

# Länger, höher, weiter

## Die weltgrößten Brücken entstehen in Asien – mit deutscher Hilfe

**München.** Als das Wahrzeichen von San Francisco mag die Golden Gate Bridge ja noch taugen. Im weltweiten Vergleich aber ist die berühmte Hängebrücke nichts Besonderes mehr.

Mit einer Spannweite von 1 280 Metern war sie bis zum Jahr 1964 die längste ihrer Art. Aber mittlerweile gibt es acht größere Brücken. Allein sechs von ihnen wurden in den vergangenen 15 Jahren gebaut. Davon fünf in Asien.

In den USA und Europa toben sich Brückenbau-Ingenieure längst nicht mehr aus. Die Musik spielt heute in Fernost. Und deutsche Firmen sind mit von der Partie.

Asien hält inzwischen einige Rekorde: Die längste Hängebrücke der Welt steht seit 1998 in Japan. Die größte Schrägseilbrücke überquert mit der Rekord-Spannweite von 1088 Metern seit drei Jahren den Jangtse in China. Und erst vor wenigen Wochen wurde die mit 42 Kilometern längste Meeresbrücke der Welt im Reich der Mitte eröffnet.

### Bau-Boom bietet große Chancen

An beiden chinesischen Mega-Projekten ist die Firma Maurer Söhne in München beteiligt. Sie gehört zu den global tätigen Spezialisten, die immer dann gebraucht werden, sobald es technisch anspruchsvoll wird.

„China ist ein wichtiger Markt für uns“, sagt Wolfgang Fobo, verantwortlich für die Region Asien-Pazifik. Seit elf Jahren hat das Unternehmen dort auch ein Werk für einfache Bauteile für den regionalen Markt. Anspruchsvolle Produkte werden jedoch fast ausschließlich am Münchner Standort gefertigt.

Die Firma erzielt 80 Prozent ihres Umsatzes mit sogenann-



**1088 Meter:** So weit stehen seit 2008 die zwei 306 Meter hohen Pylone der Sutong-Brücke im Jangtse unweit von Schanghai auseinander. Ihre 272 Seile sind bis zu 541 Meter lang. Fotos: dpa

ten Bauwerkschutz-Systemen. Komponenten wie Seildämpfer oder Dehnfugen verhindern, dass unkontrollierte Schwingungen oder temperaturbedingte Ausdehnungen von Stahl und Beton Brücken einstürzen lassen.

Der jahrelange, gewaltige Bau-Boom in China bietet Firmen wie Maurer Söhne große Chancen. Während in Deutschland der Staat mühevoll das Geld zusammenkratzen muss, um die Infrastruktur zu unterhalten, investiert die neue Wirtschaftsmacht riesige Summen in Stahl, Beton und Asphalt.

### Klotzen, statt kleckern in China

Umgerechnet mehr als 100 Milliarden Euro flossen im vergangenen Jahr allein in den Straßenbau. Und auch der neue Fünfjahresplan bis 2015 ist ambitioniert: Die Länge des Autobahn-Netzes soll um ein Viertel auf 83 000 Kilometer ausgebaut werden. Zusätzlich wird angepeilt, dass schon in vier Jahren Hochgeschwindigkeitszüge auf Strecken mit einer Gesamtlänge von 45 000 Kilometern fahren.

Klar, dass bei solchen Dimensionen auch Rekord-Brücken gebaut werden müssen. „Diese Objekte haben einen erheblichen Werbeeffect für uns“, sagt Fobo.

Ein paar Vorzeige-Brücken gibt es aber auch in Europa. Wie das Viadukt von Millau, eine französische Talbrücke mit dem höchsten Pfeiler der Welt. Wie viele seiner Kollegen ist er stolz darauf, dass die Technik seiner Firma in diesen berühmten Bauten gebraucht wird.

Schon heute steht fest, dass sich 2012 eine weitere Riesenbrücke in diese Galerie einreihen wird. Russland baut in Wladiwostok, einer Hafenstadt am Japanischen Meer, eine Schrägseilbrücke mit einer neuen Rekord-Spannweite von 1 104 Metern.

China ist dann einen seiner Titel los. Aber er bleibt zumindest in Asien. MICHAEL STARK



**42 Kilometer:** Die längste Meeresbrücke der Welt verbindet in China seit wenigen Wochen über eine Bucht hinweg die Stadt Qingdao mit dem Flughafen und der Stadt Huangdao – dank eines Autobahnknotens auf dem Wasser. Foto: Maurer Söhne



**343 Meter:** Auf dem höchsten Brückenpfeiler der Welt überquert in Südfrankreich das Viadukt von Millau seit 2004 das Tal des Flusses Tarn. Es ist eines der wenigen jüngeren Brücken-Großprojekte in Europa. Foto: Eiffage CEMV / Foster + Partners / D. Jamme