

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Lutze, Caren Lay,
Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/8155 –**

Vollsperrung der Bundesautobahn 6 zwischen St. Ingbert und Saarbrücken

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 24. März 2016 wurde die Bundesautobahn 6 zwischen St. Ingbert und Saarbrücken in beiden Richtungen voll gesperrt. Nach Medienberichten ist die Statik bzw. Tragkraft der denkmalgeschützten Fechinger Talbrücke in einem nicht verkehrssicheren Zustand. Ein Versagen der Brückenpfeiler sei nicht auszuschließen. Die Dauer der Sperrung und der Umfang der Reparaturmaßnahmen sind unklar. Ein kompletter Neubau der Autobahnbrücke wird nicht ausgeschlossen. Für den täglichen Pendlerverkehr und den überregionalen Personen- und Güterverkehr entstehen dadurch massive Beeinträchtigungen, ebenso für die Anlieger der Umleitungsstrecken.

Durch „autonomes Fahren“ bei Lkw können die Abstände zwischen hintereinanderfahrenden Lkw deutlich verkürzt werden. Aktuell testet mindestens ein Lkw-Hersteller diese Technologie. Die verkürzten Sicherheitsabstände können zur Folge haben, dass die Belastung der bestehenden Brückenbauwerke weiter zunimmt.

1. Wie funktioniert die Kommunikation über Instandsetzungen und Sanierungen von Autobahnabschnitten und Bauwerken (Tunnel bzw. Brücken) zwischen dem Bund als Eigentümer und den für den Betrieb zuständigen Landesbehörden?

Den Ländern obliegen die Planung, der Bau, die Unterhaltung und der Betrieb der Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) als Auftragsverwaltung des Bundes gemäß den Artikeln 85 und 90 des Grundgesetzes (GG).

Der Bund ist verantwortlich für die Finanzierung der Maßnahmen im Bereich der Bundesfernstraßen. Des Weiteren führt der Bund im Rahmen seiner Fachaufsicht Abstimmungsgespräche mit den Ländern durch.

2. Seit wann ist dem Bund bekannt, dass der Autobahnabschnitt in Höhe der Fechinger Talbrücke derart beschädigt ist, dass eine grundlegende Sanierung bzw. ein Neubau notwendig ist?

Im Jahr 2010 wurde den Ländern eine Liste der vordringlich zu untersuchenden Bauwerke übergeben. Diese umfasst Bauwerke, deren Zukunftsfähigkeit aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens und der Änderungen von technischen Vorschriften untersucht werden muss. Diese Liste wird von den Auftragsverwaltungen der Länder regelmäßig aktualisiert.

Die Fechinger Talbrücke befindet sich aufgrund ihres Alters und des statischen Systems auf dieser Liste. Im Jahr 2012 wurde in dieser Liste eine grundlegende Ertüchtigung des Bauwerks für erforderlich gehalten. Am 24. März 2016 wurde der Bund über die Vollsperrung der Fechinger Talbrücke informiert.

3. Warum konnte der Bund als Eigentümer nicht verhindern, dass eine so plötzliche Maßnahme, wie die am 24. März 2016 vollzogene Vollsperrung, getroffen werden musste?

Wann fand die letzte Überprüfung statt?

Welche Zustandsnote wurde damals vergeben?

Warum war die Verschlechterung gegenüber der letzten Untersuchung nicht absehbar?

Die saarländische Straßenbauverwaltung nimmt gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes für den Bund die Verwaltung, Planung, Baudurchführung und die Erhaltung der Bundesfernstraßen einschließlich der Bauwerke wahr. Als Auftragsverwaltung des Bundes ist sie für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer verantwortlich und entscheidet aufgrund der vorliegenden Fakten eigenverantwortlich.

Grundlage der Zustandsnote für Brückenbauwerke sind die Ergebnisse der nach DIN 1076 regelmäßig stattfindenden Bauwerksprüfungen (im Regelfall: 3 Jahre). Die Bauwerksprüfungen werden in Hauptprüfungen und einfache Prüfungen nach DIN 1076 unterteilt.

Die letzte Hauptprüfung nach DIN 1076 fand im Juli 2013 statt. In den folgenden Jahren fanden Besichtigungen nach DIN 1076 im jährlichen Rhythmus statt.

Die Zustandsnote 3,0 wurde für das Gesamtbauwerk vergeben. Die Substanzkennzahl, die die Verkehrssicherheit (z. B. Schlaglöcher im Fahrbahnbelag, Schäden an der Schutzeinrichtungen) nicht berücksichtigt, ergab eine Note von 2,9 (Note: 2,5 bis 2,9 = ausreichender Zustand).

Das festgestellte reduzierte Sicherheitsniveau in den Stahlhohlstützen ist konstruktionsbedingt und keine Verschleißerscheinung. Bauwerksschäden sind nicht vorhanden und waren bei den regelmäßigen Bauwerksprüfungen auch nicht erkennbar.

4. Wer hat die Überprüfung der Fechinger Talbrücke durchgeführt?

Wann wurden dem Landesbetrieb für Straßenbau des Saarlandes (Lfs) Informationen zum Zustand der betroffenen Infrastruktur zur Verfügung gestellt, und welche Informationen waren das?

Die Bauwerksprüfung nach DIN 1076 führt der Landesbetrieb für Straßenbau Saarland durch.

Im Dezember 2015 wurden dem Landesbetrieb für Straßenbau erste Ergebnisse einer statischen Berechnung präsentiert. Aufgrund dieser Ergebnisse (reduziertes

Sicherheitsniveau an einer Stütze) wurden Sofortmaßnahmen (Absperrung des Seitenstreifens, Überholverbote- und Abstandsgebote von LKW) getroffen. Ein Prüfenieur wurde beauftragt, die statische Berechnung unter der Berücksichtigung der realen Bestandsdaten der Stützen zu überprüfen. Am 24. März 2016 wurden die Ergebnisse vorgestellt. Die im Dezember getroffenen Maßnahmen waren nicht ausreichend.

5. Gab es entsprechende Anfragen des LfS bzw. des zuständigen Landesministeriums bei der Bundesregierung bzw. bei Behörden des Bundes?

Wenn ja, wann, und welche?

Nein. Die saarländische Straßenbauverwaltung ist als Auftragsverwaltung des Bundes für die Sicherheit des Straßennetzes verantwortlich.

6. Inwiefern spielt für die Bundesregierung als Eigentümerin die Tatsache eine Rolle, dass die betroffene Talbrücke unter Denkmalschutz steht?

Wird bei der Sanierung der Denkmalschutzcharakter bewahrt?

Die Ausweisung der Talbrücke Fechingen als Denkmal obliegt dem saarländischen Landesdenkmalamt. Eventuelle Auflagen, die sich aufgrund des Denkmalschutzes ergeben, können die Baukosten für den Bund bei Instandsetzungs- oder Verstärkungsmaßnahmen erhöhen.

Die saarländische Straßenbauverwaltung informiert das Landesdenkmalamt über die vorgesehenen Verstärkungsarbeiten. Inwieweit der Denkmalschutzcharakter hierbei betroffen sein wird, kann heute noch nicht abschließend beurteilt werden.

7. Hat die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass in der Vergangenheit seitens des Bundes mehrfach Statistiken veröffentlicht wurden, aus denen der Bedarf an notwendigen Sanierungsmaßnahmen hervorgeht, aktuelle Erkenntnisse, welche Brückenbauwerke auf den saarländischen Bundesautobahnen bzw. Bundesstraßen beschädigt und/oder sanierungsbedürftig sind?

8. Wann haben die zuständigen Landesbehörden den Bund als Eigentümer über den Sanierungsbedarf bzw. die Schädigung dieser Brückenbauwerke im Saarland informiert?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im koordinierten Erhaltungsbauprogramm werden Erhaltungsmaßnahmen in einzelnen Streckenabschnitten aufgezeigt. Hierbei werden auch zu ertüchtigende Bauwerke mit geschätzten Kosten und der Zustandsnote dargestellt. Dieses Programm wird von den Auftragsverwaltungen jährlich aktualisiert und dem Bund übermittelt.

Als Auftragsverwaltung des Bundes entscheidet die saarländische Straßenbauverwaltung eigenständig über die notwendigen Ertüchtigungsmaßnahmen an Brücken und Straßen.

9. Wie hoch ist das durchschnittliche, tägliche Verkehrsaufkommen von Pkw und Lkw (unterschieden nach a) bis zu 12 Tonnen Nutzlast und b) über 12 Tonnen Nutzlast) im betroffenen Streckenabschnitt der A 6 zwischen Saarbrücken und St. Ingbert-West (alternativ auch zwischen Saarbrücken und dem Autobahnkreuz Neunkirchen/A 6 und A 8)?

Angaben bezüglich der durchschnittlichen täglichen Verkehrszahlen (DTV) und Schwerverkehrszahlen (DTV_{sv}) werden in der Regel vom Landesbetrieb für Straßenbau Saarland streckenabschnittsbezogen erfasst. Die angegebenen Werte beziehen sich auf beide Richtungsfahrbahnen. Die Verkehrsmengenzählung im Jahr 2010 ergab folgende Verkehrsbelastungen.

DTV = 39 785 KFZ/24 h

DTV_{sv} = 5 029 KFZ/24 h.

Der DTV_{sv} berücksichtigt Busse und LKW ab einem Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen.

Zahlen zu einer Nutzlast von bis zu 12 Tonnen werden nicht gesondert ausgewiesen und können somit nicht aufgeführt werden.

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es durch die Anwendung der Technologie „Autonomes Fahren“ zu einer höheren Belastung bei Brückenbauwerken kommt?

Wenn ja, welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, damit sowohl die Verkehrssicherheit der Brücken gewahrt bleibt als auch ein zusätzlicher Finanzbedarf bei der Sanierung der Infrastruktur (hier: Brücken) sichergestellt wird?

Wenn nein, womit begründet die Bundesregierung die Annahme, dass das gleichzeitige stärkere Befahren von Autobahnbrücken durch Lkw mit geringeren Abständen nicht zu einer höheren Belastung der Bauwerke führt?

Geringe Sicherheitsabstände zwischen Lkw sind bei der Platooning-Anwendung möglich. Platooning bezeichnet einen Lkw-Konvoi, bei dem mehrere Fahrzeuge mittels Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation (WLAN-Verbindung) und zusätzlicher Sensorik aneinander gekoppelt sind. Das erste Fahrzeug wird dabei von einem Fahrer gesteuert und übernimmt die Kontrolle. Das Folgefahrzeug folgt dem Führungsfahrzeug im Abstand von üblicherweise 10 Metern mit entsprechend automatisiert angepasster Geschwindigkeit. Platooning ist in erster Linie dem vernetzen und nicht dem automatisierten Fahren zuzuordnen.

Derzeit finden mit Ausnahmegenehmigungen auf Bundesautobahnen vereinzelt Erprobungsfahrten von Platooning-Anwendungen auf Grundlage von Ausnahmegenehmigungen statt.

Forschungsvorhaben zur Belastung von Brückenbauwerken durch Platooning sind im Rahmen des BMVI-ExpertenNetzwerks angedacht.