



Gemeinsame Pressemitteilung BVMB, HDB, ZDB, VBI, Pro Mobilität, DVLV, Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken, DAV, ADAC, BGL, DSLV und BWVL
Bonn/Berlin, 20. Juni 2024

Investitionskürzung im Bundeshaushalt wäre fatale Entscheidung für deutsche Infrastruktur

Gemeinsamer Notruf für den Brückenbau

Über 4.000 Brücken allein im Bereich von Autobahnen in Deutschland sind aktuell dringend sanierungsbedürftig oder müssen neu gebaut werden. Vor diesem Hintergrund hatte Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing (FDP) beim ersten Brückengipfel vor zwei Jahren angekündigt, der Bund werde spätestens ab 2026 pro Jahr 400 Brückenbauprojekte durchführen, damit binnen zehn Jahren der Sanierungsstau abgearbeitet ist.

Weil die Zusage kaum eingelöst werden wird, wenden sich mehrere Spitzenverbände jetzt in einem gemeinsamen Notruf an die Bundesregierung zu Wort. Die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB), der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. (HDB), der Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V. (ZDB), der Verband Beratender Ingenieure (VBI), Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V., der DVLV – Deutscher Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen e.V., die Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V. und der Deutsche Asphaltverband (DAV) e.V. kritisieren: „Wir sind weit weg von den 400 Brücken jährlich. Zudem wurden in den vergangenen Wochen zunehmend Ausschreibungen wegen Geldmangels aufgehoben und das Bauprogramm der Autobahn GmbH wird insgesamt gestreckt. Obendrein wurde bekannt, dass der Etat der Autobahn GmbH um 20 Prozent von 6,2 Mrd. Euro auf 4,9 Mrd. Euro gekürzt werden soll. Diese fahrlässige Investitionspolitik wird dazu führen, dass weitere Brücken gesperrt werden und das Straßennetz weiter verfällt.“

Die Spitzenverbände warnen deshalb eindringlich davor, die Mittel für den Autobahnbau zu kürzen. Hingegen müssten zusätzliche Investitionsmittel in Höhe von einer Milliarde pro Jahr bereitgestellt werden, um das Brückenmodernisierungsprogramm überhaupt ans Laufen zu bekommen und die Modernisierung der Bundesfernstraßen zu sichern. Auch der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC), der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V. und der BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e.V. schließen sich dem Appell an, da bereits der Ausfall einer einzelnen Autobahnbrücke gravierende Auswirkungen für den Verkehr, die Anwohner und die Wirtschaft entlang der Ausweichrouten habe. Die Sperrungen der Talbrücke Rahmede (A 45) und der Salzachtalbrücke zwischen Frankfurt und Wiesbaden hätten dies eindrücklich belegt. Sollte die Bundesregierung keine ausreichenden finanziellen Mittel für den Bundesfernstraßenbau im aktuellen Verkehrsetat und der mittelfristigen Finanzplanung einstellen, hätte das fatale Folgen – ein Verkehrskollaps ist zu befürchten.

„Ein funktionierendes und zuverlässiges Autobahnnetz ist eine unerlässliche Grundlage für die Mobilität der Menschen und eine funktionierende Wirtschaft. Immerhin ist die Straße der Verkehrsträger Nummer 1. Als europäisches Transitland hat Deutschland darüber hinaus eine Verantwortung für die Mobilität in ganz Europa“, betonen BVMB, HDB, ZDB, VBI, Pro Mobilität, DVLV, Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken, DAV, ADAC, BGL, DSLV und BWVL. Mehr als 1.000 Autobahn-Brückenbauwerke sind laut aktueller Übersicht des BMDV in einem „nicht ausreichenden Bauwerkszustand“ und 80 Bauwerke in einem „ungenügenden Bauwerkszustand“. Die Tragfähigkeit und damit die Funktionsfähigkeit ist bei einer Vielzahl an Brücken stark beeinträchtigt. Würde das Brückenbauprogramm nicht – wie von der Bundesregierung angekündigt – umgesetzt, prophezeien die Verbände weitere Brückenausfälle, die den Verkehr über Jahre lahmlegen würden. Die Umleitungsverkehre um baufällige bzw. gesperrte Autobahnbrücken sorgen für Verkehrschaos in den Gemeinden entlang der Ausweichrouten, belasten Anwohner und Unternehmen in den Regionen, sie beanspruchen über Gebühr zudem die Verkehrswege in den Kommunen.

Auch für die Bauwirtschaft sei das Brückenbauprogramm wichtig. „Die Unternehmen haben ihre Kapazitäten aufgestockt, weil sie sich darauf verlassen haben, dass die von der Bundesregierung angekündigten Aufträge auch kommen.“ Jetzt säßen die Baufirmen stattdessen in der Warteschleife, was erhebliche finanzielle Einbußen zur Folge habe. Kurzarbeit, auch im Brückenbau, könne nicht mehr ausgeschlossen werden.