

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 25. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. August 2017)

zum Thema:

**Ursachen von Brückenschäden**

und **Antwort** vom 08. September 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Sep. 2017)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18 / 12 155**  
**vom 25.08.2017**  
**über Ursachen von Brückenschäden**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Was sind die genauen Ursachen für den schlechten baulichen Zustand vieler Brücken, in der Baulast Berlins? (vgl. DS 18/10389) Bitte insbesondere für die Brücken der Zustandsnoten 3,0 und schlechter.

Frage 2:

Was sind die genauen Ursachen für den schlechten baulichen Zustand vieler Brücken, die in der Baulast des Bundes, aber in der Auftragsverwaltung Berlin liegen? Bitte insbesondere für die Brücken der Zustandsnoten 3,0 und schlechter.

Antwort zu 1 und 2:

Bundesweit und im Land Berlin gibt es aufgrund des überproportional stark gestiegenen Schwerlastverkehrs, durch baustoffbedingte Mängel sowie der Schädigung der Konstruktion durch Umwelteinflüsse einen Instandhaltungsrückstau auch bei Brücken des Bundes und des Landes Berlins.

In den 60er bis 80er Jahren wurden nicht nur viele Ingenieurbauwerke gebaut, sondern es wurden auch neue Bauweisen eingeführt. Dabei wurden ,u.a. bei den Spannbetonbrücken der 1. Generation, mangels Erfahrung teilweise auch systematische Fehler gemacht, die erst später erkannt und durch Fortschreibung entsprechender Regelwerke korrigiert wurden. Die Bundesautobahn (BAB) A 100 (Berliner Stadtring) ist bedingt durch ihren Entstehungszeitraum hier besonders betroffen.

Eine weitere Ursache ist die kontinuierliche Reduzierung des Personalbestandes in der Abteilung Tiefbau/Brückenbau bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

Frage 3:

Können vorhandene Schäden konkret auf Überbeanspruchung der Brücken durch überladene Fahrzeuge zurückgeführt werden?

Antwort zu 3:

Es können keine Schäden an Brücken festgestellt werden, die konkret auf überladene Fahrzeuge zurückzuführen sind. Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bast) zeigen jedoch eine erhebliche Beeinträchtigung der Gebrauchstauglichkeit, der Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit einer Vielzahl bestehender Brücken infolge des vorhandenen Schwerverkehrs, wobei insbesondere Überladungen der Lkw und die Zunahme des genehmigungspflichtigen Schwerverkehrs in Umfang und Lasten einen maßgeblichen Anteil beitragen.

Frage 4:

Finden in Berlin Überprüfungen von Fahrzeugen auf Überladung statt?

Antwort zu 4:

Im Rahmen der qualifizierten Verkehrsüberwachung sowie bei Verkehrsunfällen werden bei begründetem Verdacht der Überladung Gewichtskontrollen durch besonders ausgebildete Dienstkräfte des Begleitschutz und Verkehrsdienstes (BVkD) durchgeführt.

Frage 5:

Wenn ja, wie viele Überprüfungen dieser Art hat es in Berlin auf allen Straßen in den Jahren 2007 bis 2017 gegeben? Wie viele Fahrzeuge wurden überprüft und mit welchen Ergebnissen?

Antwort zu 5:

Eine statistische Erfassung aller überprüften Fahrzeuge erfolgt nicht. Für die Datenerhebung liegen erst seit dem Jahr 2009 valide Daten vor. Der nachstehenden Übersicht kann die jeweilige Anzahl angezeigter Überladungsverstöße in den jeweiligen Jahren entnommen werden.

<b>Jahr / Verkehrs-beteiligung</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017*</b>
Pkw	25	33	30	29	47	32	18	12	6
Wohnmobile	3	2	0	2	2	0	2	0	0
Anhänger	6	4	5	6	2	5	1	2	1
Lkw bis 3,5t	131	177	161	234	300	246	238	254	163
Lkw über 3,5t	287	333	310	261	215	145	157	93	75
Busse	0	0	0	1	0	1	0	0	0

Arbeits- maschinen	8	22	6	9	16	1	6	4	3
<b>Gesamt</b>	<b>460</b>	<b>571</b>	<b>512</b>	<b>542</b>	<b>582</b>	<b>430</b>	<b>422</b>	<b>365</b>	<b>248</b>

\*Erfassungsstand 03.08.2017; 1. Halbjahr 2017

Frage 6:

Wie wird in Fällen von nachgewiesener Überladung generell und im speziellen mit den Fahrzeugen verfahren?

Antwort zu 6:

Die für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zulässigen Höchstgrenzen der Gesamtgewichte, Achs-/ Stütz- und Anhängelasten ergeben sich aus den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), ebenso wie die Überprüfung von Fahrzeuggewichten. Kann der bzw. die Führende eines Fahrzeugs auf Verlangen einer zuständigen Person die Einhaltung der für das Fahrzeug zugelassenen Achslasten und Gesamtgewichte nicht glaubhaft machen, so ist er bzw. sie verpflichtet, sie nach Weisung dieser Person auf einer Waage oder einem Achslastmesser (Radlastmesser) feststellen zu lassen. Nach der Wägung ist dem bzw. der Fahrzeugführenden eine Bescheinigung über das Ergebnis der Wägung zu erteilen. Die Kosten der Wägung fallen dem Halter bzw. der Halterin des Fahrzeugs zur Last, wenn ein zu beanstandendes Übergewicht festgestellt wird. Die prüfende Person kann von dem bzw. der Führenden des Fahrzeugs eine der Überlastung entsprechende Um- oder Entladung fordern; dieser Auflage hat der bzw. die Fahrzeugführende nachzukommen; die Kosten hierfür hat der Halter bzw. die Halterin zu tragen.

Bei Überladungen ab 2 % richten sich die Ahndungsmaßnahmen nach der Bußgeldkatalog-Verordnung. Normenadressat ist der bzw. die Fahrzeugführende, -halterin/-halter und/oder auch die Verladerin bzw. der Verlader. Wird eine Überladung von mehr als 10 % festgestellt, ist als gefahrenabwehrende Maßnahme nach dem Allgemeinen Gesetz zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung in Berlin (ASOG Berlin) grundsätzlich die Weiterfahrt zu untersagen. Die polizeiliche Anordnung einer Um- oder Abladung bzw. die Weiterfahrt unter Auflagen ist vom Einzelfall abhängig und hat sich insbesondere am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu orientieren.

Dabei sind zum Beispiel die vorgesehenen Fahrtstrecken, die Höhe der Überladung, das Ladungsgut, die ordnungsgemäße Ladungssicherung und die Fahrzeugart zu berücksichtigen.

Frage 7:

Sind z.B. im Zuge anstehender Sanierungen und/oder Neubauten konkrete Maßnahmen geplant, um überladene Fahrzeuge zukünftig am Überfahren von Brücken zu hindern? (Z.B. durch auslösen einer Schranke, wie es auch bei der Höhenkontrolle stattfindet.)

Antwort zu 7:

Derzeit sind keine technischen Einrichtungen zur Feststellung der tatsächlichen Fahrzeugmasse für eine dauerhafte Überwachung geplant, um ein Überfahren von Brücken durch überladene Fahrzeuge zu verhindern.

Berlin, den 08.09.2017

In Vertretung

Kirchner

.....  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz