

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Bilanz des Brückengipfels für 2022

Das Straßenverkehrsnetz – und insbesondere das Fernstraßennetz – trägt sprichwörtlich die moderne Mobilität und Versorgungssicherheit in Deutschland und ist folglich eine Infrastruktur von enormer Bedeutung. Dabei sind moderne Brücken ein wesentlicher Bestandteil. Die Belastungen durch den zunehmenden Verkehr und höhere Achslasten im Schwerlastverkehr haben in den letzten Jahren stetig zugenommen, sodass neue Anforderungen an den Bau und die Qualitätssicherung entstanden sind (<https://www.autobahn.de/die-autobahn/projekte/detail/ersatzneubau-talbruecke-rahmede>). Die Bundesregierung hat vor diesem Hintergrund auf ihrem Brückengipfel am 10. März 2022 die Absicht bekräftigt, Maßnahmen einzuleiten und diese zügig und bürgerfreundlich umzusetzen (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/009-wissing-brueckengipfel.html?nn=12830>). Dabei bekräftigte der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing, künftig 400 Brücken im Jahr zu sanieren.

Die Bewältigung dieser Aufgabe hängt jedoch nach Auffassung der Fragesteller nicht nur von der Bundesregierung und der Autobahn GmbH ab, sondern insbesondere auch von den Unternehmen der Bauindustrie. Die Unternehmen schaffen mit ihrer Expertise und Fachkompetenz die Grundlage für moderne, leistungsfähige, effiziente und nachhaltige Mobilität. Diese sind darauf angewiesen, ihre Kalkulations-, Planungs- und Baukapazitäten verlässlich, mittel- und langfristig gestalten zu können. Andernfalls muss aufgrund der hohen Anzahl an noch offenen Ausschreibungen mit Verzögerungen bei den Bauarbeiten gerechnet werden.

Im Ausschreibungsgeschehen der Autobahn GmbH spiegelt sich nach Ansicht der Fragesteller das ambitionierte Vorhaben nicht wider, innerhalb der nächsten Jahre die Zahl der Modernisierungsarbeiten an Ersatzneubauten stufenweise von ca. 150 auf 400 zu erhöhen. Die Vergabepattform der Autobahn GmbH listet aktuell (Stand: 22. November 2022, vgl. <https://vergabe.autobahn.de/NetServer/>) fünf Ausschreibungen zu Bauarbeiten für Brückenersatzneubauten. In Summe waren auf diesem Portal im laufenden Jahr ca. 20 Ausschreibungen bezüglich Ersatzneubauten zu entnehmen. Weitere Ausschreibungen für Ersatzneubauten von Autobahnbrücken finden sich aktuell nur auf den Vergabepattformen der Länder Nordrhein-Westfalen und Bayern.

Offen ist damit aus Sicht der Fragesteller, ob das Brückenbauprogramm der Bundesregierung, das im Nachgang des Brückengipfels verkündet wurde, sowohl den eigenen Ansprüchen der Bundesregierung Rechnung trägt als auch den Ansprüchen, die von Politik und Gesellschaft an sie gestellt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchem Stadium von Planung bis Umsetzung befinden sich die im Brückengipfel am 10. März 2022 angekündigten Maßnahmen im Rahmen des Zukunftspakets leistungsfähige Autobahnbrücken (vgl. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/zukunftspaket-leistungsfae-hige-a-utobahnbruecken.pdf?__blob=publicationFile)?
2. Wie erfolgt die Modernisierung in der angekündigten „sinnvollen und strategischen Reihenfolge“ durch die Bundesregierung (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/009-wissing-brueckengipfel.html?nn=12830>)?
3. Wie wurden die von der Bundesregierung und der Autobahn GmbH genannten 4 000 Brückenbauwerke ermittelt, die im Autobahnnetz insgesamt modernisierungsbedürftig sind?
4. Wie wurden die von der Bundesregierung und der Autobahn GmbH genannten stufenweise zu erreichenden 400 Brückenbauwerke ermittelt, die pro Jahr im Autobahnnetz modernisierungsbedürftig sind?
5. Inwiefern handelt es sich bei den 400 modernisierungsbedürftigen Brückenbauwerken auch um Sanierungsmaßnahmen für z. B. Gussasphaltdeckschichten, Abdichtungen, Kappenbeton, Korrosionsschutzmaßnahmen, Lagererneuerung, Erneuerung der Übergangskonstruktion?
6. Was ist mit 400 Ersatzneubauten genau gemeint, wenn angekündigt ist, dass durch die Autobahn GmbH des Bundes jedes Jahr 400 weitere Bauwerke hinzukommen oder addiert sich die Summe aller neuen und laufenden Baumaßnahmen zu 400 Brücken pro Jahr?
7. Welche Konsequenzen ziehen Bundesregierung und Autobahngesellschaft daraus, sollte das Ziel der 400 Autobahnbrücken, die als Zielgröße vorgegeben wurden, nicht erreicht wird?
8. Bei wie vielen Ersatzneubauten von Brückenbauwerken, die durch die Autobahn GmbH des Bundes im Jahr 2023 ausgeschrieben werden sollen, handelt es sich um Brückenbauwerke, die im Zuge der neuen Bewertung des Traglastindex erneuert werden müssen?
9. Wie viele Ersatzneubauten von Autobahnbrücken wurden bislang im Jahr 2022 durch die Autobahn GmbH des Bundes ausgeschrieben?
 - a) Bei wie vielen dieser Ersatzneubauten handelt es sich um Ersatzneubauten, die im Zuge von Umbau- oder Bedarfsplanmaßnahmen an Autobahnkreuzen oder Streckenabschnitten mit Kapazitätserweiterungen erforderlich wurden?
 - b) Wo lag der regionale Schwerpunkt der durch die Autobahn GmbH von 2020 bis 2022 ausgeschrieben Ersatzneubauten?
10. Anhand welcher Kriterien erfolgt die Priorisierung der Ausschreibungen durch die Autobahn GmbH?
11. Wie legt die Bundesregierung bzw. die Autobahn GmbH die für den Gesamtverkehr in Deutschland besonders wichtigen Korridore fest?
12. In welchem zeitlichen Rahmen beabsichtigt die Autobahn GmbH des Bundes, die Ersatzneubauten von Planung bis Bau abzuwickeln?
13. Bei wie vielen Ersatzneubauten kalkuliert die Bundesregierung mit einer Bauzeit von über einem Jahr?

14. Wie viele Beschäftigte sind bei der Autobahn GmbH mit den Ausschreibungen und dem Vergabeverfahren von Ersatzbauwerken beschäftigt, die im Rahmen des Brückengipfels angekündigt wurden?
15. In welchen regionalen Niederlassungen der Autobahn GmbH des Bundes wird der Schwerpunkt dieser Ausschreibungen liegen?
16. In welchen Niederlassungen der Autobahn GmbH sind in den nächsten fünf Jahren wie viele Ersatzneubauten geplant (bitte entsprechend den jeweiligen Autobahnen strukturieren)?
17. Wie lange wird die durchschnittliche geplante Bauzeit für die Ersatzneubauten sein?
18. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, Einschränkungen und Belastungen für Wirtschaft und Bevölkerung zu minimieren, die aus den Arbeiten an den Ersatzneubauten und möglichen Sperrungen folgen?
 - a) Sind konkrete Entlastungspakete oder Entlastungsprogramme geplant, und wenn ja, für wen, und in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?
 - b) Beabsichtigt die Bundesregierung, im direkten Umland der Ersatzneubauten ansässige Unternehmen für unausgelastete Kapazitäten und höhere Kosten, die sich aus den Streckensperrungen und dem erhöhten Verkehrsaufkommen ergeben, finanziell zu kompensieren, und wenn nein, warum nicht?
 - c) Wie beurteilt die Bundesregierung die Einbindung der betroffenen Bevölkerung vor Ort in die Planungen durch die Bundesregierung und die Autobahn GmbH?

Nach welchen Regeln erfolgt die Informationsweitergabe über die Baumaßnahme, gegebenenfalls nötige Verkehrsumleitungen, den Fortschritt oder etwaige Verzögerungen beim Bau an die betroffenen Kommunen?
19. Inwiefern hat die Bundesregierung im Haushaltsverfahren die Baupreiserhöhungen im Zuge des Ukraine-Kriegs im Rahmen des Brückenbauprogramms der Autobahn GmbH für das Haushaltsjahr 2023 berücksichtigt?
20. Gibt es Bestrebungen der Autobahn GmbH, die Ausschreibungen, die sich auf mehreren Ausschreibungsportalen (auf der Homepage der Autobahn GmbH selbst und bei den jeweiligen Ländern) befinden, auf einem Portal zu zentralisieren, und wenn ja, bis wann soll dies erfolgen, und wenn nein, warum nicht?
21. Wie beabsichtigt die Bundesregierung, die Autobahnverwaltung zu modernisieren, und welche Rolle spielt dabei die geplante Auflösung des „Nebeneinanders“ von Deges und Autobahn GmbH (vgl. <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/autobahngesellschaft-300-sanierte-bruecken-zu-wenig-neue-eingreiftruppe-fuer-schwere-bauprojekte-soll-es-richten/28564878.html>)?
 - a) Plant die Bundesregierung aufgrund der Kritik des Bundesrechnungshofes, dass es sich um eine „unzulässige Mischverwaltung“ von Deges und Autobahn GmbH handelt (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes vom 25. Juni 2020 [Geschäftszeichen: V 5 - 2018 - 1129]), konkrete Maßnahmen, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
 - b) Welche Potenziale verspricht sich die Bundesregierung durch diese Restrukturierung?

22. An wie vielen Autobahnbrücken wurde zum Stichtag 1. September 2021 operativ vor Ort auf der Baustelle an einer Sanierung gearbeitet (bitte nach Ländern getrennt darstellen)?
23. Wie viele Autobahnbrücken befanden sich zum Stichtag 1. September 2021 in der operativen Phase des Neubaus (bitte nach Ländern getrennt darstellen)?

Berlin, den 8. Dezember 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion