

Ein Jahrestag, aber nichts zu feiern

GASTBEITRAG Eine marode Brücke bei Lüdenscheid wird zum Symbol für den Stillstand im Land

VON DIRK METZ

Frankfurt – Wie eine „Naturkatastrophe“ sei die Entscheidung über die Region gekommen, sagt der Lüdenscheider Bürgermeister Sebastian Wagemeyer. Vor einem Jahr, am 2. Dezember 2021, wurde er darüber informiert, dass die Rahmedetal-Brücke der Autobahn A45 sofort gesperrt werden müsse. Bis dahin rollten durchschnittlich 65 000 Fahrzeuge pro Tag über das marode Bauwerk. Seitdem müssen zeitraubende Umleitungen benutzt werden; allein 6500 Lastwagen rollen jetzt täglich mitten durch Lüdenscheid und die Dörfer im Umfeld der Brücke. Für Südwestfalen und Mittelhessen ist es eine Katastrophe.

Sogar 100 bis 150 Kilometer von dem maroden Bauwerk entfernt, im Ruhr- und im Rhein-Main-Gebiet, wird auf elektronischen Anzeigetafeln dazu aufgerufen, die Sauerlandlinie zu meiden und über die Rheinschienen zu fahren. Für tausende Pendler und hunderte Spediteure ist es zum Verzweifeln. Der volkswirtschaftliche Schaden für die Region liegt laut IHK Siegen schon jetzt bei 330 Mio. Euro. Und er wird von Tag zu Tag größer.

Der jüngst bekanntgegebene Fertigstellungstermin für den letzten Bauabschnitt – 21. Dezember 2027 – trägt auch nicht gerade zur Beruhigung bei. Zumal es bis zum heutigen Tag nicht einmal einen Termin gibt, wann die marode Brücke gesprengt wird. Und nach einem Jahr Sperrung ist nach wie vor völlig offen, ob es ein komplett neues Planfeststellungsverfahren geben muss. Und dies, obwohl es sich um einen schlichten Ersatzbau handelt.

„Rahmedetals“ gibt es überall in Deutschland und die marode Brücke taugt längst zum Symbol oder Mahnmal: Bürokratismus und planungsrechtliche Vorgaben schicken kleine wie große Projekte in Endlosschleifen und lassen die jeweilige Politik vor Ort verzweifeln. Während der Lüdenscheider Bürgermeister Wagemeyer erklärte, dass ihn die Situation zunächst schlicht überfordert habe, ärgert sich sein Tübinger Amtskollege Boris Palmer über unsägliche Genehmigungszeiträume für Photovoltaik-Anlagen. Bei einer Anlage für 260 Haushalte in seiner Stadt habe es acht Jahre gedauert, bis sie genehmigt war. Gebaut wurde die Anlage dann übrigens in acht Wochen.

Nicht viel anders sieht es bei Windkraftanlagen aus, auf deren Genehmigung die Betreiber je nach Bundesland bis zu sieben Jahre warten. Immerhin wurden die Vorgaben für das sogenannte Re-Powering gelockert, bei dem lediglich Altanlagen durch leistungsfähigere ersetzt werden, die das zügliche an Leistung erbringen.

SüdLink – die Stromtrasse, über die im Norden gewonnene Energie in südliche

Regionen Deutschlands gebracht werden soll – ist ein weiteres Beispiel. Anfang 2014 schlugen die Netzbetreiber den ersten Verlaufsplan für die Trasse vor – Ziel für den Baustart 2016, Fertigstellung in 2022. Aber nicht doch: Nach langen Grabenkämpfen, Bürgerprotesten und Klagen wurde die offizielle Bundesfachplanung endlich im März 2021 abgeschlossen, so dass auch das Planfeststellungsverfahren beginnen konnte – mit allen weiteren Formen der Beteiligung. Früheste Fertigstellung: 2028. Na, herzlichen Glückwunsch.

Ausbauziele nicht erreicht

Ich will noch ein letztes Thema aufgreifen: Den flächendeckenden Ausbau des Mobilfunknetzes in Deutschland. Seit nunmehr 30 Jahren gibt es hierzulande Handys. 30 Jahre, in denen nahezu jede Regierung in Bund und Ländern zu Beginn jeder Legislaturperiode Anstrengungen zur Besserung von Netzabdeckung und -qualität verspricht, um den notwendigen Lückenschluss zu erreichen und die immer noch vorhandenen Funklöcher zu schließen. Doch die angestrebten Ziele werden immer wieder verfehlt. So auch dieses Jahr. Die Ausbauziele 2022 werden von keinem Netzbetreiber erreicht.

Autobahnbrücken, Photovoltaik-Anlagen, Windkraftanlagen, Stromtrassen, Mobilfunknetz – nur einige von vielen Beispielen auf der nicht enden wollenden Liste an Infrastrukturprojekten, die vom Bürokratie- und Genehmigungsriesen Deutschland verschlungen werden.

Die Probleme sind nicht neu, aber durch Corona und die Energiekrise hat sich der Blick verändert, hat jedenfalls die Mehrheit der Bevölkerung verstanden, dass vor allem Mitsprache- und Klagerechte bei all diesen Infrastrukturprojekten für die Verzögerungen sorgen. Ich war nie ein großer Fan von Windkraftanlagen; wer mag eine solche Anlage schon vor seiner Haustüre. Aber wenn der rasche Ausbau zur Sicherung unserer Energieversorgung, zur Gewährleistung einer weitgehenden Unabhängigkeit notwendig ist – und diese Überzeugung müsste nach den gemachten Erfahrungen Konsens sein – dann müssen wir unsere persönlichen Befindlichkeiten hintenanstellen.

Dann muss sich aber vor allem die Politik – auch wenn es schwerfällt – trauen, Mitspracherechte so einzuschränken, dass es in diesem Land vorangeht. Es wird niemals allen alles gefallen – aber das Gemeinwohl der Gesellschaft sollte über allem stehen.

Dass es jedenfalls prinzipiell gehen kann, hat sich beim Bau des ersten LNG-Terminals in Deutschland gezeigt. Nach 200 Tagen konnte dessen Fertigstellung verkündet werden. Wenn die Politik will, dann kann sie. Aber sie muss anpacken und sich etwas trauen. Die Brücke bei Lüdenscheid – ja, sie könnte das Vorzeigeprojekt eines Bundesverkehrsministers sein.



Idyllisch liegt sie da, die Rahmedetalbrücke in den Hügeln des Sauerlands bei Lüdenscheid. Eigentlich sollte sie noch in diesem Jahr gesprengt werden. Doch nicht einmal das klappt.

FOTO: DPA

UNTERNEHMEN IN RHEIN-MAIN

Die Spezialisten

Ein starker und verlässlicher Partner

Die Bethmann Bank berät bei der Vermögensverwaltung und Anlageentscheidung



DMK

Dirk Metz Kommunikation

Der Autor

Dirk Metz, Staatssekretär a. D., ist Gründer und Geschäftsführer von DMK, einer Agentur für strategische Kommunikation und Krisenkommunikation mit Sitz in Frankfurt.