

## Unterrichtung

Der Präsident  
des Niedersächsischen Landtages  
– Landtagsverwaltung –

Hannover, den 14.12.2011

### Haushaltsrechnung für das Haushaltsjahr 2009

#### Des Landes Brücken brauchen Geld!

**Beschluss** des Landtages vom 12.10.2011 (Nr. 36 der Anlage zu Drs. 16/4054)

Der Ausschuss für Haushalt und Finanzen nimmt die Auffassung des Landesrechnungshofs zur Kenntnis, dass der überproportionale Verlust an der Substanz und damit am Anlagevermögen der Ingenieurbauwerke im Zuge von Landesstraßen aufgehalten werden muss. Er erwartet von der Landesregierung, dass die Erhaltungsstrategien unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Landesrechnungshofs weiterentwickelt werden.

Über das Veranlasste ist dem Landtag bis zum 31.12.2011 zu berichten.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.12.2011

#### Vorbemerkung

In seinem Jahresbericht 2011 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung (Drucksache 16/3700) hat der LRH die Erhaltungsstrategie für die Ingenieurbauwerke der niedersächsischen Straßenbauverwaltung geprüft. Zu den Ingenieurbauwerken gehören neben den Brücken, Tunneln, Trog- und Stützbauwerken auch Lärmschutzwände, Verkehrszeichenbrücken und Regenrückhaltebecken.

#### Stellungnahme

Der Haushaltsansatz für den Landesstraßenbauplafond (Kapitel 08 20 Titelgruppe 61) ist in den Haushaltsjahren 2012/2013 auf 87,5 Mio. Euro angehoben worden (Ansatz 2011: 71,5 Mio. Euro).

Die Erhaltungsstrategie der Ingenieurbauwerke befindet sich in einer ständigen Weiterentwicklung. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hat den vom LRH kritisierten Rückstand bei den Brückenprüfungen nach DIN 1076 erheblich abgebaut und wird zukünftig verstärkt auf die Fristen der Bauwerksprüfungen achten. Durch das verwendete bundeseinheitliche Programm SIB-Bauwerke ist ein einheitliches Vorgehen innerhalb der NLStBV bereits gegeben. Zur Qualitätssteigerung werden darüber hinaus regelmäßig Dienstbesprechungen mit den Brückenbauingenieuren der regionalen Geschäftsbereiche durchgeführt. Dabei werden aktuelle Fälle besprochen, um ein einheitliches Handeln innerhalb der NLStBV sicherzustellen. Mit der Einführung eines edv-gestützten Bauwerkmanagements, das das Bundesverkehrsministerium derzeit entwickelt, wird in naher Zukunft auch für die 2 127 Ingenieurbauwerke des Landes ein modernes Erhaltungsmanagement zur Verfügung stehen.

Bei der Bauwerksprüfung wird jeder Schaden hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Standsicherheit, die Verkehrssicherheit und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks beurteilt. Die daraus ermittelte Zustandsnote beschreibt den Schädigungsgrad eines Ingenieurbauwerkes von 1,0 (sehr gut) bis 4,0 (ungenügend).

Auf dieser Grundlage hat die NLStBV ihre Erhaltungsstrategie nochmals klar definiert: Kurzfristig sollten keine Bauwerke mit einer Zustandsnote über 3,5 sowie langfristig keine Bauwerke mit einer Zustandsnote über 3,0 zugelassen werden. Des Weiteren sollten im Straßennetz keine Bauwerke

mit Lastbeschränkungen vorhanden sein, d. h. die schnelle Wiederherstellung einer uneingeschränkten Nutzung wird angestrebt.

Bei der Aufnahme und Dringlichkeitsreihung im Bauprogramm werden darüber hinaus Lage und Bedeutung des Bauwerkes im Straßennetz berücksichtigt.