



Fachbereich WD 5

Brückensanierungen an Bundesfernstraßen

Brückensanierungen an Bundesfernstraßen

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 046/25
Abschluss der Arbeit: 09.07.2025
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Umwelt

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Zustand und Bewertung von Brücken an Bundesfernstraßen	4
3.	Brückenmodernisierungsnetz	6
4.	Stellungnahme des Bundesrechnungshofs	10
5.	Haushaltsmittel des Bundes	11

1. Einleitung

Der Sachstand geht der Frage nach, wann bereits bestehende Brücken an Bundesautobahnen an die Grenzen ihrer Tragfähigkeit stoßen. Ferner beinhaltet er Informationen zu der Anzahl der derzeit als sanierungsbedürftig geltenden Brückenbauwerke an Bundesfernstraßen sowie zu den Gesamtkosten, die nach aktuellen Schätzungen für die Instandsetzung oder einen vollständigen Ersatz dieser Brücken veranschlagt werden.

Die folgenden Ausführungen basieren auf frei verfügbaren Quellen. Eine Bitte der Wissenschaftlichen Dienste um Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) wurde bislang nicht beantwortet.

2. Zustand und Bewertung von Brücken an Bundesfernstraßen

Das BMV hat im März 2022 den Bericht „Brücken an Bundesfernstraßen – Bilanz und Ausblick“ veröffentlicht. Demnach macht der überproportionale Anstieg des Schwerverkehrs in den vergangenen Jahrzehnten – insbesondere im Güterverkehr – sowie die Altersstruktur der Infrastruktur umfängliche Erhaltungsmaßnahmen zur Verbesserung des Zustandes und zur Erhöhung der Tragfähigkeit vieler älterer Brücken erforderlich. Im September 2021 befanden sich rund 40.000 Brücken auf oder über Bundesfernstraßen in der Bau- bzw. Unterhaltungslast des Bundes. Das entspricht einer Anzahl von 52.386 Teilbauwerken (27.915 Teilbauwerke im BAB¹-Netz und 24.471 Teilbauwerke im Netz der Bundesstraßen). Die Gesamtbrückenfläche aller Bundesfernstraßenbrücken wird mit rund 31 Mio. m² Brückenfläche und einer Gesamtlänge von ca. 2.150 km beziffert.²

Mehr als die Hälfte der Brücken im Bundesfernstraßennetz wurde zwischen 1960 und 1985 gebaut, d. h. einer Zeit, in der Baumaterialien sparsam eingesetzt wurden. Aufgrund dessen und aufgrund ihres Alters sind Erhaltungsmaßnahmen sowie Modernisierungen, Verstärkungen oder Erneuerungen der Brücken notwendig, um ihren Zustand zu verbessern.³

Die Brücken werden regelmäßig gemäß DIN 1076 (Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung) unter Berücksichtigung der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 (RI-EBW-PRÜF)⁴ von hierzu speziell ausgebildeten Bauwerksprüfingenieuren überprüft. Dabei erfolgt eine Kontrolle der Bauwerke auf Schäden, Abnutzungserscheinungen und Alterung. Alle sechs Jahre wird eine umfassende **Hauptprüfung** durchgeführt, der drei Jahre später eine „Einfache Prüfung“ folgt. Ergänzend finden jährlich sogenannte „Besichtigungen“ sowie halbjährliche

1 BAB – Bundesautobahn.

2 Brücken an Bundesfernstraßen – Bilanz und Ausblick, 10.03.2022, S. 3, <https://www.bmv.de/Shared-Docs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?blob=publicationFile>.

3 Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2023, Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Stand: April 2025, S. 176, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsinvestitionsbericht-2023.pdf?blob=publicationFile>.

4 Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 – RI-EBW-PRÜF, <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Regelwerke/Ingenieurbau/Erhaltung/RI-EBW-PRUEF-Erhaltung.pdf?blob=publicationFile&v=4>.

„Laufende Beobachtungen“ durch Personal der Straßenmeistereien statt. Die **Zustandsbewertung** richtet sich nach den Kriterien Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit. Der bauliche Zustand der Brücke wird mit einer **Zustandsnote** zwischen 1,0 und 4,0 bewertet⁵ und gemeinsam mit einem Prüfbericht im Bauwerksbuch dokumentiert. Zusätzlich erfolgt eine Speicherung der Ergebnisse in einer Bauwerksdatenbank^{6, 7}.

Neben der Zustandsnote ist der **Traglastindex** ein weiterer wesentlicher Faktor zur Bewertung der Tragfähigkeit einer Brücke. Mit dem Traglastindex erfolgt ein **Vergleich** der erforderlichen Brückentragfähigkeit (Ziellastniveau) mit der vorhandenen bzw. nachgewiesenen Brückenklasse eines Bauwerks. Das Ziellastniveau wird hierbei anhand der Verkehrsstärke, der Verkehrszusammensetzung sowie dem Straßenquerschnitt festgelegt. Die Bewertung erfolgt in den fünf Stufen I bis V. Mit aufwachsender Stufe nehmen die Abstände zum aktuellen Ziellastniveau zu.⁸

Die **Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt)** veröffentlicht eine **Brückenstatistik**⁹, die Stand März 2025 Auskunft zu folgenden Aspekten gibt:

- Anzahl der Bauwerke der Bundesfernstraßen,
- Baustoff der Brücken der Bundesfernstraßen – Flächen der Teilbauwerke,
- Baustoffe der Brücken der Bundesfernstraßen – Anteil der Fläche,
- Längensklassen der Brücken der Bundesfernstraßen nach Anzahl der Teilbauwerke,
- Brücken der Bundesfernstraßen – Zustandsnoten nach Anzahl der Teilbauwerke,
- Brücken der Bundesautobahnen – Zustandsnoten nach Anzahl der Teilbauwerke,
- Brücken der Bundesstraßen – Zustandsnoten nach Anzahl der Teilbauwerke,
- Altersstruktur der Brückenbauwerke der Bundesfernstraßen nach Bauwerksfläche in m²,

5 Dabei entsprechen die Zustandsbereiche 1,0 – 1,4 einem sehr guten Zustand, 1,5 – 1,9 einem guten Zustand, 2,0 – 2,4 einem befriedigenden Zustand, 2,5 – 2,9 einem ausreichenden Zustand, 3,0 – 3,4 einem nicht ausreichenden Zustand und 3,5 – 4,0 einem ungenügenden Zustand.

6 In der Bauwerksdatenbank sind nur Bauwerke in der Baulast des Bundes enthalten. Zu Bauwerken anderer Baulastträger, wie z. B. von Bundesfernstraßenbrücken in Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern, liegen dem Bund keine Informationen vor. Siehe: https://www.bast.de/DE/Statistik/Bruecken/Zustandsnoten.pdf?__blob=publicationFile&v=25, S. 2.

7 Brücken an Bundesfernstraßen – Bilanz und Ausblick, 10.03.2022, S. 4, https://www.bmv.de/Shared-Docs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?__blob=publicationFile.

8 BASt, Zustandsnoten der Brücken, Stand: 03/2025, S. 2, https://www.bast.de/DE/Statistik/Bruecken/Zustandsnoten.pdf?__blob=publicationFile&v=25.

9 BASt, Brückenstatistik, Stand: 01.03.2025, https://www.bast.de/DE/Statistik/Bruecken/Brueckenstatistik.pdf?__blob=publicationFile&v=25.

- Bemessungsklassen der Brückenbauwerke – Anteil der Anzahl der Teilbauwerke,
- Bemessungsklassen der Brückenbauwerke – Anteil der Flächen der Teilbauwerke,
- Anzahl und Flächen der Teilbauwerke der Brücken – der Bundesfernstraßen nach zuständigen Straßenbauverwaltungen.

Die BAST veröffentlicht ferner eine Übersicht, die zu den einzelnen Brücken Auskunft zur **Zustandsnote** und zum **Traglastindex** gibt¹⁰.

Neben der Zustandsnote und dem Traglastindex können bei der Priorisierung von Brückenmodernisierungen jedoch auch weitere Faktoren berücksichtigt werden. Dazu zählen beispielsweise die verkehrliche Bedeutung der Strecke, geplante Um- oder Ausbaumaßnahmen, Erhaltungsstrategien sowie die Möglichkeit einer koordinierten Durchführung von Bauarbeiten an Strecke und Bauwerken im Rahmen einer gemeinsamen Baustellenplanung.¹¹

Im April 2024 führte die Bundesregierung in ihrer **Antwort** auf eine **Schriftliche Frage** aus, dass deutschlandweit bei den Bundesautobahnen langfristig rund 8.000 Brücken-Teilbauwerke (im Zuge von Autobahnen und über Autobahnen) und bei den Bundesstraßen ca. 3.000 Brücken-Teilbauwerke (im Zuge von Bundesstraßen und über Bundesstraßen) modernisiert werden müssen. Nach Auskunft der Autobahn GmbH des Bundes seien im Jahr 2021 Modernisierungsmaßnahmen an 126 Brücken-Teilbauwerken abgeschlossen worden. Die Anzahl abgeschlossener Brückenmodernisierungen habe im Jahr 2022 bei 174 Maßnahmen und im Jahr 2023 bei 210 Maßnahmen gelegen.¹²

Seit dem 01.01.2021 hat die Autobahn GmbH Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung für die Bundesautobahnen sowie für die in den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg liegenden Bundesstraßen übernommen. Die übrigen Bundesstraßen und damit auch die zugehörigen Ingenieurbauwerke werden im Auftrag des Bundes von den Bundesländern verwaltet.¹³

3. Brückenmodernisierungsnetz

Zur beschleunigten Umsetzung notwendiger Modernisierungsmaßnahmen im Bundesfernstraßennetz hat das BMV ein Brückenmodernisierungsprogramm aufgelegt. Die Strategie für die

10 BAST, Zustandsnoten der Brücken, Stand: 03/2025, https://www.bast.de/DE/Statistik/Bruecken/Zustandsnoten.pdf?__blob=publicationFile&v=25.

11 Brücken an Bundesfernstraßen – Bilanz und Ausblick, 10.03.2022, S. 13, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?__blob=publicationFile.

12 Die Bundesregierung hat die Antwort auf die Schriftliche Frage 107 – Bundestagsdrucksache 20/11038 – nachträglich ergänzt, Bundestagsdrucksache 20/11250 vom 03.05.2024, S. 97, <https://dserver.bundestag.de/btd/20/112/2011250.pdf#P.95>.

13 Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2023, Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Stand: April 2025, S. 246, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsinvestitionsbericht-2023.pdf?__blob=publicationFile.

Bundesautobahnen konzentriert sich dabei auf die Modernisierung ausgewählter, vor allem stark beanspruchter durchgehender Strecken, um so „innerhalb einer Dekade ein durchgängiges Kernnetz von Strecken der Bundesautobahnen mit der erforderlichen Tragfähigkeit der im Zuge des Netzes befindlichen Brückenbauwerke herzustellen“¹⁴. Das sogenannte Brückenmodernisierungsnetz (siehe Abbildung) erstreckt sich über eine Länge von rund 7.000 Kilometern, umfasst etwa 10.700 Brücken-Teilbauwerke und „entspricht weitgehend dem TEN-V^[15] Kernnetz, das in der EU-Verordnung Nr. 1315/2013 vom 11.12.2013 definiert ist und bis zum Jahr 2030 realisiert werden soll“¹⁶. Die Korridore des Brückenmodernisierungsnetzes wurden in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Bundesländer sowie der Autobahn GmbH des Bundes festgelegt.¹⁷

Die folgende Abbildung zeigt die vorgesehenen Korridore auf:

-
- 14 Brückenmodernisierung, 06.05.2025, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/brueckenmodernisierung.html>.
- 15 Transeuropäische Verkehrsnetze
- 16 Brückenmodernisierung, 06.05.2025, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/brueckenmodernisierung.html>.
- 17 Ebenda.

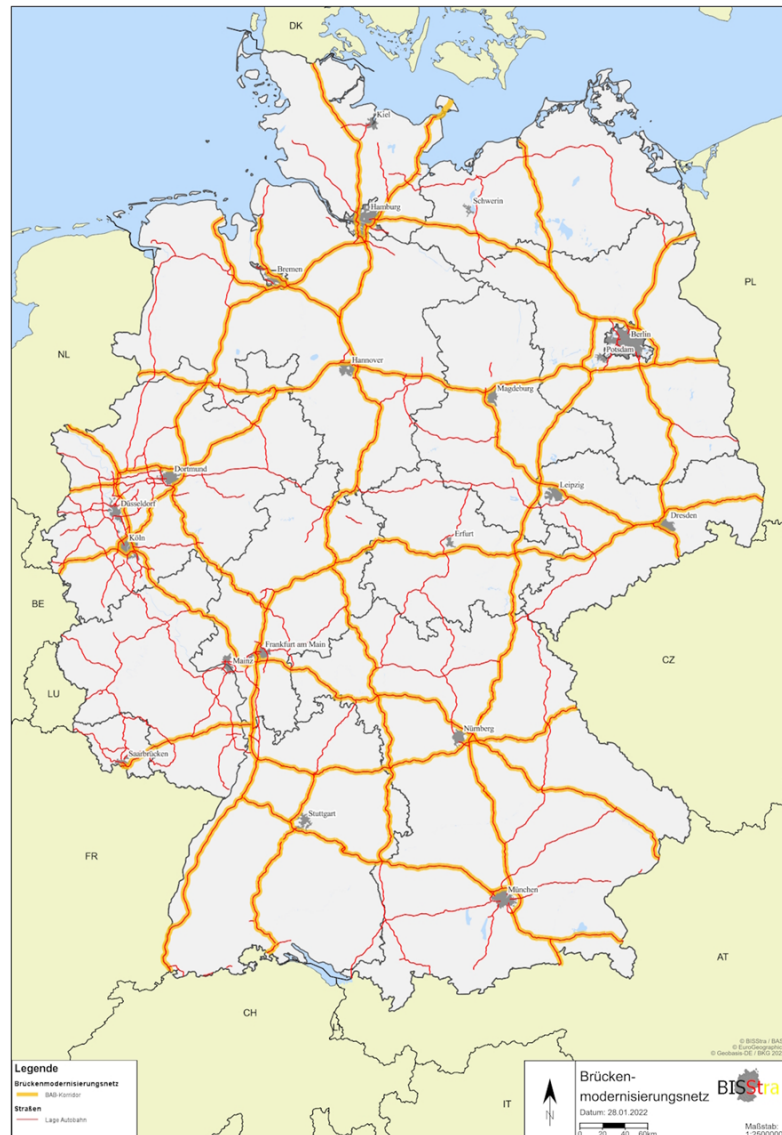


Abbildung 1: Brückenmodernisierungsnetz¹⁸

Konkret handelt es sich hierbei um folgende Strecken:

18 Brückenmodernisierung, 06.05.2025, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/brueckenmodernisierung.html>.

Tabelle 1: Aktuelle Streckenübersicht des Brückenmodernisierungsnetzes¹⁹

Autobahn	von	bis
A 1	AS Heiligenhafen-Ost (SH)	AK Köln-West (NW)
A 2	AK Oberhausen (NW)	AD Werder (BB)
A 3	Bundesgrenze D/NL (NW)	Bundesgrenze D/AT (BY)
A 4	AK Aachen (NW)	AD Heumar (NW)
A 4	AD Kirchheim (HE)	Bundesgrenze D/PL (SN)
A 5	Hattenbacher Dreieck (HE)	Darmstädter Kreuz (HE)
A 5	AK Walldorf (BW)	Bundesgrenze D/CH (BY)
A 6	Bundesgrenze D/FR (SL)	Bundesgrenze D/CZ (BY)
A 7	Bundesgrenze D/DK (SH)	AK Ulm/Elchingen (BY)
A 8	AD Karlsruhe (BW)	Bundesgrenze D/AT (BY)
A 9	AD Potsdam (BB)	AK München-Nord (BY)
A 10	Berliner Ring (BB)	
A 11	Bundesgrenze D/PL (MV)	AD Barnim (BB)
A 12	AD Spreeau (BB)	Bundesgrenze D/PL (BB)
A 13	Schönefelder Kreuz (BB)	AD Dresden Nord (SN)
A 14	AK Magdeburg (ST)	AD Nossen (SN)
A 17	AD Dresden-West (SN)	Bundesgrenze D/CZ (SN)
A 19	AS Rostock-Überseehafen (MV)	AD Wittstock/Dosse (BB)
A 24	AK Hamburg-Ost (SH)	AD Havelland (BB)
A 27	AD Walsrode (NI)	AS Bremerhaven-Überseehäfen (HB)
A 28	AK Oldenburg-Ost (NI)	AD Stuhr (NI)
A 29	AS Jade-Weser-Port (NI)	AK Oldenburg-Ost (NI)
A 30	Bundesgrenze D/NL (NI)	AK Bad Oeynhausen (NW)
A 40	Bundesgrenze D/NL (NW)	AK Kaiserberg (NW)
A 44	AK Aachen (NW)	Bundesgrenze D/BE (NW)
A 45	AK Westhofen (NW)	AK Gambach (HE)
A 67	Darmstädter Kreuz (HE)	Viernheimer Dreieck (HE)

¹⁹ Brückenmodernisierung, 06.05.2025, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/brueckenmodernisierung.html>.

Autobahn	von	bis
A 81	AK Weinsberg (BW)	AS Gottmadingen (BW)
A 93	AD Inntal (BY)	Bundesgrenze D/AT (BY)
A 99	AK München-West (BY)	AK München-Süd (BY)
Bundesstraße		
B 207	Fährhafen Puttgarden (SH)	AS Heiligenhafen-Ost (SH)

Das BMV führt ferner aus:²⁰

„Neben der Ertüchtigung der Bauwerke im Brückenmodernisierungsnetz wird bedarfsweise die Modernisierung weiterer singulärer Bauwerke an Bundesfernstraßen außerhalb des Brückenmodernisierungsnetzes sowie die generelle Erhaltung von Bauwerken auch im Zusammenhang mit Erhaltungsmaßnahmen an der Strecke weiter vorangetrieben.“

4. Stellungnahme des Bundesrechnungshofs

Der Bundesrechnungshof geht in seinem „Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung über die schleppende Modernisierung maroder Brücken an Bundesfernstraßen“ davon aus, dass das BMV das Ziel, besonders wichtige Autobahnbrücken bis zum Jahr 2032 zu modernisieren, nicht erreichen werde. Die Autobahn GmbH des Bundes sei mit der Umsetzung des Brückenmodernisierungsprogramms deutlich im Rückstand. Trotzdem ziehe das BMV eine positive Zwischenbilanz. Für die Brücken an Bundesstraßen habe das BMV kein Modernisierungsprogramm aufgestellt und auf die Zuständigkeit der Länder verwiesen.²¹

Auf Grundlage der Bilanz zu Brücken an Bundesfernstraßen²² im März 2022 habe das damalige BMDV (heute: BMV) ein Modernisierungsprogramm für Autobahnbrücken aufgelegt. Dabei wurden die sanierungsbedürftigsten Teilbauwerke ermittelt. Rund 5.000 Teilbauwerke muss die Autobahn GmbH demnach im ersten Schritt modernisieren. Die Zahl der jährlich modernisierten Brücken soll kontinuierlich steigen. Ab dem Jahr 2026 soll die Autobahn GmbH jährlich 400 Teilbauwerke modernisieren. Allerdings hätte sie bereits seit 2022 jährlich mehr als 450

20 Brückenmodernisierung, 06.05.2025, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/brueckenmodernisierung.html>.

21 Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung über die schleppende Modernisierung maroder Brücken an Bundesfernstraßen, Bundesrechnungshof, Bundestagsdrucksache 21/80, 29.04.2025, S. 2, <https://dserver.bundestag.de/btd/21/000/2100080.pdf>.

22 Brücken an Bundesfernstraßen – Bilanz und Ausblick, 10.03.2022, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?__blob=publicationFile.

Teilbauwerke modernisieren müssen, um das Brückenmodernisierungsprogramm bis 2032 abzuschließen.²³

Der Bundesrechnungshof hat bereits im Januar 2024 in seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO „Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes für Autobahnbrücken“ darauf hingewiesen, dass die Autobahn GmbH mit dem Brückenmodernisierungsprogramm deutlich im Rückstand sei. Die Autobahn GmbH sei personell nicht in der Lage, bis spätestens zum Jahr 2032 alle vorgesehenen maroden Brücken zu modernisieren.²⁴

Im September 2024 habe das BMV eine positive Zwischenbilanz zum Brückenmodernisierungsprogramm für Autobahnbrücken gezogen. Hierbei seien nach Ansicht des Bundesrechnungshofs jedoch alle von der Autobahn GmbH fertiggestellten Teilbauwerke zum Programmerfolg gezählt worden, obwohl mehr als die Hälfte davon nicht den Programmkriterien entsprechen würden. Zudem gebe das BMV den Umfang des Brückenmodernisierungsprogrammes zu gering an. Beides lasse den Programmerfolg zu positiv erscheinen. Der Bundesrechnungshof hält es für absehbar, dass die Autobahn GmbH auch in den nächsten Jahren weniger Teilbauwerke des Brückenmodernisierungsprogrammes fertigstellen werde als geplant, so dass die Differenz zwischen modernisierten Teilbauwerken und geplanten Modernisierungen gemäß Brückenmodernisierungsprogramm jährlich wachsen werde. Außerdem müsste die Autobahn GmbH ab dem Jahr 2025 rund 590 Teilbauwerke jährlich modernisieren, um das Ziel zu erreichen, das Brückenmodernisierungsprogramm bis zum Jahr 2032 abzuschließen.²⁵

5. Haushaltsmittel des Bundes

Im **Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2023** (Stand: April 2025) wird zur Finanzplanung des Brückenmodernisierungsprogramms ausgeführt:

„Im Jahr 2023 lagen die Ausgaben für Brückenmodernisierungen bei rund 1,17 Mrd. €; für das Jahr 2024 sind rund 1,29 Mrd. € vorgesehen. Für die Modernisierung der Brücken und anderer Ingenieurbauwerke werden im Jahr 2025 mindestens 1,5 Mrd. € vorgesehen. Bis 2028 sollen die Finanzmittel für die Erhaltung und Modernisierung der Ingenieurbauwerke stetig um ca. 150 Mio. € pro Jahr erhöht werden. Für die Folgejahre sind auf Basis der Finanzplanung

23 Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung über die schleppende Modernisierung maroder Brücken an Bundesfernstraßen, Bundesrechnungshof, Bundestagsdrucksache 21/80, 29.04.2025, S. 4, <https://dserver.bundestag.de/btd/21/000/2100080.pdf>.

24 Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages „Brückenmodernisierungsprogramm des Bundes für Autobahnbrücken“, Bundesrechnungshof, 09.01.2024, S. 2, https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/br%C3%BCckenmodernisierungsprogramm-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

25 Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung über die schleppende Modernisierung maroder Brücken an Bundesfernstraßen, Bundesrechnungshof, Bundestagsdrucksache 21/80, 29.04.2025, S. 5, <https://dserver.bundestag.de/btd/21/000/2100080.pdf>.

bei den Bundesfernstraßen Erhaltungsmittel für Strecken und Bauwerke zusammenge-
nommen von jährlich mindestens 5,5 Mrd. € geplant.“²⁶

Auf die **Schriftliche Frage**, welche Ausgaben zwischen 2023 und dem Ende der aktuellen Fi-
nanzplanung 2028 für den Neubau von Bundesautobahnen und das **Brückensanierungspro-
gramm** jeweils vorgesehen sind, antwortete die Bundesregierung im Mai 2025 wie folgt:²⁷

„Der Finanzplan des Bundes für die Jahre 2025 bis 2028 ist für die Bundesfernstraßen ange-
sichts verschiedener Entwicklungen überholt. [...] Daher sind in Bezug auf den 1. Regierungs-
entwurf 2025 und die Finanzplanung bis 2028 aktuell keine belastbaren Aussagen möglich,
welche Finanzmittel für den Bundesfernstraßenbau zur Verfügung gestanden hätten und wie
diese aufgeteilt worden wären.

Im Rahmen des Koalitionsvertrages für die 21. Legislaturperiode ist vereinbart, dass mit In-
vestitionen in die Infrastruktur u. a. dafür Sorge getragen wird, dass die Straßen und Brücken
wieder in einem guten Zustand sind und dass für die Straße Finanzmittel zur Auflösung des
Sanierungsstaus insbesondere bei Brücken und Tunneln zur Verfügung gestellt werden, so-
dass sich die Ausgabenseite ändern dürfte.

[...]

Zudem sind viele Brückenmodernisierungsmaßnahmen Teil von größeren Projekten. Diese
werden innerhalb der Projekte nicht einzeln kontiert.

[...]

Im Ergebnis sind nur für bereits erfolgte Investitionen in die Brückenmodernisierung und den
Neubau auf Autobahnen Angaben möglich. Im Jahr 2023 lagen die Ausgaben für die Brücken-
modernisierungen bei rund 1,17 Mrd. Euro, für das Jahr 2024 liegt die zugehörige Auswer-
tung der Autobahn GmbH noch nicht vor. [...]“

Der **Bundesrechnungshof** führt in seinem Bericht über die schleppende Modernisierung maroder
Brücken an Bundesfernstraßen aus:²⁸

„Im Bundeshaushalt sind die Mittel für die Modernisierung von Autobahnbrücken nicht ge-
sondert veranschlagt. Der Bundeshaushalt 2022 enthielt noch den Hinweis, dass 625 Mio.
Euro der Brückenmodernisierung an Autobahnen vorbehalten seien. Seit dem Jahr 2023 ist

26 Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2023, Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Stand:
April 2025, S. 176, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsinvestitionsbericht-2023.pdf?__blob=publicationFile.

27 Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 70, Bundestagsdrucksache 21/166 vom 16.05.2025,
S. 45, <https://dserver.bundestag.de/btd/21/001/2100166.pdf>.

28 Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung über die schleppende Modernisierung maroder Brücken an
Bundesfernstraßen, Bundesrechnungshof, Bundestagsdrucksache 21/80, 29.04.2025, S. 25, <https://dserver.bundestag.de/btd/21/000/2100080.pdf>.

stattdessen jährlich ein Betrag von 1,5 Mrd. Euro für den Erhalt sämtlicher Ingenieurbauwerke an Autobahnen veranschlagt. Damit möchte das BMDV [heute: BMV] nach eigener Aussage die finanziellen Anstrengungen für die Bauwerkserhaltung insgesamt verdeutlichen. So sind die Mittel für die Brückenmodernisierung jedoch nicht für diesen Zweck gebunden. In der Folge ist auch nicht erkennbar, ob das BMDV [heute: BMV] seine Ankündigung umgesetzt hat, die Mittel für die Brückenmodernisierung schrittweise zu erhöhen.“

Der Bundesrechnungshof führt weiter aus, dass die Autobahn GmbH für die Jahre 2022 bis 2024 keine Ist-Ausgaben für die Modernisierung von Brücken angeben konnte. Es konnten nur die Gesamtausgaben aller Erhaltungsprojekte benannt werden. Der Bundesrechnungshof kommt zu dem Ergebnis, „damit sind weder die im Bundeshaushalt für die Brückenmodernisierung veranschlagten jährlichen Mittel gebunden, noch sind die Ist-Ausgaben bekannt“.²⁹

Zusammenfassend stellt der Bundesrechnungshof fest:³⁰

„Die Mittelveranschlagung im Bundeshaushalt ist intransparent und nicht geeignet, die Haushaltsmittel für den Zweck der Brückenmodernisierung zu binden. Darüber hinaus kann die Autobahn GmbH keine Angaben machen, welche jährlichen Ausgaben in die Brückenmodernisierung fließen. Das BMDV [heute: BMV] kann daher auch nicht beurteilen, in welchem Umfang die jährlich bereitgestellten Mittel erhöht werden müssten. Der Bundesrechnungshof empfiehlt, im Bundeshaushalt einen gesonderten Haushaltstitel nur für die Brückenmodernisierung vorzusehen.“

29 Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung über die schleppende Modernisierung maroder Brücken an Bundesfernstraßen, Bundesrechnungshof, Bundestagsdrucksache 21/80, 29.04.2025, S. 26, <https://dserver.bundestag.de/btd/21/000/2100080.pdf>.

30 Ebenda, S. 27.