

# Deutschlands Brücken bröckeln!



Die Elbbrücke der A1 (Norderelbbrücke) bei Hamburg zwischen Autobahnkreuz Hamburg-Süd und Autobahndreieck Hamburg-Süd-Ost 2006. Foto: GeorgHH

**Erst die Rahmedetalbrücke in Lüdenscheid, dann die Carolabrücke in Dresden, dann die Schande von Bad Schandau und jetzt die Norderelbbrücke in Hamburg. Unsere Straßenbrücken sind überallt und stehen die Verkehrsbelastung nicht mehr lange durch.**

Dr. Rudolf Saller, Fachanwalt für Transportrecht, Altötting und Josef Saller, M. Sc. Tragwerksplaner Brückenbau, Tüßling

**D**ie Norderelbbrücke wurde in den 1960er Jahren gebaut und nicht für den heutigen Verkehr konzipiert. Ein Neubau war ab 2024 geplant, soll jetzt aber erst 2028/2029 beginnen. So lange muss die Norderelbbrücke noch durchhalten. Deshalb werden bis dahin Schäden immer wieder behelfsmäßig repariert und das Bauwerk intermittierend gesperrt. Die daraus resultierenden Auswirkungen sind katastrophal. Marode Straßen, gesperrte Brücken, unser Verkehrssystem zählte einst zu den besten der Welt – jetzt zerfällt es.

Wir müssen dringend umdenken und mehr investieren. Sonst setzen wir unseren Wohlstand aufs Spiel (so Christoph Vieweg, *Die Welt*, 02.07.2014, *Die Autobahnbrücken am Rande der Belastbarkeit*; ebs.: Tillmann Gerwien, *Stern*, 19.03.2015). In den Jahren bis 2007 nahm die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs im Gegensatz zu Eisenbahn und Binnenschifffahrt, die im selben Zeitraum kaum Zuwächse ver-

zeichneten, von ca. 74 Mrd. t.km im Jahre 1978 bis auf knapp 449 Mrd. t.km im Jahre 2007 zu. Das entspricht einer Steigerung auf das Sechsfache oder einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme um 6,4 %. Prognosen zufolge wird sie sich bis 2050 auf dann etwa 870 Mrd.t.km fast verdoppeln.

Die Ursachen für die vergangene starke Zunahme sind zum einen die Wiedervereinigung Deutschlands im Oktober 1990, die Schaffung des europäischen Binnenmarktes, die Osterweiterung Europas sowie die Liberalisierung des Welthandels. Die Folgen für das geografisch in der Mitte Europas liegende Deutschland in einer erweiterten EU sind nicht nur eine Zunahme des Binnenverkehrs, sondern auch des grenzüberschreitenden und insbesondere des Transitverkehrs. Deutschland ist also auch zukünftig mit deutlich wachsendem Verkehrsaufkommen konfrontiert (vgl. BAST-Bericht: Modell zur straßenbautechnischen Analyse der durch den Schwerverkehr induzierten Bean-

spruchung des BAB-Netzes. Heft S 61, bergisch Gladbach 04/2010).

Die weitere Entwicklung ergibt sich aus dem Schlussbericht des BMDVI zur Verkehrsverflechtungsprognose 2010 bis 2030 Los 3 wie folgt: Insgesamt, d.h. in der Summe der Verkehrsträger, steigt das Transportaufkommen um 18 % und die Transportleistung auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland um 38%. Sowohl im Schienen- als auch im Straßengüterverkehr wachsen die Transportleistungen deutlich stärker, als das Transportaufkommen, da sich die Tendenz zu länger laufenden Transporten weiter fortsetzen wird. Im gesamten Güterverkehr wachsen die mittleren Transportweiten um 17 % von 164 Kilometer im Jahre 2010 auf 192 Kilometer im Jahre 2030.

Die Transportintensität, d.h. die auf das BIP bezogene Transportleistung ausgedrückt in tkm pro Euro, steigt zwischen 2010 und 2030 um 13 % an. Die gleichzeitig sinkende Transportelastizität signalisiert andererseits, dass sich

diese Entwicklung einer Sättigungsgrenze nähert, da sich die Wachstumsraten von tkm und BIP annähern.

Der Straßengüterverkehr wächst beim Transportaufkommen von 3,1 Mrd. t im Jahr 2010 voraussichtlich auf 3,6 Mrd. t im Jahr 2030, d.h. um 17 %. Die Verkehrsleistung steigt um 39 % von 437 Mrd. tkm auf 607 Mrd. tkm. Von dem gesamten absoluten Wachstum des Güterverkehrs aller Verkehrsträger um 654 Mio. t bzw. 230 Mrd. tkm entfallen damit 80 % (523 Mio. t) bzw. 74 % (170 Mrd. tkm) auf den Straßengüterverkehr. Allerdings realisieren sowohl die Schiene als auch das Binnenschiff zukünftig ein deutlich stärkeres Aufkommenswachstum als der Straßenverkehr, sodass der Marktanteil der Straße beim Aufkommen im Prognosezeitraum von 84,1 % auf 83 % sinkt. Bei der Verkehrsleistung ist zwar ein deutlich stärkeres Wachstum gegenüber der Binnenschifffahrt zu erkennen, dafür jedoch ein leicht niedrigeres als im Schienengüterverkehr, sodass der Marktanteil an der Verkehrsleistung leicht von 72 % auf 72,5 % ansteigt.

Gleichzeitig berichtet das BMDVI, Brücken an Bundesfernstraßen, Bilanz und Ausblick, Bonn, 10.03.2022: Von den 27.915 Brücken-Teilbauwerken im Autobahnnetz sind 8.665 Teilbauwerke der Stufe III und damit einer mittleren Dringlichkeit, 2.154 Teilbau-

werke der dringlicheren Stufe IV und 1.001 Teilbauwerke der dringlichsten Stufe V (rot) zugeordnet (Tabelle 1). Auffällig ist dabei, dass die Summe der Brückenflächen der A-Bauwerke, also Autobahnbrücken, mit Traglastindex I nur um ca. 10 % größer ist als die mit Index V, jedoch gleichzeitig ca. dreimal mehr Brücken in Traglastindex I fallen. Daraus lässt sich ableiten, dass es sich bei den dringlichsten Brückenbauwerken vor allem um größere oder gar Großbrücken wie die Norderelbbrücke oder z.B. die schon teil-neugebaute Rheinbrücke der A1 in Leverkusen handelt.

Auch bei den Kommunen sieht es nicht besser aus, der deutsche Städte- und Gemeindebund schätzte 2018 den Investitionsrückstand der Kommunen auf 126.000.000.000 €. (Grußwort Norbert Portz, DstGB, Festveranstaltung 10 Jahre VFIB, April 2018).

Leider fehlt seit dem Scheitern der Pkw-Maut vor dem EuGH 18.06.2019, Az.: C-591/17, das Geld für das vom damaligen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer geplante Mobilitätspaket von 28 Mrd. € zur Ertüchtigung der Infrastruktur und das Infrastruktur-Zusatzpaket, das von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer geplant war. Gleichzeitig sind ca. 50 % der Binnenschifffahrtsschleusen nicht betriebstauglich. Teilweise wurde der Ausbau z.B. der Neckarschleusen im Okt. 2024

gestoppt und den Rest fahren die Binnenschiffer selbst zu Klump (Stand: 10.12.2024, 03:11 Uhr, www.tagesschau.de/Inland): Die Mosel bleibt voraussichtlich bis Ende März für den Schiffsverkehr gesperrt. Ein Frachter hatte am Sonntag die Schleuse bei Müden gerammt und schwer beschädigt. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Mosel-Saar-Lahn teilte mit, dass voraussichtlich erst im Frühjahr wieder Schiffe auf der Mosel fahren können. Denn bei dem Unfall am Sonntagmittag seien beide Torflügel der Schleuse vollständig aus ihrer Verankerung gerissen und deformiert worden.



Bei der Bahn sieht es nicht viel besser aus: Mehr als 1000 nicht zu sanieren: Marode Brücken setzen der Bahn zu. (n-tv, Wirtschaft, 06.04.2020, 08:09 Uhr).



Im sächsischen Wurzen steht die älteste noch im Betrieb befindliche Eisenbahnbrücke Deutschlands aus dem Jahr 1838.

Foto: picture alliance/dpa

**Tabelle 1:** Traglastindex für Brücken der Autobahnen nach Anzahl und Fläche der Teilbauwerke (A-Bauwerke = Bauwerke im Zuge von BAB, Ü-Bauwerke = Bauwerke über eine BAB)

Traglast-index	Anzahl Teilbauwerke		Summe Brückenfläche in m <sup>2</sup>		Summe Anzahl	Summe Fläche (m <sup>2</sup> )
	A-Bauwerke	Ü-Bauwerke	A-Bauwerke	Ü-Bauwerke		
I	3.260	851	2.912.219	563.787	4.111	3.476.006
II	5.254	773	2.394.003	563.813	6.027	2.957.816
III	8.665	628	5.972.877	322.322	9.293	6.295.199
IV	2.154	478	2.656.396	267.560	2.632	2.923.956
V	1.001	714	2.661.758	459.466	1.715	3.121.224
1)	0	249	0	49.607	249	49.607
2)	359	3.529	511.091	1.649.119	3.888	2.160.210
<b>Summe</b>	<b>20.693</b>	<b>7.222</b>	<b>17.108.344</b>	<b>3.875.674</b>	<b>27.915</b>	<b>20.984.018</b>

- 1) Geh- und Radwegbrücken
- 2) Wirtschaftswege oder Brücken ohne Tragfähigkeitseinstufung

Wie bei den Zustandsnoten sieht die Verteilung der Indexstufen des Traglastindex bei den Brücken der Bundesstraßen günstiger aus. Von den 24.471 Teilbauwerken im Netz der Bundesstraßen sind gegenwärtig 3.307 Teilbauwerke der Indexstufe III, 824 Teilbauwerke der Indexstufe IV und 759 Teilbauwerke der dringlichsten Indexstufe V zugeordnet (Tabelle 2).

**Tabelle 2:** Traglastindex für Brücken der Bundesstraßen nach Anzahl und Fläche der Teilbauwerke (A-Bauwerke = Bauwerke im Zuge von B, Ü-Bauwerke = Bauwerke über eine B)

Traglast-index	Anzahl Teilbauwerke		Summe Brückenfläche in m <sup>2</sup>		Summe Anzahl	Summe Fläche (m <sup>2</sup> )
	A-Bauwerke	Ü-Bauwerke	A-Bauwerke	Ü-Bauwerke		
I	4.434	649	1.994.600	275.524	5.083	2.270.124
II	10.531	332	3.417.022	153.628	10.863	3.570.650
III	3.108	199	1.674.496	62.269	3.307	1.736.765
IV	697	127	703.282	61.696	824	764.978
V	591	168	1.036.975	70.126	759	1.107.101
1)	2	542	47	55.805	544	55.852
2)	30	3.061	6.051	904.345	3.091	910.396
<b>Summe</b>	<b>19.393</b>	<b>5.078</b>	<b>8.832.473</b>	<b>1.583.393</b>	<b>24.471</b>	<b>10.415.866</b>

- 1) Rad- und Gehwege
- 2) Wirtschaftswege oder Brücken ohne Tragfähigkeitseinstufung

Verspätungen, eine angeschlagene Infrastruktur – die Deutsche Bahn kämpft mit vielen Problemen. Ein Grund dafür ist der schlechte Zustand vieler Brücken, einige sind noch aus Vorkriegszeiten. Die Sanierung ist teuer und teilweise gar nicht möglich.

In Deutschland sind 1004 Bahnbrücken nicht mehr wirtschaftlich zu sanieren und können nur noch ersetzt werden. Das geht aus Angaben des Bahnbeauftragten der Bundesregierung, Enak Ferlemann, hervor. Würden sie alle nun in Angriff genommen, lägen die Kosten bei 7,3 Milliarden Euro, antwortete Ferlemann auf eine Anfrage der FDP-Fraktion im Bundestag.

Die Infrastruktur der Bahn gilt als marode, weil jahrelang zu wenig investiert wurde. Mehr als die Hälfte der gut 25.700 Eisenbahnbrücken wurde vor Ende des Zweiten Weltkriegs gebaut, 45 Prozent sind älter als 100 Jahre.

Die Verkehrs Rundschau Heft 17/2013 sprach auf S. 26 nach der Sperrung der Rheinbrücke in Leverkusen für Lkw ab 3,5 t zGM von einer „Tickenden Zeitbombe“. Die Logistiker äußerten sich schon damals besorgt über den Zustand der Brücken in Deutschland. Jetzt geht die Bombe langsam hoch, wie ein Blick in die jüngste Presse anschaulich zeigt:

**19. Jan. 2023:** Verkehrsminister Volker Wissing will mit einem „Infrastruktur-Beschleunigungsgesetz“ selbst neue Autobahnen künftig ähnlich schnell bauen wie LNG-Terminals. (vgl. [www.bundesregierung.de](http://www.bundesregierung.de) > [breg-de](http://breg-de) > [aktuelles-Leistungsstarke-Infrastruktur schneller bauen](http://aktuelles-Leistungsstarke-Infrastruktur-schneller-bauen) | Bundesregierung)

**9. Aug. 2023:** Die 453 Meter lange Rahmedetalbrücke ist zum Symbol geworden für marode Infrastrukturen in Deutschland, die in Unternehmensbefragungen zunehmend als Standortnachteil genannt werden. (vgl. [www.focus.de](http://www.focus.de) > [politik](http://politik) > [sanierungstempo-zu-niedrig](http://sanierungstempo-zu-niedrig)). Die Infrastruktur in Deutschland verfällt immer weiter.

**5. Mai 2024:** Der Zerfall der Infrastruktur in Deutschland geht schneller vonstatten als die Geschwindigkeit der Sanierung, was zu einer wachsenden Anzahl maroder Straßen, Schienenstrecken und Brücken führt (vgl. [www.deutschlandfunk.de](http://www.deutschlandfunk.de) > [infrastruktur-sanierungsstau](http://infrastruktur-sanierungsstau) *Infrastruktur: Deutschlands Nachholbedarf*).

**20. Juli 2024:** Jahrzehntlang hat Deutschland zu wenig in seine Infrastruktur investiert. Das Ergebnis sind marode Brücken, langsames Internet, Zugausfälle und ein schleppender Ausbau der Stromnetze. ([www.sueddeutsche.de](http://www.sueddeutsche.de) > [politik](http://politik) > [infrastruktur-ampel-koalition](http://infrastruktur-ampel-koalition) *Infrastruktur in Deutschland: „Die Zukunft wartet nicht“*).

Rund 4.000 Brücken in Deutschland müssen saniert werden, wie die Norderelbbrücke akut veranschaulicht. ([www.abendblatt.de](http://www.abendblatt.de) > [hamburg](http://hamburg) > [bergedorf](http://bergedorf) *Verkehr Hamburg: Megaprojekt Brückenneubau könnte 2025 starten*).



Erster Platz des Realisierungswettbewerbes A1 Norderelbbrücke, Leonhardt Andrä und Partner und GMP Architekten.

**20. Aug. 2022:** Die Norderelbbrücke, die die Autobahn 1 kurz hinter dem Dreieck Südost in westliche Richtung führt, soll im Zuge des Ausbaus der A 1 von sechs auf acht Hauptfahrstreifen abgerissen und erneuert. (Autor: Thomas Heyen.)

Die Noderelbbrücke entstand zwischen 1959 und 1963 im Zuge der Errichtung einer südlichen

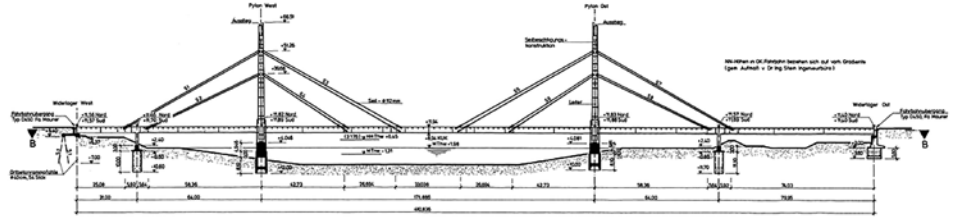
Umgehung der Hansestadt Hamburg als erster Hamburger Neubau einer Strombrücke nach dem Zweiten Weltkrieg.

Zur Ausführung kam ein Stahlbrückenentwurf der Rhein Stahl Union Brückenbau AG mit einer Mittelebenen-Schrägseilbrücke für einen gemeinsamen Überbau der beiden Fahrrichtungen. Das Bauwerk prüfte der Bauingenieur Hellmut Homberg. Die Architekten Egon Jux und Harro Freese wirkten bei der Gestaltung mit. Die Baukosten betragen damals nur 14 Millionen DM.

Das Bauwerk hat eine Gesamtlänge von 411 m und spannt über fünf Felder. Die Haupt-

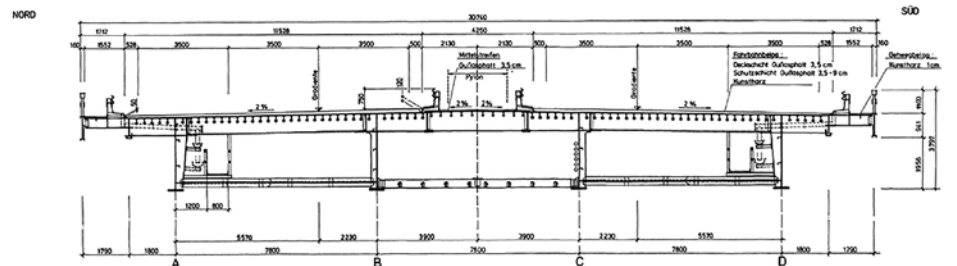
Einbau einer Hilfsunterstützung unter der Mittelöffnung der Brücke. 1983 wurden täglich im Durchschnitt 57.000 Kraftfahrzeuge gezählt. Der Anteil der Lastkraftwagen betrug etwa 22 %. Zwischen 1984 und 1986 folgten umfangreiche Instandsetzungs- und Umbauarbeiten, die 33 Millionen DM kosteten. Dabei wurden unter anderem die Pylone und Seile abgebaut, eine neue Seilüberspannung errichtet sowie die Fahrbahnkonstruktion für drei Fahrstreifen in jeder Fahrrichtung, ohne Standstreifen, umgebaut. (*DEGES A1 Norderelbbrücke Dokumentation des Realisierungswettbewerbes*).

Während die bestehende Norderelbbrücke



Ansicht A1 Norderelbbrücke nach Umbau 1988.

Bildquelle: DEGES



Schnitt durch Fahrbahnblech nach Umbau Norderelbbrücke.

Bildquelle: DEGES

stützweite über der Norderelbe beträgt 172 m. Die Breite beträgt 30,74 m. Das Fahrbahndeck und die Pylone bestehen vollständig aus Stahl. Der im Mittel 3,0 m hohe Querschnitt besteht aus vier offenen Längsträgern und einer orthotropen Fahrbahnplatte mit Querträgern im Querschnitt (oben) und Längsschnitt des Bauwerks, Zustand nach dem Umbau 1988 Abstand von 2,61 m und Längsrippen aus Flachstahl. Die mittleren Längsträger sind im Hauptfeld durch ein geschlossenes Bodenblech zu einem Hohlkasten verbunden. In den Seitenfeldern sind zur Aussteifung lediglich Verbände angeordnet. Im Zuge der Instandsetzung von 1983 wurden Verbände auch zwischen den mittleren und äußeren Längsträgern ergänzt. Das Fahrbahndeck ist aufgehängt an Seilen in der Brückenachse. Je Pylon sind vier Seilgruppen vorhanden, die aus jeweils vier Seilbündeln bestehen. Zum Einsatz kamen vollverschlossene Spiralseile der Firma Thyssen Draht. Die sich nach oben hin verjüngenden Pylonen sind in das Fahrbahndeck eingespannt und auf den Strompfeilern aufgelagert. Der Festpunkt befindet sich am östlichen Pylon, alle anderen Achsen sind längsverschieblich gelagert.

Zunehmende Durchbiegungen der Mittelöffnung von 19 Zentimetern erforderten 1978 aufgrund von Sicherheitsüberlegungen den



Brückenquerschnitt Erster Platz des Realisierungswettbewerbes, Leonhardt Andrä und Partner und GMP Architekten. Bildquelle: DEGES

nur über zwei Pfeiler verfügt, sieht der Entwurf insgesamt acht vor. Diese sind nicht nur zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen, sondern auch an deren Außenkanten angeordnet. Just an der Stelle, wo sich im Allgemeineren auch die LKW bewegen. Mussten im Bestand diese hohen und ermüdungswirksamen Lasten bisher den Umweg von der äußersten, nachträglich eingepassten Spur bis in die Querschnittsmitte und von dort über die Seile in die Pylone nehmen, so sieht der Neubau nun einen deutlich günstigeren Lastabtrag vor.

Im Mai 2015 wurden Risse an den Stabilisierungselementen saniert. Aufgrund des Bau-

zustandes und des geplanten achtstreifigen Ausbaus der Autobahn 1 soll für das Bauwerk ein Ersatzneubau, bestehend aus zwei Teilbauwerken, in den 2020er Jahren errichtet werden. 2010 wurden täglich im Durchschnitt über 100.000 Kraftfahrzeuge gezählt.

Für die geplante Erweiterung der A 1 muss die Norderelbbrücke, obwohl seit 2010 als Hamburger Kulturdenkmal registriert, durch einen Neubau ersetzt werden. Mit ihren markanten roten Schrägseilen und den aufragenden blauen Pylonen hat die Brücke seit inzwischen mehr als 55 Jahren unmittelbar vor den Toren Hamburgs einen Wahrzeichencharakter entwickelt.

## Pressemitteilungen

**03.06.2019:** Nun nähert sich einerseits das Ende ihrer Lebensdauer. Aber auch die Kapazitätserweiterung der Autobahn macht den Neubau notwendig. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat die DEGES 2017 mit der Realisierung dieser Baumaßnahme betraut. Dazu gehört auch der Ersatzneubau von zwei Großbrücken – der Norderelbbrücke und der Süderelbbrücke. Ein Ersatz dieser Brücken ist auch erforderlich, da die Restnutzungsdauer aufgrund zahlreicher Schäden auf zehn Jahre begrenzt ist. Die bestehende Norderelbbrücke aus dem Jahre 1963 stellt ein herausragendes Zeugnis der Ingenieurskunst dar. Es handelt sich hierbei um eine Mittelträger-Schrägseilbrücke mit einem einteiligen Überbau – eine damals neuartige Konstruktion. Aufgrund der gestalterischen und technischen Bedeutung wurde für den Ersatzneubau der Norderelbbrücke ein Realisierungswettbewerb durchgeführt. Derzeit wird der Verkehr auf der Norderelbbrücke mit drei Fahrstreifen pro Richtung geführt; ein Standstreifen ist seit dem Umbau 1988 nicht mehr verfügbar. Ein Ersatzneubau muss selbstverständlich die achtstreifige Erweiterung der A 1 berücksichtigen. Die Baukosten für die Maßnahme trägt der Bund. Das Planfeststellungsverfahren war ab 2021 vorgesehen; der Bau sollte frühestens in 2024 beginnen. „Denkst‘e Puppe“. ([www.abendblatt.de](http://www.abendblatt.de) › hamburg › bergedorfA1: Norderelbbrücke wird abgerissen)

**10.05.2022:** Abriss und Neubau der Norderelbbrücke sollen parallel erfolgen. Künftig soll es acht Fahrspuren geben. Das ist der Zeitplan. ([die-nachrichten.at](http://die-nachrichten.at) › deutschland › hamburg-Norderelbbrücke bleibt „ungenügend“ – Neubau erst 2029/30...).

**02.10.2024:** Die marode Norderelbbrücke der A1 bei Hamburg, die bereits mit der Note „ungenügend“ bewertet wurde, muss noch mindestens sechs Jahre halten. Hoffentlich tut sie das!

**Morgenpost Hamburg (MoPo) meldet am 11.11.2024:** Staugefahr! Notreparatur auf Autobahnbrücke in Hamburg. Dass am Wochenende

keine Autos über die Norderelbbrücke der A1 in Hamburg fahren können, ist schon länger bekannt – Grund: eine Reparatur der Stahlkonstruktion. Doch am Montag wurde bekannt, dass das Bauwerk schon vorher dicht gemacht wird: Vor der geplanten Vollsperrung muss noch ein anderer Schaden behoben werden.

Vor den fürs Wochenende angesetzten Schweißarbeiten an der Elbquerung muss ein Asphaltsschaden auf der Fahrbahn in Richtung Lübeck beseitigt werden. Dafür werde am Mittwochvormittag ab 10 Uhr der Hauptfahrstreifen gesperrt, so die Autobahn GmbH Nord.

**Die Norderelbbrücke ist für Schwertransporte wieder freigegeben meldete der NDR am 17.09.2024** (vgl. <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Norderelbbruecke-fuer-Schwertransporte-wieder-freigegeben,norderelbbruecke118.html>).

Die Hamburger Norderelbbrücke ist wieder für alle Fahrzeuge befahrbar. Sie war zur Untersuchung von Schäden vor knapp einer Woche kurzfristig für den Schwerlastverkehr gesperrt worden. „Nach Berechnungen und Auswertung der Prüfergebnisse haben die Statiker und unabhängigen Experten entschieden, die Brücke für den Schwerlastverkehr bis auf Widerruf wieder freizugeben“, teilte die Autobahn GmbH Nord am Dienstag mit. Es seien bei der Untersuchung der Brücke Ende vergangener Woche zwar feine Risse zwischen Schweißnaht und Material sichtbar geworden. Doch da sich keiner der Risse komplett durchziehe, und auch keine relevanten Defizite der Stahldicke festgestellt worden seien, könnten auch Schwertransporte die Brücke wieder passieren.

**Endergebnis der Untersuchung im Herbst erwartet:** Ein Endergebnis der Untersuchung der Norderelbbrücke mit Handlungsempfehlungen erwartet die Autobahn GmbH im Herbst. Sie habe beschlossen, die Norderelbbrücke ab sofort engmaschig zu kontrollieren. Dafür soll unter der Brücke ein zusätzlicher Steg gebaut werden. Außerdem würden die Brückenpylonen in kurzen Abständen überprüft. Dabei müsse auch mit Verkehrseinschränkungen gerechnet werden.

Täglich sind bis zu 20 Schwerlasttransporte auf der Brücke, also wöchentlich über 100, insgesamt werden derzeit auf der Brücke den Angaben der AdB zufolge täglich rund 136.000 Fahrzeuge gezählt. Damit zählt der Autobahnabschnitt zu den meistbefahrenen Straßen in Deutschland. Für 2030 wird mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von bis zu 160.000 Fahrzeugen und einem Schwerverkehrsanteil bis zu 27 % gerechnet.

Um diese Verkehrsmengen bewältigen zu können, ist aus Sicht der AdB ein Ausbau der A1 zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Südost und der Anschlussstelle Hamburg-Harburg sowie der Neubau der Norderelbbrücke und der Süderelbbrücken zwingend erforder-

lich. Zudem müsse das Autobahndreieck Norderelbe erneuert werden.

**Autobahn GmbH des Bundes meldete für den 15.-18.11.2024 nunmehr:** Im Zuge der Hauptprüfung der Norderelbbrücke wurden diverse Schäden aufgenommen. Die abschließende Auswertung der Prüfungsergebnisse soll bis zum Herbst 2024 erfolgen. Wie bereits in der letzten Meldung vom 17.9. beschrieben, wurden und werden noch vor Vorliegen des Endergebnisses der Hauptuntersuchung einzelne Maßnahmen vorgezogen. Diese werden jetzt um Schweißarbeiten erweitert.

Für die Schweißarbeiten an der Norderelbbrücke wurde eine Vollsperrung von Freitag 15.11., 20:00 Uhr bis Montag, 18.11., 5:00 Uhr eingerichtet, da die Brücke komplett schwingungsfrei sein musste. Die umfangreichen Arbeiten fanden unter und im Brückenkörper statt. Die Verbindungsrampe der A25 zur A1 im AK HH-Südost in Fahrtrichtung Süden war während des gesamten Wochenendes gesperrt.

**Hintergrund:** Brückenbauwerke werden alle sechs Jahre einer Hauptprüfung und alle drei Jahre einer einfachen Prüfung unterzogen. Dabei wird das Bauwerk auf Schäden untersucht und diese mit den zuletzt aufgenommenen Schäden verglichen. Außerdem wird festgestellt, ob Instandsetzungs- oder verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich sind.

Dass sich das BMDVI mit Schlussbericht der Arbeitsgruppe „Verlagerung von Großraum- und Schwerlasttransporten (GST) von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ (Stand: 16.12.2020) die verstärkte Nutzung der alternativen Verkehrsträger wünscht, ist nach alledem nachvollziehbar und wünschenswert, muss aber erst die Infrastruktur von Schiene und Binnenschiff ertüchtigt werden. Die Vorhaltung von z.B. 160 Umschlagsplätzen an Binnenhäfen für Schwergut ist dabei nur der Ausgangspunkt. Allerdings muss der jeweilige Verkehrsträger dann selbst belastbar sein und zwar hinsichtlich aller Bestandteile seiner jeweiligen Infrastruktur, das schließt eben Eisenbahnbrücken und Schifffahrtsschleusen etc. mit ein.

„Es gibt noch viel zu tun, packen wir’s an!“ das war einmal ein höchst gelungener Slogan der Mineralölgesellschaft Esso. Damals, 1975, hatte man mit der Ölkrise im Nacken eine knackige Formel gefunden, die die Situation ohne Umschweife auf den Punkt brachte. Heute, 50 Jahre später, würde man das so formulieren: „Wir müssen, um die großen Herausforderungen unserer Zeit nachhaltig bewältigen zu können, verstärkt gezielte Aktivitäten auf den Weg bringen.“ Dass Sie als Leser jetzt spontan an die gescheiterte Ampel-Koalition denken, wundert mich nicht. Die Bilanz ist in allen Punkten miserabel. Am 11.12.2024 hat daher Kanzler Olaf Scholz Antrag auf Stellung der Vertrauensfrage gestellt. Ich habe keines mehr. Olaf ist frohen!!!