

Antrag

**der Abg. Hans Dieter Scheerer und
Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Ersatzneubauten für Spannbetonbrücken im Zuge von Bundesstraßen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. bis wann sie welche Spannbetonbrücken im Zuge von Bundesstraßen durch Ersatzneubauten ersetzen wird;
2. welche Priorisierungskriterien für ein transparentes Verfahren hierbei zugrunde gelegt wurden;
3. in welcher Weise sie darauf hinwirken wird, dass die Sulmtalbrücke im Zuge der B 27 bei Neckarsulm ebenfalls entsprechend der Aussage des Verkehrsministers, dass etliche Spannbetonbrücken bis zum Jahr 2030 ersetzt werden müssten, ersetzt wird und mit den Ausbauplänen der genannten Bundesstraße korrespondiert;
4. sofern sich dieses Ersatzbauwerk nicht wie angedacht bis zum Jahr 2030 realisieren lässt, in welcher Weise dann die Sicherheit dieser Spannbetonbrücke gewährleistet werden soll;
5. in welcher Weise sie gegenüber der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH, die mit der Planung des Ausbaus der B 27 im Abschnitt der Autobahnanschlussstelle Heilbronn/Neckarsulm bis zum sogenannten Amorbachknoten beauftragt ist, auf eine Beschleunigung der Planung sowie Benennung konkreter Zeithorizonte für die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte hinwirken wird.

27.1.2025

Scheerer, Dr. Jung, Haag, Haußmann, Weinmann, Dr. Timm Kern,
Dr. Schweickert, Karrais, Brauer, Heitlinger, Birnstock, Reith FDP/DVP

Eingegangen: 27.1.2025/Ausgegeben: 25.2.2025

*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

Laut Pressebericht der Heilbronner Stimme vom 23. Januar 2025 droht beim geplanten Ersatzneubau der Sulmtal-Spannbetonbrücke bei Neckarsulm eine mehrjährige Verzögerung. Deshalb stellen sich insbesondere die hier aufgeführten Fragen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 19. Februar 2025 Nr. VM2-0141.3-33/31/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. bis wann sie welche Spannbetonbrücken im Zuge von Bundesstraßen durch Ersatzneubauten ersetzen wird;*
- 2. welche Priorisierungskriterien für ein transparentes Verfahren hierbei zugrunde gelegt wurden;*

Zu 1. und 2.:

Zu den Ziffern 1 und 2 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg ist zuständig für landesweit insgesamt rund 4 000 Brücken (Teilbauwerke) im Zuge der Bundesstraßen (Baulastträger Bund) und rund 3 300 Brücken (Teilbauwerke) im Zuge der Landesstraßen (Baulastträger Land). Davon wurden im Bundesstraßennetz 1 491 Teilbauwerke und im Landesstraßennetz 600 Teilbauwerke als Spannbetonbrücken ausgeführt.

Landesweit sind aktuell rund 650 Brücken im Bundes- und Landesstraßennetz durch einen Neubau zu ersetzen oder Instandsetzungs-/ertüchtigungsbedürftig, was auf Tragfähigkeitsdefizite und/oder Instandsetzungsbedarf zurückzuführen ist. Somit ist derzeit etwa für jede zehnte Brücke in Baden-Württemberg eine Erhaltungsmaßnahme einzuleiten. Darunter befinden sich auch eine Vielzahl an Spannbetonbrücken (Bund: 234 Teilbauwerke; Land: 144 Teilbauwerke) für die die Planung einer Erhaltungsmaßnahme (Instandsetzung, Ertüchtigung, Ersatzneubau) ansteht.

Grundsätzlich ist ein Brückenzustand sicherzustellen, der die gestellten Anforderungen an die Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit mit ausreichender Zuverlässigkeit erfüllt. Eine nachhaltige Strategie zur Brückenerhaltung erfordert daher sowohl die Berücksichtigung des Brückenzustandes als auch etwaiger Tragfähigkeitsdefizite. So ist bei Brücken in einem „kritischen Bauwerkszustand“ oder schlechter (d. h. ab Note 3,0 gem. DIN 1076) eine Erhaltungsmaßnahme einzuleiten. Tragfähigkeitsdefizite liegen insbesondere bei Brücken mit dem schlechtesten Traglastindex V vor. In der Stufe V sind die Brücken vertreten, 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. Diese Bauwerke sind somit prioritär zu behandeln. Zudem sind Brücken mit bauart- und materialbedingten Defiziten, wie Brücken mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl, Brücken mit Verdrängungskörpern (Hohlkörperplatten), Brücken mit sprödbrechgefährdeten Edelstahlrollenlagern, Brücken mit Koppelfugen usw. ebenfalls kurzfristig durch einen Neubau zu ersetzen.

Um einem fortschreitenden Qualitätsverlust der Brückensubstanz entschieden entgegen zu wirken, hat das Ministerium für Verkehr bereits Anfang des Jahres entschieden, zusätzlich zum bereits im Jahr 2011 erfolgten Paradigmenwechsel „Sanierung vor Aus- und Neubau“ die Brückenerhaltung (Instandsetzung, Ertüchtigung, Ersatzneubau) zur zentralen Aufgabe der Straßenbauverwaltung für die kommenden Jahre zu erklären.

3. in welcher Weise sie daraufhinwirken wird, dass die Sulmtalbrücke im Zuge der B 27 bei Neckarsulm ebenfalls entsprechend der Aussage des Verkehrsministers, dass etliche Spannbetonbrücken bis zum Jahr 2030 ersetzt werden müssten, ersetzt wird und mit den Ausbauplänen der genannten Bundesstraße korrespondiert;

4. sofern sich dieses Ersatzbauwerk nicht wie angedacht bis zum Jahr 2030 realisieren lässt, in welcher Weise dann die Sicherheit dieser Spannbetonbrücke gewährleistet werden soll;

Zu 3. und 4.:

Zu den Ziffern 3 und 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

In Baden-Württemberg gibt es landesweit 73 Spannbetonbrücken im Zuge von Bundes- und Landesstraßen, bei denen ein gegenüber Spannungsrisskorrosion empfindlicher Spannstahl verbaut wurde. Ziel ist es, bis 2030 alle 73 Brücken mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl zu ersetzen.

Um die Brücken mit spannungsrisskorrosionsgefährdetem Spannstahl verkehrlich weiterhin zu nutzen, sind kurzfristig Kompensationsmaßnahmen möglich. Dazu zählen zum einen Nutzungseinschränkungen, durch die die Lasten für das Brückenbauwerk reduziert werden. Diese reichen beispielsweise von einem Abstandsgebot für LKW über zusätzlichen Last- und Geschwindigkeitsbeschränkungen bis hin zur Sperrung für den genehmigungspflichtigen Schwerverkehr. Darüber hinaus können durch weitere Überwachungsmaßnahmen, wie ein verkürzter Prüfturnus oder die Einrichtung eines Monitoringverfahrens, Defizite in der Tragfähigkeit im Blick behalten werden, um im Bedarfsfall schnell handeln zu können. Um das Problem dauerhaft zu beseitigen, sind diese Brücken in der Regel jedoch durch einen Neubau zu ersetzen.

Die Sulmtalbrücke im Zuge der B 27 bei Neckarsulm ist eine dieser Spannbetonbrücken, bei denen spannungsrisskorrosionsempfindlicher Spannstahl verwendet wurde. Für dieses Brückenbauwerk wurden Nutzungseinschränkungen vorgenommen, um die Belastungen für das Brückenbauwerk zu reduzieren und die Sicherheit bis zum Ersatzneubau zu gewährleisten. Außerdem wird das Brückenbauwerk in einem verkürzten Prüfintervall überwacht. Die Nutzungseinschränkungen gelten erforderlichenfalls über das Jahr 2030 hinaus. Darüber hinaus wird die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen ebenfalls über 2030 hinaus regelmäßig überprüft, sofern der Ersatzneubau bis 2030 noch nicht realisiert werden konnte.

5. in welcher Weise sie gegenüber der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH, die mit der Planung des Ausbaus der B 27 im Abschnitt der Autobahnanschlussstelle Heilbronn/Neckarsulm bis zum sogenannten Amorbachknoten beauftragt ist, auf eine Beschleunigung der Planung sowie Benennung konkreter Zeithorizonte für die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte hinwirken wird.

Zu 5:

Vor dem Hintergrund gestiegener Anforderungen an Planung, Baurecht und Umsetzung eines Straßenbauprojektes – bei gleichzeitig spürbaren Auswirkungen des Fachkräftemangels – nutzt das Land alle ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, um auch zukünftig seine Aufgaben im Sinne der Bürgerinnen und Bürger

erfüllen zu können. Mit der Entscheidung des Bundes, die DEGES weiterhin als gemeinsame Projektgesellschaft des Bundes und der Länder fortzuführen, war es dem Land Baden-Württemberg möglich, auch auf die Planungsressourcen der DEGES zurückzugreifen. Am 15. Mai 2024 wurde zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DEGES ein Dienstleistungsvertrag zur Übernahme der Planung und Realisierung des Projekts B 27, AS Neckarsulm – KPB 27/L 1095 durch die DEGES geschlossen. Die Straßenbauverwaltung steht dabei mit der DEGES hinsichtlich des Planungsgeschehens und des Projektfortschritts in einem engen Austausch. So hat z. B. bereits zeitnah nach Abschluss des Dienstleistungsvertrags am 26. Juni 2024 mit der DEGES ein umfänglicher Übergabetermin stattgefunden, der auch eine gemeinsame Trassenbegehung mit Vertreterinnen und Vertretern der Straßenbauverwaltung des Landes und Vertreterinnen und Vertretern der DEGES beinhaltet hatte. Zuletzt fand am 16. Januar 2025 ein umfänglicher Abstimmungstermin statt, an dem neben Vertreterinnen und Vertretern der Straßenbauverwaltung des Landes und der DEGES auch Vertreterinnen und Vertreter des BMDV anwesend waren.

Hermann
Minister für Verkehr