

## Zustand kommunaler Verkehrsinfrastruktur

# Brücken sanieren, Brücken bauen

Brücken zu bauen ist – im wörtlichen wie im übertragenen Sinne – positiv besetzt, aber oft anspruchsvoll. Die Neu- oder Wiedereröffnung wird groß gefeiert. Dagegen fehlt dem mindestens ebenso wichtigen Erhalt bestehender Brücken häufig die öffentliche und politische Aufmerksamkeit. Dabei ist der Sanierungsbedarf unverändert hoch, so das Ergebnis einer Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik.

> Wulf-Holger Arndt und Stefan Schneider

Diese aufwändigen und wichtigen Ingenieurbauwerke der Verkehrsinfrastruktur verbinden vordergründig Orte. Sie überwinden Flüsse und Täler, sind zur Organisation verschiedener Verkehre auf Straßen, Schienen und Wasserwegen erforderlich. Doch sie sind auch Herzstück und Symbol wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklungen. Städtenamen wie Saarbrücken, Osnabrück oder Innsbruck sind dafür historisches Zeugnis.

### Wie viele gibt es eigentlich?

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) hat zum ersten Mal seit den 1970ern im Jahr 2013 die Anzahl kommunaler Straßenbrücken ermittelt, in einem damals neuartigen Verfahren aus

Daten geografischer Informationssysteme GIS und Open Street Map. Es ergab eine Summe von zirka 67.000 Straßenbrücken in kommunaler Baulast. Sie haben eine Fläche von 2.755 Hektar – das entspricht ungefähr 4.000 Fußballfeldern. Nicht mitgezählt wurden die vielen anderen kommunalen Brücken, für Fuß- und Radverkehr oder auf Wirtschaftswegen. Insgesamt waren das noch einmal rund 90.000 Bauwerke.<sup>1</sup>

Der entstandene Investitionsstau und der daraus resultierende schlechte Zustand vieler Brücken war erstmals systematisch erfasst und monetär bewertet worden. Schon damals, vor zehn Jahren, sah es um die Brücken in Deutschland nicht besonders gut aus.

Seitdem ist der Verfall der Infrastrukturen zum medialen Dauerthema geworden. Im Verkehrsbereich geht es häufig um große Bauwerke, zum Beispiel Autobahnbrücken oder Teilstrecken des deutschen Eisenbahnnetzes. Die große Vielzahl der Brücken in kommunaler Baulast bleibt dagegen im Schatten – auch weil ein umfassendes Monitoring aufgrund der dezentralen Zuständigkeiten besonders herausfordernd ist.

In der jetzigen Studie hat das Difu den Umfang, Zustand und die Investitionsbedarfe der gesamten kommunalen Verkehrsinfrastruktur im Auftrag des Hauptverbandes der deutschen Bauindustrie, des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und des ADAC erfasst. Durch

eine Zusammenführung und umfassende Auswertung der heute vorliegenden, meist GIS-basierten Daten wurden zunächst die Anzahl und die Länge der kommunalen Brücken in Deutschland ermittelt – genauer, als dies bisherige Schätzungen leisten konnten.

### Unverändert hoher Sanierungsbedarf

Dabei wurde der Zustand der kommunalen Verkehrsinfrastruktur mittels einer Befragung der Städte und Gemeinden erfasst. Er hat sich gegenüber den Erhebungen des Difu aus dem Jahr 2013 kaum verändert. Fast jede zweite kommunale Straßenbrücke ist in keinem guten Zustand. „Ungenügend“ ist er bei sieben Prozent, „sehr gut“ bei zwölf Prozent der Brücken. Positiv daran ist, dass die Lage insgesamt zumindest stabil zu sein scheint.

Den Kommunen gelingt es also offenbar nur gerade so, eine weitere Zustandsverschlechterung zu verhindern. Das kann nicht zufrieden stellen: Straßenbrücken sind häufig ein Flaschenhals im Verkehrssystem. Das wird besonders sichtbar, wenn sie repariert oder gar wegen Baufähigkeit gesperrt werden müssen. Das beschert den Nutzer\*innen oft erhebliche Behinderungen und Umwege, was Zeit und Sprit kostet. Nicht zuletzt geht mit Schäden an Brückenbauwerken auch ein höheres Sicherheitsrisiko einher. Schon 2013 waren 15 Prozent der kommunalen Straßenbrücken so marode, dass sie neu gebaut werden müssten: 10.000.

### Mehr zum Thema ...

#### Sanierungsbedarf von Brücken

Grüne Bundestagsfraktion:  
Solide Brücken – die starken  
Schultern unserer Gesellschaft

Zusammenfassung eines Online-  
Fachgesprächs am 8.2.2022 auf  
[gruene-bundestag.de: ogy.de/xupf](https://gruene-bundestag.de/ogy.de/xupf)

Arndt, Wulf-Holger / Schneider,  
Stefan:  
Kommunale Verkehrsinfrastruktur –  
Es bröckelt

In: *AKP 3/2022*, Seite 50 f., PDF auf  
[akp-redaktion.de: ogy.de/qd6w](https://akp-redaktion.de/ogy.de/qd6w)



Foto: Aixklusiv / Pixabay

Ein Vergleich mit im Jahr 2021 von der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichten Daten zum Zustand der Brücken in Bundesbaulast<sup>2</sup> zeigt außerdem, dass die Straßenbrücken der Kommunen in einem etwas schlechteren Zustand sind als die in der Baulast des Bundes.

In Zahlen ausgedrückt: Bis zum Jahr 2030 müssten die Kommunen fast 49 Milliarden Euro in den Ersatz maroder Brücken sowie zu einem kleinen Teil in den Bau neuer Brücken investieren. Auf diesen Wert kommt die vom Difu vorgenommene Abschätzung des Investitionsbedarfs der Verkehrsinfrastruktur unter folgender Prämisse: die heute geltenden und angestrebten Standards werden im laufenden Jahrzehnt eingehalten und es wird der Sanierungsstau abgearbeitet.

Die aktuelle Studie betrachtet die kommunale Verkehrsinfrastruktur umfassend. Die in Kürze veröffentlichten Ergebnisse werden neben den Brücken auch die

Straßen und insbesondere die Fuß- und Radwege sowie die Einrichtungen des Öffentlichen Personennahverkehrs zum Gegenstand haben. Hier sind der bauliche Zustand und die Investitionsrückstände ähnlich hoch wie bei den kommunalen Straßen.

#### **Klimaschutz und Verkehr: Kein „Weiter so“**

Ein „Weiter so“ gibt es im Verkehrssektor angesichts des Klimawandels und der Bestrebungen zum Klimaschutz eigentlich nicht. Auch die Kommunen müssen ihren Beitrag zur Verkehrswende leisten. Die Difu-Studie zeigt, welche zusätzlichen Investitionsbedarfe sie voraussichtlich werden bewältigen müssen: Für den Um- und Ausbau zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem sind bis 2030 je nach konkreter Ausgestaltung 39 bis 63 Milliarden Euro erforderlich. Gleichzeitig ermöglicht dieser Umbau Einsparungen bei den Unterhaltskosten und Investitionen der bisherigen Infrastrukturelemente, al-

len voran der Straße: insgesamt bis zu 69 Milliarden Euro. Konsequenter umgesetzt, könnte das die zusätzlichen Investitionen der Verkehrswende also finanzieren.

- 
- 1) Arndt, Wulf-Holger und andere: Erstellung einer Geodatenbank aller Brücken und Straßen Deutschlands in kommunaler Baulast auf Basis von Open-Street-Map-Daten, Difu-Sonderveröffentlichungen, Berlin 2014, 46 Seiten, PDF auf [difu.de/9644](http://difu.de/9644)
  - 2) Brückenstatistik, elfseitige PDF auf [auf bast.de:ogy.de/pbh4](http://bast.de:ogy.de/pbh4)

> Dr.-Ing. Wulf-Holger Arndt ist Projektleiter und wissenschaftlicher Mitarbeiter im Forschungsbereich Mobilität am Deutschen Institut für Urbanistik.

> Dr. Stefan Schneider ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Forschungsbereich Infrastruktur, Wirtschaft und Finanzen am Deutschen Institut für Urbanistik.