

Ministerium für Umwelt und Verkehr  
Baden-Württemberg

05.15

Az. 66-3944.0/106

70029 Stuttgart, den 8. 7. 98  
Postfach 10 34 39

Regierungspräsidien

Landesamt für Straßenwesen

nachrichtlich - mit Anlagen -

Städtetag  
Baden-Württemberg

Gemeindetag  
Baden-Württemberg

Rechnungshof  
Baden-Württemberg

Prüfungsamt des Bundes Stuttgart

Sachgebiet 05.15: Brücken- und Ingenieurbau; Verwaltung  
Techn. Kreuzungsangelegenheiten

Betr.: Kreuzungen zwischen Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen;  
- Grundsätze für die lichten Durchfahrtshöhen und Durchfahrtsbreiten  
bei Brücken über Bundeswasserstraßen

Bezug: Erlaß des WM vom 29.05.78, Nr. 66/3411/29 (1.04)

Anl. : Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/1998

Kz. 43 - 3944. 0/49  
vom 27. 7. 98

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 20/1998 hat das Bundesministerium für Verkehr "Grundsätze für die lichten Durchfahrtshöhen und Durchfahrtsbreiten bei Brücken über Bundeswasserstraßen" erneut bekanntgegeben (veröffentlicht im Verkehrsblatt, Heft 12/1998 vom 30. Juni 1998).

Die mit Bezugserlaß übersandten "Grundsätze" gelten weiterhin und sind bei Neu- und Umbau von Brücken über Bundeswasserstraßen im Zuge von Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen anzuwenden.

Der im Bezug genannte Erlaß wird aufgehoben und ist zusammen mit dem Rundschreiben Straßenbau vom 10. Oktober 1977, StB 25/78.12.00/25051 Va 77, aus der Sammelmappe zu entfernen. Dieser Erlaß wird nicht veröffentlicht.

gez. Bernhardt  
Beglaubigt

  
Angestellte



# Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/1998

## Sachgebiet 05.1: Brücken- und Ingenieurbau; Verwaltung

Bonn, den 20. Mai 1998  
StB 25/38.50.61/45 Va 98

Oberste Straßenbaubehörden  
der Länder

Betrifft: **Kreuzungen zwischen Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen;  
– Grundsätze für die lichten Durchfahrtshöhen und Durchfahrtsbreiten bei Brücken über Bundeswasserstraßen**

Bezug: a) Mein Rundschreiben Straßenbau vom 10. Oktober 1977  
– StB 25/78.12.00/25051 Va 77 –  
b) Erlaß BW 21/52.12.00/117 vom 22. Juni 1997

Anlage: Grundsätze

Die von der früheren Abteilung Binnenschifffahrt und Wasserstraßen meines Hauses mit Bezugsschreiben b) herausgegebenen und für den Geschäftsbereich der Bundesfernstraßen mit Bezugsschreiben a) eingeführten „Grundsätze für die lichten Durchfahrtshöhen und Durchfahrtsbreiten bei Brücken über Bundeswasserstraßen“ sind nach wie vor gültig und beim Neu- und Umbau von Brücken der Bundesfernstraßen über Bundeswasserstraßen zu beachten.

Die Grundsätze sind als Anlage beigefügt.

Im Interesse einer einheitlichen Regelung würde ich es begrüßen, wenn Sie in Ihrem Zuständigkeitsbereich entsprechend verfahren würden.

Das Rundschreiben Straßenbau vom 10. Oktober 1977 – StB 25/78.12.00/25051 Va 77 – ist hiermit aufgehoben.

Dieses Allgemeine Rundschreiben Straßenbau ist im Verkehrsblatt, Heft 12/1998 vom 30. Juni 1998 veröffentlicht.

Bundesministerium für Verkehr  
Im Auftrag

Dr.-Ing. H u b e r



## Grundsätze für die lichten Durchfahrtshöhen und Durchfahrtsbreiten bei Brücken über Bundeswasserstraßen

Für die im Bereich von Brücken über Bundeswasserstraßen freizuhaltenen Lichtraummaße sind Nutzen-Kosten-Kriterien maßgebend. Hierbei sind außer verkehrlichen Belangen ggf. auch Gesichtspunkte des Wasserabflusses zu berücksichtigen. Die jeweils zweckmäßigsten Maße werden für die einzelnen Wasserstraßen/Wasserstraßenabschnitte im Rahmen der Langfrist-Planung ermittelt. Soweit diese nicht vorliegt, ist beim Neu- und Umbau von Brücken wie folgt zu verfahren:

### 1. Lichte Durchfahrtshöhe

1.1 Beim Neu- und Umbau von Brücken über Bundeswasserstraßen der Klasse IV ist eine lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über dem höchsten Schiffahrtswasserstand (HSW) bzw. bei Kanälen über dem normalen Kanalwasserstand vorzusehen. Das Maß vergrößert sich, wenn Wasserspiegelschwankungen nach Nr. 1.5 zu berücksichtigen sind.

Bei bestehenden Wasserstraßen ist die Vertretbarkeit der Vergrößerung der lichten Durchfahrtshöhe gegenüber dem vorhandenen geringsten Maß des zu berücksichtigenden Wasserstraßenabschnittes nach Nutzen-Kosten-Kriterien zu untersuchen. Das Maß von 4,50 m sollte jedoch in keinem Fall unterschritten werden.

1.2 Bei Neu- und Umbau von Brücken über Bundeswasserstraßen geringerer Klassen, die mindestens nach Klasse IV ausgebaut werden sollen, ist Nr. 1.1 entsprechend anzuwenden.

1.3 Beim Neu- und Umbau von Brücken über Bundeswasserstraßen der Klasse III oder weniger ohne weitergehende Ausbauplanung sind die bisher für die Wasserstraße jeweils festgelegten bzw. vorhandenen Mindestdurchfahrtshöhen einzuhalten.

1.4 Sind durch die internationalen Stromkommissionen oder durch anderweitige Festlegungen für einzelne Bundeswasserstraßen größere Durchfahrtshöhen als 5,25 m bereits bestimmt worden, so ist von diesen Maßen auszugehen.

1.5 Sofern bei Kanälen Wasserspiegelschwankungen infolge Windstau, Schleusungswellen oder infolge wasserwirtschaftlicher Maßnahmen zu berücksichtigen sind, müssen die vorgenannten lichten Durchfahrtshöhen entsprechend vergrößert werden. Wird eine Vergrößerung der lichten Durchfahrtshöhe infolge wasserwirtschaftlicher Maßnahmen nötig, so ist in

jedem Einzelfall zu prüfen, wer aufgrund der gesetzlichen Vorschriften die Mehrkosten für die Vergrößerung der lichten Durchfahrtshöhe zu tragen hat.

### 2. Lichte Durchfahrtsbreiten

Wegen der Verschiedenartigkeit der Randbedingungen können für Durchfahrtsbreiten einheitliche Festlegungen nicht für alle Wasserstraßen getroffen werden. Durch Angabe oberer Grenzwerte, die alle vorkommenden Voraussetzungen berücksichtigen würden, wäre dem Erfordernis nach größtmöglicher Wirtschaftlichkeit im Einzelfall nicht hinreichend Rechnung getragen. Bei der Festlegung der Durchfahrtsbreiten ist deshalb zwischen den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit, der technisch und landschaftsgestalterisch vertretbaren Lösungen sorgfältig abzuwägen. Im einzelnen sind folgende Gesichtspunkte zu beachten:

#### 2.1 Brücken über natürliche Gewässer (freifließende und staugeregelte Flüsse)

In freifließenden Flüssen und staugeregelten Flußabschnitten ist als ausreichende Durchfahrtsbreite das Maß anzusehen, welches sich aus der im Kreuzungsbereich vorhandenen oder geplanten Fahrrinnenbreite einschließlich der notwendigen Kurvenverbreiterungen und Sichtfelder sowie den Sicherheitsabständen zu etwaigen Einbauten im Fluß ergibt. Wenn aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen Einbauten im Gewässer vorgesehen werden, sind für deren Anordnung vor allem zu beachten:

- Verlauf des Gewässerbettes und der Ufer
- Verlauf des Talweges, morphologische Verhältnisse
- Vorgesehene Lage der Einbauten im Gewässerbett (z.B. in der Nähe des inneren oder äußeren Ufers)
- Abflußverhältnisse, besonders bei extremen Schiffahrtswasserständen
- Strömungsverhältnisse
- Eisverhältnisse
- Verkehrsverhältnisse (Verkehrsart, Schiffsart, Verkehrsumfang, Begegnungsverhältnisse, Verhältnisse bei Nacht und bei unsichtigem Wetter, Beeinträchtigung der Sichtfelder usw).

Erforderlichenfalls sind Anordnung und Gestaltung von Einbauten anhand von Modelluntersuchungen festzulegen.

## 2.2 Brücken über künstliche Wasserstraßen

Widerlager oder Pfeiler einschließlich der erforderlichen Gründungskörper sollen stets so angeordnet werden, daß die vorhandene oder geplante Wasserspiegelbreite des Schiffahrtskanals uneingeschränkt erhalten und der darunter liegende Raum von Einbauten freibleibt. Dabei sind zu beachten:

- Etwaige Kurvenverbreiterungen
  - Sichtverhältnisse in Kurven in Abhängigkeit von den Verkehrsverhältnissen
- Form des Kanalquerschnittes (Rechteck-, Rechtecktrapez- oder Trapezquerschnitt)
  - Vermeidung von Durchdringungen des Dichtungsbereichs in Dammstrecken, die Zusatzmaßnahmen gegen ungünstige Sickerwegausbildung erfordern
  - Anforderungen an Leinpfade (Uferbetriebswege) bei Anordnung innerhalb oder außerhalb der Schiffahrtsöffnung.
3. Abweichungen von den vorgenannten Grundsätzen sind nur in Ausnahmefällen zulässig und bedürfen der ausdrücklichen Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr.