

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Nicole Gohlke, Bernd Riexinger, Dr. André Hahn, weiterer Abgeordneter und der Gruppe Die Linke – Drucksache 20/13098 –

Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Bayern

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Einsturz der Carolabrücke in Dresden hat bundesweit die Aufmerksamkeit darauf gelenkt, dass Brücken als zentraler Teil der Verkehrsinfrastruktur regelmäßig gewartet, saniert und notfalls neu gebaut werden müssen. Andernfalls könnten sogar Menschen umkommen, wenn Brücken oder Tunnel den Geist aufgeben. Mit Blick auf Bayern berichtet die „Süddeutsche Zeitung“ am 16. September 2024 über den wenig ermutigenden Zustand der Münchner Brücken (vgl. www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-carolabruoecke-sicherheit-lux.RUFpJZRmL6EBcgeYzmEhzd?reduced=true). In der Verantwortung des Bundes liegt dabei die Infrastruktur an Bundesfernstraßen (für die Bundesautobahnen und weitere Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung sowie auch für die Bundesfernstraßen in Bundesauftragsverwaltung der Länder die Verantwortung des Bundes im Sinne der internen bzw. finanziellen Straßenbaulast) und an Bundeswasserstraßen – nicht nur Brücken, sondern auch Tunnel sowie Wehre, Schleusen und Dämme (soweit diese in der Unterhaltungslast der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes [WSV] stehen). Werden Letztere nicht regelmäßig gewartet und saniert, ist insbesondere bei Hochwasser mit verheerenden Schäden zu rechnen.

1. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zustandsnoten der Brücken und Tunnel an Bundesfernstraßen in Bayern in den letzten fünf Jahren verändert?

Die Zustandsnoten der Brücken an Bundesfernstraßen in Bayern haben sich im Vergleich zum Jahr 2019 wie folgt verändert.

Zustandsnotenentwicklung der Brücken an Bundesfernstraßen in Bayern (nach Fläche)		
Zustandsnotenbereiche	2019	2024
1,0 – 1,4	4,2 %	3,7 %
1,5 – 1,9	8,2 %	8,6 %
2,0 – 2,4	37,3 %	41,5 %
2,5 – 2,9	38,8 %	36,2 %

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 31. Oktober 2024 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Zustandsnotenentwicklung der Brücken an Bundesfernstraßen in Bayern (nach Fläche)		
3,0 – 3,4	10,2 %	8,8 %
3,5 – 4,0	1,3 %	1,2 %

Bezüglich Tunnel an Bundesfernstraßen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

- Bei welchen Brücken und Tunneln an Bundesfernstraßen in Bayern gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren eine Neubewertung des Zustands (bitte nach einzelnen Brücken und Tunneln – alte und neue Bewertung angeben – aufschlüsseln)?

Nach DIN 1076 finden alle sechs Jahre eine Hauptprüfung und drei Jahre nach der Hauptprüfung eine Einfache Prüfung der Bauwerke statt. Innerhalb einer Dekade erfolgen dementsprechend in der Regel mindestens drei Bauwerksprüfungen bei denen der Zustand jedes Teilbauwerks neu bewertet wird, insoweit regelmäßig bei allen Bauwerken.

Eine Auswertung der Zustandsnotenentwicklung eines Einzelbauwerks ist mit der vorhandenen Bauwerksdatenbank nicht möglich, sondern nur eine aggregierte Darstellung aller Bauwerke. Diese kann auf der Homepage der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eingesehen werden, abrufbar unter:

https://www.bast.de/DE/Ingenieurbau/Fachthemen/brueckenstatistik/bruecken_hidden_node.html.

- Wie viele und welche Brücken in Bayern sind nach Kenntnis der Bundesregierung bau- bzw. typengleich mit der Rahmedetalbrücke oder der Carolabrücke?
- Welche und wie viele Brücken an Bundesfernstraßen in Bayern haben nach Kenntnis der Bundesregierung zuletzt eine Zustandsnote von 3,0 oder schlechter bekommen (bitte in relativen und absoluten Zahlen angeben), und wann und in welchem Umfang ist die Sanierung geplant (bitte jeweils die Summe sowie den geplanten Beginn und das geplante Ende der Sanierungsarbeiten angeben)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Bezüglich der Anzahl der typengleichen Brücken und der Anzahl der Brücken mit einer Zustandsnote von 3,0 oder schlechter wird auf die interaktive Brückenkarte des Bundes verwiesen, abrufbar unter:

<https://via.bund.de/bast/br/map/>.

Maßnahmen der baulichen Erhaltung und deren Reihung in der Abarbeitung werden von der Autobahn GmbH und den Auftragsverwaltungen der Länder im Rahmen ihrer Zuständigkeit und in Abhängigkeit vom Erhaltungsaufwand und weiterer Randbedingungen festgelegt. Gegenwärtig werden die Jahresprogramme erarbeitet, deren Prüfung noch andauert.

5. Wie sehen nach Kenntnis der Bundesregierung die Verkehrsprognosen für diese Brücken bis zum Beginn und bis zum Ende der geplanten Sanierung aus (bitte tabellarisch auflisten)?
8. Wie sehen nach Kenntnis der Bundesregierung die Verkehrsprognosen für diese Tunnel bis zum Beginn und bis zum Ende der geplanten Sanierung aus (bitte tabellarisch auflisten)?
12. Wie sehen nach Kenntnis der Bundesregierung die Verkehrsprognosen für diese Wasserstraßen bis zum Zeitpunkt der geplanten Sanierung aus (bitte tabellarisch auflisten)?

Die Fragen 5, 8 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Priorisierung der Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen erfolgt aufgrund sicherheitsrelevanter Kriterien nach dem Grundsatz „Erhaltung vor Ausbau“ unabhängig von den Verkehrsprognosen. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die aktuelle Verkehrsprognose 2040 auf der Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr abgerufen werden kann.

6. Durch welche Maßnahmen werden nach Kenntnis der Bundesregierung bis zur und während der Sanierung die Brücken entlastet (bitte bezogen auf die einzelnen Brücken auflisten)?

Zum Schutz von Bauwerken können – sofern der Bedarf dazu ausgewiesen wird – folgende Entlastungsmaßnahmen vorgenommen werden: Last- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Abstandsgebote, Überholverbote oder spezielle Verkehrsführungen.

Im Juni 2024 waren im Bundesstraßennetz an 59 Brücken-Teilbauwerken Lastbeschränkungen für den genehmigungsfreien Verkehr verfügt. Bei 24 der zuvor genannten lastbeschränkten Brücken-Teilbauwerke waren Einschränkungen bezüglich der Verkehrsführung vorhanden, weil beispielsweise einzelne Fahrstreifen gesperrt oder umgelegt wurden.

Informationen zu Lastbeschränkungen auf Autobahnbrücken sind über den „GST Viewer Online“ der Autobahn GmbH online verfügbar, abrufbar unter:

<https://www.autobahn.de/fuer-unternehmen/gst-viewer>.

7. Welche und wie viele Tunnel an Bundesfernstraßen in Bayern haben nach Kenntnis der Bundesregierung zuletzt eine Zustandsnote von 3,0 oder schlechter bekommen (bitte auflisten sowie in relativen und absoluten Zahlen angeben), und wann und in welchem Umfang ist die Sanierung geplant (bitte jeweils die Summe sowie den geplanten Beginn und das geplante Ende der Sanierungsarbeiten angeben)?

In Bayern haben vier Tunnel eine Zustandsbewertung mit Zustandsnoten von 3,0 oder schlechter. Die Tunnel mit Zustandsbewertungen von 3,0 oder größer sind: Einhausung Goldbach-Hösbach (3,0), Gräfelfing (3,5), Tunnel Rampe Lindau (3,0) und Tunnel Neubiberg (3,2).

Beim Tunnel Gräfelfing werden derzeit bauliche Erhaltungsmaßnahmen geplant, die anderen genannten Tunnel werden zeitnah in die Erhaltungsplanung übernommen.

9. Durch welche Maßnahmen werden nach Kenntnis der Bundesregierung bis zur und während der Sanierung die Tunnel entlastet (bitte bezogen auf die einzelnen Tunnel auflisten)?

Für Tunnel sind keine Lastbeschränkungen erforderlich.

10. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zustandsnoten der in der Zuständigkeit des Bundes liegenden Wasserstraßen in Bayern in den letzten fünf Jahren entwickelt?
11. Welche und wie viele Wasserstraßen in Bayern wurden nach Kenntnis der Bundesregierung zuletzt mit einer Zustandsnote von 3,0 oder schlechter bewertet (bitte auflisten sowie in relativen und absoluten Zahlen angeben, außerdem nach Schleusen, Wehren und Dämmen aufschlüsseln), und wann und in welchem Umfang ist die Sanierung geplant (bitte jeweils die Summe sowie den geplanten Beginn und das geplante Ende der Sanierungsarbeiten angeben)?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Zustand von Wasserstraßen im Verantwortungsbereich der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird nicht mittels Zustandsnoten bewertet.