

# Infrastruktur der schlimmsten Art

Offenburger Experte Klemens Hampf beklagt maroden Zustand Tausender Brücken in Deutschland

Von Jürgen Volz

Die Schiersteiner Brücke zwischen Wiesbaden und Mainz ist zum traurigen Symbol einer völlig verfehlten Verkehrspolitik geworden, für die sich eine reiche Industrienation wie Deutschland eigentlich schämen müsste. Denn eine moderne Verkehrsinfrastruktur ist essenziell für die Entwicklung des Landes.

Vor allem die kaputten Brücken sind Sinnbild des politischen Desasters. Seit Jahrzehnten ist so gut wie nichts in die Erhaltung investiert worden. Das rächt sich jetzt: Tausende Bauwerke im gesamten Bundesgebiet befinden sich in einem bedenklichen Zustand. Für ihre Instandsetzung und Modernisierung müssten Milliarden Euro aufgewendet werden – die Summe kann nur geschätzt werden. Experten gehen von mindestens sieben Milliarden Euro aus, und zwar pro Jahr. Dem gegenüber steht lediglich eine Milliarde, die Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) bis 2017 in die Brückensanierung stecken will.

„Reparaturen wurden immer wieder hinausgezögert“, sagt Klemens Hampf. Der Diplomingenieur weiß, wovon er spricht. Im Jahr 2000 gründete er in Offenburg seine Firma Hampf-Consult. Er hat sich damals auf Brückenbauwerke spezialisiert. Inzwischen gehört



Oben hui, unten pfui: An vielen Brücken sieht man die Mängel erst auf den zweiten Blick.

Foto: dpa



Klemens Hampf hat auch für den ADAC bundesweit Brücken untersucht. Foto: pr

seine Ingenieurgesellschaft zu den führenden Büros in Deutschland. Er überprüft und begutachtet mit seinem Team Brücken zwischen Flensburg und Garmisch-Partenkirchen – vornehmlich im Auftrag der öffentlichen Hand. Sein Know-how und seine Expertisen sind auch beim ADAC und dessen regelmäßigen Brückentests gefragt.

„Die Brücken in Deutschland stammen meist aus der Nachkriegszeit. Sie wurden bis 1975 in großer Zahl gebaut und in den 80er Jahren ergänzt. In den 90ern kamen dann Brücken in den neuen Bundesländern hinzu. Aber seit 2000 gab es nur noch ganz wenige Neubauten“, sagt Hampf. Das heißt, die

Mehrzahl der Brücken hat 50 oder 60 Jahre auf dem Buckel. Und das Material, aus dem sie gebaut sind, ist mehr oder weniger verschlissen. Der Zeitpunkt sei absehbar, wann eine nach der anderen für eine Nutzung ausfalle. „Eigentlich haben Brücken eine Lebensdauer von 100 bis 120 Jahren – aber nur, wenn regelmäßig etwas an ihnen gemacht wird. Das ist wie beim Auto und dem Service“, so der Ingenieur.

## Erheblicher Mangel an spezialisierten Firmen

Aber genau das ist das Problem: Es wird in Deutschland nicht gern Geld ausgegeben für etwas Profanes wie eine Brücke oder eine Straße – weder im Bund, noch in Land, und schon gar nicht auf kommunaler Ebene.

Hinzu kommt, so sagt Experte Hampf, dass es immer weniger Firmen gibt, die überhaupt in der Lage sind, solche spezielle Aufgaben wie eine Brückensanierung zu übernehmen. „Weil es in den letzten Jahren dafür kaum Aufträge gab, haben sich die Unterneh-

men auf andere Bereiche konzentriert, etwa den Wohnungsbau.“ Und wenn nun der erhebliche Sanierungsstau aufgelöst werden soll, stehen dafür nicht genügend Firmen zur Verfügung, „wodurch es erneut zu zeitlichen Verzögerungen kommen kann“.

Warum die Brücken schneller „altern“ als bei deren Planung und Bau gedacht, hat vielerlei Gründe. „Ein ganz entscheidender ist die hohe Belastung“, sagt Ingenieur Hampf. Als die Brücken in den 50er- oder 60er-Jahren gebaut wurden, waren sie für Lkw bis zu 24 Tonnen Gewicht ausgelegt. „Inzwischen liegen die Lasten schon bei 40 Tonnen, da kann man sich vorstellen, was eine Brücke heutzutage aushalten muss.“ Zumal der Schwerlastverkehr auf deutschen Straßen in den letzten Jahren auch zahlenmäßig enorm zugenommen hat. Die altersschwachen Bauwerke jetzt für die Zukunft und damit für noch mehr Schwerlastverkehr fit zu machen, ist eine nationale Herkulesaufgabe.

Der Autofahrer wird die Folgen des politischen Zauderns bei der Verkehrsinfrastruktur

deutlich zu spüren bekommen. Dann nämlich, wenn immer mehr Brücken wegen Sanierungsarbeiten gesperrt werden müssen oder nur mit Einschränkungen zu passieren sind. Vor allem auf Autobahnen wird sich das durch lange Staus und Wartezeiten an den Baustellen bemerkbar machen.

Der Bundesregierung stellt Experte Hampf kein gutes Zeugnis aus in Sachen Verkehrsinfrastruktur. „Sie hat bereits 2014 gesagt, dass 40 Prozent aller Großbrücken in den nächsten acht Jahren ersetzt werden müssen. Dazu aber hätten längst schon alle Planungsaufträge vergeben werden müssen, weil es sich in der Regel um langwierige Verfahren bis zur tatsächlichen Sanierung der Bauwerke handelt. Gemacht wurde bislang aber null Komma null.“

Spezialisten wie Klemens Hampf sehen die Entwicklung mit Sorge. Andererseits können sie sich über Mangel an Arbeit nicht beklagen. „Unser Brot ist uns sicher“, sagt der Ingenieur mit Blick auf seine rund 20 Mitarbeiter. Brückeninstandsetzung sei ein „Zukunftsmarkt“ in Deutschland.

## Zum Thema

### Im Südwesten liegt einiges im Argon

Im Südwesten der Republik sieht es nicht besser aus als andernorts: Straßen und Brücken kommen in die Jahre, werden durch den Güterverkehr zunehmend belastet und sind teilweise extremerer Witterung ausgesetzt. Die Landesregierung will zwar handeln und hat den Etat für Brückensanierungen auf 20 Millionen Euro erhöht – aber das ist nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Zudem läuft Grün-Rot die Zeit davon. Fast fünf Prozent aller Autobahnbrücken im Land fallen laut Landesverkehrsministerium in die Kategorie ungenügend. Insgesamt gibt es im Südwesten rund 9 250 Brücken, davon etwa 2000 auf Bundesautobahnen, 4 000 auf Bundesfernstraßen und fast 3 200 auf Landesstraßen. In diesem Jahr werden für den Erhalt der Bundesfernstraßen 335 Millionen Euro ausgegeben, davon 80 Millionen für Brücken. Insgesamt umfasst das Sanierungsprogramm in einer ersten Tranche 140 Brücken. Vor allem die Wirtschaft im Land ist auf eine moderne Verkehrs-Infrastruktur angewiesen. Der Baden-Württembergische Industrie- und Handelskammertag sieht die Politik zwar auf dem richtigen Weg, fordert allerdings, dass die Mittel weiter erhöht werden. Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) betont, dass für ihn die Sanierung von Brücken vorrangig sei, weil sie als „Achillesfersen des Systems“ für Verkehrsprobleme sorgen können. Kopfzerbrechen bereitet ihm momentan der Ersatzbau für die Neckartal-Querung auf der A6 bei Heilbronn, für den der Bund auf eine öffentlich-private Partnerschaft dringt. Diese Finanzierungsform werde aber das Projekt verzögern und verteuern, meint er. Als Beispiel für eine Brücke mit hohem „Betreuungsbedarf“ gilt auch die Sperberschubbrücke auf der B19 in Untermünkheim (Kreis Schwäbisch Hall). Sie muss nach jedem Starkregen auf ihre Stabilität hin untersucht werden. (vo)

## Im Blickpunkt

### Politik läuft hinterher

Zur deutschen Straßeninfrastruktur gehören rund 120 000 Ingenieurbauwerke, die regelmäßig und in einem definierten Umfang begutachtet werden müssen. Darin steckt nicht zuletzt ein gewaltiges gesellschaftliches Vermögen. Es zu erhalten, müsste eigentlich vordringliches Anliegen der Politik sein. Doch die Wirklichkeit ist eine andere: Im Herbst 2013 legte eine von der Verkehrsministerkonferenz der Länder eingerichtete Kommission unter Vorsitz des ehemaligen Bundesverkehrsministers Kurt Bodewig (SPD) ein Gutachten zur Sanierung der maroden Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und zu den Kosten dafür vor. Darin wurden ein Sofortprogramm aus Haushaltsmitteln und eine stufenweise Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundes- und Landesstraßen gefordert. Bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung gelte das Prinzip Erhalt und Sanierung vor Aus-

und Neubau, hieß es damals. Dabei sollte es nicht nur um zusätzliche Finanzmittel gehen, sondern auch um neue effizienzorientierte Instrumente wie beispielsweise eine strikt zweckgebundene Mittelbereitstellung über einen längeren Zeitraum hinweg. Die Kommission schlug die Nutzung von Fonds und vergleichbaren Strukturen (Infrastrukturkonten) für den Nachholbedarf und den laufenden Erhalt vor. Mehr als ein Jahr ist zwischenzeitlich vergangen, doch konkrete Maßnahmen lassen auf sich warten. Dabei müssen nach Erhebungen des Bundesverkehrsministeriums in den nächsten acht Jahren mindestens 40 Prozent aller Großbrücken auf Vordermann gebracht beziehungsweise ersetzt werden. Immerhin hat der Bund kürzlich ein Sonderprogramm für besonders dringliche Sanierungsfälle in Höhe von 400 Millionen Euro bis 2017 aufgelegt. (vo)

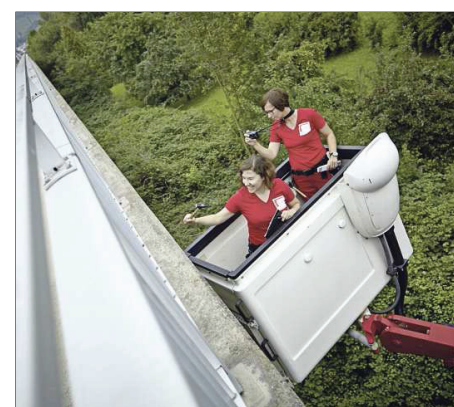
Von Jürgen Volz

In 80 Meter Höhe über einer Schlucht hängend, bis zum Bauch durchs Wasser wadend oder sich durch dichte Brombeerhecken kämpfend: „Es ist das letzte Abenteuer dieser Zivilisation“, sagt Klemens Hampf schmunzelnd. Natürlich übertreibt der Bauingenieur aus Offenburg ein klein wenig, aber wer Brücken inspizieren muss, der sieht sich vor so mancher psychischer und körperlicher Herausforderung. Denn die Brückenbauwerke hierzulande sind in Form und Ausgestaltung überaus vielfältig – sie liegen über einem kleinen Bachlauf und können gleichzeitig ein gewaltiges Landschaftstal von mehreren Hundert Metern überspannen.

Die Verkehrssicherheit steht an erster Stelle. Jedes Jahr muss eine Brücke in Augenschein genommen werden. Alle drei Jahre sieht eine einfache Prüfung an, und alle sechs Jahre ist

## Zuweilen ein echtes Abenteuer

Brückenfachleute arbeiten unter widrigen Bedingungen



Zwei Ingenieurinnen von Hampf-Consult in luftiger Höhe beim Begutachten und Dokumentieren. Foto: pr

eine „große Inspektion“ erforderlich. Was dabei wo und wie überprüft werden muss, ist klar festgelegt. „Da gibt es strenge Vorgaben, geregelt in einer

speziellen DIN-Norm“, sagt Hampf. Dann wählen sich die Inspektoren schon mal durch eine schmale dunkle Röhre im Innern der Brücke oder sellen

sich aus schwindelerregender Höhe ab. Und meist geschieht das bei vollem Betrieb, das heißt: Oben donnern Tausende Autos über die Fahrbahnen, während unten nach Rissen oder anderen Problemstellen im Beton gesucht wird.

„Natürlich haben wir die erforderlichen technischen Hilfsmittel für unsere Arbeit“, sagt Hampf. Trotzdem ist auch eine Portion Erfahrung nötig, um mit dem Bauwerk selbst, aber auch mit den äußeren Bedingungen richtig umzugehen. Denn auch das Wetter ist ein wesentlicher Faktor bei der Arbeit.

Eine Brückenprüfung ist ein komplexes Verfahren und reicht von der Inaugenscheinnahme über die Erstellung eines Bauwerksbuchs und die chemische und physikalische Untersuchung von Beton und Stahl bis hin zur Schadensanalyse und letztendlich den Sanierungs- und Instandsetzungsempfehlungen an den Auftraggeber.