



Kerstin Schreyer, MdL

Präsidentin des
Bayerischen Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G 4255-3/1650B
07.05.2021

Unser Zeichen
Ref48-0021-7-44

München
02.08.2021

Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Herr Ludwig Hartmann, Herr Dr. Markus Böhler, Frau Ursula Sowa vom 07.05.2021 betreffend „Brückensanierungen in Bayern aufgrund der ZEB 2019“

Anlagen

Anlage 1_Brücken mit einer Zustandsnote größer oder gleich 3,0.pdf
Anlage 2_Verteilung auf die Regierungsbezirke
Anlage 3_laufende Maßnahmen.pdf
Anlage 4_Maßnahmen 2022-2024.pdf
Anlage 5_Erstbewertungsjahr von Brückenflächen.pdf

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorbemerkungen:

Der Freistaat verwaltet das Netz der Staatsstraßen in Bayern. Die Verwaltung der Ortsdurchfahrt im Zuge einer Staatsstraße obliegt gemäß bayerischem Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) der jeweiligen Kommune, wenn sie mehr als 25.000 Einwohner zählt. Die Bauwerksdaten und Zustandsnoten entsprechen dem Datenbestand vom 01.01.2021. Den nachfolgenden Auswertungen liegt jeweils eine Betrachtung auf Teilbauwerksebene zugrunde. Teilbauwerke stellen eine logische

Unterteilung der Ingenieurbauwerke dar, die vorgenommen wird, wenn diese entweder statisch getrennt sind oder sich bauartlich unterscheiden. Ein Bauwerk kann aus mehreren Teilbauwerken bestehen. Die Bauwerksnoten beziehen sich auf die Teilbauwerke, weswegen in der Beantwortung hierauf abgestellt wurde. Die Aussagen zu den laufenden und vorgesehenen Maßnahmen wurden zum Stichtag 01.07.2021 den Listen zum koordinierten Erhaltungs- und Bauprogramm 2021-2024 (KEB) entnommen.

Zu 1.a.: Wie viele Brückenbauwerke in Bayern befinden sich in staatlicher Bau- last (aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirken)?

Es befinden sich 5.538 Brückenbauwerke in staatlicher Verwaltung. Diese Bau- werke teilen sich wie folgt auf die Regierungsbezirke auf:

Regierungsbezirk	Anzahl der Teilbauwerke	Anteil in Prozent
Mittelfranken	590	10,65
Niederbayern	859	15,51
Oberbayern	1.280	23,11
Oberfranken	569	10,27
Oberpfalz	719	12,98
Schwaben	822	14,84
Unterfranken	699	12,62
Summe	5.538	100,00

Zu 1.b.: Wie viele dieser Brückenbauwerke sind sanierungsbedürftig, also wei- sen die Zustandsnoten 3,0 bis 4,0 – nicht ausreichender bis ungenü- gender Zustand – auf (absolut und prozentual; jeweils aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirken; bitte Teilbauwerknamen, Baujahr und Ort angeben)?

150 Bauwerke in staatlicher Verwaltung weisen eine Zustandsnote größer oder gleich 3,0 auf. Prozentual entspricht dies bezogen auf die Bauwerksanzahl einem Anteil von 2,7 %. In Anlage 1 sind die Teilbauwerke, mit Teilbauwerksnamen, Bau- jahr, Ort, Fläche sowie Zustandsnote aufgelistet. In Anlage 2 ist dargestellt, wie sich die Flächen der Bauwerke aus Anlage 1 auf die Regierungsbezirke verteilen.

Zu 1.c.: Wie groß ist jeweils die Brückenfläche der in Frage 1. b) erfragten Brü- ckenbauwerke?

Die Fläche der Bauwerke ist in Anlage 1 aufgeführt.

Zu 2.a.: Wann wurden die unter 1. b) erfragten Brückenbauwerke, erstmals als zumindest „nicht ausreichend“ eingestuft?

Die Angabe ist in Anlage 1 in der Spalte „Bewertungsjahr“ aufgelistet. Die Einstufung größer oder gleich 3,0, die am längsten zurückliegt, datiert auf das Jahr 2001. Lediglich 38 der 150 Bauwerke wurden vor 2011 mit einer Bewertung/ Zustandsnote von 3,0 oder größer eingestuft.

Das bedeutet jedoch nicht, dass bei diesen Bauwerken Maßnahmen überfällig sind. Vielmehr ist in der Bauwerkserhaltung für jedes Bauwerk individuell zu entscheiden, ob es erhaltungswürdig ist oder erneuert werden muss. Ist einer Erneuerung der Vorzug zu geben, so wird aufgrund wirtschaftlicher, verkehrlicher und ökologischer Erwägungen das Konzept der kontrollierten Alterung gemäß der Richtlinie für die strategische Planung von Erhaltungsmaßnahmen (RPE-ING) angewendet, um die Bausubstanz möglichst lange nutzen zu können. Auch Bauwerke mit Bauwerksnoten größer 3,0 können bei entsprechender Prüfung und Überwachung relativ lange verkehrssicher weiter betrieben werden.

Zu 2.b.: Welche der unter Frage 1. b) genannten Brückenbauwerke werden derzeit saniert (jeweils aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirken; bitte Teilbauwerknamen, Baujahr und Ort, sowie die Gesamtanzahl der derzeit in Sanierung befindlichen Brücken angeben)?

In Anlage 3 sind die Maßnahmen aufgeführt, die derzeit an den Bauwerken aus Anlage 1 durchgeführt werden. Die Spalte Baubeginn gibt dabei an, wann mit der Maßnahme begonnen wurde. Die Art der Maßnahme kann der Spalte Maßnahmenart entnommen werden. Derzeit werden Maßnahmen an 26 Bauwerken aus Anlage 1 durchgeführt.

Zu 2.c.: Wie lange dauert es im Durchschnitt von der erstmaligen Einstufung eines Teilbauwerks als zumindest „nicht ausreichend“ bis zur Instandsetzung, bzw. zur Erneuerung?

Vorab wird nochmals darauf hingewiesen, dass eine Bewertung von 3,0 oder größer nicht bedeutet, dass bei diesen Bauwerken Maßnahmen überfällig sind. Die Dauer zwischen der erstmaligen Einstufung eines Bauwerks mit einer Zustandsnote größer oder gleich 3,0 bis zur Umsetzung einer Maßnahme variiert sehr stark. Dabei sind die Schadensursache hinsichtlich der Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit sowie der jeweilige konkrete Schadenstyp wichtige Entscheidungsparameter. Daneben haben auch die Maßnahmenart (Instandsetzung oder Erneuerung) sowie andere Randbedingungen, wie z. B. erforderliche Genehmigungen, Naturschutz, verkehrliche Aspekte, erforderliche Maßnahmen an der Strecke, erheblichen Einfluss auf den zeitlichen Ablauf.

Basierend auf den vorliegenden Daten zu den Bauwerken aus Anlage 1 dauert es durchschnittlich 8,5 Jahre von der Erstbenotung mit 3,0 oder größer bis zur Instandsetzung bzw. 10 Jahre bis zur Erneuerung.

Zu 3.a.: Für wie viele der unter Frage 1. b) genannten Brückenbauwerke ist eine Sanierung, Instandsetzung, (Teil-)Erneuerung o. Ä. geplant (absolut und prozentual; jeweils aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirken, bitte eine Liste mit Nennung der betreffenden Brückenbauwerke hinzufügen)?

In Anlage 4 ist eine Auflistung der Maßnahmen aus dem Koordinierten Erhaltungs- und Bauprogramm (KEB 2021-2024) für den Zeitraum 2022 bis 2024 dargestellt. Die vorgesehenen Umsetzungszeiten sind in der Spalte Baubeginn enthalten. Die Spalte Maßnahmenart beschreibt die Art der Baumaßnahme, die Spalte Kosten die Gesamtkosten für den Freistaat Bayern. Insgesamt sind 62 Maßnahmen an den Bauwerken aus Anlage 1 im Zeitraum 2022 bis 2024 vorgesehen. Daneben bestehen für fast alle der restlichen Bauwerke aus Anlage 1 grobe terminliche Vorstellungen zur Umsetzung.

Für die Maßnahmen aus Anlage 4 ergibt sich folgende Verteilung auf die Regierungsbezirke:

Regierungsbezirk	Instandsetzungen Anzahl	Anteil	Verstärkungen Anzahl	Anteil	Überbauern- euerungen Anzahl	Anteil	Erneuerungen Anzahl	Anteil
Mittelfranken	1	4,54 %		0,00 %		0,00 %	4	10,52 %
Niederbayern	4	18,18 %	1	100,00 %		0,00 %	4	10,52 %
Oberbayern	10	45,45 %		0,00 %		0,00 %	4	10,52 %
Oberfranken		0,00 %		0,00 %	1	100,00 %	7	18,42 %
Oberpfalz	2	9,09 %		0,00 %		0,00 %	7	18,42 %
Schwaben	1	4,54 %		0,00 %		0,00 %	5	13,16 %
Unterfranken	4	18,18 %		0,00 %		0,00 %	7	18,42 %
Summe	22		1		1		38	

Zu 3.b.: Wann beginnen die Sanierungsmaßnahmen jeweils?

Die Angabe ist in Anlage 4 enthalten.

Zu 3.c.: Welche Kosten sind für diese Sanierungen, Instandsetzungen, (Teil-) Erneuerungen o. Ä. veranschlagt?

Die Angabe ist in Anlage 4 enthalten.

Zu 4.a.: Welche Kosten werden für weitere Instandhaltungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen angesetzt, die bei den übrigen unter Frage 1. b) genannten sanierungsbedürftigen Brückenbauwerken in Zukunft notwendig sind?

Für die restlichen Bauwerke aus Frage 1.b ist auf der Grundlage einer Differenzbildung zwischen der Erhaltungsbedarfsprognose und den Kosten der Bauwerke aus Anlage 3 und Anlage 4 von Gesamtkosten in Höhe von rund 205 Mio. € auszugehen.

Zu 4.b.: Wie werden diese Maßnahmen finanziert?

Die Maßnahmen werden aus den Erhaltungsmitteln für die Staatsstraßen finanziert.

Zu 4.c.: Wann sollen diese Sanierungen abgeschlossen sein?

Die Maßnahmen werden voraussichtlich 2040 abgeschlossen werden. Es ist vorgesehen, rund 70 % der Maßnahmen bis 2030 umzusetzen. Bei den verbleibenden 30 % der Bauwerke besteht die Möglichkeit, die Bausubstanz noch länger zu nutzen, weswegen aufgrund wirtschaftlicher, verkehrlicher und ökologischer Erwägungen deren Realisierung erst ab 2030 vorgesehen ist.

Zu 5. a.: Wie viele qm Brückenbaufläche wurden jeweils in den Jahren 2004-2020 neu als sanierungsbedürftig gewertet?

In Anlage 5 ist dargestellt, welche Brückenflächen der Bauwerke aus Anlage 1 in den Jahren ab 2004 neu mit einer Zustandsnote größer gleich 3,0 bewertet wurden. Darin sind die zwischenzeitlich sanierten Bauwerke nicht enthalten.

Zu 5.b.: Kann zu diesen Zustandsnotengruppen zum jeweiligen genannten Zustandsjahr ein durchschnittliches Erstellungsjahr der jeweiligen Brückenflächen zugeordnet werden?

In Anlage 5 ist der Durchschnitt der Erstellungsjahre der neu mit einer Zustandsnote größer oder gleich 3,0 bewerteten Bauwerke der einzelnen Jahre dargestellt.

Zu 5.c.: Wie lautet die Durchschnittsbewertung der vor 1975, zwischen 1975 und 1994 und zwischen 1994 bis 2015 erstellten Brückenflächen?

Die Durchschnittsnote der Bauwerke mit Baujahr bis einschließlich 1974 beträgt 2,51, der zwischen 1975 und 1994 errichteten Bauwerke 2,27 und der nach 1994 errichteten Bauwerke 1,97.

Zu 6.: Wie hoch wären die Investitionen, die für eine Komplettsanierung der sanierungsbedürftigen Brückenbauwerke (Zustandsnote 3,0 bis 4,0) notwendig sind (aufgeschlüsselt nach Regierungsbezirken)?

Die Gesamtkosten der Erhaltung der Bauwerke aus Frage 1.b beträgt für die kommenden 20 Jahre auf der Grundlage einer Erhaltungsbedarfsprognose nach derzeitigem Erkenntnis- und Preisstand rund 370 Mio. €.

Diese verteilen sich grob wie folgt auf die Regierungsbezirke:

Regierungsbezirk	Mittelbedarf in Mio. €
Mittelfranken	17
Niederbayern	62
Oberbayern	84
Oberfranken	39
Oberpfalz	70
Schwaben	8
Unterfranken	90
Summe	370

Mit freundlichen Grüßen

gez. Kerstin Schreyer
Staatsministerin