

Antrag

der Fraktion der FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Sicherheit der Straßenbrücken in Baden-Württemberg

Antrag

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

1. über vorliegende Ergebnisse der zuletzt durchgeführten Brückenhauptprüfung in Baden-Württemberg;
2. wie hoch der hieraus resultierende Mittelbedarf zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen ist
 - a) bei Brücken im Bundesfernstraßenbereich,
 - b) bei Brücken im Zuge von Landesstraßen;
3. hierzu, in welcher Höhe in diesem Jahr und im Jahr 2008 Mittel zur Finanzierung einer Sanierung bereitgestellt werden
 - a) vom Bund im Bundesfernstraßenbereich,
 - b) vom Land bei Brücken im Zuge von Landesstraßen;
4. über den Stand der Planung und der Kostenschätzungen zur verkehrssicheren Erhaltung der Brückenbauwerke in den kommenden fünf Jahren;
5. wie sie das Ergebnis des in diesem Jahr vom ADAC durchgeführten Brückentests nach DIN 1076 beurteilt und welche Aktivitäten sich hieraus für sie in ihrem Zuständigkeitsbereich ergeben;
6. über den Stand der Technik bei den zur Überprüfung eingesetzten Messgeräten und wie sie das Optimierungspotenzial zur exakten Feststellung von Mängeln und Schäden beurteilt.

26. 09. 2007

Dr. Noll
und Fraktion

Eingegangen: 26. 09. 2007 / Ausgegeben: 24. 10. 2007

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Begründung

Es ist seit längerer Zeit bekannt, dass auch in Baden-Württemberg bei vielen Straßenbrücken – in den Zuständigkeitsbereichen des Bundes und des Landes – Mängel und Schäden vorhanden sind, die einen zum Teil dringlichen Sanierungsbedarf auslösen.

Da Verkehrssicherheit hohe Priorität hat, ist es geboten, aufgedeckte Mängel und Schäden an Brückenbauwerken so rasch wie möglich zu beseitigen.

Erhaltungsmaßnahmen gerade in diesem sehr wichtigen Bereich der Straßeninfrastruktur sind als vorrangig einzustufen. Dies zumal die Belastung der Brücken durch den kontinuierlich steigenden Anteil der Lkw-Verkehre am Straßenverkehrsgesamtaufkommen zunimmt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. Oktober 2007 Nr. 63-3944.0/199 nimmt das Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. über vorliegende Ergebnisse der zuletzt durchgeführten Brückenhauptprüfung in Baden-Württemberg;

Zu 1.:

Die Brücken im Zuge der Bundesfern- und Landesstraßen werden nach DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung“ kontrolliert und sind dementsprechend alle sechs Jahre einer Hauptprüfung zu unterziehen. Für diese Prüfungen stehen bei den Regierungspräsidien besondere Prüfteams mit erfahrenen Brückenprüfingenieuren zur Verfügung. Damit wird eine hohe Kontinuität und Qualität bei den Prüfungen erreicht. Bei einer Gesamtanzahl von rund 8.800 Brücken sind pro Jahr im Schnitt 1.500 Brücken zu prüfen, wobei nach den bundeseinheitlichen „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076“ vorgegangen wird. Mit dem dafür entwickelten Datenverarbeitungssystem können die Brückenprüfingenieure für alle Brücken vergleichssichere Zustandsnoten nach einem genau definierten Katalog vergeben.

Die Zustandsnoten werden unter Berücksichtigung der Schadensauswirkungen auf die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit der Konstruktionen wie folgt definiert:

Notenbereich 1,0–1,9	sehr guter/guter Zustand; keine Instandsetzung erforderlich
Notenbereich 2,0–2,9	befriedigender/ausreichender Zustand; mittelfristig/kurzfristig Instandsetzung erforderlich
Notenbereich 3,0–4,0	nicht ausreichender/ungenügender Zustand; umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung erforderlich

Die Zustandsnoten für den Brückenbestand in Baden-Württemberg gliedern sich wie folgt auf:

	Zustandsnote sehr gut bis ausreichend 1,0–2,9		Zustandsnote nicht ausreichend/ungenügend 3,0–4,0	
	Anzahl	in %	Anzahl	in %
	Bundesfernstraßenbereich	5.201	89,6	601
Landesstraßen	2.830	94,7	160	5,3

2. wie hoch der hieraus resultierende Mittelbedarf zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen ist

- a) bei Brücken im Bundesfernstraßenbereich,
b) bei Brücken im Zuge von Landesstraßen;

Zu 2.:

- a) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat für seinen Geschäftsbereich im Kontext mit der Bearbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2003 eine Langfristprognose des Finanzbedarfs für die Erhaltung der Bundesfernstraßen für den Zeitraum 2001 bis 2015 erstellt. Nach Angaben des BMVBS sollen zwischen 25 bis 35 % der im Bundesfernstraßenbereich zur Verfügung stehenden Erhaltungsmittel für die Brückenerhaltung vorgesehen werden. Gemessen an den Ansätzen des Bundes für die Gesamterhaltung würden demnach im Schnitt ca. 60 Mio. € pro Jahr auf die Brückenerhaltung entfallen.
- b) Das Land hat in einer ersten gutachterlichen Prognose im Jahre 1994 im Zusammenhang mit der Erstellung des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg 1995 den Mittelbedarf für eine nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten durchgeführte Erhaltung der Landesstraßen feststellen lassen. Im Zusammenhang mit weiteren periodischen Zustandserfassungen der Straßenbefestigungen sind jeweils auch die Brücken nach ihrer Altersstruktur und ihrem Zustand in die Überlegungen mit einbezogen worden. In der derzeit maßgebenden „Wiederholten Zustandserfassung 2004 und Ermittlung des Erhaltungsbedarfs der Landesstraßen in Baden-Württemberg“ beläuft sich der jährliche Finanzbedarf für die Brücken auf rund 9 Mio. €. Bedingt durch die ungünstige Altersstruktur der Bauwerke wird dieser Bedarf bis 2019 auf rund 12,5 Mio. € pro Jahr ansteigen.

3. hierzu, in welcher Höhe in diesem Jahr und im Jahr 2008 Mittel zur Finanzierung einer Sanierung bereitgestellt werden

- a) vom Bund im Bundesfernstraßenbereich,
b) vom Land bei Brücken im Zuge von Landesstraßen;

Zu 3. a) und b):

Die Bereitstellung der Haushaltsmittel erfolgt generell sowohl beim Bund wie beim Land in einem Gesamtansatz, in dem die Anteile für die Straßenbefestigung, die Ingenieurbauwerke (Brücken, Tunnel, Lärmschutzwände und dgl.) und die sonstigen Anlagenteile (Entwässerungseinrichtungen, Ausstattung/Zubehör, Lichtsignaleinrichtungen usw.) insgesamt enthalten sind. Die prozentualen Anteile können in Abhängigkeit von dem jeweiligen aktuellen Bedarf in den einzelnen Jahren sehr unterschiedlich ausfallen. Für die Bundesfernstraßen sind im Jahr 2007 140 Mio. € zugewiesen (angestrebter Anteil für die Brücken: rund 40 Mio. €). Bei der Landesstraßenerhaltung sind 56 Mio. € zugewiesen (geschätzter Anteil für die Brücken rund 8,5 Mio. €).

Das dem BMVBS für die Jahre 2008 bis 2011 vorgelegte „Koordinierte Erhaltungsprogramm für Straßenbefestigungen, Bauwerke und sonstige Anlagenteile“ der Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg weist bei einem Ansatz von insge-

samt 180 Mio. € Erhaltungsausgaben für 2008 einen Anteil für die Bauwerke von rd. 75 Mio. € aus. Dieser Ansatz dürfte bei weitem nicht erreicht werden können, da eine deutliche Reduzierung dieser hohen Erhaltungsmittel zu Gunsten der nach wie vor erheblich unterfinanzierten Maßnahmen des Um- und Ausbaus der Bundesfernstraßen im Lande unumgänglich sein wird. Bei einem Ansatz der Erhaltungsmittel im Landeshaushalt für 2008 mit rund 49 Mio. € wird ein Anteil für die Brückenerhaltung von 9 Mio. € angestrebt.

4. über den Stand der Planung und der Kostenschätzungen zur verkehrssicheren Erhaltung der Brückenbauwerke in den kommenden fünf Jahren;

Zu 4.:

Bei den Bundesfernstraßen sind in den jährlich für das kommende und die drei nachfolgenden Jahre fortgeschriebenen koordinierten Erhaltungsprogrammen die Bauwerke über 1 Mio. € Baukosten explizit aufgeführt und damit in den Zeitablauf für die rechtzeitige Planungen mit eingebunden. Die Erhaltungsmittel für Landesstraßen werden nach den jeweils aktuellen Prognosen, derzeit noch nach denjenigen aus dem Jahre 2004 für die Periode 2005 bis 2009, auf die Regierungspräsidien verteilt. Vereinzelt vorkommende, große Brückenerhaltungsmaßnahmen über 1 Mio. € werden dabei gesondert berücksichtigt.

Bei den Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen wird in den kommenden Jahren in der Programmplanung ein Mittelansatz von rund 60 Mio. € pro Jahr angestrebt. Für die Brücken im Zuge von Landesstraßen ist eine Annäherung an die altersbedingt steigenden Bedarfsansätze von 12,5 Mio. € pro Jahr angezeigt.

5. wie sie das Ergebnis des in diesem Jahr vom ADAC durchgeführten Brückentests nach DIN 1076 beurteilt und welche Aktivitäten sich hieraus für sie in ihrem Zuständigkeitsbereich ergeben;

Zu 5.:

Der ADAC hat den Zustand von 50 Straßenbrücken in kommunaler Zuständigkeit überprüft. Bei den getesteten Brücken handelte es sich im Wesentlichen um Brücken im Zuge von Gemeinde-, Landes- und Kreisstraßen. Beurteilungen für die geprüften Brücken oder Schlussfolgerungen für die Gesamtzahl der kommunalen Brücken bzw. Vergleichsansätze zu den Prüfungen der Bundesfern- und Landesstraßenbrücken sind bei der geringen Brückenanzahl und ohne Kenntnis der Auswahlkriterien nicht möglich. Besondere Aktivitäten für den Tätigkeitsbereich der Brückenprüfung innerhalb der Straßenbauverwaltung können aus diesem Test nicht abgeleitet werden.

6. über den Stand der Technik bei den zur Überprüfung eingesetzten Messgeräten und wie sie das Optimierungspotenzial zur exakten Feststellung von Mängeln und Schäden beurteilt.

Zu 6.:

Bei der Bauwerkshauptprüfung sind alle zugänglichen Teile handnah zu prüfen. Es kommen als Hilfsmittel/Messverfahren/Messgeräte u. a. Abklopfen mit dem Hammer zur Ortung von Hohlstellen, Rissmesslupen, Lagermesslehren, Schichtdickenmessgeräte, Bewehrungssuchgeräte und dgl. zum Einsatz. Diese relativ einfachen Hilfsmittel sind Standard und kaum zu optimieren. Erfahrenes Fachpersonal kann damit nahezu alle Schäden erkennen. Werden größere Schäden erkannt oder Mängel befürchtet, deren Ausmaß und Ursache unklar sind, kann im Zuge objektbezogener Schadensanalysen u. a. auf Verfahren wie Potenzialfeldmessung, Chloridbestimmungen, Radar, Magnetfeldmessung, Ultraschallecho, Impact-Echo, Thermographie, Radiographie, Sensormessungen bzw. regelrechtes Bauwerksmonitoring zugegriffen werden.

Der entscheidende Faktor zur qualifizierten Bauwerksprüfung/-beurteilung ist nach wie vor der Einsatz von geschultem Personal mit großer und langer Prüfer-

fahrung. Es wird daher sehr großen Wert auf den Einsatz von verwaltungseigenem Personal sowie den dadurch möglichen und praktizierten Erfahrungs- und Wissensaustausch zwischen den einzelnen Brückenprüfingenieuren des Landes gelegt.

Rech

Innenminister