

Kleine Anfrage

der Abg. Sabine Hartmann-Müller CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Sanierungsbedarf der Brücken in den Landkreisen Waldshut und Lörrach

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche konkreten Maßnahmen sind im Sanierungsprogramm für 2025 in den Landkreisen Waldshut und Lörrach vorgesehen?
2. Wie hoch ist der Sanierungsbedarf bezüglich Instandsetzung, Ertüchtigung oder eines Ersatzneubaus (bitte differenzieren) der Brücken in den Landkreisen Waldshut und Lörrach?
3. Wie viele Brücken sind in beiden Landkreisen insgesamt betroffen (bitte nach Gemeinden differenzieren)?
4. Gibt es Brückenersatzneubauten bzw. Brückenertüchtigungen in den Landkreisen Lörrach und Waldshut, die noch in diesem Jahr begonnen werden sollen?
5. Welchen Zeitplan verfolgt das Verkehrsministerium für jene Brücken in beiden Landkreisen, bei denen es in diesem Jahr noch nicht zu Brückenersatzneubauten bzw. Brückenertüchtigungen kommen wird?
6. Gibt es in den Landkreisen Lörrach und Waldshut Brücken mit Spannungsrisskorrosion und wenn ja, wie sieht der konkrete Zeitplan aus, diese zu ersetzen oder zu ertüchtigen (bitte nach Gemeinden differenzieren)?
7. Welche Konsequenzen zieht das Verkehrsministerium aus der grenzüberschreitenden Bedeutung vieler Brücken in beiden Landkreisen?
8. Inwiefern gibt es eine Prioritätenliste für die Sanierung von Brücken in den Landkreisen Lörrach und Waldshut (inklusive Begründung der Priorität und der dafür notwendigen Finanzmittel)?

9. Welche Relevanz hat die grenzüberschreitende Bedeutung von bestimmten Brücken in den Landkreisen Lörrach und Waldshut bei der Prioritätenliste für die Sanierung?

8.4.2025

Hartmann-Müller CDU

Begründung

Das Verkehrsministerium hat das Sanierungsprogramm für 2025 veröffentlicht. Demnach wird die Straßenbauverwaltung in Baden-Württemberg 250 neue Projekte in diesem Jahr beginnen. Landesweit sollen im Netz aus Bundes- und Landesstraßen 2025 mehr als 160 Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken begonnen werden. In diesem Jahr sollen 13 Brückenersatzneubauten bzw. Brückenerktüchtigungen begonnen werden. Von rund 7 300 Brücken im Verlauf von Bundes- und Landesstraßen im Land bedarf jede zehnte dringend einer Instandsetzung, Ertüchtigung oder eines Ersatzneubaus. Das Verkehrsministerium hat im Sanierungsprogramm 2025 das Ziel formuliert, bis zum Jahr 2030 alle 73 Brücken mit Spannungsrisskorrosion zu ersetzen oder zu ertüchtigen.

Die Kleine Anfrage soll auf dieser Grundlage die besondere Situation in den Landkreisen Lörrach und Waldshut in den Mittelpunkt stellen. Diese ergibt sich aus der Grenzlage zur Schweiz und zu Frankreich und dem Rhein als natürliche Grenze. Beide Landkreise haben eine ganze Reihe von Brücken, bei denen Instandsetzung, Ertüchtigung oder Ersatzneubau notwendig sind.

Antwort

Mit Schreiben vom 2. Mai 2025 Nr. VM2-0141.3-33/82/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche konkreten Maßnahmen sind im Sanierungsprogramm für 2025 in den Landkreisen Waldshut und Lörrach vorgesehen?

Zu 1.:

Im Sanierungsprogramm 2025 sind im Landkreis Waldshut folgende Maßnahmen enthalten:

Lfd. Nr.	Str.-Kat.	Str.-Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Baulänge [km]
158	B	34	FDE Geißlingen – Erzingen	4,659
173	B	500	Instandsetzung Brücke über K 6563 bei Oberalpfen	0,042
184	L	153	FDE Tiefenstein – Görwihl	2,800
185	L	159	FDE Bettmaringen – Wittlekofen	1,437
186	L	159	Ersatzneubau Brücke über Mühlekanal bei Untermettingen	0,003
187	L	170	FDE Rothaus – Ebnet	4,265
188	L	170	Böschungssanierung Schattenmühle mit Instandsetzung Stützwand	0,067
189	L	171	Böschungssanierung bei Ewattigen	0,020

Im Sanierungsprogramm 2025 sind im Landkreis Lörrach folgende Maßnahmen enthalten:

Lfd. Nr.	Str.-Kat.	Str.-Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Baulänge [km]
150	B	3	Radwegsanierung Efringen – Kirchen	2,099
162	B	316	FDE Rheinfeld – Degerfelden	1,030
165	B	317	Böschungssanierung Hausen im Wiesental – Zell im Wiesental	0,225
166	B	317	Böschungssanierung bei Utzenfeld	0,200
174	B	518	FDE Hasel – Schopfheim	4,437
175	B	518	Instandsetzung Brücke bei Eichen	0,027
181	L	140	FDE Marzell – Wies	4,417
183	L	148	Böschungssanierung im Wehratal	0,100

2. *Wie hoch ist der Sanierungsbedarf bezüglich Instandsetzung, Ertüchtigung oder eines Ersatzneubaus (bitte differenzieren) der Brücken in den Landkreisen Waldshut und Lörrach?*

3. *Wie viele Brücken sind in beiden Landkreisen insgesamt betroffen (bitte nach Gemeinden differenzieren)?*

Zu 2. und 3.:

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

Hintergrundinformation:

Landesweit befindet sich der Brückenbestand im Bundes- und Landesstraßennetz mit Blick auf die Substanz und die Tragfähigkeit in erheblichem Umfang in einem instandsetzungs- bzw. ertüchtigungswürdigen Zustand. Die Grundlage für die Bewertung des Brückenbestandes bilden dabei sowohl die Zustandsnote, die den baulichen Zustand der Brücke widerspiegelt, als auch der Traglastindex, durch den die Tragfähigkeitseigenschaften bewertet werden. Für die Berechnung der Zustandsnote werden im Zuge der alle drei Jahre durchgeführten Bauwerksprüfung die Schäden und Mängel aufgenommen und der Zustand unter Berücksichtigung der Standsicherheit, Verkehrssicherheit sowie Dauerhaftigkeit beurteilt. Die Ergebnisse werden zu einer Zustandsnote zwischen 1,0 (sehr gut) und 4,0 (ungenügend) zusammengefasst. Der Traglastindex stellt hingegen die Diskrepanz zwischen erforderlicher Brückentragfähigkeit (Ziellastniveau) und vorhandener Tragfähigkeit dar. Die Klassifizierung der Bauwerke erfolgt in fünf Bewertungsstufen von I bis V, wobei Stufe I jene Bauwerke kennzeichnet, welche die geforderten statischen und konstruktiven Anforderungen erfüllen. 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. Während die Zustandsnote insbesondere ein Instrument für die kurzfristige Priorisierung von Erhaltungsmaßnahmen darstellt, weist der Traglastindex auf die Dringlichkeit einer Erhaltungsmaßnahme hin und stellt somit ein Instrument für eine mittelfristige Prognose dar. 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. 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 sprödebruchgefährdeten Edelstahlrollenlagern, Brücken mit Koppelfugen, usw., ebenfalls kurzfristig durch einen Neubau zu ersetzen.

Im *Landkreis Waldshut* befinden sich insgesamt 226 Brücken (115 Bundesstraßenbrücken, 111 Landesstraßenbrücken). Die durchschnittliche Zustandsnote der Brücken beträgt zum Stichtag 1. April 2024 für die Bundesstraßenbrücken 2,2 und für die Landesstraßenbrücken 2,3. Für beide Straßenkategorien entspricht diese einem befriedigenden Zustand. Dennoch sind 30 Brücken im Bundes- und Landesstraßennetz durch einen Neubau zu ersetzen oder instandsetzungs-/ertüchtigungsbedürftig.

Im *Landkreis Lörrach* befinden sich insgesamt 209 Brücken (114 Bundesstraßenbrücken, 95 Landesstraßenbrücken). Die durchschnittliche Zustandsnote der Brücken beträgt zum Stichtag 1. April 2024 für die Bundesstraßenbrücken 2,3 und für die Landesstraßenbrücken 2,4. Für beide Straßenkategorien entspricht diese einem befriedigenden Zustand. Dennoch sind 25 Brücken im Bundes- und Landesstraßennetz durch einen Neubau zu ersetzen oder instandsetzungs-/ertüchtigungsbedürftig.

Ergänzend wird – aufgrund des Sachzusammenhangs – auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

4. Gibt es Brückenersatzneubauten bzw. Brückenertüchtigungen in den Landkreisen Lörrach und Waldshut, die noch in diesem Jahr begonnen werden sollen?

Zu 4.:

Landkreis Lörrach:

- B 518, Instandsetzung Brücke bei Eichen

Landkreis Waldshut:

- B 500, Instandsetzung Brücke über K 6563 bei Oberalpfen
- L 159, Ersatzneubau Brücke über Mühlekanal bei Untermettingen

Ergänzend wird – aufgrund des Sachzusammenhangs – auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Welchen Zeitplan verfolgt das Verkehrsministerium für jene Brücken in beiden Landkreisen, bei denen es in diesem Jahr noch nicht zu Brückenersatzneubauten bzw. Brückenertüchtigungen kommen wird?

Zu 5.:

Bereits seit 2011 hat das Ministerium für Verkehr die Priorität im Straßenbau auf die Sanierung und den Erhalt der Infrastruktur gelegt. Die Brückenerhaltung (Instandsetzung, Ertüchtigung, Ersatzneubau) wurde zudem zur zentralen Aufgabe der Straßenbauverwaltung für die kommenden Jahre bzw. Jahrzehnte erklärt.

Das Ministerium für Verkehr hat bereits 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, indem Vergabeverfahren durch funktionale Ausschreibungen verkürzt oder mehrere 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 wird durch einen hohen Vorfertigungsgrad sowohl Bauzeit als auch verkehrliche Einschränkungen minimiert.

Unter fachlichen Gesichtspunkten müssen mittelfristig pro Jahr landesweit rund 100 Brücken im Landes- und Bundesstraßennetz grundhaft instandgesetzt, ertüchtigt bzw. neugebaut werden. Hierfür müssen die erforderlichen Randbedingungen geschaffen werden. Je nach verwaltungsinterner Priorisierung sind davon auch die Brücken in den beiden Landkreisen Lörrach und Waldshut betroffen.

6. Gibt es in den Landkreisen Lörrach und Waldshut Brücken mit Spannungsrissskorrosion und wenn ja, wie sieht der konkrete Zeitplan aus, diese zu ersetzen oder zu ertüchtigen (bitte nach Gemeinden differenzieren)?

Zu 6.:

Um die Brücken mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl weiterhin verkehrlich nutzen zu können, sind kurzfristig Kompensationsmaßnahmen mög-

lich. Dazu gehören zum einen Nutzungseinschränkungen, durch die die Lasten für das Brückenbauwerk reduziert werden. Zum anderen 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.

Im Landkreis Lörrach befinden sich keine Spannbetonbrücken, bei denen spannungsrissskorrosionsempfindlicher Spannstahl verwendet wurde.

Im Landkreis Waldshut befinden sich hingegen zwei Spannbetonbrücken (B 500 – Talbrücke; L 153 – Brücke über die Alb), bei denen spannungsrissskorrosionsempfindlicher Spannstahl verwendet wurde. Für diese Brückenbauwerke wurden Nutzungseinschränkungen vorgenommen, um die Belastungen zu reduzieren. Im vorliegenden Fall wurde für beiden Brücken ein Abstandsgebot für Lkw angeordnet. Bei der Brücke über die Alb wurde zudem eine Fahrbahneinengung sowie eine Geschwindigkeitsbeschränkung eingerichtet.

Ziel der Straßenbauverwaltung ist es, bis 2030 alle Brücken mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl zu ersetzen.

7. Welche Konsequenzen zieht das Verkehrsministerium aus der grenzüberschreitenden Bedeutung vieler Brücken in beiden Landkreisen?

Zu 7.:

Grenzüberschreitende Bedeutung im Bundes- und Landesstraßennetz haben vorrangig die Rheinbrücken:

Zwischen Frankreich und Deutschland (LK Lörrach):

- Palmrheinbrücke im Zuge der B 532 bei Weil a. R.

Zwischen der Schweiz und Deutschland (LK Lörrach, LK Waldshut):

- Fridolinsbrücke im Zuge der B 518 bei Bad Säckingen
- Rheinbrücke im Zuge der L 151a bei Laufenburg
- Rheinbrücke im Zuge der B 34 bei Waldshut
- Rheinbrücke im Zuge L 162 bei Rheinheim
- Rheinbrücke im Zuge L 161a bei Hohentengen

Neben den genannten Rheinbrücken sind viele weitere Brücken für die Abwicklung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs in den Zulaufstrecken zu den Rheinbrücken von großer Bedeutung.

Die Sanierung und Erhaltung von Brücken in Baden-Württemberg hat für das Verkehrsministerium höchste Priorität (siehe auch Beantwortung der Frage 5).

8. Inwiefern gibt es eine Prioritätenliste für die Sanierung von Brücken in den Landkreisen Lörrach und Waldshut (inklusive Begründung der Priorität und der dafür notwendigen Finanzmittel)?

Zu 8.:

Aufgrund des Sachzusammenhangs wird hier auch auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

In den Landkreisen Lörrach und Waldshut sind rund 435 Brücken an Bundes- und Landesstraßen vorhanden. Aufgrund der großen Anzahl von sanierungs- bzw. erneuerungsbedürftigen Bauwerken werden alle Bauwerke mit einer Zustandsnote von 3,0 und schlechter und einem Traglastindex von IV und V in einer Prioritätä-

tenliste für die Planung zur Sanierung oder Erneuerung geführt. In der genannten Liste sind derzeit 55 Brücken enthalten. Die Bearbeitungspriorität richtet sich nach der Zustandsnote, Wert des Traglastindex, zusätzlicher brückenspezifischer Fachkriterien und Kriterien die z. B. aus einem Änderungsbedarf des Straßennetzes im Brückenbereich rühren.

Eine Kostenermittlung über den Finanzbedarf zur Sanierung oder Erneuerung eines Bauwerks erfolgt erst nach Durchführung der entsprechenden Planungsphasen. Für die Bauwerke in der Prioritätenliste ist dieser Planungsschritt i. d. R. noch nicht erfolgt.

9. Welche Relevanz hat die grenzüberschreitende Bedeutung von bestimmten Brücken in den Landkreisen Lörrach und Waldshut bei der Prioritätenliste für die Sanierung?

Zu 9.:

Die Bearbeitung der Prioritätenliste erfolgt nach den oben genannten fachlichen Kriterien. Bundes- und Landesstraßen sind grundsätzlich Straßen mit hoher Verkehrsbedeutung für den überregionalen Verkehr.

Hermann
Minister für Verkehr