

Sperrungen maroder Brücken: Schäden, Umwege und Staustunden in Millionenhöhe

Versicherung kfz

© Pixabay

ADAC Modellstudie zeigt anhand von fünf Brücken an Autobahnen und Bundesstraßen die massiven Auswirkungen von spontanen Sperrungen auf Verkehr und Volkswirtschaft

Im deutschen Autobahnnetz müssen rund 8.000 Brückenbauwerke vordringlich saniert und modernisiert werden, um den Anforderungen des heutigen Verkehrsgeschehens gerecht zu werden. In den vergangenen Jahren mussten bereits – teils über mehrere Jahre – Brücken ungeplant und plötzlich gesperrt werden, weil Tragfähigkeit und Standsicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnten. Der ADAC hat deshalb bei fünf sanierungsbedürftigen Bundesfernstraßenbrücken simuliert, welche Folgen eine spontane Vollsperrung für den Verkehr, die Anwohner und die Umwelt hätte und wie groß die jährlichen volkswirtschaftlichen Kosten wären.

Im Auftrag des ADAC hat das Ingenieur-Büro PTV Transport Consult GmbH Sperrungsszenarien an fünf Großbrücken entwickelt, die auf der bundesweiten Sanierungsliste stehen: In Hamburg die Norderelbbrücke an der A1, die Friedrich-Ebert-Brücke auf der A565 im Bereich Bonn-Nord, die Donaubrücke Sinzing über die A 3 bei Regensburg, die Böllinger Talbrücke über die A6 bei Heilbronn sowie die Agra-Brücke auf der B2 in Leipzig.

Müsste die mehr als 60 Jahre alte Norderelbbrücke an der A 1 in Hamburg von einem Tag auf den anderen gesperrt werden, wären die Folgen immens: Die Brücke wird täglich von rund 125.000 Fahrzeugen genutzt, bei einer Sperrung würde ein Großteil auf die ohnehin schon belastete A7 ausweichen, aber auch in das Hamburger Stadtgebiet. Pkw-Fahrer müssten pro Jahr rund 150 Millionen Kilometer zusätzlich zurücklegen, die Zeit, die Betroffene für Umwegfahrten zusätzlich benötigen oder in Staus verbringen, würde rund 14 Millionen Stunden betragen. Steigen würden zudem der Spritverbrauch, die CO2-Emissionen sowie Lärm und Staus, insbesondere in den näheren Stadtgebieten. Der volkswirtschaftliche Schaden läge bei 334 Millionen Euro jährlich. Sperrungen dauern meist mehrere Jahre, bis Planung, Genehmigung und Bau einer Ersatzbrücke abgeschlossen sind.

Dramatisch wären auch die Folgen einer Sperrung der Friedrich-Ebert-Brücke (A565) über den Rhein in Bonn. Pro Tag fahren hier 120.000 Fahrzeuge. Pkw müssten Umwege von insgesamt 50 Millionen Kilometer in Kauf nehmen, Lkw 5,5 Millionen Kilometer. Die meisten Autofahrerinnen und Autofahrer würden bei einem Ausfall der Brücke nach Norden in den Kölner Raum ausweichen und dort das Verkehrssystem belasten. Der volkswirtschaftliche Schaden würde sich pro Jahr auf über 170 Millionen Euro belaufen.

Ähnliche Ausmaße hätten auch die Folgen der Brückensperrungen bei Regensburg (A3), Heilbronn (A6) und Leipzig (B2). Eine Vollsperrung der Donaubrücke Sinzing bei Regensburg würde den Verkehr zu weiten Umwegen über die Autobahnen A 93 und A6 zwingen und die Fahrzeiten deutlich verlängern. Der Schaden für die Volkswirtschaft läge bei rund 75 Millionen Euro jährlich. Auch eine Unterbrechung der A6 bei Heilbronn würde großräumige Umwege verursachen und den Verkehr auch auf weiter entfernten Autobahnen wie der A8 und der A5 zusätzlich belasten. Der volkswirtschaftliche Schaden läge hier bei rund 172 Millionen Euro im Jahr. Der Schaden durch eine Brückensperrung auf der B2 in Leipzig wäre zwar mit etwa 14 Millionen Euro pro Jahr verhältnismäßig gering, die Folgen für die Anwohner auf den Ausweichrouten im Osten und Westen der Agra-Brücke jedoch immens.

ADAC Verkehrspräsident Gerhard Hillebrand fordert, die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel aus dem Sondervermögen jetzt zu nutzen und in den nächsten Jahren weiter zu steigern, um die Sanierung und Erneuerung von Bauwerken zu beschleunigen: „Mit jedem weiteren Jahr, das bei der Erneuerung einer Brücke ungenutzt verstreicht, steigen die Risiken für Folgeschäden und damit für starke Belastungen von Autofahrern, Anwohnern und Volkswirtschaft erheblich.“

Laut ADAC gibt es bei den Brückenbauwerken in Deutschland einen immensen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf. Allein auf den Autobahnen müssen bis 2040 rund 8000 Brückenbauwerke erneuert oder saniert werden. Diese liegen in der Regel in den westlichen Bundesländern, viele von ihnen wurden in den 1960er und 70er Jahren gebaut und sind für die heutigen Verkehrsbelastungen nicht dimensioniert worden. Die restliche Lebensdauer ist deshalb begrenzt. In den vergangenen Jahren mussten bereits Brücken spontan gesperrt werden, weil sie aufgrund des Alters und den vorhandenen Schäden den Verkehrslasten nicht mehr standgehalten hätten. Das bekannteste Negativbeispiel ist die Talbrücke Rahmede (A 45) bei Lüdenscheid, aber auch die Ringbahnbrücke (A 100) in Berlin.