

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/5157 –**

### **Zustandskategorien schadhafter Bahnbrücken**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Die Bundesregierung fügte ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage „Zustand der Eisenbahnbrücken in Sachsen“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/1853 eine Anlage mit einem Auszug aus einer internen Richtlinie der Deutschen Bahn AG bei. Darin sind vier Kategorien benannt. Aus der genannten Antwort geht hervor, dass alle Brücken, bei denen Sanierungsbedarf festgestellt wurde, in eine der Kategorien eingeteilt werden.

Nach Informationen der Fragesteller sieht die Deutsche Bahn AG selbst bei Brücken der Kategorie 4 keinen akuten Handlungsbedarf. Die Zustandskategorie 4 ist definiert als „Gravierende Schäden am Bauwerk, welche die Sicherheit nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich“. Die Bahn begründet das – ebenfalls nach Informationen der Fragesteller – damit, dass die Brücken noch standsicher seien.

#### **Vorbemerkung der Bundesregierung**

Gemäß § 4 Absatz 3 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind die Eisenbahnen verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebs-sicherem Zustand zu halten. Dies schließt auch die Verantwortung für Instandhaltung, Instandsetzung und bedarfsgerechte Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur ein.

Die Instandhaltung und Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur gehört zum unternehmerischen Verantwortungsbereich der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Hierzu wird auf die Entscheidungen des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Abgrenzung der Zuständigkeiten Bund, Deutsche Bahn AG bzw. Länder infolge der Bahnreform (Anlage 1 auf Bundestagsdrucksache 13/6149), die in der 194. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Oktober 1997 angenommen wurde, sowie zur Stärkung des parlamentarischen Fragerechts (Bundestagsdrucksache 16/8467) verwiesen.

1. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung die tatsächliche Folge der Einstufung einer Brücke in die Kategorie 1?
2. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung die tatsächliche Folge der Einstufung einer Brücke in die Kategorie 2?
3. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung die tatsächliche Folge der Einstufung einer Brücke in die Kategorie 3?
4. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung die tatsächliche Folge der Einstufung einer Brücke in die Kategorie 4?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) teilt auf Anfrage mit, dass bei der Begutachtung einer Brücke durch den Fachbeauftragten für Ingenieurbauwerke Schäden vor Ort aufgenommen und anschließend in einem EDV-System dokumentiert werden. Abschließend werde eine Zustandsbeurteilung auf Grundlage von Schadensbildern mit einer Prognose der weiteren Zustandsentwicklung abgegeben.

Die Zustandskategorien stellen eine technische bzw. wirtschaftliche Gesamtbewertung des Zustands der Bauwerke dar. Darauf basierend werde eine Instandsetzung bzw. Sanierung oder Erneuerung, je nach Schadensart und -umfang individuell nach jeweiligem Bedarf, unter der Betrachtung der wirtschaftlichen Aspekte, gewählt. Eine pauschale Festlegung von Maßnahmen anhand der Zustandskategorien bestehe nicht.

5. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung einen festgelegten Zeitplan, nach dem Sanierungen der Brücken in den unterschiedlichen Kategorien vorgenommen werden (bitte nach den einzelnen Kategorien aufschlüsseln)?

Auf Anfrage teilt die DB AG folgendes mit:

Jede Brücke sei mit ihrer Bauweise, eingesetzten Werkstoffen und Abmessungen ein Unikat. Zudem werde die Alterung des Bauwerks durch viele weitere Faktoren wie Standortumgebung, Witterung, Achslasten usw. beeinflusst. Eine Instandsetzung bzw. Sanierung erfolge je nach Schadensart und -umfang individuell nach jeweiligem Bedarf.

Die Erfassung des Ist-Zustandes und eine frühzeitige Schadenserfassung seien im betreffenden EDV-System hinterlegt. Die DB AG könne zu jedem vorhandenen Mangel eine Aussage zur Stand-, Betriebs- und Verkehrssicherheit machen. Jeden Mangel bewerte die DB AG mit einer „Schadstufe“. Die Mängel seien Bestandteil der Gesamtbewertung des Bauwerks mittels Zustandskategorien. Des Weiteren könne die Priorität des jeweiligen Mangels (wie z. B. akute Gefährdung, akute Betriebsbeeinflussung, Folgegefahr usw.) dokumentiert werden.

Einen nach den Kategorien fest vordefinierten Zeitplan für die einzelnen Brückensanierungen gebe es nicht. Jedoch erlaube ein übergeordneter Plan zur Umsetzung von Instandhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Schadenskategorien eine grobe Abschätzung, wann und in welchem Umfang in der Summe Sanierungsarbeiten zu erwarten seien.

6. Warum wird nach Kenntnis der Bundesregierung eine Unterteilung in vier Kategorien vorgenommen, wenn ein unmittelbarer Handlungsbedarf bei Kategorie 4 nicht angenommen wird?

Gemäß der Stellungnahme der DB AG stellen die Zustandskategorien mit den abgegebenen Prognosen bezüglich der Zustandsentwicklung eine technische bzw. wirtschaftliche Gesamtbewertung des Zustands der Bauwerke dar. Die Regelplanung einer Brücke bis zur Inbetriebnahme betrage rund sieben Jahre, heißt es in der Stellungnahme. Daher seien die Kenntnisse des Ist-Zustands und der Zustandsverschlechterung über die Lebenszeit jedes Bauwerks, unterteilt in verschiedene Kategorien, für eine strategische Gesamtplanung von ggf. erforderlich werdenden Ersatzbauwerken grundlegend.

7. In welchen zeitlichen Abständen finden nach Kenntnis der Bundesregierung Überprüfungen des Zustandes der gelisteten Brücken der unterschiedlichen Kategorien statt (sofern es Abweichungen gibt, bitte nach den einzelnen Kategorien und/oder Gründen für die Abweichungen aufschlüsseln)?

Gemäß der bauaufsichtlich eingeführten internen Richtlinie 804.8001 „Inspektion von Ingenieurbauwerken“ der DB AG wird die Inspektion in folgende Arten mit gestaffelten Fristen für die Regelinspektionen unterschieden:

- Überwachung – jährlich,
- Untersuchung – alle drei Jahre (um drei Jahre versetzt zur Begutachtung; entsprechend DIN 1076 – Einfache Prüfung),
- Begutachtung – alle sechs Jahre (entsprechend DIN 1076 – Hauptprüfung),
- Sonderinspektion bei besonderen Erfordernissen (als Untersuchung oder Begutachtung).

Die Durchführung der Inspektion der Brücken erfolgt nach Angaben der DB AG im Rahmen der Wartungsplanung. Nur im Rahmen der Begutachtung wird eine Zustandskategorie festgelegt.

8. Durch wen wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Überprüfung der Brücken durchgeführt?

Die DB AG teilt auf Anfrage mit, dass die Untersuchung in der Regel durch den jeweils zuständigen Anlagenverantwortlichen erfolge. Der Fachbeauftragte für Ingenieurbau mit seinem Prüfrupp führe die Begutachtungen durch.

Fachbeauftragte seien entsprechend qualifizierte Ingenieure, die nach Prüfung der Voraussetzungen durch ein fachtechnisches Gremium zugelassen würden.

9. Ab wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung ein Ersatzneubau einer Brücke der Kategorie 4 für erforderlich gehalten?

Nach Auskunft der DB AG stellt die Zustandsnote 4 einen regulären Teil im Lebenszyklus dar. Dies habe sich im Rahmen eines Projektes auf Basis der Systemdaten grundsätzlich bestätigt.

Aus diesem Grund sei durch die Verantwortlichen eine Abwägung der Instandhaltungsbedarfe vor dem Hintergrund einer Verlängerung der Nutzungsdauer und der Qualität durchzuführen. Für die Brücken mit Zustandsnote 4 müsse eine Planung oder ein Konzept zum weiteren Umgang mit dem Bauwerk vorhanden sein.

10. Wer entscheidet nach Kenntnis der Bundesregierung über den Zeitpunkt eines Ersatzneubaus einer Brücke der Kategorie 4?

Die DB AG teilt hierzu mit, dass die Entscheidungen über zeitliche Einordnungen von Brückenerneuerungen in „Entscheidungskonferenzen“ fielen, die regelmäßig in den jeweiligen Regionalbereichen stattfänden. In der Regel nahmen daran die Anlagenverantwortlichen, die regionalen Vertreter für Anlagenplanung und für Planung und Steuerung sowie beratend die Fachbeauftragten für Ingenieurbauwerke teil.

11. Gilt die interne Richtlinie, aus der die Zustandskategorien hervorgehen, nach Kenntnis der Bundesregierung nur für Brücken oder auch für andere Bauwerke der Deutschen Bahn AG, und wenn ja, für welche?

Die Richtlinie 804.8001 „Inspektion von Ingenieurbauwerken“ gilt grundsätzlich für folgende Ingenieurbauwerke:

- „Eisenbahnüberführungen“, dazu zählen alle Brücken (Stützweite ab 2 m), die dazu bestimmt sind, Eisenbahnverkehr zu überführen.
- „Überbauungen von Betriebsanlagen“, dazu zählen alle Bauwerke (gemäß Ril 804.8001A1), die über die Bahn führen und keine Eisenbahnlasten tragen, sowie in offener Bauweise erstellte Tunnel etc. und
- „sonstige Ingenieurbauwerke“, dazu zählen z. B. Überdachungen, Bahnsteige, Rampen, Bühnen, Schallschutzwände, Maste usw.

Jedes Ingenieurbauwerk ist für die Inspektion als „Buch-“ oder „Heftbauwerk“ eingestuft. Nur für die als Buchbauwerke eingestuften Ingenieurbauwerke werden Begutachtungen durchgeführt und eine Zustandskategorie festgelegt. Brücken sind grundsätzlich Buchbauwerke. Des Weiteren wird die Zustandsbewertung bei Tunneln gemäß Richtlinie 853.8001 und für Erdbauwerke und geotechnische Bauwerke nach Richtlinie 836.8001 durchgeführt.