

## Pressemitteilung

### **Aus den Versäumnissen lernen! Salzbachtalbrücke wird am Samstag gesprengt. Bauindustrie verweist auf Investitionsstau für Infrastruktur**

Wiesbaden, 04.11.2021

Auch im Internet abrufbar: [www.bauindustrie-mitte.de](http://www.bauindustrie-mitte.de)

Am 6. November 2021 wird die 310 Meter lange Salzbachtalbrücke gesprengt. Rund 220 Kilogramm Sprengstoff werden dafür gebraucht. Die Salzbachtalbrücke ist eine Autobahnbrücke der A66, die Wiesbaden und den Rheingau mit Frankfurt verbindet. Die Brücke wurde im Jahr 1963 als Südumgehung Wiesbaden eröffnet. Die Teilbrücken Nord und Süd waren für eine Belastung von rund 20.000 Fahrzeugen pro Tag ausgelegt und mussten seit 1985 wegen des zunehmenden Verkehrs immer wieder verstärkt werden. Bis zur Sperrung fuhren zuletzt fast 90.000 Fahrzeuge täglich über die Brücke. Die Bauverträge für Neubau sind erteilt. Das Baurecht ist gegeben. Wann die neue Südbrücke im Laufe des Jahres 2023 befahrbar sein wird, ist noch nicht sicher zu sagen. Die Gesamtfertigstellung der neuen Süd- und Nordbrücke wird wegen der Vollsperrung der A66 schneller erreicht als ursprünglich bis 2026 geplant. „Seit 2009 war bekannt, dass die Brücke marode ist und dringend erneuert werden muss. In Deutschland gibt es 40.000 Autobahnbrücken, viele sind ähnlich konstruiert und in einem besorgniserregend schlechten Zustand. Die Salzbachtalbrücke steht exemplarisch dafür, was passiert, wenn man die Infrastruktur jahre- und jahrzehntelang so sträflich vernachlässigt, wie das hier geschehen ist. Die Landeshauptstadt ist nicht per Bahn von Frankfurt zu erreichen“, kommentiert Dr. Burkhard Siebert, Hauptgeschäftsführer des Bauindustrieverbandes

Hessen-Thüringen (BIV) die Sprengung. „In Hessen haben wir ein Straßennetz von rund 16.000 Kilometern, in dem der Zustand der Brücken zum Teil äußerst schlecht ist: zum Beispiel die Bergshäuserbrücke der A44 nahe Kassel, wo sich die Menschen, die darunter wohnen, mittlerweile mit Netzen vor herabfallenden Stahlteilen schützen. Andere Fälle sind die Brücke Thalaubach der A7 an der Grenze zu Bayern und zahlreiche weitere Brücken auf der A45. Wir haben immer wieder mit Nachdruck gefordert, dass die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erhöht werden müssen, um die gefährlichen Versäumnisse der Vergangenheit zu beseitigen.“ Dass die steigende Belastung der Straßen durch den wachsenden Güterverkehr erhebliche Folgen für den Zustand der Verkehrswege hat, sei offensichtlich. "Dieser Verkehr wird aber in absehbarer Zeit nicht weniger werden. Deshalb muss der Rhythmus, in dem man die Straßen erneuert, beschleunigt werden. Die Planung seitens der Unternehmen ist nicht das Problem, viel wichtiger ist, den ganzen Prozess zu pragmatisieren und zu entbürokratisieren. Wenn etwa eine Brücke wegen der Belastung verbreitert oder ein verschoben wird, dann braucht es wieder den kompletten Planfeststellungsprozess mit seinen jahre- und jahrzehntelangen Verfahren. Der Bund muss den Rechtsrahmen dafür schaffen, dass Planungen pragmatisch beschleunigt werden können." Vor allem benötigt die Bauwirtschaft langfristige Investitionslinien. "Wichtig ist auch, dass die Ausschreibungen für die Arbeiten angepasst werden. Künftig darf nicht mehr nur der Preis entscheidend sein, sondern auch die Zeit, in dem die Arbeiten erledigt werden. Auch die Bauzeit sollte als Kriterium bei der Auftragsvergabe wichtiger werden, damit zum Beispiel sichergestellt ist, dass ein Bauwerk vor Ferienbeginn fertiggestellt oder eine wichtige Ausfahrt nur für einen kurzen Zeitraum gesperrt ist. Wir brauchen hier eine größere Intelligenz bei der Auswahl“, fordert Dr. Burkhard Siebert.

