

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffen Janich, René Bochmann,
Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/14122 –**

Vollsperrung der Elbbrücke an der Bundesstraße 172 in Bad Schandau

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Elbbrücke in Bad Schandau an der Bundesstraße 172 ist am 6. November 2024 für jeglichen Verkehr gesperrt worden. Dies ist die Folge einer Sonderprüfung der Brücke und dem daraus resultierenden Prüfbericht. Bauliche Risiken bestehen aufgrund der Längsrisse im Unterspannband und der damit verbundenen Gefährdung der Tragfähigkeit. Ausweislich einer Pressemitteilung muss die Vollsperrung so lange bestehen bleiben, bis auf Basis von Bauwerks- und Materialuntersuchungen eine ausreichende Standsicherheit der Brücke durch statische Berechnungen mit der gebotenen Sicherheit nachgewiesen werden könne. Wie bei der Carolabrücke in Dresden, welche kürzlich eingestürzt ist, wurde beim Bau der Elbbrücke im Jahr 1977 ein spannungsrissskorrosionsgefährdeter sogenannter Hennigsdorfer Spannstahl verbaut. Bauliche Unterschiede zwischen beiden Brücken bestehen indes dahin gehend, dass die Elbbrücke Bad Schandau keine Gelenke hat. Außerdem ist an der Elbebrücke eine sogenannte Unterspannung vorhanden (bad-schandau.de/aktuelles/sofortige-sperrung-der-elbbruecke-in-bad-schandau/).

Aufgrund der Brückensperrung müssen Pendler, welche die Elbe überqueren wollen, jetzt gezwungenermaßen Brücken in Pirna oder in Decin benutzen, welche in 19 Kilometern und 23 Kilometern Entfernung liegen (www.mdr.de/nachrichten/sachsen/dresden/dippoldiswalde-sebnitz/sperrung-elbbruecke-bad-schandau-umleitung-fahre-100.html).

1. Wie schätzt die Bundesregierung aktuell den baulichen Zustand der Elbbrücke in Bad Schandau ein (bitte detailliert antworten)?
2. Welche konkreten Bauwerks- und Materialuntersuchungen sind an der Elbbrücke vorgesehen?
5. Wie lange wird die Elbbrücke nach Kenntnis der Bundesregierung gemäß der aktuellen Prognose mindestens und maximal gesperrt bleiben?

7. Auf welchen Ursachen können die Längsrisse im Unterspannband der Elbebrücke (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) nach Kenntnis der Bundesregierung beruhen?

Die Fragen 1, 2, 5 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Die abschließenden Ergebnisse der Untersuchungen an der Elbebrücke Bad Schandau liegen noch nicht vor.

Gegenwärtig werden die Ursachen für die festgestellten Risse und Verformungen des Brückenüberbaus ermittelt. Die Schäden an der Brücke, insbesondere am Unterspannband des Stromfeldes, werden untersucht und dokumentiert. Für die Bewertung der Bausubstanz und die Ermittlung von Materialkennwerten erfolgt die Entnahme und Beprobung von Spannstahl und Beton aus dem Brückenbauwerk. Die Materialproben werden zurzeit im Labor untersucht.

Begleitend erfolgt die Überwachung der Überbauverformung durch ein Vermessungssystem.

Die derzeit laufenden Untersuchungen lassen keine Nutzung der Brücke für den öffentlichen Verkehr zu. Die Entscheidung über die weitere Nutzung der Elbebrücke Bad Schandau hängt von den Ergebnissen der Untersuchungen ab.

3. Wann erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die letzte Überprüfung der Elbebrücke?

Im September 2024 wurde eine Prüfung aus besonderem Anlass (Sonderprüfung) nach DIN 1076 durchgeführt.

4. Wer wird die vorgesehenen statischen Berechnungen in Bezug auf die Elbebrücke vornehmen?

Die statischen Berechnungen für die Elbebrücke Bad Schandau werden vom Ingenieurbüro Marx Krontal Partner durchgeführt, welches auch in die übrigen Untersuchungen einbezogen ist.

6. Wurde der spannungsrissegefährdete sogenannte Hennigsdorfer Spannstahl nach Kenntnis der Bundesregierung auch in weiteren Brücken auf Straßen des Bundes innerhalb Sachsens verbaut, wenn ja, auf welchen, und hat dies nach Kenntnis der Bundesregierung zu außerplanmäßigen Überprüfungen der Tragfähigkeit dieser Brücken geführt?
8. Hat der Einsturz der Carolabrücke in Dresden am 27. September 2024 nach Kenntnis der Bundesregierung dazu geführt, dass weitere Brücken in Sachsen einer Sonderprüfung in Bezug auf ihren baulichen Zustand unterzogen worden sind, und wenn ja, welche Brücken sind das?

Die Fragen 6 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Im Bereich der Bundesstraßen in Sachsen ist Hennigsdorfer Spannstahl in 28 Brückenbauwerken in Fertigteilbauweise und in neun Brückenbauwerken in Ortbetonbauweise verbaut. Die Brückenbauwerke, die in Fertigteilbauweise erstellt wurden, werden durch die Herstellung der Fertigteile unter klimatisierten Werksbedingungen und deren Konstruktionsweise als weniger kritisch eingestuft als Brücken in Ortbetonbauweise. Neben den regelmäßigen Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 gilt diesen Brücken wegen der Thematik besonderes Augenmerk.

Nach dem Teileinsturz der Carolabrücke Dresden am 11. September 2024 werden derzeit von der sächsischen Straßenbauverwaltung die nachfolgenden neun Brücken (Ortbetonbauwerke) im Bereich der Bundesstraßen gesondert überprüft:

B 156 Bw 7 bei Uhyst,

B 2 Agra-Brücke Markkleeberg,

B 101 Brücke bei Großenhain,

B 169 Brücke Bw 55b über die Deutsche Bahn AG bei Döbeln,

B 169 Brücke Bw 55e über die Freiburger Mulde bei Döbeln,

B 169 Brücke Bw 55h über die K 7510 ü. d. Gärtitzer Bach bei Großweitzschen,

B 172 Elbebrücke Bad Schandau,

B 172 Brücke in Bad Schandau,

B 170 Umgehungsbrücke Dippoldiswalde.

Im Bereich der Autobahnen sind in Sachsen insgesamt 13 Brückenteilbauwerke bekannt, an denen Hennigsdorfer Spannstahl in Fertigteilen verbaut ist. Bauwerke mit Hennigsdorfer Spannstahl in Ortbetonbauweise sind nicht mehr im Bestand vorhanden. Im Einzelnen handelt es sich um elf Überführungsbauwerke im Zuge der A 14 zwischen AD Parthenaue und AD Nossen, deren Überbauten in Fertigteilbauweise aus BT 70-Trägern hergestellt wurden. Ferner sind an beiden Teilbauwerken der Muldebrücke Grimma im Zuge der A 14 die Betonfertigteile der Fahrbahnplatte, die auf die Stahllängsträger aufgelegt sind, in Querrichtung mit Hennigsdorfer Spannstahl vorgespannt. Die Lastabtragung in Haupttragrichtung erfolgt über die Stahlträger. Für diese Brücke ist ein Ersatzneubau derzeit bereits in Bau.

Als Reaktion auf den Teileinsturz der Carolabrücke in Dresden sind die Prüfzyklen an den Überführungsbauwerken verdichtet worden. Die Hauptprüfungen werden zukünftig alle drei Jahre durchgeführt, so dass die einfachen Bauwerksprüfungen jeweils durch eine Hauptprüfung ersetzt werden. In den Jahren zwischen den Hauptprüfungen wird jeweils eine Sonderprüfung des Überbaus durchgeführt. Die Bauwerke werden in das Prüfprogramm 2025 aufgenommen. Eine Sperrung für den genehmigungspflichtigen Schwerverkehr (Sondernutzung) wurde bereits ausgesprochen, um außergewöhnliche Belastungen an den Überführungsbauwerken zu vermeiden.

