



*„Il ne faudrait pas qu’il y ait un poids lourd qui tombe au milieu de la Loire.“*

Dieser Satz fiel in einer Anhörung des französischen Senats. Kein Pathos, kein Drama. Nur ein nüchterner Gedanke, ausgesprochen fast nebenbei. Und gerade deshalb wirkt er nach. Denn er bringt das Unbehagen auf den Punkt, das sich seit Jahren unter Asphalt, Beton und Stahl aufstaut.

Man stellt sich unwillkürlich die Szene vor. Ein Lastwagen. Morgendlicher Verkehr. Nebel über dem Fluss. Ein Riss, den niemand gesehen hat. Und dann dieses abrupte Ende. Niemand will das erleben. Niemand will dafür verantwortlich sein. Doch genau darum geht es.

Frankreichs Brücken. Rund zweihunderttausend bis zweihundertfünfzigtausend Stück, so schätzen Fachleute. Die genaue Zahl kennt niemand. Und ja, das allein sagt schon eine Menge.

---

Ein paar Schritte zurück.

Brücken gehören zu den Dingen, die man erst bemerkt, wenn sie fehlen. Sie sind da, seit man denken kann. Man fährt drüber, man hält kurz an, wenn der Blick schön ist, dann geht es weiter. Alltag eben. Genau darin liegt das Problem.

Denn während Straßen Schlaglöcher zeigen und Schienen knirschen, altern Brücken leise. Unsichtbar. Riss für Riss.

Nach aktuellen Einschätzungen befinden sich dreißigtausend bis fünfunddreißigtausend dieser Bauwerke in einem strukturell schlechten Zustand. Nicht kosmetisch. Nicht oberflächlich. Sondern so, dass ihre Tragfähigkeit oder Verfügbarkeit infrage steht. Das sind keine Randzahlen. Das ist ein Systemrisiko.

Und die meisten dieser Brücken gehören nicht dem Staat. Sondern Gemeinden, Départements, interkommunalen Verbünden. Über neunzig Prozent des Bestands. Kleine Rathäuser, knappe Haushalte, ehrenamtliche Bürgermeister. Verantwortung ohne Werkzeugkasten.

Wer soll das stemmen?

---

Der Weckruf kam aus Italien.



## Brücken am Limit – warum Frankreichs stille Infrastrukturkrise längst zur politischen Bewährungsprobe geworden ist

2018 stürzte in Genua der Morandi-Brücke ein. Dreiundvierzig Tote. Bilder, die sich eingebrannt haben. Beton, der wie Papier nachgab. Fahrzeuge, die ins Nichts fielen. Danach war Schluss mit Wegsehen.

Der französische Senat setzte eine Informationskommission ein. Ingenieure, Bauprüfer, Kommunalpolitiker, Verkehrsplaner. Man wollte wissen, wie es wirklich aussieht. Nicht geschönt. Nicht verwaltet.

Die Ergebnisse lagen 2019 vor. Schon damals alarmierend. Doch statt Entwarnung folgte Verschärfung. Der Bericht von 2022 zeigte eine klare Verschlechterung. Innerhalb von drei Jahren mehrere tausend Brücken mehr in kritischem Zustand. Kein Ausreißer. Ein Trend.

Und Trends lassen sich nicht ignorieren.

---

### Warum altern Frankreichs Brücken so schnell?

Die erste Antwort klingt banal: Zeit.

Viele Bauwerke stammen aus den fünfziger und sechziger Jahren. Wiederaufbau. Wachstum. Fortschrittsglaube. Man baute schnell, robust, funktional. Niemand plante für ein Jahrhundert Dauerlast. Niemand dachte an heutigen Schwerverkehr, an permanente Staus, an Klimastress.

Salz im Winter. Hitze im Sommer. Starkregen, der Fundamente unterspült. Längere Trockenphasen, die Böden arbeiten lassen. Materialien reagieren. Beton reißt. Stahl ermüdet.

Dann kommt Faktor zwei: Geld. Oder besser gesagt, dessen Abwesenheit.

Der jährliche Investitionsbedarf liegt deutlich höher als das, was tatsächlich fließt. Über Jahre hinweg. Zwischen 2020 und 2025 bewegten sich die staatlichen Mittel um rund hundertzehn Millionen Euro pro Jahr. Das reicht nicht einmal für das Nötigste. Fachleute sprechen von einem Vielfachen.

Kommunen verschieben Prüfungen. Nicht aus Nachlässigkeit, sondern aus Not. Eine Brückeninspektion kostet. Eine Sanierung kostet richtig. Und wenn zwischen Schule, Kläranlage und Feuerwehr gewählt werden muss, verliert die Brücke. Weil sie ja noch steht.



## Brücken am Limit – warum Frankreichs stille Infrastrukturkrise längst zur politischen Bewährungsprobe geworden ist

Noch.

---

Ein dritter Punkt wirkt fast absurd: Niemand weiß genau, was es alles gibt.

Kein vollständiges Register. Keine einheitliche Datenbank. Manche Bauwerke gelten als „herrenlos“. Alte Wege, ehemalige Staatsstraßen, umgewidmete Routen. Zuständigkeiten verschwimmen. Dokumentationen fehlen.

Wie priorisiert man, wenn die Landkarte Lücken hat?

Ein Ingenieur erzählte vor Senatoren, er habe Brücken entdeckt, die in keiner Akte auftauchten. Jahrzehnte alt. Tragend. Befahren. Unsichtbar im System. Das ist kein Verwaltungsdetail. Das ist eine Gefahrenquelle.

---

Dann ist da der Verkehr selbst.

Lastwagen sind schwerer als früher. Häufiger unterwegs. Logistik funktioniert rund um die Uhr. Just in time. Jeder Stau kostet Geld. Jede Umleitung Nerven.

Brücken, die für andere Belastungen ausgelegt waren, tragen heute mehr, öfter, länger. Dazu kommen landwirtschaftliche Maschinen, Sondertransporte, Baulogistik. Die Struktur hält. Bis sie es nicht mehr tut.

Und das Klima verschärft alles. Mehr Extremereignisse. Weniger berechenbare Zyklen. Materialermüdung beschleunigt sich.

Ist das noch ein technisches Problem? Oder längst ein politisches?

---

Die gute Nachricht zuerst.

Ein spektakulärer Einsturz bleibt aktuell eher unwahrscheinlich. Zumindest sagen das viele Fachleute. Die meisten kritischen Bauwerke unterliegen bereits Einschränkungen. Gewichtsbeschränkungen. Tempolimits. Teilweise Sperrungen.

Doch genau das zeigt die andere Seite der Medaille.



## Brücken am Limit – warum Frankreichs stille Infrastrukturkrise längst zur politischen Bewährungsprobe geworden ist

Wenn eine Brücke schließt, endet nicht nur eine Straße. Dann ändern sich Schulwege. Lieferketten. Rettungszeiten. Dörfer verlieren Anschluss. Regionen verlieren Attraktivität.

In ländlichen Gebieten reicht oft ein einziges Bauwerk, um alles zu blockieren. Wer dort lebt, kennt das. Fünf Kilometer Umweg klingen harmlos. Bei täglichen Fahrten summiert sich das. Bei Einsatzfahrzeugen erst recht.

Und ja, auch wirtschaftlich spürt man das. Unternehmen planen anders. Investitionen bleiben aus. Junge Menschen ziehen weg.

Eine Brücke ist nie nur Beton. Sie ist Verbindung.

---

Parlamentarische Kontrollen zeigen das Ausmaß.

In einer ersten systematischen Überprüfung von etwa vierzehntausend Brücken wiesen fast dreiundzwanzig Prozent erhebliche oder gravierende Mängel auf. Nicht kosmetisch. Relevant.

Risse. Korrosion. Tragwerksprobleme. Drainagen, die nicht mehr funktionieren. Lager, die blockieren.

Manche Schäden lassen sich reparieren. Andere verlangen tiefgreifende Eingriffe. Verstärkungen. Teilersatz. Komplettneubauten.

Das kostet Zeit. Und sehr viel Geld.

---

Schätzungen gehen von mehreren Milliarden Euro aus, um allein die dringendsten Maßnahmen umzusetzen. Hunderte Millionen für akute Risiken. Dazu langfristige Programme für Wartung und Monitoring.

Für kleine Gemeinden bleibt das eine Mammutaufgabe. Selbst mit staatlicher Unterstützung. Förderprogramme existieren, ja. Doch sie greifen punktuell. Oft zu spät. Oft zu bürokratisch.

Viele Bürgermeister sagen offen, was Sache ist. Sie wollen Verantwortung übernehmen. Doch sie stoßen an Grenzen. Technisch. Finanziell. Personell.

Ein Bürgermeister aus der Provinz formulierte es einmal so: „Ich hafte für eine Brücke, die



## Brücken am Limit – warum Frankreichs stille Infrastrukturkrise längst zur politischen Bewährungsprobe geworden ist

älter ist als mein Vater, und ich soll Entscheidungen treffen, die Ingenieure treffen müssten.“  
Das sitzt.

---

Der Senat fordert seit Jahren eine nationale Strategie.

Nicht nur reagieren, wenn es brennt. Sondern planen. Erfassen. Priorisieren. Präventiv handeln. Brücken wie ein Vermögen behandeln, nicht wie ein Ärgernis.

Ein zentrales Register. Einheitliche Prüfzyklen. Klare Zuständigkeiten. Langfristige Finanzierung. Keine spektakulären Ankündigungen, sondern kontinuierliche Arbeit.

Langweilig? Vielleicht. Wirksam? Ganz sicher.

Denn Infrastruktur lebt nicht von Schlagzeilen. Sondern von Verlässlichkeit.

---

Die berühmte Frage schwebt über allem.

Braucht es erst ein Unglück?

Frankreich hatte bislang Glück. Keine Genua-Bilder. Keine Toten durch Brückeneinstürze im großen Stil. Doch Glück ist keine Strategie.

Der Satz aus der Anhörung hallt nach: *Il ne faudrait pas qu'il y ait un poids lourd qui tombe au milieu de la Loire.*

Man hört fast das Zögern darin. Das Unausgesprochene. Niemand will diesen Satz irgendwann in der Vergangenheitsform hören.

---

Brücken erzählen viel über ein Land.

Über Prioritäten. Über Langfristdenken. Über den Umgang mit dem Unspektakulären. Straßen lassen sich flicken. Schienen ersetzen. Brücken verlangen Geduld. Planung. Verantwortung über Wahlperioden hinaus.

Genau das fällt schwer.

---



## Brücken am Limit – warum Frankreichs stille Infrastrukturkrise längst zur politischen Bewährungsprobe geworden ist

Doch wer heute spart, zahlt morgen doppelt. Und manchmal mit mehr als Geld.

Die Debatte im Senat zeigt: Das Thema liegt auf dem Tisch. Die Zahlen sind bekannt. Die Risiken benannt. Jetzt entscheidet sich, ob daraus eine echte Politik entsteht oder nur ein weiteres Dossier im Archiv.

Will man wirklich warten, bis etwas passiert? Oder reicht die Vorstellung allein?

Die Brücken stehen noch. Die Zeit läuft.

Ein Artikel von M. Legrand