



HESSISCHER LANDTAG

12. 05. 2026

Plenum
Plenum

Antrag

Fraktion der AfD

Brückendrama in Hessen ohne Ende: Odenwaldtempo auch bei Schindbergbrücke und am Kapperweg?

Der Landtag wolle beschließen :

1. Der Landtag stellt fest, dass die Fälle der Schindbergbrücke in Bischofsheim, von der Ende März Betonteile auf die darunterliegende Bahnstrecke stürzten, sowie der Bahnbrücke am Kapperweg in Oestrich-Winkel exemplarisch zeigen, dass auch Bauwerke in kommunaler Baulast erhebliche Auswirkungen auf überörtliche Verkehrsverbindungen entfalten können.
2. Der Landtag stellt fest, dass in beiden Fällen ein erheblicher Sanierungs- beziehungsweise Erneuerungsbedarf bereits seit längerer Zeit öffentlich bekannt war und ein frühzeitiges planerisches, bauliches und koordiniertes Handeln erforderlich gewesen wäre. Der Vorfall an der Schindbergbrücke führte bereits zu erheblichen Einschränkungen im Regional- und Güterverkehr; bei der Brücke am Kapperweg ist der bauliche Zustand nach Presseberichten vom 6. Mai 2026 kritisch. Gleichwohl kann ein naheliegendes Zeitfenster während einer ohnehin vorgesehenen Sperrung der rechtsrheinischen Bahnstrecke voraussichtlich nicht genutzt werden, sodass für die Brückenerneuerung eine erneute Sperrung der Bahnstrecke nötig wird.
3. Der Landtag stellt fest, dass dies ein strukturelles Defizit bei Risikotransparenz, Priorisierung und frühzeitige Planung kommunaler Brücken mit überörtlicher Verkehrsbedeutung offenlegt. Wenn notwendige Maßnahmen trotz bekannter Schäden und vorhandener Sperrfenster nicht zeitnah umgesetzt werden können, weil Planungsfristen und Ausschreibungsverfahren nicht rechtzeitig abgeschlossen sind, oder der Kommune schlicht die Mittel fehlen, spricht dies für eine Vereinfachung, bessere Koordinierung und Beschleunigung der Verfahren sowie für weitergehende Unterstützung durch das Land für solche verkehrskritischen Bauwerke.
4. Der Landtag stellt fest, dass die Landesregierung sich zwar nicht an die Stelle der kommunalen Baulasträger setzen kann, wohl aber dafür Verantwortung trägt, dass an Schnittstellen zu Bahnstrecken, Bundes- und Landesstraßen die Voraussetzungen für frühzeitige Risikotransparenz, geordnete Kommunikation und wirksame Unterstützung geschaffen werden.
5. Der Landtag stellt fest, dass die Landesregierung selbst eingeräumt hat, über kein belastbares landesweites Lagebild zum Zustand kommunaler Brücken zu verfügen. Die Fälle Schindbergbrücke und Kapperweg zeigen exemplarisch ein Steuerungsdefizit bei Risikotransparenz, Priorisierung und Koordination zwischen Land, Kommunen und weiteren Infrastrukturträgern.
6. Der Landtag stellt fest, dass eine Verkehrspolitik, die immer neue Mittel in Vergünstigungen und Angebotserweiterungen lenkt, zugleich aber keine wirksamen Instrumente für die frühzeitige Erkennung und Behandlung netzkritischer Infrastrukturrisiken vorhält, die die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Transitland Hessen gefährdet und ihre eigenen Ziele verfehlen.
7. Der Landtag fordert daher die Landesregierung auf, gemeinsam mit Hessen-Mobil und den kommunalen Spitzenverbänden unverzüglich ein landesweites Lagebild zum baulichen Zustand kommunaler Brücken in Hessen zu erstellen, soweit diese wegen ihrer strategischen Bedeutung für die Vernetzung von Bahnstrecken, Bundes- oder Landesstraßen von besonderer Relevanz sind.

8. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, gemeinsam mit Hessen-Mobil und den kommunalen Spitzenverbänden ein verbindliches Verfahren zur beschleunigten Priorisierung und Sanierung strategisch besonders wichtiger kommunaler Brücken zu entwickeln und Genehmigungs- und Förderverfahren zu beschleunigen.
9. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, dem Landtag zu berichten, welche Maßnahmen sie aus dem Vorfall an der Schindbergbrücke und dem Beispiel Kapperweg für den präventiven Umgang mit kommunalen Bauwerken an überörtlich bedeutsamen Verkehrsschnittstellen ableitet.
10. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, dem Landtag zu berichten, ob sie auch bei der Schindbergbrücke und der Eisenbahnbrücke am Kapperweg das vom Verkehrsminister oft zitierte „Odenwaldtempo“ als Maßstab anlegen wird.

Begründung:

Erfolgt mündlich.

Wiesbaden, 11. Mai 2026

Der Parlamentarische Geschäftsführer:
Dr. Frank Grobe