

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/32145 –**

Zustand der Brücken auf den Autobahnen und Bundesfernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Brücken im Straßen- und im Schienenverkehr bilden besonders neuralgische Punkte der Verkehrsinfrastruktur. Wenn Brücken nicht befahrbar sind, bedeutet dies meist kilometerlange Umwege für die Nutzer und teure Zeitverzögerung für Unternehmen. Am Ende dieser Kostensteigerung steht zudem häufig der Verbraucher, der die entstandenen Mehrkosten über höhere Endpreise der Güter tragen muss. Gleichzeitig verursachen längere Fahrwege zusätzliche Belastungen für Straßen und Gemeinden sowie die Nachhaltigkeit. Deshalb ist es wichtig, dass bereitgestellte Mittel für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur in die Ertüchtigung und Sanierung und ggf. den Ersatz von Brücken fließen und diese schnell und effektiv eingesetzt werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Bundesregierung ist es ein wichtiges Anliegen, dass alle Ingenieurbauwerke, auch Brücken, standsicher, verkehrssicher und dauerhaft sind. Daher werden diese einer regelmäßigen, fachkundigen Überwachung und Prüfung durch speziell ausgebildete und kontinuierlich geschulte Bauwerksprüfungstechniker unterzogen. Die Grundlagen sind in der DIN 1076 geregelt. Die im Zuge der Brückenprüfung ermittelte Zustandsnote ist eine der Grundlagen für die weitere Erhaltungsplanung.

Im internationalen Vergleich verfügt Deutschland über eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur. Aufgrund des in den vergangenen Jahrzehnten beobachteten überproportionalen Anstiegs des Verkehrsaufkommens, insbesondere im Schwerverkehr, und der ungünstigen Altersstruktur, insbesondere in den westlichen Ländern, sind umfangreiche Erhaltungsmaßnahmen zur Verbesserung des Zustandes und Erhöhung der Tragfähigkeit notwendig und werden durchgeführt.

Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Ländern zur Sicherstellung einer zukunftsfähigen und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur die „Strategie zur Ertüchtigung der Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen“ erarbeitet. Über das „Programm Brückenmoder-

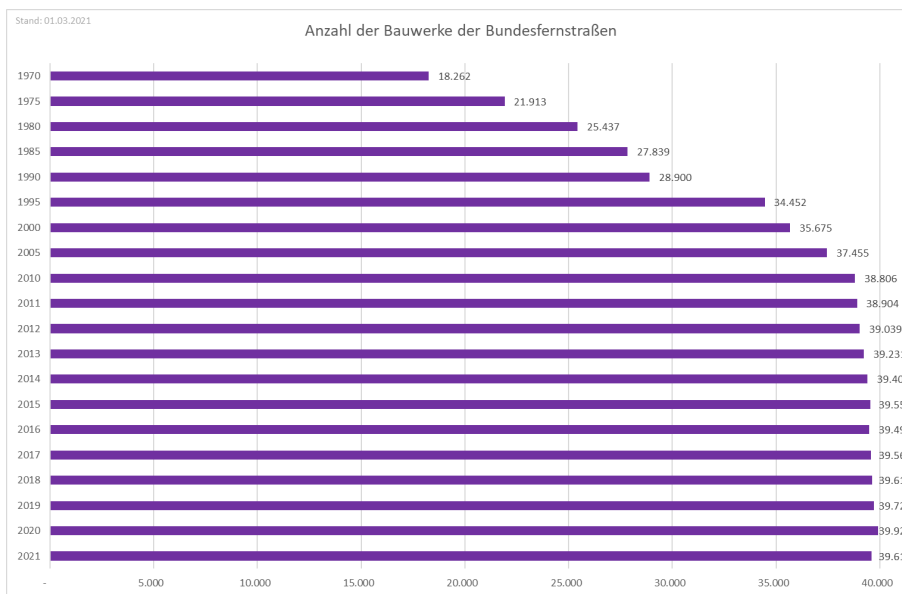
nisierung“ erfolgt die Finanzierung der Maßnahmen. Um die Brücken durchgehender Streckenzüge von Autobahnen zu modernisieren und damit leistungsfähige Verkehrswerte zu schaffen, konzentriert sich die Brückenmodernisierung auf ein prioritär herzurichtendes Netz, das Brückenmodernisierungsnetz.

Darauf aufgesetzt, werden mit einem neuen Sonderprogramm „Brücken-Link“ einzelne Streckenabschnitte aus dem Brückenmodernisierungsnetz vordringlich abgearbeitet, um auf diese Weise besonders verkehrswichtige und hochfrequentierte Streckenabschnitte zügiger zukunftsfähig herrichten zu können. Zielgenaue spürbare Verbesserungen im Autobahnnetz sollen somit schneller verkehrswirksam werden. Das Sonderprogramm „Brücken-Link“ ist Teil der Gesamtstrategie des Bundes zur Ertüchtigung und Modernisierung von Autobahnbrücken, differenziert aber nach besonders prioritären Strecken innerhalb des Brückenmodernisierungsnetzes.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat in den letzten fünf Jahren die Investitionen in die Erhaltung der Bundesfernstraßen (Strecke und Brücke) aufgestockt. Für das Jahr 2021 stehen insgesamt 4,5 Mrd. Euro Erhaltungsmittel bereit; in der Finanzplanung ab dem Jahr 2022 werden die Ansätze weiterhin auf diesem hohen Niveau gehalten. Davon fließen in die Brückenerhaltung im Jahr 2021 rund 1,57 Mrd. Euro, im Jahr 2022 rund 1,64 Mrd. Euro und 2023 rund 1,62 Mrd. Euro. Die Zuordnung der Mittel erfolgt fortlaufend und bedarfsgerecht.

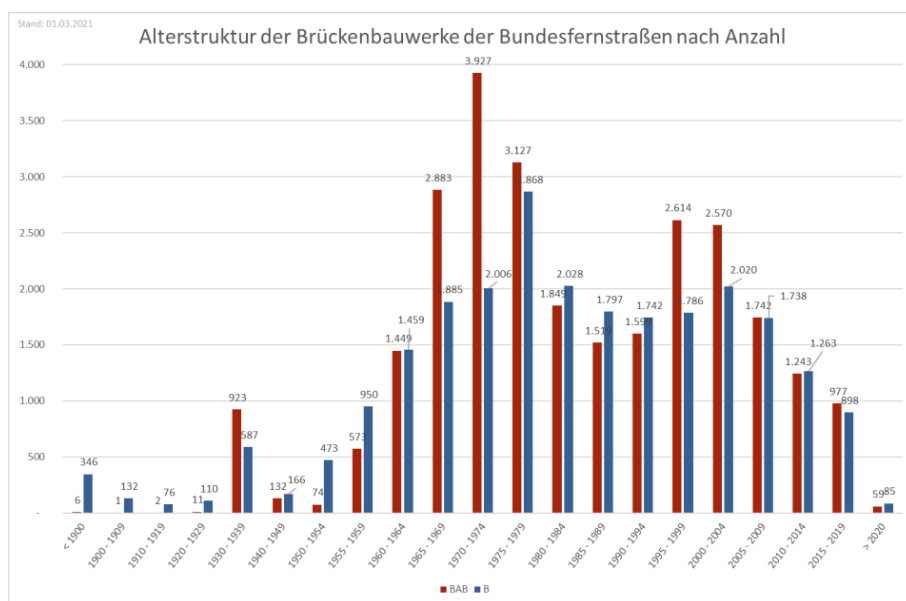
1. Wie hat sich der Brückenbestand auf den Bundesfernstraßen nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen 40 Jahren entwickelt, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?

Historische Daten über alle Brückenbestände von Brücken der Bundesfernstraßen vor 2001 liegen dem BMVI nicht vollständig vor. Bis zum Jahr 1990 sind in der Grafik nur westdeutsche Brücken berücksichtigt.



- Wie ist die Altersstruktur der Brücken auf den Bundesfernstraßen nach Kenntnis der Bundesregierung, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?

Einhergehend mit dem Ausbau des Autobahnnetzes in Westdeutschland in den 60er bis 80er Jahren des vorherigen Jahrhunderts, datiert ein sehr großer Anteil der Brücken aus dieser Zeit. Der zweite Peak in der Altersstruktur aus den 90er und 2000er Jahren ist vor allem in den ostdeutschen Ländern.



- Wie viele Brücken werden nach Kenntnis der Bundesregierung nicht geprüft, bzw. wie viele Brücken wurden in den vergangenen zehn Jahren nicht überprüft?

Keine.

- Wer führt Brückenprüfungen auf den Bundesfernstraßen nach Kenntnis der Bundesregierung durch?

Die Brückenprüfung im Zuge von Bundesfernstraßen erfolgt gemäß DIN 1076 durch speziell ausgebildete, erfahrene und besonders sachkundige Bauwerksprüfingenieure.

- Aus welchem Hauptbaustoff bzw. in welcher Fertigungsweise sind die Brücken und deren Bauteilgruppen und Teilbauwerke auf den Bundesfernstraßen nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Brückenbauten aufschlüsseln)?

Mit 69,1 Prozent der Brückenfläche überwiegt der Spannbetonbau vor dem Beton- und Stahlbetonbau mit 17,1 Prozent. Danach folgen Brücken in Stahl- bzw. Stahlverbundbauweise mit 6,4 Prozent bzw. 6,8 Prozent. Flächenanteil.

Die nach einzelnen Bauwerken aufgeschlüsselte Auflistung konnte in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht erstellt werden und wird nachgereicht. Auf die Ergänzende Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/32676 wird verwiesen.

6. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus?

Die Wahl des Baustoffs hängt maßgeblich von dessen Leistungsfähigkeit, der Topografie, statischen und wirtschaftlichen Randbedingungen, z. B. Stützweite und mögliche Konstruktionshöhe, ab. Im Netz der Bundesfernstraßen weisen knapp 50 Prozent der Brücken eine Brückenlänge zwischen 5 und 30 m auf. Mit wachsender Stützweite entwickeln bestimmte Bauweisen andere wirtschaftliche Einsatzbedingungen, z. B. die Spannbetonbauweise, oder bei noch größeren Stützweiten die Stahlverbund- und Stahlbauweise. In den Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE-ING) sind hierzu in Tabelle 2.2.1 Erfahrungswerte für wirtschaftliche Einsatzbereiche verschiedener Querschnittsformen und Bauweisen in Abhängigkeit der Stützweite und der Konstruktionshöhe angegeben.

7. Welche Brücken auf den Bundesfernstraßen sind nach Kenntnis der Bundesregierung sanierungsbedürftig (bitte nach Brücken, deren Zustandskategorie bzw. Zustandsnote, deren Errichtungsdatum sowie nach dem Datum der letzten betriebsrelevanten Baumaßnahme bzw. Instandsetzung bzw. Ertüchtigung bzw. Sanierung aufschlüsseln)?

Nach der von Bund und Ländern gemeinsam erarbeiteten „Strategie zur Ertüchtigung der Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen“ sind dies zunächst ca. 2.500 vordringlich zu untersuchende Brückenteilbauwerke.

Die aufgeschlüsselte Auflistung konnte in der für die Beantwortung der parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht erstellt werden und wird nachgereicht. Auf die Ergänzende Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/32676 wird verwiesen.

8. In welchem Zustand (Zustandskategorie bzw. Zustandsnote) sind nach Kenntnis der Bundesregierung die nicht sanierungsbedürftigen Brücken auf den Bundesfernstraßen (bitte in tabellarischer Übersicht die jeweiligen Güterverkehre durchschnittlich pro Tag nennen)?

Die Auflistung konnte in der für die Beantwortung der parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht erstellt werden und wird nachgereicht. Auf die Ergänzende Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/32676 wird verwiesen.

9. In welchem Zustand sind die Brücken auf den Bundesfernstraßen im Hinblick auf die Traglast, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus (bitte insgesamt sowie nach Brücken aufschlüsseln)?

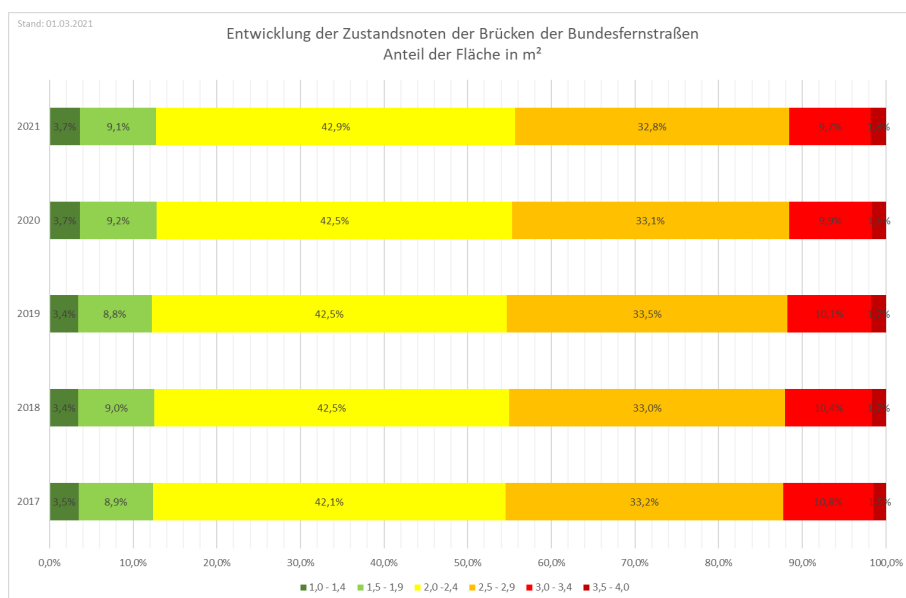
Der Traglastindex und die nach einzelnen Bauwerken aufgeschlüsselte Auflistung konnten in der für die Beantwortung der parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht erstellt werden und werden nachgereicht. Auf die Ergänzende Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/32676 wird verwiesen.

10. An welchen Brücken auf den Bundesfernstraßen ist die Traglast nach Kenntnis der Bundesregierung so weit reduziert, dass der normale Betrieb nicht mehr möglich ist (bitte nach betroffenen Brücken und Soll- sowie Ist-Wert der Traglast aufschlüsseln)?

Verkehrssicherheit hat oberste Priorität. Mindertragfähige Brücken, für die der genehmigungsfreie Verkehr nach Straßenverkehrsordnung eingeschränkt werden muss, werden beschildert. Eine bundesweite Erhebung liegt der Bundesregierung nicht vor.

11. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zustandsnoten der Brücken auf den Bundesfernstraßen in den letzten fünf Jahren verändert?

In den letzten fünf Jahren konnten dank der Brückenmodernisierung vor allem die Zustandsnotenbereiche zwischen 1 und 1,9 deutlich ausgebaut werden.



12. Welche 15 Brücken auf den Bundesfernstraßen sind nach Kenntnis der Bundesregierung besonders durch Schwerlastverkehr belastet (bitte aufschlüsseln und begründen)?

Für die Bauwerke, die den höchsten Schwerverkehrsanteil (DTV-SV) gemäß Verkehrszählung 2015 aufweisen, wird auf die Anlage verwiesen.

13. Wie sehen nach Kenntnis der Bundesregierung die Verkehrsprognosen für die zu sanierenden Brücken in den nächsten fünf bzw. zehn Jahren aus (bitte nach Lkw und Pkw aufschlüsseln)?

Für die Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 wurde seitens des BMVI eine Verkehrsprognose für den Güter- und Personenverkehr mit einem Prognosehorizont 2030 erstellt. Diese bildet u. a. die prognostische Verkehrsentwicklung insgesamt im Netz der Bundesfernstraßen ab. Für eine kartographische Darstellung der Verkehrsbelastungen wird auf die Webseite verwiesen (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-netzumlegungen.pdf?__blob=publicationFile).

Weitergehende bauwerksspezifische Prognosen der zu sanierenden Brücken liegen der Bundesregierung nicht vor. Den Lastmodellen des gültigen Eurocodes liegen prognostizierte Verkehrsmengen und Verkehrszusammensetzungen mit zugrunde.

14. Wie viel kostet nach Kenntnis der Bundesregierung die Sanierung der Brücken auf den Bundesfernstraßen (bitte nach Kosten insgesamt sowie je Brückenprojekt aufschlüsseln)?

Eine Aufschlüsselung der Erhaltungskosten nach einzelnen Brückenbauwerken findet im Rahmen der Erhaltungsbedarfsprognose nicht statt.

15. Wie viel Zeit benötigt die Sanierung der Brücken auf den Bundesfernstraßen nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Brückenprojekten aufschlüsseln)?

Die Erhaltung der Bauwerke ist eine ständige Aufgabe. Der Stand der Bauwerkserhaltung und zur Brückenmodernisierung kann den jeweiligen Berichten des BMVI an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestags entnommen werden.

16. Wie viele Bundesmittel für die Sanierung von Brücken haben die Bundesländer bzw. die Autobahn GmbH jeweils in den letzten fünf Jahren abgerufen (bitte aufschlüsseln), und wie hoch war in den Jahren jeweils der Verfügungsrahmen?
17. Wie viele Bundesmittel haben die Bundesländer seit 2015 über das „Sonderprogramm Brückenmodernisierung“ zur Sanierung von Brücken an Bundesfernstraßen für welche Bauprojekte abgerufen (bitte nach Projekt und Jahr aufschlüsseln)?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Den Ländern werden die Haushaltsmittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen insgesamt bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt, eine separate Zuweisung für einzelne Anlagenteile findet nicht statt. Die Länder haben in den Jahren 2016 bis 2020 sämtliche zum Jahresanfang zur Verfügung stehenden Bundesmittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen verausgabt.

Die Meldungen der Länder zur Differenzierung der IST-Ausgaben der Erhaltung auf einzelne Anlagenteile sind dem BMVI zum 1. April eines jeden Jahres vorzulegen.

Gemäß der IST-Ausgabenmeldung der Länder sind in den Jahren 2016 bis 2020 für die Erhaltung der Brücken und das Programm Brückenmodernisierung auf den Bundesfernstraßen folgende Haushaltsmittel verausgabt worden:

Jahre	2016	2017	2018	2019	2020*
Brückenerhaltung in Mio. Euro	783,74	905,07	1.155,51	1.284,4	1.327,67
Brückenmodernisierung in Mio. Euro	518,54	639,55	829,88	881,29	1.037,63

* Die Meldung für das Land Bremen für das Jahr 2020 liegt noch nicht vor.

18. Welche Brückensanierungs- oder Brückenneubauprojekte sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit auf den Bundesfernstraßen in der Planung, und welche sind in der Umsetzung?
19. Wann kann nach Kenntnis der Bundesregierung mit einer Fertigstellung dieser Brücken gerechnet werden (bitte nach Projekten und voraussichtlichem Fertigstellungstermin aufschlüsseln)?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für alle im Bau befindlichen Maßnahmen wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

20. In welchem Umfang werden bei der Schadensbegutachtung heute bereits Drohnen eingesetzt?

Im Rahmen der Bauwerksprüfung kommen vereinzelt Drohnen bei der Sichtprüfung an schwer zugänglichen Stellen bei Brücken oder großflächigen Stützkonstruktionen zur Unterstützung der Arbeit der Bauprüfungingenieure zum Einsatz.

Die Bauwerksprüfung nach DIN 1076 erfordert im Regelfall eine handnahe Prüfung. Über Prüfhandbücher für ausgewiesene Bauwerke kann der Prüfrahmen gezielt um spezielle Techniken erweitert werden. Hier ist eine Anwendungsgrenze des Drohneneinsatzes gegeben, da eine Prüfung mit Drohnenunterstützung immer nur eine Ergänzung der handnahen Bauwerksprüfung darstellen kann. DIN 1076 wird derzeit überarbeitet, um genau diese Fragestellungen zu adressieren.

21. Wie entwickelten sich die Kosten der Schadenserfassung in den letzten zehn Jahren auch vor dem Hintergrund neuer technischer Möglichkeiten?

Eine Entwicklung der Kosten in der Bauwerksprüfung kann abseits der marktüblichen Schwankungen (gestiegene Gerätekosten und Löhne, schwankender Anteil an Vergaben je nach eigenem Personal und Marktverfügbarkeit von Ingenieurbüros) nicht festgestellt werden.

22. Inwieweit werden Schäden heute bereits voll digital erfasst, und welche Systeme werden dabei hauptsächlich genutzt, und inwieweit werden für die genaue Verortung und Beschreibung der Schäden schon digitale Bauwerksmodelle im Rahmen der Anwendung der Methode Building Information Modeling (BIM) genutzt?

Welche Informationen (visuelle Schadensbilder bzw. weiteres Vorgehen bzw. notwendiges Überprüfungsintervall etc.) werden dabei (digital) hinterlegt?

Bezüglich der Nutzung von Building Information Modeling (BIM)-Modellen im Rahmen der Bauwerksprüfung (Schadenserfassung) laufen einige Forschungsvorhaben, in denen die erforderlichen Voraussetzungen für eine digitale Schadenserfassung erarbeitet werden.

Die BIM-Modelle müssen außerdem in der Bauwerksprüfung vorhanden sein. Hierzu sind ebenfalls einige Forschungsvorhaben aktiv, um einfache, schnelle und kostengünstige Wege aufzuzeigen, Bestandsbauwerke zu digitalisieren.

23. In welchem Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen nach Kenntnis der Bundesregierung die Sanierungen dieser Brücken, und wie stellt die Bundesregierung die Priorisierung der Projekte auf den Bundesfernstraßen sicher, und gibt es dementsprechend Vorgaben an die Landesregierung?

Verkehrs- und Bauwerkssicherheit stehen an erster Stelle und entziehen sich einer Nutzen-Kosten-Betrachtung. Für alle Brückenmaßnahmen werden Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen durchgeführt, um eine nachhaltige Entscheidung über eine Instandsetzung, Verstärkung oder einen Ersatzneubau treffen zu können.

24. Wie hoch ist bundesweit nach Kenntnis der Bundesregierung der wirtschaftliche Schaden aufgrund von schlechten Brückenzuständen (beispielsweise wegen Nichtbefahrbarkeit für schwere Transporte oder dergleichen)?

Angaben über die Höhe von Folgewirkungen liegen der Bundesregierung nicht vor.

25. Liegen zu den Brücken und deren Zustand der Bundesregierung Gutachten vor, oder plant die Bundesregierung solche in Auftrag zu geben?
29. Liegen Datenauswertungen zur Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit auf Basis der Anweisung Straßendatenbank Segment Bauwerksdaten (ASB-ING) nach Definitionen zur Schadensbewertung nach der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF) vor?

Die Fragen 25 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für jede Brücke liegen Prüfberichte von den regelmäßig durchgeführten Bauwerksprüfungen vor, aus denen der aktuelle Bauwerkszustand einschließlich der Bewertung der Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit nach RI-EBW-PRÜF hervorgeht. Weitere Gutachten, wie z. B. Brückennachrechnungen oder spezielle Schadensbegutachtungen, werden – sofern erforderlich – einzelfallbezogen beauftragt.

26. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Inbetriebnahme der Autobahn GmbH im Hinblick auf die bestehenden Brückenbauten auf den Bundesfernstraßen sowie im Hinblick auf Neubauten?

Es erfolgt eine bundesweit ganzheitliche Betrachtungsweise des Streckennetzes der Bundesautobahnen. Strategien des Bundes können nunmehr unabhängig von der Personal- und Finanzplanung der Länder umgesetzt werden. Eine Verringerung von Bauzeiten und Baukosten, die im Wesentlichen marktabhängig sind, kann durch die Anwendung innovativer Planungs- und Bauprozesse erreicht werden.

27. An welchen Brückenbauten der Bundesfernstraßen führt die Autobahn GmbH bzw. die jeweilige Landesverwaltung aktuell Baumaßnahmen durch, und an welchen Brückenbauten sind Baumaßnahmen im Jahr 2021 geplant (bitte nach Brückenbauten, voraussichtlichen Kosten, voraussichtlichem Abschlussdatum und Grund der Baumaßnahmen aufschlüsseln)?

Alle derzeit laufenden und zeitnah beginnenden Maßnahmen können mit ihren Jahresscheiben dem Einzelplan 12 des Bundeshaushalts entnommen werden (abrufbar unter: https://www.bundeshaushalt.de/fileadmin/de.bundeshaushalt/content_de/dokumente/2020/soll/epl12.pdf).

28. Für welche Brückenbauten auf den Bundesfernstraßen liegt nach Kenntnis der Bundesregierung ein Planungsrecht vor, und bis wann (bitte aufschlüsseln)?

Die gesetzliche Grundlage für den Neu- oder Ausbau der Bundesfernstraßen ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Planungsrecht besteht für Maßnahmen im vordringlichen Bedarf (VB) und im weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*). Das Planungsrecht schließt die erforderlichen Bauwerke im Zuge der ausgewiesenen Strecken ein. Die Bauwerke sind darin nicht gesondert ausgewiesen. Eine abschließende Aufzählung ist nicht möglich. Die Erforderlichkeit von Bauwerken bei Neubauten hängt von der Topographie des zum Teil noch nicht feststehenden Trassenverlaufs ab. Für die Durchführung der Planungen von Ersatzneubauten im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen besteht Planungsrecht.

Frage 12

Anlage

DTV-SV	zug_SV	kreis	id_nr	bauwerksname
	22248 A 3	Köln	5008444 2	Opener Straße(B 55)mit LSW/Opener Straße (B 55) mit LSW
	22248 A 3	Köln	5008737 3	AK Köln-Ost mit LSW/AK Köln-Ost in FR Oberhausen
	22248 A 3	Köln	5008737 4	AK Köln-Ost mit LSW/AK Köln-Ost in FR Frankfurt
	22248 A 3	Köln	5008747 2	Wilhelm Griesinger Straße mit LSW/Wilhelm Griesinger Str., Verbreiterung Ost
	22248 A 3	Köln	5008747 3	Wilhelm Griesinger Straße mit LSW/Wilhelm Griesinger Str., Überbau Ost
	22248 A 3	Köln	5008747 4	Wilhelm Griesinger Straße mit LSW/Wilhelm Griesinger Str., Überbau West
	22248 A 3	Köln	5008748 3	Unterführung Rösrather Str./Rösrather Straße Ost
	22248 A 3	Köln	5008748 4	Unterführung Rösrather Str./Rösrather Straße West
	22248 A 3	Köln	5008750 1	KVB AD Heumar/KVB AD Heumar FR Oberhausen
	22248 A 3	Köln	5008750 2	KVB AD Heumar
	22248 A 3	Köln	5008750 3	KVB AD Heumar
	22248 A 4	Köln	5008651 2	AK Köln Ost
	22248 A 4 (Ast)	Köln	5008681B	Aufahrsast Köln/Frankfurt
	21327 A 4	Meißen, Landkreis	4946516 1	A4-W BW34, Triebseitentaltalbrücke Tanneberg/Richtungsfahrbahn Aachen-Görlitz
	21327 A 4	Meißen, Landkreis	4946516 2	A4-W BW34, Triebseitentaltalbrücke Tanneberg/Richtungsfahrbahn Görlitz-Aachen
	21327 A 4	Meißen, Landkreis	4946517 1	A4-W BW36, Triebseitentaltalbrücke Tanneberg/Richtungsfahrbahn Aachen-Görlitz
	21327 A 4	Meißen, Landkreis	4946517 2	A4-W BW36, Triebseitentaltalbrücke Tanneberg/Richtungsfahrbahn Görlitz-Aachen
	21327 A 4	Meißen, Landkreis	4946519 1	A4-W BW38, Tännichtbachbrücke Rothschönberg/Richtungsfahrbahn Aachen-Görlitz
	21327 A 4	Meißen, Landkreis	4946519 2	A4-W BW38, Tännichtbachbrücke Rothschönberg/Richtungsfahrbahn Görlitz-Aachen
	21327 A 4	Meißen, Landkreis	4946520 1	A4-W BW39, AD Nossen/Richtungsfahrbahn Aachen-Görlitz (BW39A)
	21327 A 4	Meißen, Landkreis	4946520 2	A4-W BW39, AD Nossen/Richtungsfahrbahn Görlitz-Aachen (BW39A)
	21327 A 4	Meißen, Landkreis	4946521 1	A4-W BW40, AD Nossen/Richtungsfahrbahn Aachen-Görlitz
	21327 A 4	Meißen, Landkreis	4946521 2	A4-W BW40, AD Nossen/Richtungsfahrbahn Görlitz-Aachen
	21327 A 4	Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, Landkreis	4946514 1	A4-W BW28/Richtungsfahrbahn Aachen-Görlitz
	21327 A 4	Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, Landkreis	4946514 2	A4-W BW28/Richtungsfahrbahn Görlitz-Aachen
	20809 A 2	Minden-Lübbecke	3719514 0	A2(nörtl.) / Hebbelstr./A2(nörtl.) / K26 "Hebbelstr."
	20809 A 2	Minden-Lübbecke	3719515 0	A2 / WESER-Strombrücke(N)+WW
	20809 A 2	Minden-Lübbecke	3719516 1	A2 / WESER - Flutbrücke (N)/A2 / WESER - Flutbrücke, Gewölbebrücke
	20809 A 2	Minden-Lübbecke	3719516 2	A2 / WESER - Flutbrücke (N)/A2 / WESER - Flutbrücke, Verbreiterung
	20809 A 2	Minden-Lübbecke	3719517 1	A2 (N) / L546/A2 NOERDL-FB/L546, ÜB links, FR Oberhausen
	20809 A 2	Minden-Lübbecke	3719707 0	A2 (südl.) / Vössener Str./A2 / Vössener Str. (S)
	20809 A 2	Minden-Lübbecke	3719709 0	A2 / WESER-Strombrücke (S)
	20809 A 2	Minden-Lübbecke	3719710 1	A2 / Weser-Flutbrücke (S)/A2 / Weser-Flutbrücke (S), Neubau
	20809 A 2	Minden-Lübbecke	3719710 2	A2 / Weser-Flutbrücke (S)/A2 / Weser-Flutbrücke (S), Gewölbe
	20809 A 2	Minden-Lübbecke	3719711 2	A2 (S) / L546/A2 SUEDL-FB/L546, ÜB rechts, FR Hannover

Seite 1 von 1

