

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stefan Henze, Rocco Kever, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Alexis L. Giersch, Lars Haise, Maximilian Kneller, Ulrich von Zons, Carsten Becker, Hans-Jürgen Goßner, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Andreas Mayer, Volker Scheurell, Otto Strauß und der Fraktion der AfD**

### **Zustand der Bundesbrücken in Niedersachsen, Hamburg und Bremen – Maßnahmen und Finanzierung zur Vermeidung weiterer Sperrungen und Einstürze**

Die Infrastruktur Deutschlands steht vor einer der größten Herausforderungen ihrer Geschichte, insbesondere wenn es um den Zustand der Bundesbrücken geht. Zahlreiche Berichte und Studien, darunter Analysen von Transport & Environment (T&E; [www.transportenvironment.org/te-deutschland/articles/t-e-wart-vor-triage-bei-der-brueckensanierung](http://www.transportenvironment.org/te-deutschland/articles/t-e-wart-vor-triage-bei-der-brueckensanierung)) und dem Bundesrechnungshof ([www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2025/brueckenmodernisierung/kurzmeldung.html](http://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2025/brueckenmodernisierung/kurzmeldung.html)), weisen auf einen alarmierenden Sanierungs- und Abrissbedarf hin, der die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit des Verkehrsnetzes bedroht. Der Einsturz der Carolabrücke in Dresden im September 2024 sowie die anhaltenden Sperrungen wie die der Ringbahnbrücke in Berlin verdeutlichen die Dringlichkeit dieses Problems.

Gleichzeitig wird die Bundesregierung von Experten kritisiert, den Umfang der Schäden zu unterschätzen und die Finanzierung sowie Priorisierung unzureichend zu gestalten ([www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/sanierung-bruecken-verkehr-100.html](http://www.tagesschau.de/inland/gesellschaft/sanierung-bruecken-verkehr-100.html)). Es fehle an Klarheit über den aktuellen Zustand, die geplanten Maßnahmen, die Finanzierungsstrategien und die langfristige Strategie, um die Bürger vor den Gefahren maroder Brücken zu schützen und eine nachhaltige Lösung zu gewährleisten. So führt T&E Deutschland in der oben genannten Studie aus, dass nach den vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) selbst gesetzten Kriterien bei 5 905 Brückenbauwerken unter Bundesverwaltung ein Ersatzneubau notwendig sei und weitere 10 240 Brückenbauwerke unter Bundesverwaltung so stark belastet sind, dass entweder ein Ersatzneubau oder eine Verstärkung notwendig sei ([www.transportenvironment.org/uploads/files/20250415\\_TE\\_Bruckensanierung.pdf](http://www.transportenvironment.org/uploads/files/20250415_TE_Bruckensanierung.pdf)).

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

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Haben sich die Kriterien, wie die Bundesregierung den Modernisierungsbedarf von Brückenbauwerken einordnet, seit dem Brückengipfel im Jahr 2022 ([www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?__blob=publicationFile)) geändert?
  - a) Wie lauten die aktuellen Kriterien, wann für ein Brückenbauwerk ein Ersatzneubau nötig ist?
  - b) Wie lauten die aktuellen Kriterien, wann für ein Brückenbauwerk eine Modernisierung notwendig ist?
2. Teilt die Bundesregierung die in der T&E-Studie (siehe Vorbemerkung der Fragesteller) errechneten Zahlen, dass bei knapp 6 000 Brückenbauwerken unter Bundesverwaltung ein Ersatzneubau notwendig sei und dass bei weiteren 10 000 Brückenbauwerken unter Bundesverwaltung entweder ein Ersatzneubau oder eine Verstärkung notwendig sei (wenn nein, wie lauten die korrekten Zahlen, und wie viele davon befinden sich in Niedersachsen, Hamburg und Bremen)?
3. Welche Autobahnabschnitte in Niedersachsen, Hamburg und Bremen sind Teil des zusammenhängenden Kernnetzes von besonders wichtigen Autobahnabschnitten, die durchgängig mit leistungsfähigen Brücken hergerichtet werden sollen (bitte Abschnitte grafisch in einer Karte für Niedersachsen, Hamburg und Bremen darstellen)?
4. Wie viele der vom Bundesverkehrsministerium als besonders sanierungsbedürftig eingestuften Brückenbauwerke des Kernnetzes liegen in Niedersachsen, Hamburg und Bremen (bitte betroffene Brücken und Teilbauwerke mit konkreter Ortsangabe einzeln auflisten)?
5. Wie viele der vom Bundesverkehrsministerium als besonders sanierungsbedürftig eingestuften Brückenbauwerke außerhalb des Kernnetzes liegen in Niedersachsen, Hamburg und Bremen (bitte betroffene Brücken und Teilbauwerke mit konkreter Ortsangabe einzeln auflisten)?
6. Sind aktuell Brückenbauwerke unter Bundesverwaltung in Niedersachsen, Hamburg und Bremen für einen Abriss vorgesehen (wenn ja, bitte betroffene Brücken und Teilbauwerke mit konkreter Ortsangabe einzeln auflisten)?
7. Wie viele Autobahnbrücken wurden in Niedersachsen, Hamburg und Bremen in den letzten fünf Jahren im Durchschnitt pro Jahr saniert, und wo liegen diese (bitte Brückenbauwerke mit konkreter Ortsangabe einzeln auflisten)?
8. Durch welche Brückenbauwerke unter Bundesverwaltung in Niedersachsen, Hamburg und Bremen bestehen aktuell Verkehrseinschränkungen bzw. werden Einschränkungen erforderlich werden (bitte Brückenbauwerke einzeln mit dem jeweiligen Einschränkungsstatus angeben)?
9. Inwieweit haben ggf. Sparmaßnahmen bei Brückenbauwerken unter Bundesverwaltung in Niedersachsen, Hamburg und Bremen in der Vergangenheit zu den aktuellen Problemen beigetragen (bitte konkrete Beispiele und Zeiträume nennen)?
10. In welchen Jahren wurden ggf. nach Ansicht der Bundesregierung zu wenig Mittel im Bundeshaushalt eingestellt, um den Zustand der Brückenbauwerke in Niedersachsen, Hamburg und Bremen unter Bundesverwaltung zu erhalten?

11. Welcher finanzielle Mittelbedarf ergibt sich aus den notwendigen Sanierungs- und Abrissmaßnahmen sowie dem Neubau von Brückenbauwerken in Niedersachsen, Hamburg und Bremen unter Bundesverwaltung für die nächsten fünf, zehn und 15 Jahre?
12. Wie plant die Bundesregierung, diese Maßnahmen in Niedersachsen, Hamburg und Bremen zu finanzieren (vgl. Frage 11), sind zusätzliche Haushaltsmittel, Kredite oder öffentlich-private Partnerschaften vorgesehen (bei öffentlich-privaten Partnerschaften bitte betroffene Brücken und Teilbauwerke mit konkreter Ortsangabe einzeln auflisten), und in welchem Umfang sind hierbei Mittel aus der „Bundessäule“ von 300 Mrd. Euro im Rahmen des Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität eingeplant ([www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche\\_Finzen/SVIK/Bund/investitionen-der-bundessaule.html](http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/SVIK/Bund/investitionen-der-bundessaule.html))?
13. In welchem Umfang sind EU-Mittel oder andere Förderprogramme in Niedersachsen, Hamburg und Bremen für die Finanzierung eingeplant (vgl. Frage 11)?
14. Wie sehen die konkreten Zeitpläne für die Umsetzung der Maßnahmen in Niedersachsen, Hamburg und Bremen aus (vgl. Frage 11; bitte eine Übersicht der geplanten Projekte für die nächsten fünf Jahre vorlegen)?
15. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um Verkehrsbehinderungen in Niedersachsen, Hamburg und Bremen während der Bauarbeiten zu minimieren (vgl. Frage 11)?

Berlin, den 4. Mai 2026

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**

