

Positionspapier

SCHNELLER BRÜCKEN BAUEN

Maßnahmenpaket für den Bundesfernstraßenbau

Ausgangslage

Das deutsche Fernstraßennetz ist in weiten Teilen auf die Nachkriegszeit zurückzuführen und steht zunehmend unter Druck: Viele Brücken sind überaltert, überlastet und baulich überholt. Laut Bundesanstalt für Straßenwesen weisen rund 12 Prozent der Brücken einen nicht ausreichenden oder gar ungenügenden Zustand auf. Gleichzeitig wird das Ziel der Bundesregierung, bis 2032 alle maroden Autobahnbrücken im Modernisierungsnetz zu erneuern, aktuell nicht erreicht. Der Bundesrechnungshof kritisiert einen erheblichen Rückstand in Planung und Umsetzung.

Die Arbeitskreis Brückenbau sieht es als ihre Verantwortung, die Umsetzungshemmnisse klar zu benennen und gemeinsam mit allen Beteiligten praktikable, ingenieurtechnisch tragfähige und umsetzbare Vorschläge zu unterbreiten.

**UNSERE FORDERUNG:
BRÜCKEN SCHNELLER,
EFFIZIENTER UND
STANDARDISIERTER BAUEN**

Ziel ist eine Halbierung der mittleren Projektlaufzeiten für Ersatzneubauten durch konsequente Nutzung technischer Innovationen, funktionale Vergabeformate und entschlackte Planungsprozesse.

Sieben Maßnahmen für den Fortschritt

1. Typenbrücken und serielle Fertigung verbindlich etablieren

Die Mehrzahl (80%) der Autobahnbrücken hat eine Spannweite von unter 50 Metern. Diese Voraussetzungen sind ideal für typisierte Brückenformen, die industriell gefertigt und in Serie verbaut werden können. Die serielle Fertigung reduziert nicht nur Bauzeit, sondern ist auch ein zentraler Hebel für nachhaltige Produktivitätssteigerung, gerade bei wiederholbaren Bauformen. Zudem kann industrielle Vorfertigung den Fachkräftebedarf auf der Baustelle deutlich verringern. Die Autobahn GmbH sollte für Standardbauwerke bundesweit verbindliche Typenbrücken einführen. So lassen sich nicht nur Planungszeiten drastisch verkürzen, sondern auch Ausschreibungs- und Genehmigungsphasen vereinfachen.

2. Planungs- und Umweltrecht gezielt vereinfachen

Für Ersatzneubauten muss ein spezielles "Brückenbeschleunigungsgesetz" geschaffen werden, das auf bestehende Trassen Bezug nimmt. Dieses Gesetz sollte die Umweltverträglichkeitsprüfung entfallen lassen, wenn keine Lageveränderung erfolgt, und artenschutzrechtliche Prüfungen vereinfachen. Darüber hinaus sollten auch die Anforderungen an Emissionen wie Lärm und Staub während der Bauphase pragmatisch angepasst werden, um Beschleunigungspotenziale vollständig zu heben. Planungs- und Genehmigungsformate müssen insgesamt stärker auf die Dringlichkeit abgestimmt werden.

3. Bauverfahren gezielt einsetzen

Bauzeitverkürzung ist einer der entscheidenden Hebel zur Beschleunigung der Brückenerneuerung. Verfahren wie Querverschub, Fertigteilbau, Bewehrte-Erde-Kombinationen oder andere innovative Bauweisen müssen gezielt dort zur Anwendung kommen, wo sie wirtschaftlich, genehmigungsrechtlich und technisch sinnvoll sind. Diese Methoden haben sich bewährt und sollten verpflichtend als Prüfoption bei jeder Ersatzneubaumaßnahme hinterlegt werden.

Eine technische Leitlinie für den Einsatz und die Bewertung dieser Verfahren sollte erstellt und regelmäßig weiterentwickelt werden. Ergänzend ist eine zielorientierte Regulierung anzustreben, etwa über klare Vorgaben für maximale Sperrzeiten anstelle rein standardisierter baulicher Anforderungen. Durch die Definition verkehrsbeeinflussender Leistungen über Zielgrößen, wie Dauer und Zeitfenster der Sperrung, anstelle detaillierter technischer Vorgaben, können Innovationsspielräume genutzt und neue Verfahren schneller zur Anwendung gebracht werden.

4. Funktionale Vergaben „Plan and Build“ als Regelfall einführen

Durch funktionale Ausschreibungen mit integrierter Entwurfsplanung können innovative Lösungen seitens der Bauindustrie eingebracht werden. Es entsteht ein Projekt aus einer Hand – mit einem Partner, der Planung und Umsetzung aufeinander abstimmt. Die Vorteile gegenüber der klassischen Vergabe liegen auf der Hand: Die Planungsqualität steigt, Schnittstellen werden reduziert, Planungs- und Bauzeiten verkürzt, Nachtragspotentiale sinken deutlich und es entsteht eine höhere Termin- und Kostentreue. Zudem fördert dieses Modell Innovationen auf Seiten der Bauindustrie, da frühzeitig auf technische Optimierungen Einfluss genommen werden kann.

5. Skalierungseffekte nutzen – Bauwerke bündeln

Um Zeit und Ressourcen optimal einzusetzen, sollten Brückenersatzneubauten stärker regional gebündelt werden. Vergleichbare Bauwerke mit ähnlicher Bauweise können in Losen oder Programmen zusammengefasst und in Serie geplant und vergeben werden. So entstehen Skalierungseffekte und eine höhere Wiederholbarkeit bei Entwurf, Genehmigung und Bauausführung. Dieser Ansatz ergänzt die Replizierung von Typenbrücken und stärkt die Zielsetzung aus dem Positionspapier „Autobahnbrücken schnell und partnerschaftlich modernisieren“.

6. Spezialisierte Brückeneinheiten in den Niederlassungen der Autobahn GmbH etablieren

Jede Brücke sollte zukünftig durch eine eigens dafür aufgestellte, spezialisierte „Bridge Delivery Unit“ betreut werden. Hierzu sind in der bestehenden Niederlassungsstruktur vier fachlich fokussierte „Brückenspezialgruppen“ an vier Standorten zu schaffen, die zentralisiert einzelne Planungs- und Umsetzungsverfahren für ganz Deutschland abwickeln. Diese Teams sollen Planungs-, Genehmigungs-, Ausschreibungs- und Umsetzungsverantwortung in einer Hand vereinen und bei Bedarf durch externe Fachingenieure verstärkt werden. Durch die Spezialisierung entstehen

Skaleneffekte, die Koordinierung wird effizienter, die Schnittstellen zwischen Niederlassungen werden reduziert und die Bearbeitungsdauer einzelner Maßnahmen spürbar verkürzt.

Schwerpunkte aus der Zentrale unterstützen, sondern
Neuer Brückenbau
Ausblick

7. Partnerschaftsmodelle für komplexe Infrastrukturprojekte nutzen

Zur Beschleunigung und Effizienzsteigerung bei anspruchsvollen Brückenbauprojekten sollten moderne Partnerschaftsmodelle stärker zum Einsatz kommen. Diese Modelle ermöglichen es, Planungs-, Bau- und teilweise auch Betriebsphasen gemeinsam mit privaten Partnern zu realisieren, unter Wahrung der öffentlichen Steuerungsverantwortung.

Ziel ist es, die jeweiligen Stärken öffentlicher und privater Akteure zu bündeln, um Risiken fair zu verteilen, Innovationen zu fördern und die Projektabwicklung zu beschleunigen. Ein besonderer Fokus liegt auf der gemeinsamen Planung und digitalen Integration aller Beteiligten ab Projektstart.

Insbesondere in Regionen mit begrenzten Kapazitäten in der öffentlichen Hand können solche Partnerschaftsmodelle ein strategisches Instrument sein, um wichtige Infrastrukturvorhaben zügig und qualitätsgesichert umzusetzen.

Deutschland braucht einen Brückenmodernisierungsschub.

Die Herausforderung: Alterungsprozess und Verkehrswachstum bringen unsere Infrastruktur an die Belastungsgrenze. Das Ziel: Projektlaufzeiten halbieren, Qualität sichern und Verkehrsverfügbarkeit gewährleisten.

Die Lösung liegt in einem klaren Sieben-Punkte-Plan: Typenbrücken und serielle Fertigung, vereinfachtes Planungsrecht, innovative Schnellbauverfahren, funktionale Vergaben, spezialisierte Brückenteams, ÖPP-Light-Modelle und ein verbindliches Bau-Monitoring schaffen Tempo, Verbindlichkeit und Transparenz.

Jetzt braucht es entschlossene Umsetzung. Ohne sie bleiben Ziele Programme – mit ihr wird Fortschritt Realität.

ANSPRECHPARTNER

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

Geschäftsbereich Verkehr- und Tiefbau
Kurfürstenstr. 129, 10785 Berlin

Louis-Philipp Lang
Abteilung Straßenbau
T +49 30 21286-263
E louis-philipp.lang@bauindustrie.de
www.bauindustrie.de

Juli 2025