

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Omid Najafi (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung

**Zustand der Brücken und Landesstraßen in Niedersachsen (Teil 1)**

Anfrage des Abgeordneten Omid Najafi (AfD), eingegangen am 15.03.2023 - Drs. 19/914  
an die Staatskanzlei übersandt am 16.03.2023

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 14.04.2023

**Vorbemerkung des Abgeordneten**

Die Brücken und Landesstraßen in Niedersachsen geraten infolge natürlicher Korrosion und der in den letzten Jahrzehnten stark gestiegenen Transport-Tonnagen an ihre Belastungsgrenze. Brücken, die aus den 1960er- bis 1980er-Jahren stammen, benötigen akute Sicherheits- und Sanierungsmaßnahmen. Statt einer Lebensdauer von rund 100 Jahren sind etliche Brücken bereits nach wenigen Jahrzehnten durch Neubauten zu ersetzen. Teile der Infrastruktur befinden sich in einem Schadzustand, der keine Erhaltungsmaßnahmen mehr zulässt, sondern nur noch den Abriss und Neubau.

Ingenieure geben an, dass eine Lkw-Achse, die zehn Tonnen Gewicht trägt, eine Fahrbahn ebenso stark belastet wie 10 000 Pkw-Achsen mit einer Tonne Gewicht. Im Schwerverkehr sind Größen bis 40 t üblich, stellenweise bei Container-Ladungen bis zu 44 t. Die Tragfähigkeit der Brücken, die vor Mitte der 1980er-Jahre gebaut wurden, ist für diese Verkehrslast nicht ausgelegt. In Niedersachsen wurden zwei Drittel der Brücken noch mit einem Lastmodell aus dem Jahr 1960 bemessen.

Hinzu kommt für die Zukunft ein wachsender Anteil an Elektrofahrzeugen, die aufgrund ihres Batterie- oder Brennstoffzellenantriebs ein höheres Fahrzeuggewicht aufweisen, es ergibt bei Lkw bis zu 2 t zusätzlich. Die Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) sagte in einem Medieninterview Mitte Februar 2023, dass die älteren Brücken in Deutschland für den Verkehr von Elektro-Lkw nicht geeignet seien. Dennoch sollen bis zum Jahr 2030 nach Willen der Bundesregierung rund 30 % der Fahrzeuge Elektro-Autos sein. Der Automobilverband VDA rechnete vor, dass zum Erreichen der EU-Klimaziele bis zum Jahr 2030 rund 15 % des Lastverkehrs durch Elektro-LKWs abgedeckt werden müssten.

Anlässlich einer Zustandserfassung von Landesstraßen vom Sommer 2015 wies der zuständige Minister Olaf Lies darauf hin, dass der Anteil schlechter Straßen in Niedersachsen von 1 850 km auf 1 330 km zurückgegangen sei. (Dies entspricht der Fahrtstrecke Hannover-Florenz.) Der Zustand der Brücken in Niedersachsen blieb in diesem Zusammenhang unerwähnt.

Laut dem Landeshaushalt von 2022/2023 betreut die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr NLStBV (Stand 01.01.2021) rund 4 605 km Bundesstraßen mit 2 373 Brücken, 8 004 km Landesstraßen mit 1 952 Brücken sowie 3 589 km Kreisstraßen mit 761 Brücken. Die Überwachung der Brücken erfolgt nach Angaben des NLStBV als Brückenhauptprüfung alle sechs Jahre, als einfache Prüfung alle drei Jahre und als wiederkehrende Besichtigung jährlich (siehe Unterrichtung im Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung - 16. Sitzung am 31.08.2018).

In der Mittelfristigen Planung 2022 bis 2026 ist ein Rückgang der Finanzmittel für den Straßenbau vorgesehen - von 438 Millionen Euro auf 423 Millionen Euro, die Investitionen in Landesstraßen sollen von 98,3 Millionen Euro auf 84,8 Millionen Euro zurückgehen. In der Ausschussunterrichtung am 31.08.2018 berichtete der Vertreter des NLStBV, dass in Niedersachsen rund 180 bis 200 Brücken durch Neubauten ersetzt werden müssten. Die Gesamtsumme läge bei 1,3 Milliarden Euro.

### **Vorbemerkung der Landesregierung**

Die Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnen (ZEB) ist ein normiertes Verfahren, mit dem der Zustand von Fahrbahnen erfasst und bewertet wird. Die Brücken werden regelmäßig gemäß DIN 1076 überprüft.

Alle nachfolgenden Angaben beziehen sich auf Landesstraßen.

### **1. Existiert eine aktuelle Statistik oder Schätzung über den Investitionsumfang zur Behebung des Sanierungsstaus?**

Der Investitionsbedarf in die Fahrbahnen wird auf Basis der ZEB ermittelt. Als Bezugsgröße dient dabei die angestrebte zukünftige Zustandsentwicklung der Straßen.

Eine Schätzung über den Investitionsumfang zur Behebung des Sanierungsstaus bei Brücken wurde im Masterplan Brücke ermittelt.

### **2. Welche Ergebnisse hatte die von April bis Oktober 2020 erfolgte Zustandsuntersuchung hinsichtlich der Brücken und Straßen in Niedersachsen? Welche Art von Schadensbild auf aktuellem Stand kann die Landesregierung bereitstellen?**

Laut ZEB 2020 beträgt der Anteil guter und mittlerer Fahrbahnabschnitte des gesamten Landesstraßennetzes 81 %. Der Anteil schlechter Fahrbahnabschnitte bei alleiniger Betrachtung der Ortsdurchfahrten bewegt sich weiter bei rund 41 %. Im Zuge der ZEB werden folgende Schadensbilder erfasst: Allgemeine Unebenheiten, Spurrinnen, Risse (Netzrisse, Risshäufungen, Einzelrisse) und Flickstellen. Die Bewertung aller gemessenen Zustandsgrößen mündet schließlich in einen Gesamtwert, mit dem der Straßenzustand der Fahrbahnoberfläche eines Streckenabschnitts beschrieben und in einer Straßennetzkarte dargestellt werden kann.

Die Brücken werden gemäß DIN 1076 regelmäßig überprüft. Das bauwerksbezogene Schadensbild wird dabei detailliert in Bezug auf Lage sowie Umfang einzelner Schäden, bei Bedarf ergänzt durch aussagekräftige Fotos und Schadensskizzen, dokumentiert. Das Ergebnis der Bauwerksprüfungen bei Brücken im Jahre 2020 ist als erwartungsgemäß, d. h. dem Alter der Bauwerke entsprechend, zu bewerten. Die Dokumentation des Zustands der Ingenieurbauwerke wird in der Datenbank „SIB-Bauwerke“ laufend aktuell gehalten. Bei Bedarf kann die Datenbank in der NLStBV eingesehen werden.

### **3. Empfiehlt sich aufgrund des Verfallzustandes ein schnellerer Berichtsturnus?**

Die ZEB auf Fahrbahnen wird in einem Fünf-Jahres-Turnus durchgeführt. Allein aufgrund des Verfallzustands empfiehlt sich kein engerer Turnus. Die nächste ZEB im Zuge der Landesstraßen wird in 2025 durchgeführt.

Die vorgegebenen Prüfintervalle nach DIN 1076 gewährleisten eine engmaschige Überwachung aller Ingenieurbauwerke. Insbesondere durch die laufende Beobachtung kann hinreichend die Aufrechterhaltung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden. Eine allgemeine Verkürzung der Intervalle der Bauwerksprüfung für einen schnelleren Berichtsturnus weist angesichts der üblichen Schadensprogression und der mit der Bauwerksprüfung verbundenen Kosten keinen Mehrwert auf. Objektbezogen wird bereits, wenn dies der Zustand eines Bauwerks erfordert, der Zyklus der Hauptprüfungen verkürzt oder durch Sonderprüfungen ergänzt.

**4. Welche Tonnagen im Güterkraftverkehr werden bei den statischen Berechnungen von Brückenneubauten zugrunde gelegt? Ist hierbei eine Steigerung sowohl des Verkehrsaufkommens als auch des Gewichts berücksichtigt?**

Die den statischen Bemessungen zugrunde liegenden Lastansätze wurden von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) mithilfe von Verkehrssimulationen des aus aktuellen Verkehrsmessungen abgeleiteten gegenwärtigen Schwerverkehrsaufkommens und auf Grundlage von Verkehrsprognosen und möglichen Entwicklungstendenzen des zukünftigen Verkehrs ermittelt. Anhand der durchgeführten Simulationsuntersuchungen unter Berücksichtigung höherer Fahrzeugesamtwerte und höherer Transportleistungen und -aufkommen wurde das erstellte modifizierte Lastmodell als zukunftssicher identifiziert. Die Untersuchungen sind auf einen Prognosezeitraum von 100 Jahren bezogen.

**5. Wie groß ist der Anteil der Brücken in Niedersachsen, die in den schlechtesten Kategorien des Traglastindex (Stufe IV und V) eingestuft werden (bitte nach Anzahl und Prozent der Brücken angeben)?**

Brücken mit Traglastindex IV: 142 Teilbauwerke (6,8 % des Gesamtbestandes bei Landesstraßen).

Brücken mit Traglastindex V: 87 Teilbauwerke (4,8 % des Gesamtbestandes bei Landesstraßen).

**6. Im Rahmen des NGVFG-Programms 2023 werden kommunale Straßenbaumaßnahmen anteilig vom Land gefördert. Wie viele Maßnahmen und in welcher Höhe sind dies? Bitte ausweisen nach**

**a) Brückenersatz und Neubau von Straßenbrücken, keine Fußgänger oder Radfahrbrücken,**

Neun Maßnahmen mit voraussichtlichen Zuwendungen in Höhe von 7 Millionen Euro.

**b) Straßenerneuerung,**

41 Maßnahmen mit voraussichtlichen Zuwendungen in Höhe von 49 Millionen Euro.

**c) Radwegen,**

44 Maßnahmen mit voraussichtlichen Zuwendungen in Höhe von 36,9 Millionen Euro.

**d) Gehwegen.**

Neun Maßnahmen mit voraussichtlichen Zuwendungen in Höhe von 2,9 Millionen Euro.

**7. Welche Brücken sind aktuell sanierungsbedürftig, und welche werden bis Ende dieser Legislatur diesen Zustand erreichen?**

Aktuell stehen 62 Brücken auf der Liste der sanierungsbedürftigen Bauwerke. Die Liste der sanierungsbedürftigen Bauwerke ist dynamisch. Es kommen sukzessive weitere Bauwerke dazu. Allerdings ist eine Prognose über die genaue Anzahl dieser Bauwerke schwierig. Die Anzahl der sanierungsbedürftigen Bauwerke ist u. a. von den Zustandsuntersuchungen und Nachrechnungsergebnissen abhängig. Bei Bedarf kann die Liste bei der NLStBV jeweils aktuell eingesehen werden.

**8. Wie viele Brücken sollen bis wann ertüchtigt werden (bitte Auflistung mit Status [Bauwerksprüfung, Grundlagenermittlung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Planung, Baumaßnahmen, Abschlusstermin, veranschlagte Kosten])?**

Im Zuge der Landesstraßen sind aktuell 91 Bauwerke für einen Ersatzneubau vorgesehen oder bereits ersetzt. Davon wurden 28 Bauwerke bereits baulich umgesetzt, zehn Bauwerke mit einem Investitionsvolumen von derzeit 42 Millionen Euro befinden sich im Bau. Die weiteren 53 Bauwerke sind noch zu ersetzen und werden in den jeweils zuständigen regionalen Geschäftsbereichen in unterschiedlichen Bearbeitungsstadien für den Ersatzneubau vorbereitet.

Nach den aktuellen Planungen soll voraussichtlich bei insgesamt 35 dieser 53 Bauwerke bis 2025 die bauliche Umsetzung starten. Das Bauvolumen dieser 35 Bauwerke beträgt derzeit 105 Millionen Euro und verteilt sich auf die nächsten fünf Jahre. Der Baubeginn für acht weitere Bauwerke ist derzeit bis 2030 geplant, für die restlichen zehn Bauwerke nach 2030.