DSdD - Der Stand der Dinge im Mai 2025

DSdD/Der Stand der Dinge im Mai 2025

1. Handeln statt warten: Es kann mehr gegen das vorzeitige Aus der in die Jahre gekommenen Brücken getan werden

2. Die Brückenmisere hat viele Väter: Die Themenlupe erinnert an einige Ursachen, warum so viele Brücken in die Knie gehen

Mit einer einfachen Befunderhebung könnte die Lebensdauer der älteren Brücken nach Auffassung der Fleher Bürger-Interessengemeinschaft/FB-I verlängert werden:

Die im Brückenplanfeststellungsbeschluss vorzufindenden Angaben über die vorgesehene Höhe der Verkehrsbelastung müssen mit den aktuellen Verkehrszähldaten verglichen werden.

Stellt sich heraus, dass eine Brücke über Gebühr belastet wird, muss umgehend ein Tempolimit für LKW angeordnet werden.

Gemäß der vierten-Potenzen-Regel richtet ein LKW ungefähr so viele Schäden an wie 15.000 PKW.

Mit einem Tempolimit für LKW auf den Autobahnbrücken von beispielsweise 60 km/h, werden erheblich weniger Schäden verursacht als mit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

Wenn der Blick auf die Verkehrsbelastung in Deutschland gängige Praxis wäre, würden mehr Brücken zur Verfügung stehen und somit auch mehr Zeit für die Sanierung, Instandsetzung und Erneuerung der Infrastruktur,

Stattdessen wird abgewartet, bis Schäden entdeckt werden. Dann ist es allerdings zu spät, um die Brücke nur mit einem Tempolimit für LKW so lange zu halten, wie es zu einem früheren Zeitpunkt noch möglich gewesen wäre.

Zwar ordnen die Zuständigkeiten nach der Entdeckung von Brückenschäden auch Geschwindigkeitsbegrenzungen für LKW an, doch je nach Ausmaß der Substanzverluste kommen dann Fahrstreifensperrungen oder ein Brückenfahrverbot für Fahrzeuge ab 3,5t ,hinzu,Infrastruktur bekommt noch größere Lücken, wenn auf den Umgehungsstrecken die älteren Autobahnbrücken vom zusätzlichen Schwerlastverkehr überlastet werden …

… längere Wege = höherer Treibstoffverbrauch = noch mehr Luftschadstoffemissionen …

… noch mehr Staus und größere Fahrzeitverluste für die unter großem Zeitdruck arbeitende Gütertransportwirtschaft, Handwerker etc.

In Verbindung mit den Lärmschutzunregelmäßigkeiten Fleher Brücke hat die FB-I es seit 20 Jahren mit den Zuständigkeiten zu tun.

An der groben Art und Weise, so die Initiative, wie sich die Zuständigkeiten in den vergangenen 20 Jahren über die von anderer Seite gegebenen Hinweise hinweggesetzt haben, hat sich bis heute nichts geändert.

Deshalb würde die FB-I eine Expertenanhörung über die Möglichkeiten der Standzeitenverlängerung der Brücken begrüßen.

Vielleicht gibt es im Fall einer diagnostizierten Überbelastung mehr Therapieansätze für den Patienten Brücke als ein Tempolimit für LKW.

2. DIE THEMENLUPE ERINNERT AN EINIGE URSACHEN FÜR DIE LÖCHER IM VERKEHRSWEGENETZ

Dass man sich in Deutschland mehr um die Schaffung neuer Brücken und Straßen und viel zu wenig um die Instandhaltung des Bestandes gekümmert hat, erwies sich nicht nur an der Düsseldorfer Südbrücke als ein Kardinalfehler.

Tatsächlich wird die Infrastruktur von der Politik seit Jahrzehnten parteiübergreifend auf Verschleiß gefahren.

Die Folgen sind bekannt: Fahrverbot für Fahrzeuge ab 3,5 t, Teilsperrung, Vollsperrung, vorzeitiger Abriss.

Verkehr verkehrt gibt es aber auch in anderen Bereichen. So wurden tausende Kilometer des Schienennetzes für den Güterverkehr stillgelegt oder Häfengrundstücke u. a. in Duisburg und Düsseldorf für die Schaffung von hochpreisigem Wohnungsbau zu Geld gemacht.

Aus diesen und anderen Gründen verlagerte sich der Gütertransport zunehmend auf die Straße.

Diesen Belastungen sind gerade alle in die Jahre gekommenen Brücken nicht mehr gewachsen.

In der Zeit, als sie gebaut wurden, gingen die für die Statikberechnungen herangezogenen Verkehrsprognosen weder von dem hohen Gütertransportaufkommen auf der Straße noch von so schweren LKW wie den 40-Tonnern aus.

Außerdem kam es vor, dass wie beispielsweise bei der Fleher Autobahnbrücke minderwertige Materialien verbaut worden waren, was alles noch schlimmer macht.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob der Abstand zwischen den großen Brückenuntersuchungen von 6 Jahren möglicherweise zu lang ist (auf eine große Untersuchung folgt nach 3 Jahren eine kleine).

Es ist ja schon ungewöhnlich, dass direkt nach einer Untersuchung, wie geschehen, Teil- und auch Vollsperrungen angeordnet wurden und werden.

Es wird noch etliche Jahre dauern und Unsummen kosten, bis die Folgen der parteiübergreifenden verkehrspolitischen Fehler einigermaßen ausgemerzt sind.

Dennoch ist es höchste Zeit, auf die Probleme von heute neue Antworten zu geben, weil die alten wie die auf Verschleiß gefahrenen Brücken nicht mehr tragen.

Ihr FB-I-Team