

Dok 5 – Das Feature

WDR 5, Sonntag, 30.07.2023, 13:04 – 14:00 Uhr

Wiederholung: WDR 5, Sonntag 30.07.2023, 20:04 – 21:00 Uhr

Marode Brücken, miese Straßen – Der Kollaps der Infrastruktur

O-Ton 1 Michael Schneider:

„Es geht gleich los.“

***MUSIK** Thys & Two Fingers – Hodo (Muadeep: Redo)*

O-Ton 2 Michael Schneider:

„Drei. Zwo. Eins...Zündung!“

Erzähler:

Stille. Zwei kurze Blitze in der Mitte der Brückenpfeiler. Staubwölkchen entweichen.

***ATMO** Explosion*

Erzähler:

Dann endlich erreicht der Schall die wartende Menge. Fotoapparate klicken im Dauermodus, während die grauen, kerzengeraden Pfeiler wie zwei Zollstöcke zusammengefaltet zu Boden gehen. 17.000 Tonnen Beton verschwinden in einer riesigen Staubwolke.

1/43

© Westdeutscher Rundfunk Köln 2023

Dieses Manuskript einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des WDR unzulässig.

Insbesondere darf das Manuskript weder vervielfältigt, verbreitet noch öffentlich wiedergegeben

(z.B. gesendet oder öffentlich zugänglich gemacht) werden.

ATMO Applaus

O-Ton 3 Michael Schneider

„Die Brücke ist wirklich ganz, ganz exakt gerade nach unten gefallen. Und – letztendlich – Staub gehört zum Sprengen: das ist nun mal so!“

Erzähler:

Die rund 75 Meter hohe Brücke über die Rahmede liegt in Trümmern auf dem Grund des Tals – dank der Präzisionsarbeit von Sprengmeister Michael Schneider. In der A 45, der Sauerlandlinie, klafft ein fast 500 Meter langes Loch.

Sprecherin

Die spektakuläre Sprengung am 7. Mai 2023 zeigt dramatisch, wie schlecht es um Deutschlands Brücken steht. Genau wie um Straßen und Schienen. Die Fehler der Vergangenheit rächen sich heute - und in der Zukunft.

[ANSAGE]

Marode Brücken, miese Straßen

Der Kollaps der Infrastruktur

Ein Feature von Kay Bandermann.

ATMO Speditionshof

Erzähler:

Ein Gabelstapler rangiert auf dem Speditionshof hin und her. Er lädt 20 Tonnen Stahldraht auf einen Sattelschlepper. Die Ware muss von Hagen in ein Ziehwerk im 50 Kilometer entfernten Plettenberg. Seit der Sperrung der A 45

2/43

kommen solche Aufträge immer kurzfristiger. Die Spedition muss das schaffen, wenn sie die Kunden nicht verlieren will.

O-Ton 4 Dennis Neugebauer:

„Wir haben hier unsere Telematik-Lösung. Und hier können wir dann auch unsere Routen-Planung vornehmen. Können gucken, wie es in Lüdenscheid und speziell rund um die A 45 aussieht.“

Erzähler:

Krautfahrer Dennis Neugebauer ist modern ausgerüstet. Vor jeder Tour schaut er immer erst auf sein Tablet. Das ist seit anderthalb Jahren Alltag für ihn - seit die A 45 bei Lüdenscheid „dicht“ ist.

O-Ton 5 Dennis Neugebauer:

„Da ist jetzt schon wieder alles dunkelrot. D.h., dass da Stau ist und jede Menge Verzögerung. Da brauchen wir jetzt schon gar nicht mehr herfahren und kümmern uns um eine andere Route. Ich denke mal, wir werden über die B 54 über Schalksmühle fahren durchs Volmetal. Das ist um diese Zeit am sinnvollsten.“

MUSIK Brandt Brauer Frick – Decades

Sprecherin:

Hagen ist einer der wichtigsten Umschlagplätze für Stahlprodukte in Nordrhein-Westfalen. Aus ganz Europa liefern die großen Hersteller das Material in die Stadt an der Volme - das meiste davon mit dem Güterzug. Als am Nachmittag des 2. Dezembers 2021 die Nachricht die Runde macht, die A 45 ist in Höhe von Lüdenscheid wegen der Rahmede-Talbrücke gesperrt, ist das ein Schockmoment – vor allem für die Firmen der Region.

O-Ton 6 Christoph Heuel:

„Die Vermutung war, dass es nur für den Lkw-Verkehr gesperrt werden sollte, und dann erst Anfang Januar die Erkenntnis kam, dass es auch komplett gesperrt wird. Und dann ist einem erst die Tragweite erst wirklich bewusst geworden.“

Sprecherin:

Christoph Heuel ist Spediteur mit Hauptsitz in Meinerzhagen. Die Zentrale der Firma ist nur einen Steinwurf von der gleichnamigen Autobahnabfahrt entfernt. Er hat 400 Beschäftigte und 100 moderne Lkw.

O-Ton 7 Christoph Heuel:

„Wir sitzen unmittelbar davor. Und grob 50 Prozent des Volumens oder der Kunden sitzt dann auf der anderen Seite der Mauer und wir auf dieser Seite der Mauer in dem Sinne. Weil, gedanklich ist es wie eine Mauer durchs Sauerland.“

Sprecherin:

Gut 13.000 Kilometer Autobahnen, fast 230.000 Kilometer überörtliche Straßen, rund 38.000 Kilometer Schienen – die Verkehrswege durchziehen Deutschland wie Schlagadern des Lebens und des Wirtschaftens. Verbindungen, von deren Verfügbarkeit jeder abhängig ist. Sonst stockt die Produktion in den Werken, die Regale im Supermarkt bleiben leer, Beschäftigte kommen nicht an ihre Arbeitsplätze.

Erzähler:

Die Region rund um Lüdenscheid und Meinerzhagen hat die Folgen des Infarkts auf der A 45 empfindlich zu spüren bekommen. Die Wirtschaft erlebt Umsatzeinbußen, dringend benötigte Arbeitskräfte sind weggezogen. Von Lärmbelästigung und Abgaswolken durch die Dauerstaus ganz zu schweigen.

4/43

O-Ton 8 Christoph Heuel:

„In den ersten Tagen war natürlich ein Stück weit Chaos, weil alles viel länger gedauert hat als geplant. Wir haben dann kurzfristig reagiert, dass wir einfach mehr Lkws in Dienst genommen haben, weil wir ja wussten: wo man heute sechs oder acht Stunden braucht, immer zwei Stunden mehr braucht.“

Sprecherin:

Für Spediteur Heuel kommt die Sperrung quasi „aus dem Nichts“. Experten sind weniger überrascht. Die Rahmede-Talbrücke steht seit längerem auf der Neubauliste der zuständigen, staatlichen Autobahn GmbH. Und nicht nur sie: laut Statistik des Bundes sind deutschlandweit rund 4.000 Brücken in einem kritischen Zustand.

Erzähler

Der Zustand der Rahmede-Talbrücke ist allerdings deutlich kritischer, als selbst die Experten angenommen haben. Als die Prüf-Ingenieure die Brücke mit ihren Laserscan-Geräten unter die Lupe nehmen, wird schnell klar: Der Stahl hat sich gefährlich stark verformt.

O-Ton 9 Professor Dr. Reinhard Maurer:

„Man muss also, wenn man den Brückenbestand bewertet, sehr stark differenzieren nach der Altersstruktur...“

Sprecherin:

Reinhard Maurer ist Professor an der Technischen Universität Dortmund und gilt als d e r Fachmann für Spannbetonbrücken.

O-Ton 10 Professor Dr. Reinhard Maurer:

„Wenn man das Baujahr kennt, weiß man, welche Schwachstellen das etwa sind. Also, betroffen sind hauptsächlich Bauwerke, die in den 50er, 60er und 70er Jahren gebaut wurden. Später sind die wesentlich besser.“

Sprecherin:

Spannbeton - dieser Verbund-Baustoff erfreut sich in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg unter Bau-Ingenieuren und Architekten großer Beliebtheit - auch beim Bau der Sauerlandlinie.

O-Ton 11 Professor Dr. Reinhard Maurer:

„Weil die damals sehr wirtschaftlich herzustellen waren. Also, der Stahl um Stahlbrücken zu bauen, war in den Mengen gar nicht erforderlich. Die Bauweise war damals neu, innovativ. Es fehlten die Erfahrungen. Und das führt dazu, dass die älteren Brücken Schwachstellen aufweisen.“

***MUSIK** Alka Rex – Real time view*

***ATMO** Autobahn*

Sprecherin:

Brücken sind die Achillesferse der Infrastruktur, weil die Verkehrsplaner von falschen Annahmen ausgegangen sind. In den 60er Jahren glauben sie noch, dass vielleicht 25.000 Autos und Lkw täglich über die Sauerlandlinie fahren. Doch der Verkehr hat seitdem massiv zugenommen. Heute sind es zweieinhalbmal so viel. Und dicke 40-Tonner-Brummis gab es in den 60ern noch gar nicht.

Erzähler

Diese Mehrbelastung halten die alten Brücken auf Dauer nicht aus. Ein weiterer Stress-Faktor ist Streusalz im Winter, sagt Brückenfachmann Reinhard Maurer.

O-Ton 12 Professor Dr. Reinhard Maurer:

„Diese Erfahrung hat man jetzt teilweise auch durch Schäden gewonnen. Ein Beispiel ist, dass die Bewehrung in den älteren Brücken eine zu geringe Betonüberdeckung hatte. Das hat dann häufig dazu geführt, dass die angefangen hat zu korrodieren und dass die Betonüberdeckung abgeplatzt ist, und wir hatten diese Korrosionsschäden.“

Sprecherin:

Dieses Risiko für die Autofahrer ist den Verantwortlichen für die A 45 zu hoch. Die Tragfähigkeit der Rahmede-Talbrücke scheint ihnen nicht mehr sicher. Sie ziehen die Notbremse: Vollsperrung!

O-Ton 13 Christoph Heuel:

„Und es ist immer das Bild, das wir damals vor Augen hatten: Es ist wie der Herzinfarkt. Das Blut oder der Blutkreislauf – in dem Sinne: der Verkehr – sucht sich dann andere Wege oder muss sich andere Wege suchen.“

ATMO Lkw innen

Erzähler:

Dennis Neugebauer ist mit seiner Ladung Stahldraht Richtung Autobahn unterwegs. Rechts und links der Sauerlandlinie sitzen viele Zulieferer der Automobilindustrie, die er mit Stahl versorgt. Ohne ihre Metall-Teile läuft bei Ford, VW, Mercedes und Co. früher oder später nichts mehr vom Band.

O-Ton 14 Dennis Neugebauer:

„Wir sind jetzt gerade am Kreuz Hagen. Fahren jetzt hier auf die A 45, aber leider nur ein kurzes Stück. Wir fahren Hagen-Süd, die nächste Abfahrt gleich wieder runter. Dann haben wir uns jetzt ein Stück vom Hagener Stadtverkehr erspart.“

Sprecherin:

Einen verheerenden Brückeneinsturz mit mehr als 40 Toten wie vor fünf Jahren in Genua hat es in Deutschland zum Glück noch nicht gegeben. Die Bundesanstalt für Straßenwesen in Bergisch-Gladbach ist dafür zuständig, solche Katastrophen zu verhindern. Sie untersucht alle Brücken regelmäßig und vergibt Schulnoten für ihren Zustand. Ralph Holst ist der zuständige Abteilungsleiter.

O-Ton 15 Ralph Holst:

„Vier ist die schlechteste Note und 1,0 ist praktisch ein neues Bauwerk. Und wir bewegen uns momentan mit der mittleren Zustandsnote so im Bereich 2,5 – 3,0. D.h. ist noch relativ befriedigend. Nur, da steckt halt das Potenzial drin.“

Sprecherin:

Für die Brückenkontrolle gibt es in Deutschland eine eigene Vorschrift - die DIN 1076. Danach müssen die Bauwerke alle drei Jahre in Augenschein genommen und alle sechs Jahre gründlich untersucht werden.

O-Ton 16 Ralph Holst:

„Alle sechs Jahre müssen alle Bauteile einer Brücke – auch die verkleideten, z.B. Lager – ‚handnah‘ geprüft werden. D.h., eine ausgebildete Person muss dort ‚handnah‘, d.h. eine Entfernung von einem Meter oder teilweise weniger, an jedes Bauteil ran und es prüfen, ob es letztendlich noch tauglich ist.

8/43

Weil: es kann durchaus sein, dass ein Schaden an einer Brücke so groß ist, dass entweder die Standsicherheit oder die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben ist. Und dann muss die Brücke sofort gesperrt werden.“

MUSIK Alka Rex – Real Time View

ATMO Lkw innen

Erzähler:

Lkw-Fahrer Dennis Neugebauer schleicht weiter durch das Lennetal – manchmal muss er auf „Tempo 30“ runterbremsen. Den Brummi-Piloten kostet es Zeit und Nerven. Die Spediteure zusätzliches Geld. Christoph Heuel rechnet so:

O-Ton 17 Christoph Heuel:

„Wir müssen hier in der Region von einem Mehraufwand von etwa 20 bis 25 Prozent ausgehen, weil das grob der Produktivitätsverlust ist, den man durch das Passieren von Lüdenscheid hat. Wenn Sie sechs bis acht Stunden Lkw-Einsatzzeit am Tag haben, und sie brauchen eine Stunde länger pro Richtung – sind dann zwei Stunden.“

Erzähler:

Der einzige Trost für den Unternehmer: die Kunden, die er beliefert, kennen das Problem und akzeptieren, dass er ihnen einen Teil der Mehrkosten in Rechnung stellt.

Sprecherin:

Folgekosten verursacht die marode Infrastruktur auch für den Steuerzahler. Allein die Sanierung der alten Brücken dürfte 13 Milliarden Euro verschlingen. Für die Reparatur von Autobahnen und Bundesstraßen werden noch einmal 67

9/43

Milliarden fällig. Und der Aus- und Neubau braucht Investitionen von 51 Milliarden

Erzähler

Für Ökonomen ist das aber gut angelegtes Geld. Sie rechnen mit der Faustformel: Jeder Euro, der in Straßen, Schienen und andere Infrastrukturprojekte gesteckt wird, steigert die Wirtschaftsleistung des Landes um 2,50 Euro. Trotzdem gibt es einen Sanierungsstau. Der habe politische Ursachen, sagt der Dortmunder Brückenfachmann Reinhard Maurer.

O-Ton 18 Professor Dr. Reinhard Maurer:

„Dann gab es aber dieses einschneidende Ereignis mit dem Fall der Berliner Mauer. Die deutsche Wiedervereinigung. Und dann kam der Aufbau Ost. Und dann sind die finanziellen Mittel im Wesentlichen in die Neuen Bundesländer geflossen, um dort die sehr marode Infrastruktur aufzubauen. Und dann ist hier in den alten Bundesländern eines zurückgestellt worden und liegen geblieben.“

ATMO Lkw außen

Erzähler:

Dennis Neugebauer ist nach zwei Stunden endlich in Plettenberg angekommen. Über die Autobahn hätte er nur die Hälfte der Zeit gebraucht. Wie lange die Rückfahrt dauert, weiß er nicht. Der Feierabend ist noch nicht in Sicht. Die Familie muss noch warten.

O-Ton 19 Dennis Neugebauer:

„Bringt nix, wenn ich mich jeden Tag darüber aufrege. Das macht mir nur noch mehr Stress und schlechte Laune. Deswegen nehmen wir das als gegeben hin und machen das Beste draus.“

10/43

Sprecherin:

2026 soll die neue Rahmede-Talbrücke stehen – wenn alles glattgeht. Bis für Dennis Neugebauer wieder alles „normal“ ist, werden also noch Jahre vergehen. Es gibt aber auch Baustellen, die sind schon nach einer Nacht fertig.

***MUSIK** Genning – Road Accident*

***ATMO** Trommelbereich, Autobahn*

Erzähler:

Es ist laut und ziemlich staubig. Die Hitze neben der rotierenden Trommel ist nicht lange auszuhalten. Was da so geräuschvoll scheppert, ist Asphalt. Asphalt, der schon bald gebraucht wird.

Erzähler:

Nur wenige Kilometer entfernt – auf der Autobahn A 2 – bekommt der Standstreifen auf einer Länge von 700 Metern eine neue Oberfläche.

O-Ton 20 David Przydyleski:

„Also, wir sind hier beim Mischplatz. Und von hier sag ich mal steuert man alles. Die Jungs bekommen heute 22er-Binder, genau. Und danach ne 8er-Splima-Decke – also, bis acht Millimeter.“

Erzähler:

David Przydyleski ist schnell im Fachjargon, wenn man mit ihm über Asphalt redet. In diesem Fall ist es die Körnung der Steinchen, die er beschreibt. Er ist heute Abend der Betriebsleiter im Castrop-Rauxeler Werk der Firma Eiffage. Auf die Mischung kommt es an, sagt er. Und die ist für jede Straße anders.

***ATMO** Walze*

11/43

© Westdeutscher Rundfunk Köln 2023

Dieses Manuskript einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des WDR unzulässig. Insbesondere darf das Manuskript weder vervielfältigt, verbreitet noch öffentlich wiedergegeben (z.B. gesendet oder öffentlich zugänglich gemacht) werden.

Erzähler:

Die Asphaltherstellung ist fast vollständig automatisiert. Es erinnert ein wenig an eine Küche. Und David Przydyleski ist der „Koch“, der per Mouseclick die Zutaten auswählt.

O-Ton 21 David Przydyleski:

„An der ersten Stelle, das sind halt die Doseure, ich sag mal Behälter. Da haben wir die verschiedenen Körnungen und Gesteinsorten. Und je nach Rezept, das ich hier auswähle, gehen die an die jeweiligen Behälter sag ich mal. Das läuft dann über die Förderbänder bis zur Trommel. Dort wird das erhitzt auf – kommt drauf an, was man mischt – aber sagen wir mal: 200 Grad. Dann wähle ich halt das Rezept aus, drücke auf ‚Mischen‘ und dann fällt das alles in den Mischer und wird dann halt gerührt.“

Sprecherin:

Das Rühren ist ganz entscheidend: denn dabei werden die Steine und Körnchen von einer ebenfalls zugemischten Bitumen-Klebmasse umhüllt.

ATMO Asphalt-Trommel

Erzähler:

Seit Schichtbeginn hat David Przydyleski bereits 90 Tonnen Asphalt in seiner Küche „vorgekocht“. Sie lagern jetzt in den Silos und warten auf den Abruf für die „Just-in-time“-Lieferung auf die Autobahn-Baustelle.

ATMO Durchsage

Erzähler:

Jetzt ist es soweit. Das heiße, schwarze Gemisch fällt aus dem Silo senkrecht auf die offene Ladefläche des Lkw. 26 Tonnen Asphalt bereit zur Abfahrt Richtung Autobahn...

MUSIK Alka Rex – Real time view

Sprecherin

Nicht nur Autobahnen sind marode und müssen ausgebessert werden. Das gilt auch für Landstraßen wie die Massener Bahnhofstraße in Unna. Für ihre Sanierung ist eine andere Behörde als die Autobahn GmbH zuständig. Doch das Problem ist dasselbe: schwere Lkw aus einem benachbarten Industriegebiet haben die Straße kaputt gemacht. Jetzt bekommt sie eine nagelneue Asphaltdecke.

ATMO Walze

Erzähler:

Man spürt die Wärme des frischen Asphalts. Die Oberfläche sieht schon relativ glatt aus. Doch jetzt rollt eine tonnenschwere Walz heran und lässt den Boden vibrieren. Hinter ihr ist das warme Material noch einmal um drei bis vier Zentimeter plattgewalzt.

ATMO Baustelle in Massen, schaufeln

Erzähler:

Hinter der Walze gehen Bauarbeiter mit Schaufeln und Harke her und beseitigen die Asphaltreste, die von der schweren Maschine zur Seite gedrückt werden.

13/43

Erzähler

Ein Mann in der Baukolonne trägt eine gelbe Warnweste mit dem Schriftzug „Einsatzleiter“. Als ein Auto zu einem Slalom durch die Baustelle ansetzen will, stoppt der Mann das Auto wild gestikulierend.

O-Ton 22 Sebastian Felgenhauer:

„Ich denke, hier ist die ‚Security‘ vor Ort in erster Linie um zu verhindern, dass während des Asphalt-Einbaus irgendwelche Fahrzeuge durch das frische Material fahren.“

Erzähler:

Sebastian Felgenhauer ist hier der verantwortliche Projektleiter von „strassen.nrw“. So heißt der Betrieb für den Bau und Erhalt der Kreis- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen. Er schmunzelt zwar über den Eifer des „Einsatzleiters“, findet aber grundsätzlich wichtig, was er tut.

O-Ton 23 Sebastian Felgenhauer:

„Weil, das wäre der Super-GAU! Dann muss ich wieder alles rausholen und nochmal neu machen. Das ist zwei Tage Arbeit und man hat viel Geld verloren. Von daher lohnt sich der Aufwand, da einen hinzustellen, der aufpasst!“

Erzähler:

Die Arbeiten an dieser Kreuzung und der direkt anschließende Straßenabschnitt bis zum nächsten Kreisverkehr werden mehrere Monate in Anspruch nehmen. Die Massener Bahnhofstraße ist eine zentrale Verbindungsachse und Lebensader für Familien und Firmen. Sebastian Felgenhauer weiß, dass er den Menschen mit dieser Sperrung einiges zumutet.

O-Ton 24 Sebastian Felgenhauer:

„Das ist immer ein bisschen ärgerlich für die Menschen, die da herfahren wollen; die dann Umleitungen in Kauf nehmen müssen. Wir haben da eine Sackgasse, wo ein Gewerbegebiet dran ist. Wir haben hier eine Sackgasse, wo ein Wohngebiet dran ist. Und diese Menschen müssen natürlich auch während der Bauarbeiten hier rein- und rauskommen. Deshalb muss man die Bauarbeiten so eintakten, dass das jederzeit möglich ist. Vielleicht abgesehen von den zwei Stunden, wo hier der frische Asphalt eingebracht wird.“

ATMO Baustelle in Massen

Erzähler:

Die Firmen im Gewerbegebiet und die sonstigen Anwohner haben sich mit der Belästigung abgefunden. Zwischendurch wurden nur einzelne Fahrspuren ausgebessert und Schlaglöcher zugeschmiert. Auch das störte den Verkehr. Wenn jetzt gründlich saniert wird, hält die Straße auch länger, hoffen sie.

Sprecherin

Damit das auch klappt, wird eine extra dicke Asphaltsschicht aufgetragen, erklärt Nicole de Witt, die stellvertretende Leiterin der strassen.nrw-Niederlassung Ruhr in Bochum. Auch sie will nicht in ein paar Jahren die nächste Baustelle an der gleichen Stelle haben.

O-Ton 25 Nicole de Witt:

„Bei Straßen ist natürlich immer die Frage, wie tief man reingeht, wie der Untergrund ist, was für Arbeiten wir da machen. Aber man kann rechnen – im schlimmsten Fall sind es so acht Jahre. Aber es kann auch bis zu 30 Jahre halten.“

15/43

© Westdeutscher Rundfunk Köln 2023

Dieses Manuskript einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des WDR unzulässig. Insbesondere darf das Manuskript weder vervielfältigt, verbreitet noch öffentlich wiedergegeben (z.B. gesendet oder öffentlich zugänglich gemacht) werden.

ATMO Metall-Handwerker

MUSIK Brandt Brauer Frick – Pretend

Erzähler:

Ein paar Kilometer weiter fliegen zur gleichen Zeit die Funken. Der Geruch von verbranntem Metall liegt in der Luft. Zwei Männer mit Gehörschutz zersägen ein Brückengeländer. Es ist stark verrostet und macht keinen sicheren Eindruck mehr.

Erzähler:

Die Landstraße 821 in Wasserkurl ist ein idyllischer Fleck. Rechts und links viel Grün. Die Stallungen und Gebäude eines Bauernhofes sind durch das Buschwerk erkennbar. Die Straße verbindet die nächsten größeren Orte Kamen-Methler und Unna-Massen. Doch jetzt ist die L 821 gesperrt - fast, jedenfalls...

ATMO Landstraße, Vögel zwitschern, Moped

Erzähler:

...denn in der Mitte wurde ein schmaler Streifen freigehalten, durch den gerade ein Moped knattert. Vor allem für Fußgänger und Radfahrer, die zwischen den beiden Ortschaften pendeln, wäre die Umleitung unzumutbar gewesen.

ATMO Fahrradklingeln

Erzähler:

Manchmal wird es richtig eng auf der gesperrten Brücke. Eine Frau steigt vom Rad.

O-Ton 26 Radfahrer:

„Weil jetzt Gegenverkehr kam. Muss man ein bißchen Rücksicht nehmen!“

Erzähler:

Die freie Spur ist wirklich so schmal, dass nebeneinander fahren nicht klappt. Und trotzdem sind die Radler froh, dass die Brücke endlich saniert wird.

O-Ton 27 Radfahrer:

„Ja, natürlich. Ist doch eine Notwendigkeit. Ganz viele Brücken sind ja kaputt. Muss man schon machen.“ „Wenn man Freunde und Kinder besuchen will, muss man über Kamen oder Dortmund. Das ist natürlich sehr unangenehm.“ „Mit dem Fahrrad geht's, aber mit dem Auto ist es fürchterlich. Also, Methler ist eine Insel.“

Sprecherin:

Abgeschnitten von den gewohnten, direkten Wegen zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Schule, zum Sportverein oder einfach nur zu Freunden: das erleben Menschen im ganzen Land immer wieder. Die Geduld der betroffenen Anwohner in Unna wird jedenfalls arg strapaziert.

ATMO Baustelle

O-Ton 28 Radfahrer:

„Deswegen müsste es hier ein bisschen schneller vorangehen. Man sieht oft, dass die Baustelle leer ist und keiner arbeitet. Wir sind ja froh, dass überhaupt was gemacht wird. Ja, das stimmt.“ (lacht!)

MUSIK Brandt Brauer Frick – Pretend

17/43

© Westdeutscher Rundfunk Köln 2023

Dieses Manuskript einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des WDR unzulässig. Insbesondere darf das Manuskript weder vervielfältigt, verbreitet noch öffentlich wiedergegeben (z.B. gesendet oder öffentlich zugänglich gemacht) werden.

Erzähler:

„Auf der Baustelle passiert ja gar nichts!“ Das ist ein Vorwurf, den Bau-Ingenieur Sebastian Felgenhauer häufig hört. Aktuell managt er in dieser Gegend 14 Baustellen gleichzeitig. Oft gibt es Verzögerungen, weil er sich ständig mit anderen Behörden absprechen muss, sagt er. Oder wie hier an der Körnebachbrücke technische Probleme, die er nicht beeinflussen kann.

O-Ton 29 Sebastian Felgenhauer:

„Der Untergrund muss absolut trocken sein aus zwei Gründen. Zum einen, weil er sonst nicht haftet. Und zum zweiten: wenn ich Wasser ‚einsperre‘: irgendwann kommt der heiße Sommertag, dann verdunstet das und dann bildet das so ganz hässliche Blasen, die niemand im Asphalt haben möchte. Und das war gerade in diesem Frühjahr eine besondere Herausforderung.“

Sprecherin

Da hat es nämlich ziemlich viel geregnet.

O-Ton 30 Sebastian Felgenhauer:

„Wir haben dann das Problem, dass, wenn es nicht trocken ist, dass wir warten müssen bis wir mal einen Tag erwischen, wo es zwei Tage vorher abgetrocknet ist und wir mehr als acht Grad draußen haben, sonst können wir die Arbeiten schlicht und ergreifend nicht durchführen.“

Erzähler:

Aber nicht nur das Wetter ist unkalkulierbar. Eine Brückensanierung stecke immer voller Überraschungen für die Bautrupps, erklärt er. So war es auch hier.

Erzähler:

Er klettert über einen Zaun und geht ein Dutzend Treppenstufen hinunter zum Bach, der ruhig vor sich hinfließt. Von hier aus kann man unter die kleine Brücke schauen.

O-Ton 31 Sebastian Felgenhauer:

„Sehen Sie das da? Ist ein richtig großes Loch drin! Das sind dann so Überraschungen, die man so findet, wenn man baut und saniert. Das werden wir mit Beton verfüllen nachträglich. Hat vorher keiner gewusst. Das sind dann so Dinge, die uns aus unserem Zeitfenster werfen schlimmstenfalls. Das dauert irgendwie einen Tag. Und der Tag ist dann verloren.“

***MUSIK** Genning – Road Accident*

***ATMO** Autobahn*

Erzähler:

Arno Dombert hat es eilig. Er fährt eine sog. Thermomulde; das ist eine Art ‚Warmhalte“-Lkw, der seit 2015 Vorschrift für Asphalt-Transporte ist. Schnell zieht er das Verdeck über seine heiße, schwarze Fracht.

***ATMO** Thermomulde zudecken*

Erzähler:

Dann steigt er ein und fährt los. Er ist einer von 15 Truckern, die in dieser Nacht zwischen dem Mischwerk und der Baustelle auf der A 2 hin- und herpendeln. Die Abendsonne steht schon sehr tief, als er aus dem Gewerbegebiet quer durch den Stadtteil Ickern über die Bundesstraße 235 Richtung Autobahn fährt. Seine einzige Sorge: Bloß nicht in einem Stau steckenbleiben.

19/43

© Westdeutscher Rundfunk Köln 2023

Dieses Manuskript einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des WDR unzulässig. Insbesondere darf das Manuskript weder vervielfältigt, verbreitet noch öffentlich wiedergegeben (z.B. gesendet oder öffentlich zugänglich gemacht) werden.

O-Ton 32 Arno Dombert:

„Zwischen sechs und acht Stunden hält die Thermomulde das noch auf – je nachdem, was es ist. So lange bleibt das dann noch heiß darin. Dann hängt's auch noch wettertechnisch ab; ob das nicht zu kalt ist draußen. Wenn es so angenehm ist wie jetzt, dann wird das lange halten. Da kann ruhig ein Stau kommen. Natürlich, irgendwann ist auch mal Schluss. Dann wird das Zeug hart und Sie können zurückfahren.“

ATMO Ankunft Baustelle

Erzähler:

Eine Abfahrt Richtung Oberhausen, dann Kehrtwende und wieder zurück auf die Fahrbahn Richtung Hannover. Von weitem sieht man bereits die Warnbeleuchtung. Die Autobahn wird auf zwei Spuren zusammengeführt. Die rechte Spur ist gesperrt - und natürlich der Standstreifen, der in dieser Nacht eine neue Asphaltdecke bekommt.

MUSIK Alka Rex – Axis Phase

ATMO vorbeifahrender Zug

Sprecherin:

Nicht nur die Straßen sind marode; beim Zugverkehr sieht es nicht besser aus. Nordrhein-Westfalen hat mit 4.700 Kilometern zwar nicht das längste, aber das dichteste Schienennetz in Deutschland. Für die Zukunft ist es aber nicht gerüstet. Denn im Rahmen der sog. Verkehrswende sollen immer mehr Menschen vom Auto auf den Zug umsteigen. D.h. Immer mehr Passagiere auf zu wenig Schienen und immer älteren Bahnhöfen.

ATMO Tunnel/Treppe Baustelle Lünen

20/43

© Westdeutscher Rundfunk Köln 2023

Dieses Manuskript einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des WDR unzulässig. Insbesondere darf das Manuskript weder vervielfältigt, verbreitet noch öffentlich wiedergegeben (z.B. gesendet oder öffentlich zugänglich gemacht) werden.

Erzähler:

Auf dem Bahnhof im westfälischen Lünen scheint die Verkehrswende noch in sehr weiter Ferne. Reisende kommen durch einen Verschlag ähnlichen Tunnel und über eine steile Behelfstreppe zum Bahnsteig. Dort knallt ihnen die Sonne auf die Köpfe. Ein Dach oder wenigstens einen Unterstand gibt es nicht.

O-Ton 33 Stefan Deffner:

„Bahnhöfe sind Visitenkarten für uns – natürlich auch für Reisende. Es ist immer der erste Eindruck, den man von einem Ort hat, von einer Stadt hat, wenn man ankommt.“

Sprecherin:

Deshalb ist der Hauptbahnhof in Lünen für viele Monate eine Baustelle. 8,5 Millionen Euro investiert die Deutsche Bahn hier, erklärt ihr Sprecher, Stefan Deffner.

O-Ton 34 Stefan Deffner:

„Wir modernisieren die Bahnsteige. Die bekommen einen neuen Belag. Wir statten die Bahnsteige mit einer komplett neuen Ausstattung aus. Ich glaub‘, das Wichtigste ist, dass wir für Barrierefreiheit sorgen. Wir bauen hier einen Aufzug, sodass Reisende ohne Stufen zum Bahnsteig gelangen.“

ATMO Bauarbeiten am Bahnsteig

Erzähler:

Gut ein Dutzend Männer schufteten auf dem Bahnsteig. Ein Bagger hat dunklen Split in seiner Schaufel und schüttet ihn in kleinen Mengen auf den Boden, wo ein Arbeiter mit seiner Schaufel die Steinchen sofort verteilt.

21/43

© Westdeutscher Rundfunk Köln 2023

Dieses Manuskript einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des WDR unzulässig. Insbesondere darf das Manuskript weder vervielfältigt, verbreitet noch öffentlich wiedergegeben (z.B. gesendet oder öffentlich zugänglich gemacht) werden.

Erzähler:

Zur gleichen Zeit warten Fahrgäste am benachbarten Gleis 3 auf die Regionalbahn Richtung Münster. Die meisten haben Kopfhörer in den Ohren und versuchen, die Bauarbeiten zu ignorieren. Der Krach ist für sie Bahn-Alltag - auch, dass es Verspätungen gibt.

O-Ton 35 Frau:

„Ja! Öfter!“

Sprecherin 2:

Diese junge Frau will nach der Arbeit nach Hause, nach Nordkirchen im Münsterland. Ihre Regionalbahn ist schon zwölf Minuten überfällig. Doch jetzt nähert sich ein Zug. Sie erzählt, dass sie sich nicht an die Baustellen-Atmosphäre gewöhnen kann.

O-Ton 36 Frau:

„Ähhh, nicht wirklich. - Und wie das aussieht, ist das auch nicht der Richtige. Kann das sein???? Ne! Hahaha!“

ATMO Zug fährt vorbei

Erzähler:

Bahn-Sprecher Stefan Deffner bemüht sich angesichts solcher Erlebnisse um Verständnis bei den Bahnreisenden

O-Ton 37 Stefan Deffner:

„Bauen ist immer mit gewissen Einschränkungen verbunden. Das kann eine Lärmbelästigung sein; das kann sein, dass Wegeverbindungen mal eingeschränkt sind. Ohne funktioniert es leider nicht.“

22/43

Sprecherin:

Die Sanierung des Lünen Bahnhofes ist Teil der sog. Modernisierungs-Offensive 2, kurz: MOF, mit der 117 Bahnhöfe in NRW auf Vordermann gebracht werden. Sie ist so gut wie beendet. Davor gab es bereits die MOF 1 mit 87 Stationen. Und jetzt startet demnächst die MOF 3.

Erzähler:

Schickere Bahnhöfe sind ein Mittel, um mehr Menschen auf die Schiene zu locken. Ein anderes sind attraktive Preise wie durch das Deutschlandticket. Dann könnte die Verkehrswende funktionieren, glaubt sogar die frustrierte Pendlerin in Lünen.

O-Ton 38 Frau:

„Ich hoffe es. Ja! Wenn der Zug dann auch mal pünktlich kommen würde, auf jeden Fall. Ja!“

MUSIK Alka Rex – Axis Phase

Sprecherin:

Alle Prognosen gehen davon aus, dass der Verkehr in Deutschland weiter zunimmt, die Infrastruktur also in Zukunft noch mehr leisten muss. Laut Bundesverkehrswegeplan wird die Personenbeförderung bis 2030 um 13 Prozent und der Gütertransport sogar um 38 Prozent zunehmen – jeweils verglichen mit den Zahlen von 2010. Die größte Mehrbelastung hat der Verkehrsträger „Bahn“ zu bewältigen.

ATMO Bahnsteig-Ansage: Verspätung

MUSIK Alka Rex – Axis Phase

Sprecherin:

Diese „Mehrbelastung“ ist aktuell eine „Überlastung“ der Bahn. Verspätungen, Zugausfälle, ausgefallene Klimaanlage im ICE oder gar entgleiste Züge wie zuletzt 2022 nahe Berchtesgaden – es läuft zu viel schief auf dem mehr 33.000 Kilometer langen Schienennetz der Deutschen Bahn.

Zitatsprecher:

„Deutschland hat seine Eisenbahninfrastruktur seit Jahrzehnten vernachlässigt.“

Sprecherin:

Diese Feststellung stammt von Bundesverkehrsminister Volker Wissing im Frühjahr 2023. Wissing erklärte das Thema innerhalb der Ampel-Koalition zu seiner ‚Chefsache‘. Zur jüngsten Bilanzpressekonferenz der Deutschen Bahn AG im März erschien der Minister – der auch Aufsichtsratsvorsitzender des Konzerns ist – persönlich, was ein Novum war. Dabei gab sich Wissing betont optimistisch.

O-Ton 39 Volker Wissing:

„Die Bahn ist in einer glücklichen Situation in doppelter Hinsicht. Einerseits, weil die Kundinnen und Kunden Schlange stehen. Der Personenverkehr nimmt kontinuierlich zu. Auch der Güterverkehr. Und die Bahn ist zusätzlich in einer glücklichen Situation, weil sie politische Unterstützung hat, die dafür sorgen wird, dass sie jetzt mit einer Ertüchtigung des Netzes auch diesen zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann.“

Sprecherin:

Wenige Wochen später wurde Wissing wieder ausgebremst; und zwar ausgerechnet von seinem FDP-Parteifreund Christian Lindner. 45 Milliarden Euro hatte Wissing für 2024 vom Finanzminister gefordert, um in neue Strecken

24/43

und bessere Bahnhöfe zu investieren. Im ersten Haushaltsentwurf für 2024 ist nicht einmal die Hälfte davon für die Bahn veranschlagt.

O-Ton 40 Professor Dr. Christian Böttger:

„Das Absurde ist ja, dass wir seit Jahren eine immer schlechtere Pünktlichkeit haben; das Alter der Infrastruktur wächst weiter an. Das hat jeder gewusst: in der Bundesregierung, im Verkehrsausschuss des Bundestages.“

Sprecherin:

Bahn-Kenner wie Professor Christian Böttger von der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin befürchten, dass die Misere weitergeht. Seiner Meinung nach hat die Bahn jahrelang notwendige Instandhaltungen und Modernisierungen einfach vor sich hergeschoben – und ist stattdessen in neue Geschäftsfelder expandiert: mit zusätzlichen Tochtergesellschaften und üppig besetzten Vorständen.

O-Ton 41 Professor Dr. Christian Böttger:

„Das geht eben in die Kosten. Und die Produktivität der DB ist in den großen Sparten um etwa 20 Prozent gesunken in den letzten zehn Jahren. Also, das ist kaum bekannt, aber das kann man nachrechnen. Das ist eigentlich ganz, ganz schlimm, wie sich tatsächlich die Effizienz der Bahn entwickelt hat.“

MUSIK Stefan Gubatz – Cologne

Erzähler:

Um den Investitionsstau jetzt doch endlich aufzulösen, wird die Bahn neu organisiert: Ab 1. Januar 2024 werden die bisher getrennten Gesellschaften der Bahn für das Netz und die Bahnhöfe verschmolzen: zu einer sog. gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft mit dem Namen „InfraGo“.

25/43

Sprecherin:

Diese neue Gesellschaft wird einen Richtungswechsel vornehmen, den der Verkehrsminister verordnet hat. Bislang galt: es wird gebaut ‚unter dem rollenden Rad‘ – also, bei laufendem Zugbetrieb. Jetzt will Wissing sogar Hauptverbindungen für ICE-Züge längere Zeit vom Netz nehmen, damit dort ungestört gearbeitet werden kann.

ATMO Baustelle Leverkusen

Erzähler:

Mit großer Wucht drückt eine Ramme Stützpfeiler mehrere Meter tief in die Erde. An ihnen werden später Schallschutzwände montiert. Der Boden vibriert unter den Stößen des Geräts; so heftig, dass man Sorgen bekommt, die danebenliegenden Gleise könnten Schaden leiden. Bauleiter Michael Kolle bleibt entspannt.

O-Ton 42 Michael Kolle:

„Ne, das wird genauestens überwacht. Man sieht ja da im Gleis die Arbeiter, die mit der Wasserwaage dastehen, mit den Vermessungsinstrumenten. Ja, es sind sehr erschütterungsintensive Arbeiten gerade, aber dafür wird es vermessungstechnisch überwacht, dass an den neuen Gleisen und auch an den sonstigen Bauteilen, die wir erstellt haben, kein Schaden auftritt.“

Erzähler:

Es ist eine größere Baustelle. Sie zieht sich von Leverkusen Richtung Düsseldorf bis zum Bahnhof Langenfeld. Hier wird ein zusätzliches Gleis für den Rhein-Ruhr-Express gebaut. Ziemlich effektiv, seit die Bahnbauarbeiten nicht mehr von vorbeifahrenden Zügen gestört werden, sagt Projektleiter Michael Kolle.

26/43

O-Ton 43 Michael Kolle:

„Ja, dann läuft es, wenn tatsächlich die Strecke wirklich gesperrt ist. Man kann daneben arbeiten, sicher arbeiten. Dann kommt man schnell vorwärts.“

Erzähler:

14 Monate wurde die S-Bahnverbindung in diesem Abschnitt gesperrt und für die Fahrgäste wurden Busse eingesetzt. 14 Monate, in denen viel geschafft wurde, erklärt Michael Kolle.

O-Ton 44 Michael Kolle:

„Da haben wir ein zusätzliches Gleis für den RRX gebaut – plus zusätzliche Weichen und vor allem für die Anwohner auch: neue Schallschutzwände. Und zusätzlich zu der Gleisinfrastruktur haben wir noch die Signaltechnik gebaut. D.h. wir werden in Zukunft ein elektronisches Stellwerk haben.“

Sprecherin:

In Nordrhein-Westfalen gibt es 700 Bahnhöfe und Stationen. 200 Millionen Reisende nutzen die Bahn im Regionalverkehr; dazu kommen die großen Transitverbindungen im Fernverkehr. Dementsprechend groß ist der Instandhaltungsbedarf. Bahn-Sprecher Stefan Deffner:

O-Ton 45 Stefan Deffner:

„Ich glaub‘, mittlerweile ist klar: das wird jetzt ein ‚Jahrzehnt des Bauens‘. Wir bauen nicht nur an Bahnhöfen; wir bauen auch an Weichen, Gleisen und auch an Brücken. Und das kostet Zeit.“

Sprecherin:

2023 investiert die Deutsche Bahn 14,4 Milliarden Euro - in Nordrhein-Westfalen 1,75 Milliarden Euro. Damit werden 19 Brücken erneuert, 425

27/43

Weichen modernisiert, 300 Kilometer Gleis saniert und an 150 Stationen gebaut.

ATMO Baustelle Lünen

Erzähler:

Unter anderem in Lünen, wo die Reisenden noch immer auf die Regionalbahn nach Münster warten – und plötzlich von einer dicken Staubwolke eingehüllt sind. Sie weht rüber von Baustelle, wo ein Arbeiter ein paar von den neuen Pflastersteinen auf Maß zurechtschneidet. Der Bahnsprecher versucht, das Positive zu betonen.

O-Ton 46 Stefan Deffner:

„Das Gute ist: am Ende einer Baumaßnahme haben sie immer eine Verbesserung. Und wenn es nach Plan läuft, dann können wir im Herbst dann auch Gleis 3 fertigstellen, sodass Reisende dann auf einem komplett neu fertiggestellten Bahnsteig stehen.“

Erzähler:

Auf einen Schutz vor der prallen Sonne muss die Berufspendlerin am Lünener Hauptbahnhof also noch ein bisschen warten. Aber immerhin fährt jetzt wenigstens die längst überfällige Regionalbahn ein.

O-Ton 47 Frau:

„Halleluja! Endlich! Ich freu‘ mich!“

MUSIK Genning – Road Accident

ATMO Autoverkehr

Erzähler:

Auf der Autobahn 2 ist der Verkehr kurz vor Mitternacht nur mäßig. Die drei Fahrspuren in Richtung Hannover sehen gut aus. Sie wurden zuletzt vor vier Jahren auf der ganzen Breite erneuert. Der Standstreifen dagegen war zuletzt ein einziger Flickenteppich. Jetzt braucht auch er eine Generalüberholung.

ATMO Fräsarbeiten

Erzähler:

Eine Fräsmaschine arbeitet sich im Schneckentempo voran. Sie wirkt wie ein gefräßiges Monster, das den alten Asphalt abkratzt und verschlingt bevor der neue kommt. Über ein Förderband spuckt sie alles wieder aus. Das zerkleinerte Material fliegt im hohen Bogen auf einen wartenden Lkw. Es geht zurück ins Mischwerk und wird demnächst erneut in den Asphalt hineingemischt.

Erzähler

Baustellenleiter Max Schürmann hält respektvoll Abstand zur Fräsmaschine und geht mit zwei Kollegen langsam hinterher. Ab und zu legen sie ein Maßband an und tragen handschriftlich Zahlen in eine Liste ein.

O-Ton 48 Max Schürmann:

„Wir haben hier jetzt die Fläche schon mal aufgemessen, schon mal die Asphaltbreiten, die Tiefe. Das müssen wir alles festhalten für die spätere Abrechnung. 13 Zentimeter haben wir hier ausgefräst. Wir bauen 9,5 Binder wieder auf und dreieinhalb Asphaltdeckschicht.“

Erzähler:

Jetzt ist endlich Lkw-Fahrer Arno Dombert an der Reihe. Sein Material wird gebraucht. Der Auflieger des Wagens hebt sich - immer steiler, bis die Klappe sich nach hinten öffnet. Der Asphalt rutscht in den sog. Fertiger – immer noch so heiß, wie er das Mischwerk verlassen hat.

Sprecherin:

Die Bauarbeiter, die in dieser Nacht ein kleines Teilstück der Autobahn 2 erneuern, stehen am Ende einer langen Kette von Planungen und Entscheidungen. Ganz am Beginn steht die Politik. Sie muss die groben Leitlinien für die Infrastruktur formulieren: wie viele Straßen gebaut werden und wo.

Erzähler:

Nach der Sperrung der A 45-Brücke sah sich Verkehrsminister Wissing allerdings zu einem schnellen Handeln gezwungen. Manche sprechen von einer „Notfall-Liste“, der Minister selbst von „Planungsbeschleunigung“.

O-Ton 49 Volker Wissing:

„Am Ende kommt es ja darauf an, dass wir die Infrastruktur vorausschauend so planen könne, dass sie den Bedürfnissen der Menschen wirklich entsprechen.“

Sprecherin:

Wissing hat eine Liste von 144 Maßnahmen an Autobahnen vorgestellt, die für ihn oberste Priorität haben. 66 davon liegen in Nordrhein-Westfalen. Diese „Sonderbehandlung“ löste bei seinem Düsseldorfer Amtskollegen Oliver Krischer aber keineswegs Freude aus.

O-Ton 50 Oliver Krischer:

„Es ist aber alles das, was Herr Wissing vorgelegt hat, im wesentlichen Aus- und Neubau. Das hat uns in der Landesregierung hier ein bisschen irritiert, weil wir gleichzeitig mitbekommen, dass der Bund Riesenprobleme hat mit den Autobahnen und insbesondere den Autobahnbrücken.“

ATMO Baustelle A 43

Sprecherin:

Neue Straßen bauen oder lieber alte sanieren: diese Grundsatzfrage hat einen handfesten, politischen Streit zwischen Bundes- und Landesverkehrsministerium ausgelöst.

Sprecherin:

Wie eng beieinander liegt und wie schnell eine Zukunftsplanung von der Wirklichkeit eingeholt wird, sieht man am Beispiel der Autobahn A 43. Sie taucht gleich fünfmal in der Wissing-Liste auf.

ATMO unter der Brücke, Gänse, Zug rauscht vorbei

Erzähler:

Eine Familie von Graugänsen mit reichlich flauschigem Nachwuchs läuft aufgeregt umher. Ab und an kommen Radfahrer vorbei. Über die Eisenbahnbrücke nebenan rauscht ein Regionalzug. Es sieht idyllisch aus unter der Emschertal-Brücke der Autobahn 43 in Herne.

Sprecherin:

Die A 43 ist die wichtigste Nord-Süd-Verbindung für Pendler ins Ruhrgebiet. Die Brücke stammt aus den 60er Jahren. Hier fahren genauso viele Autos wie auf

31/43

der Sauerlandlinie, und der Brücke drohte beinahe das gleiche Schicksal: Vollsperrung!

Erzähler

Mit einer eigentümlichen Stahlkonstruktion unter der Brücke wurde dieser „worst case“ abgewendet.

O-Ton 51 Carola Ziebs:

„Wir haben eine Unterspannung eingebaut. Diese Unterspannung drückt die Brücke um diese 28 Zentimeter wieder nach oben, so dass sie eben nicht mehr durchhängt und eben bestimmte Arten von Bewegungen noch mitmacht.“

Erzähler:

Carola Ziebs ist Projektgruppenleiterin bei der Autobahn Westfalen GmbH. Seit vielen Jahren arbeitet sie mit ihrem Team am Ausbau der A 43. Die wird auf einer Länge von 28 Kilometern zwischen den Kreuzen Bochum/Witten und Recklinghausen/Herten auf sechs Spuren verbreitert. Ein Prozess, der voller Überraschungen steckt. Eine besonders unangenehme erwischte sie im Dezember 2021.

O-Ton 52 Carola Ziebs:

„Also wir haben festgestellt im Laufe der Untersuchungen und der Planungen für den Neubau dieser Brücke, dass die Brücke um ca. 28 Zentimeter in der Mitte durchhängt. Das ist ein sehr filigranes Bauwerk, wo also wenig Stahl im Jahre 1965 eingesetzt wurde. Und dieser wenige Stahl dann die Belastungen, die in diesen Jahren dazugekommen sind, mit den 44-Tonnern, nicht mehr so ganz mitgemacht hat.“

Erzähler:

Ihre Statiker rechneten nach: wenn nur noch leichte Pkw mit Tempo 80 über die Kanalbrücke fahren, ist sie sicher. Lkw, Busse, große Wohnmobile und Autos mit Anhängern werden seitdem durch eine Schrankenanlage vor der Brücke gestoppt und von der Autobahn abgeleitet. So wie an der Rheinbrücke in Leverkusen seit mehr als zehn Jahren.

ATMO Baustelle

Sprecherin:

Am Ausbau der A 43 wird seit 20 Jahren gearbeitet. Damals wurde der Ausbau in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Danach hat es zehn Jahre gedauert, bis die erste Baumaßnahme – eine kleine Fußgängerbrücke – fertiggestellt wurde. Das Gesamtprojekt wird summa summarum 1,4 Milliarden Euro kosten und noch viele Jahre dauern. Das liegt an den langen Genehmigungsverfahren und an der besonderen Situation im Ruhrgebiet.

ATMO Tunnel – Baugeräusche

Erzähler:

Es ist ein lauter, aber angenehm kühler Arbeitsplatz an diesem Tag: der künftige Tunnel der A 43 in Herne-Baukau. Er wird in mehreren Teilstücken gebaut. Gerade verfüllt eine Baukolonne die Seitenwände mit Beton.

O-Ton 53 Guido Meinzer:

„Es gibt immer verschiedene Varianten: man kann unten unter dem Autobahnkreuz hergehen. Man hätte auch theoretisch einen ‚Überflieger‘ bauen können. Hier sind aber die Rahmenbedingungen so, dass nur der Tunnel möglich war.“

33/43

Erzähler:

Häuser und Straßen kann jeder bauen, sagt Bau-Ingenieur Guido Meinzer. Ein 550 Meter langer Tunnel unter einer befahrenen Autobahn ist da schon etwas herausfordernder – und im dicht bebauten Ruhrgebiet ohne Alternative.

O-Ton 54 Guido Meinzer:

„Wir haben das Problem mit den vorhandenen Hochspannungsleitungen, mit vorhandenen anderen Bauwerken, sodass man eigentlich nur unter dem Autobahnkreuz drunter hergehen konnte, weil die Rahmenbedingungen eben die sind, die sie sind.“

Erzähler:

Noch ist das hier eine dunkle, kahle Beton-Röhre – ohne Beleuchtung, ohne Asphalt. Aber Ende 2025 sollen Autofahrer hier mit Tempo 80 durchfahren, wenn sie auf der A 43 aus Richtung Wuppertal kommen und auf die A 42 Richtung Oberhausen/Duisburg möchten.

Sprecherin

Damit das gelingt, muss Bauleiter Guido Meinzer die nächsten Schritte minutiös planen. Der Tunnel kreuzt nicht nur Fernwärmeleitungen und Hochspannungstrassen, sondern auch mehrere Bahngleise.

O-Ton 55 Guido Meinzer:

„Es ist von langer Hand zu planen. Man muss sog. Sperrpausen beantragen bei der Bahn. Das Ganze ist in der Regel mit einem Vorlauf von mindestens drei Jahren; denn die Bahn muss das in ihren Fahrplänen, in ihren eigenen logistischen Abläufen mit einplanen. Und diese drei Jahre müssen wir tagesscharf, im Grunde sogar ‚zeitscharf‘, also ‚stundenscharf‘ anmelden.“

Sprecherin:

Das verlangt geradezu „hellseherische“ Fähigkeiten. Wenn der Tag gekommen ist, muss jede Baufirma parat stehen und wissen, was zu tun ist. Schlechtes Wetter, Materialmangel oder einen unvorhergesehener Monsterstau auf dem Weg zur Baustelle darf es nicht geben. Sonst wird die A 43 noch ein paar Jahre später fertig als ohnehin schon geplant.

MUSIK Genning – Road Accident

ATMO Baustelle A 2, Autobahn

Erzähler:

Lkw-Fahrer Arno Dombert hat mittlerweile eine weitere Ladung kochenden Asphalt zum Standstreifen auf der A 2 gebracht. Der sog. Asphaltfertiger verarbeitet die warme Masse – eine Hightech-Maschine mit Anschaffungskosten im sechsstelligen Bereich. Sie hat Sensoren, um die Temperatur des angeschütteten Materials ständig zu beobachten, sagt Baustellenleiter Max Schürmann.

O-Ton 56 Max Schürmann:

„Thema Temperatur ist sehr wichtig. Das spielt bei dem Einbau eine große Rolle. Bei dem Mischgut dürfen wir eine Temperatur zwischen 150 und 190 Grad haben. Wenn das Mischgut zu heiß ist, verliert das im Asphalt vorhandene Bitumen die Klebkraft. Dadurch ist dann die Standhaftigkeit des Asphalts nicht mehr gegeben.“

Erzähler:

Aber auch zu kalt darf der Asphalt nicht sein. Dann bildet er Krusten und Klumpen und lässt sich nicht so verdichten, wie es nötig ist, sagt Ingenieur Max Schürmann. Gleich drei Männer arbeiten auf dem Asphaltfertiger. Einer sitzt

35/43

erhöht am Steuer. Zwei weitere stehen auf einem breiten Stahltritt, der sog. Bohle und schauen nach unten. Ist der Asphalt nicht glatt und bündig genug, korrigieren sie das.

O-Ton 57 Max Schürmann:

„Einer sitzt obendrauf. Der steuert den Fertiger in die richtige Richtung; sagt dem Lkw-Fahrer, ob er die Mulde noch weiter kippen soll oder wenn er leer ist, zum Beispiel, dass er abfahren kann. Dann haben wir noch zwei Leute rechts und links jeweils an der Bohle. Die fahren die Bohle so aus, dass wir von der Breite immer passend sind und sind für die Höhe zuständig. D.h. links und rechts wird immer die Bestandshöhe abgetastet.“

Erzähler:

Wichtiger als die Maschinen ist aber die Mischung des Asphalts. Dieser hier hat eine spezielle Zusammensetzung für Autobahn-Standstreifen. Auf einer Landstraße oder in einem Wohngebiet würde man ihn nicht verwenden. Damit er mehr aushält, bekam er im Mischwerk noch einen Zusatz, sagt Bauleiter Max Schürmann.

O-Ton 58 Max Schürmann:

„D.h. dass das Bitumen mit Polymeren modifiziert wurde, also Kunststoff. Dadurch wird der Asphalt langlebiger und widerstandsfähiger. Da das im Asphalt vorhandene Bitumen durch Sauerstoff und Sonneneinstrahlung das Altern beginnt und das durch die Polymere in diesem Bitumen verlangsamt wird, und wir dadurch länger was vom Asphalt haben.“

MUSIK Alka Rex – Axis Phase

Sprecherin:

Bessere Maschinen, verbesserte Werkstoffe, neue Baumethoden: auch im Tiefbau gibt es Innovationen, damit Straßen und Brücken länger halten und der Kollaps der Infrastruktur verhindert wird. Das kostet Milliarden – und jede Menge Zeit.

Erzähler:

Auch, weil - wie in vielen Branchen - Personal fehlt: Lkw-Fahrer, Bauarbeiter, Beamte in der Planungsverwaltung und Ingenieure in den ausführenden Firmen. Professor Reinhard Maurer bildet seit vielen Jahren angehende Bau-Ingenieure an der TU Dortmund aus. Nur: die Vorlesungen werden immer leerer.

O-Ton 59 Professor Dr. Reinhard Maurer:

„Wir werden in den nächsten Jahren mehr Ingenieure haben, die in den Ruhestand gehen als Absolventen an den Hochschulen. Das ist leider so. Die Studentenzahlen sind derzeit leicht rückläufig. Aber es ist schon sehr wichtig, dass immer ausreichend Bau-Ingenieure ausgebildet werden. Die brauchen wir nicht nur für Neubauten, wie man vielleicht in erster Linie denkt. Wir brauchen die auch für die Erhaltung des Bauwerksbestands. Das ist eine ganz wesentliche Aufgabe.“

Sprecherin:

Informatik, Maschinenbau, Elektrotechnik – diese Fächer gelten als „hip“ unter Studenten. Dort gibt es viele moderne, digitale Jobs, die junge Leute anziehen. Aber auch Bau-Ingenieure werden in Zukunft nicht alles auf der schmutzigen Baustelle machen. Ralph Holst vom Bundesamt für Straßenwesen erzählt vom sog. Building Information Modeling, einer 3-D-Methode der Bauwerksplanung.

37/43

O-Ton 60 Ralph Holst:

„Dass halt zukünftig neue Bauwerke nur noch basierend auf diesen digitalen Methoden geplant und gebaut werden dürfen. Dass anhand dieses Modells den Prüfenden vor Ort schon gleich angezeigt wird – in so einer VR-Brille – da waren Schäden aus der letzten Prüfung. Das ist ja das, was die Prüfenden sehen wollen: habe ich eine Schadensveränderung? Habe ich eine große Schadensveränderung von den letzten sechs Jahren? Und daraus letztendlich ableiten, wie wird sich das Bauteil, das Bauwerk in der Zukunft verhalten.“

Sprecherin:

Virtual Reality und Künstliche Intelligenz auch im Straßen- und Brückenbau der Zukunft. Landesverkehrsminister Oliver Krischer würde sich freuen, wenn das mehr Männer und Frauen in diesen Beruf locken würde.

O-Ton 61 Oliver Krischer:

„Es ist am Ende nicht nur eine Geldfrage. Es ist inzwischen vor allen Dingen auch ein personelles Problem. Weil, wenn Sie eine Brücke neu bauen oder sanieren, dann können das wirklich nur absolute Spezialisten tun – und Spezialistinnen, selbstverständlich. Aber die sind am Markt schwer zu bekommen. Wir konkurrieren da ja auch mit der Bauwirtschaft. Deshalb ist es umso wichtiger, dass man klare Prioritäten hat.“

Sprecherin:

Für ihn heißt das: Sanierung geht vor Neubau! Wo Neubau schon im Gange ist, wird er allerdings auch zu Ende gebracht. Die Planung weiterer Straßen und Brücken soll dann später durch den Einsatz digitaler Methoden beschleunigt werden.

MUSIK *Alka Rex – Real Time*

Sprecherin:

Anders bei der Bahn: sie muss in Zukunft mehr leisten! 2030 sollen doppelt so viele Menschen mit der Bahn fahren wie bisher. Der Anteil der Eisenbahn am Güterverkehr soll von derzeit 19 auf dann 25 Prozent steigen. Das geht nur mit zusätzlichen Gleisen, Bahnhöfen und Zügen oder mit alten, die wieder flott gemacht werden.

ATMO *Schritte im Schotter*

Erzähler:

Wer auf den Schienen auf den „Bahnhof“ Sendenhorst zugeht, kann das unbesorgt tun. Noch, jedenfalls. Der frühere Haltepunkt ist heute eine Pizzeria mit angeschlossenen Biergarten. Sträucher und Wildpflanzen überwuchern das Gleisbett. 1975 wurde die Strecke hier stillgelegt.

ATMO *Sendenhorst*

Erzähler:

Bald werden die Menschen nicht so einfach mehr über die Gleise kommen. Die Bahn will 21 Kilometer schlummernde Bahnstrecke reaktivieren: von Sendenhorst Richtung Norden durch wenig besiedelte Landstriche über die südlichen Vororte von Münster bis zum Hauptbahnhof der Universitätsstadt. 28 Minuten würde die Fahrt von Sendenhorst nach Münster dauern - für täglich etwa 6.000 Menschen.

ATMO *Baustellenlärm Wolbeck*

Erzähler:

Dachdecker arbeiten in einem Neubaugebiet. Etwas weiter sind Bauarbeiter mit dem Innenausbau beschäftigt. Die Straßennamen stehen handgeschrieben auf Holzschildern, die Wege sind nur provisorisch asphaltiert.

Sprecherin:

Im Neubaugebiet Petersheide in Münster-Wolbeck wohnen einige der 6.000 potenziellen Nutzer der wiederbelebten Bahnstrecke – oder werden es bald tun. Auf dem Gelände einer früheren Maschinenfabrik entstehen hier hochwertige Eigenheime für 650.000 Euro aufwärts.

O-Ton 62 Marie Renk:

„Also die meisten, die hier gebaut haben oder hier jetzt wohnen, kommen wirklich aus der Innenstadt.“

Erzähler:

Marie Renk schneidet in ihrem Vorgarten die Hecke ein bisschen frei.

O-Ton 63 Marie Renk:

„Alternativen gibt es eigentlich gar nicht, gab es früher auch schon nicht wirklich viele. Deswegen musste man nehmen, was man bekommt. Viele sagen auch, die würden lieber in Münster wohnen – in der Stadt oder Stadtnähe. Aber sind dann hier nach Wolbeck gezogen, weil es halt keine Alternativen gibt.“

Sprecherin:

Neubaugebiete wie die „Petersheide“ gibt es gleich fünf entlang der geplanten Strecke. Sie führt direkt an der Siedlung vorbei – eine fünf Meter hohe

40/43

Lärmschutzwand ist bereits fertiggestellt. Marie Renk arbeitet im Norden von Münster. Mit dem Auto braucht sie manchmal eine Dreiviertelstunde.

O-Ton 64 Marie Renk:

„Es würde auf jeden Fall für uns viel bedeuten und viel bringen, weil man schnell in Münster ist – in zehn Minuten – und der Bus doch sehr lange braucht. Und auch für die Pendler ist es von Vorteil.“

Erzähler:

Dennoch gibt es eine Bürgerinitiative von Alt-Wolbeckern, die gegen die Strecken-Reaktivierung Sturm laufen. Sie wollen nicht, dass die Züge im 20-Minuten-Takt hinter ihren Gärten vorbeifahren. Ob ihre Proteste berechtigt sind, prüft aktuell die Bezirksregierung in Münster. Landesverkehrsminister Oliver Krischer würde sich freuen, wenn die mehr als zehn Jahren laufenden Planungen am Ende erfolgreich wären.

O-Ton 65 Oliver Krischer:

„Wir haben in der Vergangenheit auch in Nordrhein-Westfalen schon viele Reaktivierungsprojekte gehabt: die ganze Euregio-Bahn in der Region Aachen. Es gibt kein einziges Negativ-Beispiel, es gibt kein einziges Projekt, wo man sagen könnte: das ist gescheitert. Sondern ganz im Gegenteil: viele haben sich besser und mehr Fahrgäste gewinnender erwiesen als es vorher erwartet worden wäre.“

Sprecherin:

40 Millionen Euro kostet die Reaktivierung für neue Bahnübergänge, einige neue Gleise und Oberleitungen, moderne Signaltechnik und mehrere neue Haltestellen. Liefen alles nach Plan könnten in der zweiten Jahreshälfte 2026 wieder moderne Elektrozüge zwischen Münster und Sendenhorst pendeln.

MUSIK Stefan Gubatz – Cologne

Die Sperrung und Sprengung der Rahmede-Talbrücke hat gezeigt, welche dramatischen Folgen es hat, wenn Straßen, Brücken und auch Schienen über Jahrzehnte vernachlässigt werden. Der Investitionsstau in Deutschland ist gewaltig.

Zu wenig Geld für Sanierung, Instandhaltung und Neubau der Verkehrsinfrastruktur ist dabei nur ein Problem. Fachkräftemangel, endlose Genehmigungsverfahren und ein bürokratischer Dschungel von Zuständigkeiten sind andere.

ATMO Explosion

Ob der Knall der Präzisionssprengung am 7. Mai 2023 im Sauerland ein Weckruf für die Politiker war, wird sich zeigen. Die Menschen werden sie nicht an ihren Worten messen, sondern daran, was sich verändert. Straße und Schiene müssen in Zukunft noch mehr leisten. Zum einen wegen der Verkehrswende. Zum anderen, weil das Verkehrsaufkommen ständig weiter steigt.

Klar ist deshalb auch: Es geht nicht alles gleichzeitig! Deshalb muss die Politik jetzt Prioritäten setzen, wohin das knappe Geld fließen und wo das knappe Personal anpacken soll - um den Kollaps der Infrastruktur zu verhindern.

MUSIK Genning – Road Accident

Erzähler:

Auf der Autobahn 2 legen 20 Männer letzte Hand an: Fegen und Walzen, zwischendurch die Fugenkante mit Bitumen einstreichen, dann die 3,5-cm-

42/43

© Westdeutscher Rundfunk Köln 2023

Dieses Manuskript einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des WDR unzulässig. Insbesondere darf das Manuskript weder vervielfältigt, verbreitet noch öffentlich wiedergegeben (z.B. gesendet oder öffentlich zugänglich gemacht) werden.

Deckschicht auftragen und noch einmal walzen. Danach muss der neue Standstreifen nur noch auskühlen!

ATMO Sicherheitsbarken weg

Erzähler:

Noch vor Sonnenaufgang ist es geschafft. Der Bautrupp zieht die Absperrbarken weg. Die Strecke ist wieder frei. 650 Tonnen Asphalt sind aufgetragen. 700 Meter Autobahn-Standstreifen haben wieder eine perfekte, glatte Oberfläche.

[ABSAGE]

Marode Brücken, miese Straßen – Der Kollaps der Infrastruktur

Ein Feature von Kay Bandermann

Es sprachen: David Vormweg und Lisa Bihl

Technische Realisation: Günther Kasper und Barbara Göbel

Regieassistentz: Luise Weigert

Regie: Michael Wehrhan

Redaktion: Linda Staude

Dieses und viele weitere ARD-Features in der ARD Audiothek.

Eine Produktion des Westdeutschen Rundfunks 2023.