



## „Rollende Landstraße“ verlagert Schwerlastverkehr auf die Schiene

Vor dem Hintergrund der dramatischen Entwicklung der A45-Vollsperrung auf die nächsten Jahre rückt die Alternative der „rollenden Landstraße“ mehr und mehr in den Mittelpunkt. „Unter ‚rollender Landstraße‘ versteht man die Verladung und den Transport von ganzen Lkws auf Niederflurwagen der Bahn. Im Gegensatz zum Kombinierten Ladungsverkehr werden die Transporte vom Zugfahrzeug und vom Fahrer begleitet“, erklärt Christoph Brünger, Geschäftsbereichsleiter der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer zu Hagen (SIHK).

„Eine ‚rollende Landstraße‘ könnte nicht nur Lieferketten wieder planbarer

machen, sondern auch die innerstädtischen Umleitungsstrecken entlasten. Natürlich müssten unter anderem Fragen zu konkreten Streckenangeboten, Terminals und Betreibern geklärt werden. Zudem müsste geprüft werden, ob diese Ladungskombination durch die auf der Strecke zwischen Hagen und Siegen bestehenden Tunnel passt“, gibt Christoph Brünger zu bedenken und betont zugleich: „Sollte dies nicht der Fall sein, dann wäre dies Grund genug, die Lichtraumprofile der Tunnel umgehend zu erweitern.“ Schon seit vielen Jahren fordert die SIHK eine Aufweitung der Tunnelprofile auf der Ruhr-Sieg-Strecke, um auch seegängige

High Cube Container auf dieser für den Güterverkehr interessanten Nord-Süd-Verbindung transportieren zu können. Um mit Hilfe dieser Eisenbahnstrecke Hagen – Siegen – Frankfurt die beiden völlig überlasteten Rheinschienen zu entlasten, wurde die Aufweitung der Tunnel in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen.

„Vor dem Hintergrund der Sorge, dass eventuell neben der Rahmedebrücke noch weitere Talbrücken der A45 gesperrt werden müssten, macht die kurzfristige Aufrüstung der Ruhr-Sieg-Strecke Sinn und sollte umgehend in Angriff genommen werden“, fordert Brünger. (red)

Südwestfälische Wirtschaft Foto: © 2021 foto@luftbild-blossey.de

Südwestfälische Wirtschaft Foto: VM/Ralph-Sonderman, SIHK

### AKTIONSBÜNDNIS A45

## Mehr als 250 Unternehmen fordern schnellstmöglichen Ersatzneubau

Mehr als 250 Unternehmerinnen und Unternehmer unterstützen bereits das Aktionsbündnis A45 der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer zu Hagen (SIHK). Das Aktionsbündnis ist ein Unternehmenszusammenschluss, der den schnellstmöglichen Neubau der Rahmede-Brücke auf der A45 bei Lüdenscheid fordert.

„Die Sperrung dieser zentralen Lebensader des Wirtschaftsstandorts belastet die Menschen, die Unternehmen und die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Region über Gebühr“, erklärt SIHK-Hauptgeschäftsführer Dr. Ralf Gerschkat zum Hintergrund.

Das Aktionsbündnis fordert, dass Po-



litik und Verwaltung vor allem auf Bundesebene jetzt alle Hebel in Bewegung zu setzen, um einen Wiederaufbau der Rahmede-Brücke in Rekordzeit zu ermöglichen. Dazu müssen erkennbar Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse der Rahmede-Brücke von Anfang an parallelisiert und beschleunigt werden. Betroffene Unternehmerinnen und

Unternehmer sind weiterhin eingeladen, sich dem Aktionsbündnis A45 anzuschließen und der Region eine Stimme zu verleihen. (red)

 [www.sihk.de/a45](http://www.sihk.de/a45)

### 10-Punkte-Programm zur Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Bau von Verkehrsinfrastruktur

Die Vollsperrung der A45-Rahmedetalbrücke zeigt: Der Erhalt und der gute Zustand der Straßeninfrastruktur ist in einem dicht besiedelten Industrie- und Transitland wie Nordrhein-Westfalen von besonderer Bedeutung. Verkehrsministerin Ina Brandes: „Jetzt ist entscheidend, dass wir auf dem von Nordrhein-Westfalen eingeschlagenen Weg des Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlaufs konsequent weiter vorankommen – vor allem bei den angegriffenen Brücken in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH des Bundes. Der langjährige Investitionsstau zwingt uns, dass wir Planung, Genehmigung und Bau großer Infrastrukturprojekte vereinfachen und beschleunigen. Mit dem vorgelegten 10-Punkte-Programm können die Voraussetzungen geschaffen werden, viel schneller zu sein, als es bislang möglich war.“



aus südwestfälischer Sicht von besonderer Bedeutung, denn der lautet wie folgt: „Gibt es für einen Autobahn-Abschnitt bereits einen gesetzlichen Planungsauftrag (Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan), sollen einzelne Bauwerke künftig ohne weitere Betrachtung entsprechend angepasst bzw. ausgebaut werden. Heißt: Schon jetzt können reine Ersatzneubauten ohne erneute Planfeststellung errichtet werden. Sehr häufig geht mit der Sanierung/dem Neubau ein Ausbau der Infrastruktur einher. So ist im Falle der A45 eine Erweiterung auf sechs Spuren gesetzlich beschlossen und teilweise schon im Bau. Der Ersatzbau zum Beispiel der Rahmede-Brücke darf dann

ohne Planfeststellung ebenfalls auf sechs Spuren erweitert werden.“

Und auch Punkt 6 „Ersatzneubauten ohne erneute Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)“ trifft auf die A45 zu. „Bei Ersatzneubauten soll ausnahmslos auf eine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden. Heißt: Da für das ursprüngliche Bauwerk bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegt, gilt diese weiter, und das Bauwerk kann ohne weitere Untersuchung wiederhergestellt werden.

Die Planungs- und Genehmigungszeit eines jeden Bauwerks verringert sich damit mindestens um 15 bis 18 Monate. Der Verzicht auf eine UVP wird auch auf temporäre Bauwerke ausgedehnt, die zur Erstellung des Ersatzbauwerks nötig sind (etwa Baustraßen). (red)

### A45-Neubau wird nicht am Geld scheitern

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hat die Autobahn GmbH angewiesen, „alle erforderlichen sachlichen, vor allem aber personellen Ressourcen und Mittel für einen möglichst schnellen Neubau“ der maroden Rahmedetalbrücke zur

Verfügung zu stellen. Das teilte eine Sprecherin des Ministeriums auf Anfrage der WESTFALENPOST mit.

Zuvor hatte bereits NRW-Verkehrsministerin Ina Brandes (CDU) erklärt, dass der Neubau der Brücke „nicht am Geld scheitern werde“. (red)