



Pressemitteilung

Club der Industrie kritisiert: Brückensanierung nicht dem Zufall überlassen

Konzeptlos: Gänstorbrücke vor der Vollsperrung, Adenauerbrücke marode

Neu-Ulm – 12.08.2020 – Mindestens fünf Jahre dauert der Ersatzbau einer Brücke – optimistisch gerechnet. „Viel zu lang und für den innovativen Industriestandort Deutschland nicht angemessen“, bewertet Marcello Danieli, Vorstandsprecher vom Club der Industrie (CI) die aktuell herrschenden Projektlaufzeiten für Brückenersatzbauten. Dies werde an den Beispielen Gänstorbrücke und Adenauerbrücke deutlich, die Neu-Ulm und Ulm verbinden.

Ganz konkret stellen die drohende Vollsperrung der Gänstorbrücke und die ebenfalls sanierungsbedürftige marode Adenauerbrücke eine belastende und nicht tragbare Situation für den regionalen und innerstädtischen Wirtschaftsverkehr dar. Vor einem sich abzeichnenden Verkehrskollaps für Ulm/Neu-Ulm warnen die CI-Mitglieder, die etwa 100 leistungsstarke Unternehmen aus der Region repräsentieren. Die beide Brücken sind die Hauptverkehrsadern über die Donau und verbinden nicht nur die Städte Ulm und Neu-Ulm, sondern auch die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg.

Der Neubau der Gänstorbrücke soll, wenn alles nach Plan verläuft, erst Mitte 2025 stehen. Gleich mehrere Kritikpunkte bringt der CI zu der Brückensanierung an. „Die Planungs- und Genehmigungsverfahren sind zu schwerfällig, wenn es um Ersatzbrücken geht,“ kritisiert Danieli. Außerdem verstreiche zwischen den Projektabschnitten zu viel Zeit.

Fehlendes Zeitmanagement bei der Gänstorbrücke

Bezogen auf die Gänstorbrücke besteht seit dem 10. Januar 2020 Baurecht. Im Februar 2020 sieht der Sieger des Planungswettbewerbs fest. Doch erst Ende Juni 2020 wird dieser beauftragt bis Mitte 2021 einen Bauwerksentwurf vorzulegen. Für die Beauftragung braucht es vier Monate. „Für die Auftragserteilung nach dem feststehenden Sieger einer Ausschreibung braucht ein Industrieunternehmen maximal ein paar Tage. Hier stimmt die Verhältnismäßigkeit nicht“, zeigt Danieli auf. Auch der Zeitraum von einem Jahr für die Erstellung eines Bauwerksentwurf sei zu hinterfragen und aus Sicht des CI zu optimieren. Bei diesen Zeitansätzen sehen die CI-Mitglieder die Gefahr, dass womöglich der Termin Mitte 2025 nicht eingehalten werden kann.

Lernen von dem Neubau der Morandi-Brücke und der Wiedervereinigung

Die Lösung liegt für Danieli auf der Hand: „Ersatzinvestitionen für baufällige Infrastruktur brauchen zügige und einfachere Verfahren. Dafür muss die Politik neue Wege gehen.“ Eine Idee für beschleunigungsbedürftige Infrastrukturprojekte wäre, eine Baugenehmigung per Gesetz

zu erlassen. Dann gelten zahlreiche Vorschriften nicht, die derzeit ein Genehmigungsverfahren behinderten. Ein Blick auf die zügige Umsetzung von Verkehrs-Infrastrukturprojekten nach der Wiedervereinigung lohnt sich. Die damaligen Verfahren haben dazu beigetragen, dass das ehemals geteilte Deutschland schnell zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort zusammenwachsen konnte.

Auch das aktuelle Großprojekt in Italien zeigt, dass ein Brückenbau mit deutlich kürzerem Planungshorizonten auskommt. Die neue „Morandi“-Autobahnbrücke bei Genua ist im August nach 1,5 Jahren Bauzeit für den Verkehr freigegeben worden. Das Vorgänger-Bauwerk stürzte im August 2018 tragischerweise ein. „Nach den dortigen Maßstäben müsste die Gänstorbrücke im Sommer nächsten Jahres fertig sein“, folgert Danieli und fragt sich: „Wie ist es möglich, dass ein solches Mammutprojekt, das basierend auf europäischem Recht gebaut wird, so viel schneller umgesetzt werden kann? Wieder stimmt die Verhältnismäßigkeit nicht.“

Bayerische und Baden-Württembergische Politik sollten mit gutem Beispiel vorangehen

Ersatzinvestitionen für baufällige Brücken müssen schneller abgewickelt werden. Beispiele wie die Morandi-Brücke oder Infrastrukturprojekte nach der Wiedervereinigung zeigen, dass dies möglich ist. Die meisten der rund 40.000 Brücken der Autobahnen und Bundesstraßen in Deutschland sind 40 Jahre oder älter. Etwa jede zehnte Brücke ist ein Sanierungsfall. Dies hat Folgen für die Funktionsfähigkeit der Transportnetze und auch die Verkehrssicherheit.

Die Einschätzung des CI ist: Für die Gänstorbrücke kommen Überlegungen zu einer schnelleren Umsetzung leider zu spät, wenn sich die Landesregierungen in München und Stuttgart nicht noch zu einem politischen Kraftakt durchringen. Doch bei der Adenauerbrücke könnten die Bauverwaltungen von Bund, den Ländern Bayern und Baden-Württemberg und der Städte Ulm und Neu-Ulm beweisen, wie sich Verfahren und Abläufe effizienter gestalten lassen und so zu einem schnelleren Ersatzbau führen.

Über den Club der Industrie

Der Club der Industrie Ulm/Neu-Ulm e.V. (CI) ist eine unabhängige Vereinigung von aktiven, erfolgreichen Unternehmern im Einzugsbereich der Wirtschaftsregion Ulm/Neu-Ulm. Die Vereinigung mit Sitz in Neu-Ulm zählt 100 leistungsstarke Mitgliedsunternehmen aus Industrie und industrienaher Dienstleistung, die über 26.000 Arbeitnehmer beschäftigen. Der CI ist die Erweiterung der Industrievereinigung Landkreis Neu-Ulm e.V., die seit ihrer Gründung im Jahr 1960 gezielt die Interessen regional ansässiger Unternehmer gegenüber öffentlichen und politischen Institutionen und Organisationen vertritt.

Pressekontakte

Club der Industrie Ulm/Neu-Ulm e.V.

Michael Mühlbacher, geschäftsführendes Vorstandsmitglied

Tel.: 0731 97 053 0

E-Mail: ci@clubderindustrie.de

Marcello Danieli, Vorstandssprecher Club der Industrie

Tel.: +49 731 400197-0

E-Mail: m.danieli@harder-logistics.com

Stephanie Lützen – Lütpress

Tel.: +49 30 240 370 65

E-Mail: info@luetpress.de