



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion Alternative für Deutschland
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Mitglied des Stadtrates
Marco Dittrich

GZ: (OB) 6 66.3

Datum: 06. MRZ. 2025

Zustand Loschwitzer Brücke
AF0352/25

Sehr geehrter Herr Dittrich,

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

„Unabhängig von den laufenden und geplanten Sanierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an der Loschwitzer Brücke stellt vor sich dem Hintergrund des Teileinsturzes der Carolabrücke und den damit zusammenhängenden Konsequenzen die Frage nach den zurückliegenden und den aktuellen Prüfzuständen der Loschwitzer Brücke.

1. Mit welchem Datum wurden welche Haupt- bzw. Einfache Bauwerksprüfungen gemäß DIN 1076 mit welchen Dokumentations- bzw. Prüfberichtsergebnissen und mit welcher Zustandsnote an der Loschwitzer Brücke seit 2013 durchgeführt?“

Prüfung	Prüfdatum	Zustandsnote
E	29.06.2015	3,5
H	16.10.2018	3,2
E	13.09.2021	3,5
H1	19.01.2023	3
H2	05.07.2023	3
H	24.10.2024	3

Zusammenfassung der wesentlichen Schäden, empfohlene Maßnahmen und Auswirkung von bereits erfolgten Instandsetzungen bzw. Folgen weiterer Verzögerung:

Stahlkonstruktion: Im Bereich der Hauptträger weisen die Untergurte eine fortschreitende Schädigung auf. Die ungünstige Konstruktion mit zum Teil nahezu geschlossenem Untergurt führt zu vermehrter Ansammlung von Abfall und Streusand mit einhergehender Wasseransammlung und damit schwerwiegender Schädigung eben dieser Querschnittsbereiche. Um den derzeit beste-

henden Restquerschnitt zu sichern, ist der stark verschmutzungsgefährdete Untergurt regelmäßig zu prüfen und zu reinigen. Das ist im Zusammenhang mit den für die Instandsetzung geplanten Vollsperrungen vorgesehen.

Das restliche Fachwerk (Diagonalen, Hänger, Mittelgurte und nachträgliche Stäbe) zeigt lokal erhebliche und fortschreitende Spaltenrostbildung an den Anschlüssen der Vergitterung und den Knotenpunkten auf; überwiegend ist der Korrosionsschutz mangelhaft bzw. abgenutzt. Kritische Durchstoßpunkte wie Zuggurt-Ankerkammern sind im Rahmen von Bauwerksprüfungen auf Grund der Konstruktion nicht einsehbar. Am Pylonkopf sind beginnende Blattrostbildungen an dem statisch bedeutenden Federgelenk-Zugblechpaket feststellbar. Unterhalb der Fahrbahnebene weisen die Endquerträger-Obergurte an den Pylonen eine starke Rostbildung auf. Ursache sind die (teilweise zurückliegenden) Undichtigkeiten der Fahrbahnübergangskonstruktionen.

Der Trägerrost (Querträger, Zwischenträger und Zwischenquerträger) unter der Fahrbahn wurde in der Vergangenheit besonders in den Randbereichen (Untergurtanschlussknoten) durch Abrostungen erheblich geschädigt. Die zurückliegenden, gezielten Korrosionsschutzmaßnahmen an der Untersicht dämmen einen weiteren Korrosionsfortschritt ein.

Die anstehende, vollständige Erneuerung des Korrosionsschutzes ist dringend erforderlich und dabei sollten offene Profilfugen verkittet werden, um den Wassereintritt in die Profilzwischenräume hemmen und die Dauerhaftigkeit des Korrosionsschutzes und damit den Erfolg der Sanierungsmaßnahme deutlich beeinflussen zu können.

Bereits durchgeführte Maßnahmen wie die Erneuerung der Schwingungsbremsen und die Erneuerung des Korrosionsschutzes im Scheitelbereich zeigen Erfolg. Insbesondere der funktionstüchtigen Entwässerung kommt hier entscheidende Bedeutung zu.

Der Zustand des oberstromseitigen Gehwegs hat sich durch die Instandsetzungsmaßnahmen der letzten Jahre deutlich gebessert. Hier treten nur vereinzelt Korrosionserscheinungen an den Kragträgern auf. Auf der Unterstromseite befindet sich der Gehweg nach der umfangreichen Sanierungsmaßnahme 2019 in einem guten Zustand.

Die Fahrbahnübergänge weisen starke Verschmutzungen auf; das Dichtprofil am Widerlager Neustadt ist defekt. Dieses ist dringend zu ersetzen, um den Wassereintrag in die Ankerkammer zu minimieren. Eine regelmäßige Reinigung der Fahrbahnübergänge wird nachdrücklich empfohlen, ist jedoch aufgrund der konstruktiven Gegebenheiten nur schwer umsetzbar.

Ankerkammer: Bei feuchter Witterung kommt es zu Wassereintritt über die Decke der Ankerkammer Neustadt. An den vorhandenen Aussinterungen tropfte das Wasser ab. Vermutlich besteht ein Zusammenhang mit der defekten Dichtung des Fahrbahnübergangs. Ein weiterer Korrosionsfortschritt an den Zugblechpaketen am Durchstoßpunkt der Ankerkammern muss unbedingt verhindert werden.

Die Rissbilder in den massiven Pfeilern sind gegenüber den letzten Prüfungen unverändert. Es erfolgt eine regelmäßige Rissüberwachung mittels Messmarken.

Fazit der Hauptprüfung 2024:

Allgemein hat sich der Zustand des Blauen Wunders aufgrund der fortschreitenden Abnutzungserscheinungen, den bereichsweisen stark auftretenden Blattroststellen vor allem an den Knoten-

punkten der Untergurte und den Diagonalen sowie der nach wie vor wasserdurchlässigen Übergangskonstruktion (Widerlager Neustadt) wieder etwas verschlechtert. Die Maßnahmen der zurückliegenden Instandsetzungsmaßnahmen waren größtenteils erfolgreich, wie der erste Abschnitt der Generalsanierung im Scheitelbereich 2022/2023. Nichtsdestotrotz bedingen konstruktive Gegebenheiten fortwährende Korrosionsstellen, denen weiterhin Aufmerksamkeit zu schenken ist. Mit dem Ergebnis dieser Prüfung soll die Ermüdungsberechnung und die daraus resultierende Bestimmung der Restnutzungsdauer aktualisiert werden.

2. „Mit welchem Datum wurden welche jährlichen Besichtigungen gemäß DIN 1076 mit welcher Ergebnisprotokollierung an der Loschwitzer Brücke seit 2015 durchgeführt?“

Jährliche Besichtigungen gemäß DIN 1076 finden in den Jahren, in denen keine einfache oder Hauptprüfung durchgeführt wird, statt. Sie wurden am 30. Juni 2016, 21. Juni 2017, 5. Juni 2019, 16. Juni 2020, 11. April 2022 und am 19. Juni 2023 durchgeführt. Bei allen Besichtigungen wurden die Aussagen des Prüfberichtes bestätigt. Eine akute Veränderung des Zustandes wurde nicht festgestellt.

Weiterhin erfolgt die regelmäßige Durchführung von Überwachungs- und Kontrollmessungen an den Lagern, die Rissüberwachung an den Pfeilern sowie die Messung der Fahrbahnübergänge.

3. „Mit welchem Datum wurden welche Sonderprüfungen gemäß DIN 1076 mit welcher Ergebnisprotokollierung an der Loschwitzer Brücke seit 2015 durchgeführt?“

Sonderprüfungen sind erforderlich nach besonderen Anlässen:

- Sonderprüfung 2015: Prüfung Gehbahnkonstruktion Oberstrom nach Abbau Belag,
- Sonderprüfung 2017: Stahlteil auf der Brücke – Teil stammte nicht von der Brücke,
- Sonderprüfung 2024: Unterbauten nach Hochwasser – keine Schäden feststellbar.

4. „Mit welchem Datum wurden welche Prüfungen nach besonderen Vorschriften gemäß DIN 1076 mit welcher Ergebnisprotokollierung an der Loschwitzer Brücke seit 2015 durchgeführt?“

Eine Bauwerksprüfung erfolgt mittels elektrischer Besichtigungseinrichtung (Brückenuntersichtgerät, jährliche Wartung und Abnahme durch den TÜV ist erforderlich und erfolgt).

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert