

BUND-Pressinformation

9. September 2010

Schlaglöcher oder Prestigebauwerke?
BUND plädiert für Straßenerhaltung statt Neubau
Hochmoselübergang reißt Millionenloch in Haushalt

Mainz. Das Land Rheinland-Pfalz beabsichtigt, mindestens 330 Millionen für den umweltzerstörenden und verkehrstechnisch unnötigen Hochmoselübergang (B50n) in Beton zu gießen. Der größte Teil dieses Geldes stammt aus der Bundeskasse, ein Teil aus dem Landeshaushalt. Doch dieses Geld kann nur einmal ausgegeben werden und steht für andere, dringendere Projekte nicht zur Verfügung. Das Land riskiert, dass in den nächsten Jahren wichtige Erhaltungsmaßnahmen an Brücken und Straßen nicht mehr getätigt werden können.

"Alle Arbeiten am Hochmoselübergang müssen sofort gestoppt und keine weiteren Aufträge an Baufirmen mehr vergeben werden," fordert Heidelind Weidemann (Stellvertretende Landesvorsitzende des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Rheinland-Pfalz und ergänzt: "Es ist ein Irrsinn, dass für ein unnötiges und längst überholtes Prestigeprojekt riesige Geldbeträge verschwendet werden, während andere, dringendere Projekte auf Eis liegen, die Mobilität beeinträchtigt und letztendlich in Extremfällen sogar Verkehrsteilnehmer gefährdet werden."

Ministerpräsident Beck hat im Rahmen der im Grundgesetz verankerten Schuldenbremse Kürzungen der Ausgaben um 160 Millionen Euro angekündigt. Nach Ansicht des BUND muss mit der Streichung der größten Umweltsünden begonnen werden. "Zum Ausbau des Verkehrsverbundes von Schiene, Bus, Rad und Fußwegen fehlt das Geld und im Straßenbau wird es von Bundes- und Landesregierung unnötig für überflüssige Baumaßnahmen verprasst," kommentiert Dr. Erwin Manz (BUND-Landesgeschäftsführer) die aktuellen Ereignisse.

In den letzten Jahren sind Jahr um Jahr neue Straßen und Brücken gebaut worden. Doch der Zahn der Zeit nagt unweigerlich an den Bauwerken. Stärkere Belastung durch immer schwerere Fahrzeuge lassen den Erhaltungsaufwand ebenfalls ständig weiter anwachsen. Jede einzelne Neubaumaßnahme ist unweigerlich mit Folgekosten für Unterhaltung, Erhaltung und Sanierung verbunden. Der daraus resultierende Finanzbedarf erhöht sich geradezu explosionsartig. Da in den 1970er Jahren das Straßennetz am stärksten ausgebaut wurde, haben nun viele Straßen ein kritisches Alter erreicht. Immer mehr grundlegende Erhaltungsmaßnahmen sowie Ersatzneubauten werden erforderlich. Das führt zwangsläufig zum Kollaps, wenn nicht rechtzeitig gegengelenkt wird. Die rheinland-pfälzische Straßenplanung muss sich konsequent von Neubauprojekten verabschieden und an die Wertbewahrung des Bestandes begeben.

Schon heute ist im rheinland-pfälzischen Straßennetz ein riesiger Sanierungsstau festzustellen. Nach eigenen Recherchen des BUND sind im Land allein fünf große Fernstraßenbrücken in einem derart desolaten Zustand, dass ein Ersatz-Neubau unumgänglich ist. Doch wegen fehlender

Finanzmittel wird die Sanierung hinausgeschoben.

- An der A61 (Hunsrück) wurden bei Rheinböllen die 1969 erbauten Pfädchensgrabentalbrücke und Tiefenbachtalbrücke zwar notsaniert. Trotzdem ist der Neubau unumgänglich und erst für das Jahr 2015 geplant.
- An der A643 ist der Neubau der Schiersteiner Brücke zwischen Mainz und Wiesbaden mit einer Länge von über 1.200 Meter bereits in Planung. Trotzdem mussten im Straßenbauplan 2010 bereits über 44 Mio. € vorgesehen werden, um eine Noterhaltung vorzunehmen.
- Auch Brücken mit geringerer Länge sind sanierungsbedürftig, wie die Alte Nahebrücke in Bad Kreuznach oder die Ehranger Brücke (B52) in Trier zeigen. Die 1968 erbaute Moselbrücke Ehrang ist in einem so schlechten baulichen Zustand, dass sie nicht mehr repariert werden kann, sondern komplett durch eine neue Brücke ersetzt werden muss. Das stark befahrene Moseltal-Nadelöhr passieren täglich rund 34.000 Fahrzeuge.

Fünf weitere große Brücken sind schon seit Jahren dringend sanierungsbedürftig. So ist in Ludwigshafen die Hochstraße (B44) in sehr marodem Zustand. Dort werden derzeit Fangnetze montiert, um vor herab fallenden Betonbrocken zu schützen. Allein diese Maßnahme bringt Kosten von vier Millionen Euro mit sich, ändert jedoch noch nichts am eigentlichen Zustand der Brücke. Für die grundlegende Sanierung wären über 150 Millionen Euro notwendig. Auch in Koblenz sind zwei Brücken dringend zu sanieren. Die über die Mosel führende, 325 Meter lange Balduinbrücke ist stark sanierungsbedürftig. Noch schlechter sieht es allerdings mit der Pfaffendorfer Brücke aus. Sie ist in einem extrem maroden Zustand und die Auffahrt galt sogar als einsturzgefährdet. Da diese Brücke die Hauptverbindung zwischen B9 und B42 darstellt, ist eine Sanierung unabdingbar. Wegen fehlender Finanzmittel werden wichtige Erhaltungsmaßnahmen häufig zeitlich hinausgeschoben. Um die Verkehrssicherheit auf Dauer zu gewährleisten und damit noch höhere Sanierungskosten zu vermeiden, muss die Instandsetzung ab sofort Vorrang haben vor neuen Bauprojekten.

Hintergrundinformationen

Straßennetz:

Das rheinland-pfälzische Straßennetz hält mit einer Länge von 18.438 km (Autobahnen: 872 km, Bundesstraßen: 2.951 km, Landesstraßen: 7.226 km und Kreisstraßen: 7.389) bundesweit den Rekord als das dichteste Straßennetz.

In Rheinland-Pfalz erreichen alleine 58 Autobahnbrücken eine Länge von über 300 Metern.
(Quelle: Statistisches Landesamt)

Nutzungsdauer von Straßen

- Asphalt-Tragschichten von Fernstraßen: ca. 12 - 50 Jahre
 - Nutzungsdauer einer Spannbetonbrücke (Überbau): ca. 70 Jahre
Die Ludwigshafener Hochstraße hat nur 35 Jahre gehalten.
 - Nutzungsdauer von Brückenpfeilern (Unterbau): ca. 110 Jahre
- (Quelle: Allg. Rundschreiben Straßenbau)

Kosten des Straßenbaus

- Bau einer vierstreifigen Autobahn incl. Brücken: 12 Mio €/km
 - jährliche Unterhaltung einer Spannbetonbrücke (Überbau): 1,1 % der Bausumme
 - jährliche Unterhaltung einer Asphaltfahrbahn: 4 % der Bausumme
- (Quelle: Allg. Rundschreiben Straßenbau)

Brücken, die neu gebaut werden müssen

- A643: Schiersteiner Brücke und Vorlandbrücke Mombach (Mainz)

- B52: Ehringer Brücke (Trier)
 - A61: Pfäddchensgrabentalbrücke und Tiefenbachtalbrücke (Rheinböllen)
- (Quelle: Tagespresse)

Brücken mit dringendem Handlungsbedarf

- B44: Hochstraße Ludwigshafen
 - B10: Rheinbrücke Maxau (Karlsruhe)
 - B39: Salierbrücke (Speyer)
 - B49: Pfaffendorfer Brücke (Koblenz)
 - Balduinbrücke (Koblenz)
- (Quelle: Tagespresse)

Für Rückfragen:

Heidelind Weidemann, 06532 93146

Dr. E. Manz 06131 62706-0 bzw. 0151 12273866

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Erwin Manz

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

Landesverband Rheinland-Pfalz e. V.

Dr. Erwin Manz - Landesgeschäftsführer

Hindenburgplatz 3 - 55118 Mainz

Tel.: 06131-627060 - Fax: 06131-6270666

email: erwin.manz@bund-rlp.de

Internet: www.bund-rlp.de

Die Erde braucht Freundinnen und Freunde!

Ich bin dabei: als Mitglied im BUND! Und Sie?

Jetzt Mitglied werden – unter: www.bund.net/mitgliedwerden