

Antrag

der Abg. Emil Sänze u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Sanierungsbedarf bei Brücken

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob sie die in den Stuttgarter Nachrichten genannte Auffassung des stellvertretenden Präsidenten des Verbands Bauwirtschaft Baden-Württemberg e. V., dass 40 Prozent der Brücken Baden-Württembergs dringend saniert werden müssen, teilt;
2. wie sie den Sanierungsbedarf von Brücken in Baden-Württemberg einschätzt;
3. in welcher Höhe sie finanzielle Mittel für die Sanierung von Brücken, gelistet nach Jahren der Regierungszeit, aufzuwenden plant;
4. welcher Betrag davon reine Zusatzausgaben, bezogen auf die bereits jährlich zur Brückensanierung vorgesehenen Mittel, sind;
5. für welchen Anteil der Zusatzausgaben bereits welche konkreten Projekte hinsichtlich Sanierung oder Neubau geplant sind;
6. wie sie angesichts einer Zeitdauer bis zum Baubeginn von vier bis fünf Jahren gemäß dem Verkehrsministerium die den Bürgern versprochenen Zusatzausgaben während ihrer Regierungsdauer zu investieren plant;
7. inwiefern sie die in den Stuttgarter Nachrichten geäußerte Einschätzung des Hauptgeschäftsführers des Verbands Bauwirtschaft Baden-Württemberg e. V., dass selbst wenn ausreichend finanzielle Mittel bereitgestellt würden, der Sanierungsbedarf nicht gedeckt werden könnte, da die nötigen Ingenieure fehlten, teilt;

8. ob es bezüglich des Sanierungsbedarfs Unterschiede zwischen Bundes- und Landesbrücken gibt und wie stark diese in Zahlen sind;
9. wie sie sich im Bund für einen besseren Zustand der Bundesbrücken in Baden-Württemberg einsetzt;
10. welche Risiken sie in unserer hochkomplexen und hochvernetzten Wirtschaft durch Schwachstellen in der Infrastruktur sieht.

18. 10. 2016

Sänze, Klos, Dr. Merz, Dr. Grimmer,
Dr. Baum, Baron AfD

Begründung

Gemäß dem Verkehrsministerium liegt der Finanzbedarf für die Erhaltung der Brücken der Bundesautobahnen bei 45 Millionen Euro pro Jahr, für die Brücken der Bundesstraßen bei 35 Millionen Euro pro Jahr und für die Landesstraßen bei 20 Millionen Euro pro Jahr. Zu prüfen ist, welchen Zeitplan und Kurs die Landesregierung bei ihrem Ziel, den Sanierungsstau unserer Brücken abzubauen, verfolgt.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 15. November 2016 Nr. 2-3952.2/139 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. *ob sie die in den Stuttgarter Nachrichten genannte Auffassung des stellvertretenden Präsidenten des Verbands Bauwirtschaft Baden-Württemberg e. V., dass 40 Prozent der Brücken Baden-Württembergs dringend saniert werden müssen, teilt;*
2. *wie sie den Sanierungsbedarf von Brücken in Baden-Württemberg einschätzt;*

Zu 1. und 2.:

Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund entsprechender Zuständigkeitsregelungen nachfolgend lediglich Aussagen zu den Brücken in Baden-Württemberg an den Bundesautobahnen und an den Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie an den Landesstraßen in der Baulast des Landes möglich sind.

Als dringend sanierungsbedürftig werden alle die Brücken angesehen, die im Rahmen der letzten Hauptprüfung gemäß der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) eine Zustandsnote erhalten haben, die in den Zustandsnotenbereich 3,0 bis 3,4 (nicht ausreichender Zustand) und 3,5 bis 4,0 (ungenügender Zustand) fällt. Der prozentuale Anteil dieser Bauwerke betrug zum Stichtag 1. Januar 2016:

- | | |
|-----------------------------|--------|
| – bei den Bundesautobahnen: | 13,2 % |
| – bei den Bundesstraßen: | 4,7 % |
| – bei den Landesstraßen: | 6,0 % |

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

3. in welcher Höhe sie finanzielle Mittel für die Sanierung von Brücken, gelistet nach Jahren der Regierungszeit, aufzuwenden plant;

Für die laufende Instandsetzung der Ingenieurbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützwände, etc.) im Zuge von Autobahnen und Bundesstraßen sind Aufwendungen in Höhe von rund 80 Mio. Euro pro Jahr geplant. Die geplanten Aufwendungen für die laufende Instandsetzung der Ingenieurbauwerke im Zuge der Landesstraßen liegen bei rund 20 Mio. Euro pro Jahr .

4. welcher Betrag davon reine Zusatzausgaben, bezogen auf die bereits jährlich zur Brückensanierung vorgesehenen Mittel, sind;

Neben der laufenden Instandsetzung von Brücken gewinnt auch die Brückenerhöhung zunehmend an Bedeutung. So hat der signifikante Anstieg der Güterverkehrsleistungen in Verbindung mit der Anhebung der zulässigen Gesamtgewichte dazu geführt, dass Brücken aufgrund mangelnder Tragfähigkeitsreserven den verkehrlichen Anforderungen heute teilweise nicht mehr gewachsen sind. Die betroffenen Bauwerke müssen durch bauliche Maßnahmen auf ein höheres Tragfähigkeitsniveau hin ertüchtigt werden. Falls eine solche Ertüchtigungsmaßnahme nicht möglich oder unwirtschaftlich ist, sind die betroffenen Bauwerke durch Neubauten zu ersetzen. Im Bereich der Bundesfernstraßen wird sich mittelfristig ein jährlicher Bedarf von rund 100 Mio. Euro für die Brückenerhöhung pro Jahr ergeben. Im Bereich der Landesstraßen kann mittelfristig von 20 Mio. Euro pro Jahr ausgegangen werden.

5. für welchen Anteil der Zusatzausgaben bereits welche konkreten Projekte hinsichtlich Sanierung oder Neubau geplant sind;

Voraussetzung für die Durchführung einer Brückenerhöhungsmaßnahme ist die vorherige Beurteilung der statischen Tragfähigkeit. In diesem Zusammenhang wurden von der Straßenbauverwaltung des Landes bereits über 150 Brücken in einem aufwändigen richtliniengeregeltem Verfahren nachgerechnet. Hieraus hat sich eine Vielzahl an Baumaßnahmen ergeben. Nachfolgend werden exemplarische Ersatzneubauten aufgeführt, die 2017 fortgesetzt bzw. begonnen werden:

- A 5, Erneuerung der Unterführung Saalbach/DB (Deutsche Bahn) bei Karlsdorf
- A 656, Erneuerung der Unterführung der DB bei Mannheim-Friedrichsfeld
- A 81, Erneuerung der Immensitzbrücke bei Geisingen
- L 113, Erneuerung der Brücke über die DB bei Riegel
- L 1045, Erneuerung der Kocherbrücke bei Kochersteinsfeld

6. wie sie angesichts einer Zeitdauer bis zum Baubeginn von vier bis fünf Jahren gemäß dem Verkehrsministerium die den Bürgern versprochenen Zusatzausgaben während ihrer Regierungsdauer zu investieren plant;

Die Landesregierung geht davon aus, dass alle für die Landesstraßenbrücken zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel vollständig verausgabt werden.

7. inwiefern sie die in den Stuttgarter Nachrichten geäußerte Einschätzung des Hauptgeschäftsführers des Verbands Bauwirtschaft Baden-Württemberg e. V. , dass selbst wenn ausreichend finanzielle Mittel bereitgestellt würden, der Sanierungsbedarf nicht gedeckt werden könnte, da die nötigen Ingenieure fehlten, teilt;

Aufgrund des angespannten Arbeitsmarktes im Bauingenieurwesen ist der Aufbau entsprechender Kapazitäten derzeit eine Herausforderung. Daher wird in der Straßenbauverwaltung aktiv Werbung für den Ingenieurberuf betrieben.

8. ob es bezüglich des Sanierungsbedarfs Unterschiede zwischen Bundes- und Landesbrücken gibt und wie stark diese in Zahlen sind;

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

9. wie sie sich im Bund für einen besseren Zustand der Bundesbrücken in Baden-Württemberg einsetzt;

Der Bund stellt derzeit für die Erhaltung und Ertüchtigung seiner Bauwerke finanzielle Mittel in ausreichender Höhe zur Verfügung.

10. welche Risiken sie in unserer hochkomplexen und hochvernetzten Wirtschaft durch Schwachstellen in der Infrastruktur sieht.

Aufgrund der topographischen Randbedingungen sowie der überdurchschnittlich hohen Verkehrsbelastung sind sichere und funktionstüchtige Brückenbauwerke für das Land Baden-Württemberg von herausragender Bedeutung. Die Aufrechterhaltung der Gebrauchstauglichkeit der Brückenbauwerke hat daher oberste Priorität. Vor diesem Hintergrund betreibt die Landesregierung seit dem Jahr 2010 ein Schwerpunktprogramm zur Sanierung von Bauwerke mit einer Zustandsnote 3,5 und schlechter. Infolge dieser Schwerpunktsetzung konnte der Anteil der Bauwerke in der schlechtesten Zustandskategorie im Bereich der Bundesfern- und Landesstraßen von 6,8 % auf 0,6 % und damit auch mögliche Risiken für das Straßeninfrastrukturnetz in erheblichem Maße reduziert werden.

Hermann

Minister für Verkehr