

09.01.2024

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2943 vom 24. November 2023  
des Abgeordneten Klaus Esser AfD  
Drucksache 18/6984

**Wie wird auf schwerwiegende Korrosionsschäden bei Brücken in NRW infolge jahrelangen Eindringens von Wasser reagiert?**

### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

Die Rahmedetalbrücke der Autobahn 45 wurde abgerissen und der Neubau hat begonnen, aber die Details, die zum Brücken-Desaster beitrugen, werden erst allmählich immer klarer, werfen Fragen auf und lassen sich auch auf Brücken im Verantwortungsbereich des Landes bzw. konkret von Straßen.NRW übertragen. Bei der Aufarbeitung der Gründe, die zu Sperrung und Abriss relevanter Brückenbauwerke führen, wird deutlich, dass jahrelange schwerwiegende Korrosionsschäden durch eindringendes Wasser zwar immer wieder dokumentiert werden, aber offenbar keine Konsequenzen bzw. konsequentes Handeln nach sich ziehen. So wurde bspw. bei der Rahmedetalbrücke bereits 1975 ein Wasserschaden dokumentiert und auch in den Jahren 2005, 2011 und 2017 weitere Wasserschäden festgehalten.<sup>1</sup>

**Der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr** hat die Kleine Anfrage 2943 mit Schreiben vom 8. Januar 2024 namens der Landesregierung beantwortet.

- 1. Welche Brückenbauwerke im Verantwortungsbereich des Landes NRW weisen gegenwärtig dokumentierte Korrosions- bzw. Wasserschäden in ihren jeweils letzten Prüfberichten auf?***
- 2. Wie wurde seitens Straßen.NRW auf etwaige Korrosions- bzw. Wasserschäden bei Brückenbauwerken reagiert?***
- 3. Wie wird auf schwerwiegende Korrosions- bzw. Wasserschäden bei Brückenbauwerken im Verantwortungsbereich des Landes NRW reagiert?***
- 4. Wie wird auf schwerwiegende Korrosions- bzw. Wasserschäden bei Brückenbauwerken im Verantwortungsbereich von Straßen.NRW künftig reagiert?***

---

<sup>1</sup> <https://www1.wdr.de/nachrichten/landespoltik/rahmede-talbruecke-untersuchungsausschuss-100.html>

**5. Welche Schritte einleitet die Landesregierung ein, um schwerwiegende Korrosions- bzw. Wasserschäden bei Brückenbauwerken im eigenen Verantwortungsbereich überhaupt nicht aufkommen zu lassen?**

Die Fragen 1, 2, 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Korrosionserscheinungen an Ingenieurbauwerken sind ein natürlicher und nicht ausschließbarer Prozess. Daher lassen sich auch bei allen Bemühungen bei Planung, Bau und Betrieb von Brücken Korrosionsschäden aufgrund der Alterungsprozesse während der geplanten Nutzungsdauer von Brücken von mindestens 70 bis 100 Jahren sowie weiterer Einwirkungen nicht vermeiden. Auch deshalb werden alle Ingenieurbauwerke, die unter die DIN 1076 fallen, einer regelmäßigen Bauwerksprüfung unterzogen. Alle sechs Jahre wird demnach eine handnahe Hauptprüfung fällig, drei Jahre nach der Hauptprüfung eine Einfachprüfung sowie zusätzlich jährliche Besichtigungen und halbjährliche Beobachtungen; dabei werden auch Korrosionsschäden erfasst und dokumentiert, deren Ausprägung von oberflächlichem Flugrost bis zu schwerwiegenderen Durchrostungen reichen kann. Da die verwendeten Datenbanken jedoch keine automatisierte Auswertung nach Korrosionsschäden zulassen und angesichts der über 7000 Brückenbauwerke eine händische Auswertung nicht möglich ist, können an dieser Stelle keine bauwerksscharfen Angaben gemacht werden.

Bei erkannten Schäden erfolgt eine Bewertung in Bezug auf die Auswirkungen auf die Standicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit. Auf dieser Grundlage werden Maßnahmen festgelegt und entsprechend ihrer Dringlichkeit bearbeitet. Bei kleineren Korrosionsbildern erfolgt in der Regel zunächst eine Beobachtung, während bei fortgeschrittenen Korrosionserscheinungen, die die Dauerhaftigkeit oder die Tragfähigkeit beeinträchtigen, bauliche Maßnahmen eingeleitet werden. Bei schwerwiegenden Korrosionsschäden sind beispielsweise Instandsetzungen über Teile der Konstruktion durchzuführen und der Korrosionsschutz vollständig zu erneuern.

**3. Sind schwerwiegende Korrosions- bzw. Wasserschäden bei Brücken auf fehlenden, nicht gemäß den Bauplänen verbauten Beton zurückzuführen, so wie dies konkret bei der Rahmedetalbrücke im Vorfeld der Sprengung dokumentiert wurde?**

Die nicht den Bestandsunterlagen entsprechende Konstruktion der Pfeiler der Rahmede-Talbrücke steht nicht im Zusammenhang mit den Wasser- und Korrosionsschäden am Überbau. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 2, 4 und 5 verwiesen.