



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Ludwig Hartmann**  
**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 03.02.2017

### Nachfragen zu Brückensanierungen in Bayern

In der Antwort der Staatsregierung auf meine Schriftliche Anfrage vom 06.12.16 Drs. 17/15199 werden die Durchschnittskosten pro qm Brückenfläche mit 640 Euro angegeben, welche aber nur für Instandsetzungen gelten würden. Gleichzeitig wird darauf verwiesen, dass Bauwerke mit einer Zustandsnote  $\geq 3$  häufig eben nicht mehr instand gesetzt werden können, sondern erneuert werden müssten. Dennoch wurden mit diesem „Minimal-Betrag“ die prognostizierten Gesamtkosten für die in 2017 geplanten Instandsetzungen und Erneuerungen errechnet. In der Übersicht der in 2016 instand gesetzten oder erneuerten Brückenbauwerke finden sich Projekte mit einer ursprünglichen Zustandsnote (ZN) von 3,0 bis 3,5. Daraus kann geschlossen werden, dass die ZN nicht das einzige Maß für die Reihenfolge der durchgeführten Sanierungen ist.

Die für 2017 geplanten Sanierungsmaßnahmen schwanken je nach Regierungsbezirk sehr stark. Während 2017 in Niederbayern 27,3 Prozent der sanierungsbedürftigen Teilbauwerke zur Instandsetzung oder Erneuerung anstanden, war es in Unterfranken kein einziger der 33 als sanierungsbedürftig eingestuftem Fälle.

Des Weiteren ergeben sich folgende Nachfragen.

Hiermit frage ich die Staatsregierung:

1. a) Wie groß ist jeweils die Brückenfläche der in Frage 1 b meiner Schriftlichen Anfrage vom 06.12.2016 Drs. 17/15199 erfragten Brückenbauwerke?  
b) Wann wurden die Brückenbauwerke, die zum 11.12.16 mit Zustandsnote 3,0 bis 4,0 geführt wurden, erstmals als zumindest „nicht ausreichend“ eingestuft?  
c) Wie lange dauert es im Durchschnitt von der erstmaligen Einstufung eines Teilbauwerks als zumindest „nicht ausreichend“ bis zur Instandsetzung bzw. zur Erneuerung?
2. a) Wie viele Brückenbauwerke wurden jeweils in den Jahren 2007–2016 neu als sanierungsbedürftig gewertet?  
b) Wie viele qm Brückenbaufläche wurden jeweils in den Jahren 2007–2016 neu als sanierungsbedürftig gewertet?
3. a) Durch welche Haushaltstitel sind die in meiner Vorrede zu dieser Schriftlichen Anfrage benannten Mehrkosten gedeckt?  
b) Werden geplante Instandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahmen erst in späteren Jahren durchge-

führt, falls sich gegenüber den kalkulierten 640 Euro/qm Mehrkosten ergeben und die Ausgaben nicht mehr durch Haushaltstitel gedeckt sind?

4. a) Welche Brückenbauwerke wurden in den Jahren 2007–2016 als akut sanierungsbedürftig eingestuft und umgehend instand gesetzt oder erneuert?  
b) Durch welchen Haushaltstitel sind diese Kosten gedeckt?  
c) Wurden alle in den Jahren 2007–2016 als akut sanierungsbedürftig eingestuften Brückenbauwerke umgehend saniert?
5. a) Nach welchen Kriterien entscheidet sich die Reihenfolge der Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen zur Instandsetzung oder Erneuerung?  
b) Wie sind die stark unterschiedlichen Anteile der 2017 zur Sanierung anstehenden Brückenteilbauwerke in den bayerischen Regierungsbezirken zu erklären?

## Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr  
vom 13.03.2017

### 1. a) Wie groß ist jeweils die Brückenfläche der in Frage 1 b meiner Schriftlichen Anfrage vom 06.12.2016 Drs. 17/15199 erfragten Brückenbauwerke?

	Anzahl Teilbauwerke ZN 3,0 bis 4,0	Brückenfläche ZN 3,0 bis 4,0
	[Stk.]	[m <sup>2</sup> ]
Oberbayern	50	16.756
Niederbayern	11	12.930
Oberpfalz	32	20.113
Oberfranken	24	10.691
Mittelfranken	15	9.072
Unterfranken	33	24.919
Schwaben	18	5.588
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>183</b>	<b>100.069</b>

### b) Wann wurden die Brückenbauwerke, die zum 11.12.16 mit Zustandsnote 3,0 bis 4,0 geführt wurden, erstmals als zumindest „nicht ausreichend“ eingestuft?

Eine Historisierung von Gültigkeitszeiträumen für bestimmte Attributfelder wie z. B. die Zustandsnote wird im derzeitigen Programmsystem nicht unterstützt. Daher besteht nur eine eingeschränkte programmgestützte Auswertbarkeit des vorhandenen Datenbestandes. Die Frage 1 b kann mit vertretbarem Arbeitsaufwand nicht beantwortet werden.

Im Rahmen der Auswertungen der Zustandsnote beziehen sich die ausgewerteten Ergebnisse immer auf die Daten der letztmalig durchgeführten Bauwerksprüfung.

**c) Wie lange dauert es im Durchschnitt von der erstmaligen Einstufung eines Teilbauwerks als zumindest „nicht ausreichend“ bis zur Instandsetzung bzw. zur Erneuerung?**

Hierzu liegen keine auswertbaren Daten vor.

Generell gilt, dass bis zur konkreten Durchführung einer Erhaltungsmaßnahme keinerlei Abstriche am notwendigen Sicherheitsniveau für die Nutzer des Bauwerkes toleriert werden. Die regelmäßige Bauwerksüberwachung für die Straßenbrücken nach der DIN 1076 bietet zusammen mit der laufenden Beobachtung durch die Streckenwarte der Straßenbauverwaltung die Gewähr für die Sicherheit im Bauwerksbereich. Sobald hierbei Defizite festgestellt werden, folgen unverzüglich die notwendigen Abhilfemaßnahmen.

**2. a) Wie viele Brückenbauwerke wurden jeweils in den Jahren 2007–2016 neu als sanierungsbedürftig gewertet?**

Siehe Antwort zu Frage 1 b).

**b) Wie viele qm Brückenbaufläche wurden jeweils in den Jahren 2007–2016 neu als sanierungsbedürftig gewertet?**

Die Entwicklung des Bauwerkszustandes im Zuge von Staatsstraßen in Bezug auf die Brückenfläche ist im Vergleich für die Jahre von 2004 bis 2015 aus der folgenden Grafik abzulesen. Die Auswertung für das Jahr 2016 liegt noch nicht vor.

**Abb. 1: Zustandsentwicklung der Brückenfläche im Zuge von Staatsstraßen**

Der Anteil der Brücken mit einer Zustandsnote von 3,5 und schlechter ist seit 2004 deutlich zurückgegangen. Der Anteil der sehr guten Brücken (1,0 bis 1,4) ist auch kleiner geworden. Dies hängt damit zusammen, dass das Brückenkollektiv insgesamt älter wird. Rund 43 Prozent der Brückenfläche im Zuge von Staatsstraßen wurde zwischen 1975 und 1994 erstellt. Zwischen 1994 und 2015 wurden nur rund 20 Prozent der heutigen Brückenfläche neu gebaut.

**3. a) Durch welche Haushaltstitel sind die in meiner Vorrede zu dieser Schriftlichen Anfrage benannten Mehrkosten gedeckt?**

Die Investitionen in den Um- und Ausbau sowie die Bestandserhaltung von Staatsstraßen sind im Einzelplan 03 B in Kap. 03 80 Tit. 750 00 in der Gesamtsumme veranschlagt und in der Anlage A dazu einzeln ausgewiesen.

**b) Werden geplante Instandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahmen erst in späteren Jahren durchgeführt, falls sich gegenüber den kalkulierten 640 Euro/qm Mehrkosten ergeben und die Ausgaben nicht mehr durch Haushaltstitel gedeckt sind?**

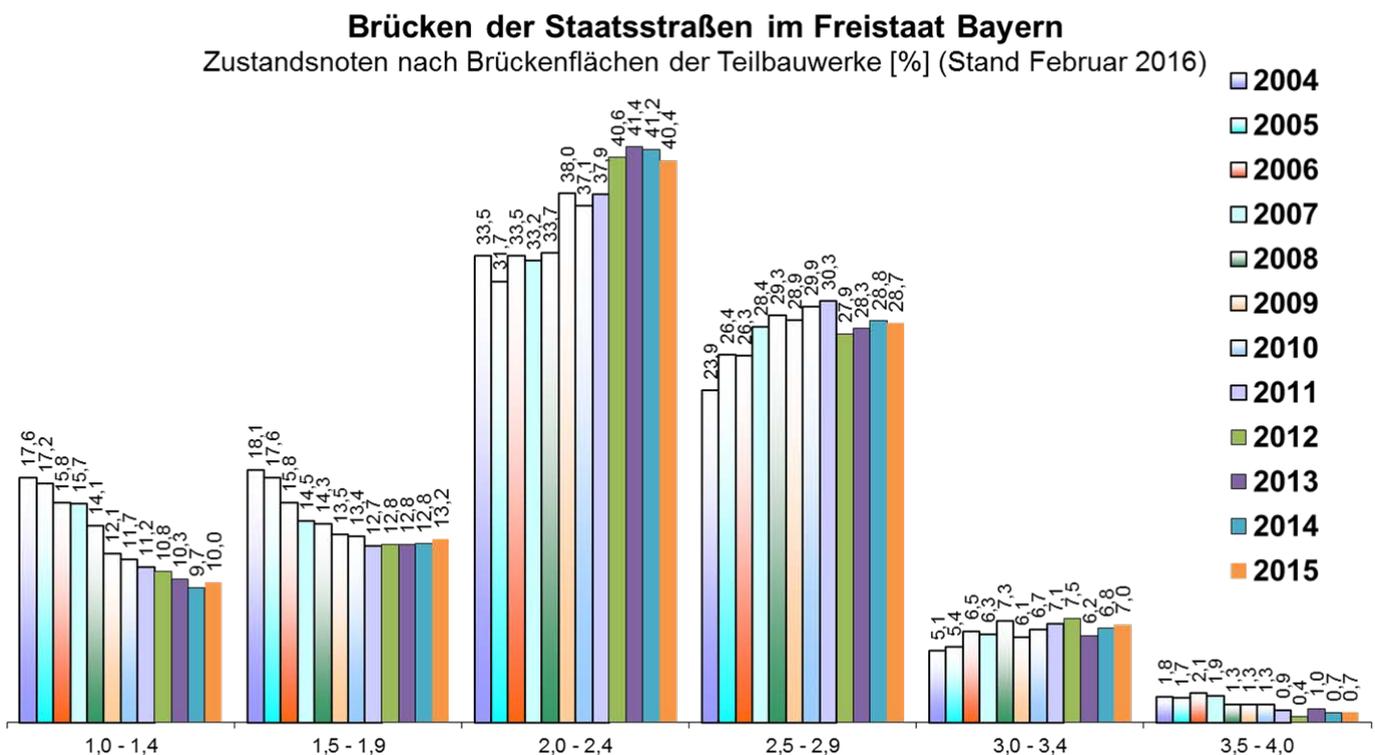
Die Maßnahmen werden entsprechend ihrer Priorisierung und der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel realisiert.

**4. a) Welche Brückenbauwerke wurden in den Jahren 2007–2016 als akut sanierungsbedürftig eingestuft und umgehend instand gesetzt oder erneuert?**

Siehe Antwort zu Frage 1 b).

**b) Durch welchen Haushaltstitel sind diese Kosten gedeckt?**

Siehe Antwort zu Frage 3 a).



**c) Wurden alle in den Jahren 2007–2016 als akut sanierungsbedürftig eingestuft Brückenbauwerke umgehend saniert?**

Alle sanierungsbedürftigen Ingenieurbauwerke werden zunächst durch die zuständigen Staatlichen Bauämter beurteilt. Durch einen fachkundigen Ingenieur werden dann konkrete Maßnahmen geplant.

Zur Festlegung dieser konkret erforderlichen Maßnahmen werden die Brücken in der Regel zunächst statisch nachgerechnet und je nach Ergebnis saniert, verstärkt oder erneuert. Insbesondere bei Ersatzneubauten ist in den meisten Fällen auch ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, um das Baurecht zu erlangen. Ein entsprechender zeitlicher Vorlauf von der Planung einer Maßnahme bis zur Umsetzung ist daher erforderlich. Falls notwendig, werden die Bauwerke zwischenzeitlich in kürzeren Abständen in Augenschein genommen.

**5. a) Nach welchen Kriterien entscheidet sich die Reihenfolge der Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen zur Instandsetzung oder Erneuerung?**

Die Zustandsnote sowie die Substanzkennzahl bilden die Grundlage für die weitere Erhaltungsplanung. Durch fachkundige Ingenieure vor Ort fließen auch die Beurteilung der Schadensentwicklung, die Art der Schäden, der Baustoff und die Art des Tragwerks sowie die aktuelle Verkehrsbelastung in die Dringlichkeitsreihung ein.

Die konkrete Umsetzung der Maßnahmen hängt auch von den verfügbaren Haushaltsmitteln und anderen Randbedingungen ab, wie z. B. der weiteren Entwicklung des Straßennetzes (z. B. Winterschäden), dem Auftreten von Unfallhäufungsstellen oder Veränderungen der Verkehrsbelastung. Diese können die Dringlichkeitsreihung verändern. In der Maßnahmenplanung und deren Dringlichkeit wird auch berücksichtigt, ob das Brückenbauwerk im Zuge von Um-, Ausbau- oder Sanierungsmaßnahmen von Streckenzügen liegt, sodass entsprechende Maßnahmen gebündelt werden können, um Verkehrsbehinderungen zu minimieren.

Bei größeren Maßnahmen, wie z. B. Brückenerneuerungen, sind auch immer öfter Rechtsverfahren zur Erlangung des Baurechts notwendig, deren Verfahrensdauer nur schwer abgeschätzt werden kann. Zudem sind bei Brückenertüchtigungen auch statische Nachrechnungen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zur Festlegung der konkreten Maßnahmen erforderlich.

**b) Wie sind die stark unterschiedlichen Anteile der 2017 zur Sanierung anstehenden Brückenteilbauwerke in den bayerischen Regierungsbezirken zu erklären?**

Wie bereits vom Fragesteller festgestellt und in der Antwort zu 5 a beschrieben, ist die Zustandsnote allein nicht das Kriterium, in welcher Reihenfolge Brücken saniert werden müssen.

Die Planung und Durchführung der anstehenden Erhaltungsmaßnahmen erfolgt grundsätzlich in Eigenverantwortung der örtlich zuständigen Staatlichen Bauämter.

Das jährliche Sanierungsvolumen kann dabei aus fachlichen Gründen in den Regierungsbezirken stark schwanken. Dies ist insbesondere auf folgende Gründe zurückzuführen:

- Die Staatlichen Bauämter sind neben der Erhaltung des Straßennetzes auch für dessen Ausbau und Ergänzung zuständig. Es besteht somit im Hinblick auf die vorhandenen Kapazitäten immer eine Konkurrenzsituation zwischen Erhaltungs- sowie Um- und Ausbaumaßnahmen, sodass wechselnde Aufgabenschwerpunkte gebildet werden. Es ist Aufgabe des jeweiligen Bauamtes, derartige Schwerpunktsetzungen über die Jahre entsprechend auszugleichen. Die Verkehrssicherheit ist hierbei selbstverständlich jederzeit sicherzustellen.
- Die Dauer des Planungsprozesses ist stark von der Komplexität des jeweiligen Projektes abhängig. Insbesondere die Erlangung erforderlicher Genehmigungen kann sehr zeitintensiv sein. In Unterfranken sind z. B. mehrere Mainbrücken zu sanieren. Dies erfordert umfangreiche Planungen und Abstimmungen, die insbesondere mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) sehr schwierig und langwierig sind.