

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Ziele des aktuellen Brückensanierungsprogramms der Bundesregierung

Am 10. März 2022 hielt Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, den ersten Brückengipfel ab, in dessen Rahmen das „Zukunftspaket leistungsfähige Autobahnbrücken“ vorgelegt wurde (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/009-wissing-brueckengipfel.html). Darin formulierte Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing das Ziel, in weniger als zehn Jahren rund 4 000 Brücken des Brückenmodernisierungsnetzes in Deutschland zu verstärken oder zu erneuern.

Nun hat der Bundesrechnungshof (BRH) vor Kurzem in einem 33-seitigen Bericht bzw. Gutachten an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages davor eindringlich gewarnt, dass die Ziele verfehlt werden und die kalkulierten Mittel für die Autobahn GmbH des Bundes nicht ausreichen (vgl. www.handelsblatt.com/politik/deutschland/autobahn-gmbh-wissing-verfehlt-laut-gutachten-ziele-bei-brueckensanierungen/100005748.html). Der BRH bemängelt in diesem Gutachten u. a., dass das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) von einer falschen Grundgesamtheit der Brücken ausgehe oder in bisherigen Berichten über erfolgte oder geplante Modernisierungsmaßnahmen falsche Kategorien zuweise. Zudem regt der BRH eindringlich an, die personellen wie finanziellen Mittel der Autobahn GmbH zu verstetigen und aufzustocken.

Aus Sicht der Fragesteller verdeutlicht das Gutachten des BRH, inwiefern das BMDV die selbst gesteckten Ziele nicht erreicht und sich an dem eigenen Maßstab nicht messen lassen kann. Viel schwerer wiegt dabei nach Ansicht der Fragesteller jedoch, dass in der Folge die Modernisierungsmaßnahmen ins Stocken geraten und Privat- wie Güterverkehr weiterhin kaum Planungssicherheit bezüglich des Fernstraßennetzes erhalten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Bericht des Bundesrechnungshofes, der zu dem Ergebnis kommt, dass die Ziele des Brückenmodernisierungsprogramms verfehlt werden (vgl.: www.handelsblatt.com/dpa/rechnungshof-bund-droht-ziele-bei-bruecken-sanierung-zu-verfehlen/29594412.html und www.tagesspiegel.de/wirtschaft/entfernt-sich-immer-weiter-von-den-erwartungen-wissing-verfehlt-laut-gutachten-ziele-bei-brueckensanierungen-11030728.html)?
2. Welche Faktoren haben dazu geführt, dass die Bundesregierung das Ziel des Brückenmodernisierungsprogramms verfehlt hat?

3. Inwieweit hat die Bundesregierung in den beiden Jahren 2022 und 2023 Gespräche mit der Autobahn GmbH und einschlägigen Verbänden geführt, um die gesetzten Ziele zu bewerten?
4. Findet eine regelmäßige Evaluation der gesetzten Ziele statt, und wenn ja, in welchem Zeitraum, und wenn keine regelmäßige Evaluation stattfindet, warum nicht?
5. Wie ist der aktuelle Stand des Brückenmodernisierungsprogramms?
 - a) Wie viele Projekte der 5 246 Brücken wurden bislang pro Jahr abgeschlossen?
 - b) Wie viele der für das Jahr 2023 geplanten 220 Brückenmodernisierungen wurden bislang begonnen oder sind bereits umgesetzt?
 - c) Wie viele Projekte sind aktuell in Umsetzung?
 - d) Wie viele Projekte sind für das Jahr 2024 und das Jahr 2025 in Planung?
 - e) Kann die Bundesregierung an ihrem Ziel festhalten, die Zahl der jährlich modernisierten Brücken kontinuierlich auf 400 zu steigern?
 - f) Wie viele Modernisierungsprojekte von Autobahnbrücken wurden für 2024 bereits ausgeschrieben?
6. An wie vielen Autobahnbrücken wurde zum Stichtag 1. Oktober 2023 operativ vor Ort auf der Baustelle an einer Modernisierung gearbeitet (bitte nach allen Autobahn-Direktionen getrennt tabellarisch darstellen)?
7. Wie viele Autobahnbrücken befanden sich zum Stichtag 1. Oktober 2023 in der operativen Phase des Neubaus (bitte nach allen Autobahn-Direktionen getrennt tabellarisch darstellen)?
8. Wie viele Brückenmodernisierungen befanden sich zum Stichtag 1. Januar 2024 in der Ausschreibung?
9. Welche Maßnahmen befinden sich aktuell in der planerischen Vorbereitung?
10. Welche Entwicklung erwartet die Bundesregierung bei der Erfüllung der gesetzten Ziele an Brückenmodernisierungen mit Blick auf die Jahre 2024 und 2025?
11. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um die geplanten Brückenmodernisierungen in Zukunft zu erfüllen, oder inwieweit muss das jährliche Ziel angepasst werden?
 - a) Welche Projekte sind konkret im Einzelfall betroffen, bzw. welche Ziele wurden nicht erfüllt?
 - b) Wird eine neue Priorisierung der Modernisierungsprojekte erfolgen, und wenn ja, wie, bzw. anhand welcher Kriterien, und wenn nein, warum nicht?
12. Hat die Bundesregierung die Zahl der zu modernisierenden Bauwerke sowie das Vorhaben unterschätzt, und wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
13. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Bericht für die personelle und finanzielle Ausstattung der Autobahn GmbH?
14. Wie viel Personal ist aktuell jeweils bei der Autobahn GmbH und im BMDV in welchen Abteilungen und Referaten mit dem Brückenmodernisierungsprogramm gebunden?

15. Welchen Einfluss hat der Bericht des BRH auf die „sinnvollste [...] Reihenfolge“ der Brückenmodernisierungen durch die Bundesregierung (vgl.: www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/br%C3%BCckenmodernisierungsprogramm-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=4, S. 8)?
16. Inwiefern ändert sich durch den Bericht des BRH die Ermittlung der stufenweise zu erreichenden 400 Brückenmodernisierungen pro Jahr?
17. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Zahl der 400 modernisierten Brücken gemäß der Stellungnahme zum Bericht des BRH nun nur noch als „Vergleichsgröße“ angedacht war?
18. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu den unterschiedlichen Annahmen und Daten zwischen dem BMDV und der Autobahn GmbH bezüglich der Auswahlkriterien der Brücken aus dem Modernisierungsprogramm?
19. Welche Faktoren sind im Rahmen der Leistungsbewertung in der Brückenmodernisierung und des Fortschritts des Brückenmodernisierungsprogramms neben der Anzahl von Brücken maßgebend, und wie sind diese Faktoren zu bewerten?
20. Ist im Rahmen des Brückenmodernisierungsprogramms durch das BMDV die Anzahl an Brücken maßgebend, und wenn ja, aus welchen Gründen?
21. Betrachtet die Bundesregierung die Möglichkeit, nun nicht mehr die Anzahl, sondern die Brückenfläche zur Leistungsbewertung heranzuziehen und damit von den Kriterien des Brückenmodernisierungsprogramms abzuweichen, und wenn ja, warum, und seit wann, und wenn nein, warum nicht?
22. Plant die Bundesregierung konkret eine andere Grundlage der Leistungsbewertung, und wenn ja, warum ist die Anzahl der Brücken aus Sicht der Bundesregierung nicht mehr adäquat?
23. 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. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/zukunftspaket-leistungsfaeihige-autobahnbruecken.pdf?__blob=publicationFile)?
24. Muss die Bundesregierung den ursprünglichen Zeitplan für das Modernisierungsprogramm für Brücken über 2032 hinaus verlängern?
25. Wie sieht eine angepasste Planung bei der Autobahn GmbH und dem BMDV zur Erreichung des ursprünglichen Ziels im Brückenmodernisierungsprogramm aus?
26. Welchen Anstieg der Baukosten legt die Bundesregierung für die Haushaltsplanung im Straßenbau und insbesondere beim Brückenmodernisierungsprogramm zugrunde?
27. Wovon hängt eine Beschleunigung des Programms aus Sicht der Bundesregierung ab, und wie sind vor diesem Hintergrund Planungs- und Genehmigungsverfahren weiter zu beschleunigen?
28. Hat die Bundesregierung eine Anpassung der Strategie und der Ziele im Rahmen des Brückenmodernisierungsprogramm vorgenommen, und wenn nein, warum hat diese nicht stattgefunden?
29. Wie plant die Bundesregierung das Kompetenzzentrum Brückenmodernisierung auszugestalten?

30. Gibt es Personalengpässe bei der Autobahn GmbH, und wenn ja, in welchen Tätigkeitsbereichen bzw. Kompetenzfeldern und Erfahrungslevel, und wie viele Stellen sind in diesen Bereichen aktuell unbesetzt?
31. Wird die Autobahn GmbH ein Personalkonzept entwickeln, um die personellen Kapazitäten zu erhöhen oder insbesondere Brückeningenieure zu gewinnen, und inwiefern ist das BMDV in diesen Prozess einbezogen, und wenn nein, warum nicht?
 - a) Wenn ja, wie wird das Vergütungssystem ausgestaltet sein?
 - b) Wie bewertet die Bundesregierung das bisherige Vergütungssystem?
 - c) Woran orientiert sich das bisherige Vergütungssystem, und wie erfolgt die bisherige Eingruppierung?
32. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus der bisherigen Personaloffensive der Autobahn GmbH, und inwiefern ist das BMDV in diesen Prozess einbezogen worden?
 - a) Wie viele neue Stellen wurden in diesem Rahmen neu geschaffen, und wie viele sind davon bereits besetzt?
 - b) Wie wurden die neu geschaffenen Stellen bezüglich der Vergütung eingruppiert?
 - c) Wie flexibel sind die Eingruppierung und Stellenprofile gestaltet?
33. Welche Maßnahmen sind aus dem Einzelfall der Sperrung der Rahmedetalbrücke aus Sicht der Bundesregierung auf die Sperrung der Rhein-Herne-Kanalbrücke auf der Autobahn (A) 42 bei Essen zu übertragen?
 - a) Wie hoch ist aktuell die Verkehrsbelastung im Knotenpunkt Vogelheimer Straße und Gladbecker Straße?
 - b) Wie plant die Bundesregierung mit der Autobahn GmbH insbesondere den Schwertransport zielführend umzuleiten, um gleichzeitig die Anwohnerinnen und Anwohner nicht zusätzlich zu belasten?

Berlin, den 6. Februar 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion