

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/10269 –**

Erreichbarkeit der Ziele des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bei der Brückenmodernisierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Januar 2024 hat der Bundesrechnungshof einen Bericht nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) zum Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes für Autobahnbrücken vorgelegt (<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/entfernt-sich-immer-weiter-von-den-erwartungen-wissing-verfehlt-laut-gutachten-ziele-bei-bruckensanierungen-11030728.html>). Es wird berichtet, dass die Ziele des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) bei der Brückensanierung laut Gutachten verfehlt würden. Laut obigem Artikel geht der Bundesrechnungshof davon aus, „dass das BMDV den Zeitplan nicht einhalten wird und die ausführende Autobahn GmbH dies auch gar nicht kann“ (ebd.).

Beim Brückengipfel 2022 wurde die Priorisierungsreihenfolge der Modernisierung der Autobahnbrücken geändert und dargelegt, dass man sich nun auf ein Kernnetz von besonders wichtigen Autobahnabschnitten fokussiere (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/zukunftspaket-leistungsaehige-autobahnbruecken.pdf?__blob=publicationFile).

1. Hat sich die Zusammensetzung des beim Brückengipfel 2022 vorgestellten Kernnetzes zur Brückenmodernisierung des BMDV geändert (wenn ja, bitte auflisten, welche Brücken oder Autobahnen nicht mehr oder nun neu Teil des Kernnetzes sind und wann die Änderungen vorgenommen wurden)?

Nein.

2. Arbeitet die Autobahn GmbH mit dem beim Brückengipfel 2022 vorgestellten Kernnetz zur Brückenmodernisierung des BMDV, oder hat die Zentrale der Autobahn GmbH ein anderes prioritäres Netz festgelegt (wenn die Autobahn GmbH ein anderes prioritäres Netz nutzt, bitte die Unterschiede listen und Gründe für die Unterschiede anführen)?

Die Autobahn GmbH des Bundes setzt die strategischen Vorgaben des Bundes im Sinne eines gemeinsam abgestimmten Brückenmodernisierungsprogramms um. Das Brückenmodernisierungsnetz bildet hierbei die Grundlage.

3. Wie viele Teilbauwerke im Kernnetz des BMDV sind aktuell modernisierungsbedürftig (falls die Autobahn GmbH mit einem anderen Kernnetz plant, dieses bitte gesondert ausweisen)?
4. Wie viele Teilbauwerke sind insgesamt im genannten Kontext aktuell modernisierungsbedürftig?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Deutschlandweit müssen bei den Bundesautobahnen langfristig rund 8 000 Brücken-Teilbauwerke (im Zuge von Autobahnen und über Autobahnen) und bei den Bundesstraßen ca. 3 000 Brücken-Teilbauwerke (im Zuge von Bundesstraßen und über Bundesstraßen) modernisiert werden.

Die Anzahl der modernisierungsbedürftigen Brücken-Teilbauwerke innerhalb des Brückenmodernisierungsnetzes (im Zuge von Bundesautobahnen) beträgt etwa 4 000 Teilbauwerke.

5. Liegt der Bundesregierung eine Alterungs-Extrapolation der Teilbauwerke vor, sprich wie viele Teilbauwerke, die nach aktuellen Kriterien noch nicht modernisierungsbedürftig sind, werden in einem Jahr, in fünf Jahren, im Jahr 2032 ebenfalls modernisierungsbedürftig sein (bitte getrennt für Kernnetz und Gesamtnetz ausführen)?

Die reguläre Bauwerkserhaltung orientiert sich an den Anforderungen des baulichen Zustands der Bauwerke. Im Rahmen der Fortentwicklung der Erhaltungsbedarfsprognose wird die zukünftige Entwicklung der Bauwerkszustände zugrunde gelegt und mit zustandsverbessernden Maßnahmen überlagert. Mit wachsendem Bauwerkssalter tritt eine kontinuierliche Zunahme des Erhaltungsbedarfs entsprechend der zeitlichen Degradation des baulichen Zustands der Bauwerke ein.

Die Priorisierung der Brücken beim Modernisierungsprogramm erfolgt dagegen im Wesentlichen nach anderen Kriterien. Neben ihrer Netz- und verkehrlichen Bedeutung erfolgt eine Priorisierung vorrangig durch den Traglastindex, der die strukturellen Eigenschaften eines Tragwerks bewertet. Im Gegensatz zur Zustandsnote, die den veränderlichen baulichen Zustand eines Bauwerks beschreibt, ändert sich der Traglastindex nicht entsprechend des Bauwerkszustands mit der Zeit. Allerdings können bauliche Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Trageigenschaften der Bauwerke führen, den jeweiligen Traglastindex verbessern.

6. Liegt der Bundesregierung eine finanzielle Schätzung des Modernisierungsbedarfs vor (wenn ja, bitte finanzielle Schätzungen in Euro für Kernnetz, Gesamtnetz und für 2032 unter Annahme der Planerfüllung des Brückengipfels ausführen)?

Das Brückenmodernisierungsprogramm ist wegen der großen Anzahl an Bauwerken langfristig angelegt. Die erforderlichen Modernisierungsmaßnahmen ergeben sich für die Einzelbauwerke aus den jeweiligen baulichen Zuständen sowie den individuellen statischen und konstruktiven Erfordernissen und können erst nach einer Nachrechnung oder sonstigen statischen Bewertung festgelegt werden.

Für weitergehende Informationen wird auf die Brückenbilanz, die im Rahmen des Brückengipfels am 10. März 2022 vorgestellt wurde, verwiesen. Diese ist abrufbar unter:

www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?__blob=publicationFile.

7. Wie viele Teilbauwerke wurden in den Jahren 2021, 2022 und 2023 modernisiert?
 - a) Wie viele davon entsprechen den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien (bitte getrennt für die Jahre 2021, 2022, 2023 ausführen)?
 - b) Wie viele davon entsprechen nicht den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien (bitte getrennt für die Jahre 2021, 2022, 2023 ausführen)?
8. Wie viele Teilbauwerke wollen die Niederlassungen der Autobahn GmbH in den Jahren 2024 und 2025 fertigstellen?
 - a) Wie viele davon entsprechen den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien (bitte getrennt für die Jahre 2024 und 2025 ausführen)?
 - b) Wie viele davon entsprechen nicht den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien (bitte getrennt für die Jahre 2024 und 2025 ausführen)?
 - c) Wie viele davon stehen unter Vorbehalt, dass sie nur eingehalten werden können, wenn zusätzliches Personal eingestellt wird (bitte getrennt für die Jahre 2024 und 2025 ausführen und ebenfalls ausführen, wie viele davon den Kriterien entsprechen)?

Die Fragen 7 bis 8c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Ziel der Verbesserung des Zustandes und der Tragfähigkeit vieler älterer Brücken hat das BMDV mit den definierten Kriterien zum Brückenmodernisierungsprogramm und der entwickelten Netzstrategie strategische Vorgaben gemacht, nach denen eine bedarfsgerechte Brückenmodernisierung systematisch und über Bundesländergrenzen hinweg umgesetzt werden kann. Im „Zukunftspaket leistungsfähige Autobahnbrücken“ sind die entsprechenden Vorgaben skizziert und können unter folgendem Link nachgelesen werden:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/009-wissing-brueckengipfel.html>.

Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes wurden im Jahr 2021 Modernisierungsmaßnahmen an 126 Brücken-Teilbauwerken abgeschlossen. Die An-

zahl abgeschlossener Brückenmodernisierungen lag im Jahr 2022 bei 174 Maßnahmen und im Jahr 2023 bei 210 Maßnahmen.

Allerdings ist nicht allein die Anzahl an Maßnahmen maßgebend, sondern die Größe der fertiggestellten Brückenfläche. So summieren sich die rund 4 000 modernisierungsbedürftigen Brücken-Teilbauwerke im Brückenmodernisierungsnetz, die innerhalb der nächsten zehn Jahre zu bearbeiten sind, auf eine Gesamtbrückenfläche von rund 3,2 Millionen Quadratmetern.

Seit Arbeitsaufnahme der Autobahn GmbH zum 1. Januar 2021 wurden bereits rund 20 Prozent der veranschlagten Gesamtbrückenfläche fertiggestellt. Im Jahr 2023 betrug die Jahresleistung ca. 318 000 Quadratmeter und entsprach damit etwa ein Zehntel der Sollleistung an zu bearbeitender Brückenfläche. Nach Angaben der Autobahn GmbH wird die Jahresleistung 2024 sowohl von der Fläche als auch von der Anzahl her dem Vorjahresniveau entsprechen. Im Jahr 2025 werden voraussichtlich mehr kleinere Brücken in der Bearbeitung sein, die schneller geplant und gebaut werden können, wodurch die Anzahl der fertiggestellten Brücken-Teilbauwerke ansteigen wird; die fertiggestellte Brückenfläche wird etwa der Fläche der Vorjahre entsprechen.

Um dem Fachkräftemangel im Ingenieurwesen zu begegnen, erarbeitet die Autobahn GmbH des Bundes ein Personalkonzept für die Schwerpunktaufgabe der Brückenmodernisierung und führt die Personaloffensive für Brückeningenieurinnen und -ingenieure weiter fort.

9. Wie viele Teilbauwerke, die den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien entsprechen, befinden sich zurzeit in Bearbeitung (bitte nach unterschiedlichen Bearbeitungsphasen auflisten)?
10. Wie viele Teilbauwerke, die nicht den im Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes festgelegten Kriterien entsprechen, befinden sich zurzeit in Bearbeitung (bitte nach unterschiedlichen Bearbeitungsphasen auflisten)?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Autobahn GmbH des Bundes setzt die strategischen Vorgaben des Bundes um und orientiert sich dabei am „Zukunftspaket leistungsfähige Autobahnbrücken“. Im Jahr 2023 wurde planerisch an mehr als 1 000 Brücken gearbeitet. Planung und Bau von Brücken nehmen in der Regel mehrere Jahre in Anspruch. Weitere Maßnahmen werden entsprechend der Priorisierung fortlaufend planerisch vorbereitet.

11. Wie groß war die jährliche Zunahme an modernisierungsbedürftigen Teilbauwerken im Kernnetz in den Jahren 2015 bis 2023?

Hauptkriterium zur Reihung ist der Traglastindex. Dieser orientiert sich im Wesentlichen an den tragfähigkeitsbestimmenden Eigenschaften einer Brücke. Der Traglastindex ändert sich nicht mit der Zeit, sondern nur aufgrund von durchgeführten Verbesserungsmaßnahmen. Der Traglastindex wurde im Jahr 2016 entwickelt und wird seit 2022 zur hauptsächlichen Priorisierung der modernisierungsbedürftigen Brücken angewandt. Ein jährlicher Zuwachs an modernisierungsbedürftigen Brücken ergibt sich hieraus nicht, eher nimmt die Zahl modernisierungsbedürftiger Brücken mit jeder Verstärkung oder jedem Ersatzneubau ab.

Darüber hinaus wird die Reihung von Modernisierungsmaßnahmen nachgelagert durch den baulichen Zustand beeinflusst, der durch die Zustandsnote beschrieben wird. Der Bauwerkszustand verändert sich mit der Zeit, weil das Bauwerk altert, mit der Nutzung verschleißt und das Tragsystem degradiert. Während sich über alle Bauwerke der aggregierte Bauwerkszustand vor zehn Jahren noch tendenziell verschlechtert hat, wurde dieser Trend in den Jahren 2015 bis 2023 durch die Brückenmodernisierung gebrochen und umgekehrt. Gründe hierfür sind, dass durch die Brückenmodernisierung gleichsam auch die baulichen Bauwerkszustände verbessert werden.

Informationen zur zeitlichen Entwicklung der Zustandsnotenverteilung können der Brückenbilanz entnommen werden.

