

Thema des Monats

BAUINDUSTRIE fordert schnellere Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte

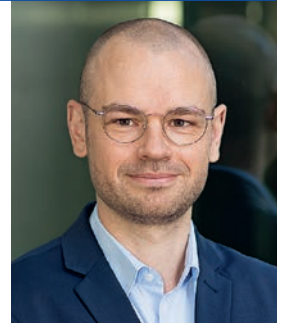
Die deutsche Wirtschaft ist dringend auf ein transparentes, verlässliches und vor allem praktikables System zur Einholung von Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte und deren Durchführung angewiesen.

Denn: Wer moderne Infrastruktur, Gebäude und Windkraftanlagen bauen möchte, muss die entsprechenden Bauteile und Baumaschinen auch transportieren. Allein wegen Größe und Gewicht sind Großraum- und Schwertransporte unerlässlich. Aufgrund des enormen Investitionsstaus und der Notwendigkeit, klimaschonend zu bauen, wird eine effiziente Transportlogistik immer wichtiger. Die Bauindustrie benötigt hierzu kurzfristig angepasste Rahmenbedingungen. Wie die aussehen sollten, hat der Branchenverband jetzt in einem Positionspapier zusammengefasst.

Zur Vorstellung sagt Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie:

„Zusätzlich zu dem enormen Anstieg der Gebühren ist das System zur Umsetzung von Großraum- und Schwertransporten wesentlich komplizierter und unzuverlässiger geworden – das wiederum verursacht auch intern höhere Kosten und Risiken. Von Vereinfachung oder Verschlankeung des Genehmigungsverfahrens ist nichts zu spüren. Der eigentliche Transport und die dahinterstehende Technik sind in den Hintergrund gerückt und die Praxis muss sich in zunehmendem Maße mit bürokratischen Hindernissen befassen. Dies hat negative Auswirkungen auf nahezu die gesamte deutsche Wirtschaft. Hier muss die Politik für schlanke und verlässliche Strukturen sorgen: Denn wer Klimaschutz durch etwa mehr Windkraftanlagen möchte, muss uns Klimaschutz auch bauen lassen.“

Die 13 Punkte werden auf Seite 4 veröffentlicht.



Tim-Oliver Müller,
Hauptgeschäftsführer des
Hauptverbandes der
Deutschen Bauindustrie

Verkehrsministerium fördert Investitionen in Niedersachsens ÖPNV mit über 105,8 Mio. Euro

Zum Ausbau und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beteiligt sich das Land Niedersachsen in diesem Jahr mit rund 105,8 Millionen Euro an insgesamt 205 Projekten. Das hat Niedersachsens Verkehrsminister Dr. Bernd Althusmann in Hannover anlässlich der Vorstellung des ÖPNV-Förderprogramms 2022 bekanntgegeben: „Besonders für ein Flächenland ist ein starker ÖPNV von herausragender Bedeutung. Um nach der pandemiebedingten Krise möglichst schnell viele Fahrgäste zurückzugewinnen, ist ein attraktiver ÖPNV unerlässlich. Mit unserem umfangreichen Förderprogramm verbessern wir weiter die Attraktivität des ÖPNV und unterstützen damit nachhaltig die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger im ganzen Land. Die Landesregierung investiert mit dem ÖPNV-Jahresförderprogramm 2022 105,8 Millionen Euro in verschiedene Projekte in ganz Niedersachsen und löst damit trotz erschwerter Bedingungen durch die COVID19-Pandemie Investitionen der Kommunen von rund 268 Millionen Euro aus. Vom Land werden zusätzlich noch einmal etwa 27 Millionen Euro für die Beschaffung von Omnibussen hinzukom-

men. Damit werden zugleich auch Arbeitsplätze in Niedersachsen gesichert.“

Im Einzelnen umfasst das ÖPNV-Jahresförderprogramm 2022 unter anderem:

- 41 Projekte im straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt 69 Millionen Euro Förderung, darunter Stadtbahn- und Busbetriebshöfe in Hannover, Delmenhorst und Salzgitter Lebenstedt sowie die Einrichtung eines Fahrgastinformationssystems im Gebiet des Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade
- 891 Bushaltestellen werden grunderneuert
- drei Projekte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden mit insgesamt 3,6 Millionen Euro gefördert (u. a. die Herstellung der Barrierefreiheit der Bahnsteige auf Borkum), eine Vielzahl von Projekten des SPNV werden neben dem ÖPNV-Jahresförderprogramm auch noch aus anderen Programmen (Niedersachsen ist am Zug - NiaZ -, Zukunftsinvestitionsprogramm - ZIP) gefördert.



Dr. Bernd Althusmann

INHALTSVERZEICHNIS

1 Thema des Monats

Schnellere Genehmigungen für Großraum- und Schwertransporte
ÖPNV Förderung in Niedersachsen

2 Kommentar / Forum Nord

Investitionsprogramm der DB
„Neues Netz für Deutschland“
NLStBV: Schnellwege Hannover

4 Forum Nord

Positionspapier Großraum- und Schwertransporte

NICHT MEHR ALS EIN ANFANG

Diese Zahlen klingen nach Aufbruch: Die Deutsche Bahn (DB) setzt ihr Investitionsprogramm „Neues Netz für Deutschland“ fort. 2022 soll die Rekordsumme von 13,6 Milliarden Euro von DB, Bund und Ländern in die Schieneninfrastruktur fließen – rund 900 Millionen Euro mehr als im Vorjahr. Damit werden rund 1.800 Kilometer Gleise, 2.000 Weichen, 140 Brücken und 800 Bahnhöfe modernisiert und erneuert. Das Programm soll vor allem mehr Kapazität im Schienennetz schaffen und die vorhandene Infrastruktur leistungsfähiger machen. „Wir bauen so viel wie noch nie – ein echter Kraftakt!“, sagt Ronald Pofalla, Infrastrukturvorstand der DB. Dafür will das Unternehmen allein in diesem Jahr 4.800 zusätzliche Ingenieurinnen und Ingenieure sowie Fachkräfte für Ausbau und Instandhaltung einstellen.

Die Frage ist allerdings: Wo kommen die alle her?

Und eine weitere Frage sei gestattet: Könnte es vielleicht sein, dass die Rekordsumme nicht ausreicht? DB-Konzernchef Richard Lutz beziffert den schienenseitig in Jahrzehnten aufgelaufenen Investitionsstau mit rund 60 Milliarden Euro. Und das Verkehrsbündnis Allianz pro Schiene weist schon länger darauf hin, dass andere Länder Europas weit mehr in die Schieneninfrastruktur investieren als Deutschland. Im richtigen Zusammenhang ist diese Rekordinvestition nicht mehr als ein Anfang. Was folgen muss, ist eine Dynamik – sonst lässt sich die Verkehrsleistung nicht entscheidend steigern. Erst recht nicht klimagerecht. Denn tatsächlich sind erst 61 Prozent des Bundesschienennetzes elektrifiziert.

NLStBV: Schnellwege Hannover

Im Gespräch mit Sebastian Tacke (Leitung: Planung und Bau Schnellwege in Hannover) und Dr. Jens Hanel (Leitung: Brücken und Tunnel), Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

1. Nach unseren Informationen sind die Planungen am Südschnellweg bereits weit fortgeschritten. [Wie ist der Planungsstand der jeweiligen Brückenbaumaßnahmen?](#)

Dr. Jens Hanel

Die NLStBV bearbeitet aktuell mehrere Projekte im Schnellwegesystem innerhalb der Landeshauptstadt Hannover. Auslöser sind dabei Brückenbauwerke mit Defiziten in der Tragfähigkeit, für die Ersatzneubauten geplant werden müssen (siehe hierzu auch Frage 4). Die Projekte werden dabei entsprechend der Dringlichkeit eines Ersatzneubaus priorisiert und weisen jeweils einen unterschiedlichen Bearbeitungsstand auf.

Der Streckenabschnitt des Südschnellwegs zwischen Landwehrkreisel und Bahnunterführung weist aufgrund der Bauwerkszustände eine hohe Priorität auf und wird dementsprechend bereits seit 2015 intensiv beplant. Die Restnutzungsdauer des Bauwerks über die Hildesheimer Straße endet im Jahr 2023, die der Gewässerbrücken in den Leineauen in 2024. Ab diesen Zeitpunkt drohen empfindliche verkehrliche Einschränkungen, sofern keine alternative Verkehrsführungen – z.B. in Form einer Behelfsbrücke – zur Verfügung stehen. Die Folgen für die Region wären immens, denn das Schnellwegesystem zählt zu den verkehrlichen Lebensadern der Metropolregion Hannover. Die Verkehre würden teilweise durch die Stadt fahren.

Ebenfalls hoch priorisiert sind die Ersatzneubauten der Mittellandkanalbrücke sowie der Brücke über den Weidetorkreisel im Zuge des Messeschnellwegs. Während



Sebastian Tacke (Leitung: Planung und Bau Schnellwege in Hannover) und Dr. Jens Hanel (Leitung: Brücken und Tunnel)

der Ersatzneubau der Mittellandkanalbrücke bereits planfestgestellt ist befinden sich die Planungen für einen Ersatz der Weidetorbrücke noch in der Variantenfindung. Zur Überbrückung des erforderlichen Planungszeitraums wird derzeit eine Verstärkungsmaßnahme umgesetzt.

Im Zuge des Westschnellwegs sowie im weiteren Verlauf des Südschnellwegs zwischen Messeschnellweg und A7 befinden sich weitere Streckenabschnitte, die ebenfalls vollständig zu überplanen sind. Auch hier haben die Planungen bereits begonnen und es wurden erste Varianten entwickelt.

2. In diesem Zusammenhang ist selbstverständlich für unsere Mitgliedsfirmen von Interesse, wann mit den Ausschreibungen zu rechnen ist. [Werden die Brückenbauprojekte einzeln ausgeschrieben oder denkt der Auftraggeber auch über Gesamtpakete nach?](#)

Sebastian Tacke

Mögliche Zeitpunkte von Ausschreibungen sind für Projekte, die sich noch mitten im oder am Anfang des Planungsprozesses befinden, schwer zu prognostizieren. Eine grobe zeitliche Indikation ergibt sich anhand der genannten Planungsstände.



Für das Projekt B3Südschnellweg wurde Anfang des Jahres bereits eine größere Vergabeeinheit veröffentlicht. Die Veröffentlichung weiterer Vergabeeinheiten im Rahmen dieses Projekts richten sich auch nach dem Fortschritt der anhängigen Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss.

Bei der Vergabe der Bauleistungen wird von uns immer das gesamte Projekt betrachtet.

Eine Zusammenfassung verschiedener Leistungen kann dabei infolge von technischen, örtlichen oder baubetrieblichen Randbedingungen teilweise unumgänglich sein. Bei den Schnellwegeprojekten sind insbesondere die innerstädtische Lage und die hierdurch begrenzte Flächenverfügbarkeit besonders herausfordernd. Das Gebot der Mittelstandsförderung ist dabei ein hohes vergaberechtliches Gut, das einer Zusammenfassung von Leistungen Grenzen setzt. Ziel ist es grundsätzlich, Vergabeeinheiten zu bilden, die sämtlichen Ansprüchen Rechnung tragen.

3. Gibt es Ihrerseits Überlegungen Anreize für eine Beschleunigung der Bauzeit zu schaffen?

Sebastian Tacke

Insbesondere aufgrund der geringen Restnutzungsdauer einzelner Bauwerke im Schnellwegesystem werden selbstverständlich bei den einzelnen Vergabeeinheiten Möglichkeiten geprüft, Anreize für eine Verkürzung der Bauzeit zu schaffen. Hierbei gilt es jedoch stets, abzuwägen und zu bewerten, ob diese Möglichkeiten sinnvoll angewendet werden können.

Aus den örtlichen und zeitlichen Projekttrandbedingungen ergeben sich viele Abhängigkeiten und komplexe Planungen und Konstruktionen, die nahezu keinen Raum für in relevantem Maße bauzeitminimierende Nebenangebote oder Sondervorschläge lassen. Aufgrund der innerstädtischen Lage bestehen enge Verknüpfungen mit den anderen Leistungseinheiten und Fachlosen. Beschleunigungen im Bauablauf sind nur sehr begrenzt realistisch und wirksam umsetzbar. Zudem muss der Bauablauf für die Schnellwegeprojekte bereits sehr dezidiert erarbeitet sein, um verbindliche Abstimmungen mit weiteren Beteiligten wie der Stadtbahn, den Ver- und Entsorgungsbetrieben oder den Verkehrsbehörden durchführen zu können. Auch dies grenzt den Spielraum für Beschleunigungen stark ein.

Eine Prüfung der Anwendung von Beschleunigungsanreizen erfolgt dennoch selbstverständlich in jedem Einzelfall.

4. Kritische Stimmen behaupten, dass das Land die Bauwerke über Jahre hinweg vernachlässigt habe. Gerade in Zeiten von Personalknappheit ist das anstehende Großprojekt eine Mammutaufgabe für die NLStBV. [Wie hat sich die NLStBV dafür personell aufgestellt?](#)

Dr. Jens Hanel

Die Bauwerke und damit auch alle Brücken wurden nicht „über Jahre hinweg vernachlässigt“. Die Belastungen insbesondere durch den Schwerlastverkehr in der heutigen Dimension waren so nicht vorhersehbar und wurden daher auch nicht bei dem Bau der Brücken berücksichtigt. Vielmehr wurden und werden alle Brücken von der NLStBV regelmäßig im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Bauwerksprüfungen auf Schadstellen überwacht und diese gegebenenfalls behoben. In den 2010er-Jahren wurde jedoch deutlich, dass der enorme Anstieg des Schwerverkehrs zusammen mit den immer größeren zulässigen Fahrzeuggewichten zu Überlastungen führt und die Bauwerke hierdurch bis an die Grenzen ihrer Tragfähigkeit belastet werden. Aufgrund der dadurch entstehenden Schädigungen ist eine Instandsetzung zum Teil nicht mehr möglich, sodass an vielen Brückenstandorten Neubauten erforderlich werden. Auf Grundlage der fortlaufenden und engmaschigen Überprüfung der Bauwerkszustände entscheidet die NLStBV, welche Bauwerke unverzüglich erneuert werden müssen und bei welchen der Betrieb durch andere Maßnahmen noch einige Jahre gewährleistet werden kann, etwa durch Verstärkungsmaßnahmen oder messtechnische Dauerüberwachung.

Für ganz Niedersachsen hat die NLStBV unter Einbeziehung aller 13 Geschäftsbereiche Projektgruppen gebildet – sowohl für die Bedarfsplanmaßnahmen als auch für die Ersatzbaumaßnahmen. Bei der Planung und baulichen Umsetzung kann die NLStBV auf vielfältige und langjährige Erfahrungen in der Abwicklung von Großprojekten zurückgreifen. Die eigenen Kompetenzen werden bei allen Projekten ergänzt durch die Expertise namhafter Ingenieurbüros.

Um dem organisatorischen Anspruch der Schnellwegeprojekte gerecht zu werden, wurde das Dezernat für die Planung und den Bau der Schnellwege Hannover für ausgewählte Maßnahmen eingerichtet. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die die Projekte – allen voran den Südschnellweg – bereits seit 2014 betreuen, wurden in dieses Dezernat überführt und können ihre Erfahrungen direkt in die anderen Schnellwegeprojekte einfließen lassen. Dabei wird auch mit anderen Organisationseinheiten der NLStBV kooperiert.

Die NLStBV verstärkt sich personell mit dem Fokus auf die Projektgruppen und auch die Planung und den Bau der Schnellwege.

Als Landesbehörde kann die NLStBV dabei mit krisensicheren Arbeitsplätzen, Standortbindung, attraktivem Tarifvertrag sowie flexiblen und familienfreundlichen Arbeitszeitmodellen punkten. Bewerbungen von motivierten und engagierten Ingenieurinnen und Ingenieuren sind willkommen!



5. Kritiker der Projekte verweisen auf die erheblichen Eingriffe in die Umwelt, die mit den Bauvorhaben verbunden sein sollen. **Werden bei den Abwägungsprozessen auch positive Effekte, wie z.B. die Reduzierung der aktuell sehr hohen Lärmbelastung des Naherholungsgebiets Leine-masch durch den Südschnellweg berücksichtigt?**

Sebastian Tacke

Bei einem Bauvorhaben, bei dem der Streckenabschnitt wie beim Projekt B3Südschnellweg erheblich umgestaltet wird, sind Eingriffe in die Umwelt in der Tat leider unvermeidlich. Wir sorgen auf den Schnellwegen für sicheren und flüssigen Verkehr. Am Beispiel des Südschnellwegs lässt sich jedoch erkennen, dass bei den aktuellen Verkehrsaufkommen zur Erreichung dieses Ziels Veränderungen im Straßenquerschnitt unerlässlich sind. Die bestehenden Breiten der Querschnittsbestandteile wie z.B. Mittelstreifen und Fahrstreifen entsprechen nicht mehr den heutigen verkehrlichen und sicherheitstechnischen Vorgaben. Die vorhandenen Verkehrsstärken am Südschnellweg erfordern zudem einen Seiten(Stand-)streifen.

Zwangsläufig geht die Umsetzung derartiger Projekte immer auch mit erheblichen Flächeninanspruchnahmen einher. Die dabei häufig in der öffentlichen Debatte kursierenden Flächengrößen müssen differenziert betrachtet werden. Der wesentliche Flächenbedarf betrifft nicht nur geschützte Bereiche und Waldgebiete, sondern auch Grünflächen, Geh- und Radwege sowie private Grundstücksflächen. Der Großteil der Flächen wird querschnittsunabhängig in Anspruch genommen. Sie dienen z.B. der Baustelleneinrichtungen und Baustraßen. Auch die Entfernung des Böschungsbewuchs fällt hierunter. Diese Inanspruchnahmen sind zum Großteil temporär. Die Flächen werden im Anschluss renaturiert bzw. dem ursprünglichen Zustand entsprechend wiederhergestellt.

Durch die Anpflanzung raschwüchsiger Gehölze wird der Straßenkörper in den Leineauen möglichst zügig wieder in das Landschaftsbild eingebunden.

Die von Ihnen angesprochenen positiven Effekte fließen in den Abwägungsprozess ein: Am Beispiel des Südschnellwegs können durch neue oder höhere Lärmschutzwände sowie ebenfalls stark schallabsorbierende Irritationsschutzwände eine spürbare Lärmmentlastung erreicht werden. Zudem erhöht die Aufweitung einzelner Brückenbauwerke die ökologische Durchgängigkeit und wirkt sich dadurch positiv auf die Vernetzung der Lebensräume aus. Die Straßenentwässerung wird dabei vollständig neugeordnet und damit auf den aktuellen Stand der Technik und des geltenden Rechts gebracht. Hierdurch ergeben sich positive Effekte auf den Gewässerschutz. Die Belange der Anlieger, der städtebaulichen Entwicklung und des Denkmalschutzes haben sogar dazu geführt, dass mit der Wahl der Tunnelvariante unter der Hildesheimer Straße die kostenintensivste Variante im Bereich Döhren gewählt wurde.

Die Einbindung der Schnellwege in Stadt und Landschaft kann nur im Rahmen einer ganzheitlichen Planung gelingen, wie dies bereits am Südschnellweg erfolgt ist. Die verkehrliche Funktion darf dabei nicht außer Acht gelassen werden, denn das Schnellwegesystem spielt eine zentrale Rolle, um im innerstädtischen Bereich Freiräume für alternative Verkehrsformen zu schaffen. Die Kritiker der Projekte übersehen häufig, dass ein reiner „eins zu eins“ Ersatz der Brückenbauwerke zu keiner der oben genannten Verbesserungen führen würde.

Die Schnellwege werden nach erfolgreicher Projektrealisierung wesentlich sicherer für die Verkehrsteilnehmenden. Die negativen Auswirkungen auf die Umgebung werden dann deutlich reduziert sein.

Positionspapier Großraum- und Schwertransporte

Die BAUINDUSTRIE nennt 13 Punkte, die jetzt angepasst werden müssen

- Neue Vorschrift zur Unterschreitung von Maßen und Gewichten praktikabel gestalten
- Keine bürokratische Überladung des Antragssoftware
- Anhebung der Anhörfreigrenze für Transporte bis 44 Tonnen Gesamtmasse
- Optimierung von Antragsverfahren
- Einheitliche Regelungen für den Einsatz von Verwaltungshelfern und BF 4-Fahrzeugen
- Überarbeitung der Auflagen für Beifahrer
- Überarbeitung der Auflagen für Nachtfahrten
- Digitalisierung der Genehmigungsverfahren
- Änderungsanträge schlank halten
- Gebühren verhältnismäßig gestalten
- Polizeivoranmeldungen praktikabel machen
- Verbesserung unverzichtbarer Infrastruktur
- Ganzheitliche Bearbeitung und Einführung von Rechtsvorschriften für Großraum- und Schwertransporte

IMPRESSUM

Bauindustrieverband Niedersachsen-Bremen e. V.
Eichstraße 19 | 30161 Hannover
T +49 511 34834-0 | E info@bauindustrie-nord.de

oeding print GmbH
Erzberg 45 | 38126 Braunschweig
T +49 531 48 015-0 | E info@oeding-print.de

Verantwortlich: Jan Hetebrügge
Nachdruck, auch auszugsweise gestattet.
Quellenangabe und Belegexemplare erbeten.