

Bericht

des Arbeitskreises Straßenbaupolitik

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter
der Länder (GKVS) am 21./22. März 2012 in Großräschen
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 18./19. April 2012 in Kassel

**TOP 6.10/ Nachrechnung und Ertüchtigung des Brückenbestandes
TOP 6.3 der Bundesfernstraßen**

Bericht:

Anlass

Ein Großteil des bundesdeutschen Brückenbestandes wurde in den 60er und 70er Jahren gebaut. Neben den bei vielen Brücken zur Gewährleistung der Dauerhaftigkeit anstehenden Erhaltungsmaßnahmen sind insbesondere auf hoch belasteten Autobahnen auch die Tragfähigkeitsreserven zunehmend aufgebraucht. Zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Straßennetzes sind daher Brückenerneuerungen oder Ertüchtigungsmaßnahmen mit dem Ziel einer Tragfähigkeitsverbesserung mit üblichen Instandsetzungsmaßnahmen zu kombinieren.

Die BAST hat im Auftrag des BMVBS bundesweit rund 2.200 Teilbauwerke im Zuge des Bundesfernstraßennetzes ermittelt, die aufgrund ihres Zustandes und ihrer Tragfähigkeit mit höchster Priorität untersucht werden sollen. Für die bundesweit einheitliche Bewertung bzw. die realistische Beurteilung der Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit der Bauwerke hat das BMVBS im Mai 2011 die „*Richtlinien zur Nachrechnung bestehender Bauwerke*“ zur probeweisen Anwendung eingeführt und die Länder aufgefordert, für die ermittelten Teilbauwerke zeitnah die Nachrechnung durchzuführen.

Der Arbeitskreis Straßenbaupolitik hat sich den den letzten Sitzungen mit der Durchführung und Finanzierung der vom BMVBS geforderten Nachrechnung beschäftigt. Der Arbeitskreis hat dabei gegenüber dem BMVBS deutlich gemacht, dass seitens vieler Länder kein Spielraum bestehe, die vom BMVBS geforderte Nachrechnung der Bauwerke zeitnah neben den regulären Planungsleistungen im Rahmen der Auftragsverwaltung zu erbringen. Eine im Jahr 2011 durchgeführte überschlägige Kostenschätzung der Länder hat ergeben, dass alleine für die Nachrechnung der Bauwerke der höchsten Priorität bzw. für die Nachrechnung der Bauwerke mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl und/oder ermüdungsgefährdeter Koppelfugen im Zuge des Bundesfernstraßennetzes von den Ländern externe Ingenieurleistungen mit einem Kostenvolumen von rd. 80 Mio. € zeitnah vergeben werden müssten. Nicht in den Kosten berücksichtigt sind die als Ergebnis der Nachrechnung in vielen Fällen erforderlichen zusätzlichen externen Ingenieurleistungen für weitergehende Planungsleistungen für Erneuerungs- oder Ertüchtigungsmaßnahmen.

Das BMVBS hat eine Kostenbeteiligung an den Planungsleistungen mit Bezug auf die verfassungsrechtlichen Vorgaben der Kostenverteilung zwischen Bund und Ländern im Grundgesetz grundsätzlich abgelehnt. Die Argumentation des Bundes ist aus Sicht des Arbeitskreises Straßenbaupolitik aber nicht überzeugend. Zwar sind die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung verpflichtet, die notwendigen Untersuchungen durchzuführen, um die Standsicherheit der Brückenbauwerke zu gewährleisten und Erhaltungsmaßnahmen rechtzeitig einzuleiten. Die Länder tun dies jedoch in eigener Zuständigkeit und bestimmen selbst, wann Nachrechnun-

gen von Brückenbauwerken geboten sind und wie sie ihre Aufgabenerledigung im Rahmen der Auftragsverwaltung zeitlich, personell und finanziell organisieren. Wenn der Bund aus strategischen Überlegungen heraus eine flächendeckende zeitnahe Nachrechnung aller Brückenbauwerke wünscht, geht dies über die regelmäßigen Aufgaben und Pflichten der Auftragsverwaltung hinaus. Der Bund ist durch die verfassungsmäßigen Vorgaben keineswegs gehindert, für solche Sonderaufgaben Mittel bereitzustellen.

Weiteres Vorgehen

Von den Ländern ist als nächster Schritt auf Grundlage der vom BMVBS eingeführten Nachrechnungsrichtlinie, der vorliegenden Ergebnisse der Bund-/Länder-Arbeitsgruppe „Vergabe der Nachrechnung“ und den zur Verfügung stehenden Planungsmitteln gegenüber dem BMVBS ein realistischer Zeitplan für die Umsetzung der Nachrechnung und Ertüchtigung des Brückenbestandes der Bundesfernstraßen aufzustellen. Dabei sind von den Ländern streckenbezogene Betrachtungen, in die insbesondere die Schwerverkehrsbelastung, die Ausbauplanungen und die zeitliche und verkehrliche Umsetzbarkeit einfließen, einzubeziehen.

Bei der Aufstellung des Zeitplans ist zu berücksichtigen, dass von den Ländern bei einer Vielzahl von Bauwerken mit bzw. ohne BAST-Einstufung bereits die Notwendigkeit einer Erneuerung festgestellt wurde bzw. diese bereits konkret geplant ist. Deshalb kann bei singulär im Fernstraßennetz liegenden Bauwerken, die aufgrund ihres baulichen Zustandes oder sonstiger gravierender Mängel (z.B. Spannungsrisskorrosion ohne Vorankündigung) innerhalb der nächsten 10 Jahre erneuert werden, grundsätzlich auf eine Nachrechnung verzichtet werden. Dies gilt ebenso für Bauwerke der BAST-Liste im Zuge von Ausbaustrecken, wenn diese zusammen mit dem Ausbau der Strecke innerhalb der nächsten 10 Jahre erneuert werden. Die Bauwerke werden bis zu ihrer Erneuerung in der zur Gewährleistung der Standsicherheit erforderlichen Intensität beobachtet bzw. geprüft.

Bauwerke der BAST-Liste, deren Erneuerung als Einzelbaumaßnahme bzw. im Zuge von Streckenbaumaßnahmen in den nächsten 10 Jahren nicht eingeplant ist,

werden von den Ländern unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Planungsmittel nachgerechnet. Die Umsetzung, einschließlich der Durchführung der erforderlichen Ertüchtigungs- oder Erneuerungsmaßnahmen, sollte in den nächsten 15 Jahren erfolgen. Die Reihung der Bauwerke sollte dabei in Abhängigkeit einer Priorisierung des Streckennetzes und der Einstufung in der BAST-Liste erfolgen. Als Faktoren für die Priorisierung des Streckennetzes werden neben dem Alter und der Substanzkennzahl (SIB) des Bauwerkes maßgeblich die prognostizierte Schwerverkehrsbelastung berücksichtigt. Zur Vermeidung von Fehlinvestitionen sollte ferner bei allen Brückenbauwerken im Rahmen von laufenden Erhaltungsmaßnahmen mit Instandsetzungskosten $\geq 25\%$ der Neubaukosten, die nicht in der BAST-Liste enthalten sind, grundsätzlich eine Nachrechnung erfolgen.

Der aufgezeigte Zeitplan für die Nachrechnung des Brückenbestandes der Bundesfernstraßen sollte als Position der Länder gegenüber dem BMVBS festgelegt werden. Soweit vom BMVBS ein kurzfristigerer Umsetzungszeitraum für die Nachrechnung gefordert wird, ist eine Beteiligung des Bundes an den Planungskosten unverzichtbar.

Nach einer überschlägigen Ermittlung der BAST ist für die Ertüchtigung des Brückenbestandes der Bundesfernstraßen ein Investitionsvolumen von 5 - 7 Mrd. € erforderlich. Von Seiten des BMVBS ist im Umsetzungszeitraum eine ausreichende und kontinuierliche Mittelbereitstellung für die erforderlichen Maßnahmen der Ertüchtigung des Brückenbestandes der Bundesfernstraßen sicherzustellen. Die vom BMVBS im Investitionsrahmenplan 2011 – 2015 (IRP) erfolgte bzw. bei der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) angekündigte Priorisierung des Erhalts der Bestandnetze wird von den Ländern im Hinblick auf die anstehende Ertüchtigung des Brückenbestandes der Bundesfernstraßen begrüßt. Unabhängig davon ist die Umsetzung der zur Ertüchtigung notwendigen Maßnahmen wegen der Vielzahl der Bauwerke und wegen des zum Teil erheblichen Planungsvorlaufs, z.B. für die zur Erlangung des Baurechts notwendigen Planfeststellungsverfahren, innerhalb der genannten Zeiträume nur mit größten Anstrengungen möglich.