



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Bernhard Roos SPD**
vom 11.10.2017

Nachfragen zum Zustand von Staatsstraßen und Brücken in Bayern

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Liegen der Staatsregierung Vergleichswerte, z. B. durch ZEB-Daten (ZEB = Zustandserfassung und -bewertung) vor, wie Bayern in Bezug auf den Zustand der Staatsstraßen und Brücken im deutschlandweiten Vergleich abschneidet?
b) Wenn es diesen Vergleich gibt, wie schneidet Bayern im Vergleich mit andern Bundesländern ab (bitte Auflistung aller Vergleichswerte und der einzelnen Werte anderer Bundesländer)?
c) Wie hat sich die bayerische Position im Ländervergleich der letzten fünf Jahre entwickelt?
2. a) Gibt es analog zu Frage 1 a Vergleichswerte für den Zustand deutscher Straßen und Brücken im europäischen Vergleich?
b) Welche weiteren Grundlagen des Erhaltungsmanagements für bayerische Staatsstraßen und Brücken abgesehen von der ZEB zieht die Staatsregierung zurate?
c) Sind diese weiteren Grundlagen in ihrer Überprüfung und Kalkulation aktueller als die vierjährigen ZEB-Daten?
3. a) Stellt die Reaktionszeit von sieben Jahren zwischen Erhebung der ZEB 2011 und Ausführung der Sanierungen durch die Staatsregierung im Jahr 2017 einen Regelfall dar (begründet durch vierjährigen Erhebungsrythmus und dreijährige Verarbeitung)?
b) Wenn dies nicht der Fall ist, welcher Zeitraum ist die reguläre Reaktionszeit der Staatsregierung?
c) Gibt es oder gab es Änderungen am Bauprogramm für das Jahr 2017/2018 durch neue Informationen der ZEB 2015, die nach Angaben des Staatsministeriums in der ersten Hälfte des Jahres 2017 abgeschlossen wurden?
4. a) Liegen der Staatsregierung Erhebungen oder Schätzungen der Einbußen an Wirtschaftskraft respektive Bruttoinlandsprodukt für Bayern oder der Gewerbesteuer für Kommunen durch die Verschlechterung von harten Standortfaktoren vor?
b) Wenn ja, welchen prozentualen Anteil am Ausfall trägt der Faktor marode Staatsstraßen und Brücken, womöglich im Faktor Verkehrsinfrastruktur oder Transportkosten verrechnet (in diesem Fall bitte den übergeordneten Faktor berücksichtigen)?

- c) Gibt es darüber hinaus Schätzungen oder Daten, inwieweit der Zustand der Staatsstraßen korreliert mit Fahrtkosten und Instandhaltungskosten für Kfz (sich also Kosten für Kraftstoff und Abnutzung erhöhen) und Ausgaben der Kommunen für ÖPNV?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 10.11.2017

1. a) Liegen der Staatsregierung Vergleichswerte, z. B. durch ZEB-Daten (ZEB = Zustandserfassung und -bewertung) vor, wie Bayern in Bezug auf den Zustand der Staatsstraßen und Brücken im deutschlandweiten Vergleich abschneidet?
b) Wenn es diesen Vergleich gibt, wie schneidet Bayern im Vergleich mit andern Bundesländern ab (bitte Auflistung aller Vergleichswerte und der einzelnen Werte anderer Bundesländer)?
c) Wie hat sich die bayerische Position im Ländervergleich der letzten fünf Jahre entwickelt?

ZEB-Daten der Fahrbahnen bzw. Zustandsnoten der Brücken anderer Bundesländer liegen uns nicht vor. Ein deutschlandweiter Vergleich sowie Aussagen zur Entwicklung können somit nicht getroffen werden.

2. a) Gibt es analog zu Frage 1 a Vergleichswerte für den Zustand deutscher Straßen und Brücken im europäischen Vergleich?

Es liegen auch keine europäischen Vergleichszahlen vor.

- b) Welche weiteren Grundlagen des Erhaltungsmanagements für bayerische Staatsstraßen und Brücken abgesehen von der ZEB zieht die Staatsregierung zurate?
c) Sind diese weiteren Grundlagen in ihrer Überprüfung und Kalkulation aktueller als die vierjährigen ZEB-Daten?

Für die Fahrbahnen sind die vierjährliche ZEB und die darauf aufbauende verbesserte Erhaltungsplanung (VEP) maßgeblich. Unter Nutzung von Verkehrszahlen, Unfalldaten, Straßenaufbaudaten und der aktuellen Einschätzung des Fahrbahnzustands durch das zuständige Staatliche Bauamt werden die notwendigen Baumaßnahmen festgelegt.

Hierfür wird zunächst ein mittelfristiges Koordiniertes Erhaltungs- und Bauprogramm (KEB) für die Fahrbahnen und Brücken aufgestellt, das die vier auf die ZEB folgenden Jahre beinhaltet. Dieses wird in der Folge jährlich unter Nutzung der vorhandenen Daten und aktueller Erkenntnisse aktualisiert. Ergänzend wird auf vertiefende Informationen zur ZEB, VEP und KEB an den Landtag sowie die Bereitstellung

dieser Informationen unter <http://www.innenministerium.bayern.de/vum/strasse/bauunterhalt/erhaltungsmanagement/index.php> verwiesen.

Für die Brücken ist in erster Linie die regelmäßige Bauwerksprüfung nach DIN 1076 maßgeblich. Dabei werden vorhandene Defizite und Schäden am jeweiligen Bauwerk identifiziert. Hier werden die regelmäßigen Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 in einem Dreijahresrhythmus durchgeführt. Dabei alternieren die sogenannten einfachen Prüfungen mit den Hauptprüfungen. Insofern sind die Informationen zum Einzelbauwerk zeitlich enger erfasst, als dies bei den ZEB-Daten zum Fahrbahnzustand der Fall ist. Ein weiterer Unterschied zur ZEB besteht bei den Ingenieurbauwerken darin, dass die Bauwerksprüfungen kontinuierlich über den Bestand und die Zeit verteilt durchgeführt werden, sodass fortlaufend Informationen zu bestimmten Teilkollektiven produziert werden. In einem zweiten Schritt werden weitere Faktoren in die bauwerksspezifische Bewertung einbezogen. Einflussgrößen hierbei sind das Baujahr, die Bauart, bekannte Schwachstellen, die Verkehrsbelastung sowie die Ergebnisse zusätzlicher Gutachten. Anschließend wird im Rahmen einer Gesamtschau aller Bauwerke eine Dringlichkeitsreihung erstellt. Diese berücksichtigt dann weitere Faktoren wie etwa die Lage im Netz oder die erforderlichen Vorarbeiten.

3. a) Stellt die Reaktionszeit von sieben Jahren zwischen Erhebung der ZEB 2011 und Ausführung der Sanierungen durch die Staatsregierung im Jahr 2017 einen Regelfall dar (begründet durch vierjährigen Erhebungsrhythmus und dreijährige Verarbeitung)?

b) Wenn dies nicht der Fall ist, welcher Zeitraum ist die reguläre Reaktionszeit der Staatsregierung?

Auf Grundlage der vierjährigen ZEB wird das vierjährige KEB erstellt. Die ZEB 2011 war Grundlage für das KEB

2012–2015. Mit der ZEB 2015 sollte das KEB 2016–2019 aufgestellt werden. Infolge von Verzögerungen im Verantwortungsbereich der Auftragnehmer konnte die ZEB 2015 nur verspätet abgeschlossen werden. Der Zeitverlust beträgt entsprechend etwa ein Jahr.

c) Gibt es oder gab es Änderungen am Bauprogramm für das Jahr 2017/2018 durch neue Informationen der ZEB 2015, die nach Angaben des Staatsministeriums in der ersten Hälfte des Jahres 2017 abgeschlossen wurden?

Die vierjährigen KEB werden jährlich unter Nutzung der vorhandenen Daten und aktueller Erkenntnisse aktualisiert (siehe Antwort zu Frage 2 b und 2 c.). Dies kann auch für das Jahr 2018 noch zu Anpassungen im Bauprogramm führen.

4. a) Liegen der Staatsregierung Erhebungen oder Schätzungen der Einbußen an Wirtschaftskraft respektive Bruttoinlandsprodukt für Bayern oder der Gewerbesteuer für Kommunen durch die Verschlechterung von harten Standortfaktoren vor?

b) Wenn ja, welchen prozentualen Anteil am Ausfall trägt der Faktor marode Staatsstraßen und Brücken, womöglich im Faktor Verkehrsinfrastruktur oder Transportkosten verrechnet (in diesem Fall bitte den übergeordneten Faktor berücksichtigen)?

c) Gibt es darüber hinaus Schätzungen oder Daten, inwieweit der Zustand der Staatsstraßen korreliert mit Fahrtkosten und Instandhaltungskosten für Kfz (sich also Kosten für Kraftstoff und Abnutzung erhöhen) und Ausgaben der Kommunen für ÖPNV?

Hierzu liegen keine Informationen vor.