

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/3001 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten Susanne Menge (GRÜNE), eingegangen am 18.02.2015

Sanierungs- und Wiedererrichtungskosten von niedersächsischen Autobahnbrücken

In den letzten Tagen häufen sich die Meldungen über abgängige niedersächsische Brückenbauwerke für den Autoverkehr, so u. a. in Hannover und Oldenburg.

Vor diesem Hintergrund bitte ich um Beantwortung folgender Fragestellungen:

1. Wie viele Autobahnbrücken sind in Niedersachsen sanierungsbedürftig, und bei welchen Brücken ist eine Sanierung ausgeschlossen, sodass sie neu errichtet werden müssen?
2. Welche Unterscheidung wird bei der Einstufung der Sanierungsbedürftigkeit gewählt, und wie verteilen sich die niedersächsischen Autobahnbrücken innerhalb dieser Stufungen?
3. Auf welche Summe belaufen sich nach jetzigem Stand die für alle Brücken notwendigen Sanierungskosten?
4. Innerhalb welches Zeitraumes soll die Sanierung der am stärksten betroffenen Brücken vorgenommen werden?
5. Auf welche Summe belaufen sich nach jetzigem Stand die Kosten für die neu zu errichtenden, die abgängigen Brücken ersetzenden Brückenbauwerke?

(An die Staatskanzlei übersandt am 25.02.2015)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/3001/Autobahnbrücken -

Hannover, den 23.03.2015

Bei vielen älteren Brücken sind Maßnahmen zur Verbesserung des Erhaltungszustandes - aber auch der Tragfähigkeit - durchzuführen. Aufgrund der Altersstruktur, der Zunahme des Verkehrsaufkommens insgesamt, durch regelmäßige Überladungen der Lkws sowie eine starke Zunahme von genehmigungspflichtigen Schwertransporten sind die Tragreserven allmählich aufgebraucht. Betroffen sind vor allem Brücken der sogenannten Brückenklasse 60 und geringer, wie sie in den Jahren vor 1985 berechnet und errichtet wurden. Der Anteil dieser Bauwerke am Brückenbestand beträgt bezogen auf die Brückenfläche ca. 55 %.

Ein Großteil dieser Brücken sind damit 60 bis 30 Jahre alt. Festzustellen ist heute, dass diese Brücken ihre ursprünglich geplante Lebensdauer von ca. 80 Jahren nicht mehr uneingeschränkt erreichen. Die Gründe liegen u. a. darin, dass die früher angewendeten Bemessungsmodelle nicht in ausreichendem Maße das heute eingetretene Verkehrsgeschehen abbilden. Die höheren Anforderungen durch neue Vorschriften, die das gestiegene Verkehrsaufkommen entsprechend berücksichtigen, machen bei einer hohen Anzahl älterer Straßenbrücken im Bestand die Durchführung von Ertüchtigungsmaßnahmen notwendig.

Die Bewertung der an einer Brücke befindlichen Mängel und Schäden erfolgt unter den Aspekten Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit mit der jeweiligen Einzelbewertung von 1 (Mangel/Schaden hat geringen Einfluss, Behebung erfolgt im Rahmen der Bauwerksunterhaltung) bis 4 (die Funktion für das Bauwerk bzw. den Verkehr ist nicht mehr gegeben). Aus der Gesamtzahl der Einzelbewertungen wird für das Bauwerk eine Zustandsnote generiert. Die Zustandsnotenbereiche liegen zwischen 1,0 (sehr guter Zustand) und 4,0 (ungenügender Zustand). Als kurzfristig instandsetzungsbedürftig werden Bauwerke mit einem Zustandsnotenbereich von 2,5 bis 2,9 „ausreichender Zustand“ eingestuft. Eine „umgehende Instandsetzung“ ist für Bauwerke mit einer Zustandsnote von 3,0 bis 4,0 erforderlich.

Diese Zustandserfassung berücksichtigt i. d. R. nicht die rechnerisch nachzuweisende Tragfähigkeit in Bezug auf den angewachsenen Schwerverkehr. Dies kann bedeuten, dass ein äußerlich noch intaktes Bauwerk mit einer statischen Bemessung, Konstruktion und den Baustoffen aus den 1960er- bis 1970er-Jahren den heutigen und zukünftig aufzunehmenden Lasten nicht mehr genügt (Tragreserven sind erschöpft).

Da Brücken einer ständigen Beanspruchung durch Verkehr und Umwelteinflüsse ausgesetzt sind, gehört es zum Lebenszyklus einer jeden Brücke dazu, dass diese mit fortschreitender Nutzungsdauer einer Instandhaltung und zu gegebener Zeit auch größeren Sanierung bzw. Erhaltungsmaßnahme bedarf. Beschränkt sich eine Erhaltung nicht mehr nur allein auf den „äußeren Zustand“, sondern ist zudem festzustellen, dass die Tragreserven des Bauwerkes für die zukünftig erwarteten Belastungen nicht mehr ausreichen, sind Verstärkungen oder Ersatzbauwerke einzuplanen. Dabei wird die Erhaltungsmaßnahme auch immer vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit betrachtet.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Auf den kontinuierlichen Erhaltungsbedarf eines Brückenbauwerkes wurde in den Vorbemerkungen hingewiesen. Derzeit sind die in der Tabelle genannten Brücken an und auf Autobahnen (Unter-/Überführungsbauwerke) so eingestuft, dass sie neu errichtet werden müssen. Die Sanierung oder eine Ertüchtigung (Verstärkung) wäre hinsichtlich der Restnutzungsdauer wirtschaftlich nicht mehr zu vertreten.

BAB-Nr.	Ersatzbauwerk
A 1	AS Hittfeld, Brücke 101 in km 19,445
A 7	Innerstebrücke, Brücke 3076 in km 193,984
A 7	Wöhlertalbrücke, Brücke 3081 in km 190,982
A 7	AS Hildesheim, Brücke 3107 in km 179,951
A 7	AS Echte, Brücke 2067 in km 232,551
A 7	Gemeinde Derneburg, Brücke 3075 in km 194,290
A 7	Derneburg, Brücke 3075a - Unterführung der K 306
A 27	AS Bremerhaven Süd/Nesse km 116,95 - 117,25
A 27	Krelingen, Brücke 3365 - Überführung der K 146
A 27	Walsrode Süd, Brücke 3352
A 27	Walsrode Süd, Brücke 3353
A 27	Walsrode Süd, Brücke 3354
A 27	Brücke 3342 bei Hamwiede, km 17,190
A 27	Brücke 1009 bei Bremerhaven, km 126,845
A 27	Brücke 1008 bei Bremerhaven, km 127,343
A 27	Brücke 1007 bei Bremerhaven, Moorbrücke 1,4 km
A 27	Brücke 1006 bei Bremerhaven, km 127,890
A 28	AD Delmenhorst, Brücke Del22
A 29	BW 7156, Überführung der B 436
A 33	BW 7730, Brücke OS 4.4 in km 65,505
A 39	Lichtenberg-Watenstedt, km 13,135
A 39	Lichtenberg-Watenstedt, km 13,897
A 39	Wolfsburg, Brücke 10171 - Wo 3, km 0,353
A 39	AD Salzgitter, Brücke 3070 - Unterführung der A 7
A 39	Brücke Z1 bei Binder, Unterführung der Innerste

BAB-Nr.	Ersatzbauwerk
A 39	AK BS-Süd, Brücke BS 2 - Überführung der B 4
A 39	Brücke BS 1 - Überführung der K 29
A 293	Brücke 6603 - OL 2 Alexanderstraße, km 1,466

Zu 2:

An und auf Bundesautobahnen im Zuständigkeitsbereich der NLStBV haben von insgesamt 1 880 Brücken rund 20 % einen ausreichenden Zustand (Note 2,5 bis 2,9) und rund 3 % einen nicht ausreichenden bzw. ungenügenden Zustand (Note 3,0 bis 4,0).

Zu 3:

Nach Schätzungen besteht für Niedersachsen ein jährlicher Mittelbedarf aus dem Bundeshaushalt für Brücken der Bundesfernstraßen in Höhe von 30 bis 50 Millionen Euro.

Zu 4:

Dies ist innerhalb der nächsten fünf bis zwölf Jahre vorgesehen. Acht Ersatzneubauten auf BAB sind bereits fertig gestellt (Umfang ca. 32 Millionen Euro).

Zu 5:

In Abhängigkeit von Planungsressourcen und dem Erlangen des Baurechts sind für die nächsten Jahre ca. 15 bis 25 Millionen Euro jährlich für die Brücken im Zuge von Autobahnen zu veranschlagen. Für die Folgejahre ist die Tendenz steigend.

Olaf Lies