

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Henze, Wolfgang Wiehle,
Dr. Rainer Kraft, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/5797 –**

Zustand der Bundesbrücken in Bayern – Maßnahmen und Finanzierung zur Vermeidung weiterer Sperrungen und Einstürze

Vorbemerkung der Fragesteller

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/te-warnt-vor-triage-bei-der-brueckensanierung) und dem Bundesrechnungshof (www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2025/brueckennmodernisierung/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 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). 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).

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-leistungsaehige-autobahnbruecken.pdf?__blob=publicationFile).

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-bund-esfernstrassen-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?

Die Fragen 1 bis 1b werden gemeinsam beantwortet.

Mit dem Ziel der Verbesserung des Zustandes und der Tragfähigkeit hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) mit den definierten Kriterien zum Brückenmodernisierungsprogramm und der entwickelten Netzstrategie strategische Vorgaben gemacht, nach denen eine bedarfsgerechte Brückenmodernisierung systematisch umgesetzt werden kann. Im Bericht „Brücken an Bundesfernstraßen Bilanz und Ausblick“ sind die entsprechenden Vorgaben aufgeführt.

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 Bayern)?

Es wurden auf Basis der 2022 erhobenen Brückenbilanz etwa 4 000 Brücken im vordringlichen Kernnetz ermittelt, welche prioritär ertüchtigt oder durch leistungsfähige Ersatzneubauten ersetzt werden sollen. Anschließend soll die Modernisierung außerhalb des Kernnetzes systematisch fortgeführt werden. Insgesamt ergibt sich als Ergebnis der Bilanz ein deutschlandweiter Modernisierungsbedarf von rund 8 000 Brücken-Teilbauwerken im Bundesautobahnnetz und ca. 3 000 Brücken-Teilbauwerken im Bundesstraßennetz.

Einige Bauwerke waren zum Zeitpunkt der Erhebung im Jahr 2022 noch nicht mit einem Traglastindex bewertet worden, was inzwischen nachgeholt wurde. Die Ermittlung des Modernisierungsbedarfs wird im Zuge der nächsten Brückenbilanz fortgeschrieben.

3. Welche Autobahnabschnitte in Bayern sind Teil des zusammenhängenden Kernnetzes von besonders wichtigen Autobahnabschnitten, die durchgängig mit leistungsfähigen Brücken hergerichtet werden sollen (bitte Abschnitte grafisch in einer Karte für Bayern darstellen)?

Es wird auf den folgenden Artikel des BMV zur Brückenmodernisierung verwiesen: www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/brueckenmodernisierung.html.

4. Wie viele der vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) als besonders sanierungsbedürftig eingestuften Brückenbauwerke des Kernnetzes liegen in Bayern (bitte betroffene Brücken und Teilbauwerke mit konkreter Ortsangabe einzeln auflisten)?

5. Wie viele der vom Bundesministerium für Verkehr als besonders sanierungsbedürftig eingestuften Brückenbauwerke außerhalb des Kernnetzes liegen in Bayern (bitte betroffene Brücken und Teilbauwerke mit konkreter Ortsangabe einzeln auflisten)?

Die Fragen 4 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Der Deutsche Bundestag hat am 28. Januar 2026 in einem Entschließungsantrag auf Bundestagsdrucksache 21/3906 verschärfte Transparenzregeln zum Schutz Kritischer Infrastrukturen von der Bundesregierung eingefordert. Der Beschluss fordert einen zeitgemäßen Umgang mit bestehenden Transparenz- und Informationspflichten.

Die Verkehrsinfrastruktur stellt einen wichtigen Baustein der Resilienzfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland im Krisen- und Katastrophenfall dar. In Anbetracht der sich in den letzten Jahren sowohl global als auch in Deutschland zunehmend verschärfenden Sicherheitslage würde durch die Veröffentlichung der Daten ein Sicherheitsrisiko entstehen, weil dadurch gezielte Sabotagen und Angriffe auf diese Infrastrukturen ermöglicht würden.

Infolge einer Abwägung der Informationsrechte der Abgeordneten des Deutschen Bundestags mit den Belangen des Staatswohls der Bundesrepublik Deutschland sind die erbetenen Informationen daher als „VS-Vertraulich“ eingestuft und in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt.*

6. Sind aktuell Brückenbauwerke unter Bundesverwaltung in Bayern für einen Abriss vorgesehen (wenn ja, bitte betroffene Brücken und Teilbauwerke mit konkreter Ortsangabe einzeln auflisten)?

Es wird auf die Projektlisten des Finanzierungs- und Realisierungsplans 2025 bis 2029 für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung der Autobahn GmbH des Bundes verwiesen.

7. Wie viele Autobahnbrücken wurden in Bayern in den letzten fünf Jahren im Durchschnitt pro Jahr saniert, und wo liegen diese (bitte Brückenbauwerke mit konkreter Ortsangabe einzeln auflisten)?

Im Durchschnitt wurden in den letzten fünf Jahren in Bayern 81 Teilbauwerke von Autobahnbrücken jährlich modernisiert und instandgesetzt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen.

8. Durch welche Brückenbauwerke unter Bundesverwaltung in Bayern bestehen aktuell Verkehrseinschränkungen bzw. werden Einschränkungen erforderlich werden (bitte Brückenbauwerke einzeln mit dem jeweiligen Einschränkungsstatus angeben)?

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 7 bis 10 sowie 11 und 12 der Kleinen Anfrage „Sanierung und Ersatzneubau von Brückenbauwerken im Netz der Bundesautobahnen“ auf Bundestagsdrucksache 21/2449 verwiesen.

* Das Bundesministerium für Verkehr hat die Antwort als „VS-Vertraulich“ eingestuft. Die Antwort ist in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages hinterlegt und kann dort nach Maßgabe der Geheimschutzordnung eingesehen werden.

9. Inwieweit haben Sparmaßnahmen bei Brückenbauwerken unter Bundesverwaltung in Bayern in der Vergangenheit zu den aktuellen Problemen beigetragen (bitte konkrete Beispiele und Zeiträume nennen)?

Die Autobahn GmbH des Bundes hat seit dem 1. Januar 2021 die Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung der Autobahnen übernommen. Seitdem steht die Brückenmodernisierung im Fokus ihrer Aufgaben.

10. In welchen Jahren wurden nach Ansicht der Bundesregierung zu wenig Mittel im Bundeshaushalt eingestellt, um den Zustand der Brückenbauwerke in Bayern unter Bundesverwaltung zu erhalten?

Der Bund stellt den Auftragsverwaltungen der Länder bzw. der Autobahn GmbH des Bundes die Mittel für die Erhaltung der Bundesautobahnen und Bundesstraßen zur Verfügung, um die geplanten Brückenerhaltungsmaßnahmen umzusetzen. Eine Aufteilung der Erhaltungsmittel auf Ingenieurbauwerke, Fahrbahnen und sonstige Anlagenteile findet haushalterisch nicht statt.

11. Welcher finanzielle Mittelbedarf ergibt sich aus den notwendigen Sanierungs- und Abrissmaßnahmen sowie dem Neubau von Brückenbauwerken in Bayern unter Bundesverwaltung für die nächsten 5, 10 und 15 Jahre?

Für die Brückenerhaltung unter Bundesverwaltung wurde im Zeitraum bis 2032 ein Mittelbedarf von rund 329 Mio. Euro p. a. in Bayern ermittelt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

12. Wie plant die Bundesregierung, diese Maßnahmen in Bayern zu finanzieren, 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 „Bundes säule“ von 300 Milliarden im Rahmen des Sondervermögens für Infrastruktur und Klimaneutralität eingeplant (www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/SVIK/Bund/investitionen-der-bundessaeule.html)?

Die Finanzplanung sieht für die Erhaltung der Brücken- und Tunnel im Bestandnetz der Bundesfernstraßen eine Finanzierung aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität vor.

13. In welchem Umfang sind EU-Mittel oder andere Förderprogramme in Bayern für die Finanzierung (Frage 11) eingeplant?

Es gibt keine Förderprogramme für die Erhaltung der Brücken der Bundesfernstraßen.

14. Wie sehen die konkreten Zeitpläne für die Umsetzung der Maßnahmen in Bayern aus (Frage 11; bitte eine Übersicht der geplanten Projekte für die nächsten 5 Jahre vorlegen)?

15. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um Verkehrsbehinderungen in Bayern während der Bauarbeiten zu minimieren (vgl. Frage 11)?

Die Fragen 14 und 15 werden gemeinsam beantwortet.

Die Autobahn GmbH des Bundes informiert fortlaufend online über Bauprojekte und neue Projekte im Jahresverlauf.

Zudem informiert die Autobahn GmbH des Bundes online im Bereich „Verkehrsmeldungen“ über anstehende und laufende Maßnahmen im Streckennetz.

Ebenfalls online abrufbar eine „Baustellenkarte“ mit den aktuell im Netz der Autobahnen befindlichen Sperrungen und Arbeitsstätten.

Unvermeidbare verkehrliche Beeinträchtigungen in Baustellen werden durch innovative Bauverfahren mit verkürzten Bauzeiten, optimierten Verkehrsführungen und einem nutzerorientierten Baustellenmanagement minimiert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.