

## **Antwort der Bundesregierung**

### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/5085 –**

#### **Bilanz des Brückengipfels für 2022**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

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 eignen Ansprüchen der Bundesregierung Rechnung trägt als auch den Ansprüchen, die von Politik und Gesellschaft an sie gestellt werden.

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-leistungsfaehige-autobahnbruecken.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/zukunftspaket-leistungsfaehige-autobahnbruecken.pdf?__blob=publicationFile))?

Die Maßnahmenpakete befinden sich in unterschiedlichen Phasen der Vorbereitung und Umsetzung.

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?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) verwiesen (abrufbar unter: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?__blob=publicationFile)).

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?

Die stufenweise Zielerreichung wurde unter Abschätzung einer Vorlaufzeit für notwendige Planungen und Ausschreibungen ermittelt.

5. Inwiefern handelt es sich bei den 400 modernisierungsbedürftigen Brückenbauwerken auch um Sanierungsmaßnahmen für z. B. Gussasphaltdeckschichten, Abdichtungen, Kappenbeton, Korrosionsschutzmaßnahmen, Lagererneuerung, Erneuerung der Übergangskonstruktion?

An den modernisierungsbedürftigen Brückenbauwerken finden nur Maßnahmen zur Steigerung der Tragfähigkeit auf das heute notwendige Lastniveau statt. Es werden Verstärkungen durchgeführt oder Ersatzneubauten gebaut. Übliche Erhaltungsmaßnahmen an Brücken wie beispielsweise die Erneuerung von Deckschichten zählen nicht dazu.

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?

Für das Jahr 2023 plant die für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung zuständige Autobahn GmbH des Bundes die Modernisierung von etwa 220 Brücken. Bis zum Jahr 2026 soll die Zahl der jährlich modernisierten Brücken kontinuierlich auf 400 gesteigert werden.

7. Welche Konsequenzen ziehen Bundesregierung und Autobahngesellschaft daraus, sollte das Ziel der 400 Autobahnbrücken, die als Zielgröße vorgegeben wurden, nicht erreicht wird?

Die Planungen konzentrieren sich derzeit voll auf die Zielerreichung.

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?

Ein Ersatzneubau wird notwendig, wenn ein Bestandsbauwerk nicht den Anforderungen des Verkehrs gerecht wird und eine Sanierung unter wirtschaftlichen Aspekten nicht mehr sinnvoll ist. Darüber hinaus werden Ersatzneubauten bei notwendigen Geometrieanpassungen erforderlich. Das trifft i. d. R. im Zuge von Erweiterungsmaßnahmen des Fernstraßenausbaugesetzes oder Maßnahmen nach dem Brückenmodernisierungsprogramm zu. Hierbei wird stets angestrebt, beide Maßnahmen miteinander zu verknüpfen. Die Einstufung in einen Traglastindex allein ist nicht ausreichend, um daraus Baumaßnahmen abzuleiten, es bedarf vielmehr einer detaillierten Untersuchung durch qualifizierte Ingenieure.

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?

Die Fragen 9 bis 9b werden gemeinsam beantwortet.

Im Jahr 2022 wurden 195 Brückenteilbauwerke durch Ersatzneubauten und Verstärkungen modernisiert. Circa 90 Prozent dieser Maßnahmen sind in Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein. Davon liegen 49 Prozent in Bayern und 23 Prozent in Nordrhein-Westfalen.

10. Anhand welcher Kriterien erfolgt die Priorisierung der Ausschreibungen durch die Autobahn GmbH?

Die Reihung der Ausschreibung ergibt sich aus der Priorisierung der Brücken, des notwendigen Planungsvorlaufes, der Baurechtschaffung und der Mittelzu-

weisung. Sofern alle o. a. Punkte abgearbeitet sind, gelangt ein Projekt zur Ausschreibung.

11. Wie legt die Bundesregierung bzw. die Autobahn GmbH die für den Gesamtverkehr in Deutschland besonders wichtigen Korridore fest?

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

12. In welchem zeitlichen Rahmen beabsichtigt die Autobahn GmbH des Bundes, die Ersatzneubauten von Planung bis Bau abzuwickeln?

Das Modernisierungsprogramm für Brücken im Zuge des Modernisierungsnetzes läuft bis einschließlich des Jahres 2032.

13. Bei wie vielen Ersatzneubauten kalkuliert die Bundesregierung mit einer Bauzeit von über einem Jahr?
17. Wie lange wird die durchschnittliche geplante Bauzeit für die Ersatzneubauten sein?

Die Fragen 13 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bauzeit für eine Maßnahme hängt von verschiedenen Faktoren ab. Hier spielen unter anderem die Länge, die Höhe, das Bauverfahren, die Verkehrsführung und ökologische Randbedingungen eine Rolle. Daher ist hierzu keine Auskunft möglich.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 165 der Abgeordneten Nyke Slawik auf Bundestagsdrucksache 20/5046 verwiesen.

15. In welchen regionalen Niederlassungen der Autobahn GmbH des Bundes wird der Schwerpunkt dieser Ausschreibungen liegen?

Der Schwerpunkt der Maßnahmen ergibt sich aus der Anzahl der prioritären Brücken in Kombination mit dem Brückenmodernisierungsnetz. Hierbei sind insbesondere die Niederlassungen Rheinland, Nordwest, Westfalen, West, Nord- und Südbayern zu nennen.

16. In welchen Niederlassungen der Autobahn GmbH sind in den nächsten fünf Jahren wie viele Ersatzneubauten geplant (bitte entsprechend den jeweiligen Autobahnen strukturieren)?

In den nächsten fünf Jahren sind circa 1 600 Teilbauwerke schwerpunktmäßig im Brückenmodernisierungsnetz für die Modernisierung vorgesehen. Selbst im Brückenmodernisierungsnetz bedarf es wegen der großen Zahl der Bauwerke

einer Konzentration auf besonders prioritäre Abschnitte. In diesem Zuge werden vorrangig die Bundesautobahnen 1 bis 5, 8, 9, 12, 30, 45 in die Planungen einbezogen.

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?
- Sind konkrete Entlastungspakete oder Entlastungsprogramme geplant, und wenn ja, für wen, und in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?
  - 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?
  - 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?

Die Fragen 18 bis 18c werden gemeinsam beantwortet.

Im Juni 2022 ist eine Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in Kraft getreten, um im Fall von länger andauernden Sperrungen von Bundesfernstraßen den Verkehrslärm an ausgewiesenen Umleitungsstrecken durch passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzfenster) zu reduzieren (vgl. § 14 Absatz 6 FStrG).

Um Einschränkungen und Belastungen der Wirtschaft und Bevölkerung zu minimieren, stehen betroffenen Unternehmen der Region verschiedene Förderprogramme und Finanzierungsinstrumente zur Verfügung (Darlehen, Bürgschaften, Beteiligungen, Zinsvorteile, Förderkredite und Zuschüsse).

Die Abwicklung von Planungs- und Bauprojekten der Autobahn GmbH des Bundes erfolgt in den jeweiligen Niederlassungen und deren Außenstellen. Die Einbindung der betroffenen Bevölkerung soll vor Ort frühzeitig und mit größtmöglicher Transparenz erfolgen. Die Wahl der Kommunikationswege ist dabei an das jeweilige Projekt, die Rahmenbedingungen, den Informationsgehalt und die jeweiligen Adressaten anzupassen.

19. Inwiefern hat die Bundesregierung im Haushaltsverfahren die Baupreissteigerungen im Zuge des Ukraine-Kriegs im Rahmen des Brückenbauprogramms der Autobahn GmbH für das Haushaltsjahr 2023 berücksichtigt?

Baupreissteigerungen sind in Folge des völkerrechtswidrigen Angriffs Russlands auf die Ukraine, aufgrund der Corona-Pandemie und aufgrund der allgemeinen Baustoffknappheit entstanden. Die Ansätze für die Erhaltung der Bundesautobahnen und den darin enthaltenen Ingenieurbauwerken sind im Haushalt 2023 mit rund 3,269 Mrd. Euro dotiert und können bei Bedarf durch Ausgabereise verstärkt werden.

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?

Die Landesplattformen sollen nur noch bis Ende 2023 genutzt werden.

Im Übrigen stehen sämtliche öffentlichen Vergabebekanntmachungen auf der Plattform [www.service.bund.de](http://www.service.bund.de) zur Verfügung.

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?

Die Fragen 21 bis 21b werden gemeinsam beantwortet.

Das BMDV beabsichtigt, die Geschäftsanteile der Länder an der Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) zu erwerben und die DEGES anschließend als überregionale Tochtergesellschaft der Autobahn GmbH des Bundes weiterzuführen. Dies setzt jedoch voraus, dass die 12 Länder, die neben dem Bund Gesellschafter der DEGES sind, der Veräußerung ihrer Geschäftsanteile an den Bund zustimmen. Außerdem sind Änderungen des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes und weiterer Gesetze erforderlich.

Die Kompetenz, die Leistungsfähigkeit und die funktionierenden Strukturen der DEGES sollen erhalten und weiter ausgebaut werden. Als Tochtergesellschaft der Autobahn GmbH des Bundes wären beide Gesellschaften, Autobahn GmbH des Bundes und DEGES, zukünftig eng verzahnt und könnten so optimal die anstehenden Aufgaben bewältigen.

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)?

Erhaltungsmaßnahmen (Instandsetzungen ohne Veränderungen des Anlagevermögens), die 2022 fertiggestellt wurden, werden bei der Autobahn GmbH des Bundes nach Niederlassungen getrennt erfasst und repräsentieren die angefragten Sanierungen bzw. Instandsetzungen vor Ort zum gewünschten Stichtag. Diese teilen sich dementsprechend wie folgt auf.

## Brückenerhaltungsmaßnahmen der Niederlassungen der Autobahn GmbH des Bundes

Nr.	Niederlassung	Anzahl
1	Nord (SH, HH)	39
2	Nordwest (HB, NI, HE)	92
3	Nordost (MV, BE, BB)	15
4	Ost (SN, SA, TH)	58
5	West (HE, SL, RP)	44
6	Rheinland (NW-Rheinland, RP)	24
7	Westfalen (NW-Westfalen, NI, HE)	29
8	Südwest (BW, RP)	39
9	Nordbayern (Nordbayern, SN)	14
10	Südbayern (Südbayern, BW)	11

23. Wie viele Autobahnbrücken befanden sich zum Stichtag 1. September 2021 in der operativen Phase des Neubaus (bitte nach Ländern getrennt darstellen)?

Ersatzneubauten, Modernisierungen (Instandsetzungen mit Erhöhung des Anlagevermögens) und Neubauten, die im Jahr 2022 fertiggestellt wurden, werden bei der Autobahn GmbH des Bundes nach Niederlassungen getrennt erfasst und repräsentieren die angefragten Neubauten zum gewünschten Stichtag. Diese teilen sich dementsprechend wie folgt auf:

Nr.	Niederlassung	Anzahl
1	Nord (SH, HH)	–
2	Nordwest (HB, NI, HE)	10
3	Nordost (MV, BE, BB)	12
4	Ost (SN, SA, TH)	–
5	West (HE, SL, RP)	16
6	Rheinland (NW-Rheinland, RP)	26
7	Westfalen (NW-Westfalen, NI, HE)	20
8	Südwest (BW, RP)	8
9	Nordbayern (Nordbayern, SN)	44
10	Südbayern (Südbayern, BW)	51
11	DEGES	8

Weitere Bauwerke sind Bestandteil laufender Projekte, die nicht einzeln erhoben werden.

