



HESSISCHER LANDTAG

30. 10. 2025

Kleine Anfrage

**Martina Feldmayer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) und
Katy Walther (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) vom 16.05.2025**

Sperrung der Talbrücke der B 45 bei Bad König

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragestellerinnen:

Die Talbrücke der Bundesstraße (B) 45 über die Mümling und die Odenwaldbahn bei Bad König ist seit 29.04.2025 für alle Verkehrsteilnehmenden gesperrt. Seit 14.05.2025 ist auch die Bahnstrecke unter der Brücke gesperrt. Dies stellt eine gewaltige Belastung für Pendlerinnen und Pendler, die Anwohnerinnen und Anwohner der Umleitungsstrecken, die Wirtschaft und die gesamte Region dar.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Am 29.04.2025 wurde die Talbrücke im Zuge der B 45, die die Bahnstrecke und die Mümling bei Bad König/Zell überführt, zur Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden in beide Fahrrichtungen gesperrt. Grund dafür waren aufgetretene Risse im Beton, die bei Brückenprüfungen (Sonderprüfung am 28. und 29.04.2025) festgestellt wurden. Bis zu diesen Sonderprüfungen waren die Überwachungsmaßnahmen an der Brücke unauffällig.

Nach Untersuchung des Brückenbauwerks und als Resultat einer gemeinschaftlichen fachlichen Bewertung der vorliegenden Ergebnisse durch die Deutsche Bahn AG und Hessen Mobil musste wenige Tage nach der Brückensperrung auch die unter dem Bauwerk verlaufende Bahnstrecke und der verlaufende Radweg für den Verkehr gesperrt werden.

Der Landesregierung ist bewusst, dass die Vollsperrung der B 45 und die damit verbundene Umleitung einen schweren Einschnitt darstellt, der eine tägliche Zusatzbelastung für die Menschen vor Ort mit sich bringt. Mit Feststellung der Längsrisse an der Talbrücke wurde unmittelbar nach der Vollsperrung die leistungsfähigste Umleitungsstrecke durch Beschilderung ausgewiesen, so dass alle Ortsteile erreichbar sind. Die Landesregierung verfolgt den schnellstmöglichen Ersatzneubau zur Wiederherstellung einer durchgehenden, leistungsfähigen Verbindung, um die Auswirkungen der Sperrung zeitlich auf ein Minimum zu begrenzen. Alle Beschleunigungspotenziale für die Wiederinbetriebnahme der Brücke sollen genutzt werden, darüber herrscht auch Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsministerium.

Ein Ersatz der Brücke ist unumgänglich. Der Ersatzneubau befand sich bereits im mittelfristigen Erhaltungsprogramm von Hessen Mobil, so dass erste planerische Schritte bereits im Jahr 2024 eingeleitet wurden. Aufgrund der sofortigen Sperrung der Brücke ist eine vollkommen neue Situation entstanden. Den neuen Rahmenbedingungen wird Rechnung getragen werden, indem Hessen Mobil und das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMVWV) unter Einbindung der betroffenen Stellen alle Maßnahmen zur Beschleunigung der Planungs- und Bauzeit identifizieren und nutzen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz wie folgt:

Frage 1 In der Antwort auf unseren Dringlichen Berichtsantrag „Brückenbauwerke in Hessen“, Drucksache 21/1358, vom 20.11.2024 hieß es, keine Brücke falle in den nächsten Jahren aus der Nutzung. Bis zu den Untersuchungen am 28. und 29.04.2025 wurde der Zustand des Bauwerks offiziell als gut bewertet. Nun, kurz drauf, ist sie akut einsturzgefährdet und voll gesperrt. Wie kam es zu der offensichtlichen Fehleinschätzung?

- Frage 2 Bei welchen weiteren Brückenbauwerken muss das Ministerium seine Einschätzung zu deren Zustand noch korrigieren?
- Frage 3 Welche Änderungen müssen an den Kontroll- und Bewertungsverfahren vorgenommen werden, um Vollsperrungen quasi „über Nacht“ in Zukunft zu vermeiden?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bauwerk wurde im sogenannten „Spannblockverfahren“ hergestellt. Erst seit einem Schadensfall in Brandenburg im Jahr 2021 ist bekannt, dass diese Bauweise Sicherheitsdefizite aufweisen kann. Dies wurde durch das Bundesverkehrsministerium veröffentlicht. Charakteristisch hierfür sind Korrosionsvorgänge, die am Spannstahl zunächst unbemerkt im Inneren der Betonkonstruktion stattfinden und erst nach weiterem Fortschreiten durch Rissbildungen an der Betonoberfläche sichtbar werden. In Bad König wurde eine entsprechende Rissbildung bei einer Brückenprüfung Ende April 2025 erstmals identifiziert. Daraufhin hat Hessen Mobil umgehend gehandelt.

Die B 45-Talbrücke bei Bad König wurde seit Bekanntwerden dieses Schadensmechanismus engmaschig überwacht und untersucht (Sonderprüfungen, Spannstahlbehebungen und rechnerische Untersuchungen). Insofern handelt es sich bei der Einschätzung aus dem vergangenen Jahr nicht um einen Fehler, sondern um eine Bewertung des Zustands mit dem Erkenntnisstand zum entsprechenden Zeitpunkt.

Es gilt festzuhalten, dass die Schäden bei der B 45-Talbrücke-Bad König rechtzeitig erkannt worden sind, um die aus Gründen der Sicherheit und Ordnung notwendige Brückensperrung zu veranlassen, ohne dass es während des Betriebs zu größeren Schäden oder im Extremfall zu einer Havarie kam. Da die Bauwerksprüfung ihren Zweck erfüllt hat, müssen keine Änderungen an den Kontroll- und Bewertungsverfahren vorgenommen werden.

Dass Brücken außer Betrieb genommen werden, lässt sich nicht ausschließen. Wenn im Zuge einer Bauwerksprüfung Schäden festgestellt werden, die mit einem Tragsicherheitsdefizit verbunden sind, ist es die Pflicht des Straßenbulasträgers, die notwendigen Maßnahmen für Sicherheit und Ordnung umzusetzen. Dies gilt für alle Brücken, für die das Land Hessen zuständig ist, unabhängig von der Bauart.

- Frage 4 Die zuständige Staatssekretärin konnte in der Hessenschau vom 08.05.2025, also zwei Wochen nach der Sperrung, nicht einmal einen ungefähren Zeitplan für den Ersatzneubau skizzieren. Wann wird die Landesregierung die Menschen vor Ort über Unterstützung und einen Zeitplan der Maßnahmen informieren?

Bevor ein konkreter Zeitplan für den Ersatzneubau genannt werden kann, müssen zahlreiche Randbedingungen geklärt werden. Für die erfolgte Wiederaufnahme des Bahnbetriebs und die Freigabe des unter der Straßenbrücke verlaufenden Mümlingtal-Radwegs wurde zuerst der Abriss der Brücke zeitnah umgesetzt und sodann die gesamte Bahnanlage der Odenwaldbahn vom Bauschutt befreit sowie vermessen. Zur Bauvorbereitung des Abbruchs wurden im Vorfeld unter Hochdruck zum Beispiel für die Baustellenlogistik eine Rampe zur B 45 und eine Zuwegung über die Mümling geplant, es mussten artenschutzrechtliche Maßnahmen eingeleitet und Baustoffuntersuchungen durchgeführt werden und es wurden zahlreiche Abstimmungen mit den Fachbehörden vorgenommen.

Es wurden alle Optionen geprüft, wie die B 45 schnellstmöglich wieder unter Verkehr gesetzt werden kann. Hierbei sollen alle zur Verfügung stehenden Beschleunigungspotenziale genutzt werden. Die Ausschreibung für den Neubau wurde Anfang August (32. Kalenderwoche) veröffentlicht. Da es sich um eine funktionale Ausschreibung, die den Firmen die Bewerbung eigener innovativer Konzepte für die Planung und den Neubau ermöglicht, handelt und bei der die Bauzeit ebenfalls ein Wertungskriterium darstellt, gibt es erst mit der Erteilung des Zuschlags voraussichtlich zum Ende des Jahres 2025 einen belastbaren Zeitplan mit einem avisierten Freigabetermin.

Über die zwischenzeitlich erfolgreich durchgeführte Sprengung sowie den dafür vorgesehenen Zeitplan informierte Herr Minister Mansoori zusammen mit Hessen Mobil im Vor-Ort-Termin am 04.06.2025 alle Medienvertreterinnen und -vertreter sowie interessierten Bürgerinnen und Bürger. Die Bürgerinnen und Bürger sind und werden direkt in die Kommunikation eingebunden, indem Folgendes angeboten wird beziehungsweise wurde:

- Bürgerversammlung der Stadt Bad König am 11.06.2025 zur ausführlichen Information im Vorfeld der geplanten Brückensprengung, insbesondere auch zur Evakuierung und Betreuung der Betroffenen,
- regelmäßige Folgeveranstaltungen zum aktuellen Informationsaustausch, auch zum Beispiel mit Beteiligung von regionalen Unternehmen,

- telefonische Hotline zum Regionalbüro Südhessen,
- Einrichtung eines Informationskanals über WhatsApp für das Projekt von Hessen Mobil sowie
- Einrichtung einer Projektseite und einer FAQ-Reihe mit regelmäßigen Updates auf der Website von Hessen Mobil.

Darüber hinaus finden enge Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium, dem Landkreis und den Städten sowie deren Behörden, der Bahn und der VIAS GmbH im Rahmen der Taskforce statt. In gemeinsam initiierten Bürgerversammlungen wird regelmäßig über die anstehenden Maßnahmen informiert. Regionale Verbände und Unternehmen können jederzeit über E-Mail-Kontakt und per Telefon an Hessen Mobil herantreten.

Frage 5 Wie plant die Landesregierung, die Einwohnerinnen und Einwohner von Zell von Schleichverkehren auch durch Lkw durch ihren Ort zu entlasten, die die offizielle Umleitung umgehen?

Für die Ortsdurchfahrt von Zell besteht ein ausgeschildertes Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen (mit Ausnahmen für „Be- und Entlader“ sowie dem Linienverkehr). Die Überwachung wird von den zuständigen Ordnungs- und Polizeibehörden vorgenommen.

Frage 6 Wie unterscheidet sich konkret die Arbeit der neuen Taskforce Brückenbau bei Hessen Mobil im Vergleich zu derjenigen, die bereits 2015 gegründet wurde?

Die im Jahr 2015 gegründete Taskforce Brückenbau war eine interne Organisationseinheit von Hessen Mobil, die konzentriert die Planung und den Neubau mehrerer Brücken in Hessen vorangetrieben hat. Die Taskforce im Zusammenhang mit B 45 Talbrücke bei Bad König ist eine projektbezogene, verwaltungsübergreifende Einheit, in der projektbeteiligte Entscheider direkt und auf kurzem Wege den schnellstmöglichen Abriss sowie den Ersatzneubau der Brücke ermöglichen sollen.

Frage 7 Welche Rückschlüsse aus den Brückensperrungen in ganz Deutschland zieht die Landesregierung für die Ertüchtigung paralleler Infrastrukturen wie der Odenwaldbahn?

Frage 8 Wie stellt sich vor dem Hintergrund der Brückensperrung der konkrete Zeitplan für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen der Erbacher Erklärung zum Ausbau und zur Elektrifizierung der Odenwaldbahn dar, die eine Entlastung der Straßen- und Brückeninfrastruktur im Odenwald bewirkt?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich besteht zwischen dem Sanierungs- und Modernisierungsbedarf von Brücken und einem Neu- und Ausbaubedarf der Infrastruktur kein sachlicher und fachlicher Zusammenhang. So verhält es sich auch bei der Sperrung der Zeller Brücke und dem Ausbau der Odenwaldbahn. Der Zeitplan der Planung und Realisierung der Ausbaumaßnahmen und Elektrifizierung der Odenwaldbahn wird durch den Abriss und Ersatzneubau der Zeller Brücke nicht berührt.

Das Land hat zur Umsetzung von Maßnahmen der Erbacher Erklärung (unter anderem Verlängerung von Bahnsteigen, Bau zusätzlicher Kreuzungsbahnhöfe) und des im Nachgang erstellten Elektrifizierungskonzepts des RMV durch Teilelektrifizierung und batterieelektrische Fahrzeuge Ende 2024 eine Vereinbarung für die Durchführung der Planung mit der bundeseigenen DB InfraGO AG als zuständiger Vorhabenträgerin abgeschlossen. Aufgrund der Regelungen des derzeit bestehenden Verkehrsvertrags des RMV kann dabei eine Umstellung des Betriebskonzeptes einschließlich der Umstellung auf batterieelektrische Fahrzeuge nicht vor Ablauf des Verkehrsvertrags erfolgen. Hinzu kommt, dass der weitere zeitliche Ablauf auch vom erforderlichen Umfang des Baurechtsverfahrens für das Ausbau- und Elektrifizierungsvorhaben Odenwaldbahn abhängt und erst im Rahmen der Durchführung der Verfahren verlässlich prognostiziert werden kann.

Frage 9 Ein weiteres Bauwerk im Odenwald wird laut HMWVW zurzeit näher untersucht. Aus welchem Grund und um welches Bauwerk handelt es sich?

An der B 45 Unterführung Mümling bei Bad König wurden aufgrund des eingebauten, als spannungsrissskorrosionsgefährdet eingeschätzten Spannstahls entsprechende Proben entnommen. Im Ergebnis kann das Bauwerk, unter der Bedingung jährlicher Sonderprüfungen, weiterbetrieben werden. Vor dem Abbruch der alten Brücke wird eine Behelfsumfahrung im Zuge der Bundes

straße B 45 samt Behelfsbrücke über die Mümling geschaffen. Der Bau der Behelfsumfahrung über die Mümling hat am 20.08.2025 begonnen. Der Abbruch der alten Brücke und deren Ersatzneubau soll im Jahr 2026 erfolgen.

Frage 10 Wird es, auch vor dem Hintergrund der Sperrung der Talbrücke der B 45, eine feste Bindung von Mitteln aus dem Straßenbauhaushalt, von Planungs- und Kontrollkapazitäten bei Hessen Mobil für die Sanierung von Brückenbauwerken geben, um die Sicherheit von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern beim Befahren und Betreten zu garantieren?

Es besteht keine Veranlassung, an der Sicherheit von Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern beim Befahren und Betreten der hessischen Brücken zu zweifeln. Um das Sicherheitsniveau fortlaufend zu überwachen, werden Bauwerksprüfungen innerhalb der durch DIN 1076 geregelten Fristen (alle sechs Jahre: Hauptprüfung, alle drei Jahre: sogenannte „einfache Prüfung“) umgesetzt. Da bestimmte Schadensmechanismen sich nicht über mehrere Jahre, sondern auch innerhalb kürzerer Zeitspannen entwickeln, wird der Turnus der regelmäßigen Brückenprüfungen in solchen Fällen auf der Grundlage ingenieurtechnischer Bewertungen verdichtet, indem Brückenprüfungen aus besonderem Anlass vorgesehen werden, wie auch in Bad König. In besonderen Fällen mit Schadensmechanismen, die sich beispielsweise innerhalb sehr kurzer Zeitspannen oder auch spontan entwickeln können, kann es auch notwendig werden, den Prüfturnus weiter zu reduzieren, gegebenenfalls bis zu Dauerüberwachungen mittels Monitoringsystemen. Sowohl die B 45 Talbrücke bei Bad König als auch die vier anderen Brücken dieser Art wurden, beziehungsweise werden, mindestens jährlich sondergeprüft.

Die Landesregierung hat sich zur Verstetigung der Investitionen in den Landesstraßenbau (inklusive Ingenieurbauwerke) bekannt. Dabei soll der Grundsatz „Erhaltung vor Neubau“ beibehalten werden. Auch beim Bund setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass eine ausreichende Finanzierung gesichert ist, um den im Mittel guten Bauwerkszustand bei hessischen Bundesstraßen mindestens auf gleichbleibendem Niveau zu halten.

Um notwendige Ersatzneubauten künftig möglichst schnell realisieren zu können, wird die Landesregierung mit dem Vorgehen in Bad König und einer Begleitdokumentation pilothaft einen Rahmen entwickeln, um die durch die aktuelle Gesetzgebung geschaffenen Beschleunigungspotenziale in der Planung sowie der baulichen Umsetzung größtmöglich auszuschöpfen.

Wiesbaden, 29. Oktober 2025

Kaweh Mansoori