

Brücken, Straßen, Schienen – Unsere Infrastruktur leistungsfähig halten

Von den rund 40.000 Brücken im Bundesfernstraßennetz sind nur 13 Prozent in einem guten oder sehr guten Zustand, rund drei Viertel der Brücken sind in befriedigendem oder ausreichendem Zustand, 10 Prozent weisen gravierende Mängel auf, müssen also umgehend saniert oder ersetzt werden. Das entspricht rund 4.000 Brücken, davon rund 3.000 im Autobahnnetz. Die Autobahngesellschaft geht davon aus, dass in ihrem Zuständigkeitsbereich jährlich mindestens 400 statt bisher 200 Brücken saniert oder ersetzt werden müssen. Hinzu kommen die rund 1.000 dringend sanierungsbedürftigen Brücken der Deutschen Bahn. Dieser Sanierungsstau ist über Jahrzehnte gewachsen und kommt insofern für die Planungswirtschaft nicht überraschend.

Um diese Herkulesaufgabe zu stemmen, müssen alle Einflussfaktoren betrachtet werden – von den Finanzen, über die Genehmigungs-, Planungs- und Bauprozesse bis hin zu den rechtlichen Rahmenbedingungen. Nur wenn in allen Bereichen Veränderungen vorgenommen werden, kann die notwendige Größenordnung erreicht sowie Gefahrensituationen und Sperrungen vermieden werden. Ziel muss es auch im Sinne der Baukultur sein, wieder vor die Welle zu kommen.

Der Verband Beratender Ingenieure VBI schlägt im Folgenden konkrete Maßnahmen vor, die jeweils gemeinsam mit den Auftraggebern und der Bauindustrie umgesetzt werden müssen. Hierfür bietet der VBI seine Zusammenarbeit und Kapazitäten an.

Verlässliche Ressourcenplanung und Priorisierung

- Damit auf Seiten der Planungsbüros und der Bauindustrie schnell und dauerhaft die notwendigen Ressourcen geschaffen und verlässlich zur Verfügung gestellt werden können, muss der Bedarf für die kommenden zehn Jahre analysiert, transparent gemacht und anhand des baulichen Zustands eine Priorisierung in konkreten Jahresscheiben vorgenommen werden. Die geplanten Projekte sollen im Rahmen eines Ausschreibungskalenders budgetiert und veröffentlicht werden, um so auf Seiten der Auftragnehmer eine Ressourcenplanung zu ermöglichen. Planungs- und Bauwirtschaft brauchen Planungssicherheit.
- Durch Regelbauweisen, Entwurfsvorlagen und Regelentwürfe für Überführungsbauwerke für bestimmte Bauwerkstypen sowie den Verzicht auf zeitaufwändige Variantenuntersuchungen können Planungszeiten deutlich reduziert werden. Vorliegende Planungen baugleicher Nachbarbauwerke sollen zur Verfügung gestellt werden.
- Wir brauchen eine Selbstverpflichtung der öffentlichen Auftraggeber zur Anwendung der HOAI. Damit Vereinfachung der Vertragsstruktur und Steigerung der Attraktivität der Autobahngesellschaft als Auftraggeber. Nicht eindeutig beschreibbare und kalkulierbare besondere Leistungen sind nach Zeitaufwand zu vergüten. Damit lassen sich die Vergaben vereinfachen und Ressourcen für das Vertragsmanagement einsparen. Ein Dauerstreit um angemessene Honorare lähmt die Zusammenarbeit und schadet der Attraktivität des Berufsstands.

- Beschleunigt sind auch die Einbindung, Ausstattung und Schulung der öffentlichen Stellen zur Anwendung der BIM-Methode notwendig. Eine verbindliche Anwendung von BIM durch alle Beteiligten und Anpassung der Arbeitsprozesse ist Voraussetzung für den Erfolg.
- Ohne Ingenieur Nachwuchs gibt es keine verlässliche Planungswirtschaft und damit keine leistungsfähige Infrastruktur. Daher schlagen wir die Entwicklung einer gemeinsamen Kampagne der öffentlichen Hand und der Planungswirtschaft zur Steigerung der Attraktivität des Ingenieurberufs vor.
- Bis die neuen Strukturen der Autobahngesellschaft etabliert und leistungsfähig sind, sollte eine kontinuierliche Zusammenarbeit durch den Erhalt und die Einbindung der Deges ermöglicht werden.

Beschleunigung der Vergabe- und Genehmigungsverfahren

- Bei Ersatzneubauten mit geänderten Abmessungen muss das Planfeststellungsverfahren entfallen. Umweltverträglichkeitsprüfungen sind nur noch bei neuen geänderten Streckenführungen durchzuführen. Hierfür ist das Herstellen der Rechtssicherheit durch eine gesetzliche Verankerung zwingend.
- Durch die Bündelung von Einzelmaßnahmen können Vergaben vereinfacht und Planungen integriert werden. Hier ist die Bündelung von Planungsaufträgen innerhalb einer Streckenführung durch ein gemeinsames vorgeschaltetes Vergabeverfahren als Rahmenvertrag mit anschließendem Abruf einzelner Maßnahmen aus dem „Master“ sinnvoll.
- Durch fachlich projektübergreifende Präqualifizierungen von geeigneten Unternehmen kann die erste Stufe im Teilnahmewettbewerb vermieden werden.
- Ingenieurleistungen sollten über alle Planungsphasen hinweg gemeinsam vergeben werden. Einzelne Leistungsphasen müssen dann nicht zwingend nacheinander, sondern können zeitlich überlappend bearbeitet werden.
- Wettbewerbe sind insbesondere bei städtebaulichen Anforderungen oder besonderen Lagen sinnvoll. Im Gegenzug sollten die festgelegten einheitlichen Gestaltungsvorgaben für Streckenabschnitte nicht nur die gesetzlichen Mindeststandards erfüllen.
- Auf Autobahnabschnitten mit vorhandenem gesetzlichen Planungsauftrag (Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans) sollten die hierfür notwendigen Bauwerke künftig ohne weitere zusätzlicher Genehmigungsverfahren entsprechend angepasst bzw. ausgebaut werden können.
- Die Grenzen für eine freihändige Vergabe sollen angehoben werden.
- Es ist zu prüfen, inwieweit sich das 2020 gewählte Verfahren eines Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes für ausgewählte Großprojekte bewährt hat

Zahlen zur Situation: Bundesanstalt für Straßenwesen

Stand: 10.03.2022

Verantwortlich:
 Verband Beratender Ingenieure VBI
 Budapester Str. 31, 10787 Berlin

Hauptgeschäftsführer Sascha Steuer
 steuer@vbi.de, Tel.: 030 260 620