

**Kleine Anfrage****Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 29.11.2021****Sperrung der Taubensteinbrücke****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Die Taubensteinbrücke der B 49 bei Wetzlar wurde am 19. November für Lkw-Verkehr (ab 3.5 Tonnen) gesperrt. Bei Bauarbeiten, die seit Oktober 2020 andauern, wurden an der Brücke Risse festgestellt. Für den Schwerlastverkehr wird die Brücke voraussichtlich bis Frühjahr 2022 nicht nutzbar sein.

Die Situation erinnert an die Salzachtalbrücke. Auch dort wurden Risse entdeckt und Fehler bei den Baumaßnahmen führten zu einer teilweisen Sperrung. Nachdem Stücke der Brücke abgebrochen waren und der Brückenbau sich abgesetzt hatte, wurde die Salzachtalbrücke inzwischen gesprengt und Hessen fehlt eine wichtige Autobahnverbindung. Auch die B 49 gilt als wichtige Verbindung in Mittelhessen und verbindet die A 45 mit Limburg und der A 3. Erneut wird marode Infrastruktur zu einem Problem. Auch wenn die Standsicherheit nicht gefährdet sein soll, geben die Vorkommnisse Anlass zur Sorge. Für Pendler und Lkw-Fahrer werden die kommenden Monate zu einer Belastungsprobe.

**Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:**

Um evtl. Einschränkungen der Befahrbarkeit frühzeitig identifizieren und Risiken für den Verkehr ausschließen zu können, werden regelmäßige Brückenprüfungen und gegebenenfalls statische Nachrechnungen sowie Sonderprüfungen durchgeführt. Wenn Brücken den nach der Straßenverkehrsordnung zulässigen Verkehr (bis 44 Tonnen) nur eingeschränkt tragen können oder ein Risiko verminderter Tragfähigkeit nicht ausgeschlossen werden kann, müssen sie durch Verkehrsschilder entsprechend last- oder durchfahrtsbeschränkend gekennzeichnet werden. Vor diesem Hintergrund der jeweiligen Beschränkungen sind alle Brücken - entsprechend der Beschilderung - sicher befahrbar.

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

Frage 1. Wie war der bisherige Zustand der Brücke und wurde dieser durch regelmäßige Kontrollen geprüft?

Die Taubensteinbrücke mit dem Baujahr 1963 weist einen dem Alter und der Konstruktion entsprechenden bauart- und bauzeitbedingten Erhaltungszustand auf. Die vorgeschriebenen Brückenprüfungen nach DIN 1076 werden regelmäßig durchgeführt.

Angesichts der enorm gestiegenen Verkehrslasten und Verkehrsmengen der letzten Jahrzehnte sowie der Einflüsse durch Tausalzeinsatz und ungünstige Umweltbedingungen wurde die Instandsetzung und Verstärkung der Brücke erforderlich. Aufgrund des Alters und Zustands des Bauwerks und der anstehenden Verstärkungsmaßnahmen wurde Hessen Mobil von den eingeschalteten Gutachtern eine Überprüfung des Bauwerks in einem engeren Turnus bis zum Abschluss der Ertüchtigungsmaßnahmen empfohlen. Diese zusätzlichen Sonderprüfungen erfolgen seit August 2020 im Abstand von drei Monaten.

Frage 2. Wann und durch wen wurden die Risse im Brückenbau entdeckt?

Die neu entstandenen Risse wurden erstmals bei der Kontrolle am 17. November 2021 durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Bereich der Bauwerksprüfung von Hessen Mobil festgestellt.

Frage 3. Wann, durch wen und auf welcher Erkenntnisgrundlage wurde die Entscheidung getroffen, die Brücke für den Schwerlastverkehr zu sperren?

Wegen der festgestellten Risse sperrte Hessen Mobil als zuständige Fachbehörde am 22. November 2021 die Taubensteinbrücke für den Lkw-Verkehr (Schwerverkehr ab 3,5 Tonnen) in beide Fahrrichtungen. Die Sperrung erfolgte vorbeugend, um die Ursachen sowie die Auswirkungen der aufgetretenen Risse auf die Tragfähigkeit der Brücke zu überprüfen und Risiken für die Verkehrsteilnehmer ausschließen zu können.

Frage 4. Welche Baumaßnahmen wurden an der Brücke bereits vorgenommen?

Bisher wurden im Rahmen der regulären Bauwerkerrhaltung erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt. Dies betrifft u.a. Austauschteile wie beispielsweise die sogenannten Übergangskonstruktionen an den Brückenenden sowie den Belag und die Abdichtung der Fahrbahn.

Im Zuge der jetzigen Baumaßnahme wurden als Vorabmaßnahme Schadstellen instandgesetzt. Zusätzlich wurden die Entwässerungsleitungen am Brückenüberbau erneuert. Aktuell erfolgt die statische Ertüchtigung der Brücke für die gestiegenen verkehrlichen Anforderungen. Zusätzlich werden die Brückenkappen und der Fahrbahnbelag erneuert.

Frage 5. Welche Unternehmen sind an den Baumaßnahmen an der Stelle beteiligt, an der die Risse entdeckt wurden?

Frage 6. Lässt sich ausschließen, dass die Risse durch einen Fehler der an den Baumaßnahmen beteiligten Unternehmen verursacht wurden?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Aus fachlicher Sicht lässt es sich ausschließen, dass die Risse durch einen Fehler der an den Baumaßnahmen beteiligten Unternehmen verursacht wurden.

Frage 7. Wann rechnet die Landesregierung mit einer Behebung der Situation und einer Freigabe für den Schwerlastverkehr?

Hessen Mobil geht nach heutigem Stand davon aus, dass die Freigabe für den Schwerverkehr spätestens in drei Monaten erfolgen kann.

Frage 8. Wie viele zusätzliche Kilometer müssen Lkw-Fahrer durch die Umleitungen aufgrund der Sperrung der Brücke zurücklegen?

Die zusätzliche Streckenlänge beträgt ca. 5,5 km.

Frage 9. Wie viele Brücken in Hessen sind aktuell für den Schwerlastverkehr gesperrt?

Aktuell sind in Hessen 41 Bauwerke für den Schwerlastverkehr gesperrt. Für 23 Bauwerke davon ist der Ersatzneubau bzw. die Verstärkungsmaßnahme in der Zeit bis Ende des Jahres 2025 vorgesehen. 15 der 41 Brückenbauwerke liegen in Streckenabschnitten untergeordneter Verkehrsbedeutung und sind für den regelmäßigen Verkehr dauerhaft und hinreichend belastbar und/oder verfügen im Bedarfsfall über geeignete Umfahrungsmöglichkeiten. Bei drei Brückenbauwerken sind die Erhaltungsmaßnahmen längerfristig geplant.

Frage 10. Bei wie vielen Brücken, die aktuell für den Schwerlastverkehr gesperrt sind, gibt es Risse im Brückenbau?

Technologiebedingt ist bei jeder Stahlbetonbrücke mit Rissen zu rechnen, da die volle Tragwirkung des Stahlbetons erst durch die Bildung von feinen Rissen aktiviert wird. Allerdings dürfen nach den Regeln der Technik zulässige Rissbreiten nicht überschritten werden, um eine Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit und Tragfähigkeit der Brücke zu vermeiden. Erst durch die fachliche Analyse über die Lage, Orientierung und Ausprägung der Risse können Rückschlüsse auf das Tragverhalten gezogen und gegebenenfalls erforderliche technische Maßnahmen abgeleitet werden.

Wiesbaden, 20. Dezember 2021

**Tarek Al-Wazir**