

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Michael Groß, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Petra Hinz (Essen), Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Rita Schwarzelühr-Sutter, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Zustand und Sanierungsbedarf der Brücken im Bundesfernstraßennetz**

Ein guter Erhaltungszustand der Straßen und Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen ist eines der zentralen Investitionsziele im Rahmen des Verkehrsinvestitionshaushalts des Bundes und des nächsten Bundesverkehrswegeplanes. Neuere Erkenntnisse über den Zustand der ca. 38 800 Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen geben Anlass zur Sorge und erfordern künftig deutlich höhere Investitionen in den Erhalt und die Sanierung der Substanz. Der volle Umfang der Schäden und der damit zusammenhängende künftige Reinvestitions- und Sanierungsbedarf sind mitentscheidend für die Investitionen und Prioritätensetzung sowie vorhandene Netzentwicklung im Rahmen des zukünftigen Bundesverkehrswegeplanes. Mögliche Nutzungseinschränkungen auf den betroffenen Brücken wie Tonnagenbeschränkungen, Sperrungen von Fahrspuren, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote für Lkw etc. haben Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsnetz und den Verkehrsfluss im Netz, insbesondere im übergeordneten Bundesfernstraßennetz – also bei Autobahnen, Autokraftstraßen und vierspurigen Bundesstraßen.

Nach dem letzten Verkehrsinvestitionsbericht 2010 wurden von den Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen 1,7 Prozent mit der schlechtesten Zustandsnote ( $\geq 3,5$ ) „ungenügender Bauwerkszustand“ und 12,1 Prozent mit einem „nicht ausreichende[n] Bauwerkszustand“ (Zustandsnote 3,0 bis 3,4) bewertet.

Zusätzlich zu diesen Bewertungen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung laut dem Verkehrsinvestitionsbericht 2010 „[m]it den Straßenbauverwaltungen der Länder [...] eine Strategie entwickelt“, um das Ausmaß und die Kosten der Brückensanierung näher zu bestimmen. Dazu wurden bzw. werden vordringlich die als Mehrfeldbauwerke mit Stützweiten von über 30 Metern (Baujahr 1960 bis 1985) erstellten Spannbetonbrücken untersucht mit einem Fokus auf die vor 1980 gebauten Talbrücken, bei denen in den damaligen Lastfallannahmen die Klimaerwärmung noch nicht berücksichtigt wurde. Mit den Ländern wurde eine Dringlichkeitsreihung innerhalb dieser Kategorie nach einem abgestimmten Kriterienkatalog vereinbart, bei dem auch die Verkehrsbedeutung und -belastung der Strecke, die Zusammenfassung mit Streckenbaumaßnahmen und die Bildung von Korridoren eine Rolle spielten. Nach den Untersuchungsergebnissen wurde mit Blick auf die Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit für jedes Bauwerk entschieden, ob es weiterhin den Verkehrsanforderungen mit dem geforderten Sicherheitsniveau genügt oder ob Verstärkungen bzw. Erneuerungen notwendig sind.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele und welche Brücken im Zuge der Bundesautobahnen und vierspurigen Bundesstraßen fallen laut der Erhebung der Bestands- und Zustandsdaten in die Kategorie  $\geq 3,5$  (umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung ist erforderlich), die auf Bauwerksmängel der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit zurückzuführen ist (bitte konkrete Einzelangaben und eine Auflistung der Bauwerke mit der Beschreibung des Brückentyps und der Lage im Netz machen)?
2. Bei welchen Brücken im Zuge der Bundesautobahnen und vierspurigen Bundesstraßen ist mit dem Stichtag 1. November 2012 aufgrund der höheren Belastung infolge des enorm angestiegenen Schwerlastverkehrs über eine gängige Instandsetzung hinaus eine Verstärkung oder ein Ersatzneubau notwendig (bitte um konkrete Auflistung der Bauwerke mit der Beschreibung des Brückentyps und Nennung der Lage an den Bundesautobahnen und vierspurigen Bundesstraßen)?
3. Wie hoch ist die aktuelle Schätzung des finanziellen Erhaltungs- und Sanierungsbedarfs der in der Antwort zu Frage 2 aufgezählten Brücken im Bundesautobahnnetz und an vierspurigen Bundesstraßen in den nächsten zehn bzw. 15 Jahren?
4. Wie hoch ist der Investitionsbedarf für die Sanierung aller Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen in den nächsten zehn bzw. 15 Jahren (bitte Einzelangaben nach Bundesländern machen und die Gesamtsumme nennen)?
5. Wie hoch sind die laufenden und geplanten Ausgaben für die Erhaltung und Sanierung der Brücken durch den Bund im laufenden Haushaltsjahr 2012 und in den Jahren 2013 bis 2015 als Teil der Erhaltungsinvestitionen des Bundes?
6. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der zunehmenden Tendenz, dass die Bundesländer Haushaltsmittel des Bundes für Erhaltungsinvestitionen bei den Bundesfernstraßen zu Gunsten von Aus- und Umbaumaßnahmen umwidmen, und nach welchen Kriterien stimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dieser Umwidmung zu?

Berlin, den 28. November 2012

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**