



## Kleine Anfrage

des Abgeordneten Klaus Müller (Bündnis 90/Die Grünen)

und

## Antwort

der Landesregierung – Der Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

### Zustand der Brücken in Schleswig-Holstein

1. Ist es richtig, dass Verkehrsminister Austermann erklärt hat, „die landeseigenen Brücken sind in Ordnung“ (u. a. Lübecker Nachrichten Lauenburg vom 11.01.2006). Wenn nein, welche Aussage hat der Minister getroffen?

Das Interview mit Minister Austermann ist von den Lübecker Nachrichten nicht vollständig wiedergegeben worden. Die Aussage von Minister Austermann bezog sich nicht auf die Straßenbrücken, sondern auf das Thema „Zeitbombe Bahnbrücken“ eines Boulevardblattes. Weiterhin hatte der Minister ausgeführt, dass bei dieser Diskussion differenziert werden muss zwischen uneingeschränkt verkehrssicheren Zuständen und ggf. angeordneten verkehrsrechtlichen Einschränkungen, um wieder verkehrssichere Nutzungen zu ermöglichen.

2. Wie viele landeseigene Brücken gibt es in Schleswig-Holstein? Wie viele davon haben in irgendeiner Form einen Sanierungsbedarf (bitte ggf. in Kategorien einteilen und diese erläutern)?

Das Land Schleswig-Holstein hat als Baulastträger der Landesstraßen zurzeit 614 landeseigene Brücken mit einer Gesamtfläche von 79.464 m<sup>2</sup> zu verwalten.

Für diese Brücken ist aktuell folgender Bauwerkszustand gemäß der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung, und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 erfasst:

Note 1,0 – 1,4 (Sehr guter Bauwerkszustand):

Die Sicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit des Bauwerks sind gegeben. Laufende Unterhaltung erforderlich.

Anzahl: 51 Brücken

Note 1,5 – 1,9 (Guter Bauwerkszustand):

Die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks sind gegeben. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann auf längere Sicht geringfügig beeinträchtigt sein. Laufende Unterhaltung erforderlich.

Anzahl: 90 Brücken

Note 2,0 – 2,4 (Befriedigender Bauwerkszustand):

Die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks sind gegeben. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann auf längere Sicht beeinträchtigt sein. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung, die langfristig zu erheblichen Standsicherheits- und/oder Verkehrssicherheitsbeeinträchtigung oder erhöhtem Verschleiß führt, ist möglich. Laufende Unterhaltung erforderlich. Mittelfristig Instandsetzung erforderlich. Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit können kurzfristig erforderlich sein.

Anzahl: 172 Brücken

Note 2,5 – 2,9 (Noch ausreichender Bauwerkszustand):

Die Standsicherheit des Bauwerks ist gegeben. Die Verkehrssicherheit kann beeinträchtigt sein. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks kann erheblich beeinträchtigt sein. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung, die mittelfristig zu erheblichen Standsicherheits- und/oder Verkehrssicherheitsbeeinträchtigung oder erhöhtem Verschleiß führt, ist zu erwarten. Laufende Unterhaltung erforderlich. Kurzfristige Instandsetzung erforderlich. Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit können kurzfristig erforderlich sein.

Anzahl: 264 Brücken

Note 3,0 – 3,4 (Kritischer Bauwerkszustand):

Die Standsicherheit des Bauwerks und/oder die Verkehrssicherheit sind beeinträchtigt. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks ist u. U nicht mehr gegeben. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind. Laufende Unterhaltung erforderlich. Umgehende Instandsetzung erforderlich. Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Auf-

rechterhaltung der Verkehrssicherheit oder Nutzungseinschränkungen können umgehend erforderlich sein.

Anzahl: 36 Brücken

Hinweis: Soweit erforderlich werden die notwendigen Maßnahmen getroffen.

Note 3,5 – 4,0 (Ungenügender Bauwerkszustand):

Die Standsicherheit und/oder die Verkehrssicherheit sind erheblich beeinträchtigt oder nicht mehr gegeben. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks ist u. U nicht mehr gegeben. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind oder dass sich ein irreparabler Bauwerksverfall einstellt. Laufende Unterhaltung erforderlich. Umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung erforderlich. Maßnahmen zur Schadensbeseitigung oder Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit oder Nutzungseinschränkungen können sofort erforderlich sein.

Anzahl: 1 Brücke

Es handelt sich hierbei um die Brücke Kleinbahneinschnitt bei Ratzeburg im Zuge der L 202. Die Planungen für ein Ersatzbauwerk laufen. Der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) hat als Ergebnis der Schadensfeststellungen der Brückensonderprüfung vom 17.10.2005 die erforderlichen Verkehrseinschränkungen (einspurige Verkehrsführung und Gewichtsbeschränkung) angeordnet, um für die Zeit bis zur Fertigstellung des Neubaus weiterhin die Stand- und Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Die Ermittlung der Zustandsnote erfolgt bundeseinheitlich DV-gestützt auf der Grundlage der am Bauwerk festgestellten Mängel.

3. Auf welche Summe schätzt die Landesregierung den Sanierungsbedarf und welche Mittel hat sie 2006 dafür in den Haushalt eingestellt?

Aufgrund einer Langzeitprognose sind pro m<sup>2</sup> Brückenfläche pro Jahr ca. 11,15 € aufzuwenden, um die Brücken der Landesstraßen den Anforderungen entsprechend erhalten zu können.

Für 2006 sind 1,4 Mio. € vorgesehen.

4. Ist es richtig, dass die Auffahrten zu der Kanalbrücke in Büchen seit 1990 halbseitig gesperrt sind? Ist die Landesregierung auch diesbezüglich der Auffassung, dass „die landeseigenen Brücken in Ordnung sind“?

Die Brücke im Zuge der L 205 über den Elbe-Lübeck-Kanal ist seit 1990 nur noch einstreifig befahrbar. Aufgrund neu anzuwendender Normen musste dieses Bauwerk - wie andere auch - einer Nachrechnung unterzogen werden. Dabei ergab sich, dass die Brücke entweder in ihrer zulässigen Belastung hätte abgestuft werden müssen oder aber - wie veranlasst - nur einstreifig zu befahren war. Durch die gewählte Lösung ist sichergestellt, dass alle gem. StVZO zugelassenen Kfz das Bauwerk sicher befahren können und die

Standesicherheit der Brücke nicht gefährdet ist. Im Übrigen verweise ich hierzu auch auf die Kleine Anfrage vom 11.03.2003 – Drucksache 15/2534.

Im Zusammenhang mit der Planung der neuen Anschlussstelle Gudow an die A 24 wird auch zu prüfen sein, ob ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in diesem Bereich zu erwarten sein wird.

5. Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus der Drs. 16/355, Nr. 21, in der gefordert wird, „dass Prioritäten bei der Erhaltung (von Landesstraßen) gesetzt werden und Aufwendungen für Neubau und Ausbau dagegen zurückstehen müssen“?

Durch den Schleswig-Holstein Fonds werden Investitionsmittel in Höhe von 415 Mio. € aus dem Landeshaushalt bereitgestellt. Davon stehen 36,9 % - und damit mehr Mittel als bisher geplant - für die Erhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung. Trotz hoher Priorität für die Erhaltung kann eine generelle Zurückstellung von Um- und Neubaumaßnahmen zu Gunsten der Straßenerhaltung nicht akzeptiert werden, da eine wirtschaftliche Entwicklung nur durch einen entsprechenden Ausbau der Infrastruktur erzielt werden kann. Ohne wirtschaftliche Entwicklung ist eine angemessene Finanzierung auch des Straßenbestandes nicht möglich.

6. Welche Summe wurde in den Jahren 2000 bis 2005 ausgegeben und welche Summe ist für 2006 geplant für
- den Neubau von Landesstraßen
  - den Ausbau von Landesstraßen

2000	20001	2002	2003	2004	2005	Ansatz 2006
19,9	19,2	19,1	9,5	11,8	16,2	10,9

- c. den Erhalt von Landesstraßen

2000	20001	2002	2003	2004	2005	Ansatz 2006
14,0	11,1	8,5	11,1	10,9	15,7	11,2

Eine Steigerung für 2006 ff durch Umschichtungen wird nicht ausgeschlossen.