Marode Brücken in Sachsen: Täglich 34.000 Fahrzeuge in Gefahr!

Die LVZ berichtet über den alarmierenden Zustand deutscher Brücken: Täglicher Verkehr, unzureichende Sanierungen und drohende Gefahren.

Carolabrücke, Dresden, Deutschland - Am 11. September 2024 kam es in Dresden zu einem tragischen Vorfall, als die Carolabrücke nur Minuten nach der letzten Überfahrt einer Straßenbahn teilweise in die Elbe stürzte. Glücklicherweise gab es dabei weder Tote noch Verletzte. Die Brücke, die täglich von über 34.000 Fahrzeugen überquert wird, steht exemplarisch für die kritische Situation vieler Brücken in Deutschland.

Laut einer umfassenden Untersuchung von **LVZ** sind 210 Autobahnbrücken mit einer Zustandsnote von 3,5 oder schlechter eingestuft, was als „ungenügend“ gilt. Diese Einstufung deutet darauf hin, dass sowohl die Standsicherheit als auch die Verkehrssicherheit erheblich gefährdet sind. Zudem

haben 2.063 weitere Brücken oder Teilbauwerke einen mangelhaften Zustand.

Alternder Brückenbestand

Ein Großteil der maroden Brücken stammt aus den 1960er und 1970er Jahren, als die damaligen Konstruktionen für eine Lebensdauer von 70 bis 80 Jahren ausgelegt wurden. Heute zeigt sich, dass viele dieser Bauwerke, wie die Rheinbrücke A1 in Leverkusen, die täglich fast 120.000 Fahrzeuge trägt, schnell an ihre Grenzen stoßen. Die Brücke ist inzwischen für Lkw über 3,5 Tonnen gesperrt, während eine neue Brücke in der Nähe gebaut wird.

Die starke Verkehrszunahme, insbesondere im Schwertransport, hat die bestehende Infrastruktur zusätzlich belastet. Seit den 1970er Jahren hat sich das Verkehrsaufkommen mehr als verdoppelt, was auch zu einem Anstieg der Lkw-Zahl von 1,5 Millionen auf über 6 Millionen geführt hat. Im Jahr 2023 wurden auf deutschen Straßen 3,3 Milliarden Tonnen Gütertransporte registriert.

Überwachung und Wartung der Brücken

Um die Sicherheit der Brücken zu gewährleisten, unterliegen sie strengen Überprüfungen. Alle 6 Jahre erfolgt eine Hauptprüfung nach DIN 1076, die von speziell ausgebildeten Bauwerksprüfingenieuren durchgeführt wird. Neben diesen Prüfungen finden alle drei Jahre einfache Prüfungen sowie jährliche und halbjährliche Besichtigungen durch Straßen- und Autobahnmeistereien statt. Die Prüfungen erfassen augenscheinliche Schäden und dokumentieren die Ergebnisse mithilfe moderner EDV-Systeme **berichtet das BMV**.

Brücken werden auf einer Skala von 1 (sehr gut) bis 4 (ungenügend) bewertet, wobei die Ergebnisse für die Erhaltungsplanung entscheidend sind. Die Noten spiegeln nicht nur den Zustand wider, sondern sind auch Grundlage für alle

weiteren Maßnahmen zur Instandhaltung. Um den Verfall der Brücken zu stoppen, wäre es notwendig, jährlich 590 Teilbauwerke zu modernisieren. Diese Zahl ist jedoch unrealistisch, da bis Ende 2024 lediglich 40 Prozent der Modernisierungen abgeschlossen waren.

Politische Versäumnisse und zukünftige Herausforderungen

Die politische Umsetzung von Brückensanierungen blieb seit den 1990er Jahren hinter den Erwartungen zurück, was den aktuellen Sanierungsstau erklärt. Unter Bundesverkehrsminister Volker Wissing wurde 2022 ein Programm zur Modernisierung von 4.000 Autobahnbrücken bis 2032 aufgelegt, jedoch ohne konkrete Zielsetzungen für Bundesstraßen. Die Haushaltsmittel, die für die Brückensanierung bereitgestellt wurden, sind bislang als zu niedrig eingeschätzt worden.

In Anbetracht der drohenden Gefahren müssen in Zukunft dringend weitere Maßnahmen ergriffen werden, um die Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu gewährleisten und die—oft älteren—Brücken entsprechend den modernen Anforderungen anzupassen. **Planet Wissen** hebt hervor, dass neue Technologien, wie die Entwicklung von „intelligenten Brücken“, die Sensortechnologien nutzen, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen, Überwachung und Wartung der Brücken erleichtern könnten.

Details	
Vorfall	Brückeneinsturz
Ort	Carolabrücke, Dresden, Deutschland
Quellen	• **www.lvz.de** • **www.bmv.de** • **www.planet-wissen.de**

Besuchen Sie uns auf: n-ag.net