

## Antwort

### der Bundesregierung

#### auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/10487 –

### Ziele des aktuellen Brückensanierungsprogramms der Bundesregierung

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](https://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](https://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 verstärken 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.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Modernisierung von Brücken auf Autobahnen und Bundesstraßen hat weiterhin oberste Priorität für das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und die Autobahn GmbH des Bundes (Autobahn GmbH).

Viele Brücken stammen aus einer Zeit mit deutlich geringerem Verkehrsaufkommen und Verkehrsbeanspruchungen. Inzwischen liegt die Zuständigkeit für

die Autobahnen und die darin befindlichen Autobahnbrücken bei der Autobahn GmbH. Diese hat bereits kurz nach Übernahme der Aufgaben von den jeweiligen Landesverwaltungen am 1. Januar 2021 ein Brückenmodernisierungskonzept entwickelt, das permanent weiterentwickelt und an aktuelle Anforderungen angepasst wird.

Das Brückenmodernisierungsprogramm der Autobahn GmbH enthält sowohl größere Talbauwerke als auch kleinere Brückenbauwerke. Aktuell werden wegen der herausgehobenen Bedeutung und der Dringlichkeit überwiegend Großbrücken prioritär bearbeitet. Diese Großprojekte bedürfen in der Regel einer fundierten Planung und einer baurechtlichen Genehmigung. In den Folgejahren werden voraussichtlich mehrheitlich kleinere Brücken saniert und neu gebaut werden; diese können schneller geplant und gebaut werden. Insgesamt schreitet die Brückenmodernisierung voran. Dies ist insbesondere an der Größe der modernisierten Brückenfläche ersichtlich.

Aus Sicht der Bundesregierung ist es daher sachgerecht, auf die modernisierte Bauwerksfläche abzustellen. Hinsichtlich der Leistungsbewertung in der Brückenmodernisierung ist insbesondere die modernisierte Brückenfläche maßgeblich. Die etwa 4 000 modernisierungsbedürftigen Brücken im Brückenmodernisierungsnetz nehmen eine Brückenfläche von rund 3,2 Mio. Quadratmetern ein. Seit der Arbeitsaufnahme der Autobahn GmbH wurden bereits circa 20 Prozent der veranschlagten Gesamtbrückenfläche modernisiert. Davon wurden allein im Jahr 2023 rund 200 Bauwerke mit einer Brückenfläche von circa 318 000 qm fertiggestellt.

Die Bundesregierung ist bestrebt, den Umfang der jährlichen Modernisierungsleistung kontinuierlich zu steigern.

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](http://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](http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/entfernt-sich-immer-weiter-von-den-erwartungen-wissing-verfehlt-laut-gutachten-ziele-bei-brueckensanierungen-11030728.html))?

Die im Bericht des Bundesrechnungshofes (BRH) enthaltenen Hinweise zur Priorisierung der Bauwerksmodernisierungen, der Steuerung des Gesamtprogramms und einer Verbesserung der Personalsituation werden geprüft und, sofern möglich, umgesetzt.

Im Hinblick auf erreichbare Verbesserungen wird das BMDV mit der Autobahn GmbH die Zielbestimmung der Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramms evaluieren und bei Bedarf anpassen. Eine Beschleunigung des Programms hängt vor allem davon ab, wie sich die Genehmigungsverfahren entwickeln und wie die Personalausstattung bedarfsgerecht entwickelt werden kann.

2. Welche Faktoren haben dazu geführt, dass die Bundesregierung das Ziel des Brückenmodernisierungsprogramms verfehlt hat?

Bei seiner Prüfung der Umsetzung zum Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes für Autobahnbrücken bezieht sich der BRH überwiegend auf die im Jahr 2022 veröffentlichte Brückenbilanz des BMDV (Brücken an Bundesfernstraßen, Bilanz und Ausblick, Bonn, 10. März 2022). Der Bericht ist eine Momentaufnahme aus 2021/2022 und zieht eine Bilanz zu den Brücken an Bundesfernstraßen in Bezug auf deren Zustand und das Erfordernis zur Modernisierung. Der seinerzeit erreichte Stand der Umsetzung der Brückenmodernisierung

wird dargestellt und durch eine unterlegte Strategie erläutert. Das BMDV hat mit den definierten Kriterien und der entwickelten Netzstrategie Vorgaben gemacht, nach denen eine bedarfsgerechte Brückenmodernisierung systematisch und über Bundesländergrenzen hinweg umgesetzt werden kann. Ergänzend wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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?

Das BMDV treibt die Brückenmodernisierung engagiert voran und steht hierzu im stetigen Austausch mit allen relevanten Akteuren (Autobahn GmbH, Auftragsverwaltungen der Länder, Bauwirtschaft). Das Brückenmodernisierungsprogramm kann nur gemeinsam zwischen dem Auftraggeber Autobahn GmbH und den beteiligten Planern und den beauftragten Baufirmen realisiert werden. Dazu finden Gespräche im Rahmen des „Runden Tisches Baumanagement“ unter Leitung der Autobahn GmbH zwischen dem BMDV, der Autobahn GmbH und den Ingenieur- und Bauverbänden statt.

4. Findet eine regelmäßige Evaluation der gesetzten Ziele statt, und wenn ja, in welchem Zeitraum, und wenn keine regelmäßige Evaluation stattfindet, warum nicht?

Die Bundesregierung befindet sich mit der Autobahn GmbH und den einschlägigen Verbänden in regelmäßigem Kontakt zur Erreichung der gemeinsamen Ziele der Brückenmodernisierung. In diesem Rahmen findet die Evaluierung der Ziele statt.

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)?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Im Jahr 2023 wurde an über 1 000 Brücken planerisch gearbeitet; wobei Planung und Bau von Brücken in der Regel mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Weitere Maßnahmen werden entsprechend der Priorisierung fortlaufend planerisch vorbereitet. Entsprechend der Planungsphasen werden Ausschreibungen kontinuierlich veröffentlicht. Die Zahl der derzeit auf dem Markt befindlichen Ausschreibungen ist daher volatil. Die Autobahn GmbH setzt alles daran, die nötigen Ausschreibungen für die Brückenmodernisierung schnell auf den Markt zu bringen. Die Brückenmodernisierung hat bei der Autobahn GmbH allerhöchste Priorität.

Weiterhin wird davon ausgegangen, dass mit Neubau ein klassischer Neubau ohne Vorgängerbauwerk gemeint ist, dagegen die Brückenmodernisierung auch Ersatzneubauten umfassen kann.

Neubau und Modernisierung Brücken (Stichtag 1. Oktober 2023)					
Niederlassungen (NL) der Autobahn GmbH	Anzahl	Fläche			
NL Nord	8	5.248			
NL Nordbayern	164	129.377			
NL Nordost	3	11.721			
NL Nordwest	11	17.358			
NL Ost	2	100			
NL Rheinland	60	161.998			
NL Südbayern	8	1.793			
NL Südwest	10	18.737			
NL West	24	74.466			
NL Westfalen	84	175.267			
Autobahn GmbH	[Stück, TBw]	[Brücken- fläche, m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> /TBw]		
Modernisierung	374	596.065	1.594		
Neubau	54	11.016	204		
DEGES	[Stück, TBw]	[Brücken- fläche, m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> /TBw]		
Modernisierung	55	278.467	5.063		
Neubau	149	228.572	1.534		
Autobahn GmbH und DEGES	[Stück, TBw]	[Brücken- fläche, m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> /TBw]	Anteile, [bez. Stk]	Anteile, [bez. Fläche]
Modernisierung	429	874.532	2.039	68 %	78 %
Neubau	203	239.588	1.180	32 %	22 %
	[Stück, TBw]	[Brücken- fläche, m <sup>2</sup> ]	[m <sup>2</sup> /TBw]		
Gesamt	632	1.114.120	1.763		

8. Wie viele Brückenmodernisierungen befanden sich zum Stichtag 1. Januar 2024 in der Ausschreibung?

Zum 1. Januar 2024 waren 23 Brückenmodernisierungsmaßnahmen in Ausschreibung.

Bei dieser Zählung handelt es sich ausschließlich um Vergabeverfahren nach VOB, welche sich zum 1. Januar 2024 in der Angebotsphase befanden, veröffentlicht und noch nicht bezuschlagt waren.

9. Welche Maßnahmen befinden sich aktuell in der planerischen Vorbereitung?

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.

10. Welche Entwicklung erwartet die Bundesregierung bei der Erfüllung der gesetzten Ziele an Brückenmodernisierungen mit Blick auf die Jahre 2024 und 2025?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

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 viele 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.

Mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz hat das BMDV Schritte zur Leistungssteigerung unternommen. Das Gesetz strafft und digitalisiert die Genehmigungsverfahren. Dabei werden insbesondere Vereinfachungen für die dringend notwendige Erneuerung zahlreicher Brücken geschaffen.

Daneben sind weitere Maßnahmen zur Beschleunigung der Brückenmodernisierung bei Planung und Bau in der Umsetzung, welche langfristig zu einer Effizienzsteigerung bei der Erhaltung des Bauwerkbestands führen. Hierunter fallen Maßnahmen zur Typisierung, Standardisierung und Digitalisierung im Planungsprozess als auch bei der Maßnahmenumsetzung. Möglichkeiten von Planungsbeschleunigungen und die Entwicklung und der Einsatz schneller Bauverfahren sollen möglichst oft eingesetzt werden.

11. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um die geplanten Brückenmodernisierungen in Zukunft zu erfüllen, oder inwieweit muss das jährliche Ziel angepasst werden?
- Welche Projekte sind konkret im Einzelfall betroffen, bzw. welche Ziele wurden nicht erfüllt?
  - Wird eine neue Priorisierung der Modernisierungsprojekte erfolgen, und wenn ja, wie, bzw. anhand welcher Kriterien, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 bis 11b werden gemeinsam beantwortet.

Um die Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramm weiter zu beschleunigen, wird die Autobahn GmbH fachtechnische, finanzielle, strukturelle und

personelle Rahmenbedingungen weiter verbessern. So wird in der Zentrale der Autobahn GmbH ein Kompetenzzentrum Brückenmodernisierung eingerichtet, das das Gesamtprogramm über alle Niederlassungen der Autobahn GmbH hinweg steuern, evaluieren und priorisieren wird. Das Brückenkompetenzzentrum soll im zweiten Quartal 2024 seine Arbeit aufnehmen. Es wird deutschlandweit das Brückenmodernisierungsprogramm für Autobahnen steuern. Objektive Kriterien für die Reihenfolge in der Abarbeitung der Brücken werden wie bisher der Traglastindex und die Zustandsbewertung der Bauwerke sein. Gleichzeitig muss auf etwa auf Veränderungen in der Planungsphase, der Genehmigungsphase sowie der Vergabephase reagiert werden können.

12. Hat die Bundesregierung die Zahl der zu modernisierenden Bauwerke sowie das Vorhaben unterschätzt, und wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Anhand des Traglastindex, der die strukturellen Eigenschaften von Bauwerken beschreibt, wurden die nicht ausreichend leistungsfähigen und modernisierungsbedürftigen Brücken ermittelt und priorisiert. Das Brückenmodernisierungsprogramm im Brückenmodernisierungsnetz bezieht sich ausschließlich auf Brücken im Zuge der Autobahn, wohingegen der BRH auch Bauwerke über die Autobahn berücksichtigt. Insofern wurde die Zahl der Bauwerke nicht unterschätzt.

13. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Bericht für die personelle und finanzielle Ausstattung der Autobahn GmbH?

Die Autobahn GmbH setzt ihre Anstrengungen fort, gezielt neues Personal zu gewinnen, denn beschränkender Faktor des Brückenmodernisierungsprogramms ist weiterhin der Fachkräftemangel im Ingenieurwesen. Dieser betrifft nicht nur die notwendigen Brückenbauingenieure, sondern auch die übrigen Fachplaner für die Strecken- und Umweltplanung.

Ergänzend wird auf die Antwort zu den Fragen 31 und 32 verwiesen.

14. Wie viel Personal ist aktuell jeweils bei der Autobahn GmbH und im BMDV in welchen Abteilungen und Referaten mit dem Brückenmodernisierungsprogramm gebunden?

Nach Angaben der Autobahn GmbH waren am 31. Dezember 2023 im Kontext der Aufgaben Planung, Bauen und Erhaltung 3 242 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (entspricht 3 081 VZÄ) dauerhaft in den Niederlassungen der Autobahn GmbH des Bundes beschäftigt. Da diese in der Regel nicht ausschließlich an einem Projekt arbeiten und die Projekte häufig sowohl Brücken- als auch Streckenbau umfassen bzw. sowohl Ausbau- als auch Erhaltungsanteile, ist eine trennscharfe Angabe allein für die Brückenmodernisierung nicht möglich.

Im BMDV ist die Abteilung Bundesfernstraßen strategisch in das Brückenmodernisierungsprogramm der Autobahn GmbH eingebunden. Ergänzend erfolgen bedarfsweise Zuarbeiten weiterer Abteilungen und Referate im BMDV, sodass die Zahl der damit beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter volatil ist und nicht genau benannt werden kann.

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](http://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/br%C3%BCckenmodernisierungsprogramm-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=4), S. 8)?

Hinsichtlich der Kriterien zur Modernisierung von Brücken, der Netzstrategie in der Umsetzung sowie der Priorisierung der einzelnen Maßnahmen stimmen BRH und BMDV überein. Die Reihung über den Traglastindex ist technisch begründet und wird vom BRH nicht beanstandet.

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?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen. Das Ziel der Autobahn GmbH, ca. 400 Brücken-Teilbauwerke pro Jahr ab 2026 fertigzustellen, gilt als Orientierung. Hinsichtlich der Leistungsbewertung in der Brückenmodernisierung ist nicht allein die Anzahl an modernisierten Brücken maßgebend, sondern die modernisierte Brückenfläche. In der Anzahl der Brücken steckt ein Größenfaktor, weil sich der Aufwand zwischen kleinen und großen Brücken maßgeblich unterscheiden.

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?

Die strategische Ausrichtung des Brückenmodernisierungsprogramms ist zwischen der Autobahn GmbH und dem BMDV abgestimmt. Für die praktische Umsetzung können sich jedoch Unterteilungen des Brückenmodernisierungsnetzes oder einzelner Streckenabschnitte in Unterabschnitte ergeben. In der Gesamtschau sind aber weder Abweichungen in den Teilstrecken des Brückenmodernisierungsnetzes noch im Zeithorizont vorhanden.

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?

Die Fragen 19 bis 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen. Die Anzahl an Brücken ist nicht allein maßgebend, sondern in stärkerem Maße die modernisierte Brückenfläche. Großbrücken mit Brückenlängen von mehreren Hundert Metern beanspruchen naturgemäß mehr Zeit in der Umsetzung. Dieser Umstand ist bekannt und findet seit jeher Berücksichtigung beispielsweise in der Brückenstatistik durch eine Darstellungsweise jeweils nach Anzahl und Bauwerksfläche. Dieses Vorgehen wird auch in der Brückenmodernisierung gehandhabt und seit September 2023 öffentlich kommuniziert.

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

Maßnahmen zu den Punkten 1 bis 3 sowie 5 und 8 wurden bereits umgesetzt. Weitere Maßnahmen zu den Punkten 4, 6, 7 und 9 befinden sich in der Umsetzung.

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?
28. Hat die Bundesregierung eine Anpassung der Strategie und der Ziele im Rahmen des Brückenmodernisierungsprogramm vorgenommen, und wenn nein, warum hat diese nicht stattgefunden?

Die Fragen 24, 25 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält an ihrem Zeitplan für das Modernisierungsprogramm fest und betrachtet es als ständige Aufgabe, den Bauwerksbestand auch im übrigen Netz zu verbessern und auf hohem Niveau zu halten.

Das Erreichen der Ziele wird auch von äußeren Randbedingungen, z. B. Schaffung von Baurecht, Lieferketten und Personalressourcen bei den beteiligten Verwaltungen, sowie Planungsbüros und Baufirmen beeinflusst.

Das Brückenmodernisierungsprogramm wird von der Zentrale der Autobahn GmbH regelmäßig evaluiert, mit den übergeordneten Anforderungen des BMDV abgeglichen, um eventuell die Prioritäten ggf. anzupassen.



26. Welchen Anstieg der Baukosten legt die Bundesregierung für die Haushaltsplanung im Straßenbau und insbesondere beim Brückenmodernisierungsprogramm zugrunde?

Der mittelfristige Mittelbedarf wird mit der Autobahn GmbH und den Auftragsverwaltungen der Länder abgestimmt.

27. Wovon hängt eine Beschleunigung des Programms aus Sicht der Bundesregierung ab, und wie sind vor diesem Hintergrund Planungs- und Genehmigungsverfahren weiter zu beschleunigen?

Die Bundesregierung legt ihren Fokus darauf, bei der Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramms jegliche Beschleunigungspotenziale zu nutzen. Hierunter fallen Maßnahmen zur Typisierung, Standardisierung und Digitalisierung im Planungsprozess als auch bei der Maßnahmenumsetzung. Möglichkeiten von Planungsbeschleunigungen und die Entwicklung und der Einsatz schneller Bauverfahren sollen möglichst oft eingesetzt werden.

Das im Dezember 2023 in Kraft getretene Genehmigungsbeschleunigungsgesetz leistet einen wichtigen Beitrag zur Beschleunigung: Erneuerungsbedürftige Brücken können nun deutlich schneller ersetzt werden. Die bauliche Erweiterung einer Brücke im Vorgriff auf einen vorgesehenen späteren Ausbau der Strecke bedarf jetzt keiner Genehmigung mehr und es muss auch keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden, wenn die Maßnahme auf das Brückenbauwerk begrenzt ist.

29. Wie plant die Bundesregierung das Kompetenzzentrum Brückenmodernisierung auszugestalten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen. Die konkrete strukturelle Ausgestaltung des Brückenkompetenzzentrums befindet sich derzeit in der Planung und Abstimmung.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen. Bei der Autobahn GmbH erfolgt ein kontinuierlicher Personalaufbau. Nach Angaben der Autobahn GmbH wurden im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 154 Mitarbeitende für die Aufgabenbereiche Planung, Bauen und Erhaltung in den Niederlassungen neu eingestellt, davon 139 erstmalige Besetzungen von Stellen und 15 Nachbesetzungen. Im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 wurden 293 Mitarbeitende für die o. a. Aufgabenbereiche neu eingestellt, davon 250 erstmalige Besetzungen von Stellen und 43 Nachbesetzungen. Für das Jahr 2024 sieht die Wirtschaftsplanung der Autobahn GmbH im Bereich Planung, Bauen und Erhaltung der Niederlassungen einen weiteren Aufwuchs um 274 auf 3 355 dauerhaften Stellen (VZÄ) vor. Diese Planungen korrespondieren mit dem Aufwuchs beim Brückenmodernisierungsprogramm.

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?
- Wenn ja, wie wird das Vergütungssystem ausgestaltet sein?
  - Wie bewertet die Bundesregierung das bisherige Vergütungssystem?
  - Woran orientiert sich das bisherige Vergütungssystem, und wie erfolgt die bisherige Eingruppierung?

Die Fragen 31 bis 31c werden gemeinsam beantwortet.

Die Autobahn GmbH setzt ihr Personalkonzept fortlaufend um und entwickelt dieses weiter. Dabei geht es um die Ermittlung des Personalbedarfs, die Konzeption der Personalentwicklung und des Personaleinsatzes sowie die Personalbeschaffung unter Berücksichtigung der Personalfreisetzung. Zur Gewinnung und Bindung von Brücken-Ingenieuren wurde eine gesonderte Arbeitsgruppe eingerichtet. Die Gesellschafterin lässt sich regelmäßig über den Sachstand berichten.

Wie vom Gesetzgeber in § 5 Absatz 2 des Gesetzes zu Überleitungsregelungen zum Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz und zum Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz sowie steuerliche Vorschriften vorgesehen, hat die Autobahn GmbH ein Haustarifwerk mit Manteltarifvertrag und Entgeltgruppenverzeichnis abgeschlossen. Danach richtet sich die tarifliche Eingruppierung der Beschäftigten. Leitende Angestellte und Schlüsselexperten können unter den Voraussetzungen des gültigen Konzepts für außertariflich Beschäftigte auch außertariflich vergütet werden.

Die Tarifverträge werden zwischen den Tarifvertragsparteien ausgehandelt. Aufgrund der Tarifautonomie hat die Bundesregierung keinen Einfluss auf die Ausgestaltung des Tarifwerks der Autobahn GmbH. Das Konzept der Autobahn GmbH für außertariflich Beschäftigte entspricht den Anforderungen an ein außertarifliches Vergütungskonzept.

32. Welche Schlussfolgerung zieht die Bundesregierung aus der bisherigen Personaloffensive der Autobahn GmbH, und inwiefern ist das BMDV in diesen Prozess einbezogen worden?
- Wie viele neue Stellen wurden in diesem Rahmen neu geschaffen, und wie viele sind davon bereits besetzt?
  - Wie wurden die neu geschaffenen Stellen bezüglich der Vergütung eingruppiert?
  - Wie flexibel sind die Eingruppierung und Stellenprofile gestaltet?

Die Fragen 32 bis 32c werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 30 wird verwiesen.

Durch die Personalgewinnung (dies umfasst die Bereiche Recruiting, Personalmarketing und Arbeitgeberattraktivität) der Autobahn GmbH konnte das Personal im letzten Jahr kontinuierlich aufgebaut werden. Nichtsdestotrotz ist der Fachkräftemangel auch bei der Autobahn GmbH spürbar. Die Gesellschafterin lässt sich regelmäßig über den Sachstand berichten.

Die Eingruppierung, also die Zugehörigkeit von Tarifbeschäftigten zu einer Entgeltgruppe richtet sich nach der nicht nur vorübergehenden auszuübenden Tätigkeit und der Übereinstimmung zu einem oder mehreren Tätigkeitsmerkmalen des Tarifvertrags über das Entgeltgruppenverzeichnis der Autobahn GmbH. Der Manteltarifvertrag der Autobahn GmbH ist hinsichtlich der forma-

len Qualifikationen sehr flexibel. Weitere Spielräume bezüglich der Bezahlung von Tarifbeschäftigten sind bei der Zahlung von Zulagen und bei der Festlegung der Stufen innerhalb der Entgeltgruppe (beispielsweise Stufenvorweggewährung) möglich. Der Umfang an Anforderungen und die flexible Gestaltung eines Stellenprofils ist individuell.

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?

Die Fragen 33 bis 33b werden gemeinsam beantwortet.

Die beiden Projekte lassen sich lediglich bedingt miteinander vergleichen. Wesentliche Unterschiede sind, dass bei der Rahmedetalbrücke eine bauliche Instandsetzung nicht möglich war, wohingegen bei der Rhein-Herne-Kanalbrücke eine Instandsetzung geplant ist. Bei der Rhein-Herne-Kanalbrücke stehen darüber hinaus geeignete Umleitungen auch für den Schwerverkehr zur Verfügung.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.*