

Pressemitteilung

Brückenkollaps droht: A45 nur Spitze des Eisbergs

Verkehrsminister lädt zum Brückengipfel – BAUINDUSTRIE nennt die wichtigsten Punkte, um einen Verkehrsinfarkt zu verhindern

14/22
Berlin, 09.03.2022

Baustellen, Staus, Belastungen von Umgehungsstraßen: Immer wieder sorgt der kurzfristige Ausfall großer Autobahnbrücken für Ärger und Frust. Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (FDP) hat das Thema jetzt zur Chefsache erklärt und lädt morgen zum „Brückengipfel“ nach Berlin.

Tim-Oliver Müller, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie macht im Vorfeld deutlich: „Deutschland steht vor einem Brückenkollaps, auf den wir seit Jahren sehenden Auges zusteuern. Die Brückensperrungen auf der A43, der A45 oder der Salzbachtalbrücke in Wiesbaden sind bloß die Spitze des Eisbergs – dies belegen die letzten Brückenzustandsberichte der Autobahn GmbH. Mehr noch: durch die Sperrungen werden Ausweichstrecken und -bauwerke überproportional belastet und ihre jeweilige Lebensdauer dramatisch reduziert. Es drohen täglich neue substanzbedingte Sperrungen. Eine echte Notsituation in der systemrelevanten Infrastruktur.“

Auf diese sollte mit besonderen Maßnahmen und neuen Ansätzen reagiert werden. Wichtig ist: Unverhältnismäßige bürokratische und verwaltungstechnische Hürden, die der Lösung der Notsituation im Weg stehen, müssen beseitigt werden. Denn die sozialen und ökonomischen Belastungen für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft als Folge des Brückenkollaps sind nicht dauerhaft hinnehmbar. Hinzu kommen ökologische Belastungen auf Natur und Umwelt.

Die BAUINDUSTRIE hat im Vorfeld des Brückengipfels ein Maßnahmenpapier entwickelt, das morgen auch Thema sein wird.

Müller: „Politik, Planer und Bauindustrie haben jetzt mit einem zielorientierten Aktionsbündnis die Chance, die systemrelevante Infrastruktur in Deutschland vor dem vollständigen Verkehrsinfarkt zu bewahren. Der von Bundesverkehrsminister Dr. Wissing initiierte Brückengipfel muss deshalb einen breiten Konsens hervorbringen, der unabhängig von interessengeleiteten Einzelmeinungen auf einem zielorientierten Maßnahmenkatalog beruht. Dafür müssen sich alle Seiten bewegen – wenn wir auf dem kleinsten gemeinsamen Nenner bleiben, werden wir nichts ändern.“

Die BAUINDUSTRIE nennt die wichtigsten Punkte, um einen Verkehrsinfarkt zu verhindern:

- Transparenz über tatsächliche Zustände herstellen und das Vorgehen priorisieren.
- Finanzierung im Brückenbereich langfristig gewährleisten, dafür müssen zusätzliche Mittel für Planung und Umsetzung bereitgestellt werden.
- Rechtssicherheit bekannter Genehmigungsinstrumente stärken, denn: wir haben kein Erkenntnis- sondern ein Umsetzungsproblem. Das heißt: Verwaltungen müssen vorhandene Instrumente auch einsetzen können.
- Digitalisierung der Prozesse, von der Planung bis zur integrierten, kooperativen Projektabwicklung.
- Funktionale Ausschreibungen und alternative Vergabemodelle zusätzlich zu konventionellen Modellen stärken.
- Potenziale des seriellen Brückenbaus heben.

Zwei Aspekte sind besonders relevant:

1. Die Politik sollte sich überlegen, einen Brückennotstand für einige wenige und besonders dringliche Projekte auszurufen.
2. Für mehr Akzeptanz in der breiten Öffentlichkeit sollte der Bund darüber nachdenken, bei Lärmschutz, Umwelt- und Artenschutz nicht ausschließlich die Mindestanforderung laut Gesetz umzusetzen, sondern auch darüber hinaus. Etwa für Ausgleichsflächen, höhere Lärmschutzwände oder Renaturierungsmaßnahmen. Klar ist: gesetzliche Mindestanforderungen dürfen nicht der alleinige Standard sein.

Das ganze Papier zum Brückengipfel finden Sie hier: <https://t1p.de/69q3t>