

Gutachten: Zustand älterer

Marode Betonbrücken zwingen die Fuhrunternehmer zu Umwegen. Der Bundesverkehrsminister möchte sanieren. Ihm fehlt aber das Geld.

enn. BERLIN, 20. Oktober. Der schlechte Zustand vieler Brücken behindert zunehmend den Verkehr in Deutschland. Schon jetzt sind viele Brücken an Autobahnen und Bundesfernstraßen für schwere Lastwagen gesperrt, weil sie dem Gewicht nicht mehr standhalten. „Zahlreiche Brücken müssen in der nächsten Zeit konstruktiv verstärkt oder erneuert werden“, heißt es in einem aktuellen Gutachten des Deutschen Beton- und Bautechnikvereins. Es bestehe dringender Handlungsbedarf. „Dies betrifft vor allem die älteren Brücken aus den sechziger und siebziger Jahren in den westlichen Bundesländern. Diese Brücken entsprechen inzwischen nicht mehr dem heutigen technischen Standard.“ Sie seien für viel weniger Verkehr berechnet und bemessen worden. Unzureichende Erfahrungen mit Spannbeton hätten zudem dazu geführt, dass die Brücken nicht robust genug gebaut worden seien. Risse im Beton oder Rost an den Stahlträgern seien die Folge.

Die Zustandsnoten vor allem für Großbrücken mit mehr als 100 Metern Länge seien alarmierend, obwohl viele längst noch nicht die vorgesehene Lebensdauer erreicht hätten, schreibt Brücken-Fachmann Joachim Naumann in dem Gutachten, das er für den Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) sowie die Verbände der Bau- und der Baustoffindustrie erstellt hat. Die Verbände appellieren daher an den Bundestag, die Verkehrsinvestitionen im Bundeshaushalt 2012 deutlich aufzustocken, möglichst um 2 Milliarden auf 12 Milliarden Euro. Mit besonderer Priorität müsse er ein auf fünf Jahre angelegtes Brückenertüchtigungsprogramm auf den Weg bringen.

Insgesamt muss sich der Bund um gut 38 800 der rund 120 000 Brücken im Land kümmern. Wegen der großen Zahl alter Brücken sei die Sanierung eine große Herausforderung, resümiert der Gutachter. Fast jede zweite Dauerbaustelle sei eine Brückensanierung. In Berlin kursieren aber Schätzungen, wonach der Investitionsbetrag für Brücken auf mindestens 700 Millionen Euro jährlich verdoppelt werden müsste, um den Investitionsstau abzubauen. Eine Runderneuerung

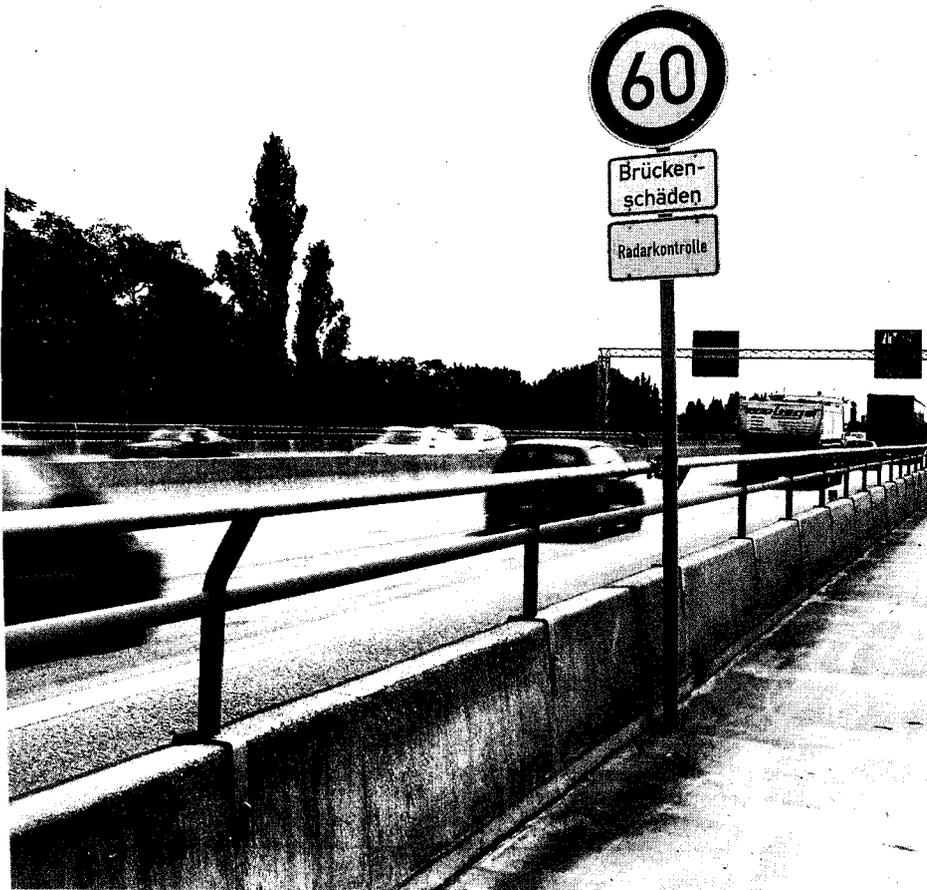


Zu Tode saniert: Die 1960 gebaute Schierst

würde zehn bis zwanzig Jahre dauern. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) hat kürzlich ein Brückensanierungsprogramm in Aussicht gestellt, allein ihm fehlt dafür das Geld. An diesem Freitag hofft er auf Zusagen des Koalitionsausschusses für eine Etat-Aufstockung.

Spediteure und Fuhrunternehmer zwingen die maroden Brücken zu langen Umwegen. „Ein besonders neuralgischer Punkt ist für uns die Autobahn A45, die Sauerlandlinie, der Weg vom Hamburger Hafen ins Ruhrgebiet“, berichtete der Hamburger Transportunternehmer Thomas Usinger. „Vor drei oder vier Jahren fuhren wir 450 Kilometer von Hamburg dorthin, jetzt sind es 700 Kilometer.“ Er muss für die Kunden deshalb anders planen. „Wir sind jetzt mit unseren schweren Transporten mit bis zu 140 Tonnen Gewicht im Schnitt nicht mehr eine Nacht, sondern zwei Nächte unterwegs. Die

Großbrücken alarmierend



einer Brücke, eine Dauerbaustelle, soll ersetzt werden.

Foto Cornelia Sick

Transportkosten haben sich dadurch etwa verdoppelt. Irgendwann wird das auch eine Standortfrage.“

Die A 45 ist nur ein Beispiel für die Verkehrsentwicklung. Bei der Freigabe vor 40 Jahren wurde hier ein täglicher Verkehr von 22 000 Fahrzeugen gemessen, heute sind es 55 000 – bei einem Schwerlastanteil von 20 Prozent. Die Dauerbelastung zeigt Folgen: Vor einigen Monaten hatte sich an der Unterseite einer 940 Meter langen Autobahnbrücke bei Dillenburg eine Stahlplatte gelöst und war auf die Bahnlinie im Tal gefallen. Die Strecke musste stundenlang gesperrt werden; die Brücke ist nur noch eingeschränkt befahrbar. An der A 45 hatte die Straßenverwaltung schon 2008 bei einer Kontrolle erkannt, dass 16 der 20 Brücken baufällig sind.

Ein Problem für die Brücken-Standhaftigkeit ergibt sich nach Auffassung des BDI-Gutachters eher dadurch, dass die

40-Tonner oft überladen sind. Außerdem hat die Zahl der Schwerlasttransporte mit bis zu 150 Tonnen stark zugenommen. Nach Schätzung Usingers, der auch BGL-Vizepräsident ist, liegt der Anteil der Schwertransporte bei 5 bis 10 Prozent aller Frachten. Normale Lastwagen mit bis zu 40 Tonnen Gewicht können die Brücken derzeit noch ohne Probleme passieren. Doch bis es auch hier zu Sperrungen und Umfahrungen kommt, ist nach Einschätzung der Fachleute im Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSL) und im Bundesverband Güterkraftverkehr (BGL) nur eine Frage der Zeit, wenn nicht saniert wird. Der sogenannte Langlastwagen, der bald in Ramsauers Feldversuch über die deutschen Autobahnen rollen soll, verschärft das Problem nach Auffassung der Branche nicht, denn er sei nicht schwerer, sondern nur länger als der herkömmliche Lastwagen; zudem seien die Lasten auf mehr Achsen verteilt.