



Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz
Postfach 3280 | 55022 Mainz

DER MINISTER

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-3595
Poststelle@mdi.rlp.de
www.mdi.rlp.de

30. März 2023

Zusendung ausschließlich per E-Mail

Kreisverwaltung Ahrweiler
Frau Landrätin
Cornelia Weigand
Wilhelmstraße 24-30
53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler

Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich
Herrn Landrat
Gregor Eibes
Kurfürstenstraße 16
54516 Wittlich

Kreisverwaltung des Eifelkreises Bitburg-Prüm
Herrn Landrat
Andreas Kruppert
Trierer Str. 1
54634 Bitburg

Kreisverwaltung Cochem-Zell
Herrn Landrat
Manfred Schnur
Endertplatz 2
56812 Cochem

Kreisverwaltung Mayen-Koblenz
Herrn Landrat
Dr. Alexander Saftig
Bahnhofstraße 9
56068 Koblenz

Kreisverwaltung Trier-Saarburg
Herrn Landrat
Stefan Metzdorf
Willy-Brandt-Platz 1
54290 Trier



Kreisverwaltung Vulkaneifel
Frau Landrätin
Julia Giesecking
Mainzer Straße 25
54550 Daun

Stadtverwaltung Trier
Herrn Oberbürgermeister
Wolfram Leibe
Am Augustinerhof
54290 Trier

In Abdruck:

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität, Kaiser-Friedrich-Straße 1,
55116 Mainz

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Stiftsstraße 9, 55116
Mainz

Landesbetrieb Mobilität, Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz

Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Stresemannstraße 3-5, 56068 Koblenz

Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion, Willy-Brandt-Platz 3, 54290 Trier

Mein Aktenzeichen
1134-0004#2023/0002-
0301 388
Bitte immer angeben!

Ihr Schreiben vom

Ansprechpartner/-in / E-Mail

Rouven Schnurpfeil

wiederaufbau.foerderwesen@mdi.rlp.de

Telefon / Fax

06131 16-3948

06131 16-17 3948

Wiederaufbau RLP 2021,

Förderung des Wiederaufbaus von Brückenbauwerken nach Nr. 5 VV Wiederaufbau RLP 2021

Sehr geehrte Damen und Herren Landrätinnen und Landräte,
sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der Wiederaufbau im Ahrtal und den anderen schadensbetroffenen Regionen ist zweifelsohne eine große Herausforderung. Aus diesem Grund stehen meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einem engen Austausch mit den Kommunen vor Ort, aber auch mit den anderen Ressorts und den nachgeordneten Behörden. Dabei soll nicht zuletzt eine einheitliche Anwendung der Rechtsgrundlagen sichergestellt werden.



Der Wiederaufbaufonds lässt einen risikoangepassten und damit nachhaltigen Wiederaufbau zu. Für die Förderung des Wiederaufbaus von Brückenbauwerken bedeutet dies, dass Fragen der Hydraulik, also des hochwasser- und damit risikoangepassten Bauens Beachtung finden. So ist unter bestimmten Voraussetzung auch der Ersatzneubau an anderer Stelle förderfähig. Eine Vorgabe zu einem „eins-zu-eins“ Wiederaufbau gibt es nicht, weder im Bundes- noch im Landesrecht.

Zur Unterstützung der Kommunen hat mein Haus unter Mitwirkung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität sowie der zuständigen nachgeordneten Fachbehörden eine klarstellende Erläuterung zur Förderung von Brücken erstellt. Sie stellt bestehende fachliche Anforderungen im Brückenbau dar und beantwortet die wesentlichen Fragen der Förderung des Wiederaufbaus von sanierungsfähigen, nicht mehr sanierungsfähigen und völlig zerstörten Brücken.

Innerhalb des so gesetzten Rahmens, der insbesondere auch die bundesrechtlichen Vorgaben der Aufbauhilfe beachtet, erhalten die Kommunen einerseits Planungssicherheit. Andererseits erfolgt eine Erläuterung, in welchem tatbestandlichen Umfang Billigkeitsleistungen nach der VV Wiederaufbau RLP 2021 bewilligt werden können. Die tatsächliche Höhe der Billigkeitsleistungen hängt vom Einzelfall ab, die Förderung beträgt dabei regelmäßig 100% der förderfähigen Kosten.

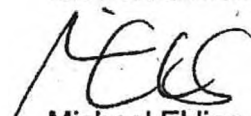
Die Erläuterung zur Förderung von Brücken ist diesem Schreiben als Anlage beigelegt. Sie umfasst auch ein Flussdiagramm, anhand dessen die wichtigsten Prüfschritte vereinfacht dargestellt werden. Bitte beachten Sie jedoch in jedem Fall die textlichen Erläuterungen zu den im Flussdiagramm dargestellten Prüfschritten.

Um Ihnen den Überblick über die bestehenden Fördermöglichkeiten zu erleichtern, ist beabsichtigt, diese auch in einer Videokonferenz zu erläutern. Die Einladung hierzu wird Ihnen zu gegebener Zeit zugesandt werden.



Ich bitte um Weiterleitung dieses Schreibens nebst Anlage an die schadensbetroffenen kreisangehörigen Gemeinden.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Ebling

Anlage

Erläuterung zur Förderung von Brücken nach Nr. 5 VV Wiederaufbau RLP 2021

1. Zur Förderfähigkeit allgemein

a) Grundsatz 1 – Einhaltung von baulichen und technischen Normen

Die Aufbauhilfen für Kommunen und sonstige Träger öffentlicher Infrastruktur nach Nr. 5 VV Wiederaufbau RLP 2021 knüpfen zunächst an eine **angemessene bauliche Wiederherstellung**, also den Wiederaufbau unter Berücksichtigung der aktuellen Vorschriften für eine **gleiche oder gleichwertige Konstruktion** unter **Einhaltung von baulichen und technischen Normen**, an.

b) Grundsatz 2 – Risikoangepasste Bauweise

Förderfähig sind darüber hinaus auch Maßnahmen zur Wiederherstellung von Infrastruktureinrichtungen, wenn sie im Hinblick auf ihre Art, ihre Lage oder ihren Umfang in einer **dem jeweiligen Hochwasser- und Überschwemmungsrisiko angepassten Weise** nach den **allgemein anerkannten Regeln der Technik** zur **Vermeidung künftiger Schäden** wiedererrichtet werden. Dies hat bereits der Bundesgesetzgeber ausdrücklich in § 3 Abs. 2 Aufbauhilfeverordnung 2021 so vorgesehen und wird in Rheinland-Pfalz auch so gehandhabt.

Entsprechend dieses Grundsatzes ist auch eine hochwasserangepasste Bauweise bis hin zu einem **Ersatzneubau an anderer Stelle** möglich, sofern der Wiederaufbau an gleicher Stelle nicht mehr vertretbar ist.

c) Erweiterte Förderung – Modernisierung

Schließlich können nach der VV Wiederaufbau RLP 2021 in Einklang mit der Bundes-Länder-Vereinbarung in begründeten Fällen auch **Modernisierungsmaßnahmen**, soweit hierfür eine **Rechtspflicht** besteht **oder** sie unter den Voraussetzungen von § 3 Absatz 2 AufbhV 2021 **zwingend erforderlich** sind, gefördert werden.

d) Erweiterte Förderung – denkmalgerechte Ausführung

Sofern die wiederaufzubauende Brücke in den Anwendungsbereich des Denkmalschutzgesetzes fällt, können auch (Mehr-)Kosten einer **denkmalgerechten Ausführung** gefördert werden.

2. Bestehende Anforderungen im Brückenbau

In Abstimmung mit dem MKUEM und dem MWVLW wurden **drei beachtliche Anforderungsbereiche** definiert:

- **Anforderungen an den Abflussquerschnitt**, die sich insbesondere aus dem **Wasserrecht** bzw. der Betrachtung des Hochwasser- und Überschwemmungsrisikos ergeben:
 - o Die **lichten Querschnitte** der Brücken und damit die hydraulische Leistungsfähigkeit sind mindestens **auf den Bemessungsabfluss** für das jeweils geltende Überschwemmungsgebiet **auszulegen**. Üblicherweise ist dies bisher das **HQ₁₀₀**.¹
Eine Erhöhung der Wasserspiegellage infolge der Aufstauwirkung des Brückenbauwerks bei Verzicht auf eine entsprechende Bauweise kann zu einer zusätzlichen Gefährdung der Gebäude und der Nutzer oberhalb der Brücke und im Bereich der Brückenköpfe führen.
Rechtsgrundlagen: §§ 2 Abs. 5, 3 Abs. 2 AufbhV sowie Nr. 1.2 Anlage 4 zur VV Aufbauhilfe 2021
 - o Der Gefahr des Aufstaus durch **Verklausung** der Brückenquerschnitte wird entgegengewirkt durch strömungsgünstige Ausgestaltung von Pfeilern, Widerlagern und Brückenüberbau und Einhaltung eines **Freibordes von 1m** bei Bemessungswasserstand.
Rechtsgrundlagen: §§ 2 Abs. 5, 3 Abs. 2 AufbhV sowie Nr. 1.2 Anlage 4 zur VV Aufbauhilfe 2021
- **Anforderungen zur Standsicherheit**, die sich aus dem Wasserrecht bzw. der wasserwirtschaftlichen Betrachtung und dem Straßenbau ergeben
 - o Die **Standsicherheit** der Brückenbauwerke ist für den Bemessungsabfluss und den Lastfall Extremhochwasser nachzuweisen. Der Abfluss **HQ_{extrem}**² wird an der Ahr durch das Hochwasserereignis vom 14./15. Juli

¹ Sofern für ein Gewässer das HQ₁₀₀ noch nicht nach dem letzten Hochwasserereignis festgelegt wurde, ist eine Abstimmung mit der SGD Nord hinsichtlich einer geeigneten Bemessung erforderlich. Die Förderfähigkeit ergibt sich aus dem unter Berücksichtigung der Naturkatastrophe 2021 zu erwartenden künftigen HQ₁₀₀. Soweit kein HQ₁₀₀ festgelegt ist, ist die Brücke entsprechend der wasserwirtschaftlichen Vorgaben der SGD Nord zu bemessen.

² Sofern für ein Gewässer das HQ_{extrem} noch nicht nach dem letzten Hochwasserereignis festgelegt wurde, ist eine Abstimmung mit der SGD Nord hinsichtlich einer geeigneten Bemessung erforderlich. Die Förderfähigkeit ergibt sich aus dem unter Berücksichtigung der Naturkatastrophe 2021 zu erwartenden künftigen HQ_{extrem}. Soweit kein HQ_{extrem} festgelegt ist, ist die Brücke entsprechend der wasserwirtschaftlichen Vorgaben der SGD Nord zu bemessen.

2021 repräsentiert. Dabei stellt HQ_{extrem}^3 einen außergewöhnlichen Lastfall dar. Ein Nichtbeachten dieser Anforderung würde im Umkehrschluss bedeuten, wissentlich ein Versagen der Bauwerke in Kauf zu nehmen. In den anderen betroffenen Regionen sind die von der SGD Nord definierten, gewässerspezifischen Hochwasserabflüsse anzusetzen.

Rechtsgrundlagen: §§ 2 Abs. 5, 3 Abs. 2 AufbhV sowie Nr. 1.2 Anlage 4 zur VV Aufbauhilfe 2021

- Nach dem Stand der Technik wird die Standsicherheit der Brücken im Übrigen über die zehn Eurocodes für den konstruktiven Ingenieurbau (EN 1990 bis EN 1999), bestehend aus insgesamt 58 Teilen, definiert. Neubauten von Straßenbrücken werden grundsätzlich nach dem sogenannten **Lastmodell LM1** bemessen. Bestehende Brücken sind auf Grundlage der **Nachrechnungsrichtlinie (NRRL)** zu bewerten und auszuliegen.

Rechtsgrundlage: § 2 Abs. 5 AufbhV

- **Anforderungen an die Anlage von Straßen**, die sich aus den Grundlagen der Straßenplanung ergeben

- Außerorts werden die **Fahrbahnquerschnitte** in der „Richtlinie für die Anlage von Landstraßen“ definiert; innerorts in den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“. In begründeten Fällen sind Abweichungen möglich, erfordern jedoch Kompensationsmaßnahmen, um das in den Richtlinien definierte Sicherheits- bzw. Qualitätsniveau einzuhalten. Rechtsgrundlage: § 2 Abs. 5 AufbhV
- Ferner sind beim Entwurf von Brückenbauwerken die Richtlinien für den Entwurf, die **konstruktive Ausbildung und Ausstattung** von Ingenieurbauten [RE-ING] sowie die Richtzeichnungen für Ingenieurbauten (RiZ-ING) zu beachten. Wichtige Vorgaben zur technischen Ausführung von Brückenbauwerken enthalten die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten“ [ZTV-ING]. Rechtsgrundlage: § 2 Abs. 5 AufbhV
- Die **verbindliche Anwendung** dieser untergesetzlichen Vorgaben als Stand der Technik (§ 2 Abs. 5 AufbhV) ergibt sich im Wesentlichen auch

³ s.o.

aus der den Straßenbaulastträger zukommenden **Verkehrssicherungspflicht**. Zudem bestehen teilweise auch bundesseitige Anwendungserlasse.

3. Erläuterung zur Förderung von Brücken

In der Praxis lassen sich **drei Fallkonstellationen** kategorisieren:

- a) **beschädigte Brücke**, welche vollständig saniert und wiederhergestellt werden kann und **welche bereits vor oder erst nach der Sanierung die aktuellen wasserwirtschaftlichen Anforderungen** erfüllt,
- b) **zerstörte Brücke**, die **vollständig neu** errichtet werden muss,
- c) **beschädigte Brücke**, welche grundsätzlich wiederhergestellt werden könnte, diese aber nach der Sanierung **nicht den aktuellen wasserwirtschaftlichen Anforderungen entspreche**.

Der Sanierungsbegriff im Sinne dieser Erläuterung umfasst alle Maßnahmen der Wiederherstellung, Verstärkung (z.B. Verstärkung des Kolkschutzes), Teilerneuerung (z.B. Ersetzen einzelner Brückenbögen durch rahmenartige Konstruktionen) und Erweiterung (z.B. Errichtung zusätzlicher Vorlandbrücken) soweit im Ergebnis das endgültige Bauwerk vorwiegend aus ursprünglicher Bausubstanz besteht.

Zu a) **beschädigte Brücke**

Für den Fall **a)** ergeben sich **keine besonderen Anforderungen** im Rahmen der Förderung. Unter diese Fallkonstellation fallen Brücken, die bereits vor oder erst nach der Sanierung hydraulisch leistungsfähig sind. Ist eine hydraulische Leistungsfähigkeit mit wirtschaftlichem Aufwand⁴ nicht erreichbar, greift Fallkonstellation c).

Die Kosten der Sanierung wären hier voll förderfähig, sofern der Aufwand zur Erreichung des Sanierungsziels wirtschaftlich ist. Hierzu gehört auch der Einbau eines notwendigen Kolkschutzes oder andere Maßnahmen einer dem Hochwasser- und Überschwemmungsrisiko angepassten Bauweise.

Rechtsgrundlagen: §§ 2 Abs. 5, 3 Abs. 2 AufbV sowie Nr. 1.2 Anlage 4 zur VV Aufbaulhilfe 2021

Die Fallgestaltungen **b) und c)** können wie nachfolgend dargelegt abgedeckt werden. Im Anwendungsfall wären auch hier die Wiederaufbaukosten voll förderfähig.

⁴ Die Wirtschaftlichkeit ergibt sich aus einer Betrachtung nach RI-WI-BRÜ. Eine feste Schwelle besteht nicht.

Zu b) **zerstörte Brücke**

Die unter Ziffer 2 des Vermerks skizzierten **Anforderungen an den Brückenbau** sind in den Planungen der Straßenbaulastträger im Neubaufall zu **beachten**. Hierfür entstehende **Kosten** sind **grundsätzlich förderfähig**. Gleichwohl ist **folgende Maßgabe** zu beachten:

Eine vorgesehene **Verbreiterung des Fahrbahnquerschnitts**, die sich aus **Anforderungen an die Anlage von Straßen** ergibt, ist in den Fällen förderfähig, in denen

- sich das Bauwerk in den **Straßenverlauf** einfügt,
(also Anpassung an die Straßensituation vor und hinter der Brücke, so auch wenn im Rahmen des Wiederaufbaus der Straße der Fahrbahnquerschnitt angepasst wird)
Rechtsgrundlage: § 2 Abs. 5 AufbhV
- sich besondere Anforderungen aus einer Kreuzungssituation mit dem **Schiennenverkehr** ergeben
Rechtsgrundlagen: §§ 2 Abs. 5 AufbhV

oder

- das Bauwerk als **konsolidierter Ersatzneubau** mehrere Brücken ersetzt und dies seitens der Fachbehörden im Einzelfall vor dem Hintergrund einer risikoangepassten Bauweise als notwendig erachtet wird,
(also z.B. Zusammenführung einer Rad- und Gehwegbrücke mit einer Straßenbrücke zu einem Bauwerk)
Rechtsgrundlagen: §§ 2 Abs. 5, 3 Abs. 2 AufbhV sowie Nr. 1.2 Anlage 4 zur VV Aufbauhilfe 2021

Zu c) **sanierungsfähige Brücke**

Für eine **beschädigte Brücke**, die tatsächlich und mit wirtschaftlichen Aufwand⁵ saniert werden könnte, welche aber nach der Wiederherstellung **nicht den aktuellen wasserwirtschaftlichen Anforderungen** an die hydraulische Leistungsfähigkeit **entspricht**, ist ein Ersatzneubau möglich. Ist eine hydraulische Leistungsfähigkeit mit wirtschaftlichem Aufwand hingegen erreichbar, greift Fallkonstellation 3 a). Ansonsten gelten die nachfolgenden Voraussetzungen:

⁵ Die Wirtschaftlichkeit ergibt sich aus einer Betrachtung nach RI-WI-BRÜ. Eine feste Schwelle besteht nicht.

- Die Brücke ist **teilerstört** und der **Bestandsschutz** ist damit **hinreichend wahrscheinlich entfallen**

Rechtsgrundlagen: §§ 2 Abs. 5, 3 Abs. 2 AufbV sowie Nr. 1.2 Anlage 4 zur VV Aufbauhilfe 2021

Ist diese Voraussetzung nicht erfüllt, dann ist Voraussetzung für einen Ersatzneubau:

- Die **Brücke** liegt **in oder an** einem sog. **gelben Bereich**, weshalb ein hochwasserangepasster **Ersatzneubau** erforderlich ist; dies verhindert auch mögliche Schäden im umliegenden Bereich des Brückenbauwerks an anderer kommunaler Infrastruktur, privaten Haushalten u.ä.

An Gewässern, für die kein sog. gelber Bereich definiert ist, kann der in den amtlichen Überschwemmungsgebietskarten definierte Abflussbereich als Anhaltspunkt Anwendung finden.

Rechtsgrundlage: § 3 Abs. 2 AufbV sowie Nr. 1.2 Anlage 4 zur VV Aufbauhilfe 2021

Ist auch diese Voraussetzung nicht erfüllt, dann ist Voraussetzung für einen Ersatzneubau:

- Die **Sanierungskosten**⁶ für die Beseitigung der Flutschäden belaufen sich auf **mehr als 45% des Neubauwertes** einer vergleichbaren Brücke.

Rechtsgrundlage Nr. 9.10 VV Wiederaufbau RLP 2021

Anforderungen an die **Brückentragfähigkeit**, die **nicht** dem Wasserrecht bzw. einer **wasserwirtschaftlichen Betrachtung** entstammen, können **keine Förderfähigkeit** begründen, da diese nicht schadensereignisbedingt sind.

Werden die **Anforderungen an den Fahrbahnquerschnitt** nicht erfüllt, so soll dies einen **Neubau grundsätzlich noch nicht rechtfertigen** können. **Ausnahme**weise kann ein Neubau in beiden Fällen in Betracht kommen, wenn

- sich besondere Anforderungen an den Fahrbahnquerschnitt aus einer Kreuzungssituation mit dem **Schienenverkehr** ergeben

Rechtsgrundlagen: §§ 2 Abs. 5, 3 Abs. 2 AufbV

oder

⁶ In diesem Fall umfassen die Sanierungskosten auch die Aufwendungen, die sich aus wasserrechtlichen bzw. wasserwirtschaftlichen Anforderungen an die Standsicherheit ergeben (z.B. Kolkschutz).

- das Bauwerk im Neubaufall als **konsolidierter Ersatzneubau** mehrere Brücken ersetzt und dies im Einzelfall seitens der Fachbehörden vor dem Hintergrund einer risikoangepassten Bauweise als notwendig erachtet wird, (keine Verhinderung einer günstigeren Brückensituation im Hinblick auf mögliche Risiken)

Rechtsgrundlagen: §§ 2 Abs. 5, 3 Abs. 2 AufbhV sowie Nr. 1.2 Anlage 4 zur VV Aufbauhilfe 2021

Ergibt sich aus der Beurteilung der Fallkonstellation c) die Möglichkeit eines Brückenneubaus, ist dieser entsprechend der Ausführungen zu b) zu planen und förderfähig.

Kommt der Straßenbaulastträger zu dem Ergebnis, dass aus anderen Erwägungsgründen (z.B. Tragfähigkeit in Bezug auf Verkehrslasten) ein Brückenneubau erfolgen soll, werden als förderfähig nur die Kosten anerkannt, die ohne diese Anpassung entstünden. Diese wären durch eine überschlägige Fiktivplanung zu ermitteln.

Die Entscheidung über die Förderfähigkeit einer Wiederaufbaumaßnahme ist unter Berücksichtigung der vorliegenden Erläuterung am Einzelfall auszurichten, insbesondere auch dann, wenn sich die konkrete Maßnahme nicht unmittelbar in die vorstehenden Ausführungen einfügt.

Förderung von Brücken nach der VV Wiederaufbau RLP 2021

