

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Daniel Born, Sebastian Cuny und Jonas Weber SPD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Zustand der Brücken im Landkreis Karlsruhe**

#### **Kleine Anfrage**

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie ist der bauliche Zustand der Brücken im Zuge von Landesstraßen im Landkreis Karlsruhe?
2. Wie ist der bauliche Zustand der Brücken in kommunaler Verantwortung im Landkreis Karlsruhe?
3. Wie ist der bauliche Zustand der Brücken im Zuge von Bundesstraßen und Bundesautobahnen im Landkreis Karlsruhe?
4. Bei wie vielen Brücken im Landkreis Karlsruhe gibt es bereits Einschränkungen bezüglich der Belastung durch Lkw und anderen Schwerlastverkehr?
5. Bei wie vielen Brücken im Landkreis Karlsruhe gibt es bereits Einschränkungen bezüglich der Befahrungsgeschwindigkeit?
6. Was hat die Landesregierung bislang unternommen, um diese Probleme und Missstände abzustellen?
7. Welchen aktuellen Zeitplan hat sie, bis wann die größten Brückenschäden im Landkreis Karlsruhe beseitigt sein werden?
8. In welcher Höhe werden hierfür finanzielle Mittel ihrer Ansicht nach insgesamt notwendig sein?
9. Finanzielle Mittel in welcher Höhe hat sie aktuell hierfür im Haushalt vorgesehen?

10. Welche Folgen wird die vorrangige Beseitigung von Flut- und Hochwasserschäden auf die Sanierung der Brücken im Landkreis Karlsruhe haben?

16.9.2024

Born, Cuny, Weber SPD

#### Begründung

Der Einsturz der Carolabrücke in Dresden und die Erklärung der Landesregierung zum Vorrang der Beseitigung von Flut- und Hochwasserschäden bei Brückensanierungen lenkt das öffentliche Interesse auf den Zustand von Straßenbrücken in Baden-Württemberg. Diese Kleine Anfrage soll vor diesem Hintergrund den baulichen Zustand der Brücken im Landkreis Karlsruhe einer näheren Betrachtung unterziehen und einen Pfad zur Sanierung bzw. zum Neubau aufzeigen. Gerade auch Kommunen im Landkreis Karlsruhe waren in diesem Jahr sehr stark von Hochwasser betroffen. Die Folgen dieses Hochwassers werden noch über Jahre die Kommunen und den Landkreis beschäftigen.

#### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 25. Oktober 2024 Nr. VM2-0141.3-27/160/5 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie ist der bauliche Zustand der Brücken im Zuge von Landesstraßen im Landkreis Karlsruhe?*

Brückenbauwerke nach der DIN 1076 werden regelmäßigen Prüfungen unterzogen. Dabei werden die Brücken im Abstand von sechs Jahren einer Hauptprüfung unterzogen. Jeweils drei Jahre nach der Hauptprüfung erfolgt eine Einfache Prüfung. Im Zuge der Brückenprüfungen werden Schäden aufgenommen und der Zustand unter Berücksichtigung der Standsicherheit, der Verkehrssicherheit sowie der Dauerhaftigkeit beurteilt. Die Ergebnisse werden zu einer Zustandsnote zusammengefasst. Es werden hierbei sechs Zustandsnotenbereiche zugeordnet:

Notenbereich	Beschreibung
1,0 bis 1,4	sehr guter Zustand
1,5 bis 1,9	guter Zustand
2,0 bis 2,4	befriedigender Zustand
2,5 bis 2,9	ausreichender Zustand
3,0 bis 3,4	nicht ausreichender Zustand
3,5 bis 4,0	ungenügender Zustand

Die durchschnittliche Zustandsnote der Brücken im Landesstraßennetz im Landkreis Karlsruhe beträgt zum Stichtag 1. April 2024 2,0.

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

*2. Wie ist der bauliche Zustand der Brücken in kommunaler Verantwortung im Landkreis Karlsruhe?*

Brückenbauwerke in kommunaler Baulast liegen nicht der Zuständigkeit des Ministeriums für Verkehr. Es wird auf die jeweiligen Kommunen verwiesen.

*3. Wie ist der bauliche Zustand der Brücken im Zuge von Bundesstraßen und Bundesautobahnen im Landkreis Karlsruhe?*

Für Brücken im Zuge der Bundesautobahnen ist die Autobahn GmbH zuständig.

Die durchschnittliche Zustandsnote der Brücken im Bundesstraßennetz im Landkreis Karlsruhe beträgt zum Stichtag 1. April 2024 2,1.

*4. Bei wie vielen Brücken im Landkreis Karlsruhe gibt es bereits Einschränkungen bezüglich der Belastung durch Lkw und anderen Schwerlastverkehr?*

Für den Schwerlastverkehr gelten bezüglich Gewicht und Abmessungen die Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO). Diese sehen grundsätzlich ein zulässiges Gesamtgewicht von 40 Tonnen vor (genehmigungsfreier Schwerverkehr). Für Einschränkungen wie Temporeduzierungen im Rahmen der StVO für den genehmigungsfreien Schwerverkehr sind die jeweiligen Straßenverkehrsbehörden der Landkreise bzw. der Städte zuständig. Unabhängig davon werden zustandsbedingte Nutzungseinschränkungen in Abstimmung zwischen Straßenbaubehörden und den Straßenverkehrsbehörden erlassen.

Eine Übersicht über alle Brücken mit Einschränkungen im Landkreis Karlsruhe liegt der Landesregierung nicht vor.

Fahrzeuge, die Lasten und/oder Abmessungen außerhalb der StVO bzw. StVZO aufweisen, müssen hingegen eine Genehmigung für Großraum- und Schwertransporte bei der örtlich zuständigen Verkehrsbehörde beantragen.

Im Zuge des Erlaubnisverfahrens für Großraum- und Schwertransporte können im Bedarfsfall Fahrauflagen oder gar Fahrverbote für einzelne Brückenbauwerke ausgesprochen werden. Betroffen sind davon insbesondere Brücken mit geringer Tragfähigkeit bzw. Tragfähigkeitsdefiziten (d. h. Brücken, die mit einem Alter von 50 Jahren und mehr den Zenit ihrer geplanten Nutzungszeit überschritten haben, nicht nach aktuellem Regelwerk geplant sowie gebaut wurden und bei denen aufgrund des seinerzeitigen Stands der Technik im Vergleich zu den heutigen Anforderungen die meisten statisch-konstruktiven Defizite auftreten).

Da jeder Großraum- und Schwertransport individuelle Abmessungen und Gewichte aufweist, was wiederum Auswirkung auf das zur Befahrung vorgesehene Brückenbauwerk hat, ist eine generelle Aussage zu etwaigen Brückenbeschränkungen nicht möglich.

*5. Bei wie vielen Brücken im Landkreis Karlsruhe gibt es bereits Einschränkungen bezüglich der Befahrungsgeschwindigkeit?*

Es liegen keine umfassenden Bestandsdaten zu Geschwindigkeitsbeschränkungen vor, sodass hierzu keine Aussage möglich ist.

*6. Was hat die Landesregierung bislang unternommen, um diese Probleme und Missstände abzustellen?*

Der Brückenbestand in Baden-Württemberg befindet sich mit Blick auf die Substanz und die Tragfähigkeit in erheblichem Umfang in einem instandsetzungs- bzw. ertüchtigungswürdigen Zustand. Um der fortschreitenden Verschlechterung der Brückensubstanz entschieden entgegenzuwirken, hat das Ministerium für Ver-

kehr die Brückenerhaltung (Instandsetzung, Ertüchtigung, Ersatzneubau) zur zentralen Aufgabe der Straßenbauverwaltung für die kommenden Jahre erklärt.

Vor diesem Hintergrund hat das Ministerium für Verkehr verschiedene Maßnahmen angeschoben, um die Auswirkungen von begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen abzumindern und die Planungs- und Bauzeit im Brückenbau zu reduzieren:

- Beschleunigung bei der Planung durch Umsetzung von Brückenersatzneubauten an gleicher Stelle nach Möglichkeit unter Vollsperrung.
- Beschleunigung bei der Vergabe, in dem Vergabeverfahren durch funktionale Ausschreibungen verkürzt oder mehrerer Projekte in einer Sammelausschreibung gebündelt werden.
- Beschleunigung möglicher Genehmigungsverfahren durch klar vorgegebene Strukturen bei der Beteiligung bzw. Abstimmung mit Dritten.
- Reduzierung der Bauzeit durch Einsatz innovativer Bauweisen, wie modulare Bauweisen. Hier werden durch einen hohen Vorfertigungsgrad sowohl Bauzeit als auch verkehrliche Einschränkungen minimiert.

*7. Welchen aktuellen Zeitplan hat sie, bis wann die größten Brückenschäden im Landkreis Karlsruhe beseitigt sein werden?*

*8. Finanzielle Mittel in welcher Höhe werden nach ihrer Ansicht hierfür insgesamt notwendig sein?*

*9. Finanzielle Mittel in welcher Höhe hat sie aktuell hierfür im Haushalt vorgesehen?*

Die Fragen 7, 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Entwurf des Staatshaushaltsplans 2025/2026 enthält für das Jahr 2025 Mittel für den Landesstraßenbau in Höhe von insgesamt rund 224 Millionen Euro und für das Jahr 2026 in Höhe von rund 227 Millionen Euro (Kapitel 1304 Titelgruppe 79). Davon stehen in beiden Jahren für die Erhaltung der Landesstraßen jeweils rund 165 Millionen Euro zur Verfügung. Dies umfasst auch die Ausgaben für die Erhaltung von Brückenbauwerken. Weiterhin sind bereits rund 50 Millionen Euro zur Beseitigung der Hochwasserschäden vom Mai 2024 in den Jahren 2025 und 2026 zu erbringen. Um den gutachterlich ermittelten Erhaltungsbedarf der Landesstraßeninfrastruktur in Höhe von rund 2 Milliarden Euro abzubauen, müssen zukünftig die Maßnahmen zur Brückensanierung mit höchster Priorität und ggf. über Mittelumschichtungen und ggf. auch über eine Erhöhung der Mittel finanziert werden.

Die 2024 für die Erhaltung der Bundesstraßen zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von 246,1 Millionen Euro sind derzeit auskömmlich.

Es müssen mittelfristig pro Jahr landesweit rund 100 Brücken im Landes- und Bundesstraßennetz grundhaft instandgesetzt, ertüchtigt bzw. neugebaut werden.

*10. Welche Folgen wird die vorrangige Beseitigung von Flut- und Hochwasserschäden auf die Sanierung der Brücken im Landkreis Karlsruhe haben?*

Aktuell ist keine Auswirkung auf derzeit laufende Sanierungsmaßnahmen im Landkreis Karlsruhe abzusehen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor