

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Lutze, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/3480 –**

Brückenmodernisierung an Bundesautobahnen

Vorbemerkung der Fragesteller

Fast 40 000 Brücken in Deutschland befinden sich in der Bau- bzw. Unterhaltungslast des Bundes, fast 28 000 davon im Netz der Bundesautobahnen, wovon 20 693 Teilbauwerke im Zuge einer Bundesautobahnstrecke bestehen, also direkt durch mehrstreifigen Autoverkehr belastet werden (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?__blob=publicationFile, S. 3).

Auf dem sogenannten 1. Brückengipfel des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) am 10. März 2022 wurde verkündet, dass im Netz der Bundesautobahnen „etwa 4 000 Brückenbauwerke ermittelt (wurden), die modernisierungsbedürftig (seien)“, wovon „bereits 1 300 Bauwerke in Bearbeitung“ seien. Zudem habe sich die „Autobahn GmbH (...) das Ziel gesetzt, schrittweise die Zahl der fertig modernisierten Brücken von bisher 200 auf 400 Brücken pro Jahr zu erhöhen. Ziel ist es, in weniger als zehn Jahren alle rund 4 000 Brücken des Brückenmodernisierungsnetzes zu verstärken oder zu erneuern“ (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/zukunftspaket-leistungsfaeheige-autobahnbruecken.pdf?__blob=publicationFile).

Neben der Prüfung, ob eine Brücke saniert oder ersetzt werden muss, wird geprüft, welche der folgenden Genehmigungen nach § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) für die jeweiligen Planverfahren erforderlich sind, eine Planfeststellung mit Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach den Absätzen 1 bis 5, eine Plangenehmigung nach Absatz 6, die nach Bundesfernstraßengesetz § 17b mit oder ohne UVP durchgeführt werden kann. In den in § 74 Absatz 7 VwVfG skizzierten Ausnahmefällen einer „unwesentlichen Bedeutung“ kann sowohl auf Planfeststellung als auch auf eine Plangenehmigung verzichtet werden.

1. Wie viele Planverfahren für die Sanierung bzw. den Ersatz von Brücken, die in der Bau- bzw. Unterhaltungslast des Bundes liegen, wurden in den Jahren 2011 bis 2021 beantragt?
 - a) Wie viele dieser Anträge wurden genehmigt (bitte getrennt nach Bundesländern, Art der Ertüchtigung [Sanierung oder Ersatzneubau], Jahr und Art der Genehmigung [Planfeststellungsverfahren, Plangenehmigung mit oder ohne UVP] sowie Straßenkategorie [Autobahn bzw. Bundesstraße] angeben)?
 - b) Wie viele Anträge wurden als sogenannte Fälle unwesentlicher Bedeutung gemäß § 74 Absatz 7 VwVfG beantragt (bitte getrennt nach Bundesländern, Art der Ertüchtigung [Sanierung oder Ersatzneubau], Jahr und Straßenkategorie [Autobahn bzw. Bundesstraße] angeben)?
 - c) Wie viele Anträge wurden als sogenannte Fälle unwesentlicher Bedeutung gemäß § 74 Absatz 7 VwVfG bewilligt (bitte getrennt nach Bundesländern, Art der Ertüchtigung [Sanierung oder Ersatzneubau], Jahr und Straßenkategorie [Autobahn bzw. Bundesstraße] angeben)?
 - d) Bei wie vielen der Ersatzbauten wurde jeweils ein
 - Ersatz als Wiederaufbau (1 : 1-Ersatz),
 - Ersatzneubau mit konstruktiven Anpassungen,
 - Ersatzneubau mit baulicher Erweiterung,
 - Ersatzneubau bzw. Erweiterungsbau im Rahmen des Ausbaus des jeweiligen Straßenabschnittesgenehmigt?

Die Fragen 1 bis 1d werden gemeinsam beantwortet.

Über von den Straßenbauverwaltungen der Länder bis zum 1. Januar 2021 oder der Autobahn GmbH des Bundes bei den jeweils zuständigen Behörden beantragten Baurechtsverfahren liegen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) keine zusammenhängenden Daten vor.

2. Bei wie vielen der vom BMDV ermittelten 4 000 dringlich zu modernisierenden Brückenbauwerke an Bundesautobahnen soll nach derzeitigem Stand
 - a) eine Sanierung erfolgen, oder ist
 - b) ein Ersatzneubau angezeigt?
3. Bei wie vielen dieser Ersatzneubauten (Frage 2b) soll ein
 - a) Ersatz als Wiederaufbau (1 : 1-Ersatz),
 - b) Ersatzneubau mit konstruktiven Anpassungen,
 - c) Ersatzneubau mit baulicher Erweiterung,
 - d) Ersatzneubau bzw. Erweiterungsbau im Rahmen des Ausbaus des jeweiligen Straßenabschnitteserfolgen?

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Bei der Brückenmodernisierung wird übergreifend geplant, indem bestimmte Autobahnkorridore festgelegt wurden, die für den Gesamtverkehr in Deutschland besonders bedeutsam sind und vordringlich bearbeitet werden. Aus diesen Korridoren entsteht ein vordringliches Netz an Autobahnabschnitten, das Brückenmodernisierungsnetz mit etwa 4 000, prioritär zu bearbeitenden Brückenteilbauwerken.

Im Rahmen der Brückenmodernisierung werden die Brücken nachgerechnet und statisch beurteilt. Auf dieser Grundlage ist zu entscheiden, ob je nach technischer Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit Maßnahmen wie Instandsetzung, Verstärkung oder Ersatzneubau erforderlich werden.

4. Bei wie vielen dieser Brückenbauwerke (Frage 2) soll
- ein Planfeststellungsverfahren,
 - eine Plangenehmigung mit UVP,
 - eine Plangenehmigung ohne UVP durchgeführt werden, oder
 - die Sanierung als Fall unwesentlicher Bedeutung beantragt werden?
- Erfolgt bei den vom BMDV ermittelten 4 000 dringlich zu modernisierenden Brückenbauwerken an Bundesautobahnen eine weitere Priorisierung?
- Wenn ja, inwiefern, und anhand welcher Kriterien?
- Wenn nein, warum nicht?

Neben der verkehrlichen Priorisierung durch die Definition des Brückenmodernisierungsnetzes wurde der Traglastindex genutzt, um die Priorisierung auf Bauwerksebene weiter fortzuschreiben. Für die Bauprogramme der jeweiligen Niederlassungen der Autobahn GmbH des Bundes ist es darüber hinaus erforderlich, die Anforderungen von Brückenmodernisierung, Fernstraßenausbau und Erhaltungsmaßnahmen von Bauwerken und Strecke miteinander zu koordinieren. Vorrangige Streckenabschnitte mit einem hohen Anteil an Bauwerken mit Traglastindex (IV und V) und entsprechendem Bauwerkszustand werden deshalb mit Erweiterungsabschnitten des Fernstraßenausbaugesetzes kombiniert.

Aufgrund der Wechselwirkungen mit den weiteren Gewerken, Betroffenheiten und Belangen sind für den Planungszeitraum der nächsten zehn Jahre noch keine Auskünfte zu den jeweiligen Genehmigungsverfahren möglich.

5. In welcher Form wird das BMDV den Deutschen Bundestag regelmäßig über die Fortschritte bei der Modernisierung der vom BMDV ermittelten 4 000 dringlich zu modernisierenden Brückenbauwerke an Bundesautobahnen informieren?
- Wird das BMDV dabei auch darlegen, warum eine Entscheidung, ob eine Sanierung oder ein Ersatzbauwerk angezeigt ist, darlegen (bitte begründen)?
 - Wird das BMDV dabei auch darlegen, welcher Art (vgl. Frage 3a bis 3d) erfolgt (bitte begründen)?
 - Wird das BMDV dabei auch darlegen, welches Genehmigungsverfahren (vgl. Frage 4a bis 4 d) angewendet wird, und jeweils warum (bitte begründen)?

Die Fragen 5 bis 5c werden gemeinsam beantwortet.

Das BMDV berichtet jährlich dem Deutschen Bundestag über den Sachstand zur Brückenmodernisierung. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des BMDV verwiesen (abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strasse/Bruecken-Tunnel/bruecken-tunnel.html>).

6. Wie viele Brücken an Bundesstraßen sind in den nächsten zehn Jahren und insgesamt modernisierungsbedürftig mit welchen geschätzten Gesamtkosten?
 - a) In welchen Schritten und bis zu welchem Jahr wird der notwendige Sanierungsbedarf an Bundesstraßenbrücken ermittelt und abgearbeitet?
 - b) Welche Gesamtkosten fallen dafür voraussichtlich in den nächsten zehn Jahren an?
 - c) Wie hoch ist dabei der Anteil von notwendigen Ersatzneubauten (in Prozent aller zu sanierenden Brücken an Bundesstraßen und absolut)?

Die Fragen 6 bis 6c werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des BMDV verwiesen (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?__blob=publicationFile).

7. Welche Schritte wird die Bundesregierung unternehmen, um die Belastung der Brücken an Bundesfernstraßen durch den zunehmenden Verkehr zu reduzieren und so präventiv einem weiteren Anstieg des Modernisierungsbedarfes vorzubeugen?
8. Wie soll insbesondere die Belastung der Brücken durch den Schwerlastverkehr reduziert werden?
 - a) Welche Präventivmaßnahmen verfolgt die Bundesregierung diesbezüglich?
 - b) Wie sollen insbesondere Überladungen oder falsche Beladungen zukünftig unterbunden werden, und ist beabsichtigt, zusätzliches Personal einzustellen, um die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben besser zu kontrollieren und durchzusetzen (bitte begründen)?

Die Fragen 7 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Durch die Verlagerung von insbesondere Großraum- und Schwertransporten (GST) von der Straße auf Wasserstraße und Schiene und eine Umsetzung des bereits geltenden Rechts (§ 29 Absatz 3 StVO Prüfpflicht der alternativen Verkehrsträger) kann die Belastung der Brücken an Bundesfernstraßen reduziert werden. Mit der Verlagerung von GST auf die Wasserstraße und Schiene wird nicht nur die Straßeninfrastruktur entlastet, sondern auch der Klimaschutz vorgebracht.

Durch die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr wird Güterverkehr von der Straße auf die klima- und umweltfreundliche Schiene verlagert. Insbesondere der Einzelwagenverkehr auf der Schiene wird als Alternative zum Straßengüterverkehr durch die Reduzierung der Anlagenpreise im Schienengüterverkehr gefördert.

Der Masterplan Binnenschifffahrt enthält Maßnahmen zur Stärkung der Binnenschifffahrt, um den Anteil der Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt am Modal Split signifikant zu erhöhen. Die Bundeswasserstraßen verfügen über enorme Kapazitäten auch für den Schwerverkehr. Da für den Großraum- und Schwerverkehr (GST) die erforderliche Abladetiefe auf der Wasserstraße nur gering ist, kann auch GST bei Niedrigwasser transportiert werden.

Die Maßnahmen aus dem Schlussbericht „Verlagerung von GST von der Straße auf den Wasserweg und Schiene“ des BMDV (abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/WS/schlussbericht-klimaschutz-sofortprogram>

m.html) werden schrittweise umgesetzt. Um die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt im Genehmigungsverfahren sichtbar und leichter zugänglich zu machen, werden Bundeswasserstraßen und Häfen in das Genehmigungssystem für Großraum- und Schwertransporte VEMAGS (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte) eingebunden. Das BMDV führt aktuell die erstmalige Erhebung der Übergabepunkte an Bundeswasserstraßen (private und öffentliche Häfen, temporäre Umschlagstellen und Ersatzübergangsstellen) vor. Damit werden erstmals die Bundeswasserstraßen sowie die Häfen inkl. weiterer, für den Umschlag von GST relevanter Attribute in einem Kartenlayer im VEMAGS ab 2023 sichtbar. Dabei werden auch die wesentlichen Informationen der Schiene berücksichtigt. Sowohl für den Antragsteller von GST als auch für die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden wird dadurch die bei Transportentfernungen von mehr als 250 km vorgeschriebene qualifizierte Prüfung des alternativen Verkehrsweges Wasserstraße einfacher.

Nach Vorlage der digitalen Informationen der Übergabepunkte der Bundeswasserstraße in VEMAGS soll eine vorgeschaltete Beratungs- und Prüfstelle in bundeseigener Verwaltung in einem Piloten beurteilen, ob die Nutzung von Wasserstraße und Schiene möglich ist. Ziel ist eine Verschlankung bzw. Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens und die Umsetzung des geltenden Rechts mit Hilfe einer weitgehend automatisierten Vorprüfung. Durch den Vor- und Nachlauf auf der Straße wird das Genehmigungsverfahren deutlich verkürzt, da nur noch wenige Behörden zu beteiligen sind. Außerdem ist vorgesehen, dass für den Vor- und Nachlauf auf festgelegten Mikrokorridoren auf der Straße nur noch eine Anzeigepflicht statt einer Genehmigung erforderlich ist.

