

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Hans-Michael Goldmann, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/6680 –**

Mainausbau und damit verbundene Probleme mit vorhandenen Brücken**Vorbemerkung der Fragesteller**

Eine moderne, leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für ein produktives und wettbewerbsfähiges Europa, für wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand. Die zukünftig vorhandene Infrastruktur ihres Wasserstraßen- netzes ist der entscheidende Parameter für die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschifffahrt. Die deutschen Binnenwasserstraßen gehören neben dem Schien- und Straßennetz zu den bedeutendsten Güterverkehrswegen in Europa. In der Regel bestimmen Wasserstraßenstandards die möglichen Schiffsgrößen und damit auch die Kosten des Binnenschifftransports. Im europäischen Was- serstraßen- netz ist aufgrund zahlreicher lokaler oder großräumlicher Engpässe gerade die zentrale Voraussetzung einheitlicher Standards auf weiten Netzab- schnitten nicht erfüllt. Dies gilt sowohl für die erforderliche Abladetiefe als auch für Brückendurchfahrtshöhen für Container- und Personenverkehre. Aus diesen Gründen wird derzeit auch der Main ausgebaut, so dass dieser eine Ab- ladetiefe von 2,70 Meter haben wird.

Inzwischen ist der Ausbau so gut wie abgeschlossen, doch der endgültige Ab- schluss und die Bereitstellung der Wasserstraße für den Verkehr kann aufgrund von diversen Brücken, die aufgrund ihrer Höhe eine Gefahr für den Schiffsver- kehr darstellen, und aufgrund des Ausbauzustandes zwischen Lenkfurt und Würzburg nicht vollzogen werden. Der Verlust eines modernen Binnenschiffes für die Minderabladung von 30 Zentimetern beträgt rund 360 Tonnen und da- mit 18 Prozent der Frachteinnahmen. Hochgerechnet auf ein Jahr ergibt dies eine Summe von zirka 20 Mio. Euro pro Schiff. Da der Güterverkehr auf deut- schen Binnengewässern und vor allem auf dem Main in den letzten zehn Jahren erheblich zugenommen hat und auch in Zukunft weiter wachsen wird, muss so- wohl die Fertigstellung des Wasserstraßen- ausbaus als auch die Behebung des Brückenproblems schnell vorangetrieben werden. Bauwerke, wie zum Beispiel Flussbrücken, müssen sich in einem ordentlichen Zustand befinden und dürfen nicht noch weitere Hemmnisse in der Infrastruktur darstellen, wenn flussbau- liche Maßnahmen vollzogen sind. Zumindest sollte die notwendige Durch- fahrtshöhe für einen 3-lagigen Containertransport gegeben sein.

21 Mainbrücken sind zurzeit durch Schiffsverkehr anfahrgefährdet. So auch der Mainsteg zwischen den Gemeinden Margetshöchheim und Veitshöchheim. Man sollte bei der zu Recht geforderten Absicht, eine Brücke neu zu bauen, die Anliegen der Bewohner nicht außer Acht lassen. Die Bevölkerung Margetshöchheims zum Beispiel ist nach anfänglichen Bedenken mittlerweile auch für einen Brückenneubau, kritisiert jedoch die damit verbundene viel zu lange Rampe, die an beiden Seiten vor die Brücke gebaut wird und den mit 6,7 m viel zu hohen Steg, nicht über Wasser sondern über Land. Beide Maßnahmen würden das Stadtbild beider Gemeinden nachhaltig beschädigen. Hier stellt sich die Frage, ob es möglich ist, Alternativlösungen auszuarbeiten, um mit den Bürgern im Rücken einen schnellen Fortgang des Mainausbaus zu erreichen.

Es ist ohne Zweifel an der Zeit, den Mainausbau rasch abzuschließen und für einen reibungslosen Schiffsverkehrsablauf zu sorgen, doch sollte man dabei die Interessen der angrenzenden Gemeinden und deren Bürger nicht aus den Augen verlieren.

1. Wann wird der vollständige Ausbau des Mains inklusive der Brückenneubauten/-sanierungen endgültig erfolgt sein?

Die Arbeiten zur Vertiefung der Fahrrinne für 2,7 m abgeladene Schiffe sowie die notwendigen Maßnahmen an Brücken werden voraussichtlich bis zum Jahr 2012 andauern. Die erstmals im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) enthaltene Maßnahme zur weiteren Vertiefung des Mains für 3,1 m abgeladene Schiffe von der Rheinmündung bis nach Aschaffenburg wird nach jetzigem Kenntnisstand nicht vor 2014 beendet sein.

2. Wie viele Tonnen werden jährlich durch den Güterverkehr auf dem Main transportiert?

Im Jahr 2006 passierten 22 316 Schiffe (incl. Leerfahrten) die Eingangsschleuse in Kostheim mit einer Gütermenge von 17,8 Mio. t. Ausschlaggebend für die gegenüber den Vorjahren (bis zu 23,5 Mio. t im Jahr 2000) rückläufige Tonnage waren die mehrere Wochen andauernden Behinderungen der Schifffahrt durch Eisbildung.

3. Wie prognostiziert die Bundesregierung das Verkehrsaufkommen des Mains in den nächsten zehn Jahren?

Dem BVWP 2003 liegt eine Prognose für das Jahr 2015 zugrunde. Für den Untermain ist darin ein Verkehrsaufkommen von rund 31 Mio. t prognostiziert.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung den Beschluss des Rates der Europäischen Union vom 29. Oktober 1993, wonach der Ausbau des Mains zu den „vorrangigen Vorhaben von Gemeinschaftsinteresse“ ist?

Die damalige Bundesregierung hat den Mainausbau bereits im BVWP von 1992 berücksichtigt. Dementsprechend wurde der Beschluss des Rates der Europäischen Union vom 29. Oktober 1993 über die Entwicklung eines transeuropäischen Binnenwasserstraßennetzes begrüßt und nachhaltig unterstützt.

5. Wie hat die Bundesregierung diesen Beschluss bis heute umgesetzt, und wie begründet die Bundesregierung, dass vierzehn Jahre nach dem Ratsbeschluss der Ausbau noch nicht abgeschlossen ist?

Um welche Flussbrücken handelt es sich im Einzelnen?

Nachdem der Mainausbau im „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP 1992 enthalten war, wurde mit den Arbeiten begonnen. Aufgrund des Umfangs der Gesamtmaßnahme konnte in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Ressourcen eine schnellere Umsetzung nicht erreicht werden. Die Forderung, die im Artikel 2 der Entscheidung des Rates vom 29. Oktober 1993 enthalten ist, und besagt, dass die vorrangigen Vorhaben von Gemeinschaftsinteresse innerhalb der nächsten 10 Jahre in Angriff genommen werden sollen, wurde erfüllt.

Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.

6. Wie viele Flussbrücken sind in der Bundesrepublik Deutschland anfahrgefährdet oder baufällig, und wann werden diese saniert oder neu gebaut?

Brücken über Flüsse, die Bundeswasserstrassen sind, liegen regelmäßig nicht in der Baulast der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Dementsprechend können hier keine Angaben bezüglich der Aspekte Baufälligkeit, Zeitpunkte für Sanierungen und Neubauten gemacht werden.

Hinsichtlich der Gefährdung dieser Brücken auf Schiffsstoß kann nach derzeitigem Kenntnisstand angegeben werden, dass 126 Flussbrücken, die Bundeswasserstrassen queren, anfahrgefährdet sind. Diese Zahl ist nicht endgültig. Untersuchungen dazu dauern an.

7. Wie viele Flussbrücken sind in der Bundesrepublik Deutschland so beschaffen, dass sie eine optimale Auslastung der Wasserwege, z. B. aufgrund einer zu geringen Durchfahrtshöhe, verhindern?

Um welche Flussbrücken handelt es sich im Einzelnen?

Welche dieser Brücken behindern die Zufahrt zu Binnenhäfen oder anderen für die Binnenschifffahrt bedeutsamen Infrastrukturen?

Bei 39 Flussbrücken ist an einigen Tagen des Jahres eine optimale Nutzung der Wasserstraße nicht möglich, weil die dazu notwendige Durchfahrtshöhe wegen des aktuellen Wasserstandes unterschritten wird.

Diese Zahl würde sich noch erhöhen, wenn man auch die Brücken berücksichtigen würde, die das vorgegebene HSW-Maß (HSW – Höchster Schifffahrts-Wasserstand) nur um wenige Zentimeter verfehlten.

Zu den Flussbrücken im Einzelnen wird auf Anlage 2 verwiesen.

Prinzipiell behindert jede dieser Brücken einen reibunglosen Betrieb der jeweiligen Wasserstraße und damit natürlich auch der entsprechenden Häfen und Umschlagstellen, weil der Nutzen von Engpassbeseitigungen erst dann voll wirksam wird, wenn alle Engpässe innerhalb einer Wasserstraße beseitigt wurden.

8. Welche Brückenbauten/-sanierungen haben für die Bundesregierung Priorität?

Kriterien für eine hohe Priorität sind in erster Linie der Bauwerkszustand von Brücken mit dem daraus resultierenden Sanierungs- und Ersatzinvestitionsbedarf sowie ein qualitativer Erweiterungsbedarf im Zuge steigender verkehrlicher Anforderungen. Soweit möglich wird versucht, qualitative Verbesserun-

gen im Zuge ohnehin erforderlicher Ersatzinvestitionen zu realisieren. Der Zeitpunkt der Investition wird zudem maßgeblich davon bestimmt, dass bei kombinierten Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegen muss.

9. Bis wann, und zu welchen Kosten können bzw. sollen die Brücken neu errichtet oder saniert werden?

Die Brückenbaumaßnahmen werden innerhalb der technischen Programmplanung durchgeführt. Sie sind entweder als Einzelmaßnahmen, Maßnahmenpakete oder im Zuge der Streckenausbauten im Bundeshaushalt veranschlagt und werden jährlich fortgeschrieben.

10. Wie viele Stichkanäle sind in der Bundesrepublik Deutschland so beschaffen, dass sie eine optimale Anbindung von Binnenhäfen, z. B. aufgrund zu geringer Tiefe, verhindern, und um welche Stichkanäle handelt es sich im Einzelnen?

11. Der Ausbau welcher Stichkanäle hat für die Bundesregierung Priorität?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird davon ausgegangen, dass mit den Fragen 10 bis 13 die Stichkanäle im wörtlichen Sinne, also die Stichkanäle des Mittellandkanals gemeint sind, die da sind: Osnabrück, Linden, Misburg, Hildesheim und Salzgitter. Der Stichkanal Ibbenbüren bleibt unberücksichtigt, da es sich nicht um eine Anbindung zu einem Hafen handelt.

Sämtliche Stichkanäle sind mit Europaschiffen befahrbar, so dass die Häfen vom größeren Teil der Binnenschifffahrtsflotte erreicht werden können, wobei in den Stichkanälen Osnabrück, Hildesheim und Linden die Abladetiefen beschränkt sind. Eine Optimierung der Anbindungen ist das Ziel von Ausbaumaßnahmen. Der Ausbau des Stichkanals Misburg wurde dieses Jahr abgeschlossen. Der Streckenausbau im Stichkanal Osnabrück ist zum Teil abgeschlossen und wird planmäßig fortgeführt. Der Ersatz der Schleusen Hollage und Haste im Stichkanal Osnabrück wird zurückgestellt, bis ein neues Konzept für den Hafen Osnabrück vorliegt. Eine neuere Bewertung ist dann erforderlich. Aktuelle Maßnahme ist der Ersatzneubau der Schleuse Bolzum am Stichkanal Hildesheim und die Planungen für den Streckenausbau. Weiterhin soll der Streckenausbau des Stichkanals Salzgitter geplant werden.

12. Bis wann, und zu welchen Kosten können bzw. sollen die Stichkanäle bedarfsgerecht ausgebaut werden?

Der Ausbau der Stichkanäle wird nach 2015 abgeschlossen werden. Für den Ausbau der Stichkanäle sind im Investitionsrahmenplan 273,9 Mio. Euro veranschlagt.

13. Was steht in den einzelnen Fällen einem frühzeitigeren Ausbau im Wege?

Einem frühzeitigeren Ausbau stehen andere prioritäre Maßnahmen des gesamten Wasserstraßennetzes entgegen.

14. Welche Zeit- bzw. Kostenziele hat sich die Bundesregierung hinsichtlich des Binnenwasserstraßenbaus in der Bundesrepublik Deutschland gesetzt?

Mit dem im April veröffentlichten Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes sind auch die Ziele im Bereich der Bundeswasserstraßen abgesteckt worden. Mit den vorgesehenen Maßnahmen werden Substanzerhaltung und qualitative Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur gleichermaßen verfolgt.

15. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Initiative zur Vereinfachung von Planfeststellungsverfahren im Vorfeld von Wasserstraßenbauprojekten?

16. Wenn ja, wie sehen diese konkret aus?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein

17. Wie weit sind die Gespräche mit den Kommunen Margetshöchheim und Veitshöchheim vorangeschritten, und wie ist der aktuelle Stand bezüglich des Mainstegs?

Am 15. Oktober 2007 fand ein Gespräch mit der Gemeinde statt, in dem das weitere Vorgehen dargelegt und Fragen der Gemeinde geklärt wurden. Das Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg wird der Gemeinde die Rechtsauffassung der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) insbesondere zur Anwendung des § 41 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) darlegen. Die Gemeinde wird sich voraussichtlich bis Mitte Dezember 2007 zu einer gemeinsamen Lösung positionieren.

18. Warum wurden im Planfeststellungsbeschluss für den Mainausbau aus den 1980er Jahren Auswirkungen für den Mainsteg nicht erörtert?

Bei der Planfeststellung für den Ausbau der Stauhaltungen Erlabrunn, Himmelstadt und Harrbach Mitte der 80er Jahre wurde das Thema Schiffsstoß an Brücken weder durch den Träger des Vorhabens problematisiert, noch wurden Einwendungen der betroffenen Brückenbaulastträger zu dieser Problematik erhoben. Darüber hinaus war gerade auch für den Mainsteg zwischen Margetshöchheim und Veitshöchheim in der Genehmigung des Landratsamtes vom 30. September 1966 eine hinreichende Grundlage für die Sicherung gegen Schiffsstoß vorhanden, und da nach dieser Genehmigung „für die Standsicherheit der Pfeiler und der Widerlager sowie deren Sicherung gegen Schiffsstoß, Hochwasser und Eis ... der Unternehmer [Brückenbaulastträger] allein verantwortlich“ ist, bestand aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Grund, sich mit diesem Problem im Planfeststellungsbeschluss zu befassen.

19. Wie bewertet die Bundesregierung den Entwurf für einen Neubau des Mainstegs, wonach die Brücke selbst über Land noch einen über sechs Meter hohen Steg und auf beiden Seiten des Mains eine 150 Meter ins Land hineinragende Rampe hat im Hinblick auf Auswirkungen auf das Stadtbild der Gemeinden Margetshöchheim und Veitshöchheim?

Im Bereich der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd soll bei Neubauten ein Verkehrslichtraum über dem Fahrwasser von 6,40 m über HSW freigehalten werden. Als weitere Bedingung für den Ludwig-Volk-Steg ist der Gefahrenraum unmittelbar am Ufer (rund 3 m seitlich ab Wasserlinie) auf einer Höhe von ca. 5,70 m über HSW (entspricht ungefähr 5,40 m Konstruktionsunterkante an Land) freizuhalten, um eine Anfahrung von Brückenbauteilen durch Schiffe auszuschließen. Die bislang nur skizzenhaft angedachte Gestaltung der Brücke und der Rampe soll verträglich für das Stadtbild geplant werden und sich harmonisch in das Landschaftsbild einfügen.

20. Wie gedenkt die Bundesregierung diese Auswirkungen auf die Stadtbilder beider Gemeinden zu minimieren?

Beide Gemeinden werden in den Planungsprozess eingebunden. Durch eine architektonisch ansprechende Gestaltung in der weiteren Planung kann der Neubau der Brücke in das Ortskonzept eingebunden werden.

21. In welcher Höhe beteiligt sich der Bund bei der Förderung eines Brückenbaus, und übernimmt der Bund die Planungskosten für ein solches Bauvorhaben?

Gemäß § 41 Abs. 5 WaStrG beteiligt sich der Bund aufgrund der notwendig werdenden veränderten Abmessungen des neuen Brückenbauwerkes an den Gesamtkosten (Planung und Bau) der Maßnahme. Die genaue Höhe der Bundesbeteiligung wird gemäß Kreuzungsrecht in Form eines noch zu erstellenden „Fiktiventwurfes“ ermittelt. Voraussichtlich wird die Bundesbeteiligung zwischen 40 Prozent und 60 Prozent der Gesamtkosten betragen. Die Gemeinde kann für ihren Anteil Zuschüsse aus Landesmitteln beantragen.

22. Wie erklärt die Bundesregierung die Tatsache, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der jüngsten Vergangenheit nach Darstellung der Betroffenen einen enormen Druck auf die Gemeinde Margetshöchheim ausübt, obwohl die Pläne und Berechnungen, die das Wasserstraßen-Neubauamt vorgelegt hat, schon aus den Jahren 2002 bis 2004 stammen?

Der Gemeinde ist spätestens seit 2003 bekannt, dass Überlegungen und Untersuchungen der WSV zur Schiffsstoßgefährdung des Steges laufen. Es wurde von Anfang an versucht, eine gemeinsame Lösung mit der Gemeinde zu finden. Da nach heutigem Kenntnisstand der Steg bereits vor dem Mainausbau nicht stand sicher gemäß DIN 1055-9 war, besteht bereits heute ein hohes Standsicherheitsrisiko, das aufgrund der Verkehrssicherungspflicht des Baulastträgers behoben werden müsste.

Hinzu kommt, dass der Main seit Ende der 90er Jahre bis Würzburg als Wasserstraßenklasse Vb ausgebaut ist, die Stauhaltung Erlabrunn, in der der Ludwig-Volk-Steg liegt, bereits seit 1989. Da der Mainausbau für Wasserstraßenklasse Vb bis 2012 abgeschlossen und die hergestellte Fahrrinnentiefe auf der gesamten Ausbaustrecke bis dahin für die Schifffahrt freigegeben sein soll, wurden die Bestrebungen der Brückensicherung verstärkt.

Anlage 1

Lfd.Nr	Nr. in der BWaStr-Karte	Brücken am Main	Stauhaltung	Ma-km
Ausbauabschnitt Kostheim - Aschaffenburg Hafen ab 2011				
1	1	Strbr. Kostheim	KOST	1,327
2	2	Wehrsteg Staustufe Kostheim	KOST	3,170
3	3	Eisenbahnbrücke Hochheim	KOST	3,528
4	4	Autobahnbr Hochheim	KOST	4,000
5	6	Strbr Rüsselsheim (Opelbrücke)	KOST	9,934
6	8	Autobahnbr Eddersheim	KOST	14,174
7	11a	Eisenbahnbr. Eddersheim	KOST	14,225
8	13	Strbr. Sindlingen	EDD	21,456
9	14	Werksbrücke Höchst I	EDD	22,030
10	15	Werksbrücke Höchst II	EDD	23,365
11	16	Leunabrücke	EDD	24,275
12	17	Strbr. Schwanheim	EDD	26,795
13	19	Autobahnbr. Griesheim	GRH	30,008
14	20	S-Bahn-Brücke Niederrad	GRH	30,970
15	21	Eisenbahnbr. Niederrad	GRH	30,995
16	22	Eisenbahnbr. Main-Neckar	GRH	32,770
17	23	Friedensbrücke Ffm.	GRH	33,885
18	23a	Holbeinsteg	GRH	34,390
19	25	Strbr. Untermainbrücke	GRH	34,836
20	26	Eiserner Steg	GRH	35,258
21	27	Alte Brücke Ffm	GRH	35,646
22	28	Obermainbr. Ffm	GRH	36,002
23	29	Strbr. Flößerbr.	GRH	36,138
24	31	Deutsch-Herrn-Eisenbahnbr.	GRH	36,903
25	33	Autobahnbr. Kaiserleibr.	OFF	39,156
26	34	Strbr. Carl-Ulrich-Br.	OFF	41,074
27	35	Arthur-von-Weinberg-Steg	OFF	44,670
28	37	S-Bahn-Brücke Hanau	MUEH	56,365
29	37	Eisenbahnbr. Hanau	MUEH	56,370
30	37	Strbr. Hanau	MUEH	56,390
31	39	Strbr. Steinheim	MUEH	58,300
32	40	Eisenbahnbr. Auheim	MUEH	59,550
33	41	Strbr. Auheim	MUEH	59,551
34	42	Strbr. Großauheim (Limesbrücke)	MUEH	61,140
35	43a	Fußgängersteg Mainhausen (Kilianusbrücke)	KRO	74,100
36	44	Autobahnbr. Mainflingen	KRO	76,630
37	46	Autobahnbr. Stockstadt	KLOH	80,048
38	47	Eisenbahnbr. Stockstadt	KLOH	81,344
Abschnitt Aschaffenburg Hafen bis Lengfurt kein Ausbau mehr				
39	48	Strbr. Eberbrücke	KLOH	85,850
40	49	Strbr. Willigisbrücke	KLOH	87,120
41	50	Konrad-Adenauer-Brücke	KLOH	87,700
42	51	Eisenbahnbr. Nilkheim	KLOH	89,750
43	52a	Strbr. Niedernberg- Sulzbach	OBN	97,976
44	54	Fußgängerbrücke Obernburg	WAL	104,496
45	55	Strbr. Obernburg	WAL	104,930
46	56	Eisenbahnbr. Wörth	WAL	109,860
47	57	Strbr. Klingenberg	WAL	112,750
48	59	Strbr. Kleinheubach	WAL	121,670
49	61	Eisenbahnbr. Miltenberg	HEU	123,469
50	62	Strbr. Miltenberg	HEU	124,800
51	63	Strbr. Freudenberg	HEU	132,700
52	66	Eisenbahnbr. Hasloch	FAU	152,550
53	67	Strbr. Spessarbrücke	FAU	155,750
54	68	Strbr. Wertheim/Kreuzwertheim	FAU	157,372
55	71	Autobahnbr. Bettingen	EICH	167,700
56	72	Strbr. Lengfurt	EICH	173,680

Lfd.Nr	Nr. in der BWaStR-Karte	Brücken am Main	Stauhaltung	Ma-km
Ausbauabschnitt Lengfurt - Würzburg bis 2001				
57	74	Strbr. Marktheidenfeld (Ludwigsbrücke)	LGF	179,790
58	74a	Strbr. Marktheidenfeld (Nordbrücke)	LGF	180,911
59	76	Fußwegbrücke Neustadt	ROT	189,610
60	77	Strbr. Lohr alt	ROT	197,950
61	78	Strbr. Lohr neu	ROT	198,200
62	79b	Eisenbahnbr. Nantenbach	STB	204,800
63	79a	Eisenbahnbr. Gemünden	STB	210,280
64	80	Strbr. Gemünden	STB	211,060
65	80a	Fußgängersteg Wernfeld	STB	215,950
66	80b	Strbr. Karlstadt (neu)	STB	224,800
67	82	Strbr. Karlstadt (alt)	HAR	226,230
68	83	Förderbandbrücke Karlstadt	HAR	227,030
69	84	Strbr. Himmelstadt	HAR	232,110
70	85a	Strbr. Retzbach-Zellingen	HIM	234,690
71	86	Strbr. Zellingen (alt)	HIM	235,410
72	88	Ludwig-Volk-Steg	ERBR	243,790
73	88a	Eisenbahnbrücke Veitshöchheim	ERBR	244,860
74	89	Strbr. Zell	ERBR	247,460
75	89a	Strbr. Deutsche Einheit	ERBR	251,230
76	90	Friedensbrücke Wü.	ERBR	251,640
77	91	Alte Mainbrücke Würzburg	ERBR	252,315
78	92	Ludwigsbrücke Wü.	WBG	253,060
79	93	Sebastian-Kneipp-Steg	WBG	254,240
80	94	Konrad-Adenauer-Brücke Wü.	WBG	255,060
81	95	Eisenbahnbr. Heidingsfeld	WBG	255,150
Ausbauabschnitt Randersacker - Goßmannsdorf bis 2005				
82	97	Autobahnbr. Randersacker	RAN	260,560
83	98	Strbr. Sommerhausen	RAN	265,010
84	84	Neue Br. Goßmannsdorf	RAN	268,830
85	100	Alte Strbr. Ochsenfurt	GOSS	271,180
86	101	Neue Strbr. Ochsenfurt	GOSS	271,440
Ausbauabschnitt Marktbreit - Kitzingen bis 2008				
87	103	Autobahnbr. Marktbreit	MBR	275,960
88	104	Strbr. Segnitz	MBR	277,290
89	105a	Neue Mainbr. Kitzingen	KIT	285,090
90	106	Eisenbahnbr. Kitzingen	KIT	285,120
91	107	Konrad-Adenauer-Brücke Kitzingen	KIT	286,184
92	108	Alte Mainbrücke Kitzingen	KIT	286,760
93	108a	Neue Brücke Kitzingen, Nordtangente	KIT	287,320
94	109	Autobahnbrücke Dettelbach	KIT	292,120
Ausbauabschnitt Dettelbach - Gerlachshausen bis 2009				
95	111	Strbr. Schwarzach	DET	298,330
96	112	Strbr. UH Schleuse Gerlachsh.	DET	300,340
97	113	Wegbr. Gerlachshausen	GER	301,530
98	114	Wegbr. Sommerach	GER	302,630
99	114a	HW-Sperrtor Volkach	GER	304,220
100	115	Strbr. Volkach	GER	304,530
101	117	Str.-Eisenbahnbr. Volkach	GER	305,980
Ausbauabschnitt Wipfeld - Schweinfurt bis 2011				
102	120	Strbr. Bergreinfeld	GAR	326,903
103	121	Autobahnbr. Oberndorf	GAR	329,740
104	122	Hahnenhügelbr. Schweinfurt	GAR	331,220
105	123	Eisenbahnbr. Schweinfurt	GAR	331,470
106	126	Max-Brücke Schweinfurt	SFT	332,630
107	127	Strbr. Weyer	SFT	341,200
108	128	Fußwegbr. Untereuerheim	SFT	343,748
Ausbauabschnitt Ottendorf - Knetzgau bis 2012				
109	129	Strbr. Horhausen	OTT	349,210
110	130	Strbr. Haßfurt	OTT	355,220
111	131	Wegbr. Knetzgau	KNE	359,830
112	132a	Strbr. Knetzgau-Zeil	KNE	360,760
113	133	Strbr. Zeil	KNE	362,920
114	134	Wegbr. Limbach	KNE	367,003
Ausbauabschnitt Limbach - Viereth bis 2008				
115	135	Fußwegbrücke Limbach	LIM	367,710
116	135a	Autobahnbr. Eltmann	LIM	367,900
117	137	Strbr. Eltmann	LIM	369,540
118	138	Strbr. Viereth	LIM	379,830
119	139a	Autobahnbr. Oberhaid	LIM	385,250
120	140	Eisenbahnbr. Hallstadt	LIM	387,455

Anlage 2

Flussbrücken über Bundeswasserstraßen mit zu geringer Durchfahrtshöhe

Bundeswasserstraße	Brückenbezeichnung	Ort
Mittelweser	Bahnbrücke	Dreye
	Autobahnbrücke A 1	Bremen
Elbe	Straßenbrücke	Roßlau
	Eisenbahnbrücke	Barby
Rhein	Straßenbrücke	Schönebeck
	Eisenbahnbrücke	Magdeburg
Neckar	Straßenbrücke	Magdeburg
	Eisenbahnbrücke	Wittenberge
Mosel	Straßenbrücke	Breisach
	Straßenbrücke	Kehl - Straßburg
Saar	Eisenbahnbrücke	Kehl - Straßburg
	Straßenbrücke	Maxau
Main	Kurpfalzbrücke	Mannheim
	Straßenbrücke	Ilvesheim
Donau	Eisenbahnbrücke	Ladenburg
	Eisenbahnbrücke	Heilbronn
Luitpoldbrücke	Straßenbrücke	Heilbronn
	Feldwegbrücke	Marbach
Deggendorf	Wilhelmsbrücke	Stuttgart
	Rosensteinbrücke	Stuttgart
Steinbach	Eisenbahnbrücke	Koblenz-Lützel
	Straßenbrücke	Reil
Würzburg	Straßenbrücke	Thörnich
	Straßenbrücke	Konz
Sommerach	Luisenbrücke	Saarbrücken
	Alte Brücke	Saarbrücken
Passau	Eisenbahnbrücke	Hanau
	Straßenbrücke	Hanau
Bogen	Eisenbahnbrücke	Auheim
	Straßenbrücke	Auheim
Bogen	Ludwigsbrücke	Marktheidenfeld
	Alte Mainbrücke	Würzburg
Deggendorf	Straßenbrücke	Segnitz
	Straßenbrücke	Sommerach
Steinbach	Neue Maxbrücke	Schweinfurt
	Eisenbahnbrücke	Bogen
Passau	Eisenbahnbrücke	Deggendorf
	Eisenbahnbrücke	Steinbach
Luitpoldbrücke	Luitpoldbrücke	Passau

