



Herrn StR Manuel Pretzl  
Rathaus

Datum  
16.10.2024

## **Einsturz von Teilen der Carolabrücke – Auswirkungen auf die LHM?**

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO  
Anfrage Nr. 20-26 / F 01018 von Herrn StR Manuel Pretzl  
vom 13.09.2024, eingegangen am 13.09.2024

Az. D-HA II/V1 6332-1-0015

Sehr geehrter Herr Stadtrat Pretzl,

in Ihrer schriftlichen Anfrage vom 13.09.2024 zum Thema „Einsturz von Teilen der Carolabrücke – Auswirkungen auf die LHM?“ führen Sie Folgendes aus:

„Am vergangenen Mittwochmorgen sind in Dresden große Teile der Carolabrücke in die Elbe gestürzt. Glücklicherweise gab es weder Tote noch Verletzte. Wie die Stadt Dresden mitteilt, „sind auch weitere Brückenteile akut einsturzgefährdet.“<sup>1</sup> Die Carolabrücke ist eine Spannbeton-Hohlkastenbrücke und wird seit dem Jahr 2019 saniert. Im Dezember 2023 hat der Münchner Stadtrat das „Koordinierte[...] Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken“, das die Stadtratsfraktion CSU mit FREIE WÄHLER im Sinne der Sicherheit der Münchnerinnen und Münchner ausdrücklich begrüßt, beschlossen. Vor diesen aktuellen Entwicklungen stellen sich aber dennoch einige Fragen, die der Beantwortung bedürfen.“

Ihre Fragen beantworten wir wie folgt:

Frage 1:

Gibt es auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München (LHM) Brücken, die gleich oder ähnlich konstruiert sind wie die Carolabrücke? Wenn ja, werden diese nach dem Einsturz in Dresden noch einmal gesondert untersucht, evtl. auch im Hinblick auch erste Untersuchungsergebnisse aus Dresden?

Antwort:

Auch die Landeshauptstadt München hat ähnlich konstruierte Brücken wie die Carolabrücke in Dresden. Spannbetonhohlkastenbrücken sind eine Standardbauweise in Deutschland seit Mitte der 1950er Jahre. Es gibt derzeit noch keine offiziellen Erkenntnisse zu den Ursachen des Brückeneinsturzes, wenngleich in der Presse bereits mögliche Ursachen thematisiert werden. Es handelt sich bei der Carolabrücke um ein Spannbetonbauwerk aus den 1970er Jahren, welches als Stahlbetonhohlkasten mit dem damals üblichen Spannstahl hergestellt wurde. Der Spannstahl ist nach heutigem Kenntnisstand spannungsrissskorrosionsgefährdet. Die Brücke besteht aus drei parallelen Brückenzügen. Zwei Brückenzüge wurden bereits instandgesetzt. Der dritte Brückenzug (Teil C) stand wohl zur Instandsetzung an.

In München gibt es zwölf spannungsrissskorrosionsgefährdete Brückenbauwerke. Das Thema Spannungsrissskorrosion wird in dem von Ihnen angeführten Beschluss des Stadtrates vom 05.12.2023 „Koordiniertes Bauwerkserhaltungsprogramm Brücken, Grundsatzbeschluss“ (Sitzungsvorlage-Nr. 20-26 / V 09740) Kapitel 4.2, Seite 10ff beschrieben (<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/7729775>).

Die Kreuzhofbrücken (enthalten als Maßnahmennummer 1.1, Seite 13, des oben angeführten Bauwerkserhaltungsprogramms) haben spannungsrissskorrosionsgefährdeten Spannstahl ohne Ankündigungsverhalten. Sie werden aktuell mit einem Monitoringsystem dauerüberwacht. Die Baustelleneinrichtung zum Ersatzneubau hat begonnen. Ab Anfang nächsten Jahres, nach der Verkehrsumlegung auf Behelfsbrücken, werden die Bauwerke abgerissen und neu gebaut. Die neuen Brückenbauwerke werden voraussichtlich bis Anfang 2027 fertiggestellt.

Wie im o. g. Beschluss beschrieben, finden bereits vertiefende Bauwerksuntersuchungen und Planungen für die Brückenmaßnahmen des Erhaltungsprogramms mit hohem Gleichzeitigkeitsfaktor mit den im Moment vorhandenen Personalressourcen statt.

Frage 2:

Hat das Unglück konkrete Auswirkungen auf das oben genannte Bauwerkserhaltungsprogramm? Das heißt beispielsweise: Werden Brücken, die erst später zur Sanierung vorgesehen sind, zeitlich nach vorne gezogen? Müssen Brücken neu untersucht werden?

Antwort:

Die Nachrechnung zu spannungsrissskorrosionsgefährdeten Brücken der Landeshauptstadt München wurden durch renommierte Ingenieurbüros und Prüfengeure durchgeführt, die u. a. auch Richtlinienautoren zur Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion sind. Da bisher noch keine offiziellen Untersuchungsergebnisse zu den Ursachen des Brückeneinsturzes der Carolabrücke vorliegen, können auch noch keine vergleichenden Rückschlüsse auf die Priorisierung der Brückensanierung in München gezogen werden. Aktuell findet in Fachkreisen sowie in den Normungsgremien ein intensiver Austausch in diesem Zusammenhang statt. Sobald gesicherte Erkenntnisse aus Dresden vorliegen, ist davon auszugehen, dass die entsprechenden Richtlinien und Normen überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Frage 3:

Wird die LHM in Kontakt mit den Dresdner Behörden treten, um, nach angemessener Zeit, Untersuchungsergebnisse zur Unglücksursache einzuholen?

Antwort:

Nach offizieller Feststellung der Ursachen werden die neuen Erkenntnisse über die Fachgremien, Planer und Prüfsingenieure in die Planungen der Landeshauptstadt München miteinfließen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr.-Ing. Jeanne-Marie Ehbauer  
Berufsmäßige Stadträtin  
Baureferentin der Landeshauptstadt München