



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Rene Dierkes AfD**
vom 14.07.2025

Zustand bayerischer Brücken

Der bauliche Zustand zahlreicher Brücken in Bayern gibt Anlass zur Sorge. Instandhaltungsrückstände, Sanierungsstau und Überlastung durch zunehmenden Schwerverkehr gefährden nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern auch die wirtschaftliche Infrastruktur des Freistaates. Vor diesem Hintergrund ist eine aktuelle Bestandsaufnahme notwendig.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- | | | |
|-----|--|---|
| 1.1 | Wie viele Brückenbauwerke befinden sich aktuell im Zuständigkeitsbereich des Freistaates Bayern (bitte getrennt nach Autobahnen, Bundesstraßen und Staatsstraßen)? | 3 |
| 1.2 | Wie viele dieser Brücken gelten laut letzter Bauwerksprüfung als „nicht ausreichend“ oder schlechter? | 3 |
| 1.3 | Wie viele Brücken wurden seit 2020 vollständig saniert oder neu errichtet? | 3 |
| 2.1 | Wie viele Brücken weisen aktuell Einschränkungen hinsichtlich Tragfähigkeit oder Verkehrsführung auf? | 3 |
| 2.2 | Welche der betroffenen Brücken liegen im Bereich von Ballungsräumen oder überregional bedeutsamen Verkehrsachsen? | 3 |
| 2.3 | Welche Maßnahmen zur kurzfristigen Entlastung dieser Brücken wurden ergriffen? | 4 |
| 3.1 | Welche Mittel wurden seit 2020 jährlich für Erhalt, Instandsetzung und Neubau von Brücken aufgewendet (bitte nach Haushaltstiteln aufschlüsseln)? | 4 |
| 3.2 | Wie hoch war dabei jeweils der Anteil von Bundes-, Landes- und EU-Mitteln? | 4 |
| 3.3 | Welche Summen sind für die kommenden Haushaltsjahre vorgesehen? | 4 |
| 4.1 | Welche Brückenprojekte sind derzeit in Planung, Genehmigung oder Ausschreibung? | 4 |

4.2	Welche davon sind durch Klagen, Einsprüche oder Planungsverzögerungen betroffen?	4
4.3	Inwiefern sieht die Staatsregierung Reformbedarf beim Planungs- und Vergaberecht?	4
5.1	Welche Kriterien legt die Staatsregierung zur Priorisierung von Brückensanierungen an?	5
5.2	Inwiefern fließen verkehrliche Bedeutung, technische Dringlichkeit und regionale Gleichverteilung in die Entscheidung ein?	5
5.3	Welche Rolle spielt der Zustand von Brücken für die regionale Standortattraktivität?	5
6.1	Welche Brücken in Bayern wurden seit 2020 wegen baulicher Mängel gesperrt oder abgerissen?	5
6.2	Wie viele davon sind bislang noch nicht ersetzt oder wieder freigegeben?	5
6.3	Welche Auswirkungen hatten diese Sperrungen auf den regionalen Verkehr?	5
7.1	Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den Rückstand bei der Brückeninstandhaltung systematisch abzubauen?	6
7.2	Welche Rolle spielen neue Bauverfahren oder Materialien (z. B. Carbonbeton)?	6
7.3	Wie bewertet die Staatsregierung die Kooperationsmöglichkeiten mit privaten Partnern im Bereich Brückenbau?	6
8.1	Welche Brücken im Eigentum des Freistaates oder der Kommunen gelten aktuell als besonders sanierungsbedürftig?	6
8.2	Wie stellt die Staatsregierung sicher, dass kommunale Brücken ausreichend erfasst und bewertet werden?	6
8.3	Welche Förderprogramme stehen Kommunen für Brückensanierungen zur Verfügung?	6
	Hinweise des Landtagsamts	7

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, betreffend Frage 8.3 auch in Abstimmung mit dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat vom 01.08.2025

1.1 Wie viele Brückenbauwerke befinden sich aktuell im Zuständigkeitsbereich des Freistaates Bayern (bitte getrennt nach Autobahnen, Bundesstraßen und Staatsstraßen)?

Der Freistaat Bayern betreut ca. 5700 Brückenteilbauwerke an den Staatsstraßen sowie ca. 5700 Brückenteilbauwerke an Bundesstraßen in Bayern im Auftrag des Bundes. Für die Brücken an den Bundesautobahnen ist die Autobahn GmbH des Bundes zuständig.

1.2 Wie viele dieser Brücken gelten laut letzter Bauwerksprüfung als „nicht ausreichend“ oder schlechter?

Stand Juli 2025 weisen 135 Bauwerke an Bundesstraßen und 144 Bauwerke an Staatsstraßen eine Zustandsnote größer oder gleich 3,0 auf.

1.3 Wie viele Brücken wurden seit 2020 vollständig saniert oder neu errichtet?

An Bundesstraßen wurden in den Jahren 2020 bis einschließlich 2024 236 Teilbauwerke umfangreich instandgesetzt (bzw. teilerneuert) und 64 Teilbauwerke erneuert. An Staatsstraßen wurden im gleichen Zeitraum 176 Teilbauwerke umfangreich instandgesetzt (bzw. teilerneuert) und 80 Teilbauwerke erneuert.

Zusätzlich wurden in diesem Zeitraum an mehreren Hundert Teilbauwerken Maßnahmen kleineren Umfangs durchgeführt.

2.1 Wie viele Brücken weisen aktuell Einschränkungen hinsichtlich Tragfähigkeit oder Verkehrsführung auf?

45 Brücken an Bundes- und Staatsstraßen weisen derzeit eine Gewichtsbeschränkung auf.

Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsführung können unterschiedliche Gründe haben. Soweit diese aus Gründen der Belastbarkeit angezeigt sind, sind diese Bauwerke regelmäßig auch gewichtsbeschränkt.

Ein Bauwerk ist derzeit vollständig für den Verkehr gesperrt.

2.2 Welche der betroffenen Brücken liegen im Bereich von Ballungsräumen oder überregional bedeutsamen Verkehrsachsen?

20 Bauwerke befinden sich im Zuge von Bundes- oder Staatsstraßen und damit im Straßennetz, das dem überregionalen Verkehr zu dienen bestimmt ist. In Ballungsräumen befinden sich vier dieser Bauwerke.

2.3 Welche Maßnahmen zur kurzfristigen Entlastung dieser Brücken wurden ergriffen?

Durch eine Gewichtsbeschränkung wird ein Bauwerk entlastet und dadurch sichergestellt, dass es bis zu seiner Erneuerung sicher betrieben werden kann.

3.1 Welche Mittel wurden seit 2020 jährlich für Erhalt, Instandsetzung und Neubau von Brücken aufgewendet (bitte nach Haushaltstiteln aufschlüsseln)?

3.2 Wie hoch war dabei jeweils der Anteil von Bundes-, Landes- und EU-Mitteln?

3.3 Welche Summen sind für die kommenden Haushaltsjahre vorgesehen?

Die Fragen 3.1 bis 3.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

EU-Mittel stehen zur Erhaltung der Straßeninfrastruktur im Bereich der Brücken an Bundes- und Staatsstraßen nicht zur Verfügung.

Die Haushaltsansätze für die Brückenerhaltung (Instandsetzung, Teilerneuerung und Erneuerung) wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesteigert. So betrug z. B. der Haushaltsansatz für Bundesstraßenbrücken für das Jahr 2022 90 Mio. Euro und beläuft sich für das Jahr 2025 auf 105 Mio. Euro. Für den Bereich der Staatsstraßen betrug der Haushaltsansatz für das Jahr 2022 50 Mio. Euro und beläuft sich für das Jahr 2025 auf 85 Mio. Euro.

Die realen Ausgaben weichen erfahrungsgemäß aufgrund von Verzögerungen oder Beschleunigungen in der Projektabwicklung etwas von den Haushaltsansätzen ab.

Die Brückenerhaltung hat hohe Priorität und wird auch künftig bedarfsgerecht finanziert. Durch einen flexiblen Haushaltsvollzug (Sonderprogramm) ist sichergestellt, dass auch große Projekte ohne Verzögerungen finanziert werden können.

4.1 Welche Brückenprojekte sind derzeit in Planung, Genehmigung oder Ausschreibung?

4.2 Welche davon sind durch Klagen, Einsprüche oder Planungsverzögerungen betroffen?

4.3 Inwiefern sieht die Staatsregierung Reformbedarf beim Planungs- und Vergaberecht?

Die Fragen 4.1 bis 4.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bauwerkserhaltung ist eine Daueraufgabe, bei der jährlich eine Vielzahl von Bauwerken erneuert, teilerneuert oder instandgesetzt wird. Es befindet sich jederzeit eine große Anzahl an Bauwerken in Planung oder Bauvorbereitung. Die Bauprogramme

der 19 Staatlichen Bauämter für 2025 sind im Internet auf ihren Homepages unter dem Reiter „Straßenbau“ veröffentlicht.

Bauwerkserhaltung hat mittlerweile gesamtgesellschaftlich eine große Akzeptanz, so dass Klagen und Einsprüche eher selten sind. Eine bayernweite Übersicht zu Brückenprojekten mit Klagen, Einsprüchen oder Planungsverzögerungen liegt nicht vor.

Die Staatsregierung sieht die Weiterentwicklung des Planungs- und Vergaberechts als Daueraufgabe an – sowohl auf Bundes- als auch Landesebene. So hat die Staatsregierung einen Gesetzentwurf auf den Weg gebracht, wonach in Zukunft bestimmte Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ersatz eines Brückenbauwerks keiner Planfeststellung mehr bedürfen.

- 5.1 Welche Kriterien legt die Staatsregierung zur Priorisierung von Brückensanierungen an?**
- 5.2 Inwiefern fließen verkehrliche Bedeutung, technische Dringlichkeit und regionale Gleichverteilung in die Entscheidung ein?**
- 5.3 Welche Rolle spielt der Zustand von Brücken für die regionale Standortattraktivität?**

Die Fragen 5.1 bis 5.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Priorisierung der Erhaltungsmaßnahmen richtet sich nach den Ergebnissen der Bauwerksprüfung, konstruktiven Besonderheiten, der Tragfähigkeit sowie dem Bauwerksalter des Bauwerksbestands. Darauf basierend und unter Einbeziehung weiterer Aspekte, wie beispielsweise der Netzverfügbarkeit, wird das mehrjährige „Koordinierte Erhaltungs- und Bauprogramm“ (KEB) aufgestellt und das jährliche Bauprogramm abgeleitet.

- 6.1 Welche Brücken in Bayern wurden seit 2020 wegen baulicher Mängel gesperrt oder abgerissen?**
- 6.2 Wie viele davon sind bislang noch nicht ersetzt oder wieder freigegeben?**
- 6.3 Welche Auswirkungen hatten diese Sperrungen auf den regionalen Verkehr?**

Die Fragen 6.1 bis 6.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bauwerke haben generell nur eine beschränkte Nutzungsdauer. Deshalb muss jedes Jahr eine Reihe von Bauwerken erneuert werden. Zum Ende der Nutzungsdauer weisen alle zu erneuernden Bauwerke altersgemäße Schäden auf. Die Verkehrssicherheit ist allerdings stets gewährleistet. Die Sperrung eines Bauwerks wurde im Mai 2025 an der B 22 südöstlich von Bamberg erforderlich. Hier hatten sich im Zuge einer Bauwerksprüfung akute Defizite gezeigt. Mit der Vollsperrung der Brücke wurde eine Umleitungsstrecke eingerichtet. Die Planung für den Ersatzneubau ist in vollem Gange.

7.1 Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den Rückstand bei der Brückeninstandhaltung systematisch abzubauen?

Der Zustand der Brücken in Bayern ist im Vergleich zu anderen Bundesländern gut. Durch Schwerpunktsetzung im Bereich des Brückenbaus in Verbindung mit konsequentem Instandsetzen und Erneuern ist sichergestellt, dass sich der Bauwerksbestand insgesamt nicht verschlechtert.

7.2 Welche Rolle spielen neue Bauverfahren oder Materialien (z. B. Carbonbeton)?

Bayern steht innovativen Verfahren insgesamt offen gegenüber. So ist z. B. bei der Donaubrücke Donauwörth im Zuge der B 2, die sich in Planung befindet, eine Verstärkung mit Carbonbeton vorgesehen. Eine ständige technische Fortentwicklung ist Grundvoraussetzung für einen effizienten Mitteleinsatz und nachhaltige Bauwerke.

7.3 Wie bewertet die Staatsregierung die Kooperationsmöglichkeiten mit privaten Partnern im Bereich Brückenbau?

Die Staatsbauverwaltung steht alternativen Vertragsmodellen unvoreingenommen gegenüber. Die Vertragsform muss auf den jeweiligen Einzelfall und dessen konkrete Besonderheiten und Randbedingungen abgestellt sein.

8.1 Welche Brücken im Eigentum des Freistaates oder der Kommunen gelten aktuell als besonders sanierungsbedürftig?

Als besonders sanierungsbedürftig sind Bauwerke mit einer Zustandsnote größer oder gleich 3,5 anzusehen. Dies betrifft an Staatsstraßen aktuell 16 Teilbauwerke. Zu kommunalen Brücken liegen keine Erkenntnisse vor, weil Kommunen für die Verwaltung und Erhaltung ihres Bauwerksbestands selbst verantwortlich sind und es keine gesetzliche Meldepflicht gibt.

8.2 Wie stellt die Staatsregierung sicher, dass kommunale Brücken ausreichend erfasst und bewertet werden?

Die kommunalen Spitzenverbände werden fortlaufend über Änderungen im Regelwerk der Bauwerksprüfung informiert. Die Spitzenverbände geben diese Informationen an die Kommunen weiter. Wichtige Einzelvorgänge zu speziellen Themen des Brückenbaus werden straßenaufsichtlich über die Regierungen und Landkreise an die Kommunen verteilt.

8.3 Welche Förderprogramme stehen Kommunen für Brückensanierungen zur Verfügung?

Für reine Sanierungsmaßnahmen an Brücken können die Kommunen die jährlich zugewiesenen Straßenunterhaltspauschalen nach Art. 13a oder Art. 13b Bayerisches Finanzausgleichsgesetz (BayFAG) und andere freie Deckungsmittel aus dem kommunalen Finanzausgleich, wie z. B. die Schlüsselzuweisungen, verwenden. Werden über die reine Sanierung hinaus die Tragfähigkeit einer Brücke erhöht oder deren Verkehrsraum erweitert und damit die Verkehrsverhältnisse in der Gemeinde verbessert, können die Maßnahmen bei Vorliegen der sonstigen Fördervoraussetzungen auch projektbezogen nach Bayerischem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder nach Art. 13c Abs.1 BayFAG gefördert werden.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.