

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Andreas Deuschle CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Brückensanierung im Landkreis Esslingen**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wem obliegt verwaltungs- und baurechtlich die Zuständigkeit für die Erhaltung und Sanierung von Brückenbauwerken, die der Baulast des Landes Baden-Württemberg unterliegen?
2. Nach welchen Kriterien werden Landkreise und Kommunen bei dem Erhalt und der Sanierung von Brückenbauwerken finanziell gefördert, die nicht in der Baulast des Landes liegen?
3. Wie hoch waren die Zuschüsse des Landes an den Landkreis Esslingen und die Kommunen des Landkreises Esslingen für den Erhalt und die Sanierung von Brückenbauwerken in den Jahren 2010, 2011, 2012 und 2013?
4. Können Landkreise und Kommunen neben der Förderung durch das Land Baden-Württemberg von anderen Institutionen Zuschüsse für den Erhalt und die Sanierung von Brückenbauwerken, die nicht in der Baulast des Landes stehen, erhalten?
5. Welche Brückenbauwerke im Landkreis Esslingen unterliegen der Baulast des Landes Baden-Württemberg?
6. Wie beurteilt sie den Zustand der einzelnen Brückenbauwerke im Landkreis Esslingen, die der Baulast des Landes Baden-Württemberg unterliegen?
7. Wie hoch ist der finanzielle Aufwand für die Sanierung der einzelnen Brückenbauwerke im Landkreis Esslingen, die der Baulast des Landes Baden-Württemberg unterliegen?
8. In welchem Stadium befindet sich das zu Beginn des Jahres 2012 durch Minister Hermann angekündigte eigene Programm für sanierungsbedürftige Brücken?

Eingegangen: 24. 10. 2013 / Ausgegeben: 27. 11. 2013

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

9. In welcher Höhe stehen Mittel für die Umsetzung des angekündigten Programms für sanierungsbedürftige Brücken ab wann zur Verfügung?
10. Welche Haltung vertritt sie bei den aktuellen Verhandlungen der Bund-Länder-Kommission zur Finanzierung der Verkehrswege, insbesondere für den Erhalt und die Sanierung von Brückenbauwerken, die in der Baulast von Landkreisen und Kommunen stehen?

23.10.2013

Deuschle CDU

### Begründung

Allein im Stadtgebiet Esslingen besteht bei fünf großen Brücken (Hanns-Martin-Schleyer-Brücke, Pliensaubrücke, Vogelsangbrücke–Landesstraße 50, Konrad-Adenauer-Brücke–Landesstraße 1192 und Dieter-Roser-Brücke) erheblicher Sanierungsbedarf. Alle Brücken sind wichtige und zentrale Zufahrtswege über den Neckar und somit von erheblicher Relevanz für den Wirtschaftsstandort Esslingen. Das Mittlere Neckartal zwischen Plochingen und Stuttgart ist ein wirtschaftsstarkes Gebiet, sodass alle Brücken als Zufahrtswege über den Neckar für den Wirtschaftsstandort von erheblicher Bedeutung sind.

### Antwort

Mit Schreiben vom 17. November 2013 Nr. 2-3952.2/121 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wem obliegt verwaltungs- und baurechtlich die Zuständigkeit für die Erhaltung und Sanierung von Brückenbauwerken, die der Baulast des Landes Baden-Württemberg unterliegen?*

Gemäß § 51 Abs.1 Nr.1 StrG sind die Regierungspräsidien zuständig für die Unterhaltung durch Instandsetzung oder Erneuerung (Erhaltung). Die bauliche Unterhaltung (kleinere Reparaturarbeiten) ist gemäß § 51 Abs.2 Nr. 2 StrG Aufgabe der unteren Verwaltungsbehörden.

2. *Nach welchen Kriterien werden Landkreise und Kommunen bei dem Erhalt und der Sanierung von Brückenbauwerken finanziell gefördert, die nicht in der Baulast des Landes liegen?*

Nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) kann nur der Aus- und Neubau von kommunalen Straßen und Brücken gefördert werden, die Sanierung bzw. die Erhaltung von kommunalen Straßen und Brücken hingegen nicht.

Das Land gewährt den Landkreisen nach § 25 Finanzausgleichsgesetz (FAG) laufende Zuweisungen für die Unterhaltung und den Neu-, Um- und Ausbau von Straßen, die sich in der Baulast der Landkreise befinden. Die Gemeinden erhalten nach § 26 FAG laufende Zuweisungen für die Unterhaltung und nach § 27 FAG pauschale Investitionszuweisungen für Straßen, die sich in der Baulast der Gemeinden befinden.

3. *Wie hoch waren die Zuschüsse des Landes an den Landkreis Esslingen und die Kommunen des Landkreises Esslingen für den Erhalt und die Sanierung von Brückenbauwerken in den Jahren 2010, 2011, 2012 und 2013?*

Im Rahmen des kommunalen Finanzausgleichs erhalten die Gemeinden und die Kreise folgende pauschale Zuweisungen:

- Die Landkreise erhalten laufende Zuweisungen für die Unterhaltung und den Neu-, Um und Ausbau von Straßen, die sich in ihrer Baulast befinden (§ 25 FAG). Die Zuweisungen werden nach der Straßenlänge auf die Landkreise verteilt. Der Landkreis Esslingen erhielt in den letzten Jahren jährlich rd. 1,8 Mio. Euro.
- Die Gemeinden erhalten laufende Zuweisungen für die Unterhaltung von Straßen, die sich in ihrer Baulast befinden (§ 26 FAG). Die Zuweisungen werden nach der Straßenlänge auf die Gemeinden verteilt. Die Gemeinden des Landkreises Esslingen erhielten in den letzten Jahren jährlich rd. 0,7 Mio. Euro.
- Die Gemeinden erhalten zum Bau, Um- und Ausbau von Straßen, die sich in ihrer Baulast befinden, pauschale Zuweisungen, die im Verhältnis der Fläche auf die Gemeinden verteilt werden (§ 27 Abs. 1 FAG). Die Gemeinden des Landkreises Esslingen erhielten in den letzten Jahren jährlich rd. 0,6 Mio. Euro.
- Darüber hinaus erhalten die Gemeinden eine Investitionspauschale, die für Investitions- und Unterhaltungsmaßnahmen verwendet werden soll (§ 4 FAG). Diese Mittel können auch für Brückensanierungen eingesetzt werden.

4. *Können Landkreise und Kommunen neben der Förderung durch das Land Baden-Württemberg von anderen Institutionen Zuschüsse für den Erhalt und die Sanierung von Brückenbauwerken, die nicht in der Baulast des Landes stehen, erhalten?*

Der Landesregierung sind keine weiteren Fördermöglichkeiten bekannt.

5. *Welche Brückenbauwerke im Landkreis Esslingen unterliegen der Baulast des Landes Baden-Württemberg?*

Folgende 82 Bauwerke im Landkreis Esslingen stehen in der Baulast des Landes:

Straße	Bw-Nr.	Bezeichnung
L 1192	7221541	Körschbrücke L 1192 in Scharnhausen
L 1192	7221634	Feldwegbrücke über L 1192 bei ES-Berkheim
L 1192	7221635	L 1192 Stahldurchlass Wirtschaftsweg bei ES-Berkheim
L 1192	7221636	Hangbrücke L 1192 bei ES-Berkheim
L 1202	7221709A	Körschtalbrücke L 1202 Nellingen
L 1202	7221709B	Körschtalbrücke L 1202 Nellingen, Widerlagerrahmen
L 1202	7221760	Überführung Feldweg bei Nellingen
L 1202	7221761	Geh- und Radwegunterführung bei Nellingen
L 1192	7221762	Überführung Feldweg bei Nellingen
L 1192	7221763	Überführung Feldweg bei Nellingen
L 1192	7221764	Überführung Feldweg bei Nellingen
L 1192	7221765	Geh- und Radwegunterführung bei ES-Berkheim
L 1204	7222503	Überführung L 1204 bei Deizisau
L 1250	7222507A	Brücke über Neckar Plochingen
L 1250	7222507B	Brücke über DB Plochingen

L 1250	7222507C	Brücke über L 1192 Plochingen
L 1192	7222508	Lützelbachbrücke L 1192 in Reichenbach
L 1192	7222511	Brücke L 1192 über DB bei Reichenbach
L 1204	7222530A	Neckarwehrbrücke Deizisau
L 1204	7222530B	Hochstraßenbrücke Deizisau
L 1204	7222545	Brücke L 1204 über DB und Weg bei Altbach
L 1201	7222561	Brücke L 1150 über L 1201 bei Aichschiess
L 1150	7222562	Gehwegunterführung in Baltmannsweiler
L 1201	7222570	Filsbrücke bei Reichenbach i. Z. L 1201
L 1192	7222571A1	Brücke über DB, Wirtschaftsweg
L 1192 (Ast)	7222571A2	L 1192 Auf- und Abfahrtsrampe Querspange
L 1192	7222572	Unterführung Feldweg bei Reichenbach
L 1201	7222575	Unterführung Gehweg bei Plochingen
L 1192	7222576	Reichenbachbrücke L 1192 in Reichenbach
L 1204	7222578	Körschbrücke bei Talmühle Denkendorf
L 1192	7222581	Gehwegunterführung L 1192 in Plochingen
L 1208	7320504	Brücke über L 1208 und Bach Siebenmühlental
L 1208	7320505	Reichenbachbrücke L 1208 bei Seebrückenmühle
L 1192	7320565	Brücke L 1192 Überf. ehem SSB u. Weg in Leinfeldern
L 1185	7321530	Baumbachbrücke L 1185 in Aich
L 1185	7321532	Weierbachbrücke L 1185 in Grötzingen
L 1185	73215331	Föllbachbrücke bei Grötzingen
L 1185	73215332	Radwegbrücke über Föllbach
L 1200	7321534	Körschbrücke L 1200 Denkendorf
L 1202	7321536	Fleinsbachbrücke L 1202 in Neuhausen
L 1205	7321538	Fleinsbachbrücke L 1205 bei Sielmingen
L 1208	7321543	Brücke über ehem. Filderbahn bei Echterdingen
L 1208 A	7321544	Bühlgrabenverdolung unter L 1208A bei Echterdingen
L 1192	7321592	Unterführung S-Bahn zum Flughafen
L 1204	7321607	Körschbrücke L 1204 Denkendorf
L 1185	7321610	Finsterbachbrücke L 1185 bei Grötzingen
L 1204	7321706	Brücke L 1204 über Hauptwirt.-Weg. b. Scharnhausen
L 1209	7321759	Binsachbrücke L 1209 bei Neuhausen
L 1209	7321760	Feldwegbrücke über L 1209 bei Neuhausen
L 1209	7321761	Waagenbachbrücke L 1209 bei Neuhausen
L 1192	7321778	L 1192 Geh- und Radwegunterf. bei Neuer Messe
L 1200	7322550	Lindachbrücke L 1200 bei Jesingen
L 1207	7322551	Neckarbrücke L 1207 in Wernau
L 1207	7322552	Bodenbachbrücke L 1207 Wernau
L 1207	7322553	Verdolung Bodenbach L1207 Wernau
L 1201	7322559	Brücke L 1201 über L 1200 Kirchheim/Teck
L 1200	7322560	Lauterbrücke in Kirchheim/Teck

L 1250	7322563	Talbachbrücke L 1250 Oberboihingen
L 1201	7322567	Brücke L 1201 über Gemeindestrasse bei Hochdorf
L 1207	7322578	Gehwegunterführung in Wernau
L 1200	7322585	Neckarbrücke L 1200 Wendlingen/Neckarbrücke
L 1200	7322586	Brücke L 1200 über DB Und L 1250 Wendlingen
L 1207	7322589	Brücke L 1207 über Feldweg bei Wernau/Brücke
L 1250	7322682	Überführung der DB im Zuge der L 1250
L 1200 A	7322726	Brücke über Wirtschaftsweg bei Kirchheim/Teck
L 1213	7323527	Häringerbachbrücke L 1213 bei Weilheim
L 1200	7323645	Winterhaldenbachbrücke L 1200 bei Weilheim
L 1208 B	7421534	Neckarbrücke Neckartenzlingen
L 1208 B	7421536	Ermsbrücke bei Neckartenzlingen
L 1208 B	7421769	Ermsbrücke Neckartenzlingen
L 1210	7422512	Dentelbachbrücke L 1210 Neuffen
L 1210	7422514	Steinachbrücke L 1210 in Neuffen
L 1250	7422524	Steinachbrücke L 1250 in Neuffen
L 1250	7422529	Beurenerbachbrücke Linsenhofen
L 1250	7422554	Verdolung Steinach in Neuffen
L 1210	7422565	Kanalbrücke L 1210 in Owen
L 1210	7422566	Lauterbrücke in Owen
L 1212	7423548	Lindachbrücke L 1212 bei Hepsisau
L 1200	7423571A	Verdolung Seebach/Lindach in Neidlingen
L 1200	7423571B1	Verdolung Seebach/Lindach in Neidlingen
L 1200	7423571B2	Verdolung Seebach/Lindach in Neidlingen
L 1200	7423571C	Verdolung Seebach/Lindach in Neidlingen

*6. Wie beurteilt sie den Zustand der einzelnen Brückenbauwerke im Landkreis Esslingen, die der Baulast des Landes Baden-Württemberg unterliegen?*

Der Zustand der Brücken im Landkreis Esslingen ist mehr als befriedigend. Von den insgesamt 82 Brücken mit einer Brückenfläche von 42.073 m<sup>2</sup> sind nur 9 Brückenbauwerke (2.111 m<sup>2</sup>) mit einer Zustandsnote 3,0 oder schlechter bewertet. Dabei befindet sich kein Bauwerk in einem „ungenügenden Zustand“ (3,5 bis 4,0). Ein Bauwerk wurde mit der Zustandsnote 3,4 (31 m<sup>2</sup>) und ein weiteres mit der Note 3,3 (288 m<sup>2</sup>) beurteilt. Die verbleibenden 7 Brücken erhielten alle die Note 3,0.

*7. Wie hoch ist der finanzielle Aufwand für die Sanierung der einzelnen Brückenbauwerke im Landkreis Esslingen, die der Baulast des Landes Baden-Württemberg unterliegen?*

Für die unter Ziffer 6 aufgeführten Brücken mit einer Zustandsnote 3,0 oder schlechter werden die Instandhaltungskosten auf rund 1,9 Mio. Euro geschätzt. Eventuelle Kosten für eine im Zuge der noch ausstehenden Nachrechnung ggf. erforderlichen Ertüchtigungsmaßnahmen sind dabei nicht berücksichtigt.

8. *In welchem Stadium befindet sich das zu Beginn des Jahres 2012 durch Minister Hermann angekündigte eigene Programm für sanierungsbedürftige Brücken?*

9. *In welcher Höhe stehen Mittel für die Umsetzung des angekündigten Programms für sanierungsbedürftige Brücken ab wann zur Verfügung?*

Die Aufrechterhaltung der Gebrauchstauglichkeit der Brückenbauwerke durch bauliche Instandsetzungsmaßnahmen hat oberste Priorität, d. h. die vorhandenen Ressourcen werden so eingesetzt, dass die Brücken dauerhaft für alle Nutzer/innen im Straßennetz zur Verfügung stehen und keine Sperrungen erforderlich sind. Vor diesem Hintergrund verfolgt die Straßenbauverwaltung seit mehreren Jahren ein Programm, das Brücken, für die eine Zustandsnote 3,5 und schlechter festgestellt wurde, im Rahmen der Erhaltungsplanung vordringlich behandelt. Im Ergebnis führt diese Vorgehensweise dazu, dass derzeit lediglich 17 der insgesamt rund 3.100 Brücken im Zuge der Landesstraßen in die schlechteste Zustandsklasse eingestuft sind.

In vielen Fällen reicht jedoch die reine Instandsetzung zur Erhaltung des Status Quo nicht mehr aus. Grund hierfür ist, dass viele Brücken infolge des rasanten Verkehrswachstums heute an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind und dem aktuellen Verkehrsaufkommen nicht mehr dauerhaft gerecht werden. Um die Funktion dieser Bauwerke zu sichern, ist über die Instandsetzung hinaus eine Verstärkung auf den tatsächlichen Nutzungsgrad hin erforderlich (= Ertüchtigung). Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur geht derzeit davon aus, dass für die Ertüchtigung der Landesstraßenbrücken insgesamt rund 600 Mio. Euro erforderlich sein werden. Ein solches Volumen erfordert eine dauerhafte Verstärkung der finanziellen und personellen Ressourcen im Erhaltungsbereich. Eine Verstärkung der Haushaltsmittel mit dem Schwerpunkt Brückensanierung und -ertüchtigung wird vom MVI bei der Aufstellung des Staatshaushaltsplans 2015/2016 angestrebt.

10. *Welche Haltung vertritt sie bei den aktuellen Verhandlungen der Bund-Länder-Kommission zur Finanzierung der Verkehrswege, insbesondere für den Erhalt und die Sanierung von Brückenbauwerken, die in der Baulast von Landkreisen und Kommunen stehen?*

Der Kommission „Nachhaltige Verkehrsfinanzierung“ („Bodewig-Kommission“) geht es um die Implementierung einer dauerhaften Struktur der Finanzierung, die einen genauen und effizienten Umgang mit den Mitteln garantiert. Grundlage sind die Finanzierungsoptionen sowie die Bedarfsermittlung für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße und die Staatsebenen (Bund, Land und Kommunen) der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ („Daehre-Kommission“). Notwendig sind danach 7,2 Mrd. Euro pro Jahr für Betrieb und Erhaltung des überörtlichen Netzes auf 15 Jahre.

Die Landesregierung vertritt die Auffassung der Sonderverkehrsministerkonferenz vom Oktober 2013, dass Erhalt und Sanierung vor Ausbau- und Neubau steht, dass für den Nachholbedarf im Bestandsnetz aller Verkehrsträger die Möglichkeit eines unter parlamentarischer Kontrolle stehenden Sondervermögens zu schaffen sei, in welchem die umgeschichteten Haushaltsmittel zweckgebunden und überjährig gesichert werden, und dass auch Netzzustands- und Netzleistungsberichte einzuführen sind. Zusätzlich vertritt die Landesregierung mit allen Ländern gemeinsam die Haltung, dass die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag Anreizsysteme und daraus abzuleitende Finanzierungsstrukturen und -instrumente rechtlich absichern möge. Klima-, Umwelt- und Ressourcenschutz sowie Sicherheit, Bezahlbarkeit und Sozialverträglichkeit von Mobilität und Transport müssen berücksichtigt werden.

Aufgabe einer verantwortungsbewussten Verkehrs- und Gesellschaftspolitik in Baden-Württemberg muss es auch sein, eine öffentliche Diskussion zum Stellenwert und zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu führen.

Baden-Württemberg wird sich daher auch weiterhin dafür einsetzen, eine öffentliche Diskussion zum Stellenwert und zu einer auskömmlichen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch Bund, Länder und Kommunen zu führen. Hierzu gehört auch eine Nachfolgeregelung für den Zeitraum ab dem Jahr 2019 für Mittel aus dem GVFG/Entflechtungsgesetz zu erreichen, die dann ggf. auch die Förderung von Maßnahmen zur Sanierung der Verkehrsinfrastruktur ermöglichen könnte.

Die Landesregierung hält die Unterstützung der Landkreise und Kommunen für die öffentliche Diskussion als auch die Umsetzung von Lösungen für unerlässlich. Sie setzt sich daher auch dafür ein, dass die Kommunen eine Finanzierung aus der Lkw-Maut erhalten, die dazu auch auf kommunale Straßen auszuweiten wäre. Zunächst ist der Bund gefordert, rechtlich gesicherte Instrumente einzuführen. Baden-Württemberg hat hierzu seine Unterstützung in einer von der Sonderverkehrsministerkonferenz vorgeschlagenen Steuerungsgruppe angeboten.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur