

PRESSEINFORMATION

Straßen und Brücken sind Gigaliner nicht gewachsen: „Der Staat gefährdet vorsätzlich seine eigene Infrastruktur“

Berlin, 2. November 2010. **Der Güterverkehr mit den überlangen und überschweren Gigaliner-LKWs ist nach dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz praktisch am Ende ehe er so richtig ins Rollen gekommen ist. Dennoch geht der Probetrieb in einzelnen Bundesländern weiter. Die ib sorgt sich um den Zustand der Straßen und Brücken, die angesichts ihres Alters, ihrer Bauweise und des Sanierungsstaus dem zunehmenden Schwerverkehr nicht gewachsen sind.**

Bundesverkehrsminister Ramsauer und sieben Verkehrsminister der 16 Bundesländern haben sich auf der Verkehrsministerkonferenz für die erneute Erprobung von Lang-LKW (Euro Combi) ausgesprochen. In diesen Ländern dürfen die sogenannten Gigaliner mit ihren 25,25 Metern Länge im nächsten Jahr testweise wieder rollen – allerdings mit einem Maximalgewicht von 44 Tonnen statt der von der Industrie geforderten 60 Tonnen.

„Der vermeintliche Kompromiss auf der Verkehrsministerkonferenz ist volkswirtschaftlicher Unsinn“, sagt Hans Joachim Rosenwald, Geschäftsführer der Bundesgütegemeinschaft Instandsetzung von Betonbauwerken e.V. „Dem Bundesverkehrsminister und der Speditionsindustrie gelang es nicht, die Mehrheit der Länder zu überzeugen. Statt dem unsinnigen Plan endlich eine Absage zu erteilen, ist die getroffene Entscheidung wie ein Schritt nach vorn – und zwei Schritte zurück. Spediteure haben den Nutzen zu Lasten unserer Bausubstanz. Eine solche Entscheidung erhöht unsere Sorgen um unsere Brücken und Straßen in Deutschland.“

Brücken und Straßen für das Gewicht und die Maße der Gigaliner nicht ausgelegt

Mit der Entscheidung zäumt das Verkehrsministerium das Pferd von hinten auf: „Im Frühjahr kündigte das BMVBS Nachberechnungen für Brückenbauwerke, ihren Zustand und ihre weitere Belastbarkeit an. Diese Ergebnisse liegen noch nicht vor, der Feldversuch soll aber schon wieder aufgenommen werden.“ Bereits 2008 wies die ib darauf hin, dass die Brücken und Straßen für das Gewicht und die Maße der Gigaliner nicht ausgelegt sind.

Zwei Drittel der Straßenbrücken in Deutschland wurden zwischen 1965 und 1985 gebaut, darunter auch die großen Talbrücken – in erster Linie im damals noch jungen Spannbetonbau. Zwar wurden sie für damalige Verhältnisse vorausschauend großzügig dimensioniert, doch die einst fehlende Langzeiterfahrung mit Material und Konstruktionsweise und der überproportional steigende Güterverkehr auf der Straße machen den Straßenbrücken zunehmend zu schaffen: Angesichts knapper Kassen hat sich ein regelrechter Instandsetzungs- und Sanierungsstau gebildet.

Bundesgütegemeinschaft

Instandsetzung von Betonbauwerken e.V.

Schwingungen der Brücken steigen überproportional an

Die Brücken sind auf einen regulären Verkehr von derzeit zulässigen 40 Tonnen ausgelegt. Mit der Steigerung der Höchstlast um zehn Prozent auf 44 Tonnen steigen aber die Belastungen z.B. durch Schwingungen überproportional an. Überprüfungen zeigen, dass ein deutlicher Teil der LKW ohnehin zu 15 Prozent oder mehr überladen ist. Da Spediteure ihren Laderaum effizient ausnutzen, ist davon auszugehen, dass auch die Gigaliner viel schwerer werden als zugelassenen.

Zum Hintergrund: Bereits 2007 kam die Bundesanstalt für Straßenwesen in einer Studie zu dem Ergebnis, dass der Einsatz von Gigalinern zu „erheblichen erhöhten Belastungen“ führt: „Insbesondere würden die Tragreserven des Brückenbestandes deutlich reduziert. Hieraus ergäbe sich zwar noch keine unmittelbare Beeinträchtigung der Standsicherheit, wohl aber wären Auswirkungen auf die Lebensdauer von Brücken ableitbar.“ Diese müssten – soweit möglich – nach jetzigem Kenntnisstand verstärkt oder schrittweise ersetzt werden.

Ausmaß der Folgen für unsere Brücken immer noch nicht genau bekannt

Hans Joachim Rosenwald kommt zu dem Schluss: „Erst mit den vom BMVBS angekündigten Nachberechnungen für Brückenbauwerke kennen wir die heutige Bestandssituation unserer Brücken und das Ausmaß ihrer nötigen Verstärkung oder Erneuerung. Angesichts dieser noch fehlenden Informationen und des bereits bestehenden Instandsetzungstaus, können wir die frühzeitige Weiterführung des Testbetriebs nicht nachvollziehen. Die damit einhergehende, vorsätzliche Gefährdung und gegebenenfalls Schädigung unserer Infrastruktur hilft weder unseren Unternehmen noch den Straßenbaulastträgern.“ (4.191 Zeichen m.L.)

In der Bundesgütegemeinschaft Instandsetzung von Betonbauwerken e.V. (ib) haben sich neun Landesgütegemeinschaften und die Bundesgütegemeinschaft Betonflächeninstandsetzung (BFI) zusammengeschlossen. Unterstützt werden sie durch Unternehmen, die dem Verein „Deutsche Bauchemie e.V.“ angehören sowie durch Einzelmitglieder. Ziel der Gemeinschaft ist es, durch RAL-gütesicherte Maßnahmen nach Vorgaben des Deutschen Instituts für Gütesicherung und Kennzeichnung e.V. (RAL) bei der Betoninstandsetzung für eine langfristige Werthaltigkeit der Bausubstanz zu sorgen und Gefahren für die Allgemeinheit aus Mängeln an der Bausubstanz abzuwehren. Diesem Ziel haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Deutsche Institut für Bautechnik (DIBt) durch Anerkennung der Bundesgütegemeinschaft Instandsetzung von Betonbauwerken bzw. ihrer Prüfstelle Rechnung getragen. (888 Zeichen m. L.)

Ihr Ansprechpartner:

Dipl.-Ing. Hans Joachim Rosenwald (Geschäftsführer)
Bundesgütegemeinschaft Instandsetzung von Betonbauwerken e.V.

Nassauische Straße 15, 10171 Berlin

Tel: (030) 86 00 04-891, Fax: (030) 86 00 04-43

E-Mail: info@betonerhaltung.com

Web: www.betonerhaltung.com

Bilder finden Sie unter anderem unter www.euro-combi.de/bilder.php oder www.nomegatrucks.eu/deu/ueber-die-kampagne/pressefoto-monstertruck