

Kleine Anfrage

des Abg. Miguel Klauß AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Brücken und Stützbauwerke in nicht ausreichendem Instandhaltungszustand

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Brücken und Stützbauwerke im Land Baden-Württemberg sind ihrer Kenntnis derzeit sanierungsbedürftig?
2. Wann wurden diese betroffenen Bauwerke jeweils erbaut und wann das letzte Mal saniert?
3. Für welchen Zeitraum sind jeweils Sanierungsarbeiten an diesen Bauwerken vorgesehen?
4. Welche Kosten werden für diese Sanierungsarbeiten einkalkuliert?
5. Erwägt sie, in Anbetracht des jüngsten Einsturzes der Carolabrücke in Dresden, ein zeitliches Vorziehen projektierter Sanierungsarbeiten?
6. Erwägt sie eine Inspektion der als „ungenügend“ bewerteten Brücken und Stützbauwerke, um einen Einsturz bzw. eine Gefährdung von Menschen bis zum Beginn der Sanierungsarbeit auszuschließen?
7. Welche Brücken und durch Stützbauwerke abgesicherte Straßen und Eisenbahngleise wurden im Jahr 2023 oder 2024 aus Gründen des schlechten Erhaltungszustandes noch vor dem geplanten Beginn der Sanierungsarbeiten aus Sicherheitsgründen für die Nutzung durch die Allgemeinheit gesperrt?
8. Welche Budgetspielräume gedenkt sie im Jahr 2024 für möglicherweise vorzuziehende Sanierungsarbeiten zu nutzen?

13.9.2024

Klauß AfD

Begründung

Der Einsturz der Carolabrücke in Dresden, bei dem lediglich durch einen glücklichen Zufall keine Menschen verletzt wurden, wirft die Frage auf, ob auch in Baden-Württemberg ein Einsturz solcher Bauwerke drohen könnte. Diese Kleine Anfrage soll das Gefahrenpotenzial von Bauwerken besonders schlechten Erhaltungszustands aufhellen sowie der Frage nachgehen, inwiefern aufgrund unmittelbarer Gefahren, die von Bauwerken eines besonders schlechten Erhaltungszustands ausgehen, außerplanmäßige Behinderungen des Verkehrs ausgehen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 15. November 2024 Nr. : VM2-0141.3-27/178/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Welche Brücken und Stützbauwerke im Land Baden-Württemberg sind ihrer Kenntnis derzeit sanierungsbedürftig?*
- 2. Wann wurden diese betroffenen Bauwerke jeweils erbaut und wann das letzte Mal saniert?*
- 3. Für welchen Zeitraum sind jeweils Sanierungsarbeiten an diesen Bauwerken vorgesehen?*

Die Fragen 1, 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bauwerke nach der DIN 1076 werden regelmäßigen Prüfungen unterzogen. Diese Bauwerksprüfungen sind nicht nur gesetzliche Pflicht, sondern ein wesentlicher Bestandteil des Erhaltungsmanagements der Straßenbauverwaltung des Landes. Im Zuge der Bauwerksprüfungen 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 – 1,4	sehr guter Zustand
1,5 – 1,9	guter Zustand
2,0 – 2,4	befriedigender Zustand
2,5 – 2,9	ausreichender Zustand
3,0 – 3,4	nicht ausreichender Zustand
3,5 – 4,0	ungenügender Zustand

Brücken und Stützbauwerke sind Bauwerke nach der DIN 1076. Für Brücken und Stützbauwerke ist grundsätzlich ein Zustand sicherzustellen, der die gestellten Anforderungen an die Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit mit ausreichender Zuverlässigkeit erfüllt. Die Zustandsnote sollte nach den Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen (RI-EBW-PRÜF) daher nicht schlechter als 2,9 sein. Bei Überschreitung ist eine Erhaltungsmaßnahme einzuleiten.

Die Straßenbauverwaltung des Landes ist zuständig für die Erhaltung des Bundes- und des Landesstraßennetzes in Baden-Württemberg.

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

Das durchschnittliche Bauwerksalter der Brücken im Bundes- und Landesstraßennetz Baden-Württemberg beträgt rund 50 Jahre. Aufgrund der vorhandenen Altersstruktur sowie der gestiegenen Anforderungen an die Tragfähigkeit im Laufe der letzten Jahre befinden sich die Bundes- und Landesstraßenbrücken in erheblichem Umfang in einem instandsetzungs- bzw. ertüchtigungswürdigen Zustand. Landesweit sind aktuell rund 650 Brücken im Bundes- und Landesstraßennetz durch einen Neubau zu ersetzen oder instandsetzungs-/ertüchtigungsbedürftig (Stand: April 2024).

Das durchschnittliche Bauwerksalter der Stützbauwerke im Bundes- und Landesstraßennetz Baden-Württemberg beträgt rund 70 Jahre. Der Zustand der Stützbauwerke im Bundes- und Landesstraßennetz zeigt, dass auch hier ein hoher Sanierungsbedarf besteht. Landesweit sind aktuell rund 360 Stützbauwerke im Bundes- und Landesstraßennetz erhaltungsbedürftig (Stand: April 2024).

Die Aufstellung eines Sanierungsprogramms mit konkreten Erhaltungsmaßnahmen erfolgt durch die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg jährlich. Das Programm liegt in der Regel bis zum März/April eines Jahres vor und wird anschließend vom Ministerium für Verkehr veröffentlicht. Zum jetzigen Zeitpunkt können noch keine Aussagen zu Erhaltungsmaßnahmen mit einem Baubeginn im nächsten Jahr oder später getroffen werden.

4. Welche Kosten werden für diese Sanierungsarbeiten einkalkuliert?

Erhaltungsmaßnahmen werden vor allem an bestehenden schadhafte bzw. mindertragfähigen Brücken, Fahrbahnen, Radwegen, Stütz- und Lärmschutzwänden sowie Hang- und Felssicherungen durchgeführt. Der Neubau von Hang- und Felssicherungen sowie u. a. die betriebstechnische und bauliche Nachrüstung an Tunneln stellen weitere Aufgabenbereiche der Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg dar, welche über die Erhaltungsmittel finanziert werden.

Der Bund stellt in diesem Jahr für die Erhaltung des Bundesstraßennetzes in Baden-Württemberg Mittel in Höhe von 246,1 Mio. Euro zur Verfügung.

Im laufenden Haushaltsjahr 2024 ist der Erhalt des Landesstraßennetzes im Staatshaushaltsplan mit einem Haushaltsansatz in Höhe von 165,1 Mio. Euro veranschlagt.

5. Erwägt sie, in Anbetracht des jüngsten Einsturzes der Carolabrücke in Dresden, ein zeitliches Vorziehen projektierte Sanierungsarbeiten?

Wie bereits in der Beantwortung unter Frage 1, 2 und 3 erläutert, ist für die Brücken grundsätzlich ein Zustand sicherzustellen, der die gestellten Anforderungen an die Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit mit ausreichender Zuverlässigkeit erfüllt. Maßgeblich für die Priorisierung von Brückenerhaltungsmaßnahmen sind im Wesentlichen die Zustandsnote und der Traglastindex der Bauwerke. Die Umsetzung von konkreten Brückenerhaltungsmaßnahmen erfolgt auf Grundlage der vorhandenen Ressourcen.

6. Erwägt sie eine Inspektion der als „ungenügend“ bewerteten Brücken und Stützbauwerke, um einen Einsturz bzw. eine Gefährdung von Menschen bis zum Beginn der Sanierungsarbeit auszuschließen?

Bauwerke werden – zusätzlich zu den turnusmäßigen Bauwerksprüfungen – nach außergewöhnlichen Ereignissen, welche die Stand- und Verkehrssicherheit der Bauwerke beeinträchtigen könnten, wie z. B. bei Hochwasser oder schwere Unfällen, durch Sonderprüfungen und Besichtigungen weitestgehend überwacht.

Für Brücken und Stützbauwerke deren Zuordnung in einem „ungenügendem Zustand“ erfolgt ist, werden zusätzliche Vorsorgemaßnahmen getroffen. Diese werden im Einzelfall abgewogen und haben in der Regel verkürzte Prüfintervalle – also häufigere „Inspektionen“ – zur Folge. Für Brücken können weitere Vorsorgemaßnahmen getroffen werden wie z. B. Sperrung für den Schwerverkehr, Überhol- und Abstandgebot sowie Monitoring.

7. Welche Brücken und durch Stützbauwerke abgesicherte Straßen und Eisenbahngleise wurden im Jahr 2023 oder 2024 aus Gründen des schlechten Erhaltungszustandes noch vor dem geplanten Beginn der Sanierungsarbeiten aus Sicherheitsgründen für die Nutzung durch die Allgemeinheit gesperrt?

Mit Blick auf die Straßeninfrastruktur mussten in den Jahren 2023 und 2024 vereinzelt Brücken und Stützbauwerke vor dem geplanten Beginn von Erhaltungsmaßnahmen für die Nutzung durch die Allgemeinheit teilweise gesperrt werden. Hierbei handelt es sich allerdings nur um kurzfristige Einschränkungen, die schnellstmöglich durch die zuständigen Regierungspräsidien behoben wurden. Lediglich das Bauwerk „B 290 Brücke über die DB bei Crailsheim“ ist seit August 2024 für den Geh- und Radverkehr gesperrt. Eine entsprechende Umleitung wurde ausgeschildert.

Für die Eisenbahninfrastrukturen des Bundes (EdB) ist das Land Baden-Württemberg nicht zuständig, daher kann hierzu keine Aussage getroffen werden. Bei sämtlichen nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen (NE) ist das Land Baden-Württemberg formal gesehen selbst weder Baulastträger noch Eigentümer. Einzig bei der SWEG Schienenwege GmbH (SSG) besteht – aber auch eine nur mittelbare – Anteilseignerschaft des Landes; Schienenbaulastträger ist und bleibt aber dennoch die SSG und nicht das Land BW selbst. Die NE liegen – wie dargelegt – nicht in unmittelbarer Baulast des Landes, weshalb ein umfassender Überblick nur nach einer sehr aufwendigen Abfrage aller Eisenbahninfrastrukturunternehmen (inklusive Serviceeinrichtungen) möglich wäre.

Der Landeseisenbahnaufsicht Baden-Württemberg, die die Aufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Auftrag des Landes ausübt, sind folgende auf die Fragestellung zutreffenden Brückensperrungen bekannt:

SWEG-Strecke Sigmaringendorf–Hanfertal (9462):

- Die Strecke ist derzeit in dem Abschnitt ab Bahn-km 4+000 wegen drei maroder und nicht befahrbarer Eisenbahnüberführungen (EÜ) gesperrt. Für die EÜ sind Kompletterneuerungen vorgesehen, die Strecke ist bis dahin gesperrt zu halten.
- EÜ bei km 21+933: Hier wurden ebenfalls wegen Ausbrüchen an einem Widerlager am 28./29. September 2023 Sonderprüfungen veranlasst. Die Strecke wurde daraufhin gesperrt und nach erfolgter Notsanierung sowie nochmaliger Sonderprüfung wieder freigegeben. Die EÜ soll 2024/2025 ebenfalls erneuert werden und ist bis dahin entsprechend zu überwachen.

8. Welche Budgetspielräume gedenkt sie im Jahr 2024 für möglicherweise vorzuziehende Sanierungsarbeiten zu nutzen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Hermann
Ministerium für Verkehr