

Position

BRÜCKENKOLLAPS VERHINDERN

Maßnahmenpaket für mehr Geschwindigkeit im Brückenbau

Deutschland steht vor einem Brückenkollaps, auf den wir seit Jahren sehenden Auges zusteuern. Die Brückensperrungen auf der A43, der A45, der Salzachtalbrücke in Wiesbaden oder der beiden Rheinbrücken in Leverkusen und Köln sind bloß die Spitze des Eisbergs – dies belegen die letzten Brückenzustandsberichte der Autobahn GmbH, die mit ihrer Brücken-Taskforce eine umfassende Bestandsaufnahme vorgenommen hat. Durch die Sperrungen werden Ausweichstrecken und -bauwerke überproportional belastet. Da diese für derartige Verkehrsströme nicht ausgelegt worden sind, wird ihre jeweilige Lebensdauer dramatisch reduziert, so dass dort täglich neue substanzbedingte Sperrungen drohen. Es droht eine echte Notsituation in der systemrelevanten Verkehrsinfrastruktur. Notsituationen wiederum bedürfen neuer Ansätze und besonderer Maßnahmen, die der Situation gerecht werden. Unverhältnismäßige bürokratische und verwaltungstechnische Hürden, die der Lösung der Notsituation im Weg stehen, müssen beseitigt werden, sonst sind erhebliche nachteilige soziale und ökonomische Belastungen für Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft sowie ökologische Belastungen als Folge des Brückenkollapses unausweichlich.

Politik, Planer und Bauindustrie haben jetzt mit einem zielorientierten Aktionsbündnis die Chance, die systemrelevante Verkehrsinfrastruktur in Deutschland als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) vor dem vollständigen Verkehrsinfarkt zu schützen. Der von Bundesverkehrsminister Dr. Wissing initiierte Brückengipfel muss deshalb einen breiten Konsens hervorbringen, der unabhängig von interessengeleiteten Einzelmeinungen auf einen zielorientierten Maßnahmenkatalog hinauslaufen sollte. Dafür müssen sich alle Seiten bewegen – wenn wir auf dem kleinsten gemeinsamen Nenner stehenbleiben, werden wir nichts ändern.

Die BAUINDUSTRIE – als Vertreter von über 70 Prozent der mittelständisch geprägten Infrastruktur- und Brückenbauunternehmen in Deutschland – schlägt für diesen Konsens folgende Maßnahmenpakete vor und steht den öffentlichen Auftraggebern mit der gesamten ingenieurtechnischen Leistungs- und Innovationsfähigkeit zur Verfügung:

1. DIE GRUNDLAGEN

Transparenz und Maßnahmenpriorisierung: Für eine effiziente Herangehensweise muss eine Priorisierung der zu erneuernden Brückenbauwerke anhand ihres Zustands erfolgen. Neben dem baulichen Zustand sollte dabei zudem die voraussichtliche Traglast entsprechend der zu erwartenden Verkehrsmenge Berücksichtigung finden. Priorisierung und Zustand sind transparent zu machen, um eine effiziente Kapazitäts- und Maßnahmenplanung auch auf Seiten der Bauindustriunternehmen zu erreichen.

Finanzielle Planungssicherheit: Alle durchzuführenden Maßnahmen müssen finanziell hinterlegt sein. Dafür sind zusätzliche Mittel erforderlich. Eine Umschichtung von Mitteln im Verkehrsetat ist abzulehnen, um Erhalt und Instandhaltung des übrigen Straßennetzes nicht zu vernachlässigen. Ansonsten würde der Investitionsstau perspektivisch von den Brücken auf die Strecke verlagert. Für einen langfristigen Planungshorizont ist eine Finanzierungsvereinbarung mit der Autobahn GmbH mit einer Laufzeit von 10 Jahren zu vereinbaren.

Mindestanforderung darf nicht Standard sein: Für eine größtmögliche Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern sowie mit Blick auf einen aktiven Umwelt- und Naturschutz dürfen sich Maßnahmen, etwa im Bereich Lärmschutz oder für umwelt- und artenschützende Ausgleichsmaßnahmen, nicht ausschließlich am gesetzlichen Mindeststandard orientieren, sondern müssen im erforderlichen Maße darüber hinaus gehen.

Kooperative Projektkultur zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer stärken: Wir brauchen grundsätzlich eine neue, partnerschaftliche Projektkultur zwischen allen Projektbeteiligten. Denn Bauprojekte gelingen nur miteinander, nicht gegeneinander. Wichtig ist dabei auch, Streitigkeiten nicht vor Gericht auszutragen, sondern zielorientierte Lösungen auf Projektebene durch den Einsatz von alternativen Streitbeilegungs- und Eskalationsmechanismen zu finden. Das gemeinsame Ziel des Projekterfolgs muss im Mittelpunkt stehen.

2. GENEHMIGUNGSVERFAHREN DÜRFEN KEIN BREMSKLOTZ SEIN

Notsituation für besonders gefährdete Brücken verhindern: Für besonders gefährdete, systemrelevante Brückenbauwerke muss der Brückennotstand ausgerufen werden, um soziale, ökologische und ökonomische Risiken abzuwenden. Dieser muss es erlauben, auch abseits der Regelverfahren schnell, rechtssicher und unkompliziert Baurecht zu schaffen. Beispielhaft kann hierfür das Vorgehen bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit und die Wiederherstellung von Brückeninfrastrukturen in den von der Flutkatastrophe betroffenen Gebieten genannt werden.

Rollenverteilung von Autobahn GmbH und Fernstraßenbundesamt (FBA) klären:

Zusammenführung der Kompetenzen für Planung, Aus- und Neubau, Erhalt sowie den Betrieb der Autobahnen auf Bundesebene war und ist absolut richtig. Autobahn GmbH und FBA müssen nun als sich ergänzende Bundeseinheiten agieren. Dabei ist ein Höchstmaß an gegenseitigem Vertrauen und Handlungsfreiheit im jeweiligen Verantwortungsbereich erforderlich. Genehmigungs- und Abstimmungsprozesse müssen zielorientiert und zeit-effizient ausgestaltet sein.

Rechtssicherheit von Genehmigungsinstrumenten stärken: Zur Vermeidung des Brückenkollaps müssen die Genehmigungsinstrumente der öffentlichen Hand rechtssicher ausgestaltet und gestärkt werden. Nur so kann ein Ersatzneubau im erforderlichen Zeit- und Kostenrahmen erfolgen.

Dazu gehören:

- **Maßnahmengesetze:** Die Anwendbarkeit muss trotz des laufenden EU-Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Bundesrepublik sichergestellt und der verfassungsrechtlich relevante Vorwurf der Verkürzung von Beteiligungsverfahren aufgeklärt werden. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass zur Schaffung von Baurecht über ein Maßnahmengesetz eine Vorlage im Umfang einer Planfeststellungsunterlage zu erzeugen ist. Damit eignen sich Maßnahmengesetze gerade für komplexe, insbesondere innerstädtische Vorhaben, bei denen zahlreiche Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse zu erwarten sind.
- **Maßnahmen unwesentlicher Bedeutung:** Dieses erscheint beim Ersatzneubau als das derzeit Wirkungsstärkste, da wesentliche Genehmigungsschritte beim Ersatzneubau entfallen und Baurecht nicht erneut geschaffen werden muss. Hierzu fordern wir eine großzügige Auslegung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften. Auch ein Ersatzneubau, der an zeitgemäße Regelwerke und Verkehrsbedingungen (etwa eine geringfügige Verbreiterung des Standstreifens oder Lärmschutz) angepasst wird, muss als Fall unwesentlicher Bedeutung gelten. Um Schnittstellen zu vermeiden, sollten die Vorhabenträger in eigener Verantwortung prüfen und entscheiden können, ob ein solcher Fall vorliegt.

Frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung sicherstellen: Bei großen und komplexen Projekten sollten die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowie Verbände frühzeitig informiert werden und die Möglichkeit zur Beteiligung haben. Vollständige Transparenz am Prozessanfang ermöglicht eine schnellere Projektumsetzung am Ende. Bei Beteiligungsverfahren sind die Möglichkeiten der materiellen Präklusion zu nutzen.

3. VIELFALT DER VERGABE- UND BAUPROZESSE NUTZEN

Funktionale Ausschreibungen stärker nutzen: Zusätzlich zu den konventionellen Verfahren muss stärker auf sogenannte funktionale Ausschreibungen zurückgegriffen werden, bei denen neben der Bauausführung auch die Planung mitvergeben wird. Hierdurch können nicht nur zusätzliche Planungskapazitäten aktiviert, sondern auch die optimale technische, wirtschaftliche und gestalterische Lösung durch die Zusammenführung der wesentlichen Projektbeteiligten bereits in der Planungsphase im Wettbewerb ermittelt werden. Die frühzeitige partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Planern und Bauindustrie kann sowohl die Geschwindigkeit der geplanten Maßnahmen als auch die Qualität erhöhen, Kapazitäten schonen und gleichzeitig Kosteneffizienz steigern.

Dialoggeprägte Vergabe- und Vertragsmodelle: Die Zusammenführung und Integration der Planungs- und Bauleistung erfordert neben dem funktionalen Ausschreibungscharakter auch dialoggeprägte Vergabe- sowie neue partnerschaftlich orientierte Vertragsmodelle, in denen Bauherr, Planer und Bauunternehmer insbesondere bei komplexen Verfahren gemeinsam auf ein Projektziel hinarbeiten. In diesen Modellen wird nach dem Prinzip verfahren, dass jeder Projektpartner die Risiken trägt, die er am besten beherrschen kann, was in der Regel einen größeren Risikoübertrag auf die Bauseite als in konventionellen Verfahren üblich bedeutet.

Rahmenverträge und Paketvergaben: Durch die Bündelung von Einzelmaßnahmen können Schnittstellen und aufwändige Abstimmungsprozesse reduziert sowie dadurch Kosten- und Zeiteinsparpotentiale realisiert werden. So können etwa durch mittelstandsgerechte Maßnahmenpakete im Bereich Brückenabdichtungen, Korrosionsschutz und ÜKO-Erneuerungen Bauzeit eingespart und die Streckenverfügbarkeit erhöht sowie Kosten reduziert werden. Gleichzeitig kann durch die Vergabe von Rahmenverträgen für sogenannte Baubegleitmaßnahmen (u. a. Landschaftsbauten, Umsiedlung betroffener Populationen etc.) im Bedarfsfall schnell und ohne erneute Ausschreibungen reagiert werden.

Industrielle und standardisierte Bauverfahren: Neben dem konventionellen Brückenbau können für bestimmte Bauwerkstypen Erfolge in kurzer Zeit und hoher Qualität auch durch industrielle Bauverfahren (Stichwort: serielles, modulares Bauen) erreicht werden. Zudem können für einfache Bauwerke Standards definiert werden, die bundesweit ausgeschrieben und insbesondere durch mittelständische Unternehmen unkompliziert realisiert werden können. Beide Varianten haben das Potenzial, Planungs- und Ausführungszeiten drastisch zu verkürzen und Herstellkosten zu senken. Um einen effizienten Einsatz konventioneller, industrieller und standardisierter Verfahren zu ermöglichen, sollte die Einsetzbarkeit für die unterschiedlichen Ü- und A-Bauwerke definiert und ein Wettbewerb untereinander zugelassen werden.