

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Matthias Gastel, Stefan Schmidt und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sanierung und Ersatzneubau von Brückenbauwerken im Netz der Bundesautobahnen

Bereits im Schlussbericht der Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, bekannt als Pällmann-Kommission, wurde vor nahezu 25 Jahren folgender Befund festgehalten: „Im Bereich aller drei Verkehrsträger haben die Instandhaltungsdefizite zwischenzeitlich ein Ausmaß angenommen, daß von einer ‚Instandhaltungskrise‘ gesprochen werden kann.“ (siehe Schlussbericht der Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung vom 5. September 2000).

Nach Auffassung der Fragestellenden hat der Bund bei allen drei Verkehrsträgern weiterhin zu wenig in den Erhalt der bestehenden Infrastruktur investiert. Aus der bereits vor 25 Jahren diagnostizierten Instandhaltungskrise ist zwischenzeitlich eine handfeste Infrastrukturkrise erwachsen. Diese manifestiert sich durch verstärkte Brückensperrungen bzw. Nutzungsbeschränkungen und Abriss von Brücken, wie etwa im Frühjahr dieses Jahres auf der Autobahn 100 (A 100) in Berlin („Ringbahnbrücke“) und schränkt die Verfügbarkeit des Fernstraßennetzes ein.

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) schätzt, dass im gesamten Autobahnnetz in nächster Zeit etwa 8 000 Brückenbauwerke grundhaft saniert oder ersetzt werden müssen (www.bund.net/service/presse/pressemitteilungen/detail/news/deutlich-mehr-autobahnbruecken-marode/). Das liegt deutlich über den 4 500 Brückenbauwerken im sogenannten Brückenmodernisierungsnetz, auf die die Bundesregierung sich im Brückenmodernisierungsprogramm fokussiert.

In einem Bericht des Bundesrechnungshofs wurde zuletzt die Zielverfehlung bei der jährlichen Sanierungsleistung mit Blick auf dieses Brückenmodernisierungsprogramm deutlich. Ab dem Jahr 2022 hätte die Autobahn GmbH des Bundes jährlich mehr als 450 Teilbauwerke im Rahmen des Brückenmodernisierungsprogramms modernisieren müssen (Bericht des Bundesrechnungshofs vom 29. April 2025, S. 4). Die Autobahn GmbH gab an, dass sie in den Jahren 2023 und 2024 etwas mehr als 200 bzw. knapp 300 Brückenbauwerke modernisiert hätte (ebd., S. 17).

Der Bundesrechnungshof stellte jedoch fest, dass nur 40 Prozent bzw. nur 24 Prozent der bislang fertiggestellten Teilbauwerke, die die Autobahn GmbH 2023 bzw. 2024 gemeldet hatte, den Auswahlkriterien des Brückenmodernisierungsprogramms entsprachen (ebd., S. 18). Die Autobahn GmbH hatte z. B. auch Brückenbauwerke gemeldet, die nicht modernisiert, sondern neu gebaut worden waren, oder solche, die noch nicht hätten modernisiert werden müssen (ebd., S. 17). Der Bundesrechnungshof machte erneut den Vorschlag, den Bereich der Brückensanierung bei der Autobahn GmbH personell zu verstärken,

indem aus dem Bereich Aus- und Neubau, Umsetzung der Vorhaben des Bedarfsplans Straße, in den Bereich Brückensanierung umdisponiert wird (ebd., S. 32). Nach Ansicht der Fragestellenden kommt die Bundesregierung dieser Empfehlung bisher nicht oder nur unzureichend nach.

In seinem Bericht warnte der Bundesrechnungshof erneut davor, dass die Ziele des Brückenmodernisierungsprogramms verfehlt werden. Auch nach Ansicht der Fragestellenden bedarf es erheblicher Anstrengungen, um die Sanierungsleistung der Autobahn GmbH auf den erforderlichen Wert von mittlerweile knapp 600 Teilbauwerken im Jahr zu erhöhen (Bericht des Bundesrechnungshofs vom 29. April 2025, S. 22).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welcher Höhe standen Bundesmittel für den Erhalt des Bundesfernstraßennetzes im Zeitraum von 2010 (einschließlich) bis 2024 zur Verfügung, und in welcher Höhe wurden im genannten Zeitraum Bundesmittel im Haushaltsvollzug für den Erhalt des Bundesfernstraßennetzes eingesetzt (bitte in Jahresscheiben angeben)?
2. In welcher Höhe standen Bundesmittel für den Erhalt des Autobahnnetzes im Zeitraum von 2010 (einschließlich) bis 2024 zur Verfügung, und in welcher Höhe wurden im genannten Zeitraum Bundesmittel im Haushaltsvollzug für den Erhalt des Autobahnnetzes eingesetzt (bitte in Jahresscheiben angeben)?
3. In welcher Höhe standen Bundesmittel für den Erhalt des Bundesstraßennetzes im Zeitraum von 2010 (einschließlich) bis 2024 zur Verfügung, und in welcher Höhe wurden im genannten Zeitraum Bundesmittel im Haushaltsvollzug für den Erhalt des Bundesstraßennetzes eingesetzt (bitte in Jahresscheiben angeben)?
4. In welcher Höhe standen Bundesmittel für den Erhalt von Ingenieurbauwerken im Bundesfernstraßennetz im Zeitraum von 2010 (einschließlich) bis 2024 zur Verfügung, und in welcher Höhe wurden im genannten Zeitraum Bundesmittel im Haushaltsvollzug für den Erhalt von Ingenieurbauwerken im Bundesfernstraßennetz eingesetzt (bitte in Jahresscheiben angeben)?
5. In welcher Höhe standen Bundesmittel für den Erhalt von Ingenieurbauwerken im Autobahnnetz im Zeitraum von 2010 (einschließlich) bis 2024 zur Verfügung, und in welcher Höhe wurden im genannten Zeitraum Bundesmittel im Haushaltsvollzug für den Erhalt von Ingenieurbauwerken im Autobahnnetz eingesetzt (bitte in Jahresscheiben angeben)?
6. In welcher Höhe standen Bundesmittel für den Erhalt von Ingenieurbauwerken im Bundesstraßennetz im Zeitraum von 2010 (einschließlich) bis 2024 zur Verfügung, und in welcher Höhe wurden im genannten Zeitraum Bundesmittel im Haushaltsvollzug für den Erhalt von Ingenieurbauwerken im Bundesstraßennetz eingesetzt (bitte in Jahresscheiben angeben)?
7. Bei welchen Brückenbauwerken (ggf. nur betroffenes Teilbauwerk nennen) im Autobahnnetz sind aufgrund von Bauwerksmängeln statisch-konstruktiver Art Sofortmaßnahmen wie die Verringerung des Prüfzyklus, das Monitoring, Lkw-Abstandsgebot, die Lastbeschränkung, Geschwindigkeitsbeschränkungen und bzw. oder Teil- bzw. Sperrung angeordnet worden und derzeit gültig (bitte Brückenbauwerk genau benennen, getroffene Sofortmaßnahme oder Sofortmaßnahmen in genauer Ausprägung beschreiben und Datum der Einführung der Maßnahme nennen)?

8. Bei welchen Brückenbauwerken (ggf. nur betroffenes Teilbauwerk nennen) im Autobahnnetz besteht aktuell eine Lastbeschränkung, auf welchen Wert wurde das zulässige Gesamtgewicht beschränkt, mit welchen anderen Beschränkungen bzw. Maßnahmen ist die Lastbeschränkung ggf. kombiniert, und seit wann besteht die Lastbeschränkung?
9. Bei welchen Brückenbauwerken im Autobahnnetz besteht aktuell eine Geschwindigkeitsreduzierung, und auf welchen Wert wurde die zulässige Geschwindigkeit beschränkt, mit welchen anderen Beschränkungen bzw. Maßnahmen ist die Geschwindigkeitsreduzierung ggf. kombiniert, und seit wann besteht die Geschwindigkeitsreduzierung?
10. Welche Brückenbauwerke im Autobahnnetz sind derzeit für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 bzw. 7,5 Tonnen gesperrt (bitte genaue Lage im Autobahnnetz und Grund für die Lastbeschränkung angeben)?
11. Welche Brückenbauwerke im Fernstraßennetz sind derzeit für Schwertransporte gesperrt (bitte genaue Lage im Fernstraßennetz und Grund für die Lastbeschränkung und maximale Lastfreigabe angeben)?
12. Bis wann und durch welche Maßnahmen soll die uneingeschränkte Nutzung der Brückenbauwerke, für die aktuell eine Lastbeschränkung gilt, wiederhergestellt werden (bitte Zeitplan für alle betroffenen Brücken benennen)?
13. Wie haben sich die Anzahl der sanierten bzw. ersetzten Brückenbauwerke im Autobahnnetz und die sich daraus resultierende Brückenfläche zwischen 2010 (einschließlich) und 2024 entwickelt (bitte für jedes Jahr gesondert angeben)?
14. Wie viele Brückenbauwerke im Autobahnnetz sollen bis Ende des Jahres 2025 saniert bzw. durch einen Neubau ersetzt werden, und wie groß ist die Brückenfläche dieser Brückenbauwerke insgesamt?
15. Wie viele Brückenbauwerke im Autobahnnetz sollen von 2026 (einschließlich) bis 2030 (einschließlich) saniert bzw. durch einen Neubau ersetzt werden, und wie groß ist die Brückenfläche dieser Brückenbauwerke insgesamt (bitte Werte für jedes Jahr gesondert angeben), und um viele Quadratmeter (m²) erhöht sich die Brückenfläche durch erweiterte Ersatzneubauten?
16. Wie viele Brückenbauwerke, die seit 1. Januar 2021 fertiggestellt wurden (Sanierung, Ersatzneubau), entsprechen den Kriterien des Brückenmodernisierungsprogramms (bitte ausschließlich die Anzahl an Brückenbauwerken angeben, die den Kriterien des Brückenmodernisierungsprogramms entsprechen, bitte in Halbjahresscheiben angeben)?
17. Bei welchen Brückenbauwerken in Spannbetonbauweise im Autobahnnetz mit einer lichten Weite von größer oder gleich 30 Metern ist Spannstahl verbaut, der im Sinne der Nachrechnungsrichtlinie (Richtlinie für die Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand) anfällig für Spannungsrisskorrosion ist (bitte genaue Beschreibung des Bauwerks mit der Lage im Autobahnnetz angeben)?
18. Welche Zustandsnote haben diese in Frage 17 erfragten Bauwerke zuletzt erhalten, und welcher Traglastindex wurde für sie errechnet bzw. bestimmt?
19. Wann ist der Ersatz der in Frage 16 bzw. 17 erfragten Brückenbauwerke in Spannbetonbauweise mit anfälligem Spannstahl geplant, welchen Planungsstand hat das Ersatzbauwerk erreicht, und wann sind der Baubeginn und die Verkehrsfreigabe geplant?

20. Bei welchen übrigen Brückenbauwerken in Spannbetonbauweise im Autobahnnetz mit einer lichten Weite von größer oder gleich 30 Metern (bitte genaue Beschreibung des Bauwerks mit der Lage im Autobahnnetz angeben) bestehen statisch-konstruktive Defizite, welche Zustandsnote haben die Bauwerke zuletzt erhalten, und welcher Traglastindex wurde für sie bestimmt?
21. Wie sollen die statisch-konstruktiven Defizite der in Frage 20 erfragten Brückenbauwerke in Spannbetonbauweise behoben werden, und welcher Zeitplan besteht dafür bauwerksbezogen (bitte gesondert angeben)?
22. Welche Erkenntnisse aus dem Einsturz der Carolabrücke am 11. September 2024 hat die Bundesregierung mit Blick auf die Instandhaltung, Überwachung und Sanierung von Spannbetonbrücken im Fernstraßennetz gewonnen, und was hat sich seitdem bei der Überwachung von Spannbetonbrücken im Fernstraßennetz, die erhebliche statisch-konstruktive Defizite aufweisen, geändert?
23. Entspricht der bisherige Stand der Nachrechnungsrichtlinie (Richtlinie für die Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand) bei der Überwachung kritischer Spannbetonbrücken im Fernstraßennetz noch dem Stand von Wissenschaft und Technik, und wenn nein, in welchen Punkten ist eine Überarbeitung angeraten bzw. notwendig?
24. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Erkenntnisgewinn, der sich aus den Einsturzursachen der Carolabrücke ergeben hat, durch eine Ergänzung der Nachrechnungsrichtlinie (Richtlinie für die Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand) abzubilden, wenn ja, in welchen Punkten soll die Nachrechnungsrichtlinie ergänzt werden, und bis wann soll die ergänzte Fassung vorliegen?
25. Welche Spannbetonbrücken im Autobahnnetz werden derzeit mittels Schallemissionsmonitoring überwacht, und für welche Brückenbauwerke ist dies in Zukunft geplant?
26. Wie hat sich seit Gründung der Autobahn GmbH der Personalbestand entwickelt, der für Instandhaltung, Sanierung und Ersatzneubau von Ingenieurbauwerken zuständig ist (bitte für jedes Jahr in Vollzeitäquivalenten und differenziert nach Niederlassungen der Autobahn GmbH angeben)?
27. Wie soll sich der Personalbestand der Autobahn GmbH, der für Instandhaltung, Sanierung und Ersatzneubau von Ingenieurbauwerken zuständig ist (bitte für jedes Jahr in Vollzeitäquivalenten und differenziert nach Niederlassungen der Autobahn GmbH angeben), bis 2030 bzw. auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung entwickeln?
28. Wie hat sich seit Gründung der Autobahn GmbH der Personalbestand entwickelt, der für Planung und Umsetzung von Vorhaben des Bedarfsplans Straße (ausschließlich Aus- und Neubau) zuständig ist (bitte für jedes Jahr in Vollzeitäquivalenten und differenziert nach Niederlassungen der Autobahn GmbH angeben)?
29. Wie soll sich der Personalbestand der Autobahn GmbH, der für Planung und Umsetzung von Vorhaben des Bedarfsplans Straße (ausschließlich Aus- und Neubau) zuständig ist (bitte für jedes Jahr in Vollzeitäquivalenten und differenziert nach Niederlassungen der Autobahn GmbH angeben), bis 2030 bzw. auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung entwickeln?

30. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung dafür sorgen, dass das Brückensanierungsprogramm innerhalb der Autobahn GmbH personell so ausgestattet ist, dass kurzfristig jährlich mindestens 450 bis 500 Teilbauwerke fertiggestellt werden können?
31. Bis wann will die Bundesregierung das Ziel des Brückenmodernisierungsprogramms erreichen und eine jährliche Sanierungsleistung von mindestens 500 bis 600 Teilbauwerken, die den Kriterien des Brückenmodernisierungsprogramms entsprechen, bei der Autobahn GmbH erzielen, um auf diese Weise den Sanierungsstau im Brückenbestand abzubauen und gleichzeitig weitere Brückensperrungen zu verhindern?
32. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung des Brückensanierungsprogramms?
 - a) Wie viele Teilbauwerke sollen im Rahmen des Brückenmodernisierungsprogramms insgesamt modernisiert bzw. ersetzt werden, hat die Bundesregierung seit Beginn des Brückenmodernisierungsprogramms weitere Bauwerke als modernisierungsbedürftig identifiziert, und wenn ja, wie viele?
 - b) Wie viele Ersatzbauwerke bzw. Sanierungsvorhaben von Teilbauwerken, die den Kriterien des Brückenmodernisierungsprogramms entsprechen, sind in Planung (bitte erreichten Planungsstand angeben)?
 - c) Wie viele Ersatzbauwerke bzw. Sanierungsvorhaben von Teilbauwerken, die den Kriterien des Brückenmodernisierungsprogramms entsprechen, werden derzeit modernisiert?
33. Wie viele der Ersatzbauwerke bzw. Sanierungsvorhaben von Teilbauwerken, die derzeit von der Autobahn GmbH geplant oder gebaut werden, basieren noch auf Vorarbeiten (z. B. Planungen) durch die Länder (bitte Anzahl nach Teilbauwerken in Planung und in Bau differenzieren)?
34. Bei wie vielen Brückenbauwerken findet aktuell die Nachrechnung auf Basis der Nachrechnungsrichtlinie statt, und wie viele Brückenbauwerke werden derzeit nicht bearbeitet (bitte Anzahl der Brückenbauwerke nach Brücken, die den Kriterien des Brückenmodernisierungsprogramms entsprechen, und Brücken im Gesamtnetz differenzieren)?
35. Wie viele Brückenbauwerke bzw. Teilbauwerke im Autobahnnetz, die außerhalb des sogenannten Brückenmodernisierungsnetzes liegen, und für die ein Traglastindex von V und IV errechnet bzw. bestimmt wurde, müssen dringend saniert bzw. durch einen Ersatzneubau ersetzt werden (bitte Angabe der Zahl der Teilbauwerke nach Traglastindex V und IV differenzieren und jeweils angeben, wie viele Teilbauwerke davon jeweils in das Brückenmodernisierungsprogramm aufgenommen wurden)?
36. Bei wie vielen und welchen Brückenbauwerken bzw. Teilbauwerken im Autobahnnetz, die außerhalb des sogenannten Brückenmodernisierungsnetzes liegen, sind Sofortmaßnahmen wie die Verringerung des Prüfzyklus, das Monitoring, Lkw-Abstandsgebot und bzw. oder die Lastbeschränkung angeordnet worden und derzeit gültig, und wie viele Brücken davon wurden in das Brückenmodernisierungsprogramm aufgenommen?
37. Wie viele und welche Brückenbauwerke bzw. Teilbauwerke im Autobahnnetz, die außerhalb des sogenannten Brückenmodernisierungsnetzes liegen, wurden seit 2021 (einschließlich) saniert bzw. durch einen Neubau ersetzt, wie viele Brückenbauwerke in diesem Teil des Autobahnnetzes werden aktuell saniert, bei welchen ist ein Ersatzbauwerk im Bau (bitte auch Brückenfläche angeben), und wie viele Brücken davon wurden in das Brückenmodernisierungsprogramm aufgenommen?

38. Bei wie vielen und welchen Brückenbauwerken bzw. Teilbauwerken im Autobahnnetz, die außerhalb des sogenannten Brückenmodernisierungsnetzes liegen, läuft die Planung für die Sanierung oder einen Ersatzneubau (bitte jeweils Planungsstand angeben, bitte auch Brückenfläche angeben), und wie viele Brücken davon wurden in das Brückenmodernisierungsprogramm aufgenommen?
39. Bei wie vielen und welchen Brückenbauwerken bzw. Teilbauwerken im Autobahnnetz, die außerhalb des sogenannten Brückenmodernisierungsnetzes liegen, ist aktuell eine Nachrechnung auf Basis der Nachrechnungsrichtlinie in Bearbeitung (bitte auch Brückenfläche angeben), und wie viele Brücken davon wurden in das Brückenmodernisierungsprogramm aufgenommen?
40. Bei wie vielen und welchen Brückenbauwerken bzw. Teilbauwerken im Autobahnnetz, die außerhalb des sogenannten Brückenmodernisierungsnetzes liegen, steht eine Bearbeitung (erster Schritt: Nachrechnung) noch aus, bis wann soll die Nachrechnung der betreffenden Bauwerke beginnen bzw. abgeschlossen werden (bitte auch Brückenfläche angeben), und wie viele Brücken davon wurden in das Brückenmodernisierungsprogramm aufgenommen?
41. Welche Empfehlungen des Bundesrechnungshofs wurden von der Bundesregierung aufgegriffen, und wie wurden diese konkret umgesetzt?
42. Hat die Bundesregierung, wie am 2. April 2024 angekündigt (Bundestagsdrucksache 20/10894), die Zielbestimmung des Brückenmodernisierungsprogramms evaluiert, wenn ja, was sind die Ergebnisse, wurde die Zielbestimmung angepasst, und wenn ja, wie?
43. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Kritik des Bundesrechnungshofs, nach der das Bundesministerium für Verkehr bei der Berechnung der Brückenfläche des Brückenmodernisierungsprogramms von 5 000 statt 4 000 zu modernisierenden Teilbauwerken und einer Sollfläche von 5,67 Mio. statt 3,2 Mio. m² hätte ausgehen sollen (Bericht des Bundesrechnungshofs vom 29. April 2025, S. 20 f.), hat die Bundesregierung die Zahl der Brücken und die Sollfläche inzwischen angepasst, und wenn ja, von welcher Sollfläche geht die Bundesregierung nun aus?
44. Hat die Bundesregierung die Empfehlung des Bundesrechnungshofs aufgegriffen und disponiert künftig Personalressourcen aus dem Bereich Aus- und Neubau (Umsetzung der Vorhaben des Bedarfsplans Straße) um und verstärkt im Gegenzug die personelle Ausstattung im Bereich Brückensanierung bzw. Erhalt und Ersatz von Ingenieurbauwerken?
 - a) Wenn ja, wie setzt die Bundesregierung die Empfehlung des Bundesrechnungshofs konkret um?
 - b) Wenn nein, warum folgt die Bundesregierung der Empfehlung des Bundesrechnungshofs nicht?
45. Hat die Bundesregierung die Empfehlung des Bundesrechnungshofs aufgegriffen, den Bundesländern eindeutige Ziele für die Brückenmodernisierung vorzugeben und gemeinsam mit den Ländern zu prüfen, wie eine Zurückstellung von Neu- und Ausbauprojekten zugunsten der Brückenmodernisierung möglich ist (Bericht des Bundesrechnungshofs vom 29. April 2025)?
 - a) Wenn ja, wie setzt die Bundesregierung die Empfehlung des Bundesrechnungshofs konkret um?
 - b) Wenn nein, warum folgt die Bundesregierung der Empfehlung des Bundesrechnungshofs nicht?

46. Welcher Anteil des Anlagevermögens des Bundesfernstraßennetzes wurde bisher unter der Berücksichtigung der Vorgaben des „Standards staatlicher Doppik“ (SsD) erfasst (vgl. Bundestagsdrucksache 21/1261; bitte Anteil in Prozent angeben)?
47. Wird oder wurde die Beratungsleistung für das Szenario des sogenannten Prognosefalls 2 „Szenario 2040 – Beschleunigte globale Transformation“ bereits ausgeschrieben, und wenn zutreffend, welches Unternehmen hat den Zuschlag für diese Beratungsleistung bekommen (vgl. Bundestagsdrucksache 21/945)?
48. Welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung für die Erstellung des sogenannten Prognosefalls 2 „Szenario 2040 – Beschleunigte globale Transformation“, und bis wann will die Bundesregierung den Abschlussbericht für den Prognosefall 2 vorstellen?

Berlin, den 28. August 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

