

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/11729 –**

Zustand und Sanierungsbedarf der Brücken im Bundesfernstraßennetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Ein guter Erhaltungszustand der Straßen und Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen ist eines der zentralen Investitionsziele im Rahmen des Verkehrsinvestitionshaushalts des Bundes und des nächsten Bundesverkehrswegeplanes. Neuere Erkenntnisse über den Zustand der ca. 38 800 Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen geben Anlass zur Sorge und erfordern künftig deutlich höhere Investitionen in den Erhalt und die Sanierung der Substanz. Der volle Umfang der Schäden und der damit zusammenhängende künftige Reinvestitions- und Sanierungsbedarf sind mitentscheidend für die Investitionen und Prioritätensetzung sowie vorhandene Netzentwicklung im Rahmen des zukünftigen Bundesverkehrswegeplanes. Mögliche Nutzungseinschränkungen auf den betroffenen Brücken wie Tonnagenbeschränkungen, Sperrungen von Fahrspuren, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote für Lkw etc. haben Auswirkungen auf das bestehende Verkehrsnetz und den Verkehrsfluss im Netz, insbesondere im übergeordneten Bundesfernstraßennetz – also bei Autobahnen, Autokraftstraßen und vierspurigen Bundesstraßen.

Nach dem letzten Verkehrsinvestitionsbericht 2010 wurden von den Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen 1,7 Prozent mit der schlechtesten Zustandsnote ($\geq 3,5$) „ungenügender Bauwerkszustand“ und 12,1 Prozent mit einem „nicht ausreichende[n] Bauwerkszustand“ (Zustandsnote 3,0 bis 3,4) bewertet.

Zusätzlich zu diesen Bewertungen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung laut dem Verkehrsinvestitionsbericht 2010 „[mit] den Straßenbauverwaltungen der Länder [...] eine Strategie entwickelt“, um das Ausmaß und die Kosten der Brückensanierung näher zu bestimmen. Dazu wurden bzw. werden vordringlich die als Mehrfeldbauwerke mit Stützweiten von über 30 Metern (Baujahr 1960 bis 1985) erstellten Spannbetonbrücken untersucht mit einem Fokus auf die vor 1980 gebauten Talbrücken, bei denen in den damaligen Lastfallannahmen die Klimaerwärmung noch nicht berücksichtigt wurde. Mit den Ländern wurde eine Dringlichkeitsreihung innerhalb dieser Kategorie nach einem abgestimmten Kriterienkatalog vereinbart, bei dem auch die Verkehrsbedeutung und -belastung der Strecke, die Zusammenfassung mit Streckenbaumaßnahmen und die Bildung von Korridoren eine Rolle spielten.

Nach den Untersuchungsergebnissen wurde mit Blick auf die Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit für jedes Bauwerk entschieden, ob es weiterhin den Verkehrsanforderungen mit dem geforderten Sicherheitsniveau genügt oder ob Verstärkungen bzw. Erneuerungen notwendig sind.

1. Wie viele und welche Brücken im Zuge der Bundesautobahnen und vierspurigen Bundesstraßen fallen laut der Erhebung der Bestands- und Zustandsdaten in die Kategorie $\geq 3,5$ (umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung ist erforderlich), die auf Bauwerksmängel der Standsicherheit und Dauerhaftigkeit zurückzuführen ist (bitte konkrete Einzelangaben und eine Auflistung der Bauwerke mit der Beschreibung des Brückentyps und der Lage im Netz machen)?

Zum Stichtag 1. September 2012 gab es im Netz der Bundesfernstraßen rund 39 000 Bauwerke mit einer Brückenfläche von ca. 30,0 Mio. m².

Die Bauwerksprüfungen werden im Rahmen der Auftragsverwaltung durch die Straßenbauverwaltungen der Länder durchgeführt. Entsprechend der Richtlinien zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) ist bei einer Zustandsnote von 3,5 bis 4 eine umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung erforderlich. Außerdem sind sofort Maßnahmen zur Schadensbeseitigung, Warnhinweise zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit oder Nutzungseinschränkungen erforderlich.

Die Benennung von konkreten Bauwerken in diesem Zustandsnotenbereich erfordert aufgrund der gegebenenfalls bereits kurzfristig erfolgten Maßnahmen jeweils eine gesonderte Abfrage bei der zuständigen Straßenbauverwaltung. Eine unkommentierte Auflistung von Bauwerken mit entsprechenden Zustandsnoten muss zu Fehlinterpretationen führen, da die Schäden, die zu der jeweiligen Bewertung geführt haben, für jedes Bauwerk einzeln im Hinblick auf Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit zu betrachten sind und oft auch kurzfristig umzusetzende kleinere Maßnahmen zur Schadensbeseitigung die Bewertung deutlich verändern.

Gegenwärtig besitzen 221 Bauwerke im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen eine Zustandsnote zwischen 3,5 und 4, die fast ausschließlich auf Schäden mit Defiziten in der Dauerhaftigkeit und Standsicherheit zurückzuführen sind.

2. Bei welchen Brücken im Zuge der Bundesautobahnen und vierspurigen Bundesstraßen ist mit dem Stichtag 1. November 2012 aufgrund der höheren Belastung infolge des enorm angestiegenen Schwerlastverkehrs über eine gängige Instandsetzung hinaus eine Verstärkung oder ein Ersatzneubau notwendig (bitte um konkrete Auflistung der Bauwerke mit der Beschreibung des Brückentyps und Nennung der Lage an den Bundesautobahnen und vierspurigen Bundesstraßen)?

Eine Vielzahl der Straßenbrücken in der Verantwortung des Bundes wurde in den 60er-, 70er- und 80er-Jahren gebaut. Infolge ihrer hohen Beanspruchung vor allem durch den heute vorhandenen Schwerverkehr besteht bei einem maßgeblichen Teil von ihnen erheblicher Sanierungsbedarf. Damit diese Brückenbauwerke das aktuelle wie auch das prognostizierte Verkehrsaufkommen sicher aufnehmen können, müssen sie entsprechend den neuesten technischen Erkenntnissen überprüft, ertüchtigt oder gegebenenfalls auch erneuert werden.

Mit der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) entwickelten Strategie zur Nachrechnung und Ertüchtigung des Brückenbestandes wurde gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen und

den Straßenbauverwaltungen der Länder ein bundeseinheitliches Vorgehen erarbeitet. Auf der Grundlage wissenschaftlicher Untersuchungen und einer bundesweiten Erhebung wurden im vorhandenen Brückenbestand zunächst rund 2 200 Bauwerke identifiziert, die näher zu untersuchen sind. Dazu kamen zusätzlich weitere etwa 300 Stahl- und Stahlverbundbrücken, die ebenfalls zu überprüfen sind. Vorrangig liegen diese Bauwerke in den Ländern Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Durch die betroffenen Länder werden landesspezifische Handlungskonzepte erarbeitet, wodurch die Anzahl der zu überprüfenden Bauwerke gegebenenfalls, z. B. durch Korridorbetrachtungen bei Bundesautobahnen, ansteigen kann.

Das Gesamtkonzept sieht vor, bei jeder einzelnen der betroffenen Brücken zu prüfen, ob sie den Anforderungen des heutigen und zukünftigen Schwerverkehrs noch genügt. Dabei gilt es, sowohl den Bauwerkszustand der Straßenbrücken zu verbessern als auch Defizite bei der Tragfähigkeit zu beseitigen. Erforderliche Baumaßnahmen können Instandsetzungsmaßnahmen in Verbindung mit einer Verstärkung des Tragwerks sein. Bei einigen Brücken zeigt sich auch, dass aufgrund des Alters und Zustands der Bauwerke eine wirtschaftlich vertretbare Verstärkung nicht sinnvoll ist. In diesen Fällen wird dann direkt die Neubauplanung aufgenommen.

Der Prozess der statischen Nachrechnung der Bauwerke ist seit Veröffentlichung der Richtlinie für die Nachrechnung von Brücken im Bestand im Mai 2011 verstärkt angelaufen. Die Länder berichten dem Bund halbjährlich über den Sachstand der Nachrechnung und daraus abzuleitende Maßnahmen zur Brückenerhaltung (Verstärkungen, aber auch Ersatzneubauten). Demzufolge sind für 143 Brücken statische Untersuchungen erfolgt bzw. in Bearbeitung. Für 62 Brücken wurden bereits Ertüchtigungsmaßnahmen durchgeführt bzw. sind in der Ausführung.

Für die kommenden Jahre ergeben sich bereits jetzt die in der Tabelle in Summe dargestellten Planungen von Ertüchtigungsmaßnahmen. Weitere werden sukzessive hinzukommen, so dass ein Gesamtüberblick über alle aus der Strategie zur Nachrechnung der Bauwerke abgeleiteten erforderlichen Einzelmaßnahmen derzeit nicht möglich ist.

Jahr	Anzahl	Ertüchtigungsmaßnahmen (Verstärkungen/Ersatzneubauten)
2013	39	geplant
2014	61	
2015	54	
2016 bis 2020	148	
nach 2020	18	

- Wie hoch ist die aktuelle Schätzung des finanziellen Erhaltungs- und Sanierungsbedarfs der in der Antwort zu Frage 2 aufgezählten Brücken im Bundesautobahnnetz und an vierspurigen Bundesstraßen in den nächsten zehn bzw. 15 Jahren?

Der Prozess der statischen Nachrechnung älterer Bauwerke ist wie bereits in der Antwort zu Frage 2 erläutert, seit Mai 2011 verstärkt angelaufen. Derzeit kann für einen Zeitraum von zehn bis 15 Jahren noch keine belastbare Aussage zur Höhe der für Ertüchtigungsmaßnahmen erforderlichen Haushaltsmittel getroffen werden, da ständig neue Nachrechnungsergebnisse, die zu Baumaßnahmen führen, hinzukommen.

Entsprechend einer Kostenabschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahr 2010 liegen die Kostenschätzung für die ursprünglich 2 200 vordringlich zu untersuchenden Bauwerke mit Ertüchtigung durch moderate Instandsetzungen und Verstärkungen zur Sicherung einer weiteren Restnutzungsdauer von ca. zehn bis 15 Jahren (untere Grenze) bei ca. 3,8 Mrd. Euro und bei einer zukunftsfähigen Ertüchtigung für 50 bis 70 Jahre mit umfangreichen Verstärkungen oder auch teilweiser bzw. kompletter Erneuerung von Bauwerken (obere Grenze) bei 6,7 Mrd. Euro.

4. Wie hoch ist der Investitionsbedarf für die Sanierung aller Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen in den nächsten zehn bzw. 15 Jahren (bitte Einzelangaben nach Bundesländern machen und die Gesamtsumme nennen)?

Das BMVBS schätzt den Bedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen bis 2025 insgesamt auf über 3 Mrd. Euro jährlich ein. Der Anteil für die Erhaltung der Bauwerke (Brücken, Tunnel und sonstige Ingenieurbauwerke) einschließlich der Ertüchtigung der Brücken wird dabei von anfangs rd. 30 Prozent auf bis zu 45 Prozent ansteigend abgeschätzt.

5. Wie hoch sind die laufenden und geplanten Ausgaben für die Erhaltung und Sanierung der Brücken durch den Bund im laufenden Haushaltsjahr 2012 und in den Jahren 2013 bis 2015 als Teil der Erhaltungsinvestitionen des Bundes?

Für die Erhaltung der Bundesfernstraßen sind im Haushalt 2012 Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt rd. 2,4 Mrd. Euro bereitgestellt. Gemäß der aktuellen Finanzplanung sind hierfür in 2013 rd. 2,5 Mrd. Euro, in 2014 rd. 2,6 Mrd. Euro und in 2015 rd. 2,7 Mrd. Euro. eingeplant. Aus diesen Mitteln ist von den ausführenden Auftragsverwaltungen auch die Erhaltung und Ertüchtigung der Brücken zu finanzieren. Im aktuellen von den Ländern gemeldeten Erhaltungsprogramm wird der Anteil der Bauwerke (Brücken, Tunnel und sonstige Ingenieurbauwerke) mit rd. 830 Mio. Euro in 2013, rd. 950 Mio. Euro in 2014 und rd. 980 Mio. Euro in 2015 ausgewiesen. Es handelt sich um Planansätze, die sich z. B. infolge des Planungsfortschritts bei einzelnen Maßnahmen ändern können. Dies bedeutet eine wesentliche Steigerung der geplanten Investitionen in die Bauwerkserhaltung im Vergleich zu den Ist-Ausgaben in Höhe von rd. 298 Mio. Euro jährlich im Schnitt in den Jahren 1998 bis 2004 bzw. rd. 331 Mio. Euro jährlich im Schnitt in den Jahren 2005 bis 2008.

Zu dem Mittelansatz für die Erhaltung sind noch die Erhaltungsleistungen hinzuzurechnen, die im Rahmen von Erweiterungsmaßnahmen wie dem 6-streifigen Ausbau sowie Um- und Ausbaumaßnahmen erfolgen. Diese werden mit insgesamt rd. 400 Mio. Euro pro Jahr angesetzt.

6. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der zunehmenden Tendenz, dass die Bundesländer Haushaltsmittel des Bundes für Erhaltungsinvestitionen bei den Bundesfernstraßen zu Gunsten von Aus- und Umbaumaßnahmen umwidmen, und nach welchen Kriterien stimmt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dieser Umwidmung zu?

Aufgrund der Verschlechterung des Erhaltungszustandes des Bundesfernstraßennetzes, insbesondere der Brücken, und bei gleichzeitiger extremer Belastungszunahme durch den Schwerlastverkehr den Erhaltungsinvestitionen seit 2011 mehr Gewicht eingeräumt worden. Dieser Prozess findet mit einem laufenden Bauprogramm von Neu- und Ausbaumaßnahmen im Zuge von Bundesfern-

straßen statt. Da die aus dem Einzelplan 12 des Bundeshaushalts zur Verfügung gestellten Bundesfernstraßenmittel in der aktuellen Finanzplanung bis 2016 insgesamt nicht ansteigen, hat dies zur Folge, dass sich die Investitionsansätze für Neu- und Ausbauprojekte vermindern.

Dieser Effekt wurde und wird noch durch die Baupreissteigerung bei den laufenden Bauvorhaben gesteigert. Durch diese Faktoren mussten zur Weiterfinanzierung der laufenden Maßnahmen Investitionsmittel aus anderen Ausgabebereichen.

