

Brückenbau braucht Koalitionen

Liebe Leserinnen und Leser,

jeder weiß es: der Erhalt der Straßeninfrastruktur drängt. Viele Brücken sind am Ende ihrer rechnerischen Nutzungsdauer. Sie wurden damals geplant und gebaut für geringere Verkehrsmengen und Lasten als die heutigen.

Kopfrechenaufgabe: Im Autobahnnetz befinden sich ca. 21.500 Brücken und ca. 6.500 Überführungsbauwerke. Bei einer angesetzten Lebensdauer von 70 Jahren ergibt sich eine wie große Anzahl jährlich zu bauender Brücken?

Weitere Kopfrechenaufgabe: Das rund 13.200 km lange Autobahn-Streckennetz muss ca. alle 20 Jahre erneuert werden. Das ergibt wie viele Kilometer jährlicher Deckenbaumaßnahmen?

In der Vergangenheit lagen Prioritäten oft im Neubau, nicht in der Erhaltung – deswegen der Erhaltungsstau und der sich daraus ergebende zunehmende Ersatzneubau. Das Jahrzehnt der Bagger hat begonnen, aber es werden mehrere Dekaden nötig sein. Insbesondere in den Ballungsräumen, die in den 70er-Jahren einen Bauboom erlebten.

Für diese Generationenaufgabe braucht es Koalitionen:

Koalitionen für mehr Geld im investiven und administrativen Bereich

Rund 50 Mio. Wahlberechtigte haben bei der Bundestagswahl ihre Stimme abgegeben. Und der Erhalt der Infrastruktur ist parteiübergreifender Konsens – hoffen wir.

Mittlerweile wird allerdings viel über die Definition des Begriffs Infrastruktur gesprochen. Sie wird leider im öffentlichen Sprachgebrauch immer weitreichender.

Wichtig ist eine langfristig gesicherte Finanzierung. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Kapazitäten in der Verwaltung und der Industrie nicht nachhaltig aufgebaut werden können und es einfach nur teurer wird. Langfristige Finanzierungen ermöglichen zumindest mittelfristige Rahmenvereinbarungen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmern. Diese bieten die Möglichkeit, Maßnahmenpakete für eingegrenzte, wiederkehrende Leistungsbilder effizient und kostengünstig zu gestalten:

- Durch ein transparentes und rechtskonformes Vergabeverfahren können sich Auftraggeber und mehrere Auftragnehmer für wiederkehrende Leistungen, z. B. für drei Jahre, binden.
- Sie ermöglichen eine langfristige Planung und kontinuierliche Zusammenarbeit mit qualifizierten Auftragnehmern. Dies führt zu einer besseren Qualität der Arbeiten und einem kontrollierten Aufbau oder zumindest Erhalt von Ressourcen.
- Aufträge können anlassbezogen flexibel und schnell vergeben werden, ohne jedes Mal zeit- und arbeitsaufwändige Ausschreibungsverfahren neu durchführen zu müssen.
- Die Auftraggeber und Auftragnehmer können ihr Auftragsrisiko mindern.

Koalitionen für mehr Menschen, die sich bei Planung, Bau und Betrieb einsetzen

Es ist eine tolle Sache, an der Umsetzung großer und kleiner Projekte beteiligt zu sein. Durch Informationen, Ausbildung und auch Werbung werden junge Menschen für den (Brücken-)Bau interessiert. Arbeitseinsatz für den Erhalt der Infrastruktur ist von hoher gesellschaftlicher Akzeptanz. Dann müssen aber auch individuelle Entwicklungen möglich sein, nicht nur Einarbeitung in die Managementverwaltung.

Mit den aktuellen Unsicherheiten in den langfristigen wirtschaftlichen und damit finanziellen Szenarien findet eher eine Abwanderung von Bauausführenden statt. Nachwuchsprobleme haben fast alle am Bau beteiligten Partner. Andere Bereiche sind attraktiver, flexibler und zahlen besser.



Dr.-Ing.
Christoph Dröge

Geschäftsbereichsleiter Bau und Erhaltung
Autobahn GmbH, Niederlassung Rheinland

Mitglied im Fachbeirat
dieser Zeitschrift

Übrigens können wir die anstehenden Herausforderungen nur mit Hilfe aller Willigen meistern. Bauen ist in Deutschland ohne Menschen mit Migrationshintergrund nicht mehr möglich.

Das aktuelle technische Umfeld ist doch gut für den Bau (sofern Menschen und Geld vorhanden). Sichere Datenhaltung und tiefgreifende Brückenprüfungen sind Alltag, Nachrechnungen zur Prognose des Verhaltens von Brücken ebenso. Erkenntnisse gehen in Bauprogramme ein. Das ist eine starke Motivation für die Mitarbeiter und eine klare Aufwertung der Fachlichkeit Brückenbau. Es entstehen durchdachte Ausschreibungen für große komplexe Bauvorhaben. Dazu kann bei kleinen Maßnahmen auch die gegenläufige Entwicklung – nicht schön, sondern schnell – zu einer ortsangepassten Lösung beitragen.

Die FGSV ist geübt im Schmieden von fachthemenbezogenen Koalitionen. Es werden die unterschiedlichsten Stakeholder zusammengeführt und ein Kompromiss wird verschriftlicht (Regelwerk). Erfahrung und technische Entwicklung führen dann zu stetiger Erneuerung dieser Hilfsmittel. Damit ist für unterschiedliche Rahmenbedingungen ein qualitativ hochwertiger technischer Standard sichergestellt.

Vor zehn Jahren kaum umsetzbare Sammelausschreibungen und Funktionale Ausschreibungen setzen Potenziale der Bauindustrie frei. Aus Forschung und Baubetrieb kommen zeitgemäße Neuerungen für Fertigteilbauwerke, bewehrte Erde, Systembaukästen, Vorproduktion mit den Möglichkeiten der industriellen Qualitätssicherung, nachhaltige Materialien und bauablaufbedingte Bauzeitverkürzungen. Neuerungen werden oft hier in Straße und Autobahn dargestellt.

Koalitionen für die Akzeptanz von Baumaßnahmen durch die Verkehrsteilnehmer

Mittlerweile ist der Erneuerungsdruck so groß, dass der Verkehrsteilnehmer auch Einschränkungen hinnimmt, damit es endlich besser wird. Gut kommunizierte Maßnahmen mit einem sichtbaren Baufortschritt sind mittlerweile auch bei starker Verkehrsbeanspruchung umsetzbar. Temporäre Sperrungen, die zu einer Beschleunigung der Maßnahme führen, finden deutlich breitere Akzeptanz als vor zehn Jahren. Diese Entwicklung kann auch zu besserer Bauqualität und zu geringeren Kosten führen.

Eine Industriegesellschaft kann nur mit funktionierendem Verkehrsnetz solide bestehen. Brückensperrungen im Autobahnnetz können wirtschaftliche Existenzen vernichten und treiben sicher volkswirtschaftliche Kosten in die Höhe. So entstehende Kosten übersteigen die Neubaukosten. Anwohner, IHK, Kommunal- und Landespolitik fordern Lösungen. Warum also nicht begonnene Wege nachhaltig ausbauen?

Nun liegt es an der Politik, Koalitionen zu bilden und Rahmenbedingungen zu schaffen. Das Ziel ist, Konsens und Geld dafür langfristig bereit zu stellen. Dann schaffen wir vom Bau es auch in unterschiedlichen Koalitionen nachhaltige Strukturen aufzubauen, die leistungsfähige Infrastruktur sicherstellt.

Lasst uns Brücken bauen!

Ihr Dr.-Ing. Christoph Dröge