

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten David Wulff, Fraktion FDP

**Zustand der Brücken auf Landes- und Kreisstraßen/Rügenbrücke
und**

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

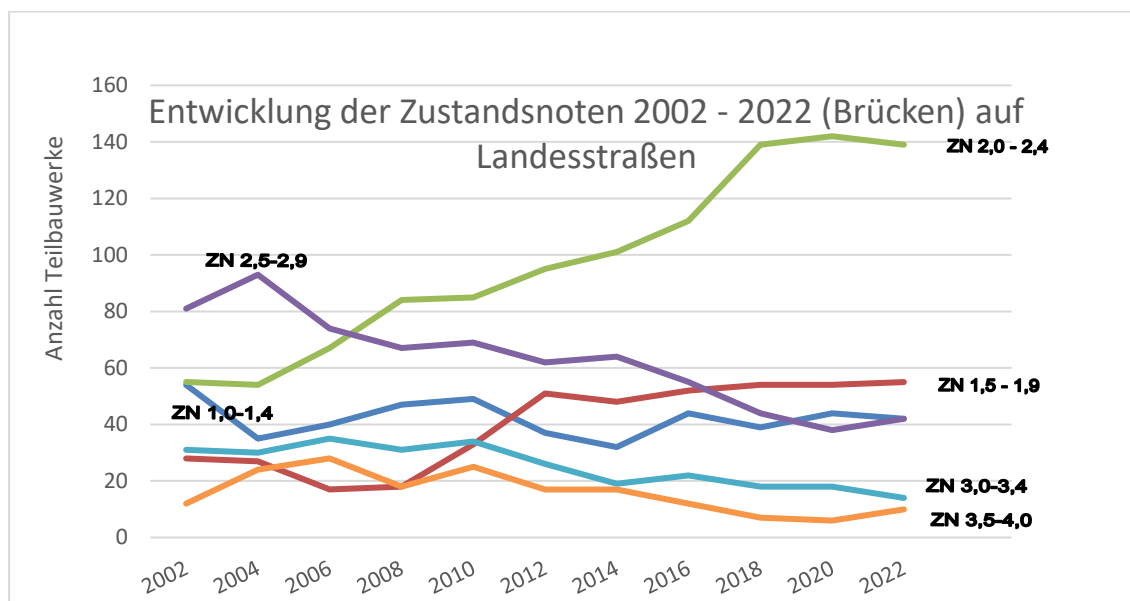
Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist Baulastträger für die Landesstraßen. Bezüglich des Zustandes der Brücken im Zuge von Kreisstraßen liegen der Landesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Zur Beantwortung der Kleinen Anfrage wurden deshalb die Landkreise und kreisfreien Städte um Zuarbeit gebeten. Innerhalb der Bearbeitungsfrist der Kleinen Anfrage haben sich nicht alle Landkreise zurückgemeldet. Die eingegangenen Zuarbeiten bezogen sich partiell auch nur auf Teilbereiche der Anfrage. Ein weiteres Zuwarten wäre mit der aus Artikel 40 Absatz 1 Satz 1 der Verfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern folgenden Pflicht zur unverzüglichen Beantwortung Kleiner Anfragen nicht zu vereinbaren. In der Antwort werden die von den Landkreisen und kreisfreien Städten zur Verfügung gestellten Informationen soweit möglich zusammengefasst. Summarische Darstellungen von Kosten für das gesamte Kreisstraßennetz sind auf Basis der eingegangenen Rückmeldungen nicht möglich.

Brücken in allen Sektoren der Mobilität bilden besonders neuralgische Punkte der Verkehrsinfrastruktur. Wenn Brücken nicht befahrbar sind, bedeutet dies meist kilometerlange Umwege für die Nutzer und Zeitverzögerung in unserem Wirtschaftskreislauf. Gleichzeitig verursachen längere Fahrwege zusätzliche Belastungen für Straßen und Gemeinden sowie der erhöhte Schadstoff-Ausstoß auch Belastungen für Umwelt und Klima. Deshalb ist es wichtig, dass bereitgestellte Mittel für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur in die Ertüchtigung und Sanierung oder in den Ersatz von Brücken investiert werden.

1. Wie hat sich der Brückenbestand auf den Landes- und Kreisstraßen nach Kenntnis der Landesregierung und der ihr nachfolgenden Einrichtungen in den vergangenen 25 Jahren entwickelt?
Welche Schlüsse zieht die Landesregierung daraus?

Die Entwicklung von Gesamtbestand und Zustand der Brücken kann im Zuge von Landesstraßen erst seit 2002 umfänglich nachvollzogen werden. Danach ist der Brückenbestand insgesamt in den letzten 20 Jahren um circa zehn Prozent angestiegen.

Der Brückenbestand im Landesstraßennetz hat sich seit 2002 im Zustandsnotenbereich¹ von 1,0 bis 2,9 von 84 Prozent auf 92 Prozent erhöht und im Zustandsnotenbereich von 3,0 bis 4,0 von 16 Prozent auf acht Prozent² verringert (siehe auch nachfolgende Abbildung). Damit ist eine deutliche Verbesserung des Zustandes des Gesamtbrückenbestandes im Zuge von Landesstraßen zu erkennen. Die seit einigen Jahren im Landesstraßenbauhaushalt deutlich höheren Veranschlagungen von Erhaltungsmitteln spiegeln sich somit unmittelbar auch im Erhaltungszustand der Brückenbauwerke des Landes wider.



Zudem ist festzustellen, dass für die Brückenbauwerke vermehrt die höheren Belastungsannahmen für Verkehrslasten (Nachweis der Brückenklasse) nachgewiesen werden können. Die Brücken können somit den zunehmend steigenden Anforderungen des Straßenverkehrs gerecht werden.

Für eine Gesamtbetrachtung der Entwicklung von Zustandsdaten der Brücken im Zuge von Kreisstraßen liegen aufgrund der unvollständigen Rückmeldungen der Landkreise keine auswertbaren Daten vor.

¹ Zustandsnote 1,0 bis 2,9 – sehr guter bis noch ausreichender Zustand
Zustandsnote 3,0 bis 4,0 – kritischer bis ungenügender Zustand

² (Die Angaben beziehen sich auf die Anzahl der Teilbauwerke. Ein Brückenbauwerk kann aus mehreren Teilbauwerken bestehen (TBW)).

2. Wie viele Brücken werden nach Kenntnis der Landesregierung nicht geprüft beziehungsweise wie viele Brücken wurden in den vergangenen zehn Jahren nicht überprüft?
 - a) In welchen Intervallen sollten Brücken regelmäßig geprüft werden?
 - b) Welche Gründe liegen vor, wenn Brücken nicht im geplanten Turnus geprüft werden?

Es gibt keine Brückenbauwerke im Zuge von Landesstraßen, die nicht geprüft oder in den letzten zehn Jahren nicht überprüft wurden. Aus den fristgerecht eingegangenen Rückmeldungen der Landkreise geht hervor, dass auch hier alle Brückenbauwerke geprüft worden sind.

Zu a)

Den Stand der Technik für die Prüfung von Ingenieurbauwerken definiert die DIN 1076 – Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung. In dieser Norm werden Intervalle zur regelmäßigen Bauwerksprüfung vorgegeben. Danach findet alle sechs Jahre eine sogenannte „Hauptprüfung“ statt, bei der alle Teile der Ingenieurbauwerke handnah, das bedeutet aus weniger als einem Meter Entfernung, zu prüfen sind. Dazwischen wird nach drei Jahren eine sogenannte „Einfache Prüfung“ durchgeführt. Zusätzlich findet jedes Jahr eine Besichtigung und zweimal im Jahr eine laufende Beobachtung am Bauwerk im Rahmen der Streckenkontrolle statt.

Zu b)

Wenn der Turnus der Brückenprüfungen für Brücken auf Landesstraßen verändert werden muss, sind in der Regel Gründe, wie Instandsetzungsarbeiten oder Sonderregelungen aufgrund des Bauwerkszustandes dafür ausschlaggebend. Der Zyklus der Bauwerksprüfungen soll dabei nicht erweitert werden, sondern im Bedarfsfall grundsätzlich verkürzt werden.

Seitens der Landkreise gab es hierzu keine Rückmeldungen.

3. Wer führt Brückenprüfungen auf den Landes- und Kreisstraßen nach Kenntnis der Landesregierung durch?
- a) Wie bewertet die Landesregierung die verfügbaren personellen und technischen Ressourcen bei den Ingenieurbüros?
 - b) Wie bewertet die Landesregierung die verfügbaren personellen und technischen Ressourcen in den zuständigen Verwaltungseinheiten?

Auf Landesstraßen werden die Bauwerksprüfungen durch Bauwerksprüftrupps durchgeführt. Dieses sind entweder die Bauwerksprüfer der Straßenbauverwaltung oder von diesen beauftragte Ingenieurbüros. Die Beobachtungen und Besichtigungen der Ingenieurbauwerke erfolgen durch die Straßenmeistereien.

In Auswertung der eingegangenen Rückmeldung der Landkreise werden die Hauptprüfungen an Bauwerken der Kreisstraßen grundsätzlich an Ingenieurbüros vergeben. Die einfachen Prüfungen werden teilweise auch durch die landkreiseigenen Brückenbauingenieure vorgenommen. Die Bauwerksbeobachtungen werden durch die zuständigen Kreisstraßenmeistereien durchgeführt.

Zu a)

Bei extern durchgeführten Prüfungen an Landesstraßen gelingt es bisher, sach- und fachkundige Ingenieurbüros im Rahmen von Ausschreibungen zu finden. Allerdings zeichnet sich seit einigen Jahren ab, dass die Kapazitäten der Ingenieurbüros aus Mecklenburg-Vorpommern an die Auslastungsgrenze stoßen, sodass vermehrt auch Ingenieurbüros aus anderen Bundesländern beauftragt werden. Die technischen Ressourcen der Ingenieurbüros werden als fortschrittlich und auf dem aktuellen Stand befindlich bewertet.

Zu b)

Der aktuelle Stellenbestand für Bauwerksprüfungen innerhalb der Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern wird als ausreichend betrachtet. Die Ausstattung und technischen Ressourcen in der Landesverwaltung konnten in den vergangenen Jahren verbessert werden.

4. Welche Brücken auf den Landes- und Kreisstraßen sind nach Kenntnis der Landesregierung sanierungsbedürftig (bitte nach Brücken, ihrer Zustandskategorie bzw. Zustandsnote, ihrem Errichtungsdatum sowie dem Datum der letzten betriebsrelevanten Baumaßnahme/Instandsetzung/Ertüchtigung/Sanierung aufschlüsseln)?

Der Begriff „Sanierung“ ist im konstruktiven Ingenieurbau nicht definiert. In der nachfolgenden Tabelle werden alle Brücken im Zuge von Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern angegeben, deren derzeitige Substanzkennzahl 2,5 und höher ist. Ein zeitnaher Bedarf für eine Instandsetzung oder Modernisierung ist ab einer Zustandsnote von 3,0 gegeben. Dies betrifft im Landesstraßenbereich aktuell 18 Teilbauwerke von insgesamt 302 Teilbauwerken (circa sechs Prozent).

Bauwerksname	Bau-jahr	letzte Bau-maßnahme	Art der Baumaßnahme	Substanz-kennzahl
L 1001, Unterführung der Maurine bei Schönberg	1951	2008	Instandsetzung Hauptbauteile	2,5
L 1003, Unterführung der Eisenbahn bei Grevesmühlen	1997	keine Angabe	keine Angabe	2,5
L 1006, Unterführung der Sude bei Lübtheen	1989	1997	Erneuerung Kappen, Geländer, Bodenverdichtung bei Widerlagern	2,5
L 1073, Unterführung des Elde-freilaufs in Neustadt/Glewe	1904	2000	Instandsetzung Überbau	2,5
L 1083, Unterführung des Roten Bach bei Klein Godern	1906	keine Angabe	keine Angabe	2,5
L 10, Unterführung der Tessenitz	2017	keine Angabe	keine Angabe	2,5
L 11, Unterführung des Kling-bach bei der Autobahnanschluss-stelle A 20 Kröpelin	2000	2009	Instandsetzung Abdichtung, Beläge	2,5
L 12, Unterführung des Reden-tiner Mühlenbach bei Hof Redentin	2008	keine Angabe	keine Angabe	2,5
L 14, Unterführung des Augraben bei Güstrow	1966	2012	Instandsetzung Guss-asphalt, Fugen, Fahrbahnübergangs-konstruktionen	2,5
L 19, Unterführung des Wehr-graben bei Siemersdorf	2004	keine Angabe	keine Angabe	2,5
L 192, Unterführung des Berthkegraben bei Berthke	2000	keine Angabe	keine Angabe	2,5
L 21, Unterführung der Uhlenbeek bei Flemendorf	1997	keine Angabe	keine Angabe	2,5

Bauwerksname	Bau- jahr	letzte Bau- maßnahme	Art der Baumaßnahme	Substanz- kennzahl
L 29, Dreifeldbrücke beim Fährhafen Mukran	1985	2000	Instandsetzung Überbau	2,5
L 29, Unterführung der Werks- bahn im Fährhafen Mukran	1997	keine Angabe	keine Angabe	2,5
L 29, Vierfeldbrücke beim Fährhafen Mukran	1985	1999	Instandsetzung an Teilen des Über- und Unterbaus	2,5
L 296, Ziegelgrabenbrücke (Stahlüberbau) in Stralsund	1936	1999	Erneuerung Überbau	2,5
L 11, Unterführung des Faulen Grabens in Bützow	1965	2007	Instandsetzung Überbau	2,7
L 23, Unterführung der Warbel in Gnoien	1925	2007	Instandsetzung Überbau	2,7
L 273, Unterführung der Bahn- strecke bei Klockow	2006	2016	Instandsetzung	2,7
L 37, Unterführung der Bahn- strecke bei Ziegenhorn	1995	2015	Instandsetzung Hauptbauteile	2,7
L 39, Unterführung der Kösterbeck bei Kessin	1964	2007	Instandsetzung Beton und Fugen	2,7
L 1011, Unterführung der Stepenitz bei Kirch Mummendorf	1964	1997	Instandsetzung	2,8
L 1072, Große Stahlbrücke in Ludwigslust	1971	2021	Instandsetzung Überbau	2,8
L 1073, Unterführung des Eldeumlauf in Neustadt-Glewe	1953	2021	Instandsetzung	2,8
L 11, Unterführung der Bahn- strecke bei Bützow	1991	2009	Teilinstandsetzung	2,8
L 13, Unterführung der Bahn- strecke in Schwaan	1984	2018	Instandsetzung Abdichtung, Beläge	2,8
L 17, Unterführung des Mühlbach in Güstrow	1982	2008	Instandsetzung	2,8
L 23, Unterführung der Recknitz bei Bad Sülze	1965	2009	Instandsetzung	2,8
L 31, Unterführung des Mühlgrabens bei Heidemühl	1967	2018	Instandsetzung	2,8
L 21, Umfahrung Meiningen- brücke (Vorlandbrücke) bei Bresewitz	2012	keine Angabe	keine Angabe	2,8
L 1004, Unterführung der Schilde bei Waschow	1905	1994	Instandsetzung	2,9
L 1041, Unterführung der Schaaale bei Boissow	1957	1998	Instandsetzung Überbau	2,9
L 1092, Unterführung des Neuen Kanals bei Fahrbinde	1977	2007	Instandsetzung Ausstattung	2,9

Bauwerksname	Bau- jahr	letzte Bau- maßnahme	Art der Baumaßnahme	Substanz- kennzahl
L 296, Strelasundbrücke (Stahlbrücke) in Stralsund	1963	2012	Instandsetzung Überbau	2,9
L 21, Umfahrung Meiningen- brücke (Behelfsbrücke) bei Bresewitz	2012	keine Angabe	keine Angabe	2,9
L 1004, Unterführung der Schaale bei Schaalmühle	1925	1993	Instandsetzung	3,0
L 1004, Unterführung der Schmaar bei Granzin	1870	1993	Instandsetzung Überbau	3,0
L 1009, Unterführung der Göwe bei Weberin	1859	keine Angabe	keine Angabe	3,0
L 11, Unterführung der Bresenitz bei Oldenstorf	1967	2012	Instandsetzung Abdichtung, Beläge	3,0
L 11, Unterführung eines Grabens in Bützow	1972	2006	Instandsetzung Abdichtung, Beläge	3,0
L 14, Unterführung der Schaalbeke bei Alt Diekhof	1963	2008	Instandsetzung	3,0
L 14, Unterführung der Steinhäger Bek bei Steinhagen	1880	2012	Instandsetzung Überbau	3,0
L 18, Unterführung der Recknitz bei Marlow	1957	keine Angabe	keine Angabe	3,0
L 20, Unterführung eines Grabens bei Dahmen	1949	2009	Instandsetzung	3,0
L 23, Unterführung der Recknitz bei Bad Sülze	1926	1996	Instandsetzung	3,0
L 296, Strelasundbrücke (Widerlager B) in Stralsund	1936	2011	Instandsetzung	3,0
L 296, Ziegelgrabenbrücke (Stahlüberbau 3) in Stralsund	1936	1999	Erneuerung Überbau	3,0
L 296, Ziegelgrabenbrücke (Klappbrücke) in Stralsund	1936	2004	Erneuerung Hochlagerriegel	3,0
L 1009, Unterführung des Moosterbachs bei Groß Pankow	1935	keine Angabe	keine Angabe	3,5
L 11, Unterführung der Eisenbahn bei Langhagen	1963	1994	Instandsetzung Unterbauten	3,5
L 11, Unterführung der Nebel bei Kuchelmiß	1907	2007	Instandsetzung Unterbauten	3,5
L 12, Hochbrücke Wismar	1970	2004	Instandsetzung	3,5
L 204, Unterführung am Krakower See bei Wadehäng	1963	2007	Instandsetzung Überbau	3,5

Für die Kreisstraßen liegt keine allumfassende Statistik vor.

5. Wie viel kostet nach Kenntnis der Landesregierung die Sanierung der Brücken auf den Landes- und Kreisstraßen (bitte nach Kosten insgesamt sowie je Brückenprojekt aufschlüsseln)?

Die im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Brückenprüfung festgestellten Schäden werden in einer Datenbank erfasst. Auf Basis dieser Informationen erstellt die Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern eine Erhaltungsbedarfsprognose für Brücken. Im Ergebnis dessen werden aus den im Datenbanksystem erfassten Schäden erforderliche Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen abgeleitet und Kosten für diese abgeschätzt. Die Kosten für Instandsetzungen und Modernisierungen an Brücken im Zuge von Landesstraßen belaufen sich dabei für den Zeitraum von 2021 bis 2035 auf circa 82 Millionen Euro.

Die Kosten für die in der Antwort zu Frage 4 benannten Maßnahmen an Brücken auf Landesstraßen mit einem Substanzwert ab 3,0 sind – soweit bereits ermittelt – in der nachfolgenden Tabelle mit den projektbezogenen Kostenschätzungen dargestellt.

Bauwerksname	geschätzte Maßnahmenkosten in Euro
L 1004, Unterführung der Schaale bei Schaalmühle	noch nicht bekannt
L 1004, Unterführung der Schmaar bei Granzin	800 000
L 1009, Unterführung der Göwe bei Weberin	2 100 000
L 11, Unterführung der Bresenitz bei Oldenstorf	500 000
L 11, Unterführung eines Grabens in Bützow	700 000
L 14, Unterführung der Schaalbeke bei Alt Diekhof	500 000
L 14, Unterführung der Steinhäger Bek bei Steinhagen	noch nicht bekannt
L 18, Unterführung der Recknitz bei Marlow	10 000 000
L 20, Unterführung eines Grabens bei Dahmen	800 000
L 23, Unterführung der Recknitz bei Bad Sülze	700 000
L 296, Strelasundbrücke (Widerlager B) in Stralsund	60 000
L 296, Ziegelgrabenbrücke (Stahlüberbau 3) in Stralsund	1 700 000
L 296, Ziegelgrabenbrücke (Klappbrücke) in Stralsund	1 850 000
L 1009, Unterführung des Moosterbachs bei Groß Pankow	250 000
L 11, Unterführung der Eisenbahn bei Langhagen	5 500 000
L 11, Unterführung der Nebel bei Kuchelmiß	1 120 000
L 12, Hochbrücke Wismar	1 700 000
L 204, Unterführung am Krakower See bei Wadehäng	1 500 000

Eine differenzierte Kostenabschätzung wurde im Zuge der Abfrage nur vom Landkreis Ludwigslust-Parchim übermittelt. Dieser erwartet Kosten für die Bauwerkserhaltung in Höhe von circa 35 Millionen Euro. Ein Teil dieser Mittel wird erst nach 2025 benötigt. Zu allen anderen Landkreisen liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Bauwerksname	geschätzte Maßnahmenkosten in Euro
Brücke über die Sude bei Gößlow	1 524 000
Brücke über den Ludwigsluster Kanal bei Ludwigslust	188 400
Brücke über die DB-Strecke Hamburg – Berlin in Strohkirchen	231 100
Brücke im Zuge der K 46 über die Löcknitz bei Polz	3 023 450
Brücke über den Strohkirchner Bach in Strohkirchen	73 500
Brücke über den Schwanheider Mühlenbach in Bickhusen	1 316 000
Brücke über die Sude in Garlitz	468 400
Brücke über die DB-Strecke Hamburg – Berlin bei Neese	256 500
Brücke über die Rögnitz in Niendorf	85 500
Brücke über die DB-Strecke Hamburg – Berlin bei Melkof, Teilbauwerk 1	181 500
Brücke über die DB-Strecke Hamburg – Berlin in Kuhlenfeld, Teilbauwerk 1	97 500
Brücke über den Ludwigsluster Kanal bei Tuckhude	50 200
Brücke im Zuge der K 127 über die Alte Elde bei Kuppentin	1 897 500
Brücke über die Rögnitz bei Glaisin	110 000
Brücke im Zuge der K 37 über den Vorfluter Graben 15 bei Neuhof	275 200
Brücke über den Ludwigsluster Kanal bei Leussow	99 400
Brücke über die Rögnitz bei Leussow	102 400
Brücke über den Mühlenzufluß in Neu Kaliß, Teilbauwerk 1	133 500
Brücke über den Elde-Rögnitz-Kanal in Glaisin	84 000
Brücke über den Krullengraben bei Hornkaten	84 000
Brücke über den Mühlenzufluß in Neu Kaliß, Teilbauwerk 2	91 500
Brücke im Zuge der K 15 über die Sude bei Besitz	217 000
Tunnel Trog West in Schwanheide, Teilbauwerk C	144 000
Tunnel Trog West in Schwanheide, Teilbauwerk B	144 000
Brücke über die Sude in Radelübbe	26 300
Brücke über den Ludwigsluster Kanal bei Klein Krams (Ausbau)	94 500
Brücke im Zuge der K 123 über die Löcknitz bei Karrenzin	265 700
Brücke im Zuge der K 116 über die obere Warnow bei Hof Grabow	1 208 650
Brücke über die DB-Strecke Dömitz – Wismar bei Uelitz	32 925
Tunnel Trog Süd in Jasnitz, Teilbauwerk B	12 750
Tunnel Trog Süd in Jasnitz, Teilbauwerk C	267 750
Brücke im Zuge der K 129 über die Elde bei Barkow	2 197 400
Brücke über die DB-Strecke Hamburg – Berlin bei Warlitz	216 000
Brücke im Zuge der K 129 über den Grenzbach bei Zarchlin	1 048 750
Tunnel Trog Süd in Grabow, Teilbauwerk B	123 850
Tunnel Trog Süd in Grabow, Teilbauwerk C	123 850
Brücke im Zuge der K 37 über die Alte Elde bei Krons Kamp	398 250
Brücke im Zuge der K 9 über die Schilde bei Döbbersen	949 650
Brücke über den Krullengraben in Menkendorf	47 000
Brücke über die Boize bei Gresse	5 000
Brücke im Zuge der K 104 über die Motel bei Langen Brütz	4 000
Brücke über den Kraaker Mühlenbach in Moraas	178 150
Brücke über den Klüßer Mühlenbach bei Kirch Jesar	115 500

Bauwerksname	geschätzte Maßnahmenkosten in Euro
Stützwand Nordwest (Wohnhaus) bei Melkof, Teilbauwerk 2	9 750
Stützwand Südwest (Holzhandel) in Kuhlenfeld, Teilbauwerk 2	1 800
Brücke im Zuge der K 68 über den Banzkower Kanal bei Goldenstädt	819 100
Brücke im Zuge der K 114 über die Warnow bei Gädebehn	31 000
Brücke im Zuge der K 110 über die Warnow bei Barnin	257 100
Brücke über die Neue Sude in Langenheide	210 600
Brücke im Zuge der K 46 über die Löcknitz bei Klein Schmölen	10 983 900
Brücke über die Schilde in Karft	48 200
Brücke im Zuge der K 121 über den Roten Bach bei Paarsch	1 070 100
Brücke im Zuge der K 132 über den Gehlsbach bei Wilsen	215 800
Brücke im Zuge der K 36 über den Graben 12 zwischen Tuckhude und Friedrichsmoor	1 170 700
Brücke im Zuge der K 125 über die Alte Elde bei Burow	327 100
Brücke über die Sude in Sudenhof	49 800
Brücke im Zuge der K 129 über den Grenzbach bei Zarchlin	214 625
Brücke im Zuge der K 121 über den Roten Bach bei Rom	45 700
Brücke über den Tessiner Grenzgraben in Tessin	59 600
Brücke über die Schaale bei Blücher	87 800
Brücke im Zuge der K 124 über die Mildenitz bei Dobbartin	41 000
Brücke über den Neuen Kanal in Jasnitz	49 000
Brücke über die Boize bei Schwartow	72 500
Brücke über die Schilde in Camin	23 500
Brücke über den Hoorter Bach bei Neu Zachun	39 000
Brücke über die Sude in Sandkrug	31 900
Brücke über die Boize in Lüttenmark	33 800
Brücke im Zuge der K 36 über den Banzkower Kanal in Tuckhude	706 100
Radwegbrücke über die Schmaar in Steegen	5 000
Brücke über den Schwanheider Mühlenbach in Nostorf	7 500
Stützwand Nordwest (Wohnhaus) in Kuhlenfeld, Teilbauwerk 3	145 500
Brücke über den Schwanheider Mühlenbach in Nostorf	6 900

6. Wie viele Bundesmittel hat Mecklenburg-Vorpommern seit 2015 über das „Sonderprogramm Brückenmodernisierung“ zur Sanierung von Brücken an Bundesfernstraßen für welche Bauprojekte abgerufen (bitte nach Projekt und Jahr aufschlüsseln)?

Über das „Sonderprogramm Brückenmodernisierung“ wurden im Bundeshaushalt die Haushaltstitel für den Erhalt der Bundesautobahnen beziehungsweise der Bundesstraßen aufgestockt.

In den Jahren von 2015 bis 2017 waren in den Erhaltungstiteln des Verfügungsrahmens für Mecklenburg-Vorpommern im Straßenbauhaushalt des Bundes die folgenden Mittel aus dem Sonderprogramm Brückenmodernisierung enthalten:

Jahr	Verfügungsrahmen in Euro
2015	3 738 000
2016	8 000 000
2017	14 000 000

Ab dem Jahr 2018 wurden die entsprechenden Aufstockungen der Titel in den Verfügungsrahmen nicht mehr explizit aufgeführt. Die Mittel wurden in den Jahren von 2015 bis 2017 für die folgenden Vorhaben verwendet:

- A 19 Ersatzneubau Brücke Petersdorfer See,
- B96a Ortsdurchfahrt Neubrandenburg, Erneuerung des Friedrich-Engels-Ring,
- B104 Brückenerneuerung Woldegker Straße in Neubrandenburg.

Zu beachten ist hierbei, dass sich nicht differenzieren lässt, welche Ausgaben aus den Mittelaufstockungen aus dem Sonderprogramm Brückenmodernisierung und welche Ausgaben aus den „regulären“ Ansätzen der Erhaltungstitel für die oben genannten Vorhaben finanziert wurden. Zudem wurden die Vorhaben jeweils auch aus anderen Haushaltstiteln finanziert.

7. Inwieweit werden Schäden heute bereits voll digital erfasst?

- a) Welche Systeme werden dabei hauptsächlich genutzt?
- b) Inwieweit werden für die genaue Verortung und Beschreibung der Schäden schon digitale Bauwerksmodelle im Rahmen der Anwendung der Methode Building Information Modeling (BIM) genutzt?

Direkt am Bauwerk werden Schäden durch das Bauwerksprüfpersonal grundsätzlich nur händisch erfasst. Im Anschluss werden alle Schäden in eine digitale Datenbank eingegeben und erfasst. Es besteht aber beispielsweise mittels Unterwassersonar die Möglichkeit, Schäden an Bauwerksteilen unter Wasser digital zu erfassen. Dieses Verfahren kam im Land bereits zur Anwendung.

Zu a)

Für die Schadenserfassung verwendet die Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern das System „Straßeninformationsbank Bauwerke“.

Zu b)

Digitale Bauwerksmodelle liegen für Bestandsbauwerke derzeit nicht vor.

8. Wie hoch ist landesweit nach Kenntnis der Landesregierung der wirtschaftliche Schaden aufgrund von schlechten Brückenzuständen (beispielsweise wegen Nichtbefahrbarkeit für schwere Transporte oder dergleichen)?

Der Landesregierung liegen dazu keine Erhebungen vor.

9. An wie vielen Tagen im Jahr war die Rügenbrücke wegen Baumaßnahmen/Instandhaltung/Ertüchtigung/Sanierung seit 2017 vollständig oder teilweise gesperrt (bitte nach Projekt/Grund und Jahr aufschlüsseln)?

Eine Statistik über die Sperrungen der Rügenbrücke wird in dem abgefragten Umfang nicht geführt. So ist die Angabe der Anzahl von Sperrungen erst ab 2019 verfügbar. Sofern Gründe für die Sperrungen dokumentiert wurden, sind diese aufgeführt.

Hauptgrund für Sperrungen sind Wartungsarbeiten. Wenn möglich werden die Wartungsarbeiten unter Teilsperren vorgenommen. Wenn die technischen Vorschriften der Arbeitssicherheit es nicht anders erlauben, müssen Wartungsarbeiten, wie beispielsweise der Austausch der Wechselverkehrszeichen über dem mittleren Fahrstreifen, unter Vollsperrung ausgeführt werden. Ein weiterer Grund für Sperrungen sind der Ersatz oder Reparaturen von Bauteilen der Brücke sowie Bauwerksprüfungen. Außerdem wird auf Bitten der Polizei bei Unfällen die Rügenbrücke teilweise oder voll gesperrt.

Jahr	Art und Anzahl der Sperrungen	Zeitraum	Grund der Sperrung
2017	keine Angaben	25.09. bis 30.09.2017	Wartungs- und Reparaturarbeiten
2018	keine Angaben	24.09. bis 28.09.2018	Wartungs- und Reparaturarbeiten Markierungsleuchten
2019	8 Vollsperrungen 27 Teilsperren	13.05. bis 15.05. 2019	Wartung Markierungsleuchten
		23.09. bis 26.09.2019	Wartung und Instandsetzung/Austausch Markierungsleuchten
2020	17 Vollsperrungen 21 Teilsperren	13.05. bis 14.05.2020	Wartung Markierungsleuchten
		03.08. bis 30.10.2020 (tageweise)	Instandsetzung an der Rügenbrücke
		23.09. bis 24.09.2020	Wartung und Instandsetzung/Austausch Markierungsleuchten

Jahr	Art und Anzahl der Sperrungen	Zeitraum	Grund der Sperrung
2021	10 Vollsperrungen 30 Teilsperungen	08.06. bis 10.06.2021	Wartungs- und Reparaturarbeiten
		22.09. bis 23.09.2021	Wartung und Instandsetzung/Austausch Markierungsleuchten
		11.10. bis 22.10.2021	Reparatur und Instandsetzung Verkehrsbeeinflussungsanlage
2022 (bis 20.06.2022)	5 Vollsperrungen 13 Teilsperungen	13.06. bis 17.06.2022	Reparatur und Instandsetzung Verkehrsbeeinflussungsanlage

10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Landesregierung der wirtschaftliche Schaden aufgrund von Baumaßnahmen/Instandhaltung/Ertüchtigung/Sanierung an der Rügenbrücke seit 2017?

Der Landesregierung liegen dazu keine Erhebungen vor.