

Euros statt Euphemismen

Liebe Leserinnen und Leser,

da zu Jahresbeginn Ausblicke in das neue Jahr Konjunktur haben, möchte ich an dieser Stelle mit Ihnen gemeinsam einen Blick in die Zukunft wagen; allerdings nicht auf das vor uns liegende Jahr, sondern auf das Jahr 2035. Ich vermag weder einzuschätzen, wie groß dann der Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge ist, noch inwieweit autonomes Fahren oder andere KI-Anwendungen unseren (mobilen) Alltag prägen. Unbestritten wird dies in einem höheren Maße als heute der Fall sein – zweifelsfrei handelt es sich um wichtige Elemente der Verkehrswende. Was ich aber prognostiziere, ist, dass die Straße auch in Zukunft Verkehrsträger „Nr. 1“ sein wird. Selbstverständlich umfasst dabei „Straße“ in meinem Verständnis stets auch sämtliche Radverkehrsanlagen, Brücken und Tunnel. Bei meiner Abschätzung stelle ich nicht auf die einschlägigen Prognosen zum Straßengüterverkehr o. Ä. ab, sondern auf die Bedeutung des Verkehrsträgers Straße im Allgemeinen. Diese wurde uns bspw. deutlich durch die Flutkatastrophe vor rund dreieinhalb Jahren vor Augen geführt: Feuerwehr, Technisches Hilfswerk, Bundeswehr und viele weitere Hilfeleistende waren auf funktionsfähige überregionale Straßen angewiesen, um schnell Hilfe leisten zu können. Innerörtliche Schadensbeseitigungen und der Wiederaufbau kommunaler Infrastruktur konnten erst richtig greifen, nachdem Städte und Gemeinden wieder auf überörtlichen Straßen erreichbar waren. Gleiches gilt für den privaten Wiederaufbau. Zur Reparatur defekter Bahnanlagen war das System Straße obligatorisch. Eine Verkehrswende kann also nicht ohne das System Straße, sondern nur mit oder vielmehr „auf“ der Straße stattfinden.

Ausgehend von den aktuellen Zustandsinformationen über Brücken und Fahrbahnen, die in Deutschland eher flächendeckend als punktuell einen erheblichen Sanierungsbedarf ausweisen, wird es vermutlich auch nach der nächsten Dekade so sein, dass noch Nachholbedarf besteht. Seit der Lastbeschränkung der Leverkusener Brücke (2012) und deutlicher seit dem Ausfall der Talbrücke Rahmede, aber spätestens seit dem Einsturz der Carola-Brücke, sollte dieser Sachstand klar kommuniziert werden. Versuche, diese Situation in Euphemismen zu verpacken, helfen nicht. Der Zustand der Straßeninfrastruktur stellt uns nicht nur vor Herausforderungen. Er ist ein Problem – ein Problem jedoch, welches wir lösen können! Die Situation wurde erkannt und es ist mehr als ein Anfang geschaffen. In der Zuständigkeit des Landes Nordrhein-Westfalen etwa müssen innerhalb der nächsten zehn Jahre rund 400 vorhandene Brücken neu gebaut werden. Seit Beginn der Sanierungsoffensive vor einem Jahr konnten fünf Brückenbauwerke fertiggestellt werden und 46 weitere sind in der Realisierung.

Für eine Lösung des Problems sind die Anstrengungen auf allen Ebenen und hinsichtlich sämtlicher Einflussgrößen zu steigern:

Erstens: Geld. Die in der Vergangenheit nicht aufgewendeten Finanzmittel sind nun – analog zur Begleichung einer Kreditschuld – mit Zins und Zinseszins zu investieren. Alle Haushalte müssen dies adaptieren, andere Ressorts müssen dies akzeptieren.

Zweitens: Fachpersonal. Die Aufgabenstellung in der akut erforderlichen Quantität und mit bekannter Qualität zu lösen, erfordert Fachkompetenzen, und zwar in einem ausgewogenen Verhältnis aufseiten der öffentlichen Auftraggeber und Genehmigungsbehörden sowie aufseiten der privaten Auftragnehmer. Einen aggressiven Konkurrenzkampf untereinander zu forcieren, wäre deshalb kontraproduktiv.

Drittens: technische Lösungen und neue Wege. Der aufgezeigte Handlungsbedarf in seiner Dimension und Dringlichkeit in Kom-



Dr.-Ing.
Petra Beckefeld

Technische Direktorin des
Landesbetriebes Straßenbau
Nordrhein-Westfalen,
Gelsenkirchen

bination mit dem Fachkräftemangel ist auch Motor für Innovationen und deren Übernahme in die Praxis. Aus der Not gilt es, eine Tugend zu machen.

Hier kann die Reaktion Nordrhein-Westfalens beim Wiederaufbau der durch die Flutkatastrophe 2021 zerstörten Infrastruktur als Blaupause dienen. Dank erleichterter Vergabeverfahren und durch den Einsatz innovativer Bauverfahren konnte Straßen.NRW schnell und fokussiert agieren. Bereits nach weniger als zwei Monaten war die erste zerstörte Brücke ersetzt und in weniger als drei Jahren waren über 95 % der zerstörten Infrastruktur wiederhergestellt. Die Erfolgsfaktoren wurden auf die aktuelle Situation transformiert. Innovative Verfahren beschleunigen den Bau und minimieren Verkehrseinschränkungen erheblich. Mit funktionalen Ausschreibungen sparen wir Zeit bei Vergabe und Abrechnung. Wir geben Unternehmen den nötigen Handlungsspielraum, um ihre besten, teils patentgeschützten Bautechniken und -methoden anzubieten und einzusetzen. Planung und Entwurf von Rück- sowie Ersatzneubau werden dabei ressourcenorientiert vom Auftragnehmer übernommen. Ein erfolgreiches Beispiel ist die Brücke Blombacher Bach in Wuppertal, die in nur sieben Monaten in modularer Expressbauweise errichtet wurde. Im vergangenen Jahr konnte Straßen.NRW 14 Projekte durch funktionale Ausschreibungen vergeben, 19 weitere sind in Vorbereitung.

Die aktuelle Aufgabenstellung ergibt sich jedoch nicht nur aus den Zuständen von Brücken und Fahrbahnen. Auch die Ansprüche an Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind gestiegen und es gilt, auch in dieser Hinsicht neue Wege zu gehen. Nicht kopflos und ideologisch, sondern strukturiert und zielgerichtet. Pilothaft Erprobtes kann so nach bestätigter Eignung bis zur flächenhaften Anwendung skaliert werden. So agiert Straßen.NRW etwa beim temperaturabgesenkten Asphalt: Nach rund 30 Erprobungs- und Anwendungsstrecken in den vergangenen drei Jahren wird die Maßnahmenanzahl im Jahr 2025 weiter erhöht, sodass die Effizienz gesteigert und Ressourcen geschont werden – intern wie extern.

In meinem Ausblick auf die nächsten zehn Jahre geben unbestritten die priorisierten Ersatzneubauten von Brücken den Takt vor. Fahrbahnen inklusive Entwässerungseinrichtungen, Knotenpunkte und Radverkehrsanlagen, und nicht zu vergessen, Tunnel, müssen nichtsdestotrotz im Gleichklang mit den Brücken saniert werden. Als Gesellschaft brauchen wir eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur. Und die braucht uns Fachleute – jetzt und in der Zukunft!

Ihre

Dr. Petra Beckefeld