



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 20.08.2015
Seite 1 von 1

Norbert Barthle MdB
Parlamentarischer Staatssekretär
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2100
FAX +49 (0)30 18-300-2119

psts-ba@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Tabea Rößner, Oliver Krischer,
Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Zustand der Straßenbrücken in Rheinland-Pfalz“
- Drucksache 18/05532

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind
beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tabea Rößner, Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Zustand der Straßenbrücken in Rheinland-Pfalz“
- Drucksache 18/05532

Vorbemerkung der Bundesregierung

- a) Zur Beantwortung der Kleinen Anfrage sind nur Angaben zu Bauwerken möglich, die sich in der Baulast des Bundes befinden und für die der Landesbetrieb Mobilität RP (LBM RP) im Rahmen der Auftragsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz gemäß Artikel 90 Grundgesetz für den Bund die Verwaltung sowie Planung, Baudurchführung und Erhaltung der Bundesfernstraßen wahrnimmt. Zu Bauwerken anderer Baulastträger, wie z. B. in Städten über 80.000 Einwohner, liegen keine Informationen vor.

Zustandsnote

- b) Grundlage der Zustandsnote für Brückenbauwerke sind die Ergebnisse der nach DIN 1076 regelmäßig stattfindenden Bauwerksprüfungen unter Berücksichtigung der „Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)“. Ausschlaggebend für den Bauwerkszustand sind die für die einzelnen Teilbauwerke¹ (TBW) vom Bauwerksprüfer im Rahmen der Prüfung festgestellten einzelnen Schäden bzw. Mängel, die hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit bewertet und unter Nutzung moderner DV-Systeme automatisch ausgewertet und zu einer Zustandsnote von 1,0 bis 4,0 zusammengefasst werden. Dabei werden sechs Zustandsnotenbereiche unterschieden: 1,0 – 1,4 (sehr guter Zustand), 1,5 – 1,9 (guter Zustand), 2,0 – 2,4 (befriedigender Zustand), 2,5 – 2,9 (ausreichender Zustand), 3,0 – 3,4 (nicht ausreichender Zustand) und 3,5 – 4,0 (ungenügender Zustand).
- c) Die Zustandsnote bildet die Grundlage für die weitere Erhaltungsplanung, sie lässt die Dringlichkeit notwendiger Maßnahmen erkennen, gibt aber keinen Aufschluss über Art und Umfang der Schäden oder die Kosten der Instandsetzungsmaßnahme.
- d) Die bei der Bauwerksprüfung ggf. festgestellten Schäden werden je nach Dringlichkeit sowie Art und Umfang umgehend bis mittelfristig im Rahmen des Erhaltungsprogramms behoben, was zu einer Verbesserung der Zustandsnote außerhalb des Prüfzyklusses führt. Durch den organisatorischen Ablauf kann es zwischen Abschluss der Erhaltungsmaßnahme und Eintrag ins DV-System zu zeitlichen Verzögerungen kommen. Die Zustandsnote ist daher ein Stichtagswert, welcher der ständigen Fortschreibung der Daten unterliegt.
- e) Eine Zustandsnote von 3,0 bis 3,4 (nicht ausreichender Bauwerkszustand) bedeutet somit nicht zwangsläufig eine Nutzungseinschränkung des Bauwerks, sondern ist ein Indikator dafür, dass in näherer Zukunft eine Instandsetzungsmaßnahme zu planen ist.

¹ Bei Brücken mit getrennten Überbauten je Fahrbahn oder unterschiedlichen Bauarten wird jede Überbaukonstruktion für sich als Teilbauwerk bezeichnet.

- f) Eine Zustandsnote von 3,5 und schlechter beschreibt zwar einen „ungenügenden Bauwerkszustand“ mit der Definition: „die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit sind erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben“. Dies kann aber auch z.B. durch fehlende Gitterstäbe im Geländer (= mangelnde Verkehrssicherheit) ausgelöst werden oder sich auf eine große Anzahl von Schäden mit Beeinträchtigung der Dauerhaftigkeit (z.B. Betonabplatzungen, schadhafte Abdichtung, Korrosionsschäden) beziehen, ohne dass die Standsicherheit gefährdet wäre.
- g) Wenn bei der Bauwerksprüfung eine Beeinträchtigung der Standsicherheit oder Verkehrssicherheit festgestellt wird, werden selbstverständlich sofort entsprechende Maßnahmen getroffen, um die erforderliche Sicherheit weiterhin zu gewährleisten.

Brückenertüchtigung

- h) Neben den notwendigen Erhaltungsmaßnahmen zur Verbesserung des Zustands der Brücken machen aber die Altersstruktur sowie insbesondere der weiter steigende Schwerverkehr mit einer starken Zunahme der Belastungen auch eine Anpassung der Tragfähigkeit älterer Brücken erforderlich. Dies bezeichnet man als Brückenertüchtigung.
- i) Diese Brückenertüchtigungsmaßnahmen stehen nicht zwingend in Korrelation zu den jeweiligen Zustandsnoten, sondern dienen im Hinblick auf den sehr stark angestiegenen Schwerverkehr und dem damit einhergehenden Verlust an Tragfähigkeitsreserven der Erhöhung oder Wiederherstellung der Tragfähigkeit bestehender Brückenbauwerke sowie deren Anpassung an aktuelle und zukünftige Belastungen. Dies kann durch Verstärkung erfolgen, aber bauartbedingt oder aus wirtschaftlichen Gründen auch einen Ersatzneubau erforderlich machen.
- j) Zur Sicherstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) daher die „Strategie zur Ertüchtigung der Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen“ erarbeitet.
- k) Die Umsetzung dieses Konzepts zur Brückenertüchtigung erfolgt in vier Stufen. Der objektbezogenen statischen Nachrechnung der einzelnen Bauwerke folgt die Festlegung baulicher Maßnahmen. Auf dieser Grundlage ist dann die Planung der Maßnahme bis zum ggf. erforderlichen Baurecht durchzuführen. Schließlich erfolgt die Finanzierung und Durchführung der Maßnahme. Aufgrund der Komplexität der einzelnen Stufen kann dies schon objektbezogen zum Teil mehrere Jahre in Anspruch nehmen, insbesondere wenn für das Baurechtsverfahren umfangreiche Erhebungen und Planungen durchgeführt werden müssen. Außerdem sind die erforderlichen Maßnahmen ggf. auch länderübergreifend und netzbezogen zu koordinieren, um die baustellenbedingten Verkehrsbeeinträchtigungen möglichst gering zu halten. Für das Brückenertüchtigungsprogramm sind in den Jahren 2015 bis 2018 nach jetzigem Stand rd. 1,5 Mrd. Euro vorgesehen.

Frage 1: *Wie viele Brücken an Bundesfernstraßen gibt es in Rheinland-Pfalz, die sich in der Baulast des Bundes und in der Auftragsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz befinden und wie hoch ist hiervon der Anteil an Brücken mit sehr gutem Bauwerkszustand, gutem Bauwerkszustand, befriedigendem Bauwerkszustand, ausreichendem Bauwerkszustand, nicht ausreichendem Bauwerkszustand sowie ungenügendem Bauwerkszustand (bitte jeweils Bauwerks-Zustandsnoten bzw. Zustandsnotenbereiche nach Brückenfläche angeben in Prozent für die Jahre 2000-2015)?*

Antwort:

Die Anzahl der Bauwerke und die Zustandsnotenentwicklung der Jahre 2007-2012 und 2015 der Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz (Stand Mai 2015) sind in Anlage 1 enthalten.

Aufgrund organisatorischer Änderungen im Jahr 2007 sind die statistischen Auswertungen zu den Bauwerkszuständen aus der Zeit davor nicht eindeutig mit den Ergebnissen der Folgejah-

re vergleichbar. Dies gilt in Rheinland-Pfalz auch für die Jahre 2013 und 2014. Auf eine Darstellung wurde daher verzichtet.

Frage 2: *Wie ist der jeweilige Zustand der einzelnen Brücken an Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz, die sich in der Baulast des Bundes und in der Auftragsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz befinden, (Bauwerk-Zustandsnote bzw. Zustandsnotenbereiche nach Brückenfläche), wie hoch ist hier jeweils die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (bitte den Anteil schwerer Nutzfahrzeuge gesondert aufführen), welche Investitionen werden jeweils veranschlagt, um die Brücken mit nicht ausreichendem bzw. ungenügendem Bauwerkszustand in einen sehr guten bzw. guten Bauwerkszustand zu versetzen und welche Mittel werden aus dem Programm Brückenertüchtigung für die jeweilige Brücke zur Verfügung gestellt (bitte Brücken mit eindeutig verortbarer Bezeichnung wie Name und/oder Straßenkilometer sowie Längen- und Breitengrad angeben und alle Angaben tabellarisch aufführen, so dass sie spezifisch einer Brücke zugeordnet werden können)?*

Antwort:

Eine Zusammenstellung der Bundesfernstraßenbrücken im Geschäftsbereich des LBM RP mit aktuellen Zustandsnoten und Verkehrsbelastungen (Stichtag 14.07.2015) ist als Anlage 2 beigefügt.

Die Verkehrsbelastungen liegen dem LBM nur streckenbezogen vor. Eine Zuordnung auf die einzelnen Teilbauwerke wurde mittels Datenbankabfragen durchgeführt. Für Bauwerke in Bundesstraßen können Abweichungen nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Für Anschlussäste von höhenfreien Kreuzungen und nicht klassifizierte Straßen und Wege liegen dem LBM keine Verkehrszahlen vor.

Grundsätzlich bedarf jeder am Bauwerk vorhandene Schaden einer Instandsetzung, wobei die Dringlichkeit und der Umfang der Instandsetzung vom Grad der Schädigung des Bauwerkes und den möglichen Auswirkungen auf die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit abhängen. Die Zustandsnote ist dabei nur ein Kriterium.

Entsprechend der Dringlichkeit werden die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen geplant und die dafür zu veranschlagenden Mittel objektbezogen ermittelt. Maßnahmen zur Verbesserung der Tragfähigkeit im Rahmen der Brückenertüchtigung sind darüber hinaus zu veranschlagen.

Im Sonderprogramm „Brückenertüchtigung“ sind Maßnahmen der Brückenertüchtigung an Brücken in der Baulast des Bundes mit Einzelinvestitionen von über 5 Mio. Euro ab dem Haushaltsjahr 2015 in den Erhaltungstiteln gesondert ausgewiesen. Auf diese Weise wird der erhebliche Mitteleinsatz für die Brückenertüchtigung im Rahmen der Erhaltungsmittel transparent gemacht.

Voraussetzung für eine Berücksichtigung im Rahmen des Sonderprogramms Brückenertüchtigung ist die Aufnahme in den Straßenbauplan, d. h. ein entsprechender Vorbereitungsstand der Maßnahme. Weitere kleinere Brückenertüchtigungs- und Erhaltungsmaßnahmen werden wie bisher aus den Haushaltsansätzen der Erhaltungstitel finanziert.

Folgende rheinland-pfälzische Bauwerke sind im Sonderprogramm enthalten:

- A 643, Ersatzneubau der Rheinbrücke Schierstein mit dem Kostenanteil von 29,9 Mio. Euro,
- A 643, Verstärkung der Vorlandbrücke Schierstein im Bereich der AS Mombach (Hochstraße Lenneberg) mit 9,3 Mio. Euro,
- A 6, Verstärkung der Waschmühltalbrücke mit 7,2 Mio. Euro,

- A 6 Ersatzneubau der Lautertalbrücke mit 26,4 Mio. Euro,
- A 61, Verstärkung der Pfeddersheimer Talbrücke mit 10,6 Mio. Euro,
- B 53, Ersatzneubau der Moselbrücke Wolf mit 13,5 Mio. Euro,
- B 419, Moselbrücke Wellen-Grevenmacher, Ersatzneubau, 19,6 Mio. Euro.

Weitere kleinere Brückenertüchtigungs- und Erhaltungsmaßnahmen werden wie bisher aus den Haushaltsansätzen der Erhaltungstitel finanziert.

Frage 3: *An welchen Brücken an Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz, die sich in der Baulast des Bundes und in der Auftragsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz befinden, gibt es Lastbeschränkungen, mit denen die jeweilige Brücke befahren werden darf, an welchen Brücken wurden seit 2000 die Lastbeschränkungen verändert und bei welchen Brücken sind Lastbeschränkungen zu erwarten, wenn sich der Bauwerkszustand weiter verschlechtert (bitte Brücken mit eindeutig verortbarer Bezeichnung wie Name und/oder Straßenkilometer sowie Längen- und Breitengrad angeben sowie Höhe der vorgenommenen bzw. erwarteten Lastbeschränkung und alle Angaben tabellarisch aufführen, so dass sie spezifisch einer Brücke zugeordnet werden können)?*

Antwort:

Eine aktuelle Beschränkung für den Schwerverkehr besteht für die Rheinbrücke Schierstein bzw. auf der Vorlandbrücke zur Rheinbrücke Schierstein auf rheinland-pfälzischem Gebiet.

Aufgrund von Ergebnissen der regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen und ggf. vorzunehmender Nachrechnungen von Bauwerken können in Zukunft Lastbeschränkungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Eine konsequente Durchführung von Bauwerksprüfung, Bauwerksunterhaltung, Bauwerksinstandsetzung und Bauwerksersatz bzw. Bauwerkserneuerung gewährleistet die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer.

Die Auftragsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz ist grundsätzlich bestrebt, erforderliche Erhaltungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen so rechtzeitig durchzuführen, dass auch in Zukunft Lastbeschränkungen von Brückenbauwerken im Zuge von Bundesfernstraßen weitestgehend vermieden werden können.

Frage 4: *Welche Brücken an Bundesfernstraßen, die sich in der Baulast des Bundes und in der Auftragsverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz befinden, sind derzeit für den Verkehr ganz oder teilweise gesperrt und auf welchen droht auf absehbare Zeit in welchem Zeitraum eine komplette oder teilweise Sperrung (bitte Brücken mit eindeutig verortbarer Bezeichnung wie Name und/oder Straßenkilometer sowie Längen- und Breitengrad angeben)?*

Antwort:

Keine Brücke in der Baulast des Bundes ist derzeit in Rheinland-Pfalz für den Verkehr teilweise oder ganz gesperrt. Es sind gegenwärtig auch keine Brücken bekannt, für die derartige Maßnahmen vorgesehen werden müssten.

Aufgrund von Ergebnissen der regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen und ggf. vorzunehmender Nachrechnungen von Bauwerken können zukünftig Sperrmaßnahmen bzw. Einschränkungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden.