

Brücken | 17.03.2016 | Lesezeit 2 Min.

Mehr Geld allein reicht nicht

Weil das Verkehrsaufkommen steigt, aber zu wenig Geld in die Infrastruktur fließt, sind viele Brücken an deutschen Fernstraßen in einem bedenklichen Zustand. Wenn sich die Situation nachhaltig bessern soll, gehören aber auch die Zuständigkeiten für den Fernstraßenbau und -betrieb auf den Prüfstand.

Deutschland liegt im Herzen Europas – das gilt ganz besonders für den Verkehr. Ein Großteil der Güter, die an den Seehäfen von Hamburg, Rotterdam und Antwerpen umgeschlagen werden, rollt vorher oder nachher über deutsche Straßen – und das in wachsendem Umfang:

Von 2000 bis 2014 ist das Gütertransportaufkommen auf deutschen Straßen um ein Drittel auf 464 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen.

Das höhere Verkehrsaufkommen wird aber nicht durch entsprechende Investitionen aufgefangen – unter Berücksichtigung der Baukosten sind die Mittel für die Bundesfernstraßen seit 2005 sogar geschrumpft.

Dies schlägt sich im Zustand der Brücken an den Fernstraßen nieder. Was die Autofahrer täglich in Form von Sperrungen und Baustellen zu spüren bekommen, steht jetzt auch offiziell in einem Bericht der Bundesregierung (Grafik):

Mehr als 45 Prozent aller Brückenflächen an Deutschlands Fernstraßen sind nur in einem ausreichenden oder gar ungenügenden Zustand.

Deutschlands Brücken bröckeln

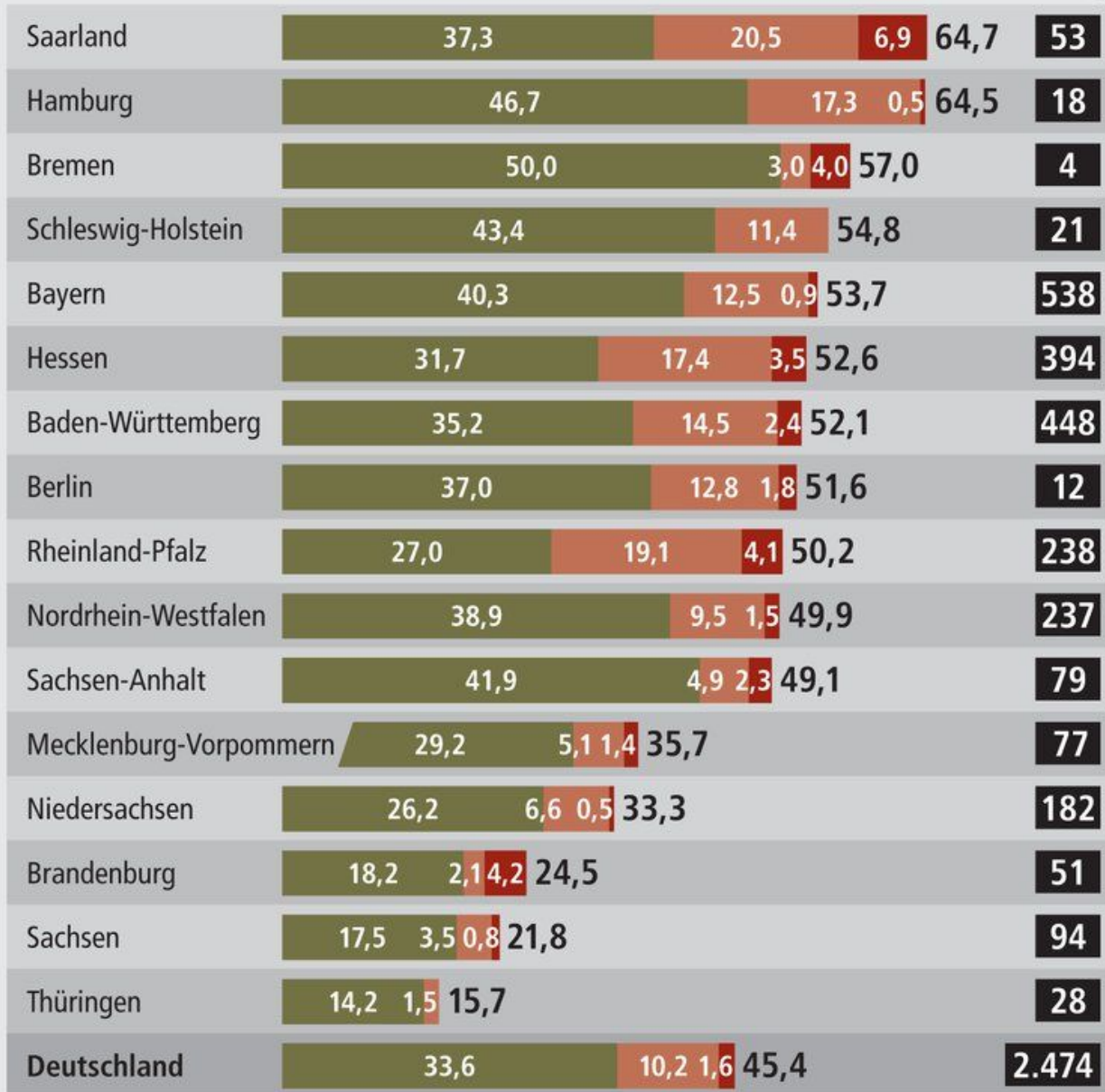
So viel Prozent der Brückenflächen an Bundesfernstraßen müssten repariert, saniert oder neu gebaut werden



Zustandsnoten 2014/2015

■ Ausreichend ■ Nicht ausreichend ■ Ungenügend

■ Zahl der mit nicht ausreichend oder ungenügend bewerteten Brücken



Quelle: Bundesregierung

 Institut der deutschen
Wirtschaft Köln

© 2016 IW Medien · iwd 11

Dies betrifft vor allem die großen, in den 1970er Jahren errichteten Spannbetonbrücken. Die meisten maroden Bauwerke stehen in Süddeutschland - allein in Bayern ist der Zustand von mehr als 500 Fernstraßenbrücken nur ausreichend oder schlechter.

Zwar hat Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ein Sonderprogramm zur Brückensanierung mit einem Volumen von gut 1 Milliarde Euro aufgelegt. Das Programm reicht aber lediglich aus, um 78 Brücken zu sanieren - dabei stehen Hunderte von Problemfällen auf der Schadensliste.

Mit mehr Geld allein ist es zudem nicht getan. Sinnvoll wäre es, auch die Zuständigkeiten für Bau und Betrieb der Fernstraßen kritisch zu hinterfragen. Derzeit liegt die Verantwortung bei den Ländern, während der Bund die Rechnungen zahlt. In Berlin wird daher die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft diskutiert, sodass alle Zuständigkeiten künftig in einer Hand wären. Doch wenn dieser Tage der neue Bundesverkehrswegeplan beraten wird, werden die Länder wieder auf ihre eigenen Prioritäten und Kompetenzen pochen.

Kernaussagen in Kürze:

- Von 2000 bis 2014 ist das Gütertransportaufkommen auf deutschen Straßen um ein Drittel auf 464 Milliarden Tonnenkilometer gestiegen.
- Mehr als 45 Prozent aller Brückenflächen an Deutschlands Fernstraßen sind nur in einem ausreichenden oder gar ungenügenden Zustand.
- Mit dem Sanierungsprogramm des Bundesverkehrsministers ist es nicht getan, auch die Zuständigkeiten für Bau und Betrieb der Fernstraßen gehören auf den Prüfstand.