



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Wasser- und Schifffahrtsdirektionen
BAW
BfG

nachrichtlich

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Hamburg Port Authority

Senator für Wirtschaft und Häfen der
Hansestadt Bremen

bremenports GmbH & Co. KG

Bundesrechnungshof

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4231
FAX +49 (0)228 99-300-1478

ref-ws13@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

**Betreff: Schiffsanprall auf Bauwerke
- Richtlinien für die Ermittlung des Gefährdungsraumes an Bundeswasserstraßen**

Bezug: Erlass BW 21/52.12.00/128 Va 89 vom 7. März 1990

Aktenzeichen: WS 13/5257.3/1

Datum: Bonn, 02.06.2010

Seite 1 von 3

Die mit Bezugserlass eingeführten „Ansätze für die Ermittlung des Lichtraumprofils an Bundeswasserstraßen“ wurden durch die Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) aufgrund der gesammelten Erfahrungen, sowie der allgemeinen technischen und normativen Entwicklung mit der Zielstellung einer Vereinfachung und praxisingerechten Gestaltung neu gefasst.

Auf nachfolgende Änderungen wird besonders hingewiesen:

- Ersatz des bisherigen Begriffes „Lichtraumprofil“ durch „Gefährdungsraum“ (Das Lichtraumprofil bezeichnet im Allgemeinen den Raumbedarf bei planmäßiger Durchfahrt durch das Kreuzungsbauwerk.)





Seite 2 von 3

- Unterscheidung nur noch nach 2 Gruppen von Wasserstraßen
 - Wasserstraßen, die von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden mit auskragenden Pontonbugformen bzw. Rundspantbugschiffen mit Schubschultern befahren werden - in der Regel ab Wasserstraßenklasse IV und höher
 - untergeordnete Wasserstraßen - in der Regel Wasserstraßenklasse III und niedriger
- Wegfall der Unterscheidung in die Lastfälle „Abtreiben“ und „Aufschieben“ - maßgebend ist nur noch der Lastfall „Aufschieben“
- Vereinfachungen beim Ansatz des maßgebenden Anfahrwinkels
- Definition des Gefährdungsraumes in der Höhe als 1,5-fachen Wert der lichten Durchfahrtshöhe (aufgrund der Erfahrungen, dass Anfahrungen von Überbauten nicht durch bisher angesetztes Auffahren am Ufer sondern durch ausgefahrene Aufbauten und sonstige Schiffsausrüstungen verursacht werden)

Beim Neubau von Kreuzungsbauwerken sind - falls der Gefährdungsraum nicht freigehalten werden kann - Bauwerksteile, die innerhalb des Gefährdungsraumes liegen, in der Regel mit außergewöhnlichen Einwirkungen nach DIN 1055-9, Abschnitt 6.5, zu bemessen. Für Ufer- und Vorlandbereiche können Abminderungen vorgenommen werden, da den Stoßlastwerten nach DIN 1055-9, Abschnitt 6.5.3, abgeladene Schiffe und ganzjährige Erreichbarkeit der Bauwerksteile zu Grunde liegen.

Bestehende Bauwerke sind nach dem mit Erlass WS 13/5257.3/1 vom 31.05.2010 eingeführten BAW - Merkblatt „Nachweis bestehender Brücken auf Schiffsanprall“ zu bewerten.

Bauwerke, welche bereits nach den Regelungen des Bezugserlasses überprüft wurden, sind in der Regel nicht mehr zu untersuchen. Allerdings kann eine nochmalige Betrachtung bereits früher untersuchter Brücken dann sinnvoll sein, wenn alleinig am Ufer stehende Brücken-Bauteile als gefährdet eingestuft wurden.

Die „Richtlinien für die Ermittlung des Gefährdungsraumes an Bundeswasserstraßen“ Ausgabe 2010, führe ich hiermit für den Geschäftsbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ein.



Seite 3 von 3

Der Bezugserrlass wird aufgehoben.

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

Parallel zum Postversand wird der Erlass mit Anlage den WSV-Dienststellen per Mail direkt zugesandt.

Im Auftrag
Uwe Fischer

Anlage : Richtlinien für die Ermittlung des Gefährdungsraumes an
Bundeswasserstraßen, Ausgabe 2010