

**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 2)

Anfrage des Abgeordneten Omid Najafi (AfD), eingegangen am 15.03.2023 - Drs. 19/915
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.

1. Wie weit fortgeschritten ist der Einsatz von kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) bei der Sicherung und Sanierung von Brückenbauwerken?

Der Einsatz von kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) stellt aktuell eine der Möglichkeiten zur Verstärkung von Brückenbauwerken dar und wurde in geeigneten Fällen bereits mehrfach von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) eingesetzt.

2. Bei dem Pilotprojekt „Oderbrücke“ zwischen Gieboldehausen und Herzberg konnte mit einer Schnellbauweise die Bauzeit um ein Jahr verkürzt werden. Von rund 150 Brücken, die bis zum Jahr 2030 erneuert werden müssten, sollen rund 50 Brücken für eine Schnellbauweise geeignet sein. Wie ist hier der Planungsstand?

Im Rahmen der Grundlagenermittlung und Vorplanung der Ingenieurbauwerke wird bei den infrage kommenden Bauwerken untersucht, ob eine Schnellbauweise unter Beachtung der dann vorliegenden, projektspezifischen Randbedingungen vor Ort im Detail möglich ist. Zu diesen Randbedingungen zählen u. a. die streckenplanerischen und umwelttechnischen Vorgaben, die geometrischen Randbedingungen, verfügbare Flächen und der Baugrund vor Ort. Zum jetzigen Zeitpunkt werden die infrage kommenden Bauwerke gemäß ihrer Priorisierung bearbeitet. Eine Abschätzung des Anteils der für eine Schnellbauweise geeigneten Brückensanierungen ist wegen der dargestellten Abhängigkeiten derzeit nicht möglich.

3. Im Juli 2022 entwickelte die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr einen umfangreichen „Leitfaden Brückenersatzneubau“. Wie sehr kann dieser Leitfaden zu einer Beschleunigung der Baumaßnahmen beitragen? Gibt es Möglichkeiten, den Leitfaden selbst und die dort vorgeschlagenen Abläufe zu vereinfachen?

Ein Brückenersatzneubau erfordert einen komplexen Planungsprozess, dessen Umfang stark von dem jeweiligen Bauwerk und den vorliegenden Randbedingungen (beispielsweise örtliche, verkehrliche, umwelt- und naturschutzfachliche, konstruktive sowie logistische Besonderheiten) abhängt.

Der Leitfaden „Brückenersatzneubau“ ist hierbei als ein internes Hilfsmittel zu verstehen, das für die Planer der Straßenbauverwaltung Wege aufzeigt, um Planungsabläufe und Abstimmungsprozesse zu optimieren und somit die Baumaßnahme eines Brückenersatzneubaus optimal vorbereiten zu können sowie eine zügige Umsetzung zu gewährleisten. Die jeweils gesetzlich erforderlichen Bauverfahren sind jedoch von dem Leitfaden unabhängig zu betrachten und können in ihrem zeitlichen Ablauf nicht beeinflusst werden. Aufgrund der Komplexität und der nicht beeinflussbaren Randbedingungen können die im Leitfaden aufgezeigten Projektabläufe nicht weiter vereinfacht dargestellt werden.

4. Welches Ergebnis hatte die „Sanierungsoffensive Landesstraßen“, mit der die Landesregierung den Landesstraßenbauplafond im Haushaltsplanentwurf 2019 um 30 Millionen Euro auf rund 115 Millionen Euro erhöhen wollte?

Die deutliche Erhöhung des Landesstraßenbauplafond in den Jahren 2019 bis 2021 ermöglichte, zusätzlich zu den grundlegenden Investitionen in die Erhaltung der Fahrbahnen und Brücken, ein Sonderprogramm zur Sanierung von Ortsdurchfahrten und eine Verdopplung der Investitionen in die Sanierung und in den Neubau von Radwegen.

Im Ergebnis wurden hierdurch die Planungsaktivitäten im Radwegneubau forciert, der Zustand der vorhandenen Radwege verbessert und eine weitere Verschlechterung des Zustands der Ortsdurchfahrten verhindert.

5. Wie erklärt sich der Widerspruch zwischen dem steigenden Bedarf an Investitionsmaßnahmen in Brücken und Straßen und den sinkenden Finanzmitteln in der MIPLA?

Der erwartete Investitionsbedarf und die mit dem Haushaltsplan und der mittelfristigen Finanzplanung (MIPLA) dargestellten Investitionsvolumina können voneinander abweichen.

Der Investitionsbedarf wird allein fachbezogen ermittelt.

Das zur Verfügung stehende und zukünftig geplante Investitionsvolumen richtet sich nach den Deckungsmöglichkeiten des Haushalts und ist Ergebnis politischer Abwägungsprozesse und parlamentarischer Entscheidungen im Zuge des jährlichen Haushaltsaufstellungsverfahrens, an dessen Ende der Landtag den Haushaltsplan für das Folgejahr per Gesetz feststellt.

6. Welcher Gesamtaufwand bestand Ende 2022, und welcher Aufwand wird bis 2030 geschätzt?

Im Jahr 2022 wurden im Landesstraßenbauplafond 104,8 Millionen Euro verausgabt.

Aus heutiger Sicht ergäbe sich für die Jahre 2023 bis einschließlich 2030 bei - inklusive aller Kostensteigerungen und zu erwartender Inflation - geschätzten 100 Millionen Euro im Schnitt pro Jahr ein Finanzbedarf von mindestens 800 Millionen Euro im Landesstraßenbauplafond.

7. In der Ausschussunterrichtung am 31.08.2018 berichtete der Vertreter des NLStBV, dass die Behörde „keine gesicherten Erkenntnisse über den Zustand der kommunalen Brücken“ habe. Liegen diese Erkenntnisse inzwischen vor?

Kommunale Brücken fallen nicht in die Zuständigkeit der NLStBV; insofern liegen keine Erkenntnisse über den Zustand dieser kommunalen Brücken vor.

8. Wie bewertet die Landesregierung ein Fahrverbot für Elektrofahrzeuge auf Verkehrsinfrastrukturen mit kritischem Traglastindex?

Bei Einhaltung der Achslasten und Fahrzeugesamtgewichte gemäß den Vorgaben von § 34 StVZO ist die Nutzung der Bauwerke mit kritischem Traglastindex unabhängig von der Antriebsart zulässig. Ausnahmegenehmigungen nach § 29 (3) StVO und § 70 StVZO können ebenfalls unabhängig von der Antriebsart erteilt werden.