

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12027 –

Brückenmodernisierungen

Vorbemerkung der Fragesteller

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

In verschiedenen Medien wurde am 15. Juni 2024 berichtet, dass bei den Investitionen des Bundes in Autobahnen deutliche Kürzungen geplant sind (vgl. www.faz.net/aktuell/wirtschaft/die-fdp-spart-an-den-autobahnen-19789829.html und www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/verkehrsministerium-investitionen-autobahnen-100.html). Die Mittel für die Autobahn GmbH sollen demnach im Jahr 2025 im Vergleich zur bisherigen Planung um 20 Prozent gekürzt werden. Das bedeutet, dass anstatt der geplanten 6,29 Mrd. Euro nunmehr lediglich 4,99 Mrd. Euro eingeplant werden. Darüber hinaus sollen in den Folgejahren 2026 und 2027 Investitionen durch das FDP-geführte Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) jeweils rund 1 Mrd. Euro sowie im Jahr 2028 um weitere 378 Mio. Euro gekürzt werden.

Der Bundesrechnungshof (BRH) hat zudem vor Kurzem in einem 33-seitigen Bericht bzw. Gutachten an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages davor gewarnt, dass die Ziele des Brückenmodernisierungsprogramms verfehlt werden und die kalkulierten Mittel für die Autobahn GmbH des Bundes nicht ausreichen (vgl. www.handelsblatt.com/dpa/rechnungshof-bund-droht-ziele-bei-bruecken-sanierung-zu-verfehlen/29594412.html). Der BRH bemängelt in diesem Gutachten u. a., dass das Bundesverkehrsministerium von einer falschen Grundgesamtheit der Brücken ausgeht oder in bisherigen Berichten über erfolgte oder geplante Modernisierungsmaßnahmen falsche Kategorien zuweist. Zudem regt der BRH eindringlich an, die personellen wie finanziellen Mittel der Autobahn GmbH zu verstetigen und aufzustocken.

Aus Sicht der Fragesteller verdeutlichen das Gutachten des BRH und die aktuellen Kürzungen der Investitionen des FDP-geführten BMDV bei der Autobahn GmbH, dass die Bundesregierung die selbst gesteckten Ziele nicht erreicht und sich an dem eigenen Maßstab nicht messen lassen kann. Nach Auffassung der Fragesteller entsteht der Eindruck, dass der Bundesverkehrsminister

ter die Situation nicht im Griff hat. Viel schwerer wiegt dabei aus Sicht der Fragesteller, dass in der Folge die Modernisierungsmaßnahmen ins Stocken geraten.

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Bericht des Bundesrechnungshofes, 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)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

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

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

3. Inwieweit hat die Bundesregierung in den beiden Jahren 2022 und 2023 Gespräche mit der Autobahn GmbH und Interessenvertretern geführt, um die gesetzten Ziele zu bewerten?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

4. In welchem Zeitraum findet eine regelmäßige Evaluation der gesetzten Ziele statt, und wenn keine regelmäßige Evaluation stattfindet, warum nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

5. Wie ist der aktuelle Stand des Brückenmodernisierungsprogramms?
6. Wie viele Projekte der 5 246 Brücken wurden bislang pro Jahr abgeschlossen?
7. Wie viele der für das Jahr 2023 geplanten 220 Brückenmodernisierungen wurden bislang begonnen oder sind bereits umgesetzt?

Die Fragen 5 bis 7 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 7 bis 8c auf Bundestagsdrucksache 20/10601 verwiesen.

8. An wie vielen Autobahnbrücken wurde zum Stichtag 1. Oktober 2023 operativ vor Ort auf der Baustelle an einer Modernisierung gearbeitet (bitte anhand Autobahn-Direktionen getrennt darstellen)?

9. Wie viele Autobahnbrücken befanden sich zum Stichtag 1. Oktober 2023 in der operativen Phase des Neubaus (bitte anhand Autobahn-Direktionen getrennt darstellen)?

Die Fragen 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 5 bis 7 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

10. Wie viele der für das Jahr 2024 geplanten Brückenmodernisierungen wurden bislang begonnen oder sind bereits umgesetzt?

Im Rahmen der Brückenmodernisierung sind gegenwärtig für ca. 347 Brückenteilbauwerke Verträge abgeschlossen, um Brücken durch Ersatzneubau, Teilerneuerung oder Verstärkung zu modernisieren. Dabei handelt es sich zum Teil um Aufträge, die länger als ein Jahr dauern.

Insgesamt ist es geplant, im Jahr 2024 ca. 213 Brückenteilbauwerke fertigzustellen bzw. dem Verkehr zu übergeben. 84 Brückenbauwerke wurden in diesem Jahr bereits dem Verkehr übergeben bzw. stehen kurz vor der Freigabe.

11. Wie viele Modernisierungsprojekte von Autobahnbrücken wurden für 2024 bereits ausgeschrieben?
12. Wie viele Brückenmodernisierungen befanden sich zum Stichtag 1. Januar 2024 in der Ausschreibung?

Die Fragen 11 und 12 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

13. Wie viele Projekte sind für das Jahr 2024 in Planung?
14. Wie viele Projekte sind für das Jahr 2025 in Planung?

Die Fragen 13 und 14 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

15. Kann die Bundesregierung an ihrem Ziel festhalten, die Zahl der jährlich modernisierten Brücken kontinuierlich auf 400 zu steigern?

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 16 und 17 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

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

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

17. Welche Entwicklung erwartet die Bundesregierung bei der Erfüllung der gesetzten Ziele an Brückenmodernisierungen mit Blick auf die kommenden Jahre?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

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

Die Fragen 18 bis 20 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 11 bis 11b auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

21. Inwiefern hat die Bundesregierung die Zahl der zu modernisierenden Bauwerke sowie das Vorhaben an sich unterschätzt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

22. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Bericht des BRH für die personelle und finanzielle Ausstattung der Autobahn GmbH?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen

23. Wie viel Personal ist aktuell jeweils bei der Autobahn GmbH und im BMDV mit dem Brückenmodernisierungsprogramm befasst (bitte Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Referatsbezeichnungen angeben)?

Bezüglich Personalausstattung bei der Autobahn GmbH des Bundes wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen. Im BMDV wird das Brückenmodernisierungsprogramm fachlich federführend durch das für Ingenieurbauwerke zuständige Referat betreut. Neben den dortigen Beschäftigten sind auch weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des BMDV mittelbar mit damit zusammenhängenden Tätigkeiten befasst.

24. Welchen Einfluss hat der Bericht des BRH auf die angekündigte „sinnvolle und strategische Reihenfolge“ der Brückenmodernisierungen durch die Bundesregierung?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 15 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

25. Inwiefern ändert sich durch den Bericht des BRH die Ermittlung der stufenweise zu erreichenden (ab 2026) 400 Brückenmodernisierungen pro Jahr?
26. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Zahl der 400 modernisierten Brücken gemäß der Stellungnahme zum Bericht des Bundesrechnungshofes nun nur noch als „Vergleichsgröße“ angedacht war?

Die Fragen 25 und 26 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 16 und 17 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

27. Wie erklärt die Bundesregierung die unterschiedlichen Annahmen und Daten zwischen dem BMDV und der Autobahn GmbH bezüglich der Auswahlkriterien der Brücken aus dem Modernisierungsprogramm?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 18 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

28. Welche Faktoren sind im Rahmen der Leistungsbewertung in der Brückenmodernisierung neben der Anzahl von Brücken maßgebend, und wie sind diese Faktoren zu bewerten?
29. Aus welchen Gründen ist im Rahmen des Brückenmodernisierungsprogramms durch das BMDV die Anzahl an Brücken maßgebend?
30. Besteht für die Bundesregierung die Möglichkeit, nun nicht mehr die Anzahl, sondern die Brückenfläche zur Leistungsbewertung heranzuziehen und damit von den Kriterien des Brückenmodernisierungsprogramms abzuweichen?
31. Plant die Bundesregierung eine andere Grundlage der Leistungsbewertung, wenn ja, warum ist die Anzahl der Brücken aus Sicht der Bundesregierung nicht mehr adäquat, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 28 bis 31 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 19 bis 22 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

32. 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-leistungsfaehe-a-utobahnbruecken.pdf?__blob=publicationFile](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/zukunftspaket-leistungsfaehe-a-utobahnbruecken.pdf?__blob=publicationFile))?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 23 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

33. Inwiefern muss die Bundesregierung den ursprünglichen Zeitplan für das Modernisierungsprogramm für Brücken über 2032 hinaus verlängern?
34. Wie sieht eine angepasste Planung bei der Autobahn GmbH und dem BMDV zur Erreichung des ursprünglichen Ziels im Brückenmodernisierungsprogramm aus?

37. Wie erklärt die Bundesregierung, dass bislang keine Anpassung der Strategie und der Ziele im Rahmen des Brückenmodernisierungsprogramms stattgefunden hat?

Die Fragen 33, 34 und 37 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 24, 25 und 28 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

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

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 26 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

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

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 27 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

38. Wie plant die Bundesregierung, das Kompetenzzentrum Brückenmodernisierung auszugestalten?

Das Brückenkompetenzzentrum der Autobahn GmbH des Bundes hat zum 1. Juli 2024 seine Arbeit aufgenommen. Es wird fortan über alle Niederlassungen der Autobahn GmbH des Bundes hinweg das Brückenmodernisierungsprogramm steuern. Objektive Kriterien für die Priorisierung der Modernisierungsmaßnahmen werden wie bisher der Traglastindex und die Zustandsbewertung der Bauwerke sein.

Die Autobahn GmbH des Bundes priorisiert in ihrem Bauprogramm weiterhin die Brückenmodernisierung an oberster Stelle. Vorbereitende Maßnahmen der Autobahn GmbH des Bundes waren die Einrichtung einer Brücken Taskforce, die Festlegung aller vom Programm betroffenen Bauwerke, die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs und das Controlling der entsprechenden Meilensteine.

Die Autobahn GmbH des Bundes steht nunmehr vor der Aufgabe, die Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramms aus der Zentrale heraus noch stärker zu forcieren, die einzelnen Bausteine umsetzungsfähig zur Verfügung zu stellen und über zusätzliche personelle Kapazitäten das operative Geschäft in den Niederlassungen voranzutreiben sowie inhaltlich maßnahmenscharf zu unterstützen. Das Brückenkompetenzzentrum als eigene Struktureinheit hat die Aufgabe, die Ergebnisse der Brücken Taskforce und der oben aufgeführten Maßnahmenpakete in die Niederlassungen auszurollen und unterstützend bzw. beratend im operativen Geschäft mitzuwirken.

Die organisatorische Ausgestaltung des Brückenkompetenzzentrums obliegt der Geschäftsführung der Autobahn GmbH des Bundes.

39. In welchen Tätigkeitsbereichen bzw. Kompetenzfeldern und Erfahrungsleveln liegen die Personalengpässe der Autobahn GmbH, und wie viele Stellen sind in diesen Bereichen aktuell unbesetzt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 20/10894 sowie die Antwort der Bundesregierung zu Frage 80 auf Bundestagsdrucksache 20/11887 verwiesen.

40. Wird die Autobahn GmbH ein Personalkonzept entwickeln, um die personellen Kapazitäten zu erhöhen oder insbesondere Brückeningenieure zu gewinnen, wenn ja, wie wird das Vergütungssystem ausgestaltet sein, und wenn nein, warum nicht?
41. Woran orientiert sich das bisherige Vergütungssystem der Autobahn GmbH, und wie erfolgt die bisherige Eingruppierung?

Die Fragen 40 und 41 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 31 bis 31c auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

42. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der bisherigen Personaloffensive der Autobahn GmbH?
43. Wie viele neue Stellen wurden in diesem Rahmen neu geschaffen, und wie viele davon sind bereits besetzt?
44. Wie wurden die neu geschaffenen Stellen bezüglich der Vergütung eingruppiert?
45. Wie flexibel sind die Eingruppierung und Stellenprofile gestaltet?

Die Fragen 42 bis 45 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 32 bis 32c auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

46. Welche Maßnahmen sind aus dem Einzelfall der Sperrung der Rahmedetalbrücke aus Sicht der Bundesregierung auf die Sperrung der Rhein-Herne-Kanalbrücke auf der Autobahn 42 (A 42) bei Essen zu übertragen?
47. Wie hoch ist aktuell die Verkehrsbelastung im Knotenpunkt Vogelheimer Straße und Gladbecker Straße?
48. 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 46 bis 48 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 33 bis 33b auf Bundestagsdrucksache 20/10894 verwiesen.

49. Ist zu erwarten, dass aufgrund des Brückenmodernisierungsprogramms andere Sanierungs- und Neubauprojekte der Autobahn GmbH zurückgestellt werden, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Maßnahmen des Brückenmodernisierungsprogramms haben in der Autobahn GmbH des Bundes höchste Priorität. Es folgen weitere Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen im Bestandsnetz zur Erhaltung des Anlagevermögens. Darüber hinaus erfüllt die Autobahn GmbH des Bundes im Weiteren die gesetzlichen Vorgaben aus dem Bundesverkehrswegeplan, insbesondere zur Engpassbeseitigung. Außerdem enthält das Bauprogramm Maßnahmen zur Verkehrssteuerung und zur Erweiterung von Stellplätzen auf Rastanlagen.

Der finale Umfang des Bauprogramms und der jeweiligen Maßnahmen bestimmt sich auf Grundlage der Kabinetts- und Parlamentsbeschlüsse zum Haushalt 2025 und zur mittelfristigen Finanzplanung.