

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/9715 –**

### **Zustand der Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat im April 2008 einen Bericht zum Thema „Bestand und Zustand der Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen“ vorgelegt. Darin steht u. a.: „[...] dass aufgrund des Alters und der erhöhten Beanspruchung der Bauwerke verstärkt Schäden auftreten und die erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen nicht weiter aufgeschoben werden können.“, „[...] müssen in den nächsten Jahren erhebliche Finanzmittel in die Erhaltung der Bauwerke investiert werden.“, „[...] vorhandene Tragwerksreserven [...] aufgebraucht [...].“

1. Inwieweit hält die Bundesregierung die Kontrollen zur Überprüfung des zulässigen Gesamtgewichts für LKW für ausreichend?

Der Bundesregierung liegen Erkenntnisse über die Intensität der Kontrollen des zulässigen Gesamtgewichts von LKW insoweit vor, als die Kontrollen durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) durchgeführt worden sind. Das BAG hat im Jahr 2006 insgesamt 499 615 Fahrzeuge, im Jahr 2007 insgesamt 498 211 Fahrzeuge im Bereich des Straßenverkehrsrechts kontrolliert, darunter einen Teil im Hinblick auf die Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts. Davon wurden im Jahr 2006 insgesamt 13 416 und im Jahr 2007 insgesamt 13 301 Fahrzeuge wegen einer Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts beanstandet. Die Mehrzahl der Verkehrskontrollen findet aber durch die Länder statt. Die Länder führen die Verkehrsüberwachung als eine eigene Angelegenheit aus. Der Bundesregierung ist bekannt, dass die Länderpolizeien für LKW-Kontrollen teilweise spezielle Einsatzgruppen gebildet haben. Erkenntnisse über den genauen Umfang der Kontrollen liegen aus den genannten Gründen aber nicht vor. Auf die Notwendigkeit einer ausreichenden Verkehrsüberwachung hat die Bundesregierung wiederholt gegenüber den Ländern hingewiesen.

2. Inwieweit hält die Bundesregierung die Bußgeldhöhe bei Überschreitung des zulässigen Gesamtgewichts für LKW für ausreichend?

Die Bundesregierung hält die Geldbußen für Überschreitungen des zulässigen Gesamtgewichts nicht mehr für ausreichend. Es ist vorgesehen, die Bußgeldregelsätze der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) für mehr als nur geringfügige Überschreitungen des zulässigen Gesamtgewichts anzuheben. Eine entsprechende Initiative ist mit dem Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Bundesratsdrucksache 348/08), das die Grundlage für eine Änderung der BKatV bildet, eingeleitet worden.

3. Inwieweit gedenkt die Bundesregierung die stark ansteigende Zahl der genehmigten Schwerlasttransporte zu begrenzen?

Für die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen und straßenverkehrsrechtlichen Erlaubnisse für die Durchführung von Schwerlasttransporten sind ausschließlich die Länder zuständig. Der Bund hat sich gegenüber den Ländern wiederholt für eine restriktive Ausnahmegenehmigungspraxis eingesetzt. Darüber hinaus sorgen die in der Antwort zu Frage 1 erläuterten Kontrollen des BGA für eine regelkonforme Durchführung der Schwerlasttransporte.

4. Wie wird dem in dem Bericht konstatierte dringende Handlungsbedarf zur zeitnahen Verstärkung der Bauwerke oder zum Ersatz durch Neubauten im Haushalt Rechnung getragen, da eine reine Höherdotierung im Investitionsrahmenplan vielleicht notwendig aber nicht hinreichend zur Abarbeitung des Handlungsbedarfes ist?
5. Inwieweit ist dabei an die Absenkung der Neubautitel gedacht?
6. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den finanziellen Mehrbedarf, der dadurch entstanden ist, dass zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern die Erhaltungsmittel in den alten Bundesländern zurückgefahren wurden?
7. Wann wird dieser Mehrbedarf in die Bedarfsprognosen eingearbeitet, da er in den bisherigen Bedarfsprognosen nicht enthalten ist?

Die Fragen 4 bis 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die jährlich im Bundeshaushalt veranschlagten Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen orientieren sich an der Erhaltungsbedarfsprognose, die dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 zugrunde lag. Das darin ermittelte Finanzvolumen für den BVWP-Zeitraum 2001 bis 2015 wurde ausgehend vom damaligen Zustand der Bundesfernstraßen mit der Zielsetzung ermittelt, den notwendigen Qualitätsstand der Bundesfernstraßen bundeseinheitlich langfristig zu sichern. Dabei wurde der länderweise unterschiedliche altersstrukturbedingte Erhaltungsbedarf inklusive eines teilweise vorhandenen Nachholbedarfs eingerechnet. Die Dotierung der in der Prognose festgelegten Erhaltungsmittel erfolgt grundsätzlich unabhängig von den insgesamt zur Verfügung stehenden Investitionsmitteln. Zur Berücksichtigung der weiter zunehmenden Verkehrsbelastungen in zukünftigen Bedarfsprognosen werden derzeit Vorüberlegungen angestellt.