

Kleine Anfrage

des Abg. Anton Baron AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Zustand der Brücke der Bundesstraße (B) 19 in der Kupfersenke zwischen Künzelsau-Gaisbach und Kupferzell

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Schäden weist die Brücke auf?
2. Wann wurden die Schäden zum ersten Mal erkannt?
3. Durch wen wird die Kontrolle von Brücken in welchem Zeitabstand vorgenommen (Auflistung nach Straßentyp)?
4. Wann wurden erste Hinweise von Bürgern auf Beschädigungen und Abplatzungen der Brücke im Landratsamt verzeichnet?
5. Inwiefern wurde diesen Hinweisen nachgegangen?
6. Warum wurde die Geschwindigkeit für den Straßenverkehr auf der Brücke ungewöhnlich stark begrenzt?
7. Wie oft wurden dort seitdem Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen?
8. Welche weiteren Maßnahmen wurden zur Risikominimierung unternommen?
9. Welche Angaben kann sie zu Beginn, Zeitplan und Kosten der Sanierung machen?
10. Hält sie es für geboten, eine baldige Sanierung mit Landesmitteln vorzunehmen?

21.08.2018

Baron AfD

Eingegangen: 21.08.2018 / Ausgegeben: 15.10.2018

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

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

Begründung

Bezüglich einer zwischen Künzelsau-Gaisbach und Kupferzell in der Kupfer-
senke gelegenen Brücke der Bundesstraße 19 häufen sich die Berichte über Pro-
bleme mit der Bausubstanz. Die Kleine Anfrage soll klären, ob diesbezügliche De-
tails und ein allfälliger Plan zur Sanierung der Landesregierung bekannt sind.

Antwort

Mit Schreiben vom 14. September 2018 Nr. 2-39-B19 UL-MERG/112 beantwor-
tet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inne-
res, Digitalisierung und Migration die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Schäden weist die Brücke auf?

Das Bauwerk weist allgemein zahlreiche altersbedingte Schäden, vorwiegend in
Form von Betonabplatzungen, auf. Diese sind auf Korrosion der Bewehrung in-
folge fortgeschrittener Beton-Karbonatisierung zurückzuführen, verbunden mit
einer zum Teil sehr geringen Betondeckung.

Darüber hinaus ist ein lokal begrenzter, ausgeprägter Korrosionsschaden an der
unteren Längsbewehrung des äußeren östlichen Hauptträgers vorhanden, bei dem
von einer signifikanten Querschnittsschwächung des Bewehrungsstahls auszuge-
hen ist. Dieser Schaden befindet sich unterhalb eines Ablaufrohrs der Brückenent-
wässerung und ist auf das Einwirken von tausalzbelastetem Wasser zurückzu-
führen. Aus diesem Schaden resultiert die derzeitige Verkehrsführung.

2. Wann wurden die Schäden zum ersten Mal erkannt?

Das Ausmaß der maßgeblichen Schädigung unterhalb des Ablaufrohrs wurde
erstmals 2016 erkannt.

3. Durch wen wird die Kontrolle von Brücken in welchem Zeitabstand vorgenom- men (Auflistung nach Straßentyp)?

Die Bauwerksprüfung erfolgt, entsprechend der Anforderungen der DIN 1076,
durch sachkundige Ingenieurinnen und Ingenieure. Hierbei werden in einem In-
tervall von 3 Jahren wechselweise Hauptprüfungen (vollständige handnahe Prü-
fungen mit Hilfe von Besichtigungsgeräten und -einrichtungen) und einfache Prü-
fungen (in der Regel intensive Sichtprüfungen) durchgeführt. Das Regierungsprä-
sidium Stuttgart (RPS) ist diesbezüglich verantwortlich für Brücken der Bundes-
autobahnen, der Bundesstraßen und der Landesstraßen. Unabhängig vom Straßen-
typ gelten hierbei für sämtliche Bauwerke grundsätzlich dieselben Prüfstandards.

Darüber hinaus erfolgen durch die zuständigen Straßenmeistereien der Unteren
Verwaltungsbehörden mindestens einmal jährlich Besichtigungen sämtlicher
Bauwerke hinsichtlich offensichtlicher Mängel und Schäden sowie laufend Be-
obachtungen im Zuge der regelmäßigen Streckenkontrollen.

4. Wann wurden erste Hinweise von Bürgern auf Beschädigungen und Abplatzun- gen der Brücke im Landratsamt verzeichnet?

Wann erste Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern auf Beschädigungen und Ab-
platzungen unter der Brücke angezeigt wurden, ist aus der vorliegenden Aktenla-
ge nicht ersichtlich.

5. Inwiefern wurde diesen Hinweisen nachgegangen?

In der Regel sind die Bauwerkszustände sämtlicher Brückenbauwerke durch die intensiven regelmäßigen Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 vollumfänglich bekannt. Sofern dem RP Stuttgart Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern auf mögliche Bauwerksschäden bekannt werden, erfolgt umgehend eine Überprüfung auf Relevanz anhand der Schadensdatenbank der Straßenbauverwaltung. Im Fall der Kupfer-Brücke im Zuge der B 19 liegen dem RPS keine derartigen Hinweise vor.

6. Warum wurde die Geschwindigkeit für den Straßenverkehr auf der Brücke ungewöhnlich stark begrenzt?

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h ist im Bereich von Brückenbauwerken üblich, wenn dynamische Achslasterhöhungen infolge von Vertikal-schwingungen der Fahrzeuge möglichst gering zu halten sind. Dies ist hier schädigungsbedingt der Fall. In der Regel kann die Geschwindigkeitsbegrenzung in statischer Hinsicht auf Schwerverkehr > 7,5 t beschränkt werden. Eine Anwendung wie hier auch auf Fahrzeuge ≤ 7,5 t dient der Verkehrssicherheit im Verschwenkungsbereich der Fahrspuren.

7. Wie oft wurden dort seitdem Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen?

Laut Auskunft der Polizei und des Straßenverkehrsamts des Hohenlohekreises wurden seit Einrichtung der Fahrbahneinengung und Geschwindigkeitsreduzierung keine Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt.

8. Welche weiteren Maßnahmen wurden zur Risikominimierung unternommen?

Im Jahr 2017 erfolgten eine Begutachtung des Bauwerkszustandes sowie eine rechnerische Überprüfung der Standsicherheit unter Berücksichtigung der vorhandenen Schäden. Im Ergebnis wurden zur Sicherstellung der Bauwerkszuverlässigkeit bis zur Umsetzung des geplanten Ersatzneubaus die Fahrspurverschwenkung und Geschwindigkeitsbeschränkung veranlasst. Begleitend wurden Maßnahmen in die Wege geleitet, um den aktuellen Bauwerkszustand zu konservieren.

9. Welche Angaben kann sie zu Beginn, Zeitplan und Kosten der Sanierung machen?

Eine erneute Instandsetzung des Bauwerks ist aus technischer und wirtschaftlicher Sicht nicht mehr sinnvoll durchführbar. Das RPS plant daher einen Ersatzneubau. Aufgrund der noch zu schaffenden planerischen und baurechtlichen Voraussetzungen wird derzeit von einem Baubeginn ab 2020 ausgegangen. Die geschätzten Neubaukosten betragen ca. 750.000 € zzgl. erforderlicher Baubehelfe.

10. Hält sie es für geboten, eine baldige Sanierung mit Landesmitteln vorzunehmen?

Nein. Der Bund ist Baulastträger der B 19 und trägt die Kosten für den vorgesehenen Ersatzneubau.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor