Gesamtwirtschaftliche Bewertung der Sperrung der A1-Rheinbrücke bei Leverkusen für den Lkw-Verkehr

Die Studie von Prof. Dr. habil. Wolfgang Schulz und Miriam Mainka von der Institute for Economic Research and Consulting GmbH in Meerbusch untersucht im Auftrag von Pro Mobilität, welche volkswirtschaftlichen Auswirkungen sich aus der kurzfristigen, ungeplanten Sperrung der Reinbrücke an der Autobahn A1 bei Leverkusen vom 1. Dezember 2012 bis 3. März 2013 ergeben haben.

Es handelt sich um eine Modellrechnung, die den volkswirtschaftlichen Schaden durch die Verlagerung des Lkw-Verkehrs über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht auf andere Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen anhand verschiedener Szenarien aufzeigt.

- Hauptbetroffene der kurzfristigen Sperrung der Brücke für den Lkw-Verkehr waren die Unternehmen des Güterkraftverkehrs und des Werkverkehrs sowie deren Kunden. Durch Umwegfahrten entstanden zusätzliche Betriebskosten (z.B. Personalkosten, Kraftstoffverbrauch, Fahrzeugverschleiß, Lkw-Maut). Darüber hinaus waren Staukosten bei anderen Verkehrsteilnehmern, sowie zusätzliche Unfall-, Umwelt- und Lärmkosten auf den Ausweichstrecken zu berücksichtigen. Indirekte Wirkungen durch die Beeinträchtigung der Logistik oder Standorteffekte konnten nicht einbezogen werden.
- An Werktagen wird die A1-Rheinbrücke bei Leverkusen von 14.880 Lkw genutzt, die auf andere, durchschnittlich 20 Kilometer längere Strecken ausweichen mussten. Die Höhe der volkswirtschaftlichen Gesamtkosten variiert vor allem mit der Stausituation auf Ausweichstrecken.
- Selbst ohne zusätzliche Staus auf den Ausweichstrecken, was in der Realität nicht der Fall war, hätte die Sperrung volkswirtschaftliche Kosten von 31 Millionen Euro verursacht.
- Bei einer vollständigen Verlagerung des betroffenen Lkw-Verkehrs auf sechs- bzw. vierstreifige Autobahnen liegt der volkswirtschaftliche Verlust zwischen 0,5 und 1,2 Millionen Euro pro Tag.
- Wenn Teile des Ausweichverkehrs auf Bundes- und Landesstraßen abgewickelt werden, wofür die Nutzungseinschränkung der innerstädtischen Kölner Brücken sprach, nehmen neben höheren Staukosten auch die Umwelt- und Lärmkosten innerorts zu.
- Aus Sicht des Auftraggebers Pro Mobilität sind während der 92 Tage dauernden Sperrung volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von 60 bis 80 Mio. Euro entstanden. Eine erneute Sperrung vor Fertigstellung des für 2020 geplanten Neubaus der Ersatzbrücke mit Baukosten von ca. 200 Mio. Euro schließt der zuständige Verkehrsminister explizit nicht aus.
- Die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Brücken erfordert eine Anpassung an die dortige Verkehrssituation.

Das Ergebnis der Untersuchung zeigt, dass die eingeschränkte Nutzung oder sogar eine Totalsperrung von Brücken mit sehr hohen gesellschaftlichen Kosten – vor allem für die Nutzer, aber auch in den Bereichen Umwelt und Verkehrssicherheit – verbunden sind. Gerade bei Brücken kommt es aufgrund ihrer strategischen Bedeutung im Straßennetz darauf an, durch rechtzeitige Planung und Finanzierung den Sanierungsstau gesamtwirtschaftlich effizient abzuarbeiten.