



## RESOLUTION

### „Sanierung von Straßen und Brücken“

Die Meldungen von **gesperrten Brücken** reißen nicht ab: Rahmedetalbrücke auf der A45 nahe Lüdenscheid, Ringbahnbrücke auf der A100 in Berlin, um nur zwei prominente Beispiele zu nennen. Mit dem Einsturz der Carolabrücke in Dresden hat der sichtbare Verfall der Verkehrsinfrastruktur seinen bislang traurigen Höhepunkt erreicht. Hierfür muss man nicht in die Ferne schweifen, auch in Stuttgart musste die Rosensteinbrücke aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit dauerhaft gesperrt werden. Dabei handelt es sich nicht um bedauerliche Einzelfälle, sondern um Vorboten dessen, was uns in den kommenden Jahren großflächig droht, wenn die **Sanierung der Verkehrsinfrastruktur** nicht **erheblich beschleunigt** wird. In Deutschland sind Tausende Brücken dringend sanierungsbedürftig. Baden-Württemberg stellt hier leider keine Ausnahme dar. Von den 7.435 Brücken an Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg müssen **pro Jahr 100 Brücken grundlegend instandgesetzt, ertüchtigt oder ersetzt** werden (Brücken an Autobahnen und Kommunalstraßen nicht mitgezählt). In den vergangenen Jahren wurden allerdings nur durchschnittlich 7 Brücken pro Jahr erneuert; der Aufholbedarf ist also gewaltig.

Die Politik hat die Zeichen der Zeit erkannt und mit dem Investitionspaket Infrastruktur einen ersten wichtigen Schritt getan. Bislang ist allerdings unklar, nach welchem Schlüssel die 500 Mrd. € zwischen Bund, Ländern und Kommunen verteilt werden und welcher Anteil davon in Baden-Württemberg ankommt. Es muss sichergestellt werden, dass auch wirklich **ausreichende Mittel zur Sanierung der Verkehrsinfrastruktur** im Land zur Verfügung stehen.

Geld alleine wird nicht ausreichen, um die Straßen und Brücken im Land auf Vordermann zu bringen. Die **Planungs- und Genehmigungsverfahren** in Deutschland sind äußerst komplex und langwierig. Die Beteiligung vieler Interessensgruppen, Umweltauflagen und Bürgerbeteiligungsverfahren verzögern häufig den Beginn und die Fertigstellung von Bauprojekten. Wenn die Verfahren weiterhin so lange dauern wie bisher, wird es nicht gelingen, die theoretisch zur Verfügung stehenden Gelder auch tatsächlich umzusetzen. Das Investitionspaket droht unter diesen Rahmenbedingungen zu versanden. Deshalb sind **Strukturreformen dringend notwendig**. Die bestehenden Gesetze rund um Planung, Bau, Umwelt, Vergabe und Verwaltung müssen umfassend überarbeitet werden. Nach heutiger Rechtslage ist es zwar möglich, marode Brücken durch Neubauten zu ersetzen, ohne dass ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich wird. Das ist aber nur zulässig, wenn die Brücke an Ort und Stelle ersetzt wird, was wiederum bedeutet, dass die Verbindung während der Bauzeit gekappt ist.

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 21. Legislaturperiode nennt Maßnahmen, die zur **Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren** ergriffen werden müssen (siehe Zeile 680 ff. Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung und Zeile 2110 ff. Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren). Unter anderem will die kommende Bundesregierung eine verbindliche **Stichtagsregelung** einführen. Das bedeutet, dass im Verlauf des Genehmigungsverfahrens eintretende Gesetzesänderungen es nicht erforderlich machen, sozusagen von vorne anzufangen und die Planung an die geänderte Rechtslage anzupassen. Auch eine Regelung zur **materiellen Präklusion** ist unerlässlich. Damit ist es nicht mehr möglich, Einwendungen gegen das Bauvorhaben zurückzuhalten und erst vor Gericht vorzubringen, um das Verfahren dadurch zu verzögern. Entscheidend ist, dass diese und weitere im Koalitionsvertrag aufgezählte Punkte schnellstmöglich in die Tat umgesetzt werden.

Um die künftigen Herausforderungen zu meistern, muss das **Know-how der Bauwirtschaft** eingebunden werden. Den Bauunternehmen muss die Möglichkeit gegeben werden, mit ihren Innovationen zu punkten. In den Vergabeverfahren müssen deshalb Nebenangebote zugelassen werden, die es den Unternehmen ermöglichen, eigene Vorschläge zur Bewältigung der Bauaufgabe zu unterbreiten. Auch funktionale Ausschreibungen geben den Unternehmen die Möglichkeit, innovative Lösungen umzusetzen.

Wir fordern die Landesregierung auf,

- ausreichende Mittel für die Erhaltung von Straßen und Brücken in Baden-Württemberg zur Verfügung zu stellen. Erforderlich ist eine **Verdoppelung der Erhaltungsmittel** für die Landesstraßen auf 330 Mio. € pro Jahr.
- das **Personal** der Landesstraßenbauverwaltung bedarfsgerecht **aufzustocken**. Ohne zusätzliche personelle Kapazitäten wird es nicht möglich sein, die Planung und Genehmigung von Ersatzneubauten schneller voranzutreiben.
- sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass die vorgesehenen Maßnahmen zur **Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung** schnellstmöglich in die Tat umgesetzt werden.
- sich für eine **Nutzerfinanzierung** im Bundesfernstraßenbereich einzusetzen. Unabhängig vom jetzt beschlossenen Investitionspaket muss eine langfristige Planungssicherheit gewährleistet werden, die nicht unter den Unwägbarkeiten politischer Haushaltsverhandlungen leidet. Um die öffentlichen Haushalte zu entlasten und notwendige Mittel für den Erhalt und Ausbau langfristig sicherzustellen, ist der Übergang von der Haushalts- zur Nutzerfinanzierung voranzutreiben.

Sabine Schmucker  
Vizepräsidentin  
Bauwirtschaft Baden-Württemberg

Thomas Möller  
Hauptgeschäftsführer  
Bauwirtschaft Baden-Württemberg