

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT**

Abgeordneter Omid Najafi (AfD)

Zustand der Brücken und Landesstraßen in Niedersachsen (Teil 2)

Anfrage des Abgeordneten Omid Najafi (AfD) an die Landesregierung, eingegangen am 15.03.2023

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 Sicherungs- 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?
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?

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?
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?
5. Wie erklärt sich der Widerspruch zwischen dem steigenden Bedarf an Investitionsmaßnahmen in Brücken und Straßen und den sinkenden Finanzmitteln in der MIPLA?
6. Welcher Gesamtaufwand bestand Ende 2022, und welcher Aufwand wird bis 2030 geschätzt?
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?
8. Wie bewertet die Landesregierung ein Fahrverbot für Elektrofahrzeuge auf Verkehrsinfrastrukturen mit kritischem Traglastindex?