

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Lisa Paus, Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5524 –**

Zustand der Straßenbrücken in Berlin

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 Kleine Anfrage sind nur Angaben zu Bauwerken möglich, die sich in der Baulast des Bundes befinden und für die das Land Berlin im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes für den Bund die Verwaltung sowie Planung, Baudurchführung und Erhaltung der Bundesfernstraßen wahrnimmt.

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 auch eine Anpassung der Tragfähigkeit älterer Brücken erforderlich. Dies bezeichnet man als Brückenertüchtigung.

* Bei Brücken mit getrennten Überbauten 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 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 Berlin, die sich in der Baulast des Bundes und in der Auftragsverwaltung des Landes Berlin 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 Bauwerken als auch nach Brückenfläche sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Für die Jahre 2000 bis 2004 und das Jahr 2008 können seitens der Auftragsverwaltung des Landes Berlin keine belastbaren Angaben gemacht werden, da hier keine auswertbare Datenbasis vorliegt.

2. Wie ist der jeweilige Zustand der einzelnen Brücken an Bundesfernstraßen in Berlin, die sich in der Baulast des Bundes und in der Auftragsverwaltung des Landes Berlin 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 sowie Längen- und

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

Die Einzelauflistung der Brückenbauwerke nach Zustandsnoten ist der Anlage 2 zu entnehmen. Angaben bezüglich der jeweiligen durchschnittlichen Verkehrszahlen (DTV) und Schwerverkehrszahlen (DTVSV) werden seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nicht bauwerksbezogen erfasst. Stattdessen liegen streckenbezogene Verkehrszahlen für das übergeordnete Straßennetz in Berlin 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 Standsicherheit, 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. Maßnahmen zur Verbesserung der Tragfähigkeit im Rahmen der Brückenertüchtigung sind darüber hinaus zu veranschlagen.

Im Sonderprogramm „Brückenertüchtigung“ sind Maßnahmen der Brückenertüchtigung 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 Brückenertüchtigung im Rahmen der Erhaltungsmittel transparent gemacht.

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

Gegenwärtig sind folgende Bauwerke im Sonderprogramm enthalten:

- Ersatzneubau Kreuzungsbauwerk Kleeblatt Zehlendorf, A 115/B 1 – 11,5 Mio. Euro
- Ersatzneubau Freybrücke, B 2/B 5 – 32,3 Mio. Euro.

3. An welchen Brücken an Bundesfernstraßen in Berlin, die sich in der Baulast des Bundes und in der Auftragsverwaltung des Landes Berlin befinden, 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 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)?

Die Lindenhofbrücke im Zuge der B 109 über den Berliner Außenring der Deutschen Bahn AG ist seit September 2013 auf derzeit 18 t lastbeschränkt. Für den in Planung befindlichen Ersatzneubau ist eine Behelfsbrücke ohne Lastbeschränkung in der Bauausführung.

Im Bereich der Bundesautobahnen sind derzeit keine Lastbeschränkungen für Brückenbauwerke angeordnet.

Aufgrund des Zustands verschiedener Brücken sind überdies andere Verkehrseinschränkungen, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lkw-Überhol-

verbote und Abstandsgebote, ausgesprochen worden. Für einige Brücken ist der genehmigungspflichtige Schwerverkehr ausgeschlossen.

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 Berlin 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 Berlin 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)?

Für die in Bau befindliche Freybrücke im Zuge der B 2/B 5 über die Havel ist eine Behelfsbrücke ohne Lastbeschränkung errichtet worden.

Weitere Brücken in der Baulast des Bundes sind derzeit nicht für den Verkehr gesperrt.

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

Bauwerke im Zuge/über/nebenliegend von Bundesfernstraßen in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin

hier: Auflistung nach Zustandsnoten für die Jahre 2005 bis 2014

	Jahr 2003 / --		Jahr 2004 / --		Jahr 2005 / Dez		Jahr 2006 / Dez		Jahr 2007 / Aug		Jahr 2008 / --	
	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche
alle Teilbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen					263 Stk	281.804 m ²	254 Stk	283.974 m ²	258 Stk	282.079 m ²		
1,0 - 1,4					51 Stk	19,4%	40 Stk	15,7%	45 Stk	17,4%		
sehr guter Zustand					21.137 m ²	7,5%	18.306 m ²	6,4%	20.298 m ²	7,2%		
1,5 - 1,9					79 Stk	30,0%	77 Stk	30,3%	77 Stk	29,8%		
guter Zustand					70.474 m ²	25,0%	66.858 m ²	23,5%	63.527 m ²	22,5%		
2,0 - 2,4					105 Stk	39,9%	107 Stk	42,1%	105 Stk	40,7%		
befriedigender Zustand					125.510 m ²	44,5%	125.942 m ²	44,3%	125.003 m ²	44,3%		
2,5 - 2,9					27 Stk	10,3%	29 Stk	11,4%	30 Stk	11,6%		
ausreichender Zustand					62.283 m ²	22,1%	70.468 m ²	24,8%	70.851 m ²	25,1%		
3,0 - 3,4					0 Stk	0,0%	0 Stk	0,0%	0 Stk	0,0%		
nicht ausreichender Zustand					0.000 m ²	0,0%	0.000 m ²	0,0%	0.000 m ²	0,0%		
3,5 - 4,0					1 Stk	0,4%	1 Stk	0,4%	1 Stk	0,4%		
ungenügender Zustand					2.400 m ²	0,9%	2.400 m ²	0,8%	2.400 m ²	0,9%		

keine auswertbare
Datenbasis
vorhanden

keine auswertbare
Datenbasis
vorhanden

keine auswertbare
Datenbasis
vorhanden

Bauwerke im Zuge/über/nebenliegend von Bundesfernstraßen in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin

hier: Auflistung nach Zustandsnoten für die Jahre 2005 bis 2014

	Jahr 2009 / Juni		Jahr 2010 / Juni		Jahr 2011 / Mai		Jahr 2012 / Juni		Jahr 2013 / Juni		Jahr 2014 / Juni	
	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche	Anzahl	Fläche
alle Teilbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen	260 Stk	282.408 m ²	258 Stk	277.690 m ²	260 Stk	278.545 m ²	260 Stk	284.362 m ²	259 Stk	280.559 m ²	256 Stk	279.691 m ²
1,0 - 1,4	34 Stk	13.333 m ²	26 Stk	9.224 m ²	18 Stk	4.702 m ²	13 Stk	2.806 m ²	14 Stk	3.957 m ²	23 Stk	4.811 m ²
sehr guter Zustand	63 Stk	42.187 m ²	45 Stk	28.299 m ²	35 Stk	27.990 m ²	38 Stk	24.323 m ²	36 Stk	23.748 m ²	28 Stk	18.559 m ²
1,5 - 1,9	116 Stk	125.498 m ²	122 Stk	115.819 m ²	128 Stk	111.619 m ²	133 Stk	117.961 m ²	123 Stk	99.970 m ²	123 Stk	112.002 m ²
guter Zustand	42 Stk	86.133 m ²	54 Stk	103.226 m ²	65 Stk	104.374 m ²	61 Stk	85.396 m ²	70 Stk	95.277 m ²	70 Stk	103.425 m ²
2,0 - 2,4	4 Stk	13.857 m ²	9 Stk	18.218 m ²	11 Stk	26.388 m ²	12 Stk	48.873 m ²	13 Stk	52.604 m ²	9 Stk	35.891 m ²
befriedigender Zustand	1 Stk	2.400 m ²	2 Stk	2.904 m ²	3 Stk	3.472 m ²	3 Stk	5003 m ²	3 Stk	5003 m ²	3 Stk	5003 m ²
2,5 - 2,9	4 Stk	13.857 m ²	9 Stk	18.218 m ²	11 Stk	26.388 m ²	12 Stk	48.873 m ²	13 Stk	52.604 m ²	9 Stk	35.891 m ²
ausreichender Zustand	4 Stk	13.857 m ²	9 Stk	18.218 m ²	11 Stk	26.388 m ²	12 Stk	48.873 m ²	13 Stk	52.604 m ²	9 Stk	35.891 m ²
3,0 - 3,4	1 Stk	2.400 m ²	2 Stk	2.904 m ²	3 Stk	3.472 m ²	3 Stk	5003 m ²	3 Stk	5003 m ²	3 Stk	5003 m ²
nicht ausreichender Zustand	1 Stk	2.400 m ²	2 Stk	2.904 m ²	3 Stk	3.472 m ²	3 Stk	5003 m ²	3 Stk	5003 m ²	3 Stk	5003 m ²
3,5 - 4,0	1 Stk	2.400 m ²	2 Stk	2.904 m ²	3 Stk	3.472 m ²	3 Stk	5003 m ²	3 Stk	5003 m ²	3 Stk	5003 m ²
ungenügender Zustand	1 Stk	2.400 m ²	2 Stk	2.904 m ²	3 Stk	3.472 m ²	3 Stk	5003 m ²	3 Stk	5003 m ²	3 Stk	5003 m ²

Anlage 2

**Bauwerke (Teilbauwerke) im Zuge/über/nebenliegend von Bundesfernstraßen in der Zuständigkeit der
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin**

hier: Bauwerke mit einer Zustandsnote von $\geq 3,0$ mit Verkehrsmengen (Stand 2015)

Bauwerksname	nächster Ort (Bezirk)	Fläche [m ²]	Zustands- note	Zustands- klasse	Bauwerks Nr.	Teil BW- Nr.	DTV	DTV _{sv}
Lindenhofbrücke	Pankow	568	3,7	3.5 - 4.0	3346021	0		
Dresselsteg	Charlottenburg	307	3,0	3.0 - 3.4	3445030	0		
Ostpreußenbrücke	Charlottenburg	3359	3,0	3.0 - 3.4	3445031	0		
Rudolf-Wissell-Brücke	Charlottenburg	25238	3,0	3.0 - 3.4	3445038	0		
Westendbrücke	Charlottenburg	3192	3,0	3.0 - 3.4	3445079	0		
Westliche Brücke über den Siemensdamm	Charlottenburg	1657	3,0	3.0 - 3.4	3445084	0		
Brücke Avus Stadtring	Charlottenburg	2201	3,0	3.0 - 3.4	3445113	0		
Brücke über die Bahnanlagen am S-Bhf Eichkamp	Charlottenburg	591	3,0	3.0 - 3.4	3445116	0		
Paulsborner Brücke	Wilmerdorf	1988	3,0	3.0 - 3.4	3545017	0		
Hoher Bogen	Wilmerdorf	504	3,5	3.5 - 4.0	3545035	0		
Rampenbrücke Alboinstraße	Tempelhof	485	3,3	3.0 - 3.4	3546080	0		
Brücke Südring über NIME - Verbreiterung, FR Ost	Tempelhof	47	3,0	3.0 - 3.4	3546100	5		

keine Werte in SIB-Bauwerke
vorhanden