

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Zustand der Brücken im Enzkreis**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Brücken an Landes- und Bundesstraßen im Enzkreis befinden sich derzeit in einem sanierungsbedürftigen Zustand?
2. Wie bewertet sie den Zustand der Brückenbauwerke im Enzkreis laut aktueller Zustandserfassung und Bewertung (mit Angabe der Brückenbauwerke und der jeweiligen Zustandsnoten)?
3. Welchen Grad von Schädigung weisen die in Frage 1 genannten sanierungsbedürftigen Brücken im Enzkreis auf?
4. Welche finanziellen Mittel sind insgesamt nötig und welche Mittel stehen ab 2019 zur Sanierung der Brücken im Enzkreis bereit?
5. Wie verteilen sich die Kosten auf Bund, Land und die Kommunen?
6. Wie haben sich die Kosten für die Instandhaltung und Sanierung der Brücken im Enzkreis in den letzten 15 Jahren entwickelt?
7. Welche Maßnahmen zur Instandhaltung und Sanierung wurden in den letzten 15 Jahren an den Brücken im Enzkreis durchgeführt?
8. Gibt es Erkenntnisse zu Ursachen der Schädigungen der Brücken und insbesondere dazu, welchen Anteil der Schwerlastverkehr daran hat?
9. Wie oft erfolgen die Kontrollen der Brückenbauwerke?

09. 09. 2019

Dr. Schweickert FDP/DVP

Eingegangen: 09.09.2019/Ausgegeben: 08.11.2019

*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“.*

Antwort\*)

Mit Schreiben vom 31. Oktober 2019 Nr. 2-3952.2/156 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Brücken an Landes- und Bundesstraßen im Enzkreis befinden sich derzeit in einem sanierungsbedürftigen Zustand?
2. Wie bewertet sie den Zustand der Brückenbauwerke im Enzkreis laut aktueller Zustandserfassung und Bewertung (mit Angabe der Brückenbauwerke und der jeweiligen Zustandsnoten)?
3. Welchen Grad von Schädigung weisen die in Frage 1 genannten sanierungsbedürftigen Brücken im Enzkreis auf?

Die Fragen 1 bis 3 werden zusammen beantwortet:

Die Brücken an Bundes- und Landesstraßen werden gemäß den Vorgaben der DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen, Überwachung und Prüfung“ geprüft. Die festgestellten Mängel und Schäden werden nach der „Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076“ erfasst und bezüglich des Einflusses auf Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit bewertet. Im Programmsystem SIB Bauwerke wird unter Berücksichtigung der Schadenshäufigkeit eine Zustandsnote zwischen 1,0 und 4,0 errechnet. Als sanierungsbedürftig werden Bauwerke ab einer Zustandsnote von 3,0 betrachtet.

Von den 77 Brücken im Zuge von Bundes- und Landesstraßen im Enzkreis haben aktuell die in der Tabelle aufgeführten Brücken eine Zustandsnote von 3,0 oder schlechter.

BW-Nr.	Bauwerksname	ZN
7017556	L 570; Ufg Kämpfelbach am Ortseingang Ersingen	3,0
7017619	B 10; Ufg des Hungergrabens bei Wilferdingen	3,4
7019525	L 1134; Ufg Enz in Mühlacker „Herrenwaagbrücke“	3,0
7118599	L 573; Ufg der Würm bei Steinegg	3,3
7119547	L 573; Ufg des Seegrabens bei Tiefenbronn	3,2
7119586	L 1135; Ufg des Kreuzbachs in Iptingen	3,5

Die Zustandsnoten ergeben sich überwiegend aus Abnutzung, Verschleiß und Witterungseinflüssen. Dies beeinflusst in erster Linie die Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit der Bauwerke.

Bei älteren Betonbrücken kann es auch zu fortschreitenden Betonabplatzungen infolge mangelnder Betonüberdeckung der Bewehrung kommen. Diese Schäden beeinträchtigen langfristig die Standsicherheit.

4. Welche finanziellen Mittel sind insgesamt nötig und welche Mittel stehen ab 2019 zur Sanierung der Brücken im Enzkreis bereit?

Im Enzkreis befinden sich aktuell mehrere Brückenbauwerke als Ersatzneubauten in Planung mit einem geschätzten Volumen von rd. 23 Mio. Euro, die für die kommenden Jahre in der Ausführung in Abhängigkeit von den rechtlichen Rahmenbedingungen (Abstimmung mit den entsprechenden Gemeinden, Baurecht, Vergabeverfahren etc.) auch finanziell eingetaktet werden. Hinzu kommen die Instandhaltungsarbeiten an bestehenden Brücken, die aber im Verhältnis zu den Ersatzneubauten finanziell eher eine untergeordnete Rolle spielen.

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

5. *Wie verteilen sich die Kosten auf Bund, Land und die Kommunen?*

Von den geschätzten 23 Mio. Euro sind ca. 18 Mio. Euro vom Bund und ca. 5 Mio. Euro vom Land zu tragen. Über die Kostenanteile von Kommunen kann keine Aussage getätigt werden.

6. *Wie haben sich die Kosten für die Instandhaltung und Sanierung der Brücken im Enzkreis in den letzten 15 Jahren entwickelt?*

Die jährlichen Kosten für die Instandhaltung und Sanierung der Brücken im Enzkreis waren stets starken Schwankungen unterworfen. Die Mindest- und Höchstausgaben für Bundes- und Landesstraßen lagen in den letzten 15 Jahren zwischen ca. 5.000 Euro bis 950.000 Euro pro Jahr.

7. *Welche Maßnahmen zur Instandhaltung und Sanierung wurden in den letzten 15 Jahren an den Brücken im Enzkreis durchgeführt?*

Folgende Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen an Brücken im Enzkreis wurden in den letzten 15 Jahren im Zuge von Landes- und Bundesstraßen durchgeführt:

- L 338 Enzbrücke Neuenbürg
- L 562 Pfingzbrücke bei Ellmendingen
- L 571 Kämpfelbachbrücke
- L 573 Würmbrücke bei Steinegg
- L 1125 Kirnbachverdolung Niefern
- L 1131 Brücke über die DB bei Maulbronn
- L 1134 Brücke über DB (Osttangente Mühlacker)
- L 1135 Kreuzbachbrücke Iptingen
- B 10 Fußgängersteg Mühlehof
- B 294 Enzviadukt Neuenbürg
- B 294 Hosenbrücke bei Neuenbürg
- B 294 Enzbrücke Anschlussrampe Neuenbürg
- B 35 Sanierung bei Maulbronn

8. *Gibt es Erkenntnisse zu Ursachen der Schädigungen der Brücken und insbesondere dazu, welchen Anteil der Schwerlastverkehr daran hat?*

Die hauptsächliche Beanspruchung von Brücken entsteht durch den Schwerverkehr, dadurch werden vor allem die Beläge, Abdichtungen und Fahrbahnübergänge belastet. Diese Bauteile sind technisch austauschbar, ohne in die Grundstruktur der Brücke eingreifen zu müssen. Laut einer Veröffentlichung des Forschungsinformationssystem Mobilität und Verkehr beansprucht ein Lkw mit 10 Tonnen Achslast einen Verkehrsweg 160.000-mal stärker als ein Pkw mit 0,5 Tonnen Achslast.

9. *Wie oft erfolgen die Kontrollen der Brückenbauwerke?*

Die DIN 1076 schreibt für Bauwerke eine handnahe Hauptprüfung mind. alle 6 Jahre vor, dazwischen jedoch eine einfache Prüfung alle drei Jahre. Diese Prüfungen müssen von speziell ausgebildeten Fachingenieuren durchgeführt werden. Ansonsten werden die Bauwerke mindestens jährlich im Rahmen der routinemäßigen Streckenkontrollen sichtgeprüft und vom Straßenmeister einer intensiven Kontrolle unterzogen. Bauwerke mit besonderen Eigenschaften oder Randbedingungen, z. B. Holzbrücken, erhalten spezielle, auf das Bauwerk ausgerichtete Prüfbestimmungen, die kürzere Prüfintervalle einfordern. So müssen Holzbrücken zum Beispiel jährlich einer Hauptprüfung unterzogen werden.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor