



HESSISCHER LANDTAG

26. 03. 2021

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 27.01.2021

Zustand der Brücken in Hessen

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

In der 26. Sitzung des VVA am 16.12.2020 wurde unter anderem die Sperrung der Brücke Wiesbadener Straße/L3027 in Niedernhausen ausführlich erörtert. Nach diversen Problemen an hessischen Brücken, beispielsweise an der Schiersteiner Brücke oder der Salzbachtalbrücke, ergeben sich Fragen bezüglich des generellen Zustandes hessischer Brücken.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Im Zuständigkeitsbereich von Hessen befinden sich aktuell 4.000 Brückenbauwerke (2045 Brücken im Zuge von Bundesstraßen, 1955 Brücken im Zuge von Landesstraßen). Die Brückenbauwerke werden gemäß DIN 1076 (Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen, Prüfung und Überwachung) regelmäßig überprüft (jährliche Sichtprüfung, einfache Prüfungen und Hauptprüfungen jeweils um drei Jahre versetzt). Bei den Prüfungen werden Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit erfasst, das Bauwerk auf der Grundlage einer Zustandsnote einer Qualitätsstufe zugeordnet und der Zustand dokumentiert. Aus Einzelschadensbewertungen ergibt sich ein Gesamtzustand für ein Bauwerk.

Neben den regelmäßigen Prüfungen können auch Prüfungen aus besonderem Anlass (bspw. Anfahrnfälle, Überflutungen, Stürme etc.) oder auch auf der Grundlage besonderer Vorschriften erforderlich werden.

Die Zustandsnote eines Bauwerks bildet die Grundlage für die weitere Erhaltungsplanung und lässt die Dringlichkeit notwendiger Maßnahmen erkennen. Sie ist ein Stichtagswert, welcher der ständigen Fortschreibung der Daten unterliegt.

Selbst ein als „dringend sanierungsbedürftig“ eingestuftes Bauwerk bedeutet nicht zwangsläufig eine Nutzungseinschränkung des Bauwerkes, sondern dient vielmehr als Indikator für eine in näherer Zukunft anzustrebende Instandsetzungsmaßnahme. In manchen Fällen führen vergleichsweise einfache Schäden z.B. am Brückengeländer, an der Entwässerung oder Beeinträchtigungen der Dauerhaftigkeit durch Betonabplatzungen, schadhafte Abdichtungen o.ä. zu einer deutlichen Verschlechterung des Bauwerkszustandes mit entsprechender Einstufung.

Entscheidend ist daher, dass bei allen für den Verkehr freigegebenen Brücken im Zuge des Landes- und Bundesstraßennetzes die Stand- und Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Insoweit bildet die Instandhaltung von Brücken einen Schwerpunkt der Arbeit von Hessen Mobil.

Betrachtet werden nachfolgend Bauwerke im Zuge von Landesstraßen und Bundesstraßen, für die das Land in Auftragsverwaltung für den Bund verantwortlich ist. Feldwegeüberführungen als Bauwerke mit geringer Verkehrsbedeutung wurden nicht betrachtet.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. An wie vielen Brücken in Hessen sind derzeit Probleme hinsichtlich Statik und Sicherheit bekannt? (Bitte aufgeschlüsselt nach Brücke und Art des Problems)
- Frage 2. Seit wann sind die in Frage 1 angesprochenen Probleme bekannt?
- Frage 3. Bei wie vielen Brücken werden seit wann einschränkende Maßnahmen, wie zum Beispiel eine Sperrung für den LKW-Verkehr, ergriffen? (Bitte aufgeschlüsselt nach Brücke und Maßnahmen)

Frage 8. Wann werden jeweils die einschränkenden Maßnahmen (Frage 3) aufgehoben werden können und die jeweilige Brücke ohne Einschränkung funktionsfähig sein?

Frage 9. Welche Kosten werden dafür anfallen?

Die Fragen 1, 2, 3, 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Können Brücken den nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) zulässigen Verkehr (bis 44 t) nicht tragen, sind sie in ihrer Tragfähigkeit eingeschränkt und müssen durch Verkehrsschilder entsprechend last- oder durchfahrtbeschränkend gekennzeichnet werden. Brücken, die entsprechende statische Probleme aufweisen, werden im Rahmen der regelmäßigen Brückenprüfungen und ggf. Nachrechnungen sowie Sonderprüfungen identifiziert und in Folge durch die im Einzelfall erforderliche Beschilderung in ihrer Befahrbarkeit eingeschränkt. Vor dem Hintergrund der jeweiligen Beschränkungen sind alle Brücken sicher befahrbar und es bestehen keine Sicherheitsdefizite.

In der Anlage 1 sind Brückenbauwerke mit Tragfähigkeitseinschränkung im Zuge von Bundesstraßen aufgeführt, ebenso wie die ergriffenen einschränkenden Maßnahmen, vorgesehene Verbesserungsmaßnahmen mit Zeitziel sowie die dafür geschätzten Kosten.

In Anlage 2 sind Brückenbauwerke mit Tragfähigkeitseinschränkung im Zuge von Landesstraßen aufgeführt, ebenso wie die ergriffenen einschränkenden Maßnahmen, vorgesehene Verbesserungsmaßnahmen mit Zeitziel sowie die dafür geschätzten Kosten. In wenigen Fällen ist, um Begegnungsverkehr auf dem Bauwerk auszuschließen, eine Fahrbahneinengung mit Geschwindigkeitsbeschränkung sowie Kennzeichnung der bevorzugten Fahrtrichtung ausgewiesen.

Brücken, für die in den Anlagen 1 und 2 keine Projektperspektive ausgewiesen ist, befinden sich in Streckenabschnitten untergeordneter Verkehrsbedeutung, sind für den regelmäßigen Verkehr dauerhaft und hinreichend belastbar und/oder verfügen im Bedarfsfall über geeignete Umfahrungsmöglichkeiten. Insoweit lässt sich im Einzelfall aus der konkreten Situation keine Dringlichkeit für eine Instandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahme herleiten, auch wenn die Brücken teilweise seit Jahrzehnten einer Beschränkung unterliegen.

Frage 4. Bei welchen Brücken läuft in diesem Jahr die von Hessen Mobil errechnete Restnutzungsdauer ab?

Frage 5. Bei welchen Brücken ist die errechnete Restnutzungsdauer bereits wie lange überschritten?

Frage 6. Wann wurden diese Brücken (Frage 4 und 5) einer Untersuchung unterzogen (Statik und Sicherheit)?

Frage 7. Was war Ergebnis der jeweiligen Untersuchung?

Die Fragen 4 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Bei der sog. „Restnutzungsdauer“ handelt es sich um einen rechnerischen Wert, der beschreibt, bis wann ein Bauwerk entsprechend den verkehrlichen Anforderungen ohne größere Einschränkung betrieben werden kann. Dieser Zeitpunkt kann ggf. durch verkehrsregelnde oder ertüchtigende Maßnahmen am Bauwerk teils deutlich in spätere Jahre verschoben werden.

L 3027, Unterführung der DB in Niedernhausen

Die Restnutzungsdauer läuft nach aktuellem Stand Ende des Jahres 2021 ab. Die Ergebnisse der seit 2010 durchgeführten Brückenprüfungen, Nachrechnungen und Sonderprüfungen haben Hessen Mobil dazu veranlasst, bereits im Jahr 2017 die Planungen für einen Ersatzneubau anzustoßen. In Folge einer Sonderprüfung, bei der merkliche Schiefstellungen von Brückenpfeilern festgestellt wurden, erfolgte im September 2020 die Sperrung des Bauwerks. Dieses wird im Frühjahr 2021 abgebrochen und soll bis 2023 durch einen Neubau ersetzt werden.

B 49 Taubensteinbrücke in Wetzlar, Unterführung von Lahn, L 3020 und einer Stadtstraße

Die Restnutzungsdauer läuft nach aktuellem Stand Ende des Jahres 2021 ab. Eine statische Berechnung aus dem Jahr 2013 hatte zum Ergebnis, dass die Brücke Defizite aufweist und sanierungsbedürftig ist. Für einen Weiterbetrieb des Bauwerks bis zum Jahr 2038 erfolgt eine Verstärkungsmaßnahme, die sich derzeit im Bau befindet. Im Übrigen unterliegt die Brücke der regelmäßigen Bauwerksprüfung nach DIN 1076, in der Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit überprüft, bewertet und dokumentiert werden. Die letzte Hauptprüfung fand im Jahr 2018 statt. Während der laufenden Baumaßnahme zur Brückenverstärkung werden quartalsmäßige Sonderprüfungen hinsichtlich Rissbildung der Längsträger durchgeführt.

L 3452, Unterführung Lahn und DB in Gräveneck

Bei dem Brückenbauwerk ist die Restnutzungsdauer im Jahr 2015 abgelaufen. Auf der Grundlage einer statischen Nachberechnung im Jahr 1980 wurde das Bauwerk auf 12 t für den Allgemeinverkehr und 16 t für den Busverkehr lastbeschränkt. Im Jahr 1997 folgte aufgrund des sanierungsbedürftigen Bauwerkszustands eine weitere Abstufung des Bauwerks, so dass nur noch Fahrzeuge

mit einem zulässigen Gesamtgewicht von max. 9 t das Bauwerk nutzen können. Im Übrigen unterliegt die Brücke der regelmäßigen Bauwerksprüfung nach DIN 1076, in der Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit überprüft, bewertet und dokumentiert werden. Die letzte Einfache Prüfung fand im Jahr 2018 statt, die nächste Hauptprüfung erfolgt im Jahr 2021. Die Planungen für einen Ersatzneubau sind weit fortgeschritten.

Frage 10. Wie beurteilt die Hessische Landesregierung den gesamten Zustand der Hessischen Brückenbauwerke in ihrer Zuständigkeit?

Betrachtet man die Gesamtheit der hessischen Brücken an Bundes- und Landesstraßen, ist festzuhalten, dass sich der weit überwiegende Teil der Bauwerke in einem guten und befriedigenden Zustand befindet. Bauwerke, die als dringend sanierungsbedürftig eingestuft sind, haben einen geringen Anteil von ca. 10 %. Gemessen an dem allgemeinen Bauwerkszustand sowie der Verfügbarkeit der Bauwerke kann man den Gesamtzustand der Hessischen Brücken daher als „gut“ bezeichnen.

Wiesbaden, 22. März 2021

Tarek Al-Wazir

Anlagen

Lastbeschränkte Brücken im Zuge von Bundesstraßen							Februar 2021
Nr.	Straße	Bauwerksname Unterführung (UF), Überführung (UEF)	Art der Einschränkung (Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (t zGG))	Einschränkung seit	Projekt	voraussichtlicher Projektabschluss (Stand 02/2021)	Kostenschätzung (Mio. €)
1	B 40	UF Wickersbach bei Flörsheim am Main/Wicker	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2000	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
2	B 451	UF Werra in Witzenhausen	Verbot für KFZ über 12 t zGG und über 8 Tonnen Achslast	1986	Ersatzneubau	2031	9,00
3	B 451	UF Fußweg in Witzenhausen	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2000	Instandsetzung	2032	0,25
						Summe Kostenschätzung	9,24

Lastbeschränkte Brücken im Zuge von Landesstraßen							Februar 2021
Nr.	Straße	Bauwerksname Unterführung (UF), Überführung (UEF)	Art der Einschränkung Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (t zGG))	Einschränkung seit	Projekt	voraussichtlicher Projektabschluss (Stand 02/2021)	Kostenschätzung (Mio. €)
1	L 3003	UF DB -Frankfurter Berg in Frankfurt/Berkersheim	Verbot für KFZ über 16 t zGG	1953	Ersatzneubau	2021	5,68
2	L 3011	UF Dattenbach bei Eppstein/Ehlhalten	Verbot für KFZ über 12 t zGG	1998	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
3	L 3020	UF Lahn bei Runkel	Verbot für KFZ über 3 t zGG	2008	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
4	L 3022	UF Tiefenbach bei Beselich/Niedertiefenbach	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2010	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
5	L 3027	UF Dattenbach bei Eppstein/Ehlhalten	Verbot für KFZ über 16 t zGG	1998	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
6	L 3027	UF DB in Niedernhausen	Vollsperrung	Sep. 2020	Ersatzneubau	2023	13,50
7	L 3033	UF Wisper bei Heidenrod/Geroldstein	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2014	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
8	L 3044	UF Leyenbach in Greifenstein/Odersberg	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2011	Instandsetzung	mittel- bis längerfristig	0,40
9	L 3044	UF Kallenbach bei Löhnberg/Obershausen	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2003	Ersatzneubau	2024	0,43
10	L 3046	UF Elbbach bei Elbtal/Dorchheim	Verbot für KFZ über 16 t zGG	1991	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
11	L 3046	UF Steinbach bei Heuchelheim	Verbot für KFZ über 16 t zGG	1953	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
12	L 3064	UF Rodau bei Mühlheim a.M./Lämmerspiel	Verbot für KFZ über 12 t zGG	1991	Ersatzneubau	2022	0,55

13	L 3067	UF Schlierbach in Schlierbach	Verbot für KFZ über 6 t zGG	2010	Ersatzneubau	2022	0,75
14	L 3115	UF Katzengraben bei Groß-Zimmern	Verbot für KFZ über 16 t zGG	1999	Anpassung im Zuge des Radwegausbaus	2023	1,69
15	L 3137	UF Ratsgraben bei Hungen	Verbot für KFZ über 12 t zGG	1993	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
16	L 3149	UF Olmes bei Borken	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2010	Ersatzneubau	2022	0,95
17	L 3155	UF Geis in Salzberg	Verbot für KFZ über 9 t zGG	1998	Ersatzneubau	2022	1,20
18	L 3185	UF Nidder in Gedern/Steinberg	Verbot für KFZ über t zGG Fahrbahneinengung	2011 2007	Ersatzneubau	2022	0,48
19	L 3188	UF Wäschbach bei Nidda/Unter-Widdersheim	Verbot für KFZ über 16 t zGG Fahrbahneinengung	2015 2016	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
20	L 3193	UF Kälberbach in Büdingen	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2011	Ersatzneubau	2022	0,52
21	L 3207	UF Ramholzbach in Schlüchtern/Vollmerz	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2012	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
22	L 3214	UF Elbe bei Züschen	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2010	Ersatzneubau	2021	0,41
23	L 3222	UF Eder in Altenbrunslar	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2000	Verstärkung	2025	1,00
24	L 3233	UF Mühlbach in Wilhelmshausen	Verbot für KFZ über 9 t zGG	1996	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
25	L 3249	UF Vocke in Dinkelberg	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2008	Ersatzneubau	2023	0,25
26	L 3249	UF Vocke in Dinkelberg	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2008	Ersatzneubau	2023	0,25
27	L 3251	UF des Nessebach bei Wommen	Verbot für KFZ über 12 t zGG	1975	Ersatzneubau	2024	0,33
28	L 3270	UF Usbach bei Neuanspach/Westerfeld	Verbot für KFZ über 3 t zGG Verbot für KFZ über 16 t zGG	1990 2000	Ersatzneubau	2022	0,50

29	L 3373	UF Aarbach bei Aarbergen/Michelbach	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2007	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
30	L 3375	UF Wiesbach bei Grävenwiesbach/Mönstadt	Verbot für KFZ über 16 t zGG	1987	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
31	L 3408	UF Liebersbach in Birkenau	Verbot für KFZ über 16 t zGG	2016	Ersatzneubau	2021	0,64
32	L 3429	UF Haune bei Magrethenhaun	Verbot für KFZ über 12 t zGG	2000	kein dringender Handlungsbedarf	—	—
33	L 3443	UF Bracht bei Birstein/Hettersroth	Verbot für KFZ über 16 t zGG Fahrbahneinengung	1963 2020	Ersatzneubau	2023	0,70
34	L 3445	UF Krebsbach in Neuberg/Rüdigheim	Verbot für KFZ über 16 t zGG Fahrbahneinengung	2010 2012	Ersatzneubau	2022	0,27
35	L 3448	UF Emsbach bei Eschhofen	Verbot für KFZ über 9 t zGG	1995	Ersatzneubau	2023	0,20
36	L 3448	UF Lahn in Runkel/Dehrn	Verbot für KFZ über 16 t zGG	1953	Ersatzneubau	2023	0,41
37	L 3452	UF Lahn u. DB bei Gräveneck	Verbot für KFZ über 16 t zGG Verbot für KFZ über 9 t zGG	1980 1997	Ersatzneubau	2025	4,44
						Summe Kostenschätzung	35,55