



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt

Bundesanstalt für Gewässerkunde

Bundesanstalt für Wasserbau

nachrichtlich:

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Amt I - Innovations- und Strukturpolitik,  
Mittelstand, Häfen

Hamburg Port Authority

Bundesrechnungshof (per E-Mail)

Fachstelle der WSV für Verkehrstechnik (FVT)

Senator für Wirtschaft und Häfen der  
Hansestadt Bremen

bremenports GmbH & Co. KG

**Betreff: Grundsätze für die lichten Durchfahrtshöhen und Durchfahrtsbreiten bei Brücken über Bundeswasserstraßen, soweit Binnenschifffahrtsstraßen**

Bezug: a) Erlass vom 22. Juni 1977 - Az. BW 21/52.12.00/117 VA

b) Erlass vom 02. Juni 2010 - Az. WS 13/5257.3/1

Aktenzeichen: WS 12/5257.14/0

Datum: Bonn, 24.08.2015

Seite 1 von 4

Für die im Bereich von Brücken über Bundeswasserstraßen, soweit Binnenschifffahrtsstraßen, freizuhaltenden Lichtraummaße sind grundsätzlich definierte Standards und darüber hinaus im Einzelfall Wirtschaftlichkeitsnachweise (als Kosten-Nutzen-Analyse gemäß der Methodik des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP)) maßgebend. Hierbei sind außer verkehrlichen Belangen ggf. auch wasserwirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

Grundsätzlich wird angestrebt, dass auf durchgehenden Transportrelationen mit einem bedeutendem Transportaufkommen einheitliche Lichtraummaße, insbesondere einheitliche Durchfahrtshöhen gewähr-

Ernst Corinth  
Leiter des Referates WS 12

HAUSANSCHRIFT  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4220  
FAX +49 (0)228 99-300-807-4220

Ref-WS12@bmvi.bund.de  
www.bmvi.de





Seite 2 von 4

leistet werden. Die Transportrelationen bzw. die Wasserstraßenabschnitte, für die jeweils einheitliche Lichtraummaße einzuhalten sind, ergeben sich aus den definierten Wasserstraßenkategorien („Netz-Kategorisierung“, vgl. Anlage 1).

Die Durchfahrtshöhen auf definierten Transportrelationen orientieren sich an den Festlegungen, die für das System der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen der Europäischen Verkehrskonferenz (CEMT) getroffen wurden. Diese Maße beziehen sich grundsätzlich auf den Höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW) bzw. bei Kanälen auf den in den „Richtlinien für Regelquerschnitte von Binnenschifffahrtskanälen (BMVBS)“, Ausgabe 2011, Absatz (33) definierten oberen Grenzwasserstand ( $GW_O$ ). Bei Wasserstraßenabschnitten, bei denen der Höchste Schifffahrtswasserstand (HSW) nur an wenigen Tagen im Jahr erreicht wird, ist der Bezugswasserstand unter Betrachtung der Überschreitungswahrscheinlichkeit für die Durchfahrtshöhe unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten zu bestimmen (Wirtschaftlichkeitsnachweis als Kosten-Nutzen-Analyse gemäß der Methodik der BVWP).

Demnach ist wie folgt zu verfahren:

### **Lichte Durchfahrtshöhen beim Neubau, Ersatz und wesentlicher Umbau von Brücken**

- (1) Beim Neubau, Ersatz und wesentlichem Umbau von Brücken über Bundeswasserstraßen ist für Wasserstraßen des Kernnetzes (gemäß „Netz-Kategorisierung“) eine lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 5,25 m über dem Höchsten Schifffahrtswasserstand (HSW) bzw. bei Kanälen über dem definierten oberen Grenzwasserstand ( $GW_O$ ) vorzusehen.
- (2) Größere Durchfahrtshöhen sind im Kernnetz aufgrund von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen möglich.
- (3) Sind durch internationalen Stromkommissionen oder durch anderweitige Festlegungen für einzelne Bundeswasserstraßen andere Durchfahrtshöhen als 5,25 m bereits bestimmt worden, so ist von diesen Maßen auszugehen.
- (4) Beim Neubau, Ersatz und wesentlichem Umbau von Brücken über Bundeswasserstraßen außerhalb des Kernnetzes sind die bisher für die Wasserstraße festgelegten bzw. vorhandenen Mindestdurchfahrtshöhen grundsätzlich einzuhalten. Sofern mittel- bis langfristig eine Änderung der Befahrbarkeit beabsichtigt oder erwogen wird, sind die jeweils festgelegten bzw. vorhandenen Mindestdurchfahrtshöhen zu überprüfen und ggf. zu ändern. Eine derartige Prüfung ist insbesondere bei Wasserstraßen im Eigentum des Bundes (keine Bundeswasserstraßen) durchzuführen.



Seite 3 von 4

### **Lichte Durchfahrtsbreiten beim Neubau, Ersatz und wesentlichem Umbau von Brücken**

(5) Als ausreichende Durchfahrtsbreite ist das Maß anzusehen, welches sich aus der im Kreuzungsbereich vorhandenen oder geplanten Fahrrinnenbreite einschließlich der notwendigen Kurvenverbreiterung und Sichtfelder sowie den Sicherheitsabständen zu etwaigen Einbauten ergibt. Aspekte des Richtungsverkehrs sind dabei zu berücksichtigen.

(6) Bei der Festlegung der Durchfahrtsbreiten ist zwischen den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit sowie den technisch und landschaftsgestalterisch vertretbaren Lösungen sorgfältig abzuwägen.

### **Gefährdungsraum**

(7) Nach Möglichkeit ist bei Neubauten der Gefährdungsraum gemäß Bezugserlass b) freizuhalten. Wenn aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen Einbauten im Gewässer nicht vermeidbar sind, 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 Schifffahrtswasserständen
- Strömungsverhältnisse
- Eisverhältnisse und
- Verkehrsverhältnisse (Verkehrsart, Schiffsart, Verkehrsumfang, Begegnungsverhältnisse, Verhältnisse bei Nacht und bei unsichtigem Wetter, Beeinträchtigung der Sichtfelder usw.).

(8) Erforderlichenfalls sind Anordnung und Gestaltung von Einbauten anhand von Modelluntersuchungen festzulegen.

(9) Widerlager oder Pfeiler von Brücken über künstliche Wasserstraßen (Kanäle) einschließlich der erforderlichen Gründungskörper sind in der Regel bei Neubauten stets so anzuordnen, dass der Gefährdungsraum gemäß Bezugserlass b) freigehalten wird. 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 Dichtungsbereiches in Dammstrecken, die Zusatzmaßnahmen gegen ungünstige Sicherwegeausbildung erfordern.





Seite 4 von 4

- Anforderungen an Uferbetriebswege bei Anordnung innerhalb oder außerhalb der Schifffahrtsöffnung.

(10) Falls der Gefährdungsraum nicht freigehalten werden kann, sind Bauwerksteile, die innerhalb des Gefährdungsraumes liegen, in der Regel gegen außergewöhnliche Einwirkungen nach DIN EN 1991-1-7 zu bemessen. Für Vorland- und Uferbereiche können dabei entsprechend DIN EN 1991-1-7/NA Abminderungen vorgenommen werden.

### **Vorgezogener Ersatz von Brücken im Kernnetz**

(11) Wenn Brücken vor Ablauf ihrer Restnutzungsdauer vorgezogen umgebaut oder ersetzt werden, um der Schifffahrt ein größeres Lichtraumprofil anbieten zu können, muss die vorgezogene Investition immer durch einen Wirtschaftlichkeitsnachweis begründet werden. Hierbei sind relevante Transportrelationen zu betrachten.

(12) Falls bestehende Brücken im Kernnetz eine Durchfahrtshöhe von 4,50 m unterschreiten, ist zu prüfen, ob ein vorgezogener Ersatz oder zunächst eine Anhebung auf mindestens 4,50 m wirtschaftlich vorteilhaft ist.

### **Ergänzende Hinweise**

(13) Abweichungen von den vorgenannten Grundsätzen bedürfen der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Dieser Erlass wird in das Technische Regelwerk Wasserstraßen (TR-W) bzw. die Wasserstraßenspezifische Liste Technische Baubestimmungen (WLTB) unter Abschnitt „8.4 Brücken“ aufgenommen und im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Der Bezugserrlass a) wird hiermit aufgehoben.

Im Auftrag

Ernst Corinth

Anlage:  
Netz-Kategorisierung