



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Eva Gottstein FREIE WÄHLER**
vom 06.07.2016

Zustand der Staatsstraßen in der Region 10 (Landkreise Eichstätt, Neuburg-Schrobenhausen, Pfaffenhofen/Ilm und Stadt Ingolstadt)

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Staatsstraßen in der Region 10 befinden sich aktuell (Stand Juni 2016) in einem sanierungsbedürftigen Zustand, bitte aufgeschlüsselt nach
 - a) den einzelnen Streckenabschnitten auf den einzelnen Staatsstraßen in den jeweiligen Landkreisen/der Stadt Ingolstadt?
 - b) den Ursachen für die Sanierungsbedürftigkeit?
 - c) dem geplanten Zeitpunkt der jeweiligen Sanierungsmaßnahmen (bitte mit geplanten Sanierungskosten)?
2. Welche Brücken im Bereich der Staatsstraßen in der Region 10 befinden sich aktuell (Stand Juni 2016) in einem sanierungsbedürftigen Zustand, bitte aufgeschlüsselt nach
 - a) den einzelnen Brücken im Bereich der einzelnen Staatsstraßen in den jeweiligen Landkreisen und der Stadt Ingolstadt?
 - b) den Ursachen für die Sanierungsbedürftigkeit?
 - c) dem geplanten Zeitpunkt der jeweiligen Sanierungsmaßnahmen (bitte mit geplanten Kosten für die Sanierungsmaßnahmen)?
3. Welche Staatsstraßenabschnitte in der Region 10 sollten in den Jahren 2013 mit 2015 saniert werden und welche dieser Sanierungsmaßnahmen sind tatsächlich umgesetzt worden (bitte aufschlüsseln nach den einzelnen Landkreisen und der Stadt Ingolstadt)?
4. Welche Staatsstraßenabschnitte in der Region 10 sollten in den Jahren 2013 mit 2015 saniert werden und welche dieser Sanierungsmaßnahmen sind nicht umgesetzt worden (dann bitte jeweils Angabe der Gründe für die Nichtsanierung, bitte aufschlüsseln nach den einzelnen Landkreisen und der Stadt Ingolstadt)?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 15.08.2016

Entsprechend den Regelungen des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes tragen Gemeinden und Städte mit mehr als 25.000 Einwohnern die Straßenbaulast für die Staatsstraßen teilweise selbst. Insofern sind die Stadt Ingolstadt und die Stadt Neuburg a. d. Donau für die Staatsstraßen in ihrem Stadtgebiet innerhalb der Ortsdurchfahrten zuständig. Für diese Bereiche liegen uns keine Informationen vor. Die Beantwortung der Fragen bezieht sich daher ausschließlich auf die Strecken in der Zuständigkeit des Freistaates.

1. **Welche Staatsstraßen in der Region 10 befinden sich aktuell (Stand Juni 2016) in einem sanierungsbedürftigen Zustand, bitte aufgeschlüsselt nach**
 - a) **den einzelnen Streckenabschnitten auf den einzelnen Staatsstraßen in den jeweiligen Landkreisen/der Stadt Ingolstadt?**

Der Freistaat hat in den vergangenen Jahren die Erhaltung der Staatsstraßen massiv gestärkt. Seit 2006 wurden die Bestandserhaltungsmittel für Staatsstraßen deutlich erhöht. 2016 stehen dafür 150 Millionen Euro zur Verfügung, 130 Prozent mehr als noch 2006. Seit 2006 hat der Freistaat insgesamt 1,3 Milliarden Euro in die Staatsstraßenerhaltung investiert und damit eine Verbesserung des Staatsstraßennetzes erreicht. Das werden wohl auch die aktuellen Auswertungen zum Zustand bayerischer Staatsstraßen zeigen.

Derzeit liegen aber nur die Ergebnisse der regelmäßig durchgeführten Zustandserfassungen und -bewertungen (ZEB) des Staatsstraßennetzes für 2011 vor. Diese sind zwischenzeitlich überholt und nicht mehr aussagekräftig. Mit den aktuellen Ergebnissen der Erfassung 2015 wird aber im Herbst gerechnet.

b) den Ursachen für die Sanierungsbedürftigkeit?

Hauptgründe für die Sanierungsbedürftigkeit sind altersbedingter Verschleiß, z. B. durch Verkehrsbelastung und Witterungseinwirkungen.

c) dem geplanten Zeitpunkt der jeweiligen Sanierungsmaßnahmen (bitte mit geplanten Sanierungskosten)?

Für die Erstellung der konkreten Erhaltungs- und Bauprogramme werden sanierungsbedürftige Streckenabschnitte zunächst nach definierten Kriterien (z. B. Mindestlänge von 500 m) zu längeren homogenen Erhaltungsabschnitten zusammengefasst. Zusammen mit den *sanierungsbedürftigen* Bauwerken sind diese Erhaltungsabschnitte Grundlage für das von der Staatsbauverwaltung entwickelte „Koordinierte Erhaltungs- und Bauprogramm“ (KEB) und werden dort als Maßnahmenvorschläge aufgelistet. Diese Maßnahmenvorschläge werden anhand ingenieurfachlicher Kriterien von den Staatlichen Bauämtern in ein konkretes Bauprogramm

für Fahrbahnen und Bauwerke überführt, das regelmäßig fortgeschrieben wird. Auf Grundlage der Ergebnisse der ZEB 2015 wird das KEB im Herbst 2016 weiterentwickelt.

Die konkrete Umsetzung des KEB ist in erster Linie von den verfügbaren Haushaltsmitteln für die Bestandserhaltung der Staatsstraßen abhängig. Aber auch andere Randbedingungen, wie die weitere Entwicklung des Straßennetzes (z. B. akute Winterschäden), das Auftreten von Unfallhäufungsstellen oder Veränderungen in der Verkehrsbelastung, können die Dringlichkeitsreihung bzw. die angestrebten Realisierungszeitpunkte der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen beeinflussen.

Eine Auflistung aller mittelfristig geplanten Einzelprojekte mit Nennung des Sanierungszeitpunktes ist wegen der genannten veränderlichen Randbedingungen sowie der anstehenden Neuaufstellung des KEB wenig aussagekräftig. Im Folgenden werden daher nur die Bestandserhaltungsmaßnahmen benannt, die in der Region 10 aus derzeitiger Sicht in den Jahren 2016 und 2017 voraussichtlich begonnen werden können.

Landkreis	Beginn der Umsetzung	Staatsstraße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten (Tsd. €)
ND	2016	St 2044	Ern. FB südlich Edelshausen	700
ND	2016	St 2045	Ern. FB OD Schrobenhausen BA1	300
ND	2016	St 2049	Ern. FB OD Königsmoos – Karlsh. BA2	500
ND	2016	St 2049	Ern. FB OD Königsmoos – Karlsh. BA3	300
PAF	2017	St 2043	Ern. FB OD Hohenwart BA2	500
PAF	2017	St 2043	Ern. FB südlich Hohenwart	300
PAF	2017	St 2049	Ern. FB OD Fahlenbach	1.000
PAF	2017	St 2049	Ern. FB östlich Fahlenbach	200
PAF	2016	St 2084	Ern. FB östlich Gerolsbach	400
PAF	2016	St 2084	Ern. FB OD Gerolsbach BA2	700
PAF	2016	St 2232	Ern. FB OD Geisenfeld Süd	300
PAF	2017	St 2232	Ern. FB südlich Rockolding	300
PAF	2016	St 2335	Ern. FB OD und westlich Forstwiesen	700
PAF	2016	St 2549	Ern. FB OD Wolnzach	100
EI	2016	St 2047	Ern. FB OD Konstein	100
EI	2017	St 2047	Ern. FB nördlich Dollnstein	300
EI	2017	St 2047	Ern. FB westlich Birkhof	200
EI	2016	St 2047	Ern. FB OD Dollnstein BA1	300
EI	2017	St 2047	Ern. FB südlich Wellheim	100
EI	2017	St 2225	Ern. FB südlich Titting	400
EI	2016	St 2230	Inst. FB OD Dollnstein	100
EI	2016	St 2230	Ern. FB südlich Dollnstein	100
EI	2016	St 2232	Ern. FB östlich Pförring BA1	500
EI	2016	St 2232	Ern. FB OD Lobsing	100
EI	2017	St 2336	Ern. FB südlich Pfahldorf	400

2. Welche Brücken im Bereich der Staatsstraßen in der Region 10 befinden sich aktuell (Stand Juni 2016) in einem sanierungsbedürftigen Zustand, bitte aufgeschlüsselt nach

a) den einzelnen Brücken im Bereich der einzelnen Staatsstraßen in den jeweiligen Landkreisen und der Stadt Ingolstadt?

b) den Ursachen für die Sanierungsbedürftigkeit?

c) dem geplanten Zeitpunkt der jeweiligen Sanierungsmaßnahmen (bitte mit geplanten Kosten für die Sanierungsmaßnahmen)?

Als Grenzwert für die Notwendigkeit einer Instandsetzungsmaßnahme orientiert sich die Staatsbauverwaltung am Ergebnis der regelmäßigen Bauwerksprüfungen nach DIN 1076. Ab einer Zustandsnote von 2,5 (Zustandsnotenbereich 4 und größer) kann man grundsätzlich von einer Instandsetzungsnotwendigkeit an einer Brücke ausgehen.

In der Region sind zum Erhebungszeitpunkt Juni 2016 insgesamt 64 Brücken im Zuge von Staatsstraßen den Zustandsnotenbereichen 4 bis 6 zugeordnet.

Die Verteilung über die Landkreise kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Zustandsnotenbereich	Brücken Landkreis Eichstätt	Brücken Landkreis Neuburg-Schrobenhausen	Brücken Landkreis Pfaffenhofen/Ilm	Brücken Stadt Ingolstadt (Zuständigkeit StBA IN)
4 (ZN 2,5-2,9)	20	24	15	3
5 (ZN 3,0-3,4)	1	1	0	0
6 (ZN 3,5-4,0)	0	0	0	0

Das Bauwerkskollektiv in der Zuständigkeit des Staatlichen Bauamtes Ingolstadt befindet sich im bayernweiten Vergleich in einem überdurchschnittlich guten Zustand. Deshalb sind hier nur folgende zwei Bauwerke mit einer Zustandsnote $\geq 3,0$ bewertet, bei denen grundsätzlich umgehender Handlungsbedarf besteht.

Die Brücke im Zuge der St 2336 über den Fledermauskeller bei Emsing im Landkreis Eichstätt und die Brücke im Zuge der St 2043 über den Zeller-Kanal bei Zell im Landkreis Neuburg-Schrobenhausen. Das letztgenannte Bauwerk ist neben der kurzfristig durchzuführenden Nachrüstung (siehe unten) mittelfristig im Zuge des geplanten 4-streifigen Ausbaus der B 16 (siehe Entwurf BVWP 2030) zur Erneuerung vorgesehen.

Der Hauptgrund für die Sanierungsbedürftigkeit von Brücken ist in erster Linie der altersbedingte Verschleiß hoch beanspruchter Bauteile durch Verkehr und natürliche Witterungsbedingungen. Die Auflistung der konkreten Mängel und deren Ursache für die betroffenen 64 Brücken ist sehr vielfältig, da im Ergebnis der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 an einer Brücke sämtliche Beanstandungen hinsichtlich Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit unabhängig von ihrer Relevanz aufgeführt sind. Auf eine Auflistung der konkreten Mängel wird deshalb im Rahmen dieser Anfrage verzichtet.

Die Zustandsnote ist eine der Grundlagen für die Erhaltungsplanung. Sie lässt die Dringlichkeit notwendiger Maßnahmen zwar erkennen, gibt aber keinen eindeutigen Aufschluss über Art und Umfang der Schäden, die Kosten der Erhaltungsmaßnahme und den notwendigen Zeitpunkt der erforderlichen Maßnahme.

Für die in den Jahren 2016 und 2017 anstehenden bereits konkret geplanten Baumaßnahmen an den Brücken in der betreffenden Region ist der ermittelte Instandsetzungsaufwand sowie das Jahr des geplanten Baubeginns und die

jeweilige Staatsstraße der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Landkreis	Beginn der Umsetzung	Staatsstraße	Bezeichnung der Maßnahme	Kosten (Tsd. €)
ND	2017	St 2046	Nachrüstung Absturzsicherung Brücke über den Zeller-Kanal bei Zell	50
ND	2017	St 2046	Ern. Brücke über den Neuen Mooskanal bei Berg im Gau	700
PAF	2017	St 2049	Ern. Brücke über die Ilm bei Fahlenbach	1.000
PAF	2016	St 2232	Ern. Brücke GVS über St 2232 bei Ossenzhausen	1.000
EI	2017	St 2230	Inst. Brücke über die Altmühl bei Kinding	500
EI	2017	St 2336	Inst. Brücke über Fledermauskeller bei Emsing	400

Für die Umsetzung, insbesondere von komplexen Bauwerksinstandsetzungen, müssen wegen der häufig schwierigen Randbedingungen in vielen Fällen aufwendige Planungsprozesse durchlaufen werden. Nachdem hierbei das Bauen unter Verkehr zu berücksichtigen ist, besteht die Aufgabe, den verträglichsten Bauablauf sowohl für die Verkehrsteilnehmer als auch für die ausführende Baufirma zu konzipieren, um den geeignetsten Zeitpunkt für die Baumaßnahme festzulegen.

Bis zur konkreten Durchführung der Instandsetzungsmaßnahme werden keinerlei Abstriche am notwendigen Sicherheitsniveau für die Nutzer des Bauwerkes toleriert. 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.

3. Welche Staatsstraßenabschnitte in der Region 10 sollten in den Jahren 2013 mit 2015 saniert werden und welche dieser Sanierungsmaßnahmen sind tatsächlich umgesetzt worden (bitte aufschlüsseln nach den einzelnen Landkreisen und der Stadt Ingolstadt)?

Nachfolgend sind die Sanierungsmaßnahmen aufgelistet, die in oben genannten Landkreisen in den Jahren 2013 bis 2015 fertiggestellt wurden.

Landkreis	Jahr der Umsetzung	Staatsstraße	Bezeichnung der Maßnahme
ND	2014	St 2044	Ern. FB südlich Kaltenherberg *
ND	2015	St 2045	Ern. FB SOB-Oberlauterbach BA1
ND	2014	St 2045	Ern. FB SOB-Oberlauterbach BA2
ND	2013	St 2045	Ern. FB SOB-Oberlauterbach (BA3)
ND	2014	St 2046	Einm. ND 21 Oberarnbach
ND	2015	St 2046	Ern. FB nördlich Berg im Gau
ND	2013	St 2049	Ern. KV Karlsruhl mit Ern. KV St 2231
ND	2015	St 2049	Ern. FB OD Königsmoos-Karlsch. BA1 *
ND	2013	St 2050	Ern. FB w. Hollenbach
ND	2014	St 2050	Ern. FB nördlich Langenmosen
ND	2014	St 2050	Ern. FB im Zuge G+R Kehrhof *
ND	2015	St 2084	Ern. Brücke über die Weilach bei Weilach *
ND	2015	St 2084	Ern. FB OD Weilach *

Landkreis	Jahr der Umsetzung	Staatsstraße	Bezeichnung der Maßnahme
PAF	2015	St 2043	Ern. FB OD Hohenwart BA1 *
PAF	2014	St 2045	Ern. FB OD Mitterscheyern *
PAF	2014	St 2049	Ern. FB ö. Wolnzach *
PAF	2013	St 2049	Ern. FB östlich Oberlauterbach
PAF	2013	St 2084	Ern. FB westlich Gerolsbach
PAF	2014	St 2084	Ern. FB OD Gerolsbach BA1 *
PAF	2013	St 2231	Ern. KV Ingolstadt Village *
PAF	2015	St 2232	Ern. BR St 2232 ü. Ilm südlich Vohburg
PAF	2015	St 2232	Ern. FB Knoten B16/St 2232 ö. Ernsgaden *
PAF	2015	St 2335	Ern. FB Rotteneck – BA-Grenze *
EI	2013	St 2047	Ern. FB n. Eberswang
EI	2015	St 2228	Ern. FB OD Schafhausen *
EI	2013	St 2229	Ern. FB in Lenting
EI	2013	St 2231	Ern. FB w. Demling
EI	2015	St 2231	Ern. FB östlich Demling *
EI	2014	St 2335	Ern. FB OD Großmehring *
EI	2014	St 2335	Ern. ÜKO BR St 2335 ü. Donau s. Großmehring *
EI	2014	St 2336	Ern. FB n. Hitzhofen *
EI	2013	St 2336	Ern. FB n. Litterzhofen

* Diese Maßnahmen waren Anfang 2013 noch nicht zur Umsetzung für den gegenständlichen Zeitraum vorgesehen.

4. Welche Staatsstraßenabschnitte in der Region 10 sollten in den Jahren 2013 mit 2015 saniert werden und welche dieser Sanierungsmaßnahmen sind nicht umgesetzt worden (dann bitte jeweils Angabe der Gründe für die Nichtsanierung, bitte aufschlüsseln nach den einzelnen Landkreisen und der Stadt Ingolstadt)?

Nachfolgend sind die ursprünglich für den Zeitraum 2013 bis 2015 geplanten, aber nicht durchgeführten Sanierungsmaßnahmen mit Angabe der Gründe für deren Verschiebung aufgelistet.

Landkreis	Staatsstraße	Bezeichnung der Maßnahme	Begründung der Verschiebung
IN	St 2335	Ern. FB nördlich Etting	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
ND	St 2044	Ern. FB südlich Edelhhausen	Verknüpfung mit St 2045, Ern. FB OD Schrobenhhausen BA1
ND	St 2044	Inst. Brücke über den Moosgraben – Karlskron-Deubling	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
ND	St 2044	Ern. Brücke über den Militärkanal – Karlskron-Deubling	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
ND	St 2045	Ern. Brücke über die Paar – Schrobenhhausen (Ledererpaarbr.)	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
ND	St 2047	Ern. FB Rennertshofen – Ellenbrunn	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
ND	St 2048	Ern. FB nördlich Probfeld	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
ND	St 2050	Ern. FB südlich Aresing	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
ND	St 2214	Deckenerneuerung östlich Neuburg	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
ND	St 2214	Ern. FB nördlich Stepperg	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen

Landkreis	Staatsstraße	Bezeichnung der Maßnahme	Begründung der Verschiebung
PAF	St 2043	Ern. FB südlich Hohenwart	Realisierung zusammen mit St 2043, Ern. FB OD Hohenwart BA2
PAF	St 2049	Ern. FB östlich Fahlenbach	Realisierung zusammen mit St 2043, Ern. FB OD Hohenwart BA2
PAF	St 2084	Ern. FB ö. Gerolsbach	Grunderwerbsschwierigkeiten (bestandsorientierte Verbreiterung)
EI	St 2047	Ern. FB OD Konstein	im Zusammenhang mit Kanalsanierung
EI	St 2047	Ern. FB östlich Birkhof	Baumaßnahmen auf potenziellen Umleitungsstrecken (B 13)
EI	St 2047	Ern. FB OD Dollnstein BA1	Abhängigkeit zu geplanter Dorferneuerung (ALE)
EI	St 2225	Ern. FB südlich Titting	Abhängigkeit zu geplanter Schmutzwasserkanalsanierung
EI	St 2225	Ern. FB nördlich Preith	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
EI	St 2229	Inst. FB OD Denkendorf BA2	Abhängigkeit zu evtl. erforderlicher Schmutzwasserkanalsanierung
EI	St 2229	Ern. FB n. Aschbuch	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
EI	St 2230	Inst. FB OD Eichstätt	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
EI	St 2230	Inst. FB OD Dollnstein	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
EI	St 2230	Inst. Brücke über die Altmühl – Kinding	ergänzende Prüfung, ob Radwegführung auf dem Bauwerk möglich ist
EI	St 2232	Ern. FB östlich Pförring BA1	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen
EI	St 2335	Ern. FB ö. Wettstetten	Priorisierung anderer notwendiger Sanierungen; Kombination mit Höhenfreimachung westl. Hepberg angestrebt