

Der Herr der Straßen und Brücken

2151 Kilometer Straße, 1629 Brücken, vier Tunnel und knapp 1000 Gebäude – kein Wunder, dass das Staatliche Bauamt Passau mit diesem Spektrum zu den größten Ämtern in ganz Bayern gehört. Wie **Robert Wufka**, der seit 2006 an der Spitze steht, zusammen mit seinen 450 Mitarbeitern die Herausforderungen meistert, verrät er im *Passauer Gespräch*.

Herr Wufka, als Bereichsleiter Straßenbau ist man automatisch der Buhmann, denn beim Thema Straßenverkehr können alle mitreden und wissen, was falsch oder schlecht läuft. Wie gehen Sie mit der Rolle um?

Wufka: Natürlich bin ich für viele der Buhmann, der Straßenbetonierer. Aber Straßenbau ist viel mehr als nur Straßenneubau. Unser Alltagsgeschäft gilt der täglichen Erhaltung des Straßennetzes, und dabei wollen wir größtmögliche Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer bieten, auf der Straße und neben der Straße, beispielsweise an steilen Felswänden wie in Passau. Dabei ist es mir ein großes Bedürfnis, Umwelt und Natur zu schützen und so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Das mit der Kritik ist wie bei einem Fußballtrainer. Der hat zwar die Ausbildung, die Lizenz, die Verantwortung, doch die 100 000 Fans wissen es besser. Aber man gewöhnt sich dran.

Haselmausbrücke hilft Fledermäusen

Manchmal gibt es ja auch berechtigte Kritik, nicht wahr?

Wufka: Ja natürlich, wir nehmen alle Anregungen ernst. Zum Beispiel haben wir wegen des Protests aus dem ganzen Wegscheider Land die geplante Vollsperrung der B 388 zurückgenommen, um eine Brücke bei Erlau zu sanieren. Die Maßnahme wurde daraufhin verschoben und wir haben inzwischen eine Lösung erarbeitet, ohne Vollsperrung auszukommen, im Sinne der Bürger und Verkehrsteilnehmer.

Das hätten sich die Passauer auch gewünscht, die jetzt tagtäglich im Stau stehen, weil die B388 noch bis 4. September auf Höhe der ZF gesperrt ist.

Wufka: Da sind wir nicht involviert, das ist nicht unsere Baustelle. Nur die offizielle Umleitungsstrecke erfolgt über unsere Straßen.

Hand aufs Herz, auch bei Ihnen läuft nicht immer alles reibungslos. Ich denke da nur an die Haselmausbrücke in Vilshofen, die die Haselmause ignorieren. Die 90 000 Euro Kosten haben Ihnen sogar einen Eintrag ins Schwarzbuch beim Bund der Steuerzahler eingebracht.

Wufka: Das war nicht nett von denen. Wir haben dem Bund der Steuerzahler ausführlich geschrieben, weshalb diese Brücke notwendig wird. Wenn wir vor Gericht nicht zugestimmt hätten, wäre die Umfahrung in Vilshofen nicht gebaut worden. Außerdem habe ich von Anfang an betont,



Vor dem Staatlichen Bauamt am Schanzl gibt es noch genügend Freifläche, um das Hochbauamt aus Haidenhof in die Stadtmitte zu holen, findet Behördenleiter Robert Wufka, der sich kürzlich auch bei Bauministerin Kerstin Schreyer für den Neubau eingesetzt hat (Seite 25). – Foto: Fischer

dass es sich um ein Pilotprojekt handelt. Wie wir derzeit beobachten, nutzt sie immerhin den Fledermäusen, die sich an dem Stahlteil orientieren und jetzt in Höhe der Brücke über die Fahrbahn fliegen. Und wenn sich die Brücke in den nächsten Jahren bei Haselmausen nicht bewährt – wir optimieren weiter – dann bauen wir die Brücke ab und verwenden sie künftig als Verkehrsschilderbrücke an anderer Stelle.

Wenden wir uns erfreulicheren Bauwerken zu. Was war die spannendste Baustelle Ihrer bisherigen Karriere?

Wufka: Ich war drei Jahre lang Referent im Bundesministerium für Verkehr für die südbayerischen Straßen, den Bau und Verkehrsfragen. Damals war das die Zeit, als die A94 in den internen Genehmigungsprozessen war. Das war sehr spannend. Die Erkenntnis von damals: In Bonn ist die Flughöhe eine andere, da hat man einen globaleren Blickwinkel auf das Land, die Projekte und die Verkehrlichen Themen als an einem Bauamt. Und eine Autobahn zu bauen ist eben auch eine gewaltig andere Dimension. 1998 haben wir in Bonn bei der A94 dann ganz schön Gas gegeben, die Weichen gestellt, dass das Projekt im Abschnitt Dorfen-Heldenstein in die nächste Genehmigungsstufe kommt. Denn es war damals hochumstritten, ob die Trasse Dorfen oder Haag (Isental) verwirklicht wird.

Worauf sind Sie besonders stolz?

Wufka: In erster Linie bin ich stolz, dass wir es in den letzten zehn Jahren geschafft haben, unsere Straßen deutlich verkehrssicherer zu machen. Weniger Verkehrstote und weniger Verletzte, gerade auf der B12 nördlich von Passau. Was Bauprojekte angeht, war meine dreijährige Zeit bei der Autobahndirektion in Regensburg, als wir von dort die A94 mit der kompletten Umgebung von Mühldorf gebaut haben, schon ein Ereignis, worauf ich stolz bin. Auch die Spritzschutz-Glaswand

VITA

Robert Wufka (65) 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 Straßenbauamtes Passau, seit 2006 ist er Chef des Staatlichen Bauamtes Passau, des größten Bauamtes 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 Kinder.

– fi

auf der A3 im Donautal fiel in meine Amtszeit, das war eine lange Forderung der Anwohner. Natürlich gibt's auch hier am Bauamt viele Ereignisse, worauf man stolz sein kann. Ich freue mich, dass wir als Amt sehr nah an den Gemeinden, Landkreisen und Bürgern sind.

150 Millionen Euro im Jahr für Hoch- und Straßenbau

Wie beurteilen Sie die Arbeit des Bundesverkehrsministers?

Wufka: Seit Andreas Scheuer Bundesverkehrsminister ist, fließt sehr viel Geld in den Bundesfernstraßenhaushalt. Wir wissen, dass wir jährlich konstant hohe Beträge bekommen und können dadurch besser planen, die Firmen natürlich ebenso. Mir gefällt, dass er wirklich auch viele Impulse in Sachen Radwege setzt und kürzlich auch die Lärmschutzgrenzwerte entlang der Bundesfernstraßen reduziert hat. Lärmschutz ist ein zunehmend wichtigeres Thema.

Bundesverkehrsminister Scheuer hat angeregt, den Aushub für die neue JVA als Schutzwall am der A3 zu verwenden. Wie finden Sie das?

Wufka: Die Idee ist genial. Davon würden viele Seiten profitieren. Denn ansonsten müssten zig 1000 Lkws die über 200 000 Kubikmeter Erde, die nächstes Frühjahr anfallen werden, weiter weg transportieren. Allerdings müssten wir es bald wissen, ob das gelingt mit dem Wall, denn ab Oktober beginnen wir mit der Ausschreibung.

Was sind für Sie als Amtsleiter in Passau die größten Herausforderungen?

Wufka: Dass wir mit unseren rund 200 Mitarbeitern die Straßen und Brücken täglich für die Verkehrsteilnehmer in einem guten Zustand zur Verfügung stellen können. Gerade im Winterdienst das Straßennetz von über 2100 Kilometern täglich so frei zu kriegen, ist die Kernaufgabe. Wir sind ab 2 Uhr früh im Einsatz, damit um 5 Uhr die Leute die Straßen befahren können. Das ist sehr wichtig, etwa für die BMW-Zubringer. Auch die Felssicherungen an der Oberhauser Leite oder an der B388 sind immer knifflig und mit großem Aufwand verbunden und eine große Sicherheitsfrage. Oder der Brandschutz bei den Tunnels, wo modernste Technik zum Tragen kommt, und immer wieder modernisiert werden muss.

Thema Stau: das allgegenwärtige Problem in Passau. Wie kann man das Ihrer Meinung nach in den Griff kriegen?

Wufka: Passau hat eine Besonderheit: Hier kommen mit B8, B12, B85 und B388 vier Bundesstraßen und drei weitere wichtige Verkehrsadern aus Hauzenberg, Fürstzell und Neuburg a. Inn sternförmig zusammen. Andere Städte haben das Problem durch Entlastungsstraßen gelöst. Bei uns stellt sich die Frage, wie man den Zulauf und Durchlauf verbessern kann.

Thema Nordumfahrung. Wie stehen Sie dazu?

Wufka: Da muss ich noch einmal Herrn Scheuer loben, der 2016 dafür gesorgt hat, dass die Nordumfahrung als Bundesstraße in den Bedarfsplan aufgenommen worden ist. Damit endete die ständige Diskussion über die Zuständigkeit. Der Bund bekennt sich zu dem Projekt. Und die Bayerische Straßenbauverwaltung hat in der Folge vorgeschlagen, in den Dialog zu treten. Das Dialogforum sehe ich als einzige Chance, überhaupt noch etwas gemeinsam zu entwickeln.

Aber die Fronten sind doch mittlerweile wieder sehr verhärtet, Kritiker behaupten, das Dialogforum sei bereits gescheitert.

Wufka: Das sehe ich überhaupt nicht so. Es gibt das Dialogforum gerade mal zweieinhalb Jahre. Wenn man wie ich in dem Metier arbeitet und schwierigste Planungsprozesse kennt, dann hat man meiner Auffassung nach schon viel erreicht. Natürlich braucht man einen langen Atem. Wir haben geschafft, dass sich ein großes Gremium aus Stadt und Landkreis mit dem Thema beschäftigt und als Grundlage für weitere Schritte haben wir eine Verkehrsuntersuchung ausgeschrieben, deren Ergebnis jetzt im Sommer vorliegen sollte. Leider verzögert sich das aufgrund Corona. Aber wenn die Untersuchung, die auf Verkehrszählungen und vielen Befragungen basiert, auf

dem Tisch liegt, kann man sehr gut darauf aufbauen und die nächsten Schritte gehen. Das heißt: den Ist-Zustand analysieren, Defizite reduzieren, optimieren und schauen, welches Potenzial daraus entwickelt werden kann. Klar ist für mich, dass in und um Passau an erster Stelle Fragen des Öffentlichen Verkehrs, auch ÖPNV usw., stehen. Radwege gehören ebenfalls dazu. Erst dann geht es darum, ob es eine Straße braucht und wenn ja, wo und wie sie verlaufen soll. Fakt ist: Je weiter sie wegst, umso weniger entlastet sie.

Wie kann man Radwege effektiver nutzen?

Wufka: Zukunft wird für uns sein, die touristische Radwege, etwa den Donauradweg, den wir gebaut haben, für Berufspendler zu vernetzen, Achsen zu entwickeln, damit sie für die Landkreisbürger attraktiv werden. Wichtig dabei ist: Man muss sich zusammenschließen. Gemeinsam, also wir, Stadt und Landkreis, nach Lösungen suchen.

„Ich bin nicht gegen Kreisverkehre“

Ihnen wird nachgesagt, Sie hätten eine Vorliebe für Brücken und eine Abneigung gegenüber Kreisverkehren. Stimmt das?

Wufka: (lacht) Wir bauen Brücken, nicht nur aus Beton und Stahl, sondern sogar aus Holz, eine völlig vergessene Bauweise. Wir haben drei davon, in Hengersberg, Neukirchen v. W. und Ruderding entwickelt und sind damit führend in ganz Deutschland. Was Kreisverkehre angeht: Ich bin nicht gegen Kreisverkehre, wir haben zahlreiche selbst gebaut, aber auf Bundesstraßen, die Regionen verbinden, sind sie das falsche Instrument. Eine Ampel bringt den Verkehr schneller weg, lässt sich individuell nach Bedarf steuern und nachts auch ausschalten. Kreisverkehre dagegen verlangsamen den Verkehr. Hinzu kommt: Sie werden oft überfahren und das führt zu Unfällen. Auch ist ein Kreisverkehr nicht gerade umweltfreundlich, bei dem ständige Abbremsen und anschließenden Gas geben.

Nicht nur im Straßenbau, auch im Hochbau steht Großes an: Aktuell mit dem Bau der Landespolizei, demnächst startet die JVA und auch die neue Bundespolizei steht auf der Agenda. Wie viel Geld haben Sie pro Jahr zur Verfügung?

Wufka: Insgesamt haben wir für Hoch- und Straßenbau pro Jahr rund 150 Millionen Euro. Ja, wir sind im Hochbau seit den letzten Jahren mit großen Baumaßnahmen sehr gefordert. Zur Zeit haben wir zwölf Großbaumaßnahmen in Baudurchführungen und elf weitere in Planung. Unser Spektrum ist groß, reicht von Gymnasien über Hochschulen, Universitäten, Polizei, Bundeswehr bis hin zur Bundespolizei. Aber auch kirchliche Bauten wie die derzeitige Innensanierung der Kirche in Aldersbach gehört zu unserem Aufgabenfeld, ebenso der Neubau der Dombauhütte. Da muss man schon genau einteilen. Das alles macht es spannend. Ich kenne keinen Tag Langeweile.

Aber mit 65 Jahren darf man auch mal an die Rente denken...

Wufka: (lacht) Muss ich jetzt darauf antworten? Mir macht die Arbeit Spaß und ich hatte bisher keine Zeit darüber nachzudenken.

Interview: Elke Fischer