

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Peter Meiwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/5530 –

Zustand der Straßenbrücken in Niedersachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

An Bundesfernstraßen gibt es deutschlandweit 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 der Rader Hochbrücke an der Bundesautobahn 7, die aufgrund ihrer maroden Substanz für den Lkw-Verkehr gesperrt werden mussten. An der Schiersteiner Brücke der A 643 kam es im Februar 2015 aufgrund erheblicher Schäden sogar zu einer zweimonatigen Vollsperrung für den gesamten Verkehr.

Neben diesen prominenten Fällen ist der Gesamtzustand der Brücken bedenklich. In den letzten Jahren hat der Bestand an Brücken in sehr gutem bzw. gutem Zustand abgenommen, während die Brücken in gerade noch ausreichendem Zustand sich 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“).

Aufgrund der Altersstruktur – ein großer Teil der Brücken ist über 40 Jahre alt – steigt der Bedarf an Erhalt und Modernisierung der Bauwerke stetig. Mit einem Sonderprogramm von über 1 Mrd. Euro in den Jahren 2015 bis 2017 will die Bundesregierung gegensteuern (www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrstraeger/Strasse/SicherheitVonBruecken/systematische-brueckenertuechtigung_node.html). Es ist fraglich, ob die Mittel ausreichen, um weitere Sperrungen zu vermeiden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

- a) Zur Antwort auf die Kleinen Anfrage sind nur Angaben zu Bauwerken möglich, die sich in der Baulast des Bundes befinden und für die die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Auftragsverwaltung des Landes Niedersachsen gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes für den Bund die Verwaltung sowie Planung, Baudurchführung und Erhaltung der Bundesfernstraßen wahrnimmt. Zu Bauwerken anderer Baulastträ-

ger, 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 Bauwerks, 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, 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

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

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 rund 1,5 Mrd. Euro vorgesehen.

1. Wie viele Brücken an Bundesfernstraßen gibt es in Niedersachsen, die sich in der Baulast des Bundes und in der Auftragsverwaltung des Landes Niedersachsen befinden, und wie hoch ist hiervon der Anteil an Brücken in sehr gutem Bauwerkszustand, gutem Bauwerkszustand, befriedigendem Bauwerkszustand, ausreichendem Bauwerkszustand, nicht ausreichendem Bauwerkszustand sowie ungenügendem Bauwerkszustand (bitte jeweils Bauwerk-Zustandsnoten bzw. Zustandsnotenbereiche nach Brückenfläche in Prozent für die Jahre 2000 bis 2015 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 2004 können seitens des NLStBV 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 Niedersachsen, die sich in der Baulast des Bundes und in der Auftragsverwaltung des Landes Niedersachsen 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 in nicht ausreichendem bzw. ungenügendem Bauwerkszustand in einen sehr guten bzw. guten Bauwerkszustand zu versetzen, und welche Mittel werden aus dem Programm zur Brückenertüchtigung für die jeweilige Brücke zur Verfügung gestellt (bitte Brücken mit eindeutig verortbarer Bezeichnung wie Name und/oder Straßenkilometer so-

wie Längen- und Breitengrad angeben und alle Angaben tabellarisch auf-führen, 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, der Brückenfläche und der Verkehrsstärken (Stand: 13. Juli 2015) wird aufgrund der umfangreichen Datenmenge für fast 5 400 Teilbauwerke auf der Homepage der NLStBV unter dem Link www.strassenbau.niedersachsen.de als Anlage 2 bereitgestellt.

Angaben bezüglich der jeweiligen durchschnittlichen täglichen Verkehrszahlen (DTV) und Schwerverkehrszahlen (DTV-SV) werden von der NLStBV nicht bauwerksbezogen erfasst. Stattdessen liegen streckenbezogene Verkehrszahlen (Stand: 2010) für das gesamte Bundesfernstraßennetz in Niedersachsen vor. Die angegebenen Werte liegen somit z. T. über der tatsächlichen Verkehrsbelastung einzelner Teilbauwerke. Dies gilt vor allem dann, wenn einzelne Richtungsfahr-bahnen auf eigenen Bauwerken oder Teilbauwerken geführt werden, z. B. bei Auf- und Abfahrten oder sogenannten „Überfliegern“. Eine separate Überprüfung und manuelle Korrektur für alle einzelnen Bauwerke wäre mit einem nicht vertretbaren Aufwand verbunden und war auch in der Kürze der Zeit nicht zu leisten.

Für Überführungsbauwerke, die einen untergeordneten Verkehrsweg (z. B. Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße) über eine Bundesfernstraße führen, liegen nicht in allen Fällen Angaben zur Verkehrsstärke auf dem Bauwerk vor.

Grundsätzlich bedarf jeder am Bauwerk vorhandene Schaden einer Instandsetzung, wobei die Dringlichkeit und der Umfang der Instandsetzung vom Grad der Schädigung des Bauwerks und den möglichen Auswirkungen auf die Stand-sicherheit, 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. Maß-nahmen zur Verbesserung der Tragfähigkeit im Rahmen der Brückenertüchtigung sind darüber hinaus zu veranschlagen.

Im Sonderprogramm „Brückenertüchtigung“ sind Maßnahmen der Brückener-tüchtigung 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 Brücken-ertüchtigung im Rahmen der Erhaltungsmittel transparent gemacht.

Aktuell sind im Sonderprogramm enthalten:

- die Brücke „GF 10/Celler Straße“ i. Z. d. B 4 bei Gifhorn mit rund 10 Mio. Euro (zurzeit Baudurchführung),
- B 498 Weißwasserbrücke, Überbauerneuerung, 11,3 Mio. Euro,
- B 1 Münsterbrücke, Westteil, Ersatzneubau, 9,5 Mio. Euro.

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

3. An welchen Brücken an Bundesfernstraßen in Niedersachsen, die sich in der Baulast des Bundes und in der Auftragsverwaltung des Landes Nieder-sachsen befinden, gibt es Lastbeschränkungen, mit denen die jeweilige Brü-cke 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 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)?

In der Zuständigkeit der NLStBV liegen einige wenige Bauwerke in der Baulast des Bundes, auf denen der fließende Verkehr auf der Bundesfernstraße moderat lastbeschränkt ist, siehe Anlage 3. Nicht genannt sind hier Überführungsbauwerke mit Lastbeschränkungen z. B. für Wirtschaftswege und Bauwerke mit Einschränkungen für genehmigungspflichtige Schwerlasttransporte, da in beiden Fällen der genehmigungsfreie Regelverkehr auf der Bundesfernstraße nicht betroffen ist.

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

Die Auftragsverwaltung des Landes Niedersachsen 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.

4. Welche Brücken an Bundesfernstraßen, die sich in der Baulast des Bundes und in der Auftragsverwaltung des Landes Niedersachsen 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)?

In der Zuständigkeit der NLStBV liegen einige wenige Bauwerke, deren Verkehrsfläche teilweise gesperrt ist, siehe Anlage 4.

Die Teilsperrung der Allerbrücke und der Allerflutbrücke im Zuge der B 215 bei Verden (einspurige Verkehrsführung mit Fahrbahnverengung und Lichtsignalanlage) konnte nach der Umsetzung von Verstärkungsmaßnahmen beendet und das Bauwerk wieder für beide Fahrtrichtungen freigegeben werden.

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

Anlage 3

Bauwerke (Teilbauwerke) im Zuge von Bundesfernstraßen in der Zuständigkeit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Hier: Bauwerke mit Lastbeschränkung für den genehmigungsfreien Regelverkehr auf der Bundesfernstraße.

Bauwerksname	Nächster Ort	Zugeordneter Verkehrsweg	Lastbeschränkung	Beschränkung besteht seit	Bauwerks-Nr.	Teil-Bw-Nr.
Brücke ü.d. WL Aue im Zuge der B 248 in km 10,273/Brücke über die Aue - Steinbrücke -	Echte	B 248	24 t (tatsächliches Gewicht) mit Zeichen 262	2001	4226531	1
Brücke ü.d. WL Aue im Zuge der B 248 in km 10,273/Brücke über die Aue - Betonweiterung -	Echte	B 248	24 t (tatsächliches Gewicht) mit Zeichen 262	2001	4226531	2
B 3 km 82,789 DB Bremen - Harburg/	Sprötze	B 3	24 t (tatsächliches Gewicht) mit Zeichen 262	2014	2624501	0
B70, km 1,726, B70 über Wl. Leda/	Leer-Loga	B 70	24 t (tatsächliches Gewicht) mit Zeichen 262	2012	2710506	0
ÜF d. B 74 üd. Oste-Schwinge-Kanal Ab 220, St 2319/	Bremervörde	B 74	24 t (tatsächliches Gewicht) mit Zeichen 262	2001	2521508	0

Hinweis: Die Beschränkung durch Zeichen 262 gilt bei Zügen für das einzelne Fahrzeug, bei Sattelkraftfahrzeugen gesondert für die Sattelzugmaschine einschließlich Sattelast und für die tatsächlich vorhandenen Achslasten des Sattelanhängers.

Anlage 4

Bauwerke (Teilbauwerke) im Zuge von Bundesfernstraßen in der Zuständigkeit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Hier: Bauwerke mit Sperrung von Teilen der Verkehrsfläche.

Bauwerksname	Nächster Ort	Zugeordneter Verkehrsweg	Maßnahme	Bauwerks-Nr.	Teil-Bw-Nr.
BSN 1, Ast d. A. 392 ü. A. 391 im km 7,309 der A. 391/	BS-Ölper	A 391	1-spurige Verkehrsführung mit Stahlgleitwand	3728532	0
BW 03081, Wöhlertalbrücke BAB A 7 km 190,982/Nordseite, Rifa Hannover	Heersum	A 7	Sperrung des 3. Fahrstreifens	3826518	2
Brücke ü.d. A 7 km 196,606 i.Z.d. Zubringer A 39/	Holle	A 7	1-spurige Verkehrsführung mit Fahrbahnverengung (Stahlgleitwand)	3927524	0
B 3 km 82,789 DB Bremen - Harburg/	Sprötze	B 3	1-spurige Verkehrsführung mit Fahrbahnverengung und LSA	2624501	0
B 3 über "Hildesheimer Straße" im km 3,168/	Hannover-Döhren	B 3	1-spurige Verkehrsführung je Fahrrichtung mit Sperrung des jeweils rechten Fahrstreifens	3624528	0

