beginnen, den Sanierungsstau aufzulösen“, kommentierte Prof. Beate Wiemann, Hauptgeschäftsführerin des Bauindustrieverbandes NRW das Difu-Gutachten „Ersatzneubau Kommunale Straßenbrücken“. In NRW stehen insgesamt mehr als 12.000 Brücken in kommunaler Trägerschaft. Mit über 9.000 Brücken liegen die Gemeindestraßen klar vorn. Fast 45 Prozent dieser Brücken wurden zwischen 1960 und 1980 erbaut. Diese erreichen nun ihr „kritisches Alter“. Der Ersatzneubaubedarf ist zu je einem Drittel bei Brücken mit Erbauung vor dem zweiten Weltkrieg, bis 1960 und zwischen 1960 und 1980 gegeben. Anders ausgedrückt: 35 Prozent aller neuzubauenden Brücken stammen aus der Vorkriegszeit. Angesichts von zehn Prozent Ersatzneubaubedarf in NRW erwächst ein Investitionsbedarf von 2,46 Milliarden Euro bis 2030. Dies sind jährlich mehr als 144 Millionen Euro zusätzlich allein für die Sanierung und den Neubau kommunaler Brücken.

NRW ist negativer Spitzenreiter. Die Zahlen verdeutlichen einmal mehr, so die Hauptgeschäftsführerin, dass Nordrhein-Westfalen mit diesem immensen Neubau- und Sanierungsbedarf kommunaler Brücken negativer Spitzenreiter in Deutschland ist. Die Verkehrsinfrastruktur würde dadurch gleich doppelt belastet. Zum Einen ächzten die kommunalen Brücken unter dem hohen Verkehrsaufkommen in NRW. Zum Anderen befänden sich die kommunalen Brücken in NRW in einem bundesweit besonders schlechten Zustand. „Der Sanierungsbedarf wächst auch in kommunaler Hand unaufhaltsam. Die Instandhaltungskosten heute noch nicht bedrohlich kaputter Brücken

kommen noch hinzu“, erläuterte Beate Wiemann weiter. Jeder Aufschub von Sanierungsarbeiten erhöhe die späteren Kosten von Instandsetzung oder Neubau und fördere Ausweichverkehre. Diese Ausweichverkehre würden wiederum zur Belastung für Bewohner und die Ausweichbrücken und -straßen. So verursache beispielsweise die Sperrung der Leverkusener Autobahnbrücke eine dreifache Verkehrsbelastung der Mülheimer Brücke in Köln.

„Wir schauen auf die neuesten Zahlen der kommunalen Verschuldung in NRW und blicken dann mit großer Sorge auf den Zustand der kommunalen Brücken. Bund und Landesregierung sind in der Pflicht, ihren finanziellen Beitrag zur Unterstützung der Kommunen zu leisten. Angesichts des immensen Investitionsbedarfes werden außerdem die Vorteile von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften in der Verkehrsinfrastruktur einmal mehr deutlich“, betonte Wiemann.

500 Millionen Investitionsdefizit. Der Sanierungs- und Erneuerungsbedarf betrifft Kommunen deutschlandweit gleichermaßen. Sind im Osten überproportional viele Brücken betroffen, die vor 1945 gebaut wurden, so befinden sich im Westen viele Brücken mittlerweile „im kritischen Alter“ und müssten bald erneuert werden. Von den laut Difu-Studie 10.000 kommunalen Brücken, die komplett ausgetauscht werden müssen, sei nach Auskunft der befragten Kommunen bisher nur bei etwa der Hälfte eine tatsächliche Sanierung geplant. Dies führe grob geschätzt zu einem jährlichen Investitionsdefizit von 500 Millionen Euro. Dabei haben kleine Gemeinden gemessen an der Einwohnerzahl überproportional viele Brücken mit „Ersatzneubaubedarf“ und damit den höchsten Investi-

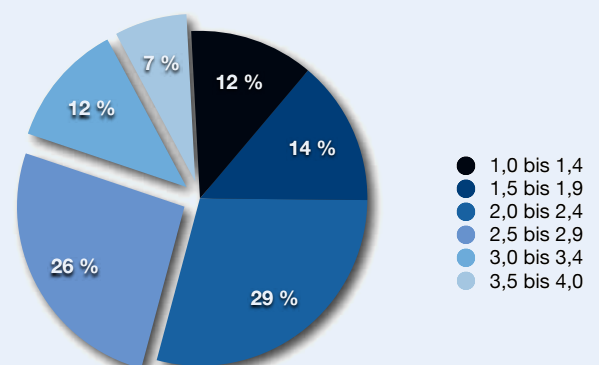
onsbedarf pro Kopf. Absolut gesehen haben allerdings Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern den höchsten Investitionsbedarf, da sie mehr und größere Brücken besitzen.

Die Unterfinanzierung der Kommunen beim Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur ist offensichtlich. Straßenbrücken sind komplexe und sehr teure Ingenieurbauwerke. Der jetzige Investitionsstau stellt jedoch zunehmend eine Gefahr für die Leistungsfähigkeit des Straßensystems in Deutschland dar. Hier entsteht dringender Handlungsbedarf. Ein mehrjähriges Brückenerneuerungsprogramm könnte den Investitionsstau auflösen, der insbesondere durch eine Häufung des vorzeitigen Ablaufs der Lebensdauer von Brücken aus den 50iger bis 70iger Jahren resultiert. ■

Brücken nach Zustandsnoten

Knapp die Hälfte der kommunalen Brücken weist nur noch ausreichende (Note 2,5 bis 2,9) oder schlechte (Note ab 3,0 und höher: Von diesen 19 % ca. Dreiviertel – 15 % – mit Ersatzneubaubedarf)

Schlechte Zustandsnoten sind überproportional häufig in den neuen Bundesländern und in kleinen Gemeinden.



Quelle: Difu-Umfrage „Ersatzneubau kommunaler Straßenbrücken“ 2013

„Sieben Milliarden Euro für Brücken in NRW“

Düsseldorf. „Die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen benötigt dringend mehr Investitionen aus Steuermitteln und Mauteinnahmen. Andernfalls werden Sperrungen von Straßen und Brücken in Zukunft zur Regel. Unsere Brücken auf Autobahnen, Bundesstraßen und in den Kommunen benötigen sieben Milliarden Euro“, so kommentierte Martin Schlegel, Präsident des Bauindustrieverbandes NRW, die momentane Situation der Infrastruktur im bevölkerungsreichsten Bundesland. Anlass für diese erneuten Forderungen der Bauindustrie war die Sonder-Verkehrsministerkonferenz am 2. Oktober 2013 in Berlin. „Der immense Neubau- und Sanierungsbedarf verlangt nach schneller und qualifizierter Planung. Das stellt auch die Verkehrsministerkonferenz fest. Straßen.NRW wurde in den letzten Jahren personell ausgetrocknet. Dieser Trend muss umgekehrt und neues qualifiziertes Personal eingestellt werden“, schlussfolgerte Schlegel.

Chronisch unterfinanziert. Aus Sicht der Bauindustrie NRW ist die Verkehrsinfrastruktur im bevölkerungsreichsten Bundesland chronisch unterfinanziert. Dies sei auf eine Vielzahl von Gründen zurückzuführen. Der Bund nutze die Einnahmen aus dem Verkehr wie Kfz-, Mineralöl- oder Ökosteuer zu wenig für den Erhalt und Neubau von Straßen und Brücken. Vielmehr fließe das Geld ungebunden in den allgemeinen Haushaltstopf. Die Länder investierten seit langem Jahr für Jahr weniger in Straßen, Schienen- und Wasserwege. Im Jahr 1980 betrug die Investitionen des Landesstraßenbaus in Nordrhein-Westfalen noch fast 280 Millionen Euro, 1990 lagen die Investitionen bei ungefähr 190 Millionen Euro und für 2013 seien gerade einmal noch Investitionen von 140 Millionen Euro vorgesehen, so Bauindustriepäsident Martin Schlegel. Damit fahre die Verkehrsinfrastruktur in NRW zunehmend auf Verschleiß. Darüber hinaus sei auch die Zukunft der Zuweisungen an die Kommunen unsicher. Die Entflechtungsmittel liefen in wenigen Jahren ebenso aus wie die Regionalisierungsmittel, eine Weiterfinanzierung ist bislang ungeklärt.

Drängender Bedarf. Die Bauindustrie NRW wirbt seit langem für eine Doppelstruktur aus Steuermitteln und Nutzerfinanzierung. „Eine Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen ist unzweifelhaft notwendig“, betonte Martin Schlegel. „Die Einbeziehung der Landes- und Kommunalstraßen muss in einem zweiten Schritt folgen. Dies gilt ebenso für die Ausweitung auf kleinere LKW ab 3,5 Tonnen Gewicht.“ Das erst kürzlich veröffentlichte Gutachten des

Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) zum Investitionsbedarf bei kommunalen Brücken verdeutliche den drängenden Ersatzneubau- und Sanierungsbedarf. NRW-Verkehrsminister Michael Groschek schätzt den Sanierungsbedarf für Brücken auf Autobahnen und Bundesstraßen im Land auf 4,5 Milliarden Euro, hinzu kommen noch die kommunalen Brücken. Hier spricht das Difu-Gutachten von rund 2,5 Milliarden Euro Ersatzneubaubedarf bis 2030.

Der Bauindustriepäsident brachte den drängenden Bedarf mit klaren Fakten auf den Punkt: „Allein sieben Milliarden Euro brauchen wir für die Brücken in Nordrhein-Westfalen und 15 Prozent der kommunalen sowie nahezu alle Brücken auf der A 45 müssen erneuert werden.“ Diese Zahlen sprächen für sich und sollten für die Entscheidungsträger politischer Weckruf genug sein, so Schlegel wörtlich.

Neben der Zweckbindung der Mittel sieht die Bauindustrie NRW vor allem eine langfristige Perspektive bei Planung und Umsetzung als wichtigsten Punkt. Der stetige und langfristig orientierte Erhalt von Verkehrsinfrastruktur senke auf Dauer die Kosten. Spontane Notmaßnahmen an Straßen und Brücken würden nachhaltig wegfallen.

Sonderkonferenz einigt sich auf Vorschlags-Paket zur Finanzierung.

Angesichts dieser massiven Verkehrsprobleme durch Verschleiß und einer Finanzierungslücke von jährlich rund 7,2 Milliarden Euro für den Erhalt und Betrieb von Straßen, Schienen und Wasserwegen verständigten sich die Verkehrsminister der Länder in ihrer Sondersitzung auf ein Vorschlags-Pa-

ket zur nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Die Politiker waren sich einig, dass zusätzliche Gelder vom Bund sowie eine Ausweitung der LKW-Maut für die Sanierung der Infrastruktur notwendig sind. 2,7 Milliarden Euro jährlich sollten demnach für Sanierungsprojekte aus Bundesmitteln in einem Sondervermögen angelegt werden und den Sanierungsstau auflösen. Das Gremium folgte im Wesentlichen dem 14 Punkte umfassenden Papier der Experten-Kommission unter Leitung des ehemaligen SPD-Bundesministers Kurt Bodewig. Darin plädieren die Experten u.a. für eine deutliche Ausweitung der LKW-Autobahnmaut auf weitere Straßen und kleinere Lastwagen. „Eine Ausweitung der entfernungsabhängigen LKW-Maut auf alle Bundesstraßen erbringt 2,3 Milliarden Euro für alle Verkehrsträger. Die Realisierung dauert rund drei Jahre“, heißt es in dem Papier. Eine weitere Einbeziehung von Lkw ab 7,5 Tonnen erbringe 0,6 Milliarden Euro und ab 3,5 Tonnen zusätzlich rund 0,3 Milliarden Euro, haben die Experten errechnet. Als weitere Optionen wird eine Ausweitung auf das nachgeordnete Netz, beginnend mit den Landesstraßen, genannt. Diese bringe bei LKW ab 12 Tonnen zusätzlich etwa 0,8 Milliarden Euro pro Jahr. „Die zusätzliche Einbindung von LKW ab 3,5 Tonnen generiere weitere 0,4 Milliarden an Einnahmen. Die Einbindung ist mit einer Vorlaufzeit von über einer Wahlperiode zu kalkulieren“. Die PKW-Maut wird in dem Bodewig-Papier für die weiter fehlenden Mittel allerdings nicht völlig ausgeschlossen. „Hinsichtlich der Neuschaffung von Gebühren/ Abgaben für PKW gilt, dass diese EU-rechtskonform sein müssen.“ ■



Weitere Informationen zu den Beschlüssen der Sonder-Verkehrsministerkonferenz finden Sie im Netz unter: www.bundesrat.de/nn_8794/DE/gremien-konf/fachministerkonf/vmk/Sitzungen/13-10-02-sonder-vmk-nachhaltige-vif.html

Gemeinsam für eine zukunftsfähige Infrastruktur

Deutschland. Leistungsfähige Infrastrukturen sind die Lebensadern unserer Gesellschaft. Sie sind der Motor für eine erfolgreiche Wirtschaft und bilden die Grundlage für Lebensqualität, Sicherheit und Wohlstand. Dieser Schlüsselrolle wird die aktuelle Wahrnehmung von Infrastruktur in unserem Land nicht gerecht: Meist bemerken wir erst dann, dass es Sanierungs- und Ausbaubedarf gibt, wenn wir im Alltag auf konkrete Probleme stoßen. Und brauchen dann Jahre, bis wir die Probleme konkret angehen.

Um dies zu ändern hat sich im Mai 2013 auf Betreiben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt. Allianz für eine zukunftsfähige Infrastruktur“ gegründet. Mitglieder sind inzwischen neben zahlreichen kommunalen Verkehrsunternehmen auch namhafte Branchenverbände wie der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, die Gewerkschaft Verdi, der Deutsche Gewerkschaftsbund, der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) sowie zahlreiche Unternehmen der betroffenen Branchen überwiegend aus der Verkehrs- und der Energiewirtschaft.

Ihr Ziel ist es, ein neues Bewusstsein für den Stellenwert von Infrastruktur bei den Bürgerinnen und Bürgern zu schaffen. Dafür setzt sie einen gesamtgesellschaftlichen Dialog in Gang, der das Thema Infrastruktur auf breiter Basis in den Fokus rückt und dort nachhaltig verankert. Die Initiative ist aus diesem Grund langfristig, zunächst bis 2019, angelegt.

Gesellschaftliche Verpflichtung. Die Initiative informiert nicht nur, sondern bietet auch eine Plattform für den Austausch. Sie nimmt die Politik in die Pflicht und erzeugt Handlungsdruck. Die gesellschaftliche Verpflichtung



steht dabei stets im Vordergrund. Als Grundlage dient eine gemeinsame Erklärung, mit der sich alle Partner zu den Zielen der Initiative bekennen:

- einen nachhaltigen Dialog mit Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft und den Menschen in unserem Land anstoßen
- ein neues Bewusstsein für die Wichtigkeit einer leistungsstarken Infrastruktur schaffen
- die Bürgerinnen und Bürger mitnehmen und ihre stärkere Einbeziehung in Planungen und Entscheidungen bei Infrastrukturmaßnahmen erreichen ■

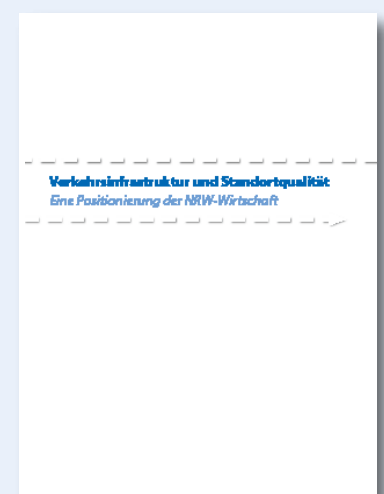
Weitere Informationen unter: www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de

Gemeinsames Positionspapier zu Verkehrsinfrastruktur und Standortqualität

Düsseldorf. Mit einer gemeinsamen Initiative macht sich die NRW-Wirtschaft stark für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. In einem Positionspapier mahnte sie bereits im Frühjahr die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Standortqualität in Nordrhein-Westfalen an.

Mit ihren Forderungen richten Industrie- und Handelskammern, Handwerksorganisationen, unternehmer nrw sowie nordrhein-westfälische Branchenverbände der Bauwirtschaft, der Verkehrs- und Logistikwirtschaft, der Häfen und des Handels einen dringenden Appell an die Politik auf Bundes- und Landesebene.

Der dramatisch wachsende Investitionsstau müsse aufgelöst werden, bevor der Wirtschaftsstandort NRW nachhaltig Schaden nehme, so der einhellige Tenor. Schließlich gehörten die verkehrliche Erreichbarkeit, die Qualität der Verkehrswege und die Vernetzung der Verkehrssysteme zu den am häufigsten unterschätzten Größen für Wachstum und Beschäftigung. Die Federführung für die Erstellung des Positionspapiers lag beim Bauindustrieverband NRW.



Das Positionspapier Infrastruktur und Standortqualität kann beim Bauindustrieverband NRW angefordert werden unter j.michel@bauindustrie-nrw.de

Gebündelte Fachkompetenz

Kontakt:

Dipl.-Ing.
Slobodan Bozinovski
Geschäftsführer Bautechnik
Tel. 0211/6703-200
Fax. 0211/6703-201
s.bozinovski
@bauindustrie-nrw.de



Impressum

Herausgeber:
Bauindustrieverband
Nordrhein-Westfalen e.V.
Uhlandstraße 56
40237 Düsseldorf
Tel. 02 11/67 03-219
www.bauindustrie-nrw.de

Verantwortlich:
Petra Zenker,
Stabsstelle PR

Redaktion:
Jennifer Winkelsträter, WIN
Agentur für Kommunikation,
Willich-Schiefbahn

Layout:
ubb kommunikation, Bochum

Druck:
KS Service GmbH,
Düsseldorf

Fotos:
Bauindustrieverband NRW,
Hojabr Riahi,
Stadtwerke Düsseldorf,
VdW

Auflage: 2.000

Düsseldorf. Die Landesfachabteilung (LFA) Straßenbau im Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen beschäftigt sich mit allen aktuellen Fragen des regionalen Straßenbaus. Dazu gehören Investitionen im Straßennetz, eine transparente und faire Vergabe von Bauaufträgen im Straßenbau und die aktive Erarbeitung und Aktualisierung der technischen Vertragsbedingungen.

Damit gehört sie zu den fünf sogenannten LFA, die mit ihrem gebündelten Know-how die Unternehmen der jeweiligen Branchen Eisenbahnbau, Gussasphalt und Bauwerksabdichtung, Schlüsselfertiges Bauen, Leitungstiefbau und Straßenbau beraten und unterstützen. Die Landesfachabteilungen beschäftigen sich darüber hinaus mit aktuellen Fragen sowie Innovationen und vertreten die Interessen der Mitglieds-Spezialunternehmen gegenüber der Landesregierung, Behörden und Organisationen.

Die LFA Straßenbau im Bauindustrieverband Nordrhein-Westfalen umfasst derzeit mehr als 100 aktive Mitglieder aus rund 50 Unternehmen. Für die Mitgliedsunternehmen des Bauindustrieverbandes steht die LFA als kompetenter Ansprechpartner für alle Fragen rund um den regionalen Straßenbau zur Verfügung. In der aktuellen politischen Diskussion beschäftigt sich das Gremium der-

zeit intensiv mit den Themen Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit.

Dialog mit Auftraggebern. Zu den Hauptaufgaben der LFA gehört es, die Anliegen der Unternehmen in technische Gesetzgebungsprozesse und die öffentliche Diskussion einzubringen, über den Stand technischer Regeln, Normen und Vorschriften sowie zusätzlicher technischer Vertragsbedingungen zu informieren. Sie organisiert regelmäßig Workshops und Erfahrungsaustausch, um mit öffentlichen und privaten Auftraggebern ins Gespräch zu kommen. Darüber hinaus wirkt die LFA bei der Aktualisierung und Entwicklung technischer Vorschriften mit und nimmt in ihrem Rahmen Einfluss auf deren Ausgestaltung. Die Abteilung Bautechnik im Bauindustrieverband ergänzt die umfassenden Leistungen mit fachspezifischer Hilfestellung bei bautechnischen Fragen. Die Palette

reicht von der Baupreiskalkulation, Bauausführung und Gerätewesen über Nachtragsmanagement, Baubetrieb und Abrechnungsfragen bis hin zu technischen Vertragsfragen und Vergütung.

Zum Vorstand der LFA Straßenbau gehören:

- Dipl.-Ing. Uwe Ausmeier, Eurovia Teerbau GmbH, Bottrop (Vorsitzender)
- Dipl.-Ing. Thomas Nyhsen, STRABAG AG, Köln
- Dipl.-Ing. Michael van Geldern, Kemna Bau Andreae GmbH & Co. KG, Neuss
- Dipl.-Ing. Jörg Kranz, Heitkamp Erd- und Straßenbau GmbH, Herne
- Dipl.-Ing. Lutz Richter, August Dohrmann GmbH Bauunternehmung, Remscheid
- Dipl.-Ing. Ekkehard Wurm, Amand GmbH & Co. KG Bauen und Umwelt, Ratingen ■

Die Mitgliedsunternehmen der LFA Straßenbau

- A. Frauenrath Bauunternehmen GmbH, Heinsberg - www.frauenrath.de
- A. Schneider GmbH & Co. KG, Kirchlegern
- AMAND GmbH & Co. KG, Ratingen - www.amand.de
- AMT Alex Maas Tiefbauunternehmung, Moers - www.maasbau.de
- August Dohrmann GmbH, Remscheid - www.dohrmann.de
- August Geldmacher GmbH & Co. KG, Rheda-Wiedenbrück
- August Simons GmbH & Co KG, Köln - www.august-simons.de
- Baugesellschaft WALTER HELLMICH GmbH, Dinslaken - www.hellmich-gruppe.de
- Bauunternehmen Echterhoff GmbH & Co KG, Westerkappeln - www.echterhoff.de
- Bergmann Bauunternehmung GmbH & Co. KG, Dortmund - www.bergmann-bau.com
- Bernhard Heckmann GmbH & Co. KG, Hamm - www.heckmann-bau.de
- Bilfinger Infrastructure GmbH, Bochum - www.bilfinger.com
- Bilfinger Scheven GmbH, Erkrath - www.scheven.bilfinger.com
- Carl Dume Eisenbahn-, Straßen- und Tiefbau GmbH & Co. KG, Gladbeck - www.carl-dume.de
- Dortmunder Gußasphalt GmbH & Co. KG, Soest - www.dga.de
- Ed. Züblin AG, Duisburg - www.zueblin.de
- EUROVIA Industrie GmbH, Oberhausen - www.eurovia.de
- EUROVIA Teerbau GmbH, Bottrop - www.eurovia.de
- Ewald Scharff Baugesellschaft mbH & Co. KG, Moers - www.scharff-strassenbau.de
- Friedrich Rempke GmbH & Co. KG, Hagen - www.rempke.de
- Fritz Koepe Bergwerks- und Tiefbauunternehmungen GmbH & Co. KG, Oberhausen
- Gebr. Kickartz GmbH, Krefeld - www.kickartz.de
- Gebr. von der Wettern GmbH, Köln - www.vdw-gruppe.de
- Gottfried Ruland und Söhne KG, Bergheim - www.ruland.de
- Heijmans Oevermann GmbH, Münster - www.oevermann.com
- Heinr. Schäper und Sohn Tiefbauunternehmung GmbH & Co. KG, Witten - www.schaepertiefbau.de
- Heinrich Hamelmann GmbH, Tönisvorst - www.hamelmann-kempen.de
- HEINRICH LOOCK Erd- und Tiefbau GmbH, Kleve
- Heinrich Nolte GmbH & Co. KG, Warburg - www.nolte-bau.de
- Heinz Schnorpfel Bau GmbH, Treis-Karden - www.schnorpfel.com
- Heitkamp Erd- und Straßenbau GmbH, Herne - www.heitkamp.de
- Heitkamp IB GmbH, Wesseling - www.heitkamp.com
- Hermann Vollmer Gesellschaft für Tief- und Straßenbau mbH, Vlotho
- HOCH- UND TIEFBAU QUICK GmbH & Co. KG, Kevelaer - www.quick-hochtief.de
- HOCHTIEF Solutions AG Consult, Essen - www.hochtief-consult.de
- HOEFAS Tiefbau - Asphalt - Straßenbau GmbH, Gelsenkirchen
- Hofmeister Gussasphalt GmbH & Co. KG, Herford - www.hofmeister-asphalt.de
- Hubert Mees Bauunternehmung GmbH, Lennestadt - www.mees-gmbh.de
- Jacobs Straßenbau GmbH, Bergheim - www.jacobs-strassenbau.de
- Karl Immig GmbH & Co. KG, Paderborn - www.immig.de
- KEMNA BAU Andreae GmbH & Co. KG, Neuss - www.kemna.de
- Koopmann & Wienkoop Straßen-, Asphalt- und Tiefbau GmbH, Barntrup - www.kw-hameln.de
- LTG - Leitungs- und Tiefbaugesellschaft mbH & Co. KG, Neuss - www.ltg-leitungstiefbau.de
- Lube & Krings GmbH, Aachen - www.lukri.de
- Märkische Asphalt Klasberg & Franzen GmbH, Dortmund
- Meißner Hoch-, Tief- und Straßenbau GmbH, Troisdorf - www.tiefbau-meissner.de
- Menke Erwitte GmbH & Co. KG, Geseke - www.schlueter-geseke.de
- Mischwerk Schwelm GmbH, Schwelm - www.mischwerk-schwelm.de
- Oevermann Verkehrswegebau GmbH, Münster - www.oevermann.com
- Peter Dederichs Bauunternehmen GmbH, Eschweiler - www.peter-dederichs.de
- Rohrmann Bau GmbH, Gladbeck - www.rohrmann-bau.de
- STRABAG AG, Düsseldorf - www.strabag.de
- Tiefbau Stohlmann GmbH & Co KG, Bad Oeynhausen - www.tiefbau-stohlmann.de
- TPA Gesellschaft für Qualitätssicherung und Innovation GmbH, Köln - www.tpaqi.com