



Stellungnahme

der Clearingstelle Mittelstand zum

6. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

**für das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und
Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen**

Düsseldorf, 26. Februar 2015

6. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2
1.1 Ausgangslage.....	2
1.2 Entwurf zum 6. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes	2
1.3 Vorgehen der Clearingstelle Mittelstand	2
2. Auswirkungen des derzeitigen Zustandes der Leverkusener Rheinbrücke	3
2.1 Auswirkungen auf die mittelständische Wirtschaft	3
2.2 Auswirkungen auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer	5
2.3 Auswirkungen auf die Umwelt.....	5
2.4 Weitere Auswirkungen.....	5
3. Positionen der Beteiligten	6
3.1 Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort NRW.....	6
3.2 Bedeutung der Leverkusener Rheinbrücke.....	7
3.3 Positionen der Beteiligten zum vorliegenden Gesetzesentwurf.....	8
3. Votum der Clearingstelle Mittelstand	10

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Bundesautobahn A 1 und die Rheinbrücke bei Leverkusen gehören zu den wichtigsten und meist befahrenen Strecken in Deutschland. Die derzeit aufgrund von gravierenden Schäden für den Schwerverkehr über 3,5 t gesperrte Brücke soll nach den Plänen des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums unter Aufrechterhaltung des laufenden Verkehrs bis 2020 neu errichtet werden. Dies soll aus verkehrlichen und bautechnischen Gründen in Zusammenhang mit dem benachbarten Streckenausbau, der 8-spurigen A 1, erfolgen.

Ziel der Änderung des Bundesfernstraßengesetzes ist es, das Genehmigungsverfahren zum Bau der Leverkusener Rheinbrücke zu beschleunigen. Dies soll durch die Aufnahme des Projektes zum 8-spurigen Ausbau der A 1 zwischen dem AK Leverkusen und der AS Köln-Niehl in § 17e des Bundesfernstraßengesetzes gewährleistet werden.

Dadurch soll erreicht werden, dass für mögliche Klagen gegen den erforderlichen Planfeststellungsbeschluss für den Ersatzbau der Rheinbrücke ausschließlich das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) als erste und einzige Gerichtsinstanz zuständig ist. Der Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben könnte damit schneller bestandskräftig werden.

1.2 Entwurf zum 6. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Der Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum 6. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes liegt der Clearingstelle Mittelstand vor.

Mit dem am 17. Dezember 2006 in Kraft getretenen Gesetz zur Beschleunigung von Planungsvorhaben für Infrastrukturvorhaben wurde für bestimmte Infrastrukturvorhaben das Bundesverwaltungsgericht als einzige Klageinstanz gegen Planstellungsbeschlüsse festgelegt. Die betreffenden Bundesfernstraßenprojekte werden in einer Anlage zum FStrG enumerativ aufgezählt.

Aufgrund der Dringlichkeit der Erneuerung der Rheinbrücke soll ein beschleunigtes Planungsverfahren durch die Aufnahme des Vorhabens in die Anlage zu § 17e FStrG erreicht werden.

1.3 Vorgehen der Clearingstelle Mittelstand

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ist mit Schreiben vom 23. Dezember 2014 an die Clearingstelle mit der Bitte herangetreten, den Entwurf des 6. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes der Bundesregierung im Wege eines Clearingverfahrens gemäß § 6 Abs. 5 MFG NRW auf seine Mittelstandsverträglichkeit hin zu überprüfen und eine gutachterliche Stellungnahme zu erarbeiten.

Die Clearingstelle Mittelstand hat die nach dem Mittelstandsförderungsgesetz an Clearingverfahren beteiligten Institutionen über den Überprüfungsauftrag informiert.

Die beteiligten Organisationen sind:

- IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen
- Nordrhein-Westfälischer Handwerkstag (NWHT)
- Westdeutscher Handwerkskammertag (WHKT)
- unternehmer nrw - Landesvereinigung der Unternehmensverbände Nordrhein-Westfalen e.V.
- Verband Freier Berufe im Lande Nordrhein-Westfalen e.V. (VFB NW)
- Städtetag Nordrhein-Westfalen
- Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
- Landkreistag Nordrhein-Westfalen
- Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Nordrhein-Westfalen (DGB NRW)

Mit Schreiben vom 5. Januar 2015 wurden alle v. g. Beteiligten um eine Stellungnahme zum Entwurf des 6. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes gebeten.

Die Beteiligten haben ihre Stellungnahmen fristgerecht eingebracht. Folgende Stellungnahmen liegen der Clearingstelle Mittelstand vor:

- Stellungnahme von IHK NRW
- Gemeinsame Stellungnahme von WHKT und NWHT
- Stellungnahme von unternehmer nrw
- Stellungnahme von VFB NW
- Gemeinsame Stellungnahme von Landkreistag NRW und Städte- und Gemeindebund NRW
- Stellungnahme von Städtetag NRW
- Stellungnahme von DGB NRW

Die Clearingstelle Mittelstand hat die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet und gebündelt. Auf dieser Basis hat sie für das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium eine Beratungsvorlage mit einem Gesamtvotum bezüglich des 6. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes erstellt.

2. Auswirkungen des derzeitigen Zustandes der Leverkusener Rheinbrücke

Im Folgenden werden die Ausführungen der Beteiligten zu den Auswirkungen des derzeitigen Zustandes der Leverkusener Rheinbrücke auf die mittelständische Wirtschaft, die Umwelt sowie auf Arbeitnehmende u.a. dargestellt.

2.1 Auswirkungen auf die mittelständische Wirtschaft

Die Beteiligten sind sich darüber einig, dass der derzeitige Zustand der Leverkusener Rheinbrücke einen hohen wirtschaftlichen Schaden verursacht. Um Wiederholungen zu vermeiden, werden nachfolgend nur die Hauptargumente wiedergegeben.

Nach Ansicht von IHK NRW verursachen der Ausfall der Leverkusener Brücke für den Lkw-Verkehr wie auch die Nutzungseinschränkung für den übrigen Kraftwagenverkehr derzeit enorme wirtschaftliche Kosten für die lokale, regionale, nationale und internationale mittelständische Wirtschaft. Aufgrund der notwendigen Umwegfahrten für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen und der steigenden Auslastung der übrigen Infrastrukturen werde die Wirtschaft nachhaltig belastet.

Für einen Lastkraftwagen belaufe sich der durchschnittliche Umweg auf rund 35 km, was bei einer normalen Auslastung der Alternativrouten einer zusätzlichen Fahrtzeit von ca. 38 Minuten pro Fahrzeug entspreche. Dies führe dazu, dass bei den Unternehmen folglich die Kosten für Tankstoffe, die Lenkzeiten und damit die Belastung der Fahrer und für die Lkw-Maut anstiegen. Über alle Wertschöpfungsketten stiegen zudem die Unwägbarkeiten in der Logistikkette, da aufgrund der immer wieder auftretenden Überlastungen auf den Alternativrouten mit Staus zu rechnen sei. Hinsichtlich der Einnahmenverluste lokaler Unternehmen verweist IHK NRW auf eine Umfrage der Industrie- und Handelskammer zu Köln zur ersten Sperrung der Leverkusener Brücke. Diese habe herausgefunden, dass durchschnittlich jedes Unternehmen durch die Brückensperrung täglich ca. 1.750 Euro Mehrbelastungen trage.

Zur Quantifizierung der ökonomischen Auswirkungen verweist unternehmer nrw auf eine Studie des Institute for Economic Research and Consulting GmbH aus dem Jahr 2013, mit der eine gesamtwirtschaftliche Bewertung der ersten Sperrung der A1-Rheinbrücke für den Lkw-Verkehr von Dezember 2012 bis März 2013 vorgenommen wurde. Demnach beziffern die Autoren der Studie den volkswirtschaftlichen Verlust durch eine Sperrung der Brücke für Lkw auf bis zu 1,2 Millionen Euro pro Tag, wenn eine vollständige Ausweichmöglichkeit auf andere Autobahnen besteht. Für den Fall, dass die Umwege teilweise über Bundes- und Landstraßen erfolgen müssen, sei mit einem deutlich höheren volkswirtschaftlichen Verlust in Höhe von 2,6 Millionen Euro pro Tag zu rechnen.

Unternehmer nrw betont in diesem Zusammenhang, dass die erforderlichen Umwege (bis hin zum erzwungenen Wechsel der anzusteuern den Seehäfen für Schwergüter aus NRW) für die Unternehmen deutlich längere Fahrzeiten und steigende Transportkosten (Personal, Treibstoff etc.) bedeuteten. Da alle vier Stadtbrücken (Mülheimer Brücke, Zoobrücke, Severinsbrücke, Deutzer Brücke) ebenfalls dringend sanierungsbedürftig seien und Lkw darum über den staugeplagten Autobahnring fahren müssten, läge beispielweise der Hafen Köln-Niehl jetzt faktisch 70 Kilometer (anstatt vorher 18 Kilometer) weit vom Chemiepark Leverkusen entfernt.

Die Organisationen des nordrhein-westfälischen Handwerks NWHT und WHKT verweisen auf eine Erhebung der Handwerkskammer zu Köln zur Belastung des regionalen Mittelstandes und des regionalen Handwerks im Raum Köln. Demnach sei die Leverkusener Rheinbrücke eine für den regionalen Mittelstand und das Handwerk wichtige Rheinquerung, die täglich von Werkstatt- und Lieferfahrzeuge des Handwerks aus dem nördlichen Kammerbezirk genutzt werden müsse. Die derzeit eingeschränkte Nutzbarkeit der Brücke führe regelmäßig zu kilometerlangen Staus auf der A1 und den damit in Verbindung stehenden Autobahnen A3, A59, A4 rund um Köln. Von diesen Staus sei die regionale Wirtschaft besonders betroffen.

Umfragen der Handwerkskammer zu Köln unter ihren Mitgliedsbetrieben hätten ergeben, dass sich die durch Staus entstehenden Kosten auf rund 10.000 Euro pro Betrieb und Jahr

beliefen. Dem Handwerk in der Region Köln/Bonn sei im Jahr 2013 ein Gesamtschaden von rund 150 Mio. Euro entstanden. Seitdem habe sich die Verkehrslage in der Region noch verschärft, so dass gegenwärtig von einer jährlichen Gesamtbelastung des Handwerks von 200 Mio. Euro auszugehen sei.

Den Stellungnahmen von VFB NW, DGB NRW sowie Landkreistag NRW / Städte- und Gemeindebund sind ähnliche Aussagen zu entnehmen.

2.2 Auswirkungen auf Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer

Nach Ansicht von DGB NRW sind Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gleich mehrfach von den Mobilitätsproblemen betroffen:

- als Erbringer von Mobilitätsdienstleistungen,
- als Produzenten von Verkehrsmitteln und -infrastruktur sowie
- als Berufspendler.

Der DGB NRW macht darauf aufmerksam, dass nach Angaben von IT.NRW im Jahre 2013 allein in Köln 304.608 Pendler ein- und 138.905 Pendler ausgependelt seien. Nach wie vor würden die meisten Berufspendler das Auto nutzen. Aus den Gewerkschaften im Kölner Raum sei zu vernehmen, dass sich die Pendelzeiten von Beschäftigten, die die Leverkusener Brücke nutzten, z.T. verdreifacht hätten. Es gäbe Hinweise darauf, dass sich Stellenbesetzungsprozesse verzögerten. Die z.T. massiven Probleme auf dem Weg zur Arbeit bzw. auf dem Heimweg schlugen sich bereits in der innerbetrieblichen Organisation nieder, etwa in einer Flexibilisierung der Arbeitszeiten.

2.3 Auswirkungen auf die Umwelt

Unternehmer nrw hebt hervor, dass es nicht nur eine wirtschaftliche Frage, sondern auch ein wichtiges Umweltthema sei, wenn in der Treibstoffverbrauch durch Staus und zähfließendem Verkehr in die Höhe steige und durch Sperrungen Umwege gefahren werden müssten. So würden im Schnitt durch die Sperrung der Leverkusener Rheinbrücke täglich 20.000 Lkw einen Umweg von 30 Kilometern pro Tour fahren. Selbst wenn man die dadurch entstehenden Staus für alle Verkehrsteilnehmer auf den Ausweichstrecken völlig unberücksichtigt lasse und einen Verbrauch von nur 25 Litern auf 100 Kilometern ansetze, errechne sich alleine für den Lkw-Verkehr durch diese Sperrung ein unnötiger Mehrverbrauch von deutlich über 150.000 Litern Diesel, beziehungsweise 384 Tonnen Kohlendioxid pro Tag.

Diese Auffassung ist auch der Stellungnahme von IHK NRW zu entnehmen. Als Folge der Umwegfahrten stiegen die Belastungen durch zusätzliche Emissionen und Lärm entlang der alternativen Verkehrsrouten und im innerstädtischen Verkehr.

2.4 Weitere Auswirkungen

Unternehmer nrw, IHK NRW und VFB NW machen auf die deutlich erhöhte Verkehrsbelastung auf den naheliegenden Autobahnen als Folge der Sperre der Brücke für den Lkw-Verkehr aufmerksam. Die Ausweichverkehre würden andere Straßen und insbesondere Brü-

cken in nicht hervorgesehenem Ausmaß belasten. Die Belastung führe zu einer Abnutzung bereits stark belasteter Infrastrukturen. Entsprechende Folgeschädigungen seien hierdurch sehr wahrscheinlich. Zukünftig sei durch die Überbeanspruchung mittelfristig abgängiger Brückenbauwerke ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden zu erwarten.

Der gemeinsamen Stellungnahme des Landkreistages NRW und dem Städte- und Gemeindebund NRW ist zu entnehmen, dass Staus und Schwerlastverkehre in den Städten und Gemeinden nicht nur Wirtschaft und Handel beeinträchtigten, sondern über Lärm, Verkehrsgefahren und -beeinträchtigungen sowie Abgasbelastungen auch jeden Bürger.

3. Positionen der Beteiligten

In den folgenden Kapiteln werden die Aussagen der Beteiligten zur Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur und der Leverkusener Rheinbrücke für die nordrhein-westfälische Wirtschaft bzw. den Mittelstand dargestellt. Daran schließen sich die einzelnen Positionen der Beteiligten zum vorliegenden 6. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes an.

3.1 Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsstandort NRW

Unternehmer nrw zählt die verkehrliche Erreichbarkeit, die Qualität der Verkehrswege und die Vernetzung der Verkehrssysteme zu den wichtigsten Standortfaktoren. Gleichzeitig gehörten diese zu den am häufigsten unterschätzten Größen für Wachstum und Beschäftigung. Güterverkehr und Logistik seien demnach das Rückgrat der modernen arbeitsteiligen Wirtschaft und integraler Bestandteil der industriellen und handelsbezogenen Wertschöpfung und Beschäftigung in NRW.

Die genannte Wirtschaftsorganisation führt weiter aus, dass in Nordrhein-Westfalen über 600.000 Menschen allein im Logistikbereich beschäftigt seien, davon rund die Hälfte direkt bei Transportlogistikbetrieben, Speditionen und Logistikunternehmen. NRW sei der führende Logistikstandort innerhalb Deutschlands, fünf der zehn größten deutschen Logistiker hätten hier ihren Sitz.

Darüber hinaus sei Nordrhein-Westfalen aufgrund seiner geographischen Lage auch Transitland für deutschlandweite und europäische Personen- und Güterverkehre. Die Verkehrsinfrastruktur Nordrhein-Westfalens trage somit nicht nur Verantwortung für Verkehrsabläufe innerhalb des Bundeslandes, sondern sei in einem herausragenden Maß für das Funktionieren deutscher und europäischer Wirtschaftskreisläufe und Wertschöpfungsketten verantwortlich.

Unternehmer nrw weist darauf hin, dass die Funktionsfähigkeit der Rheinbrücke aus volkswirtschaftlicher Sicht eine herausragende Bedeutung habe. Werde der Güterverkehr erschwert, etwa weil Infrastrukturen marode oder voller Engpässe sind, treffe dies nicht nur den Güterverkehrssektor sondern auch Industrie und Handel und damit die Leistungskraft des Wirtschaftsstandorts mit einer Vielzahl von Arbeitsplätzen.

Auch IHK NRW bezieht sich auf die Transitslage Nordrhein-Westfalens in der Mitte Europas. Eine funktionsfähige und belastbare Infrastruktur sei für den Wirtschaftsstandort NRW einer der entscheidenden Standortfaktoren für die Unternehmen vor Ort und für die Anwerbung

von Unternehmen aus dem Ausland. Die mittelständische Wirtschaft vertraue auf die Zuverlässigkeit der Infrastruktur und benötige sie für das weitere Wachstum. Die derzeitige Situation belaste das Image des Wirtschaftsstandorts Nordrhein-Westfalen nachhaltig.

Eine starke Verkehrsinfrastruktur bildet nach Ansicht des DGB NRW die Basis für wirtschaftliche Entwicklung und den Aufbau von Beschäftigung und guter Arbeit. Es gäbe einen breiten gesellschaftlichen Konsens, dass der Verfall der Verkehrsinfrastruktur gestoppt werden müsse. In diesem Zusammenhang wird auf die Gemeinsame Erklärung des BDI und DGB auf Bundesebene mit dem Titel „Unterfinanzierte Verkehrswege nicht länger verantwortlich“ vom 03.11.2014 verwiesen, in der die Bundesregierung aufgefordert wird, den Erhalt und Ausbau der Verkehrswege sicherzustellen und klare Investitionsprioritäten zu setzen. Auch in dem vom DGB NRW am 26.01.2015 vorgestellten wirtschaftspolitischen Memorandum „NRW 2020. Gute Arbeit – Nachhaltige Entwicklung“ werde der Erhalt und Ausbau der öffentlichen Infrastruktur als ein zentrales Handlungsfeld identifiziert.

Der DGB NRW macht darauf aufmerksam, dass die Verkehrsinfrastruktur als Bereich der Daseinsvorsorge eine zentrale Rolle für NRW spiele. Aus gewerkschaftlicher Sicht sei es Aufgabe des Staates, angemessen in die Zukunft des Standortes zu investieren.

3.2 Bedeutung der Leverkusener Rheinbrücke

Die Beteiligten betonen übereinstimmend die hohe Bedeutung der Leverkusener Rheinbrücke sowohl für die regionale mittelständische Wirtschaft als auch für den Wirtschaftsstandort NRW.

NWHT und WHKT legen auf der Grundlage einer Stellungnahme der Handwerkskammer zu Köln dar, dass die Leverkusener Rheinbrücke in den 1960-er Jahren für 40.000 Kraftfahrzeuge pro Tag konzipiert worden sei. Sie werde heute mit über 120.000 Fahrzeugen täglich, darunter 14.000 Lkw (laut unternehmer nrw 20.000 Lkw), belastet. Für das Jahr 2025 würden 160.000 Fahrzeuge erwartet. Den wachsenden Verkehr könne die Brücke auch nach einer Sanierung nicht aufnehmen, daher sei ein Neubau und mit ihm ein gleichzeitiger Ausbau zwingend erforderlich.

Unternehmer nrw weist darauf hin, dass die Leverkusener Rheinbrücke der Bundesautobahn 1 eine der entscheidendsten Verkehrsadern in Nordrhein-Westfalen sei. Für den Großraum Köln / Leverkusen stelle die Leverkusener Rheinbrücke die zentrale Verbindung zum östlichen Ruhrgebiet, in die Städtereion Aachen rund um das Drei-Länder-Eck mit Belgien und den Niederlanden sowie in Richtung der Ballungsgebiete und Industriezentren in Süddeutschland dar. Auch sei die Leverkusener Brücke Teil der europäischen Verkehrsachse in West-Ost-Ausdehnung, begründet durch ihren Anschluss an die Bundesautobahn 2 in Richtung Berlin und als Transportweg der Waren und Güter aus und zu den ZARA-Seehäfen. Darüber hinaus habe die Brücke für die Infrastrukturanbindung der Chemiestandorte Leverkusen und Dormagen eine besonders maßgebliche Bedeutung.

Auch IHK NRW bezieht sich auf die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Leverkusener Rheinbrücke. Diese habe für die Unternehmen und die Beschäftigten der Region, aber auch für die Funktionsfähigkeit der nordrhein-westfälischen und der europäischen Verkehrsnetze insgesamt, eine außerordentlich hohe Bedeutung. Unterschätzt werden dürfe auch nicht die

Signalwirkung, die von einer schnellen Behebung des Engpasses für das internationale Renommee des Wirtschaftsstandorts NRWs und damit auch für die politische Handlungsfähigkeit ausgehe.

3.3 Positionen der Beteiligten zum vorliegenden Gesetzesentwurf

Im Folgenden werden die teilweise überschneidenden Kernaussagen der einzelnen Beteiligten hinsichtlich des vorliegenden Gesetzesvorhabens im Einzelnen aufgeführt.

Aufgrund der „systemischen Bedeutung“ der A1-Brücke Leverkusen und vor dem Hintergrund der dargestellten ökonomischen und ökologischen Auswirkungen fordert unternehmer nrw jedwede mögliche Verzögerung unter Berücksichtigung der gesetzlich gewährten Beteiligung der Bevölkerung zu vermeiden. Dies sei umso wichtiger, als der aktuelle bauliche Zustand der Brücke keinerlei garantierte Nutzung bis zur vorgesehenen Fertigstellung des nördlichen Teils im Jahr 2020 zulasse. Sollte die Brücke vollständig und damit auch für PKW gesperrt werden müssen, würden für den Personen- und Güterverkehr von und in Nordrhein-Westfalen zusätzliche immense Folgen drohen.

IHK NRW unterstützt uneingeschränkt das Ziel, die Planung und den Neubau der Leverkusener Autobahnbrücke zu beschleunigen. Angesichts der Bedeutung der Leverkusener Brücke stehe die Notwendigkeit eines Ersatzbaus außer Frage. Um die gesamtgesellschaftlichen Kosten der Nutzungseinschränkung so gering wie möglich zu halten, gelte es möglichst schnell den Neubau umzusetzen, da jede weitere Verzögerung des Brückenbaus den Zustand verstetige und zu einer Mehrbelastung der mittelständischen Wirtschaft führe. Weiter führe das vorliegende Gesetzesvorhaben zu einer Erhöhung der Planbarkeit und Zuverlässigkeit logistischer Ketten und könne zur Sicherung von Arbeitsplätzen und Standortinvestitionen in der Region und in NRW insgesamt beitragen.

Die Aufnahme in das Bundesfernstraßengesetz hält IHK NRW für einen angemessenen und auch geeigneten Schritt zur Beschleunigung des Bauvorhabens. Gleichzeitig weist sie darauf hin, dass es in NRW weitere Verkehrsengpässe gäbe, bei denen ein vergleichbarer Bedarf zu konstatieren sei. Nach Umsetzung der Leverkusener Brücke hält sie es daher für geboten, über eine entsprechende Bedarfsprüfung auch bei den weiteren Projekten Möglichkeiten zur Beschleunigung der Umsetzung zu ergreifen.

Nach Ansicht von IHK NRW geht allerdings mit der Verkürzung der Planungsverfahren die Verpflichtung einher, die berechtigten Interessen etwa seitens der Umwelt oder der Anwohner durch eine umfassende Kommunikation soweit wie möglich zu berücksichtigen, ohne die Umsetzung und die Zeitplanung zu gefährden. Auch hinsichtlich der technischen Umsetzung sollten demnach die Erfordernisse der Beschleunigung im Vordergrund vor dem technisch Machbaren stehen.

Mit Blick auf die Bedeutung der Leverkusener Rheinbrücke für das mittelständische Handwerk in der Region befürworten auch NWHT und WHKT die zügige Erneuerung und den Ausbau der A1 zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen und der Anschlussstelle Köln-Niehl. Jegliche Verzögerung der Baumaßnahme bringe einen großen volkswirtschaftlichen Schaden für die Region und den Mittelstand in der Region mit sich. Mit der alleinigen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts bei möglichen Klagen gegen den erforderlichen

Planstellungsbeschluss sei eine schnellere Umsetzbarkeit der Neubaumaßnahme zu erwarten.

Der VFB NW unterstützt den Gesetzesentwurf uneingeschränkt. Aufgrund der gleichermaßen eminenten Bedeutung der Rheinquerung der BAB 1 bei Leverkusen für die Abwicklung straßengebundener regionaler, überregionaler und internationaler Transitverkehre duldeten Planung und Neubau der Brücke sowie der achtspurige Fahrbahnausbau der BAB 1 zwischen Leverkusen und Köln-Niehl gemäß zukünftigen Verkehrsprognosen keinen Aufschub. Ein Unterlassen der Gesetzesinitiative sei in hohem Maße mittelstandsfeindlich bzw. -gefährdend.

Darüber hinaus handele es sich angesichts des dokumentierten Bauwerkszustands der Leverkusener BAB 1- Rheinquerung bei dem Ersatzneubauprojekt um eine unbedingt erforderliche Maßnahme zur Gefahrenabwehr. Hinter diesen Erwägungen müssten eventuell gerechtfertigte Bedenken, gerade auch in Abwägung mit anderen Rechtsgütern, die sich etwa auf das Klagerecht und den Klageweg im Kontext der üblicherweise nicht verkürzten Planfeststellungsverfahren beziehen, zurücktreten.

Der DGB NRW sieht die Mittelstandsrelevanz des Vorhabens als eindeutig gegeben und befürwortet die vorgesehene Änderung des Bundesfernstraßengesetzes mit dem Ziel, das Vorhaben „A1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen“ in die Anlage §17e FStrG aufzunehmen. Eine Verfahrensbeschleunigung sei aus mittelstandspolitischer Sicht umso dringender geboten, als der Schaden an der Leverkusener Brücke schon jetzt so groß sei und niemand garantieren könne, dass die alte Brücke noch so lange halte bis die neue stehe. Bei weiteren Verzögerungen würden noch viel größere Schäden für die regionale Wirtschaft drohen. Für die Bewertung sei für den DGB NRW nicht zuletzt von Belang, dass Umweltqualität und Sozialverträglichkeit der Baumaßnahme höher sein sollen als vorher und dass ein intensives Beteiligungsverfahren mit einer breiten Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werde.

Mit ähnlichen Argumenten befürworten auch der Landkreistag NRW und der Städte- und Gemeindebund NRW das Vorhaben. Eine schnelle Lösung der Verkehrssituation auf der A 1 bei Leverkusen diene nicht nur der mittelständischen Wirtschaft, sondern auch der Bevölkerung in der betroffenen, sehr großen Region. Diese werde durch die Verzögerungen im Lkw-Verkehr und weitere mit der Umfahrung der Brücke einhergehenden Verkehrsbehinderungen massiv beeinträchtigt.

Der Städtetag NRW hingegen schränkt seine Zustimmung zum Vorhaben stellenweise ein. Er weist darauf hin, dass die Aufnahme des Bauvorhabens „Rheinbrücke Leverkusen“ in die Anlage zu § 17e FStrG grundsätzlich begrüßt werde, um schnellstmöglich Baurecht zu schaffen. Auch werde die Eilbedürftigkeit, insbesondere für den geplanten Bauabschnitt 1, Ersatzbau der Autobahn-Rheinbrücke gesehen. Die Wirkung des mit der geplanten Gesetzesinitiative verfolgten Ziels auf die Unternehmen der mittelständischen Wirtschaft in NRW sei jedoch stets im Zusammenhang mit einer gerechten Abwägung aller einzustellenden Belange gegen- und untereinander zu sehen. Hierzu zähle auch die Wahl des adäquaten Verfahrens zur Schaffung des Baurechts. Eine Verfahrensverkürzung, insbesondere im Fall des Bauabschnitts 1, Ersatzbau der Autobahn-Rheinbrücke, dränge sich daher auch unter Würdigung der wirtschaftlichen Belange und der möglicherweise hieraus resultierenden Vorteile für die Wirtschaft auf.

Bezüglich der Eilbedürftigkeit für den Bauabschnitt 2 schließt sich der Städtetag NRW allerdings der Stellungnahme des Deutschen Städtetages vom 05.11.2014 gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zum geplanten Sechsten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes an. In dieser wird mit Verweis auf ein Schreiben des Oberbürgermeisters der Stadt Leverkusen beanstandet, dass der Abschnitt im Hinblick auf die unterschiedliche Eilbedürftigkeit der Sanierungsmaßnahmen in den Bauabschnitten 1 und 2 zu weit gefasst sei. Die Verkürzung des Rechtsweges solle grundsätzlich die Ausnahme für besonders eilbedürftige Fälle bleiben, da sie dem heutigen Verständnis von Bürgerbeteiligung im Planverfahren zu wider laufe und von Bürgerinnen und Bürgern als Beschneidung von Beteiligungs- und Klagerechten empfunden werden könne. Es wird vorgeschlagen, die Bezeichnung des Autobahnabschnittes in Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzentwurfes wie folgt zu fassen: „A1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen (nur Abschnitt 1)“.

3. Votum der Clearingstelle Mittelstand

Die Clearingstelle Mittelstand hat den vorliegenden Gesetzesentwurf zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes mit Blick auf die mittelstandsrelevanten Aspekte einer Überprüfung unterzogen. Aus dieser Perspektive votiert sie für die Aufnahme des Vorhabens der A1 zwischen dem AK Leverkusen und der AS Köln-Niehl in § 17e des Bundesfernstraßengesetz.

Eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine entscheidende Grundlage für Wachstum und Beschäftigung. Aufgrund der geographischen Lage als Transitland für deutschlandweite und europäische Personen- und Güterverkehre ist insbesondere Nordrhein-Westfalen auf eine belastbare Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung der Leverkusener Rheinrücke sowohl für die regionale mittelständische Wirtschaft als auch für den Wirtschaftsstandort NRW plädiert die Clearingstelle Mittelstand für eine möglichst zügige Umsetzung des Ausbauvorhabens.

Der derzeitige Zustand der Leverkusener Rheinbrücke verursacht deutliche ökonomische, ökologische, volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Schäden. Der Ausfall der Brücke für den Lkw-Verkehr sowie die Nutzungseinschränkung für den übrigen Kraftwagenverkehr bewirken nicht zu unterschätzende Kosten für die mittelständische Wirtschaft. Die durch die erforderlichen Umwegfahrten entstehenden Staus auf der Rheinbrücke sowie in den angrenzenden Autobahnen und Brücken sind eine Belastung für Umwelt, Berufspendler und Bürger.

Die Dringlichkeit des Vorhabens rechtfertigt aus Sicht der Clearingstelle Mittelstand eine bevorzugte Behandlung der Ausbaumaßnahme. Damit die Verkürzung des Rechtsweges nicht als Beschneidung der Beteiligungsrechte empfunden wird, sollten Dringlichkeit des Vorhabens und Ausführungsschritte offen kommuniziert und berechnete Interessen der Bürger möglichst berücksichtigt werden.