

Der Herr der Straßen und Brücken hört auf

Eigentlich wäre am 31. März sein letzter Arbeitstag gewesen, doch **Robert Wufka**, Chef des Staatlichen Bauamts Passau, hat noch einmal neun Monate drangehängt. Jetzt, zum Jahresende, geht „der Herr der 2131 Kilometer Straßen und 1629 Brücken“ in den Ruhestand. Insgesamt kann er auf 40 Dienstjahre zurückblicken. Über seine Zeit an der Spitze des Staatlichen Bauamts Passau mit 450 Mitarbeitern erzählt der 66-Jährige im *Passauer Gespräch*.

Herr Wufka, warum sind Sie in die Verlängerung gegangen? Fiel Ihnen der Abschied von Ihrem Amt denn so schwer?

Wufka: (lacht) In der Tat, es gibt wenige, die länger bleiben. Die Verlängerung hatte dienstliche Gründe. Ich wollte noch ein paar Projekte zu Ende bringen und andere weiterentwickeln und habe deshalb die Frau Ministerin gebeten, länger zu bleiben.

Eintrag ins Schwarzbuch der Steuerzahler

Was sind das für Projekte?
Wenn man knapp 40 Jahre lang den Ausbau der B11 Deggendorf-Ruhmannsfelden begleitet, möchte man das Großprojekt auch abschließen. Genauso ist es mit der Umgehung Plattling gewesen. So ist das halt, wenn man mit Leidenschaft und Herzblut bei der Sache ist. Und was die Weiterentwicklung angeht, wollte ich beispielsweise den Bau der Ortsumgehung Vilshofen vorantreiben. Die Baustelle läuft super, 2024 wird die Umfahrung fertig sein.

Ob die Haselmäuse bis dahin den Weg über die extra für sie geschaffene Brücke kapiert haben? Mit dieser rund 100 000 Euro teuren Brücke schaffen Sie es sogar ins Schwarzbuch der Steuerzahler...
(lacht) Da reinzukommen, ist gar nicht so leicht. Ich kenne keinen Kollegen, der das geschafft hätte. Ich wollte eigentlich auch nicht rein, ist doch klar. Leider hat sich der Bund der Steuerzahler unserer Argumentation völlig verschlossen. Fakt ist: Die Haselmäuse brauchen einige Zeit, sich anzupassen. Es gibt mehrere Monitorings, Nistkästen wurden aufgestellt und diese werden nun ständig kontrolliert. Man muss abwarten, ob die Haselmaus wieder einwandert. Es wurde ja auch durch das angrenzende neue Baugebiet ein wertvoller Naturbereich zerstört. Einen Nutzen hat die Brücke bereits: Die Fledermäuse orientieren sich an der Höhe und fliegen damit oberhalb der Lkws. Außer-



Bis 31. Dezember ist Robert Wufka noch Hausherr im Staatlichen Bauamt. Dann beginnt für den 66-Jährigen der Ruhestand. – Foto: Fischer

dem haben sonstige Mausarten die Brücke besiedelt. So schwarz seh ich also nicht... Notfalls wird die Stahlbrücke abgebaut und anderweitig im Straßenbau verwendet, also keine Steuergeldverschwendung.

Wie sehr vermissen Sie Andreas Scheuer, weil wir nun keinen Hiesigen mehr als Bundesverkehrsminister haben?
Andreas Scheuer war rein fachlich gesehen im Bezug auf die Vorgänger ein guter Verkehrsminister. Das Thema Maut möchte ich dabei ausklammern, da kenne ich mich zu wenig aus. Aus meiner Sicht war er deshalb ein guter Verkehrsminister, weil er in seiner Zeit die Investitionen in den Radwegebau massiv erhöht hat. Außerdem hat er die Lärmgrenzwerte abgesenkt, was die Situation für die Bürger, die an Straßen wohnen, deutlich verbesserte. Generell hat er viele Mittel in die Bundesstraßenerhaltung fließen lassen, so viele wie nie zuvor. Eine enorme Leistung war, dass er im Zuge des A94-Baus für die Strecke Moos-Tutting einen Tunnel erwirkt hat. Sonst würde der Verkehr dort in sechs Metern Höhe an den Häusern vorbeiziehen.

Stichwort A 94: Werden Sie die Fertigstellung noch erleben?
Aber sicher doch, auch wenn das Problem Simbach besonders schwierig zu lösen ist. Glücklicherweise ist die A94 nicht meine Baustelle, dafür hat der Bund die Autobahngesellschaft gegründet.

Sind Sie in punkto Verkehrslösung für Passau auch so zuversichtlich?
Auch hier muss ich eine Lanze für Andreas Scheuer brechen. Dass es ein Dialogforum gibt, geht auf sei-

VITA

Robert Wufka (66) stammt aus Augsburg. Nach Gymnasium und Bundeswehr studierte er Bauingenieurwesen an der TU München. 1984 wurde er Abteilungsleiter am Straßenbauamt Deggendorf. 1996 wechselte er als Referent im Gebietsreferat Bayern und Hessen ans Bundesverkehrsministerium in die Abteilung Straßenbau nach Bonn. Nach drei Jahren kehrte er nach Bayern zurück und wurde 1999 Referent in der Obersten Baubehörde in München. Hier war er zuständig für das Gebietssachgebiet Niederbayern/Oberpfalz und Grenzland-

programme. Von 2001 bis 2004 leitete er die Dienststelle der Autobahndirektion Südbayern in Regensburg. 2004 übernahm er die Leitung des Straßenbauamts Passau, seit 2006 ist er Chef des Staatlichen Bauamts Passau, des größten Bauamts in Bayern und zuständig für die Städte Passau, Straubing und Deggendorf sowie die Landkreise Passau, Deggendorf, Freyung-Grafenau, Regen, Rottal-Inn, Straubing-Bogen. Robert Wufka wohnt in Deggendorf, ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder. Zum Jahresende geht er in Ruhestand. – fi

Als Experte für Straßen: Wie sieht Ihre Lösung aus, Passau vom Verkehrschaos zu befreien? Braucht es eine weitere Umfahrung?

Das zu beurteilen, überlasse ich dem Dialogforum. Man muss halt jetzt herausfinden, wie man den ÖPNV so stärken kann, dass man möglichst viel vom Autoverkehr abzieht. Wenn man viele gute ÖPNV-Lösungen findet, kann man in der Folge entscheiden, ob man eine weitere Straße braucht.

Das Verkehrsproblem in Passau ist, dass die Stadt sehr viele Ein- und Auspendler hat.

Den Anwohnern am Anger reißt langsam, aber sicher der Geduldsfaden. Vor allem wollen sie den Schwerlastverkehr aus der Stadt verbannen.

Es gab bereits mehrere Anfragen an das Innenministerium. Doch ohne Erfolg. Es handelt sich beim Anger um eine Bundesstraße, die kann man nicht für den Schwerlastverkehr sperren.

Und was halten Sie von den Plänen, den Verkehr unterirdisch verlaufen zu lassen, in Deggendorf geht es ja auch...

In Deggendorf war es neben dem kleinen Bogenbach, in Passau ist es neben und unter den Flüssen Donau und Ilz. Das ist schon ein gewaltiger Unterschied. Natürlich wäre es für einen Bauingenieur wie mich höchstspannend, so et-

was anzugehen. Technisch ist vieles machbar, aber in der Realität sieht manches anders aus. Allein schon die Frage: Wo sollte man den Verkehr in den drei bis vier Jahren Bauzeit hinleiten? Und: Was ist, wenn in der Bauzeit ein Hochwasser kommt?

Sind Rad bzw. Lastenrad die Heilsbringer?

Lastenräder mögen in Großstädten funktionieren, in Passau mit der bergigen Lage sehe ich sie nicht. Was das Radwegenetz angeht, so müssten die Radwege sternförmig durchgängig nach Passau führen, denn, wie gesagt, wir haben viele Ein- und Auspendler. Wir hatten in der Vergangenheit schon Gespräche mit Stadt und Landkreisen geführt. Hier müsste man einen Hauptakteur bestimmen, der die Sache mit den unterschiedlichen Zuständigkeiten auf die Reihe bringt.

Wenn Sie auf vier Jahrzehnte in Amt und Würden zurückblicken, was freut Sie besonders?

Dass wir durch enorm viele Projekte dazu beigetragen haben, die Sicherheit der Menschen auf den Straßen zu verbessern. Wir hatten über die Jahre einen rapiden Rückgang bei Toten und Verletzten. Ob Überholspuren auf dem Autobahnzubringer oder Umbau vieler gefährlicher Kreuzungen. Ich denke da beispielsweise an die B12 bei Hutthurm Süd und Nord, Außernbrünst, Salzweg. Oder die Umgehung Hundsdorf. Da haben wir viel zur Entschärfung beigetragen.

Wobei letztere mit dem Knotenpunkt etwas überdimensioniert scheint.

Zugegeben, der Knotenpunkt Hundsdorf ist zwar groß, aber

Menschen den maximalen Schutz zu bieten, steht für mich über allem.

Dass man sich nicht nur Freunde schafft, wenn man Grün in Asphalt verwandelt, ist wohl klar. Wie gingen Sie damit um?

Ich habe immer gesagt: Wenn ich eine dritte Spur auf 1000 Meter baue, kostet das die Fläche eines halben Fußballplatzes. Da muss man abwägen, was gewichtiger ist, Menschenleben oder Fläche. Wobei wir der Natur die Ausgleichsfläche zurückgeben, etwa in Form von Mager- und Blumenwiesen, die Bienenvölker lieben.

Nachfolger? Es deutet sich eine gute Lösung an

Brauchen wir denn noch mehr Straßen?

Die eine oder andere Überholspur, etwa am Autobahnzubringer Aicha-Hutthurm, würde mit Sicherheit Sinn machen. Dadurch werden bestehende Straßen eben sicherer. Und natürlich bin ich der Meinung, dass man Ortsumfahrungen braucht, beispielsweise in Aunkirchen, wo sich viele Autos und Lkws tagein, tagaus durch die Engstelle des Ortes zwängen. Aber dies ist immer im Einzelfall zu entscheiden.

Als Bereichsleiter Straßenbau standen natürlich die Straßen im Vordergrund, doch als Chef der Behörde fiel auch der Hochbau in Ihren Zuständigkeitsbereich. Was sind die Aushängeschilder?

Insgesamt haben wir in den letzten Jahren 180 Millionen Euro pro Jahr in Hoch- und Straßenbau investiert. Eine staatliche Summe Geld, die in der Region von Firmen aus der Region verbaut wurde. Das ist gut für die Arbeitsplätze und die Wirtschaftskraft. Wenn ich an die Projekte denke, ist die Liste lang. Etwa die neuen Hochschulstandorte Straubing, Deggendorf, Pfarrkirchen, die wir in den letzten Jahren gebaut haben. In Straubing ist die Sicherungsverwahrung neu entstanden, das neue Polizeigebäude in Passau ist fast fertig. Die Universitätsweiterung in Passau steht in den Startlöchern, ebenso die neue JVA.

Und was machen Sie nun im Ruhestand?

(lacht) Das ist geheim. Nein, Spaß beiseite. An Silvester mache ich eine gute Flasche Sekt auf. Künftig werde ich mehr Zeit haben zum Mountainbiken, ohne Elektroantrieb wohl gemerkt. Sogas brauch' ich nicht. Und auch langlaufen möchte ich mehr. Außerdem werde ich künftig öfters mal nach Oberitalien kommen.

Gibt es denn schon einen Nachfolger?

Es deutet sich eine gute Lösung an, mehr kann ich im Augenblick dazu noch nicht sagen.

Sie überlassen ihm sicherlich ein wohlbestelltes Amt, wie es so schön heißt.

(lacht) Ja, diesen Satz hört man oft bei der Übergabe. Das werde ich nie sagen, denn wir vom Staatlichen Bauamt haben einfach zu viele Baustellen dafür.

Interview: Elke Fischer