

REPORT - April 2025

Ausgebaut!

Der Modernisierungsbedarf bei den Straßenbrücken ist so groß, dass kein Geld für den Ausbau von Bundesstraßen und Autobahnen da ist



T&E Deutschland

Veröffentlicht: April 2025

Autor:innen: Benedikt Heyl, Nanne Richardsen

Analyse: Benedikt Heyl

V. i. S. d. P.: Sebastian Bock

© 2025 Transport & Environment Deutschland gGmbH

Diese Studie zitieren als:

T&E (2025): Ausgebaut!

Weitere Informationen

Benedikt Heyl

Senior Analyst

T&E Deutschland

benedikt.hey@transportenvironment.org

Mobile: +49 (0) 176 64773269

www.transportenvironment.org | [BlueSky](#) | [LinkedIn](#)

Acknowledgements

Die in dieser Veröffentlichung dargelegten Erkenntnisse und Ansichten liegen in der alleinigen Verantwortung der oben genannten Autoren.

Zusammenfassung

Sie reißen, sie bröckeln: Viele Straßenbrücken sind in die Jahre gekommen

Aktuell werden sehr viele Brücken in Deutschland gleichzeitig marode. Das liegt an ihrer Demographie. Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) hat aktuell knapp 4.000 Brücken im Rahmen des Brückenmodernisierungsprogramm priorisiert. Sie sollen nicht saniert, sondern vollständig neu gebaut werden. Mit diesem Vorhaben wird das BMDV allerdings den gegenwärtigen Herausforderung nicht gerecht. Knapp 6.000 Brücken im deutschen Fernstraßennetz erfüllen zum jetzigen Stand die selbst gesetzten BMDV-Kriterien für einen Ersatzneubau. Weitere 10.000 Brücken müssen mindestens verstärkt oder ebenfalls neu gebaut werden. Betroffen sind ca. 36 % aller Brücken der Bundesstraßen und Autobahnen; dazu kommen nochmal ähnlich viele marode Brücken unter kommunaler Verwaltung. Insgesamt beläuft sich der Sanierungsrückstau allein für den Ersatz der Straßenbrücken auf bis zu 100 Milliarden Euro. Einige dieser Brücken sind zwar in einem schlechten Zustand, könnten aber durch eine zügige Sanierung erhalten werden. So könnte der Ersatzneubau verhindert werden und der Investitionsbedarf gesenkt werden. Um der Herausforderung gerecht zu werden, die die maroden Brücken an die Politik stellen, sollte der Erhalt im Straßennetz klar über den Neubau priorisiert werden. Das gilt insbesondere für die Verwendung der Mittel aus dem Sondervermögen.

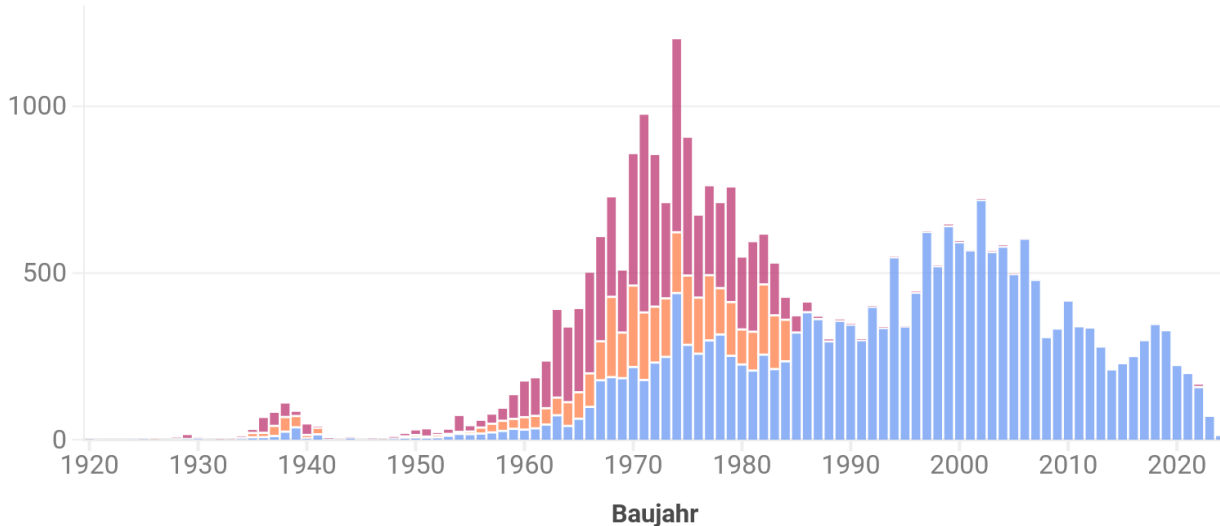
- **Der Investitionsstau bei Straßenbrücken ist so groß, dass sich der Bund keine neuen Straßen leisten kann.**
- **Der Investitionsbedarf für die Modernisierung der Straßenbrücken wird weiterhin unterschätzt; insgesamt bis zu 100 Milliarden Euro.**
- **Zwischen 24% und 36% der Brücken auf den Bundesfernstraßen müssen ersetzt werden.**
- **Das Problem betrifft Straßen in der Baulast der Kommunen und Länder ähnlich stark wie die Bundesfernstraßen.**
- **Mit den aktuell vorgesehenen Mitteln bräuchte der Bund mehr als 40 Jahre, um den heutigen Investitionsstau zu beseitigen.**

Sanierungswelle

Viele Straßenbrücken unter Bundesverwaltung werden gleichzeitig baufällig.

- Keine dringenden Maßnahmen
- Ersatzneubau oder Verstärkung notwendig
- Ersatzneubau notwendig

Brückenfläche in Tausend Quadratmeter



Quelle: Eigene Berechnungen basierend auf [BAST](#)

Einleitung

Der Verfall der deutschen Verkehrsinfrastruktur kommt an den Brücken empfindlich zum Vorschein. Brücken sind - genau wie der Straßenbelag, Schienen, oder andere Teile der physischen Verkehrsinfrastruktur - nicht für die Ewigkeit gebaut. Hat eine Brücke das Ende ihrer Lebensdauer erreicht, dann ist der Ersatzneubau aufwändig und teuer und nur selten ohne langwierige Einschränkung des Verkehrsweges zu bewerkstelligen.

Dass viele Brücken im deutschen Straßennetz in einem schlechten Zustand sind, war schon lange absehbar. Viele Brücken, oft in den 1970er Jahren gebaut, sind ursprünglich auf eine geringere Belastung ausgelegt worden. Das starke Wachstum des Verkehrsvolumens, insbesondere des Güterverkehrs, macht es wahrscheinlicher, dass mehrere schwere Fahrzeuge gleichzeitig und nah beieinander eine Brücke überqueren.

[Der schädlichste Faktor für viele Brücken in Deutschland](#) sind allerdings nicht schwere LKW, sondern die kumulative, jahrzehntelange Belastung. Verschleiß, z.B. in Form von Korrosion und Stressfrakturen, verringern mit der Zeit die Reserven in der Tragfähigkeit, die über die maximal erwartete Belastung hinausgehen. Bei vielen Brücken wird deswegen eine umfassende Sanierung nach 50 bis 70 Jahren als normal angesehen. Je länger der Sanierungsbedarf dann jedoch verschleppt wird, desto schneller verringert sich die Traglast einer Brücke. Gleichzeitig steigen damit auch die Kosten. Der Sanierungsbedarf vieler deutscher Brücken wurde bereits so lange verschleppt, dass jetzt nur noch ein deutlich teurerer Neubau in Frage kommt.

Dieser Missstand ist schon mehrfach von den zuständigen Ministerien angeprangert worden. Für ein Sanierungsprogramm, das der Aufgabe gewachsen wäre, hat es allerdings bisher nicht gereicht. Die zentrale Hürde stellte dabei in der Regel die fehlende Finanzierung dar. Mit der fiskalpolitischen Wende kann die neue Bundesregierung jetzt einen neuen Anlauf nehmen. Dieser Report untersucht deswegen, wie groß der Investitionsrückstau bei den Straßenbrücken wirklich ist. Das Ergebnis: Die Anzahl der maroden Brücken auf Autobahnen und Bundesstraßen wird weiterhin unterschätzt. Dazu mehr in Kapitel 1. Der Großteil des Straßennetzes und damit auch ein signifikanter Anteil der maroden Straßenbrücken ist allerdings unter Verwaltung der Länder und Kommunen. Dazu mehr in Kapitel 2. In Kapitel 3 wird eine Quantifizierung des finanziellen Sanierungsbedarfs vorgenommen.

Kapitel 1

Baufällige Brücken im Straßennetz des Bundes

Der Erhalt der Straßenbrücken des Bundesstraßen- und Autobahnnetzes liegt überwiegend in der Verantwortung des Bundes. Insgesamt handelt es sich dabei um [mehr als 50.000 Brückenbauwerke](#) mit einer Gesamtfläche von 32 Millionen m². Weil einige Brücken aus je einem Bauwerk pro Fahrtrichtung bestehen, entspricht das ca. 40.000 Brücken. [Der Zustand](#) dieser Brücken wird regelmäßig visuell inspiziert und mit einer sogenannten Zustandsnote zwischen 1 und 4 bewertet. Darüber hinaus wird das Verhältnis zwischen der Tragfähigkeit, für die die Brücke ausgelegt wurde, und der realen Verkehrsbelastung mit dem Traglastindex bewertet. [Bauwerke mit Traglastindex](#) Stufe I erfüllen die statischen und konstruktiven Anforderungen vollumfänglich, während Bauwerke mit Traglastindex Stufe V die meisten statisch-konstruktiven Defizite aufweisen. Gemeinsam bilden Traglastindex und Zustandsnote zwei zentrale Faktoren für die Entscheidung, ob eine Brücke saniert werden muss.

So sieht das [BMDV](#) einen Ersatzneubau bei Straßenbrücken als notwendig an, wenn die aktuelle Verkehrsbelastung die ursprüngliche Auslegung stark übersteigt (Traglastindex IV und V). Genauso werden alle Brücken als obsolet betrachtet, die im Rahmen einer visuellen Inspektion als problematisch eingeschätzt wurden (Zustandsnote 3,5 oder schlechter). Problematisch sind außerdem Brücken mit Baujahr vor 1985, die relativ stark belastet sind (Traglastindex III). Teilweise müssen diese Brücken ebenfalls ersetzt werden, aber in manchen Fällen ist auch eine Verstärkung ausreichend. Diese Abwägung wird von der zuständigen Behörde im Rahmen einer Einzelfallprüfung entschieden. Wie schon erwähnt, verschleißten stark belastete Brücken schneller und so kann, wenn eine Sanierung zu lange verzögert wird, doch ein Ersatzneubau notwendig werden.

2022 hat das Verkehrsministerium Im Rahmen [des Brückenmodernisierungsprogramms](#) 4.000 Bauwerke identifiziert, die besonders dringend erneuert werden müssen. Diese als besonders wichtig erachteten Brücken sollten bis 2030 vollständig neu gebaut werden. Um zu so einer

geringen Zahl zu gelangen (weniger als 8 % der Straßenbrücken für die der Bund verantwortlich ist), wurde allerdings schon eine gewisse Form der Triage betrieben: Es handelt sich ausschließlich um Brücken in einem Teil des Autobahnnetzes, das als besonders wichtig angesehen wurde. Dieses sogenannte Brückenmodernisierungsnetz wurde als der Teil des Netzes designiert, in dem die Brücken erneuert werden. Es entspricht in weiten Teilen den Bundesautobahnen, die auch Teil des Trans-Europäischen-Transport-Netzwerkes (TEN-T) sind und macht ungefähr die Hälfte des deutschen Autobahnnetzes aus. Mit der Fokussierung auf diese Brücken bleiben allerdings sehr viele Brücken außen vor.

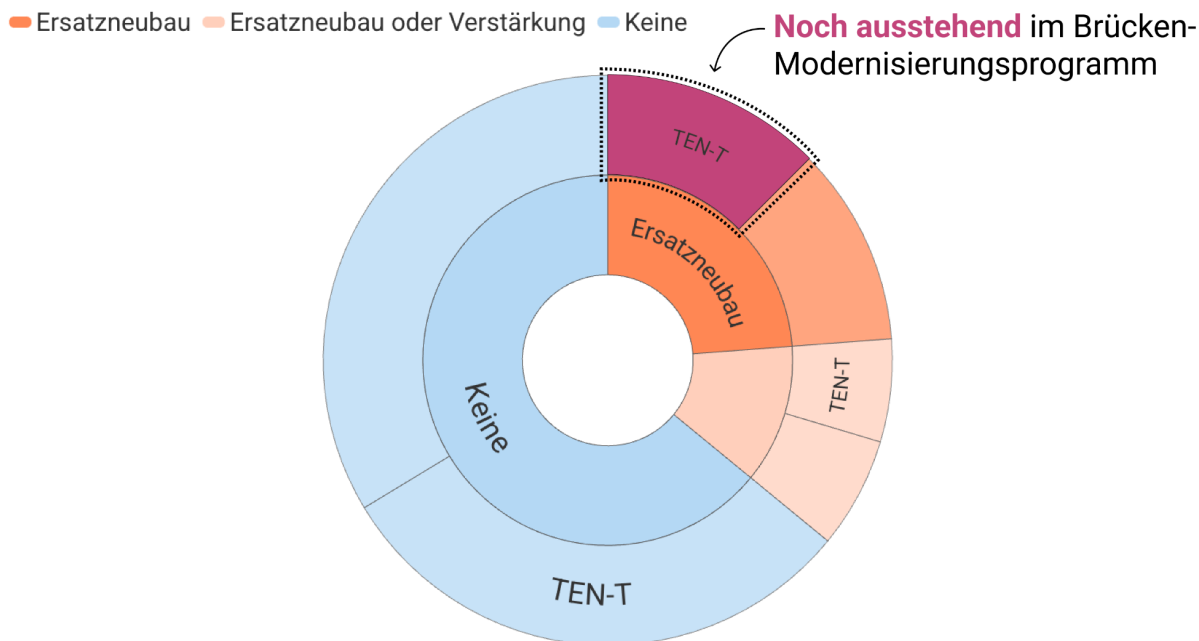
Mindestens weitere 4137 Brückenbauwerke im übrigen Autobahnnetz wurden schon damals nicht berücksichtigt, obwohl sie die obigen Kriterien für einen Ersatzneubau erfüllen. Inzwischen hat das BMDV ca. 500 Brücken mit Traglastindex V außerhalb des Brückenmodernisierungsnetzes in die Planung mit aufgenommen. Weiterhin nicht berücksichtigt blieben 3030 Brücken im Bundesstraßennetz, die zwar schon damals als baufällig erachtet wurden, aber nicht in das Brückenmodernisierungsnetz aufgenommen wurden.

[Der BUND](#) hat schon in der Vergangenheit darauf hingewiesen, dass deutlich mehr als 4.000 Brücken unter Verwaltung des Bundes modernisiert werden müssen. [Der Bundesrechnungshof](#) hat darüber hinaus festgestellt, dass die Autobahn GmbH nicht einmal die Ressourcen hat, um diese 4.000 Brücken innerhalb des vorgesehenen Zeitplans in Stand zu setzen.

Eine aktuelle Auswertung der Statistik vom September 2024 des Bundesamt für Straßenbau (BAST) zeigt: 3 Jahre später hat sich die Situation kaum verbessert. Allein im Brückenmodernisierungsnetz - also den Autobahnen, die ebenfalls Teil des TEN-T Netzwerks sind und wo die Sanierung besonders dringend sei - müssen immer noch fast 3.000 Bauwerke, die 12% der Brückenfläche im Bundesfernstraßennetz ausmachen, saniert werden. Auf dem TEN-T Netzwerk müssen weitere 5000 Brückenbauwerke (6% der gesamten Brückenfläche) ebenfalls ersetzt oder zumindest verstärkt werden. Darüber hinaus ist das BMDV aber auch für die Brücken außerhalb des TEN-T Netzwerks zuständig. Insgesamt müssen 5.905 Brücken, 24% der Brückenfläche im Bundesfernstraßennetz, ersetzt werden. Weitere 10.240 Brücken sind so stark belastet, dass wahrscheinlich ein Ersatzneubau nötig ist, eventuell kann allerdings auch durch Verstärkung Abhilfe geschaffen werden. **Insgesamt ist so bei 36% der Brückenfläche in der Baulast des Bundes eine dringende Maßnahme erforderlich.**

Triage beim Brückenbau

Dringend notwendige Maßnahmen bezogen auf die Brückenfläche im Fernstraßennetz des Bundes.



Quelle: Eigene Berechnungen basierend auf [BAST](#) und [TenTec](#)

Die Sanierung dieser Brücken wurde jahrelang verschleppt. Dass der Sanierungsstau jetzt so überwältigend ist, liegt aber auch daran, dass mehr als 40% der Brücken im Autobahn- und Bundesstraßennetz zwischen 1960 und 1980 gebaut wurden. Diese Brücken, mit einer erwarteten Lebensdauer von 50 bis 70 Jahren, werden inzwischen alle gleichzeitig baufällig.

Ein Viertel der Berliner Stadtautobahn A 100 ist marode

Die längste Brücke Berlins misst 933 Meter und wird als Teil der A 100 täglich von hunderttausenden Menschen im Auto, auf der Schiene und der Spree über- und unterquert. Doch die Rudolf-Wissell-Brücke ist marode - ein Ersatzneubau muss her. Ähnlich wie ein Großteil der A 100-Brücken, wurde sie in den 60er und 70er Jahren gebaut und erreicht derzeit das Ende eines für Autobahnbrücken erwarteten Lebenszyklus von 50 bis 70 Jahren. Nach diesem Zeitraum müssen Brücken normalerweise mindestens saniert und verstärkt oder vollständig ersetzt werden.

Nur 2,5 Kilometer südlich der Rudolf-Wissell-Brücke steht die Ringbahnbrücke. Bei dieser wurde im März 2025 ein Riss in der Konstruktion entdeckt. In den folgenden Wochen wurde die Brücke gesperrt und die A 100 ist vorerst nur noch einspurig auf der Gegenfahrbahn befahrbar. Die darunterliegenden S-Bahn Gleise sind im April 2025 ebenfalls gesperrt, wodurch die Ringbahnlinien der Berliner S-Bahn unterbrochen wurden.

Die Ringbahnbrücke ist nur eine der 71 Brücken der A 100, deren Traglast so stark nachgelassen hat, dass ein Neubau notwendig ist. Weitere 13 müssen verstärkt oder ebenfalls neu gebaut werden. Insgesamt sind 70 % der Stadtautobahnbrücken betroffen. So ist die vielbefahrene Autobahn insgesamt auf über 6 Kilometern, mehr als ein Viertel ihrer Gesamtlänge, dringend sanierungsbedürftig.

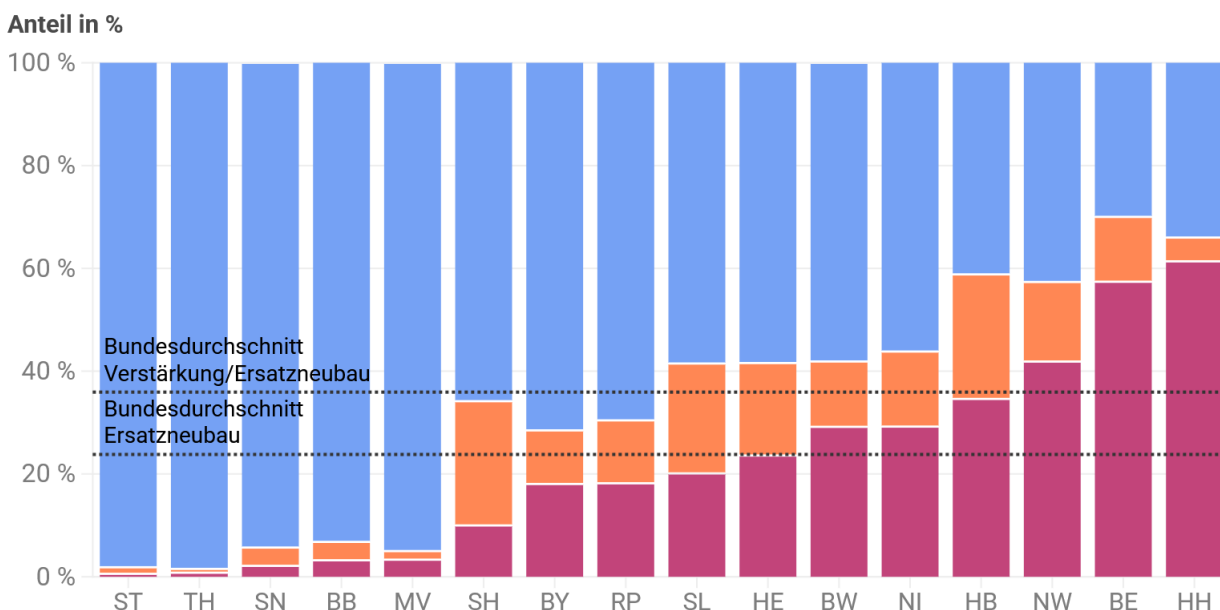
Obwohl anstelle der Ringbahnbrücke bald eine Abbruchkante die A100 zieren wird, treiben der Bund und der Berliner Senat die [Verlängerung der Autobahn](#) nur wenige Kilometer östlich voran. Dort wird für fast [246.000 Euro pro Meter](#) die teuerste Autobahn Deutschlands gebaut. Geld, was für die Sanierung der schon heute maroden Streckenteile der A100 besser investiert wäre.

Die Brücken entlang der Bundesstraßen und Autobahnen sind nicht in jedem Bundesland in gleich schlechtem Zustand. Besonders betroffen sind die Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen, in denen viele Brücken deutlich über ihre ursprüngliche Auslegung belastet sind. Unter den westdeutschen Bundesländern bestehen signifikante Unterschiede. So ist der Anteil der Brückenfläche, die in Nordrhein-Westfalen neu gebaut werden müssen doppelt so hoch wie in Bayern. Das Straßenbrücken in den ostdeutschen Flächenländer hingegen wurde zu großen Teilen in den 90er Jahren errichtet und schon damals auf höhere Verkehrslasten ausgelegt.

Stadtstaaten haben die größten Probleme

Anteil der sanierungsbedürftigen Brückenfläche unter Bundesverwaltung

■ Ersatzneubau notwendig ■ Ersatzneubau oder Verstärkung notwendig ■ Keine dringenden Maßnahmen



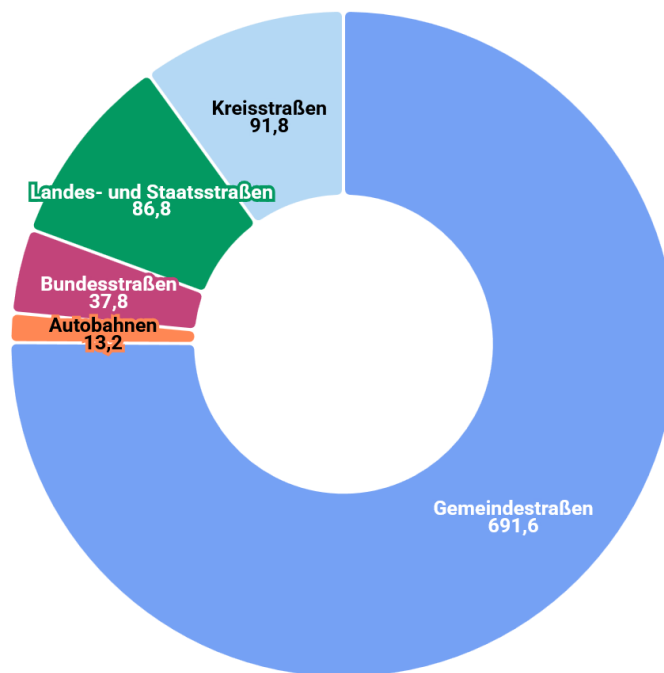
Quelle: Eigene Berechnungen basierend auf [BAST](#)

Kapitel 2

Baufällige Brücken im Straßennetz der Kommunen

Nicht jede Straße ist eine Autobahn

Länge der Straßen (1000 km) in Deutschland nach Kategorie



Quelle: Längenstatistik der deutschen Straßen im Jahr 2022 basierend auf [Verkehr in Zahlen 2024/2025](#)

Der Großteil des deutschen Straßennetzes wird nicht vom Bund unterhalten. Rund 20 % des Straßennetzes sind Landes- und Staatsstraßen, für deren Verwaltung die Bundesländer zuständig sind. Auch ein erhebliche Anteil dieses Brückenbestands erfordert einen Neubau. Allein in [Nordrhein-Westfalen](#) sind beispielsweise 590 Ersatzneubauten notwendig, das betrifft 14 % aller [Brücken unter Verwaltung des Bundeslandes](#). Im benachbarten [Rheinland-Pfalz](#) sind es weitere 600. Weitere 10 % des deutschen Straßennetzes entfallen auf die Kreisstraßen in der Baulast der Landkreise. Knapp 75 % oder drei Viertel des Straßennetzes sind Gemeindestraßen unter der Zuständigkeit der Kommunen. Folglich machen kommunal verwaltete Brücken auch einen großen Anteil am Brückenbestand in Deutschland aus.

Das Deutsche Institut für Urbanistik ([DifU](#)) schätzt, dass alle kommunalen Brücken aneinandergereiht mehr als 1,5 Mal so lang sind wie die Brücken unter Bundesverwaltung. In einer exemplarischen Befragung im Rahmen der Studie kam das DifU zu dem Ergebnis, dass

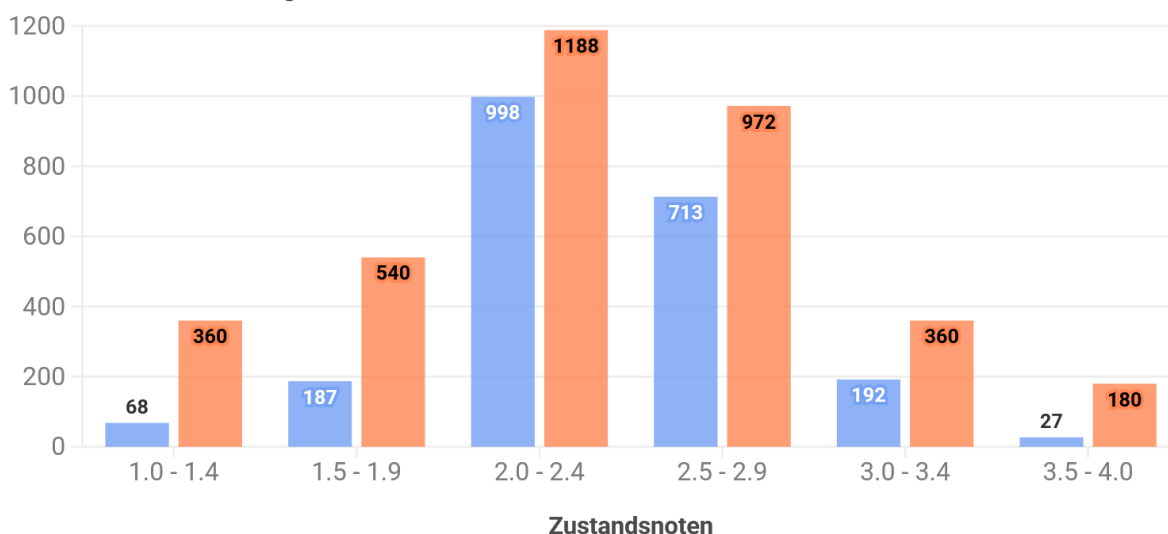
der Zustand der kommunal verwalteten Brücken nicht besser ist, als die Brücken unter Bundesverwaltung. Das DIfU stellte außerdem fest, dass die kommunalen Brücken in Ostdeutschland, anders als die Autobahnbrücken, in einem unterdurchschnittlich schlechten Zustand sind. Eine aktuelle Befragung von [WDR](#), [MDR](#) und [NDR](#) bestätigt den schlechten Zustand der kommunalen Brücken: In Sachsen-Anhalt ist beispielsweise jede vierte kommunale Brücke dringend sanierungsbedürftig.

Kommunale Baubelastung

Ein signifikanter Anteil der Straßenbrücken ist nicht in Bundesverwaltung, aber in ähnlich schlechtem Zustand.

■ Bundesverwaltung ■ Kommunale Verwaltung

Kummulative Brückenlänge in Tausend Meter



Quelle: Eigene Berechnungen basierend auf [BAST](#) und [DIfU](#)

Wie groß der Investitionsstau bei kommunalen Brücken genau ist, lässt sich allerdings nicht präzise berechnen: In Deutschland gibt es keine zentrale Übersicht über den Zustand der Brücken unter kommunaler Verwaltung. Auch der Zustand der Brücken der Kreis- und Landstraßen unter Verwaltung der Landkreise und Bundesländer wird nicht zentral erfasst. In einer umfassenden Befragung der Kommunen wurde ein ähnliches Problem [in Frankreich](#) adressiert. [Mit dem Ergebnis](#), dass der Großteil des Modernisierungsbedarfs auf den kommunalen Brückenbestand entfällt. So wird nun eine finanzielle Unterstützung der Kommunen in Betracht gezogen, weil diese - ähnlich wie in Deutschland - nicht über die nötigen Ressourcen verfügen, um den Brückenbestand selber zu modernisieren.

Schätzung des Investitionsbedarfs

Der notwendige Ersatzneubau der Straßenbrücken ist mit signifikanten Kosten verbunden. Das liegt unter anderem daran, dass die nominalen Kosten für Brückenbau in den letzten 10 Jahren um mehr als 60 % gestiegen sind, allein 7% zwischen 2022 und 2024 ([Destatis](#), Code 61261-0003). Mit dem Start seiner Brückenbau-Initiative sprach das [BMDV](#) von 4000 € pro m². Inzwischen ist wohl eher von ca. 4300 Euro pro m² Brückenfläche auszugehen. Wie hoch der Investitionsbedarf insgesamt ausfällt, ist außerdem davon abhängig, wie viele der Brücken vollständig neu gebaut werden müssen und wie viele Brücken durch Sanierungs- und Verstärkungsmaßnahmen weiter in Betrieb gehalten werden können. Diese Abwägung betrifft insbesondere Brücken mit Traglastindex III, die vor dem Jahr 1985 errichtet wurden. Wird die Sanierung allerdings weiter verschleppt, so ist es nur eine Frage der Zeit, bis letztlich doch ein Ersatzneubau nötig wird.

Je nachdem, wie viele Brücken nicht nur saniert, sondern vollständig neu gebaut werden müssen, beläuft sich der Mittelbedarf für den Ersatzneubau von Brücken auf den Bundesstraßen und Autobahnen auf zwischen 32 und 49 Milliarden Euro. Davon entfallen 25 bis 36 Milliarden Euro auf die Autobahnen und 7 bis 12 Milliarden Euro auf die Bundesstraßen. Allein mehr als 17 Milliarden Euro sind für die Ersatzneubauten auf dem Europäischen TEN-T Netzwerk nötig.

Weil es an einer umfassenden Datengrundlage fehlt, sind die Kosten der Brückenmodernisierung auf den Landes-, Staats- und Kreisstraßen nur sehr schwer zu bestimmen. Ausgehend von ihrem Anteil an der Länge des gesamten Straßennetzes, ist allerdings davon auszugehen, dass mindestens 10 Milliarden Euro nötig sind, um die endgültig baufälligen Brücken in der Baulast der Bundesländer zu ersetzen. Darüber hinaus bedarf es signifikanter Investitionen für die Modernisierung der kommunalen Straßenbrücken. Eine normative Schätzung des Ersatzbedarfes für Straßenbrücken in kommunaler Verwaltung durch das DIfU ergab mehr als [46 Milliarden Euro](#). **Insgesamt beläuft sich der Investitionsbedarf für den Ersatzneubau von Brücken im deutschen Straßennetz auf bis zu 100 Milliarden Euro.**

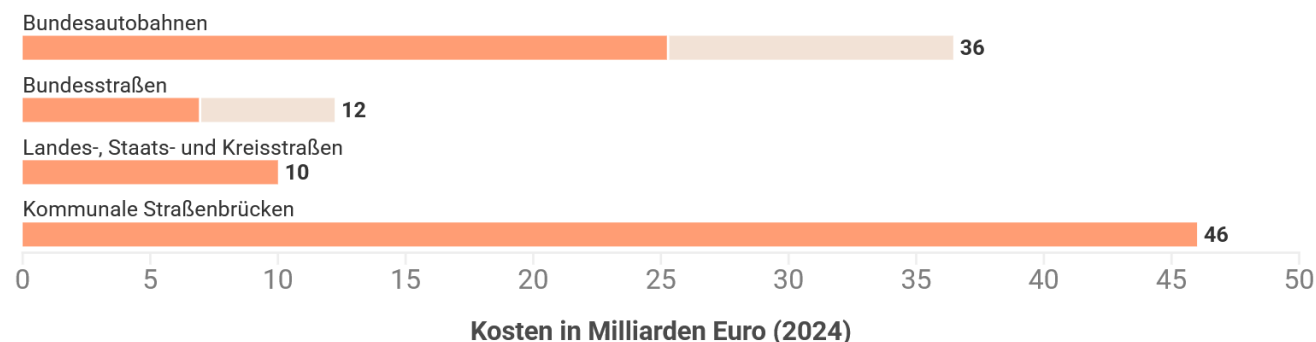
Der Investitionsrückstau konnte nur so groß werden, weil seit Jahren nicht genügend Geld für die Erhaltung zur Verfügung gestellt wird. Im Bundeshaushalt 2025 hatte die Regierung Scholz 1,1 Milliarden für den Erhalt und Neubau von Bundesfernstraßen vorgesehen, davon weniger als 0,7 Milliarden explizit für Brückenmodernisierungsprojekte. Es kann davon ausgegangen werden, dass gelegentlich auch im Rahmen von Aus- und Neubauprojekten eine in die Jahre gekommen Brücke ersetzt wird. Dennoch: Mit derart geringen Investitionen in den Erhalt würde es mehr als 40 Jahre dauern, bis der aktuell bestehende Investitionsstau bei den Bundesfernstraßen beseitigt ist. In der Zwischenzeit würde sehr wahrscheinlich eine signifikante Zahl zusätzlicher Ersatzneubauten notwendig werden. Auch die Bundesländer, denen es bis zur Reform der Schuldenbremse im März 2025 faktisch nicht erlaubt war, ihren

Haushalt mittels Krediten auszugleichen, haben jahrelang zu wenig investiert. Viele der notorisch klammen Kommunen geben in [Umfragen](#) ebenfalls mangelnde finanzielle Mittel als Grund für die verschleppte Sanierung an.

Investitionsbedarf Straßenbrückenmodernisierungen

Mindest/Maximalkosten für den Ersatzneubau von Straßenbrücken im Fernstraßennetz des Bundes

Minimal Maximal



Quelle: Eigene Berechnungen basierend auf [BAST](#), [DIfU](#) und [Verkehr in Zahlen 2024/25](#)

Österreich: Straßenausbau sorgt für dauerhaft höhere Erhaltungskosten

Als Positivbeispiel für Investitionen in den Erhalt der Autobahn wird oft das Österreichische Straßennetz genannt. Aber auch dort muss immer mehr Geld in den Erhalt der Straßen investiert werden. Ähnlich wie in Deutschland lag der Höhepunkt des Brückenbaus in Österreich in den 1970er Jahren. Der [Anteil, den die ASFINAG als Betreiberin in den Erhalt](#) der Autobahnen und Schnellstraßen investiert, ist seit dem Jahr 2000 von 31 % auf 54 % ihrer Ausgaben im Jahr 2023 gestiegen. In absoluten und inflationsbereinigten Zahlen haben sich die Ausgaben für den Erhalt fast vervierfacht. Dabei spielt es auch eine Rolle, dass die Sanierungskosten sich durchschnittlich [in 8 Jahren verdoppeln](#), wenn in der Zwischenzeit keine Maßnahmen ergriffen werden. Österreich verfügt über ein Straßennetz, das pro Kopf gerechnet mehr als 1,5 Mal so lang ist wie das Deutsche. An diesem Beispiel zeigt sich, dass Neubau auch immer die Erhaltungskosten des Straßennetzes steigert, die von zukünftigen Generationen getragen werden müssen. Um diese zu senken, wurden in Österreich mancherorts bereits [Straßen bei umfangreichen Sanierungsarbeiten verkleinert](#).

Kapitel 4

Empfehlungen an die Bundespolitik

1 Erhalt vor Neubau

Die Straßenbrücken in Deutschland instand zu setzen, ist eine überwältigende Herausforderung. Signifikante zusätzliche finanzielle und personelle Ressourcen müssen mobilisiert werden, um der Aufgabe gerecht zu werden. Angesichts dessen ist es nicht vertretbar, weiter Geld für den Neu- und Ausbau des Fernstraßennetzes zu verwenden. Eine strikte Priorisierung von Erhalt vor Neubau ist angebracht, da ein erweitertes Straßennetz keinen Mehrwert hat, wenn gleichzeitig der Verkehr auf bestehenden Strecken durch marode oder gesperrte Brücken eingeschränkt wird. Hinzu kommt, dass Neubau immer auch ein Mehr an zukünftigem Erhaltungsbedarf nach sich zieht. Für den existierenden Sanierungsstau würde das eine Zusatzbelastung anstatt der notwendigen Entlastung bedeuten.

2 Finanzielle Unterstützung für die kommunale Verkehrsinfrastruktur

Neben der Infrastruktur in der Verantwortung des Bundes sind auch viele kommunale Bauwerke in problematischem Zustand. Weil die Kommunen aktuell nicht über die nötige finanzielle Ausstattung verfügen, um dieser Herausforderung zu begegnen, sollten sie von den Ländern im Rahmen der Länder-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetze unterstützt werden. Dafür sollten die Länder Mittel aus dem Sondervermögens Infrastruktur bekommen, die explizit für den Erhalt von Brückenbauten vorgesehen sind. Um das Ausmaß des Problems genau bemessen zu können, sollte die BAST - ähnlich wie das [nationale Brückenprogramm](#) in Frankreich - eine umfassende Untersuchung der Straßenbrücken außerhalb der Baulast des Bundes anstoßen.

3 Langfristige überjährige Finanzierung sichern

Das neue Sondervermögen Infrastruktur ist eine wichtige Intervention, angesichts der zahlreichen öffentlichen Investitionslücken. Gleichzeitig kommt jetzt vielen nicht-monetären Investitionshemmnissen eine andere Bedeutung zu. Es gilt die Kapazitäten für zügige Planung, Genehmigung und Prüfung der Brückenbauwerke aufzubauen. Die Facharbeiter*innen in der Bauindustrie müssen ausgebildet und angestellt werden. Baumaschinen müssen hergestellt und angeschafft werden. Vieles davon ist eine Aufgabe für die private Bauindustrie. Aktuell ist die Auslastung der Baubranche gering; für die anstehende Infrastruktur-Investitionswelle ist [sie aber trotzdem nicht gerüstet](#). Um einen langfristigen Aufbau der Kapazitäten zu ermöglichen, ist eine verlässliche überjährige Finanzierung des Bundes, außerhalb von Sondervermögen nötig. Es ist denkbar, dass die aktuelle Welle an Ersatzneubauten erst in 25 Jahren bewältigt ist. Wahrscheinlich beginnen dann - zusätzlich belastet durch die Wetterextreme der Klimakrise -

die ersten Bauwerke der Verkehrsprojekte deutsche Einheit zu bröckeln. Die Finanzierung der Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur muss auf solche Zeitskalen ausgerichtet werden und bei der anstehenden Reform der deutschen Fiskalregeln mitbedacht werden.

4 Investitionen priorisieren, die Verkehr auf die Schiene verlagern

Aktuell sind sowohl die Straßen-, als auch die Schieneninfrastruktur ausgelastet. Die Kapazitäten auf der Schiene können oft jedoch deutlich günstiger und platzsparender, kurz effizienter, als auf der Straße erweitert werden. Beispielsweise durch engere Taktung, die mit fortschreitender Digitalisierung möglich wird. So kann dem in der Tendenz weiter steigenden Güterverkehr begegnet werden, ohne das Straßennetz zu erweitern. Deswegen sollten die Mittel im Infrastruktur Sondervermögen so priorisiert werden, dass sie zu einer nachhaltigen Verkehrswende beitragen und wo immer möglich Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern.

5 Quoten für grünen Stahl in der Beschaffung

Der Ersatzneubau eines so großen Teil der deutschen Verkehrsinfrastruktur verursacht einen großen Bedarf an Stahl und Zement. Konventionelle Herstellungsmethoden dieser Materialien verursachen große Mengen klimaschädlicher Emissionen. Gleichzeitig zögert die Industrie, in klimafreundlichere Herstellungsprozesse zu investieren, weil es ihnen an verlässlicher Nachfrage für nachhaltig produzierte Produkte mangelt. Dieses Henne-Ei-Problem kann von öffentlicher Seite gelöst werden, wenn in der Ausschreibung der Ersatzneubau-Projekte stetig ansteigende, verpflichtende Quoten für grünen Stahl und Zement festgelegt werden. So kann die öffentliche Hand grüne Leitmärkte für klimaneutrale Grundstoffe schaffen und damit eine langfristige Nachfrage für grünen Stahl "made in Germany". Diese Investitionssicherheit leistet einen Beitrag zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der deutschen und europäischen Stahlindustrie.

Anhang

Anzahl der Brückenbauwerke unter Bundesverwaltung		Bundesstraßen	Autobahnen	Gesamt
Ersatzneubau notwendig	Ten-T (*)	31	2914	2945
	Außerhalb TEN-T	1426	1534	2960
Gesamt (Ersatzneubau)		1457	4448	5905
Ersatzneubau oder Verstärkung notwendig	Ten-T (*)	116	5549	5665
	Außerhalb TEN-T	2697	1878	4575
Gesamt (Ersatzneubau oder Verstärkung)		2813	7427	10240
Kein dringende Maßnahme notwendig	Ten-T (*)	661	12200	12861
	Außerhalb TEN-T	19693	13864	23557
Gesamt (Keine Maßnahme)		20354	16064	36418
Gesamt		24624	27939	52563

Tabelle 1: Anzahl der baufälligen Brückenbauwerke in Bundesverwaltung, Stand September 2024. Basierend auf eigenen Berechnungen, der [BAST Brückenstatistik](#) und [TenTec](#). (*) umfasst ausschließlich Brückenbauwerke in unmittelbarer Nähe der TEN-T Korridore.

Fläche der Brücken unter Bundesverwaltung (Tsd. m²)		Bundesstraße	Bundesaustobahn	Gesamt
Ersatzneubau notwendig	Ten-T (*)	32	3919	3952
	Außerhalb TEN-T	1589	1978	3567
Gesamt (Ersatzneubau)		1621	5897	7519
Ersatzneubau oder Verstärkung notwendig	Ten-T (*)	53	1789	1842
	Außerhalb TEN-T	1175	817	1992
Gesamt (Ersatzneubau oder Verstärkung)		1228	2606	3834
Kein dringende Maßnahme notwendig	Ten-T (*)	343	9265	9608
	Außerhalb TEN-T	7312	3321	10634
Gesamt (Keine Maßnahme)		7656	12586	20242
Gesamt		10506	21090	31595

Tabelle 2: Kumulierte Fläche in Tausend m² der baufälligen Brückenbauwerke in Bundesverwaltung, Stand September 2024. Basierend auf eigenen Berechnungen, der [BAST Brückenstatistik](#) und [TenTec](#). (*) umfasst ausschließlich Brückenbauwerke in unmittelbarer Nähe der TEN-T Korridore.