

# Vorwort

Wie ist der Zustand unserer Infrastruktur – insbesondere der Zustand der Straßenbrücken? Diese Frage ist von großer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland, da ein leistungsfähiges produzierendes Gewerbe nur mit einer leistungsstarken Infrastruktur möglich ist. Zu Recht befassen sich insofern mit dieser Frage viele Fachveröffentlichungen; aber auch zahlreiche Meldungen in den allgemeinen Medien greifen diese Frage auf.

Um die Beratungen und Diskussionen zum Zustand der Brücken auf eine wissenschaftliche Grundlage fußen zu können, veröffentlicht der Deutsche Beton- und Bautechnik-Verein (DBV) die vorliegende Studie. Sie wurde dankenswerterweise unterstützt vom Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB) sowie vom Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden (bbs), die ihre Erkenntnisse aus der Studie in der nachstehenden gemeinsamen Stellungnahme formuliert haben.

In der Studie hat Ministerialdirektor a. D. Dipl.-Ing. Joachim Naumann viele Fakten zusammengetragen, die aktuelle Situation sorgfältig analysiert und pragmatisch beschrieben, welche Handlungsoptionen bestehen, wenn die Leistungsfähigkeit der Brücken wiederhergestellt bzw. weiterhin erhalten bleiben soll. Hierfür danken wir ihm sehr herzlich!

Gleichzeitig empfehlen wir diese wissenschaftliche Studie als Grundlage allen an der Diskussion über die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur Beteiligten – insbesondere, wenn es um den Zustand der vielen Brückenbauwerke im Zuge des Bundesfernstraßennetzes geht.

Eine informative Lektüre wünscht Ihnen

Dr.-Ing. Lars Meyer  
Geschäftsführer des DBV

# Schlussfolgerungen der Auftraggeber aus der Studie

Moderne Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat unserer Wirtschaft und ein wesentlicher Standortfaktor im globalen Wettbewerb. Sie ermöglicht individuelle Freiheit und sichert kulturelle sowie soziale Teilhabe. Doch zugleich ist die Verkehrsinfrastruktur chronisch unterfinanziert. Deutschland lebt bereits jetzt von der Substanz.

Der Erhaltungszustand unserer Verkehrswege ist alarmierend. Das gilt insbesondere für den Zustand vieler Großbrücken auf Bundesfernstraßen in den westlichen Bundesländern. 46 % der Brückenflächen an Bundesfernstraßen werden mit den Zustandsnoten ausreichend oder schlechter bewertet. Der Verkehr und mit ihm der Anteil des Schwerlastverkehrs auf vielen Autobahnen hat sich seit 1975 mehr als verdoppelt, ohne dass der Bestand entsprechend angepasst wurde. Betroffen sind vor allem Brücken auf den Hauptverkehrsachsen, die die Hauptlast des Transitverkehrs in Nord-Süd-Richtung tragen müssen, also die A 3, die A 6, die A 7, die A 45, die A 81 sowie viele Autobahnen im Ruhrgebiet. Vor allem bei älteren Großbrücken sind inzwischen die Tragfähigkeitsreserven nahezu aufgebraucht. Für einen Teil dieser Brücken müssen bereits Verkehrsbeschränkungen für schwere Lkw angeordnet werden.

Für den Güterverkehr in Deutschland hat dies gravierende Folgen. Unternehmen müssen teilweise schon heute Güter im Zickzack durch die Bundesrepublik Deutschland transportieren, um die Überseehäfen Hamburg und Bremerhaven zu erreichen. Das verlängert nicht nur die Fahrzeiten und Kosten; es erhöht auch die Umweltbelastung durch den vermehrten CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

Der Sicherung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur muss höchste Priorität eingeräumt werden, um die Wettbewerbsfähigkeit des Investitionsstandorts Deutschland auch künftig zu stärken.

Die unterzeichnenden Verbände appellieren deshalb an den Deutschen Bundestag, die Investitionslinie Verkehr noch in den Beratungen zum Bundeshaushalt 2012 deutlich aufzustocken – möglichst um 2 Mrd. auf 12 Mrd. Euro. Mit besonderer Priorität sollten die Abgeordneten aber ein Brückenertüchtigungsprogramm auf den Weg bringen,

- mit dessen Hilfe der bisherige Mitteleinsatz von 350 Mio. Euro um 350 bis 550 Mio. Euro aufgestockt wird und
- das mindestens auf fünf Jahre angelegt ist und
- damit insgesamt ein Volumen von mindestens 1,75 bis 2,75 Mrd. Euro umfasst.

Für die Brückenertüchtigung stünde damit eine Summe von 700 bis 900 Mio. Euro jährlich zur Verfügung, was die vorhandenen Planungskapazitäten in den Straßenbauverwaltungen nicht überfordern, aber den dringendsten Sanierungsbedarf abdecken würde. Brückenertüchtigung jetzt – das ist ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Mobilität auf unseren Bundesfernstraßen.

Dieter Schweer  
Mitglied der  
Hauptgeschäftsführung  
des BDI

Michael Knipper  
Hauptgeschäftsführer  
des HDB

Andreas Kern  
Präsident  
des BBS

# Inhaltsverzeichnis

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1   | Einleitung .....                                      | 1  |
| 2   | Ursachen für die aktuelle Situation .....             | 4  |
| 2.1 | Brückenbestand .....                                  | 4  |
| 2.2 | Brückenzustand .....                                  | 8  |
| 2.3 | Verkehrsentwicklung .....                             | 9  |
| 3   | Probleme infolge der aktuellen Situation .....        | 12 |
| 3.1 | Tragfähigkeit .....                                   | 12 |
| 3.2 | Verkehrsbeschränkungen .....                          | 13 |
| 3.3 | Planung von Maßnahmen .....                           | 16 |
| 4   | Lösungsmöglichkeiten für die aktuelle Situation ..... | 17 |
| 4.1 | Brückenprüfung .....                                  | 17 |
| 4.2 | Ertüchtigungsprogramm .....                           | 18 |
| 4.3 | Haushaltsmittel .....                                 | 20 |
| 5   | Ausblick .....  | 23 |
| 5.1 | Erhaltungsmanagement .....                            | 23 |
| 5.2 | Vision 2025/2050 .....                                | 24 |
| 6   | Zusammenfassung .....                                 | 26 |
|     | Literatur .....                                       | 27 |
|     | Bildnachweis .....                                    | 28 |