

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/3231 –**

Zustand der Straßenbrücken in Schleswig-Holstein

Vorbemerkung der Fragesteller

An Bundesfernstraßen gibt es 39 106 Brücken und 50 790 Teilbauwerke. Der Zustand der Brücken verschlechtert sich zunehmend. Besonders bekannt sind die Fälle der Rheinbrücke an der Bundesautobahn 1 bei Leverkusen und die Rader Hochbrücke an der Bundesautobahn 7, die aufgrund ihrer maroden Substanz für den Lkw-Verkehr gesperrt werden mussten. Neben diesen prominenten Fällen ist der Gesamtzustand der Brücken bedenklich. In den letzten Jahren hat der Bestand an Brücken mit sehr gutem bzw. gutem Zustand abgenommen, während sich die Brücken mit gerade noch ausreichendem Bestand fast verdoppelt haben (Bericht des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 22. Mai 2013: „Strategie zur Ertüchtigung der Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen“). Mit einem Sonderprogramm über 1 Mrd. Euro von 2015 bis 2017 will die Bundesregierung gegensteuern. Es ist fraglich, ob die Mittel ausreichen, um weitere Sperrungen zu vermeiden.

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 Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) als Auftragsverwaltung des Landes Schleswig Holstein gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes 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 Teilbauwerke* (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 bis 1,4 (sehr guter Zustand), 1,5 bis 1,9 (guter Zustand), 2,0 bis 2,4 (befriedigender Zustand), 2,5 bis 2,9 (ausreichender Zustand), 3,0 bis 3,4 (nicht ausreichender Zustand) und 3,5 bis 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 Bauwerkes, sondern ist ein Indikator dafür, dass in näherer Zukunft eine Instandsetzungsmaßnahme zu planen ist.
- 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, so 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.

* Bei Brücken mit getrenntem Überbau je Fahrbahn oder unterschiedlichen Bauarten wird jede Überbaukonstruktion für sich als Teilbauwerk bezeichnet.

- 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 von bestehenden Brückenbauwerken 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 und darauf aufbauend im Jahr 2014 das „Konzept zur Ertüchtigung von Straßenbrücken der Bundesfernstraßen“ erstellt.
- k) Die Umsetzung dieses Konzeptes 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. Auch unter Berücksichtigung der Kapazitäten sowohl bei der Verwaltung wie auch bei Ingenieurbüros und Baufirmen wird die Umsetzung der Brückenertüchtigung nicht kurzfristig umsetzbar sein, sondern als Daueraufgabe viele Jahre in Anspruch nehmen.

1. Wie viele Brücken an Bundesfernstraßen gibt es in Schleswig-Holstein, 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 Bauwerk-Zustandsnoten nach Brückenfläche in Prozent für die Jahre 2000 bis 2014 angeben)?

Anzahl und Aufteilung der Brückenbauwerke auf die Zustandsnotenbereiche sowohl nach Teilbauwerken wie auch nach Brückenfläche sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Für die Jahre 2000 bis 2003 können seitens des LBV-SH keine belastbaren Angaben gemacht werden, da für diese Jahre keine aussagefähigen Statistiken vorliegen.

2. Wie ist der jeweilige Zustand der einzelnen Brücken an Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein (Bauwerk-Zustandsnote 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 oder Straßenkilometer,

angeben und alle Angaben tabellarisch aufführen, so dass sie spezifisch einer Brücke zugeordnet werden können)?

Eine Auflistung der einzelnen Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes unter Angabe der jeweiligen Zustandsnote und der Brückenfläche (Stand: 20. November 2014) wird aufgrund der umfangreichen Datenmenge für über 1 000 Bauwerke auf der Homepage des LBV-SH unter folgendem Link bereit gestellt: www.lbv-sh.de/.

Angaben bezüglich der jeweiligen durchschnittlichen Verkehrszahlen (DTV) und Schwerverkehrszahlen (DTVSV) werden vom LBV-SH nicht bauwerksbezogen erfasst. Stattdessen liegen streckenbezogene Verkehrszahlen (Stand: 2010) für das gesamte Bundesfernstraßennetz in Schleswig-Holstein vor. Hieraus wurden für Bauwerke mit einer Zustandsnote von $\geq 3,0$ die erbetenen Verkehrsmengen manuell ergänzt (Anlage 2). Eine manuelle Ergänzung für alle Bauwerke wäre mit einem nicht vertretbaren Aufwand verbunden und war auch in der Kürze der Zeit nicht zu leisten.

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 abhängt. Es ist Aufgabe des Landes Schleswig-Holstein, die erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen entsprechend ihrer jeweiligen Dringlichkeit durchzuführen.

Im Allgemeinen wird davon ausgegangen, dass für eine ordnungsgemäße Bauwerkserhaltung (ohne Verbesserung der Tragfähigkeit im Rahmen einer Brückenertüchtigung) durchschnittlich ein jährlicher Aufwand in Höhe von ca. 1 Prozent der Brückenneubaukosten eingesetzt werden muss; dies entspricht laut einer früheren bundesweiten Ermittlung einem Wert von etwa 21,50 Euro je m² Brückenfläche pro Jahr.

Bei diesem Ansatz würden somit für die der Anlage 1 zu entnehmende Brückenfläche ca. 12 Mio. Euro pro Jahr für eine ordnungsgemäße Bauwerkserhaltung erforderlich.

In dem „Sonderprogramm Brückenertüchtigung“, in dem größere Maßnahmen der Brückenertüchtigung mit Einzelkosten über 5 Mio. Euro ab dem Haushaltsjahr 2015 in den Erhaltungstiteln gesondert ausgewiesen werden und damit der erhebliche Mitteleinsatz für die Brückenertüchtigung im Rahmen der Erhaltungsmittel transparent gemacht wird, ist zurzeit nur das Brückenbauwerk „B 5 /N-O-K“ (Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Brunsbüttel) mit Erhaltungs- bzw. Ertüchtigungsmaßnahmen in einer Höhe von 10 Mio. Euro enthalten. Voraussetzung für eine Berücksichtigung im Rahmen des Sonderprogramms Brückenertüchtigung ist die Aufnahme in den Straßenbauplan 2015, d. h. ein entsprechender Vorbereitungsstand der Maßnahme. Weitere kleinere Brückenertüchtigungs- und Erhaltungsmaßnahmen werden wie bisher aus den Haushaltsansätzen der Erhaltungstitel finanziert.

3. An welchen Brücken an Bundesfernstraßen in Schleswig-Holstein gibt es Lastbeschränkungen, mit denen die jeweilige Brücke befahren werden darf, an welchen Brücken wurden seit dem Jahr 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 oder Straßenkilometer, angeben sowie Höhe der vorgenommenen bzw. erwarteten Lastbeschränkung

und alle Angaben tabellarisch aufführen, so dass sie spezifisch einer Brücke zugeordnet werden können)?

In der Zuständigkeit des LBV-SH wurde im Jahr 2013 für die Brücke „Ast der B 76/Ast der B 76 (BW-Nr.: 1423 503)“ in unmittelbarer Nähe der Stadt Schleswig ein Verbot für Fahrzeuge mit einer tatsächlichen Achslast von mehr als 8 t angeordnet. Weitere Brücken mit Lastbeschränkungen sind zurzeit nicht vorhanden. Die Rader Hochbrücke im Zuge der A 7 über den Nord-Ostsee-Kanal steht nach dem Ende der Reparaturarbeiten für den Gemeingebrauch ohne Lastbeschränkung wieder in vollem Umfang zur Verfügung. Lediglich Schwerlasttransporte mit einem Gewicht über 84 t werden bis zur Fertigstellung der neuen Brücke nicht mehr möglich sein.

Aufgrund von Ergebnissen der regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen und noch vorzunehmender Nachrechnungen von Bauwerken können in Zukunft weitere Lastbeschränkungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Es ist Aufgabe der Auftragsverwaltung des Landes Schleswig-Holstein, erforderliche Erhaltungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen so rechtzeitig durchzuführen, dass auch in Zukunft Lastbeschränkungen von Brückenbauwerken im Zuge von Bundesfernstraßen weitestgehend vermieden werden können.

Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen in der Zustandigkeit des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein

hier: Auflistung nach Zustandsnoten für die Jahre 2003 bis 2014

	Jahr 2003 / 03		Jahr 2004 / 03		Jahr 2005 / 03		Jahr 2006 / 02		Jahr 2007 / 02		Jahr 2008 / 02	
	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche
alle Teilbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	950 Stk 443.593 m ²	100% 100%	952 Stk 524.251 m ²	100% 100%	970 Stk 521.516 m ²	100% 100%	979 Stk 522.724 m ²	100% 100%	989 Stk 523.587 m ²	100% 100%	997 Stk 521.838 m ²	100% 100%
1,0 - 1,4	228 Stk	24,0%	89 Stk	9,3%	49 Stk	5,1%	41 Stk	4,2%	48 Stk	4,9%	51 Stk	5,1%
sehr guter Zustand	80.634 m ²	18,2%	21.726 m ²	4,1%	7.214 m ²	1,4%	6.309 m ²	1,2%	6.851 m ²	1,3%	7.776 m ²	1,5%
1,5 - 1,9	93 Stk	9,8%	82 Stk	8,6%	88 Stk	9,1%	87 Stk	8,9%	107 Stk	10,8%	119 Stk	11,9%
guter Zustand	16.109 m ²	3,6%	17.365 m ²	3,3%	18.811 m ²	3,6%	19.383 m ²	3,7%	25.046 m ²	4,8%	24.524 m ²	4,7%
2,0 - 2,4	265 Stk	27,9%	324 Stk	34,0%	320 Stk	33,0%	331 Stk	33,8%	360 Stk	36,4%	401 Stk	40,2%
befriedigender Zustand	66.702 m ²	15,0%	81.618 m ²	15,6%	84.324 m ²	16,2%	100.908 m ²	19,3%	124.283 m ²	23,7%	145.973 m ²	28,0%
2,5 - 2,9	315 Stk	33,2%	392 Stk	41,2%	424 Stk	43,7%	434 Stk	44,3%	398 Stk	40,2%	362 Stk	36,3%
ausreichender Zustand	206.704 m ²	46,6%	233.243 m ²	44,5%	230.360 m ²	44,2%	221.208 m ²	42,3%	222.885 m ²	42,6%	276.158 m ²	52,9%
3,0 - 3,4	41 Stk	4,3%	58 Stk	6,1%	82 Stk	8,5%	82 Stk	8,4%	72 Stk	7,3%	61 Stk	6,1%
nicht ausreichender Zustand	68.819 m ²	15,5%	149.809 m ²	28,6%	160.317 m ²	30,7%	156.276 m ²	29,9%	125.159 m ²	23,9%	48.847 m ²	9,4%
3,5 - 4,0	8 Stk	0,8%	7 Stk	0,7%	7 Stk	0,7%	4 Stk	0,4%	4 Stk	0,4%	3 Stk	0,3%
ungenügender Zustand	4.625 m ²	1,0%	20.490 m ²	3,9%	20.490 m ²	3,9%	18.640 m ²	3,6%	19.363 m ²	3,7%	18.560 m ²	3,6%

Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen in der Zustandigkeit des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein

hier: Auflistung nach Zustandsnoten für die Jahre 2003 bis 2014

	Jahr 2009 / 02		Jahr 2010 / 02		Jahr 2011 / 02		Jahr 2012 / 02		Jahr 2013 / 02		Jahr 2014 / 02	
	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche
alle Teilbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	1009 Stk	520.711 m ²	1017 Stk	524.630 m ²	1028 Stk	544.528 m ²	1044 Stk	539.437 m ²	1052 Stk	541.870 m ²	1056 Stk	544.006 m ²
1,0 - 1,4	58 Stk	58 Stk	66 Stk	66 Stk	67 Stk	67 Stk	73 Stk	73 Stk	70 Stk	70 Stk	54 Stk	54 Stk
sehr guter Zustand	9,169 m ²	9,169 m ²	11,253 m ²	11,253 m ²	13,221 m ²	13,221 m ²	15,994 m ²	15,994 m ²	14,122 m ²	14,122 m ²	11,642 m ²	11,642 m ²
1,5 - 1,9	130 Stk	130 Stk	122 Stk	122 Stk	130 Stk	130 Stk	141 Stk	141 Stk	129 Stk	129 Stk	138 Stk	138 Stk
guter Zustand	28,452 m ²	28,452 m ²	26,585 m ²	26,585 m ²	30,607 m ²	30,607 m ²	33,632 m ²	33,632 m ²	31,150 m ²	31,150 m ²	34,303 m ²	34,303 m ²
2,0 - 2,4	432 Stk	432 Stk	436 Stk	436 Stk	428 Stk	428 Stk	453 Stk	453 Stk	477 Stk	477 Stk	494 Stk	494 Stk
befriedigender Zustand	147,385 m ²	147,385 m ²	148,210 m ²	148,210 m ²	166,132 m ²	166,132 m ²	178,660 m ²	178,660 m ²	188,988 m ²	188,988 m ²	199,997 m ²	199,997 m ²
2,5 - 2,9	343 Stk	343 Stk	351 Stk	351 Stk	364 Stk	364 Stk	352 Stk	352 Stk	357 Stk	357 Stk	349 Stk	349 Stk
ausreichender Zustand	277,952 m ²	277,952 m ²	241,444 m ²	241,444 m ²	251,554 m ²	251,554 m ²	243,956 m ²	243,956 m ²	249,030 m ²	249,030 m ²	235,918 m ²	235,918 m ²
3,0 - 3,4	43 Stk	43 Stk	39 Stk	39 Stk	32 Stk	32 Stk	25 Stk	25 Stk	19 Stk	19 Stk	20 Stk	20 Stk
nicht ausreichender Zustand	39,193 m ²	39,193 m ²	78,578 m ²	78,578 m ²	64,350 m ²	64,350 m ²	67,195 m ²	67,195 m ²	58,580 m ²	58,580 m ²	62,026 m ²	62,026 m ²
3,5 - 4,0	3 Stk	3 Stk	3 Stk	3 Stk	7 Stk	7 Stk	0 Stk	0 Stk	0 Stk	0 Stk	1 Stk	1 Stk
ungenügender Zustand	18,560 m ²	18,560 m ²	18,560 m ²	18,560 m ²	18,664 m ²	18,664 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m ²	0 m ²	120 m ²	120 m ²

Anlage 2

Bauwerke (Teilbauwerke) im Zuge von Bundesfernstraßen in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein

hier: Bauwerke mit einer Zustandsnote von $\geq 3,0$ mit Verkehrsmengen (Stand 2010)

Bauwerksname	nächster Ort	Fläche [m ²]	Zustandsnote	Zustandsklasse	Bauwerks Nr.	Teil BW-Nr.	DTV	DTV _{sv}
B 431 / Pinnau ("Klappbrücke Uetersen")/Klappbrücke	Uetersen	120	3,5	3.5 - 4.0	2324514	B	12812	488
B 207 / DB Lübeck-Büchen/	Mölln	873	3,4	3.0 - 3.4	2330508	0	14404	930
B 208 / A 1 (BW 47) [AS Bad Oldesloe]/	Rethwischfeld	868	3,3	3.0 - 3.4	2228516	0	6365	378
B 4 / Dreckau/	Lentförden	33	3,2	3.0 - 3.4	2125516	0	8456	356
B 404 (A 21) / A 1 (BW 36) [AS Bargtheide]/	Hammoor	1173	3,2	3.0 - 3.4	2228501	0	19548	2284
A 7 / DB und K 126 [Kr. SL+FL] (BW 909)/Rifa FL - HH (Teilbauwerk West)	Flensburg	1479	3,0	3.0 - 3.4	1222504	2	20224	5383
B 76 / Ast der B 76/am Wasserwerk	Schleswig	1034	3,0	3.0 - 3.4	1423504	0	10583	780
B 76 / Hasselholmer Tal (Hasselholmer Talbrücke)/	Schleswig	6563	3,0	3.0 - 3.4	1423507	0	10583	780
B 5 / Eider ("Eiderbrücke Tönning")/Klappbrücke	Tönning	539	3,0	3.0 - 3.4	1619506	B	9750	832
Äste B 76 u. B 503 / B 503 u. Ast B 76 (BW 1258)/	Kiel	692	3,0	3.0 - 3.4	1626554	0	7987	384
B 404 / Gem.Str./	Kiel-Kronsburg	384	3,0	3.0 - 3.4	1726519	0	27624	1501

Stand: 20.11.2014

Anlage 2

Bauwerksname	nächster Ort	Fläche [m ²]	Zustands- note	Zustands- klasse	Bauwerks Nr.	Teil BW- Nr.	DTV	DTV _{sv}
B 5 / K 13 [Kr. Steinburg] + Wilsterau (BW 708)/	Wilster	1053	3,0	3.0 - 3.4	2022523	0	10691	1124
B 432 / B 206 (BW 1)/	Bad Segeberg	1036	3,0	3.0 - 3.4	2027514	0	15327	718
A 1 / A 226 (BW 74) [AD Bad Schwartau]/	Sereetz	1346	3,0	3.0 - 3.4	2030511	0	40181	2346
A 1 / L 290 (BW 101)/Rifa Hamburg - Puttgarden	Ratekau	711	3,0	3.0 - 3.4	2030516	2	40714	2335
B 431 / K 8 [Kr. Steinburg] (BW 101)/	Ivenfleth	273	3,0	3.0 - 3.4	2122509	0	4861	306
B 431 / Langenhalsener Wettern/	Strohdeich	158	3,0	3.0 - 3.4	2222500	0	5384	346
B 404 / L 90/	Hammoor	621	3,0	3.0 - 3.4	2228504	0	14523	1574
A 1 / Geh- und Radweg (BW 40)/	Barkhorst	482	3,0	3.0 - 3.4	2228510	0	53751	6682
B 404 / L 92/	Lütjensee	844	3,0	3.0 - 3.4	2328508	0	11941	1537
B 404 / Elbe-Schleuse + K 63 [Kr. Hzgt.- Lauenburg]/	Geesthacht	2713	3,0	3.0 - 3.4	2528505	0	19127	1214

