

Brücken in Deutschland clever planen und schneller bauen

Liebe Leserinnen und Leser,

Brücken verbinden und erleichtern uns die Wege. Sie sind Symbole großer Ingenieurskunst. Doch Deutschlands Brücken sind in die Jahre gekommen. Mit einem Durchschnittsalter von 50 Jahren stoßen beispielsweise viele der bundesweit 40.000 Brücken im deutschen Fernstraßennetz an ihre Grenzen. Die einen haben die Tragfähigkeit nicht mehr, die wir heute gerne hätten, und dann gibt es Brücken, die wirklich kaputt sind, die instand gesetzt und neu gebaut werden müssen.

Die Gründe liegen in der hohen Belastung der Bauwerke. Zum einen ist das Verkehrsaufkommen durch den Güter- und Schwerlastverkehr in den vergangenen Jahrzehnten deutlich stärker gestiegen, als zum Zeitpunkt des Brückenbaus berechnet. Zum anderen sind zulässige Achslast und erlaubtes Gesamtgewicht des Güterverkehrs gesetzlich nach und nach angehoben worden. Hinzu kommen Überladungen oder falsche Beladungen der Lkw, die insbesondere die Autobahnbrücken zusätzlich belasten. In erster Linie haben Brücken mit einem Baujahr vor 1980 statische und konstruktive Probleme.

Ein einziger Lkw nutzt die Straße so stark ab wie viele Tausend Pkw. Und ein Trecker wiegt heute etwa fünfmal mehr als früher: Hatte er in den 1960er-Jahren noch ein Leergewicht von unter 1,3 t, können moderne Traktoren heute deutlich über 16 t auf die Waage bringen. Für diese Gesamtgewichte wurden die Brücken damals nicht ausgelegt.

Von den Brücken im deutschen Fernstraßennetz ist nach Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) aus dem Jahr 2020 mehr als jede zehnte Brücke in einem schlechten Zustand. Etwa drei Viertel der Brücken wurden mit „befriedigend“ oder „ausreichend“ bewertet. Rund 13 % befinden sich in einem „guten“ oder „sehr guten Zustand“, während knapp 10 % als „nicht ausreichend“ und 1,6 % als „ungenügend“ gelten. Dabei bedeutet die Note „ungenügend“ nicht „einsturzgefährdet“, sondern bringt eine Instandsetzung oder Verkehrsbeschränkungen mit sich.

Auch bei den Brücken in kommunaler Hand, etwa bei Bachüberquerungen und Fußgängerunterführungen, muss gehandelt werden. Eine Untersuchung des Deutschen Instituts für Urbanistik aus dem Jahr 2013 zeigte, dass 15 % der insgesamt etwa 67.000 kommunalen Brücken neu gebaut und 35 % saniert werden müssen.

Diese Zahlen verdeutlichen, dass wir geballtes Expertenwissen und innovative Lösungen brauchen, um die Herausforderungen dieser Zeit zu meistern. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ist ganz vorne dabei, wenn es darum geht, eine verkehrsübergreifende, nachhaltige und auch klimaresistente Mobilität wesentlich mitzugestalten.

Unsere Gremien vereinen Fachleute aus Industrie, Wissenschaft, Verwaltung und Verbänden sowohl auf Bundes-, Landes- als auch kommunaler Ebene. Alle, die sich mit den Fragen rund um das Straßen- und Verkehrswesen beschäftigen, bringen ihr Wissen in den verschiedenen Fachthemen ein. Wir ar-



Dir.'in Dipl.-Ing.
Elfriede
Sauerwein-Braksiek

Vorsitzende der FGSV,
Forschungsgesellschaft für
Straßen- und Verkehrswesen e. V.

beiten konsequent an der „Straße der Zukunft“ und reagieren damit auf das moderne Mobilitätsverhalten der Menschen.

Allerdings habe ich nicht das Gefühl, dass der Verkehr in den nächsten Jahren abnehmen wird. Das Gegenteil ist der Fall. Die Fahrleistung im Personenverkehr steigt Berechnungen zufolge bis 2030 um 10 %. Im Güterverkehr steigt sie sogar um 39 %.

Was ist die Lösung? Unterschiedliche Verkehre müssen in einen Gesamtkonzept miteinander verquickt werden, damit etwa mehr Verkehr über Schienen und Wasserstraßen abgewickelt werden kann. Ich wünsche mir hier ein konstruktives Miteinander. Dennoch werden die Straßen Hauptverkehrsträger bleiben. Selbst eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs macht sich auf der Straße nicht bemerkbar, weil die Hälfte des Lkw-Verkehrs in einem Radius von 50 km unterwegs ist. Und gerade in Corona-Zeiten hat sich gezeigt, wie wichtig eine funktionierende Straßeninfrastruktur ist.

Es müssen also die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass schneller gebaut werden kann. Dazu brauchen wir die gesetzliche Beschleunigung von Planungsverfahren. Auch das Vergaberecht muss überarbeitet werden, was heißen kann, dass nicht immer zwingend der Günstigste den Auftrag erhält. Und wir müssen mehr funktional ausschreiben, um dem Auftragnehmer Flexibilität bei der Umsetzung zu verschaffen und seine Kreativität anzustacheln. Optimierte Bauweisen mit Bauzeitverkürzung und neue technische Konzepte kommen bereits vielerorts zum Einsatz. Durch Digitalisierung wie Building Information Modeling (BIM) können zudem Planung, Bau und Erhalt von Brücken zusammengeführt und beschleunigt werden.

Der Fachkräftemangel hat auch unsere Branche stark getroffen und so müssen wir clever handeln, um fehlendes junges und engagiertes Personal für unsere Aufgaben gewinnen zu können. Wir brauchen den Schulterschluss mit der Wirtschaft und ihren Innovationen, um den gewachsenen Anforderungen gemeinsam standhalten zu können. Als FGSV bringen wir uns mit unseren Ideen und unserer Arbeit maßgeblich in diesen Prozess ein.

Packen wir es zusammen an!

Ihre Elfriede Sauerwein-Braksiek