



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Annette Karl SPD**
vom 18.09.2017

Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen von Brücken in den Stimmkreisen 307 und 308 – Zustandsbereich 3 und 4 – ohne Zeitplanung für Maßnahmen (VII)

Die Brücken an den Staatsstraßen werden nach unterschiedlichen Zustandsnoten bewertet, aus welchen sich die Notwendigkeit von Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen ergibt. Ab der Zustandsnote 2,0 spricht die Bauverwaltung von der Notwendigkeit einer mittelfristig notwendigen (2,0–2,4) oder von einer kurzfristig notwendigen Instandsetzung (2,5–2,9). Diese beiden Zustandsnoten entsprechen den Zustandsbereichen 3 und 4. Diesen beiden Zustandsbereichen 3 und 4 sind auch Brücken in den Stimmkreisen 307 (Tirschenreuth) und 308 (Weiden) zugeordnet. Konkret sind dies nach Auskunft der Staatsregierung im Landkreis Neustadt a. d. Waldnaab 73 Brücken, im Landkreis Tirschenreuth 76 Brücken und im Gebiet der Stadt Weiden i. d. Opf. vier Brücken, für die es derzeit keine Planungen für Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen bis 2025 gibt.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Bei welchen dieser Brücken in den Zustandsbereichen 3 und 4 gibt es derzeit Überlegungen in die Planungen für Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen einzutreten?
2. Wie hoch werden derzeit die Kosten für die Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen der Brücken im Zustandsbereich 3 und 4 eingeschätzt, wenn Maßnahmen bis 2025 durchgeführt werden würden?
3. Aus welchen Gründen verzichtet die Staatsregierung auf Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen an den Brücken in den Zustandsbereichen 3 und 4?
4. Könnte mit zeitnahen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen der Brücken im Zustandsbereich 3 und 4 eine Abstufung in die Zustandsbereiche 5 oder 6 vermieden werden?
5. Welche Erfahrungswerte hat die Staatsregierung über die Steigerung der Erhaltungs- und Sanierungskosten bei Brücken, wenn diese erst in den Zustandsbereichen 5 und 6, anstatt schon im Bereich 3 und 4 saniert werden?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 26.10.2017

1. **Bei welchen dieser Brücken in den Zustandsbereichen 3 und 4 gibt es derzeit Überlegungen in die Planungen für Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen einzutreten?**

Nach aktuellem Stand ist keine der in der Vorbemerkung zur Schriftlichen Anfrage genannten 153 Brücken in den Landkreisen Neustadt a. d. Waldnaab und Tirschenreuth sowie der Stadt Weiden im Arbeitsprogramm bis 2025 enthalten. Sofern sich der Bauwerkszustand ändert und Maßnahmen erforderlich werden, werden entsprechende Planungen umgehend begonnen und entsprechende Maßnahmen veranlasst.

2. **Wie hoch werden derzeit die Kosten für die Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen der Brücken im Zustandsbereich 3 und 4 eingeschätzt, wenn Maßnahmen bis 2025 durchgeführt werden würden?**

Um belastbare Kosten nennen zu können, müssten alle Brücken zunächst ingenieurmäßig beurteilt werden, welche Maßnahmen im Detail notwendig sind. Dies muss auch unter Berücksichtigung der aktuellen Kostenentwicklung erfolgen. Derzeit liegt eine solche Beurteilung nicht vor und somit auch keine Schätzung der belastbaren Kosten.

3. **Aus welchen Gründen verzichtet die Staatsregierung auf Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen an den Brücken in den Zustandsbereichen 3 und 4?**

Die Staatsregierung verzichtet nicht auf die Durchführung von Instandsetzungsmaßnahmen an Bauwerken der Zustandsnotenbereiche 3 und 4. Für eine Reihe von Bauwerken in Bayern sind Instandsetzungsmaßnahmen bis 2025 bereits konkret vorgesehen (vgl. Antwort zu Frage 4 der Schriftlichen Anfrage der Abgeordneten Annette Karl vom 12.06.2017 – ohne Drucklegung).

Die Anlage zu Frage 4 der Schriftlichen Anfrage vom 12.06.2017 basiert auf einer Auswertung des Projektinformationssystems der Staatsbauverwaltung, das einer laufenden Fortschreibung unterliegt. In diesem sind noch nicht alle Maßnahmen in dem gesamten Zeitraum bis 2025 hinterlegt. Dies bedeutet, dass die tatsächliche Anzahl der Instandsetzungen bis 2025 aus dem angesprochenen Zustandsnotenbereich höher liegen wird. Daneben werden die Bauwerke durch die Brückentrupps bei den Straßenmeistereien unterhalten und kleinere Schäden direkt behoben. Da oft einzelne markante Schäden für die Gesamtbewertung eines Bauwerks ausschlaggebend sind, lässt sich durch deren punktuelle Behebung die Bewertung entscheidend verbessern.

Die Einstufung eines Bauwerks in die Zustandsnotenbereiche 3 und 4 lässt aufgrund der Systematik der „Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076“ keinen Rückschluss darauf zu, ob ein Bauwerk insgesamt instandsetzungsbedürftig ist oder ob lediglich einzelne markante Schäden zu beseitigen sind.

In der realen Bauwerkserhaltung spielen hingegen noch eine Reihe anderer Faktoren eine erhebliche Rolle. So gibt es z. B. Bauwerke, die aufgrund der zum Zeitpunkt der Herstellung geltenden Normen konstruktive Schwachstellen aufweisen, die mittelfristig einen Neubau erforderlich machen. Bei diesen Bauwerken ist es wirtschaftlich nicht vertretbar, mehr zu investieren als es die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit bis zum Erneuerungszeitpunkt erfordert. Weiter können vorgesehene Ausbaumaßnahmen dafür verantwortlich sein, dass in einem überschaubaren Zeitraum eine Erneuerung erforderlich werden wird, und daher Instandsetzungen unterbleiben. Zu guter Letzt spielt auch die Verfügbarkeit des Straßennetzes eine wesentliche Rolle bei der Erhaltungsplanung.

4. Könnte mit zeitnahen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen der Brücken im Zustandsbereich 3 und 4 eine Abstufung in die Zustandsbereiche 5 oder 6 vermieden werden?

Nein. Das Durchführen einer Instandsetzungsmaßnahme führt lediglich dazu, dass eine Verschlechterung des Gesamtzustands eines Bauwerks zeitlich verzögert wird. Brückenbauwerke sind generell nicht für die Ewigkeit gebaut. Da diese sehr hohen Belastungen unterliegen, spielt hier die Materialermüdung eine wesentliche Rolle und führt zu einer Begrenzung der Nutzungsdauer. Aufgrund dieser Obergren-

ze der Nutzungsdauer ist es völlig natürlich, dass Bauwerke in den späteren Jahren ihres Gebrauchs in den Zustandsnotenbereich 5 rutschen. Ist das Ende der Nutzungsdauer absehbar, muss ein Baulastträger auch immer abwägen, inwieweit eine Instandsetzungsmaßnahme wirtschaftlich noch sinnvoll ist. Aufgrund des gewachsenen Brückenkollektivs wird es immer Bauwerke in den Zustandsbereichen 5 oder 6 geben.

5. Welche Erfahrungswerte hat die Staatsregierung über die Steigerung der Erhaltungs- und Sanierungskosten bei Brücken, wenn diese erst in den Zustandsbereichen 5 und 6, anstatt schon im Bereich 3 und 4 saniert werden?

Instandsetzungsmaßnahmen unterscheiden sich wesentlich in Abhängigkeit davon, zu welchem Zeitpunkt in der Nutzungsdauer eines Bauwerks sie durchgeführt werden. Bei Bauwerken in den Zustandsnotenbereichen 3 und 4 reichen häufig Maßnahmen kleineren bis mittleren Umfangs aus. Bei Bauwerken in den Zustandsnotenbereichen 5 und 6 kommt es zu umfangreichen Maßnahmen oder oft auch zum Ersatzneubau. Wie in der Antwort zu Frage 4 bereits erwähnt, führt jedoch eine Maßnahme im Zustandsnotenbereich 3 oder 4 nicht dazu, dass deshalb eine Maßnahme im Zustandsnotenbereich 5 oder 6 nicht stattfinden muss. Es wird lediglich deren Zeitpunkt in die Zukunft verlagert.

Die angesprochenen Erfahrungswerte gibt es aus diesem Grund nicht. Es ist Aufgabe der Staatsbauverwaltung, durch ingenieurmäßige Betrachtung am einzelnen Bauwerk festzustellen, ob und welche Maßnahme kurz- oder mittelfristig und welche Maßnahme mittel- bis langfristig wirtschaftlich und betrieblich zielführend ist.