



Fachbereich WD 5

Zustand der Straßenbrücken in Deutschland sowie Planungs- und Baukapazitäten für deren Sanierung und Ersatzneubau

Zustand der Straßenbrücken in Deutschland sowie Planungs- und Baukapazitäten für deren Sanierung und Ersatzneubau

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 092/26
Abschluss der Arbeit: 8. September 2026 (zugleich letzter Abruf der Internetquellen)
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Klima

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.	Fragestellung	5
3.	Datenlage	5
4.	Brücken an Bundesfernstraßen	6
4.1.	Zuständigkeit	6
4.2.	Zustandsprüfungen	6
4.3.	Brückenstatistik	7
4.4.	Beschleunigte Umsetzung	9
4.5.	Planfeststellung	10
4.6.	Haushaltsmittel des Bundes	11
4.7.	Bundeslandspezifische Angaben	11
4.7.1.	Bayern	13
4.7.2.	Baden-Württemberg	14
4.7.3.	Berlin	15
4.7.4.	Rheinland-Pfalz	15
4.7.5.	Sachsen	17
4.7.6.	Schleswig-Holstein	18
4.8.	Anzahl zukünftiger Brückensanierungen bzw. Ersatzneubauten	18
5.	Straßenbrücken in kommunaler Baulast	19
6.	Stellungnahme von Verbänden	25
6.1.	Hauptverband der Deutschen Bauindustrie	25
6.2.	Zentralverband des Deutschen Baugewerbes	28

1. Einleitung

Ein erheblicher Teil der bestehenden Brückeninfrastruktur wurde nach den kriegsbedingten Zerstörungen sowie im Zuge des Ausbaus der Straßennetze in der Nachkriegszeit bis in die 1980er Jahre errichtet. Viele dieser Bauwerke sind inzwischen über 50 Jahre alt und erreichen damit ein Alter, in dem die erforderlichen Instandsetzungs- und Erneuerungskosten überproportional ansteigen. Teilweise sind bereits erste Abgänge zu verzeichnen. Auch jüngere Brücken, beispielsweise frühere Spannbetonbrücken, weisen aufgrund ihrer Bauweise teilweise einen fortgeschrittenen Alterungszustand auf, sodass Instandhaltungs- oder Erneuerungsmaßnahmen nur noch eingeschränkt möglich sind.¹

Neben dem baulichen Zustand ist insbesondere die Tragfähigkeit der Brücken entscheidend für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes. Viele Bauwerke wurden für deutlich geringere Verkehrsbelastungen ausgelegt und stoßen aufgrund des gestiegenen Verkehrs- und insbesondere Schwerlastaufkommens zunehmend an ihre Belastungsgrenzen. Die dadurch erhöhte Beanspruchung führt zu beschleunigten Verschleißerscheinungen und verstärkt den Instandhaltungs- und Erneuerungsbedarf. Damit stehen zahlreiche Brücken vor der Herausforderung, gleichzeitig einem fortschreitenden Alterungsprozess und einer deutlich gestiegenen Verkehrsbelastung gerecht werden zu müssen.²

In Deutschland gibt es laut Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) 40.264 Brückenbauwerke der **Bundesfernstraßen**³, die je nach Bauart und Brückenquerschnitt in Teilbauwerke untergliedert werden⁴. Im Streckennetz der **Bundesautobahnen** gibt es rund 28.000 Brücken-Teilbauwerke.⁵

Verlässliche Angaben zur genauen Anzahl der **kommunalen Straßenbrücken** liegen von offizieller Seite nicht gebündelt vor. Das Institut für Urbanistik (Difu) führte im Rahmen einer Studie aus dem Jahr 2013 aus:

„Für die Gesamtzahl der kommunalen Straßenbrücken finden sich in keiner Literaturquelle belastbare Zahlen. Es existiert im Gegensatz zu Bundesfernstraßen keine zentrale Erfassung der Brücken in kommunaler Baulast, zu deren konstruktiven Merkmalen oder deren baulichen Zuständen.“⁶

1 Siehe hierzu auch: Arndt, Wulf-Holger et al. (2013): [Ersatzneubau Kommunale Straßenbrücken – Endbericht](#), Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), S. 7.

2 Bundesministerium für Verkehr (BMV), 2026, [Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024](#), S. 201.

3 Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt), 2026, [Brückenstatistik](#), 01.03.2026.

4 BMV, 2019, [Brücken: Zahlen, Daten, Fakten](#), 24.06.2019.

5 Die Autobahn GmbH: [Wissenswertes Autobahnbrücken](#).

6 Arndt, Wulf-Holger et al. (2013): [Ersatzneubau Kommunale Straßenbrücken – Endbericht](#), Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), S. 11.

In der Difu-Studie (2013) wurden Hochrechnungen des Ersatzneubaubedarfs für Brücken, die für den öffentlichen Kraftfahrzeugverkehr zugelassen waren, vorgenommen und erstmalig in einem neuartigen Verfahren Daten aus geographischen Informationssystemen (GIS-Daten – OpenStreet-Map) ausgewertet (siehe hierzu auch Abschnitt 5).

In einer weiteren Difu-Studie (2023) wurden der Umfang, Zustand und Investitionsbedarf der gesamten kommunalen Verkehrsinfrastruktur erfasst und der Zustand der kommunalen Straßenbrücken im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2013 betrachtet.⁷

2. Fragestellung

Grundlage des vorliegenden Sachstands ist eine umfangreiche Fragensammlung zu sanierungsbedürftigen Straßenbrücken in Deutschland sowie den Planungs- und Baukapazitäten für deren Sanierung und Ersatzneubau.

3. Datenlage

Die angefragten Informationen liegen den Wissenschaftlichen Diensten in der Detailtiefe nicht vor und konnten auch durch Anfragen bei den zuständigen Behörden, Instituten und Fachverbänden nur teilweise eruiert werden.

Im Deutschen Bundestag wurden am 28. Januar 2026 in einem Entschließungsantrag auf BT-Drucksache 21/3906 verschärfte Transparenzregeln zum Schutz Kritischer Infrastrukturen von der Bundesregierung eingefordert. Der Beschluss fordert einen zeitgemäßen Umgang mit bestehenden Transparenz- und Informationspflichten.⁸

Während es **für die Bundesfernstraßen** eine offizielle jährliche Statistik der BASt gibt, die Auskunft zu Anzahl und Zustandsnoten gibt, werden die Daten **zu kommunalen Brücken** von keiner deutschen Behörde zentral und vollständig erfasst. Selbst die Gesamtzahl der Brücken in Deutschland lässt sich nicht zweifelsfrei bestimmen; hierzu liegen lediglich Schätzungen bzw. Hochrechnungen vor.⁹

Daher wird im Folgenden ohne Anspruch auf Vollständigkeit auf öffentlich verfügbare Daten verwiesen.

7 Arndt, Wulf-Holger/Schnieder, Stefan, 2023, [Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem. Schwerpunkt kommunale Netze](#), Difu Impulse 7/2023, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), S. 8.

8 Siehe u. a.: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Zustand der Bundesbrücken in Sachsen – Maßnahmen und Finanzierung zur Vermeidung weiterer Sperrungen und Einstürze“, [BT-Drs. 21/6298](#) vom 04.06.2026.

9 Siehe u. a.: Tagesschau, 2025, [Wo sind Deutschlands Problembrücken?](#), 07.10.2025; Arndt, Wulf-Holger, 2024, [Baulicher Zustand kommunaler Straßenbrücken](#), in Journal für Mobilität und Verkehr, Ausgabe 22 (2024), S. 3.

4. Brücken an Bundesfernstraßen

4.1. Zuständigkeit

Allgemein sind Bundesfernstraßen öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 1 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz, FStrG¹⁰). Sie gliedern sich in Bundesautobahnen und die sonstigen Bundesfernstraßen, d. h. Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten (§ 1 Abs. 2 FStrG).¹¹

Seit dem 1. Januar 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.¹² Das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) hat die Rechts- und Fachaufsicht über die Autobahn GmbH des Bundes.¹³

Die übrigen Bundesstraßen und damit auch die zugehörigen Ingenieurbauwerke werden im Auftrag des Bundes von den **Bundesländern** verwaltet.¹⁴

4.2. Zustandsprüfungen

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)¹⁵ von hierzu speziell ausgebildeten Bauwerksprüfungingenieuren 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 „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 bewertet¹⁶ und

10 [Bundesfernstraßengesetz \(FStrG\)](#).

11 Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, 2023, [Zuständigkeiten beim Bau von Bundesfern- und Landesstraßen](#), WD 5 - 3000 - 071/23, S. 4.

12 BMV, 2026, [Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024](#), April 2026, S. 270.

13 BMV, 2025, [Starkes Team für starke Straßen](#), 06.05.2025.

14 BMV, 2026, [Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024](#), April 2026, S. 270.

15 [Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfungen nach DIN 1076 – RI-EBW-PRÜF](#).

16 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.

gemeinsam mit einem Prüfbericht im Bauwerksbuch dokumentiert. Zusätzlich erfolgt eine Speicherung der Ergebnisse in einer Bauwerksdatenbank^{17,18}

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 und ist grundsätzlich in der Nachrechnungsrichtlinie geregelt“. Die Bewertung erfolgt in den fünf Stufen I bis V.¹⁹

4.3. Brückenstatistik

Die **Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt)** veröffentlicht jährlich eine **Brückenstatistik**. Die aktuelle Brückenstatistik (Stand: März 2026) beziffert die Anzahl der Bauwerke der Bundesfernstraßen auf 40.264.²⁰

Die Anzahl und Flächen der Teilbauwerke der Brücken der Bundesfernstraßen nach zuständigen Straßenbauverwaltungen gestalten sich wie folgt:

17 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: Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (2026): [Zustandsnoten der Brücken](#), Stand: 03/2026, S. 3.

18 BMV, 2022, [Brücken an Bundesfernstraßen – Bilanz und Ausblick](#), 10.03.2022, S. 4.

19 BASt, 2026, [Zustandsnoten der Brücken](#), Stand: 03/2026, S. 3.

20 BASt, 2026, [Brückenstatistik](#), Stand: 01.03.2026, S. 1.

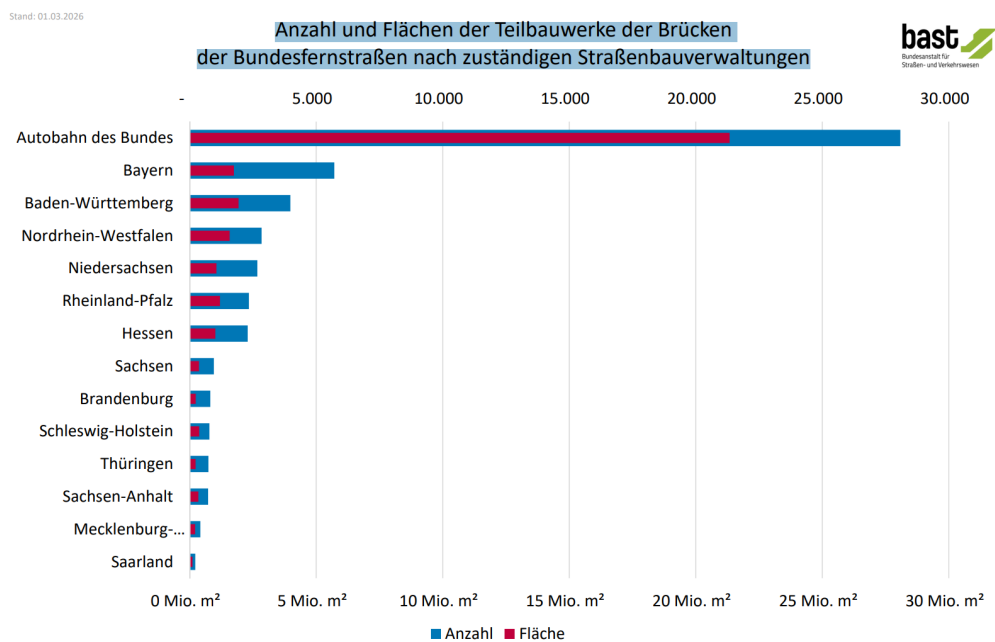


Abbildung 1: Anzahl und Flächen der Teilbauwerke der Brücken der Bundesfernstraßen nach zuständigen Straßenbauverwaltungen²¹

Hierbei verteilen sich die **Zustandsnoten** der Brücken der Bundesfernstraßen nach Anzahl der Teilbauwerke folgendermaßen:

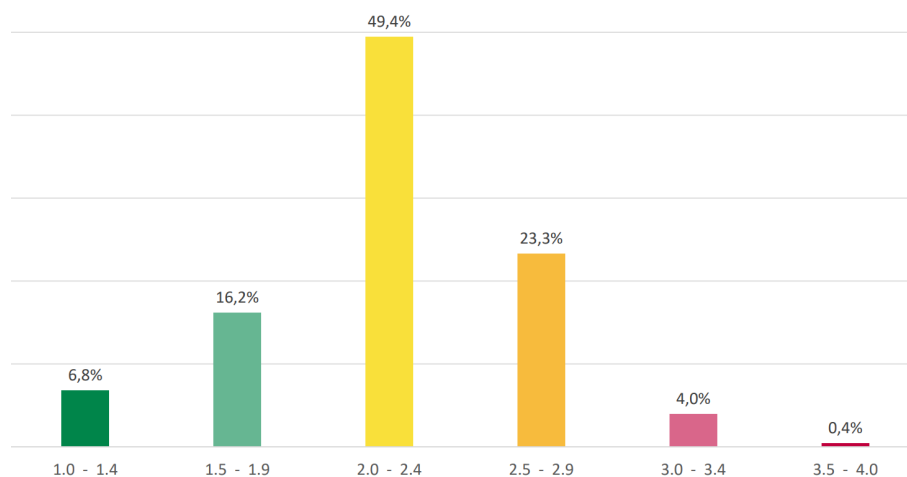


Abbildung 2: Brücken der Bundesfernstraßen – Zustandsnoten nach Anzahl der Teilbauwerke²²

21 BAST, 2026, [Brückenstatistik](#), Stand: 01.03.2026, S. 15.

22 Ebenda, S. 6.

Unterteilt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen ergibt sich folgende Verteilung:

Tabelle 1: Zustandsnoten nach Anzahl der Teilbauwerke für Bundesautobahnen und -straßen²³

Zustandsnoten (nach Anzahl der Teilbauwerke)	1,0 – 1,4	1,5 – 1,9	2,0 – 2,4	2,5 – 2,9	3,0 – 3,4	3,5 – 4,0
Bundesautobahnen	5,8 %	15,6 %	48,9 %	24,8 %	4,5 %	0,4 %
Bundesstraßen	7,9 %	16,8 %	50,0 %	21,6 %	3,3 %	0,4 %

Entsprechende Zustandsnoten **nach Brückenflächen** der Teilbauwerke für Bundesfernstraßen sowie nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen getrennt finden sich in der Brückenstatistik der BAST auf den Seiten 9 bis 11.

Die BAST veröffentlicht ferner eine Übersicht, die zu den einzelnen Bundesfernstraßenbrücken Auskunft zu **Zustandsnote** und **Traglastindex** gibt.²⁴

Neben der Zustandsnote und dem Traglastindex können bei der **Priorisierung** von Brückenmodernisierungen jedoch auch **weitere Faktoren** Berücksichtigung finden. 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.²⁵

4.4. Beschleunigte Umsetzung

Zur beschleunigten Umsetzung notwendiger Modernisierungsmaßnahmen im Bundesfernstraßennetz hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) ein **Brückenmodernisierungsprogramm** aufgelegt. Die **Strategie für die 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“²⁶. Das sogenannte **Brückenmodernisierungsnetz** erstreckt sich über eine Länge von rund 7.000 Kilometern, umfasst etwa 10.700 Brücken-Teilbauwerke und „entspricht weitgehend dem TEN-V^[27] Kernnetz, das in der EU-Verordnung Nr. 1315/2013 vom 11.12.2013 definiert ist und bis zum Jahr 2030 realisiert werden soll“. Die Korridore des Brückenmodernisierungsnetzes wurden in enger

23 Eigene Darstellung nach Angaben der BAST, 2026, [Brückenstatistik](#), S. 7 f.

24 BAST, 2026, [Zustandsnoten der Brücken](#), Stand: 03/2026.

25 BMV, 2022, [Brücken an Bundesfernstraßen – Bilanz und Ausblick](#), 10.03.2022, S. 13.

26 BMV, 2025, [Brückenmodernisierung](#), 06.05.2025.

27 Siehe hierzu auch: BMV, 2026, [Transeuropäische Verkehrsnetze \(TEN-V\)](#), Stand: 22.06.2026.

Zusammenarbeit mit den zuständigen Straßenbauverwaltungen der Bundesländer sowie der Autobahn GmbH des Bundes festgelegt.²⁸

Das BMV führt weiter aus:

„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.“

4.5. Planfeststellung

Auf Anfrage der Wissenschaftlichen Dienste zu der Anzahl der sich derzeit in einem Planfeststellungsverfahren befindlichen sanierungsbedürftigen oder ersatzbedürftigen Bundesfernstraßenbrücken wurde folgende Antwort vom Fernstraßen-Bundesamt (FBA) zur Verfügung gestellt:

„Dem Grunde nach sind bauliche Maßnahmen an Bundesfernstraßen mit einem Planfeststellungsvorbehalt verbunden, sofern es sich um Bau oder Änderung einer Bundesfernstraße handelt (§ 17 Abs. 1 FStrG). In Bezug auf Ersatzneubauten von Brücken hat der Gesetzgeber mit dem Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 03.03.2020 klargestellt, dass konstruktive Anpassungen an das geltende technische Regelwerk hierbei regelmäßig keine Änderung i.S.d. § 17 Abs. 1 FStrG darstellen. Seit dem Aufbauhilfegesetz vom 10.09.2021 gilt zudem, dass Maßnahmen des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe in einem begrenzten räumlichen Korridor entlang des Trassenverlaufs keine Änderung i.S.d. § 17 Abs. 1 S. 2 FStrG sind, § 17 Abs. 1 S. 3 FStrG. Darüber hinaus wurde mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz vom 22.12.2023 die unterhaltsbedingte Erneuerung eines Brückenbauwerks (Ersatzneubau) mit einem hiermit einhergehenden Ausbau um einen oder mehrere Fahrstreifen als Vorgriff vor dem späteren Streckenausbau von der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens freigestellt (§ 17 Abs. 1 S. 3, 4 FStrG). Die damalige Einschränkung einer solchen punktuellen Ausbaumaßnahme auf maximal 1.500 m Länge ist mit dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz, gültig seit dem 29.07.2026, entfallen. Demnach qualifizieren sich Brückenersatzneubauten in der Verwaltungspraxis regelmäßig nicht als Änderung i.S.d. § 17 Abs. 1 FStrG, sodass es sich bei derartigen Vorhaben um verfahrensfreie Unterhaltungsmaßnahmen handelt. Diese Vorhaben werden sodann in eigenständiger Verantwortung des Straßenbaulastträgers umgesetzt, für die Bundesautobahnen ist dies die Autobahn GmbH des Bundes. § 14c Abs.1 UVPG stellt deklaratorisch fest, dass es in diesen Fällen auch keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf. Die Regelung wurde ebenfalls im Zuge des Infrastruktur-Zukunftsgesetz angepasst und die Beschränkung auf 1.500 m Länge entfiel auch hier, um einen Gleichlauf mit dem FStrG beizubehalten. Seit dem o.g. Genehmigungsbeschleunigungsgesetz vom 22.12.2023 ist zudem auch die fakultative Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens auf Antrag des Vorhabenträgers möglich (§ 17 Abs. 1 S. 5 FStrG).

Derzeit laufen im Fernstraßen-Bundesamt 5 Planfeststellungsverfahren, die instandsetzungsbedürftige Brückenbauwerke betreffen. Es handelt sich hierbei um Vorhaben, die als

28 BMV, 2025, [Brückenmodernisierung](#), Stand: 06.05.2025.

Einzelfälle als Änderung i.S.d. § 17 Abs. 1 FStrG zu bewerten sind (z. B. wegen erheblicher Verschiebung der Lage der Bundesautobahn infolge des Ersatzneubaus) oder die aus anderen Gründen der Planfeststellung bedürfen (z. B. Ausbau-/Änderungsvorhaben von Streckenabschnitten oder Knotenpunkten, die zu erneuernde Brückenbauwerke beinhalten).

Ersatzneubauten, die ohne förmliches Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, sind Unterhaltungsmaßnahmen. Für diese gilt § 4 FStrG. Ihre Durchführung obliegt dem Straßenbaulastträger, so dass hier keine Angaben zu anderen Genehmigungsverfahren vorliegen.“²⁹

4.6. Haushaltsmittel des Bundes

Im Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024 (Stand: April 2026) wird zur Finanzplanung des Brückenmodernisierungsprogramms ausgeführt:

„Im Jahr 2024 lagen die Ausgaben für Brückenmodernisierungen bei rund 1,37 Mrd. €; für das Jahr 2025 sind rund 1,46 Mrd. € vorgesehen. Für die Folgejahre sind auf Basis der Finanzplanung bei den Bundesfernstraßen Erhaltungsmittel für Strecken und Bauwerke zusammengekommen von jährlich mindestens 5,5 Mrd. € geplant. Hierbei gilt die klare Zusage: jede Brückenbaumaßnahme, die Baurecht erhält, wird finanziert.“³⁰

Darüber hinaus wird auf den „2. Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) Laufzeit: 2025 bis 2029 für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung (Stand: 14.08.2025)“ hingewiesen.³¹

4.7. Bundeslandspezifische Angaben

Die folgende Tabelle zeigt für die einzelnen Bundesländer die durchschnittliche jährliche Anzahl der in den vergangenen fünf Jahren sanierten Autobahnbrücken sowie den geschätzten jährlichen Mittelbedarf für Brücken unter Bundesverwaltung bis zum Jahr 2032.

29 Auskunft des FBA vom 11.08.2026.

30 BMV, 2026, [Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024](#), S. 200.

31 Die Autobahn GmbH, 2025, [2. Finanzierungs- und Realisierungsplan \(FRP\)](#) Laufzeit: 2025 bis 2029 für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Bundesverwaltung, Stand: 14.08.2025.

Tabelle 2: Bundeslandspezifische Angaben zu den jährlichen Autobahnbrückensanierungen in den letzten fünf Jahren und Mittelbedarf bis 2032
(Eigene Darstellung nach Angaben der aufgeführten Bundestagsdrucksachen)

Bundesland	Durchschnittliche Anzahl der in den letzten 5 Jahren pro Jahr sanierten Autobahnbrücken	Jährlicher finanzieller Mittelbedarf für Brücken unter Bundesverwaltung bis 2032
Baden-Württemberg ³²	23 Teilbauwerke	rund 203 Mio. Euro
Bayern ³³	81 Teilbauwerke	rund 329 Mio. Euro
Berlin ³⁴	6,8 Teilbauwerke	rund 40 Mio. Euro
Brandenburg ³⁵		rund 34 Mio. Euro
Bremen ³⁶	rund 21 Teilbauwerke	rund 21 Mio. Euro
Hamburg ³⁷		rund 49 Mio. Euro
Niedersachsen ³⁸		rund 163 Mio. Euro
Hessen ³⁹	rund 20 Teilbauwerke	rund 193 Mio. Euro
Mecklenburg-Vorpommern ⁴⁰	rund vier Teilbauwerke	rund 36 Mio. Euro
Nordrhein-Westfalen ⁴¹	rund 47 Teilbauwerke	rund 649 Mio. Euro
Rheinland-Pfalz ⁴²	rund 42 Teilbauwerke	rund 145 Mio. Euro
Saarland ⁴³		rund 60 Mio. Euro

32 [BT-Drs. 21/6252](#) vom 01.06.2026.

33 [BT-Drs. 21/6296](#) vom 04.06.2026.

34 [BT-Drs. 21/6201](#) vom 27.05.2026.

35 Ebenda.

36 [BT-Drs. 21/6277](#) vom 03.06.2026.

37 Ebenda.

38 Ebenda.

39 [BT-Drs. 21/6295](#) vom 04.06.2026.

40 [BT-Drs. 21/6297](#) vom 04.06.2026.

41 [BT-Drs. 21/6268](#) vom 02.06.2026.

42 [BT-Drs. 21/6266](#) vom 02.06.2026.

43 Ebenda.

Bundesland	Durchschnittliche Anzahl der in den letzten 5 Jahren pro Jahr sanierten Autobahnbrücken	Jährlicher finanzieller Mittelbedarf für Brücken unter Bundesverwaltung bis 2032
Sachsen ⁴⁴	rund ein Teilbauwerk	rund 37 Mio. Euro
Sachsen-Anhalt ⁴⁵	rund ein Teilbauwerk	rund 40 Mio. Euro
Schleswig-Holstein ⁴⁶	rund zwei Teilbauwerk	rund 29 Mio. Euro
Thüringen ⁴⁷	rund ein Teilbauwerk	rund 35 Mio. Euro

Im Folgenden werden beispielhaft und ohne Anspruch auf Vollständigkeit weitere bundeslandspezifische Angaben zu Anzahl, Zuständen und Sanierungsplänen von Bundesstraßenbrücken in einzelnen Bundesländern aufgeführt.

4.7.1. Bayern

Die **Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr** führt im Rahmen der Antwort zu einer Schriftlichen Anfrage im Jahr 2018 aus, dass insgesamt fast 5.300 Staatsstraßenbrücken von der Bayerischen Staatsbauverwaltung betreut werden. Die Staatsstraßenbrücken nach Anzahl und Brückenfläche seien in der Anlage zu Frage 1 der Antwort (S. 7) dargestellt. Eine Brücke könne mehrere Teilbauwerke umfassen. Die in der Anlage angegebene Anzahl beziehe sich auf Teilbauwerke. Sowohl die Anzahl der Teilbauwerke als auch die Brückenfläche der Staatsstraßenbrücken habe in den letzten drei Jahren – im Wesentlichen bedingt durch Umstufungen – zugenommen.⁴⁸

Das **Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr** führt auf seinen Internetseiten aus:

„Die Bayerische Staatsbauverwaltung ist verantwortlich für Straßenbauausgaben des Freistaats und des Bundes in Höhe von mehr als 1,4 Milliarden Euro pro Jahr. Damit werden Planung, Ausbau, Erhaltung und Betrieb der rund 20.500 Kilometer Bundesstraßen und Staatsstraßen in Bayern finanziert, einschließlich der rund 10.900 Brücken (rund 11.400 Teilbauwerke), rund 108 Kilometer Lärmschutzwände und 45 Straßentunnel. Außerdem unterstützt

44 [BT-Drs. 21/6298](#) vom 04.06.2026.

45 [BT-Drs. 21/6299](#) vom 04.06.2026.

46 [BT-Drs. 21/6305](#) vom 04.06.2026.

47 [BT-Drs. 21/6276](#) vom 03.06.2026.

48 [Antwort der Obersten Baubehörde](#) im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr auf eine Schriftliche Anfrage vom 03.01.2018 betreffend Sanierungsbedarf und Bauwerkserneuerungen bei den Brücken in staatlicher Baulast in den Regierungsbezirken Oberpfalz, Oberfranken, Unterfranken und Mittelfranken, 21.03.2018.

und fördert der Freistaat mit seiner Bauverwaltung die bayerischen Landkreise, Städte und Gemeinden jährlich mit rund 700 Millionen Euro über pauschale Zuweisungen und Projektförderungen im Kommunalstraßenbau. [...] In Bayern sind 19 Staatliche Bauämter für den Bau und die Erhaltung der Bundes- und Staatsstraßen zuständig. Die Bauarbeiten werden von Baufirmen durchgeführt.“⁴⁹

Hinsichtlich Brücken konkretisiert das Staatsministerium:

„Die Bayerische Straßenbauverwaltung ist für die Planung und den Bau von neuen Brücken im Zuge von Bundes-, Staats- und den mitverwalteten Kreisstraßen sowie für die Erhaltung des Bestandes von rund 11.600 (rund 12.100 Teilbauwerke) (Stand Januar 2025) Brückenbauwerken in Bayern zuständig. Mit der Gründung der Autobahn GmbH des Bundes zum 01.01.2021 sind rund 3.650 Brücken im Zuge der Autobahnen aus der Verwaltung des Freistaats Bayern in die Bundesverwaltung übergegangen.“⁵⁰

4.7.2. Baden-Württemberg

Das **Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg** führt im Jahr 2025 im Rahmen der Antwort auf eine Kleine Anfrage aus, dass das Land Baden-Württemberg als Baulastträger für die Planung, den Bau, die Erhaltung und den Betrieb der Landesstraßen sowie für die Bundesstraßen im Rahmen der Auftragsverwaltung zuständig sei. Die Straßenbauverwaltung in Baden-Württemberg sei verantwortlich für rund **4.000 Bundesstraßenbrücken** und rund **3.300 Landesstraßenbrücken**. Die **Aufstellung eines Sanierungsprogramms für landesweite Erhaltungsmaßnahmen** im Bundes- und Landesstraßennetz Baden-Württemberg erfolge **jährlich**. Das Programm liege in der Regel bis April eines Jahres vor und werde anschließend vom Ministerium veröffentlicht. Vor diesem Hintergrund habe zum Zeitpunkt der Anfrage noch keine Angaben zu Erhaltungsmaßnahmen mit einem Baubeginn im Jahr 2026 oder später erfolgen können.

Der Brückenbestand in Baden-Württemberg befindet sich nach Aussage des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg hinsichtlich der Substanz und der Tragfähigkeit zu einem erheblichen Teil in einem instandsetzungs- bzw. ertüchtigungswürdigen Zustand. Dies sei in hohem Maße auf die vorhandene Altersstruktur sowie die gestiegenen Anforderungen an deren Tragfähigkeit im Laufe der letzten Jahre zurückzuführen.

Insbesondere die Zunahme des Schwerverkehrs sowie der Groß- und Schwerlasttransporte stelle eine Herausforderung in Bezug auf Brückenbauwerke an Bundes- und Landesstraßen dar.⁵¹

49 Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: [Straßenbau und -erhaltung](#).

50 Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: [Brückenbau](#).

51 Antwort des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg auf die Kleine Anfrage „Brückenbauwerke im Landkreis Böblingen“, [Drucksache 17/9689](#) vom 20.10.2025.

4.7.3. Berlin

In der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Brücken in Zuständigkeit des Bundes in Berlin – Zustände und Sanierungspläne“ von März 2026 führt die Bundesregierung aus:

„Mehrere Brückenbauwerke befinden sich derzeit in unterschiedlichen Stadien der planerischen Vorbereitung durch die Autobahn GmbH des Bundes und die DEGES. Die Autobahn GmbH hat unter anderem die Planungen zur Instandsetzung des Stützbauwerks am Nikolassee und der angrenzenden Brücke auf der A115 abgeschlossen. Darüber hinaus wurden Planungen für den Ersatzneubau der Schönerlinder Brücke über die A114 sowie für Sanierungs- und Ersatzneubaumaßnahmen im Zuge der Grundsanierung der A100 und für Brücken auf der A117 aufgenommen. Die DEGES plant Brückenbauwerke auf der A111 zwischen der Landesgrenze Berlin/Brandenburg und der Westendbrücke, Maßnahmen im Rahmen des Umbaus des Autobahndreiecks Funkturm sowie die Ersatzneubauten der Ringbahnbrücke, der Westendbrücke und der Rudolf-Wissell-Brücke. Die Dauer der Planungsverfahren hängt von planungsrechtlichen Vorgaben – insbesondere der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Art des erforderlichen Zulassungsverfahrens (z. B. Planfeststellungsverfahren) – ab. Diese Faktoren beeinflussen die zeitliche Abfolge der Planungsschritte in erheblichem Umfang. Aus diesen Gründen können keine belastbaren Zeitpläne genannt werden.“⁵²

In Anlage 1 zur BT-Drucksache 21/4781⁵³ findet sich eine Übersicht der Brückenbauwerke in der Zuständigkeit der Autobahn GmbH in Berlin.

4.7.4. Rheinland-Pfalz

In der Antwort auf die Große Anfrage zum Zustand der Straßenbrücken in Rheinland-Pfalz 2025 geht es u. a. um die Fragen, wie viele Brücken (unterteilt nach Kreis-, Landes- und **Bundesstraßen**) es im Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM RP) mit den Zustandsnoten 3,0 bis 4,0 gibt und mit welchen finanziellen Mitteln eine Instandsetzung der Brücken, die als nicht ausreichend oder ungenügend bewertet wurden, verbunden sind. Es wird ausgeführt, dass jedes Bauwerk aus mindestens einem Teilbauwerk bestehe. Bei Brücken mit mehreren Überbauten werde je Überbau ein gesondertes Teilbauwerk ausgewiesen. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf Teilbauwerke. Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz** weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass von einer schlechteren Zustandsnote nicht automatisch auf Art und Umfang der Schäden oder auf die Standsicherheit von Brücken geschlossen werden könne, da auch kleine Schäden (z. B. an

52 Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andreas Audretsch, Dr. Moritz Heuberger, Lisa Paus, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – BT-Drs. 21/3933 – Brücken in Zuständigkeit des Bundes in Berlin – Zustände und Sanierungspläne, [BT-Drs. 21/4781](#) vom 16.03.2026.

53 Ebenda.

Brückengeländern) zu einer schlechten Zustandsnote führen würden, ohne dass die Standsicherheit beeinträchtigt wäre.⁵⁴

Aus den Ausführungen der Landesregierung ergibt sich die folgende Tabelle:

Tabelle 3: Anzahl Brücken im Zuständigkeitsbereich des LBM RP nach Zustandsnoten sowie geschätzte Sanierungskosten⁵⁵

Brücken im Zuständigkeitsbereich des LBM RP	Anzahl	Anzahl Brücken nach Zustandsnoten (letzte Brückenprüfung)		Anzahl Brücken nach Zustandsnoten (vorletzte Brückenprüfung)		Geschätzte Sanierungskosten ⁵⁶
		3,0 – 3,4	3,5 – 4,0	3,0 – 3,4	3,5 – 4,0	
Bundesstraßen	2.353	57	13	52	13	275 Mio. €
Landesstraßen	2.169	68	9	79	11	90 Mio. €
Kreisstraßen	1.287	47	39	47	31	45 Mio. €

Ein Gutachten des **Rechnungshofs Rheinland-Pfalz** aus dem Jahr 2021 knüpft an die Prüfung der Brücken in kommunaler Baulast aus dem Jahr 2013 an und stellt mit Ergebnisvergleichen die seitdem eingetretenen Entwicklungen in den Gemeinden dar.⁵⁷

Im Straßennetz von Rheinland-Pfalz einschließlich der Bundesautobahnen (BAB) gibt es nach Angaben der Rechnungshofs 14.245 Brücken.⁵⁸

54 Antwort des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz auf die Große Anfrage der Fraktion der AfD betreffend „Zustand der Straßenbrücken in Rheinland-Pfalz 2025“ vom 25.08.2025, [Drucksache 18/12779](#).

55 Ebenda; eigene Darstellung nach Angaben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz.

56 Die geschätzten Kosten beziehen sich auf die Kosten, die anfallen würden, um alle Brücken mit einer Zustandsnote von 3,0 bis 4,0 in einen guten Zustand zu versetzen.

57 Rechnungshof Rheinland-Pfalz, 2021, [Erhaltung und Zustand von Brücken in kommunaler Baulast](#), Evaluationsprüfung in den Gemeinden in Rheinland-Pfalz, Gutachten nach § 111 Abs. 1 LHO.

58 Ebenda, S. 17.

Tabelle 4: Brücken unterteilt nach Baulastträgern (Stand: Oktober 2019)⁵⁹

Baulastträger	Straßennetz	Anzahl Brücken
Bund	Bundesautobahnen	1.919
	Bundesstraßen	2.299
Land	Landesstraßen	2.170
Landkreise	Kreisstraßen	1.277
Städte und Gemeinden	Gemeindestraßen	6.579

Zusammenfassend wird ausgeführt:

„Die Gemeinden in Rheinland-Pfalz haben sich im Vergleich zu 2013 intensiver mit dem Thema Brückenprüfung und -erhaltung beschäftigt. [...]

Mehr als die Hälfte der Gemeinden hat für die Brücken noch kein Bauwerksverzeichnis erstellt. Zudem fehlten Brückenbücher bei rund 30 % und Brückenzustandsdaten bei rund 41 % der Gemeinden.

Nur rund zwei Drittel der Gemeinden führten Brückenprüfungen nach dem Standardregelwerk durch, jedoch in vielen Fällen nicht an allen Brücken. In weiteren 16 % der Gemeinden wurden Prüfungen in "sonstiger Form" – überwiegend nur an wichtigen Brücken – durchgeführt, während in 18 % der Kommunen Brückenprüfungen nur bei Bedarf oder gar nicht durchgeführt wurden.

Insgesamt befindet sich jede fünfte kommunale Brücke oder fast ein Drittel der Brückenfläche in einem kritischen Zustand, wobei sich dieser in den Gemeindeklassen unterschiedlich darstellt.

Der erforderliche Investitionsbedarf für die Erhaltung der kommunalen Brücken einschließlich Ersatzbauten ist auf bis zu 1,4 Mrd. € gestiegen.“⁶⁰

4.7.5. Sachsen

Im Freistaat Sachsen sind nach Angaben der Bundesregierung vom 22. Juli 2026 „rund 80 Autobahnbrücken (Teilbauwerke) und rund 30 Bundesstraßenbrücken (Teilbauwerke) modernisierungsbedürftig. Anhand von statischen Bewertungen und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen erfolgt die Festlegung baulicher Maßnahmen, die dann finanziert und umgesetzt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung „Zustand der Bundesbrücken in Sachsen –

59 Eigene Darstellung nach Angaben des Rechnungshofs Rheinland-Pfalz; die Brückenanzahlen zu Bund, Land und Landkreisen beruhen auf Angaben des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM), die Brückenanzahl zu Städten und Gemeinden basieren auf den von den Gemeinden erfassten Verkehrswegebrücken.

60 Rechnungshof Rheinland-Pfalz, 2021, [Erhaltung und Zustand von Brücken in kommunaler Baulast](#), Zusammenfassung.

Maßnahmen und Finanzierung zur Vermeidung weiterer Sperrungen und Einstürze“ auf BT-Drucksache 21/6298^[61] verwiesen^{“62}.

4.7.6. Schleswig-Holstein

Nach Angaben der Bundesregierung vom 22. Juli 2026 sind in Schleswig-Holstein „rund 220 Autobahnbrücken (Teilbauwerke) und rund 80 Bundesstraßenbrücken (Teilbauwerke) modernisierungsbedürftig. Anhand von statischen Bewertungen und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen erfolgt die Festlegung baulicher Maßnahmen, die dann finanziert und umgesetzt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung „Zustand der Bundesbrücken in Schleswig-Holstein – Maßnahmen und Finanzierung zur Vermeidung weiterer Sperrungen und Einstürze“ auf Bundestagsdrucksache 21/6305 verwiesen^{“63}.

4.8. Anzahl zukünftiger Brückensanierungen bzw. Ersatzneubauten

Im aktuellen **Verkehrsinvestitionsbericht 2024** wird ausgeführt, dass die Tragfähigkeit von Brücken neben ihrem baulichen Zustand entscheidend für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sei. Viele Brücken im Bundesfernstraßennetz seien heute über 50 Jahre alt. Da sie für deutlich geringere Verkehrsbelastungen ausgelegt worden seien, würden sie aufgrund des gestiegenen Verkehrs- und Schwerlastaufkommens zunehmend an ihre Belastungsgrenzen stoßen. Verstärkungen seien oft technisch oder wirtschaftlich nicht sinnvoll, weshalb Ersatzneubauten häufig die bessere Lösung darstellten. Das BMV, die BAST und weitere Partner hätten daher die „Strategie zur Modernisierung der Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen“ entwickelt. Diese umfasse im Wesentlichen die vier Schritte:⁶⁴

- Nachrechnung der Tragfähigkeit,
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung,
- Planung und Baurecht,
- Finanzierung der Maßnahme.

Grundlage hierfür sei die „Richtlinie für die Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (Nachrechnungsrichtlinie)“ des BMV, die eine einheitliche Bewertung der Tragfähigkeit bestehender Brücken nach aktuellen Eurocode-Standards ermögliche und kontinuierlich weiterentwickelt werde.

61 Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD – BT-Drs. 21/5799 – Zustand der Bundesbrücken in Sachsen – Maßnahmen und Finanzierung zur Vermeidung weiterer Sperrungen und Einstürze, [BT-Drs. 21/6298](#) vom 04.06.2026.

62 Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 20. Juli 2026 eingegangenen Antworten der Bundesregierung, Frage 72, S. 53, [BT-Drs. 21/7311](#).

63 Ebenda, Frage 75, S. 54.

64 BMV, 2026, [Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024](#), S. 200.

Im Rahmen des **Brückenmodernisierungsprogramms** werden besonders wichtige Autobahnstrecken betrachtet, die in Summe das **Brückenmodernisierungsnetz** bilden (siehe hierzu auch Abschnitt 4.4). Etwa 4.000 der von den dort erfassten 10.700 Brücken müssen vorrangig modernisiert oder ersetzt werden. Die Umsetzung wird jedoch durch begrenzte Planungskapazitäten und langwierige Genehmigungsverfahren erschwert.

Zunehmend kommen digitale Methoden wie **Building Information Modeling (BIM)** und **Digitale Zwillinge** zum Einsatz. Sie ermöglichen mithilfe von Sensordaten und Analysen eine kontinuierliche Zustandsüberwachung sowie eine vorausschauende Instandhaltungsplanung. Ein Beispiel ist die Nibelungenbrücke in Worms, deren Digitaler Zwilling als Modellprojekt dient. Dadurch können Brücken länger sicher genutzt, Ressourcen geschont und die Nachhaltigkeit im Verkehrswegebau verbessert werden. Das BMV veröffentlicht jährlich Berichte über den Fortschritt der Brückenmodernisierung.⁶⁵

Angaben zu Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2024 **einschließlich großer Ingenieurbauwerke** finden sich in der Anlage 1 zum Verkehrsinvestitionsbericht 2024.⁶⁶

Die Frage, wie viele Brücken im Straßenverlauf von Bundesfernstraßen in den nächsten 5, 10 oder 15 Jahren saniert, verstärkt oder durch Neubau ersetzt werden, ist nach Aussagen von Experten aus dem BMV aufgrund der komplexen Zusammenhänge nicht seriös zu beantworten.⁶⁷

Auch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg weist im Rahmen einer Kleinen Anfrage aus dem Jahr 2025 darauf hin, dass die **Aufstellung eines Sanierungsprogramms** für landesweite Erhaltungsmaßnahmen im Bundes- und Landesstraßennetz Baden-Württemberg **jährlich** erfolge und in der Regel bis April eines Jahres vorliege und anschließend vom Ministerium veröffentlicht werde (siehe hierzu auch Abschnitt 4.7.2).⁶⁸

5. Straßenbrücken in kommunaler Baulast

Für die Konzeption, die Planung, den Bau, die Änderung und die Instandhaltung von **Landesstraßen** sind grundsätzlich die **Länder** zuständig (Art. 30, 70, 83 GG). Ihnen obliegt die Straßenbaulast. Der Landesgesetzgeber legt den Bedarf für den Ausbau der Landesstraßen fest. Die Länder können die Verwaltung der Landesstraßen auf landeseigene Behörden, andere Körperschaften

65 BMV, 2026, [Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024](#), S. 201.

66 BMV/FBA: Verkehrsinvestitionsbericht 2024, Anlage 1: [Bauleistungen auf den Bundesfernstraßen im Jahr 2024](#), Ausbau der Bundesfernstraßen gemäß Fernstraßenausbaugesetz (einschließlich Große Ingenieurbauwerke, Autobahnmeistereien, Nebenanlagen), Stand: 31.12.2024 sowie [Große Instandsetzungsmaßnahmen an Ingenieurbauwerken im Streckenverlauf von Bundesautobahnen](#) und [Große Ingenieurbauwerke im Streckenverlauf von Bundesautobahnen – Neubaustrecken](#) (Ende 2024 im Bau).

67 Auskunft des BMV vom 30.07.2026.

68 Antwort des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg auf die Kleine Anfrage „Brückenbauwerke im Landkreis Böblingen“, [Drucksache 17/9689](#) vom 20.10.2025.

oder Anstalten übertragen. Die hierfür maßgeblichen Bestimmungen finden sich in den **jeweiligen Straßengesetzen der Länder**.⁶⁹

Ebenso werden – wie bereits in Abschnitt 4.1. dargelegt – mit Ausnahme der in den Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg liegenden Bundesstraßen die Bundesstraßen und damit auch die zugehörigen Ingenieurbauwerke im Auftrag des Bundes von den Bundesländern verwaltet.

Das **Deutsche Institut für Urbanistik (Difu)** hat im Jahr 2013 eine Studie zu Zustand und Erneuerungsbedarf kommunaler Straßenbrücken veröffentlicht.⁷⁰ Untersuchungsgegenstand waren Straßenbrücken in kommunaler Baulast⁷¹, insbesondere deren Ersatzneubaubedarf. Während die Kenntnisse über den Erhaltungszustand der Straßenbrücken in der Baulast des Bundes vergleichsweise gut seien, lägen laut Difu zu kommunalen Straßenbrücken bisher **keine deutschlandweiten Daten** vor und auch die **Brückenanzahl** habe **bisher nur geschätzt** werden können. In der Studie wurden „durch qualitative Recherchen, Expertengespräche, eine Kommunalumfrage und Analysen bisher unerschlossener Datenquellen“ Hochrechnungen des Ersatzneubaubedarfs vorgenommen und „erstmalig und in einen neuartigen Verfahren Daten aus geographischen Informationssystemen (GIS-Daten – OpenStreetMap) ausgewertet“. Hierbei wurden nur Brücken betrachtet, die für den öffentlichen Kraftfahrzeugverkehr zugelassen sind.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass kleine Gemeinden pro Einwohner den höchsten Investitionsbedarf für den Ersatz von Straßenbrücken hätten, während große Städte insgesamt mehr investieren müssten, da sie eine höhere Anzahl und größere Brücken besitzen. Besonders betroffen seien Kommunen in NRW und Ostdeutschland, wo es aufgrund hoher Verkehrsbelastung oder historischer Förderprioritäten (Investitionsprogramme für die Verkehrsinfrastrukturen in den neuen Bundesländern bezogen sich insbesondere auf die Fernverkehrswege) einen großen Nachholbedarf gebe. Insgesamt bestehe ein erhebliches Finanzierungsdefizit: Bis 2030 werde nur etwa die Hälfte der sanierungsbedürftigen Brücken ersetzt, was zu einem jährlichen Investitionsrückstand von rund 500 Mio. Euro führe. Die Unterfinanzierung gefährde zunehmend die Leistungsfähigkeit des Straßensystems. Es bestehe dringender Handlungsbedarf, etwa durch ein mehrjähriges Brückenerneuerungsprogramm oder neue Finanzierungsmodelle und eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur.⁷²

Die Studie ermittelte 66.714 Straßenbrücken in kommunaler Baulast, die sich wie folgt aufteilen:

69 Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, 2025, [Zuständigkeiten beim Bau von Bundesfern- und Landesstraßen](#), WD 5–3000–071/25, S. 8.

70 Arndt, Wulf-Holger et al. ,2013, [Ersatzneubau Kommunale Straßenbrücken – Endbericht](#), Deutsches Institut für Urbanistik (Difu).

71 Eine Straßenbrücke in kommunaler Baulast ist eine Brücke für den Autoverkehr, für deren Bau, Instandhaltung und finanzielle Lasten eine Stadt, eine Gemeinde oder ein Landkreis zuständig ist.

72 Difu, 2013, [Ersatzneubau Kommunale Straßenbrücken, Endbericht, Management Summary](#).

Tabelle 5: Straßenbrücken in kommunaler Baulast⁷³

	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen	Gemeindestraßen	Gesamt
Anzahl	1.914	1.652	9.914 ⁷⁴	53.234	66.714

In einer Sonderveröffentlichung des Difu aus dem Jahr 2015 werden die Ergebnisse auch bundeslandspezifisch dargestellt:

Tabelle 6: Bundeslandspezifische Anzahl von Straßenbrücken in kommunaler Baulast⁷⁵

Bundesland	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen	Gemeindestraßen	Gesamt
Baden-Württemberg	240	189	1.439	7.548	9.416
Bayern	168	133	2.001	9.816	12.118
Berlin	60	–	–	648	708
Brandenburg	27	16	168	1.480	1.691
Bremen/Bremerhaven	60	–	–	435	495
Hamburg	74	–	–	980	1.054
Hessen	69	111	677	3.580	4.437
Mecklenburg-Vorpommern	33	22	177	627	859
Niedersachsen	144	83	1.573	5.884	7.684
Nordrhein-Westfalen	701	891	1.395	9.091	12.078
Rheinland-Pfalz	121	23	664	2.169	2.977
Saarland	26	103	–	531	660

73 Arndt, Wulf-Holger et al. (2013): [Ersatzneubau Kommunale Straßenbrücken – Endbericht](#), Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), S. 28.

74 In der Zahl der Kreisbrücken sind hier auch 675 Brücken in Ortsdurchfahrten enthalten, die der Baulast der Gemeinden unterliegen.

75 Eigene Darstellung nach Angaben von Arndt, Wulf-Holger et al. (2015): [Erstellung einer Geodatenbank aller Brücken und Straßen Deutschlands in kommunaler Baulast](#) auf Basis von Open-Street-Map-Daten: Dokumentation der Arbeitsschritte und Beschreibung des Ergebnisses (Sonderveröffentlichung), Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), S. 51 f.

Bundesland	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen	Gemeindestraßen	Gesamt
Sachsen	75	31	723	5.116	5.945
Sachsen-Anhalt	51	15	374	1.568	2.008
Schleswig-Holstein	49	18	384	1.302	1.753
Thüringen	16	17	339	2.459	2.831
Gesamt	1.914	1.652	9.914	53.234	66.714

In der Difu-Studie (2013) wurde eine eigene Online-Erhebung zum Zustand der kommunalen Straßenbrücken durchgeführt. Insgesamt nahmen 456 Kommunen an der Umfrage teil (339 Städte und Gemeinden sowie 117 Landkreise), was einer Rücklaufquote von rund 23 Prozent entsprach. Nach Aussage der Autoren waren die Rücklaufquoten der größeren Städte und Gemeinden sowie der von Landkreisen überdurchschnittlich hoch. Der Rücklauf von Städten/Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern lag bei rund 42 Prozent, bei den Landkreisen bei rund 39 Prozent. Hingegen war die Rücklaufquote der anderen Gemeindegrößenklassen mit 17 Prozent deutlich niedriger.⁷⁶

In der Studie wird weiter ausgeführt:⁷⁷

„Der erreichte Rücklauf ist räumlich relativ gleichmäßig verteilt. Zwar können aufgrund der geringen Fallzahl Fragen nicht nach einzelnen Bundesländern ausgewertet werden, aber dennoch reicht die Fallzahl, um belastbare Erkenntnisse für größere Regionszuschnitte zu gewinnen. So wurde eine räumliche Aufteilung gewählt, die in Anlehnung an die Verbandsstrukturen des Auftraggebers vorgenommen wurde. Diese unterteilt Deutschland in sechs Regionen:

1. Nord (Schleswig-Holstein, Niedersachsen),
2. NRW (Nordrhein-Westfalen),
3. Südwest (Rheinland-Pfalz, Saarland, Baden-Württemberg),
4. Südmitte (Hessen, Bayern),
5. Nordost (Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg) und
6. Mitte (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen).

⁷⁶ Arndt, Wulf-Holger et al., 2013, [Ersatzneubau Kommunale Straßenbrücken – Endbericht](#), Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), S. 39.

⁷⁷ Ebenda, S. 40.

Stadtstaaten wurden aufgrund ihrer unterschiedlichen Struktur nicht an der Umfrage beteiligt.“

Zu der Verteilung der Zustandsnoten ergab sich folgendes Bild (n = 306):

Tabelle 7: Brückenverteilung nach Zustandsnoten⁷⁸

Zustandsnoten	1,0 – 1,4	1,5 – 1,9	2,0 – 2,4	2,5 – 2,9	3,0 – 3,4	3,5 – 4,0
	12 %	14 %	29 %	26 %	12 %	7 %

In einer weiteren Difu-Studie (2023) wurden der Umfang, Zustand und Investitionsbedarf der gesamten kommunalen Verkehrsinfrastruktur im Auftrag des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und des ADAC erfasst.⁷⁹

Im Rahmen dieser Studie wurde eine geschichtete Zufallsstichprobe für 2.500 Gemeinden ab 5.000 Einwohner gezogen⁸⁰, von denen sich 398 an der Befragung zum Zustand der Brücken kommunaler Straßen beteiligten⁸¹. Die Rücklaufquote in der Kommunalumfrage zeigte eine weitgehend homogene Verteilung über die Regionen, so dass „eine für valide statistische Auswertungen ausreichend hohe auswertbare Nettostichprobe pro Region“ bestand.⁸²

In der Studie wird ausgeführt:

„Der Zustand der kommunalen Straßenbrücken hat sich seit der ersten Erhebung durch das Difu im Jahre 2013 nicht wesentlich verbessert. Fast jede zweite Straßenbrücke ist in keinem guten Zustand. Im Vergleich weisen die Brücken in Bundesbaulast (Bundesfernstraßen) weiterhin bessere mittlere Zustandsnoten auf.“⁸³

Die folgende Abbildung zeigt den Zustand der Straßenbrücken in kommunaler Baulast nach Zustandsnoten im Vergleich für die Jahre 2013 und 2021.

78 Eigene Darstellung nach Angaben von Arndt, Wulf-Holger et al., 2013, [Ersatzneubau Kommunale Straßenbrücken – Endbericht](#), Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), S. 47.

79 Arndt, Wulf-Holger/Schnieder, Stefan, 2023, [Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem. Schwerpunkt kommunale Netze.](#), Difu Impulse 7/2023, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), S. 8.

80 Ebenda, S. 16.

81 Ebenda, S. 45.

82 Arndt, Wulf-Holger/Schnieder, Stefan, 2023, [Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem. Schwerpunkt kommunale Netze.](#), Difu Impulse 7/2023, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), S. 47.

83 Ebenda, S. 8.

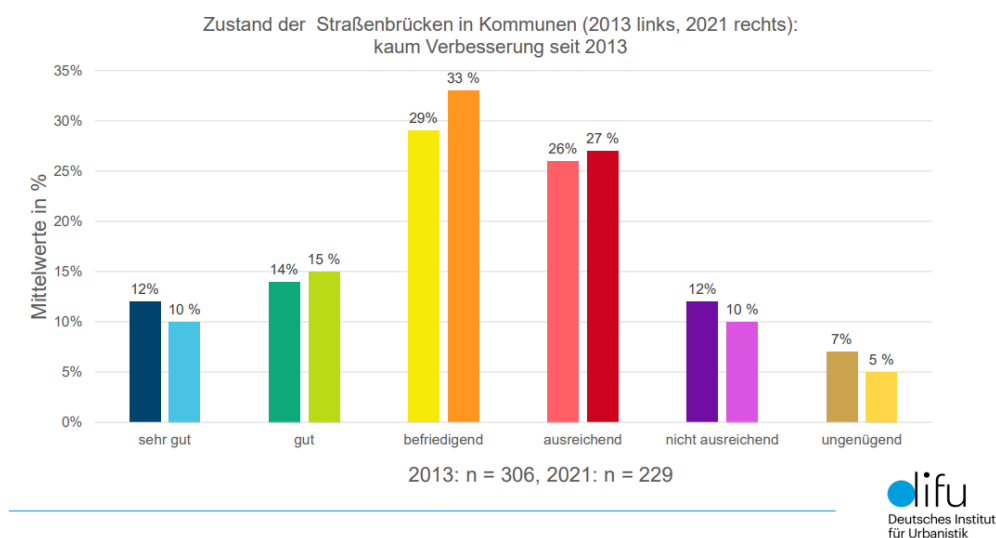


Abbildung 3: Ergebnis der Befragung zum Zustand der Straßenbrücken in kommunaler Baulast nach Zustandsnoten im Vergleich 2013 und 2021⁸⁴

Nach Regionen dargestellt, gestaltet sich der Zustand der Straßenbrücken in kommunaler Baulast wie folgt:

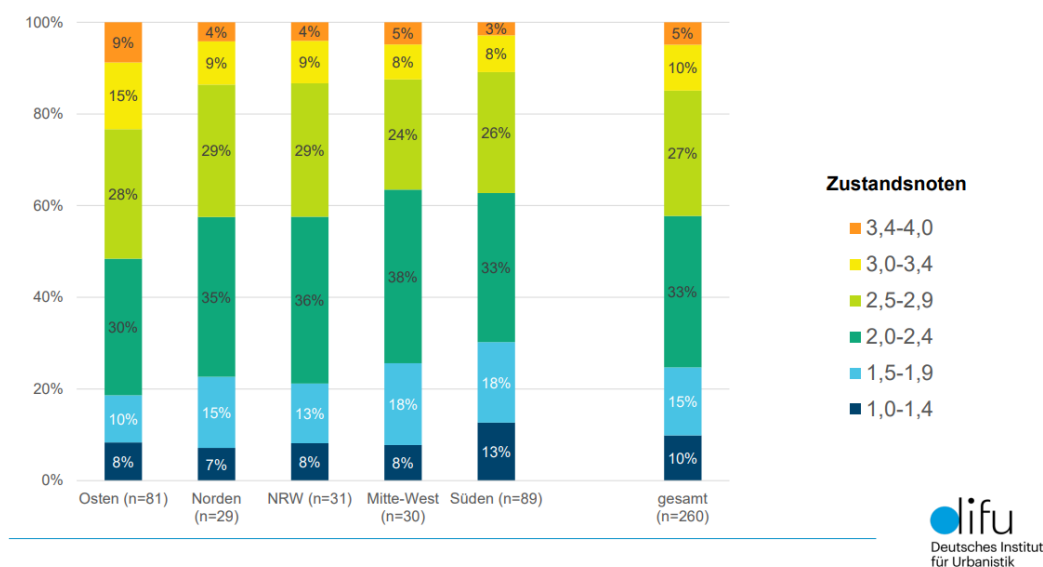


Abbildung 4: Zustand der Straßenbrücken in kommunaler Baulast nach Regionen⁸⁵

⁸⁴ Ebenda, S. 53.

⁸⁵ Arndt, Wulf-Holger/Schnieder, Stefan, 2023, [Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem. Schwerpunkt kommunale Netze.](#), Difu Impulse 7/2023, Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), S. 54.

Die häufigsten Schäden an Straßenbrücken in kommunaler Baulast sind laut Difu-Studie Risse gefolgt von Korrosion und Durchfeuchtungen.⁸⁶

Nach Expertenmeinung müssten die Kommunen bis zum Jahr 2030 „fast 49 Mrd. Euro in den Ersatz maroder Brücken sowie zu einem kleinen Teil in den Bau neuer Brücken investieren. Dieser Wert ergibt die vorgenommene Abschätzung des normativen Investitionsbedarfs der Verkehrsinfrastruktur unter der Prämisse, dass die heute geltenden und angestrebten Standards im laufenden Jahrzehnt eingehalten und Defizite abgebaut werden sollen“.⁸⁷

Im Auftrag des ADAC Deutschland untersucht das Difu aktuell (Projekttitel: „Nichtmonetäre Investitionshemmnisse im Bereich kommunaler Brücken“, Laufzeit: 7/2026 bis 2/2027), welche **nichtmonetären Investitionshemmnisse** die Sanierung kommunaler Brücken ausbremsen. Es heißt:

„Dahinter steht die hinreichend belegte Annahme, dass Investitions- und Sanierungsmaßnahmen in Kommunen nicht nur aufgrund der chronisch angespannten Haushaltslage aufgeschoben werden. Vielmehr sind es auch der Personalmangel in den Fachverwaltungen, konfligierende Rechtsstandards sowie die gesetzlich vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung einschließlich Klage- und Mediationsverfahren, die solche Sanierungen ausbremsen. Die Studie soll mit Hilfe eines Methoden-Mixes die nichtmonetären Investitionshemmnisse im kommunalen Brückenwesen systematisch aufarbeiten, Best-Practice-Ansätze gelungener Sanierungsmaßnahmen, -verfahren und (digitaler) Instrumente eruieren und politische Handlungsempfehlungen im Sinne von Unterstützungsangeboten für Kommunen, Länder und gegebenenfalls auch den Bund formulieren.“⁸⁸

6. Stellungnahme von Verbänden

6.1. Hauptverband der Deutschen Bauindustrie

Nach Auskunft des Hauptverbands der Deutschen Bauindustrie (HDB) sieht die Bauindustrie in den eigenen Kapazitäten kaum Hindernisse, um die geplanten Sanierungen und Ersatzneubauten von Brücken fristgerecht umzusetzen. Die Bauwirtschaft passe ihre personellen und maschinellen Kapazitäten fortlaufend an die Nachfrage nach Bauleistungen an. Man könne sogar eine deutlich höhere Auslastung bedienen. Daher empfehle der HDB – besonders im Bereich des Brückenbaus – Themen wie beispielsweise die Paketvergabe und/oder alternative Vertragsmodelle umzusetzen. Diese Maßnahmen seien aus Sicht des HDB entscheidend, um den Sanierungsstau zügig und effektiv abzubauen. Erfahrungsgemäß seien die teils sehr langwierigen Prozesse der Genehmigungsbehörden auch auf Kapazitätsprobleme dieser Behörden zurückzuführen.⁸⁹

86 Ebenda, S. 55.

87 Arndt, Wulf-Holger, 2024, [Baulicher Zustand kommunaler Straßenbrücken](#), in Journal für Mobilität und Verkehr, Ausgabe 22, S. 4.

88 Deutsches Institut für Urbanistik (Difu): [Kommunale Brücken](#).

89 Auskunft des HDB vom 28.08.2026.

Zur **maschinellen Kapazitätsauslastung** im Bauhauptgewerbe führt der HDB aus:

„Im Durchschnitt des Jahres 2022 betrug die (saisonbereinigte) Maschinenauslastung noch 78,7 %. Diese lag nur unwesentlich unter dem höchsten Jahresdurchschnittswert 2018 mit 78,8 %. Seit Frühjahr 2022 hat die Geräteauslastung – aufgrund der sich abschwächenden Baukonjunktur – aber sukzessive abgenommen und lag laut Konjunkturumfrage des Ifo-Instituts im August 2026 nur bei rund 67,9 %. Und auch wenn die Auslastung der Maschinen im Bauhauptgewerbe in Zeiten des Bauaufschwungs vergleichsweise hoch ausfiel, gab es immer noch Luft nach oben. Denn die Auslastung im Bauhauptgewerbe lag zum einen noch deutlich unter der Vollauslastung der Branche und zum anderen fiel sie auch im Vergleich zum Verarbeitenden Gewerbe deutlich niedriger aus. Dies ist u. a. auch darauf zurückzuführen, dass die Baubetriebe ihre Kapazitäten deutlich erweitert haben.“⁹⁰

Zur **personellen Kapazitätsauslastung** im Bauhauptgewerbe führt der HDM aus:⁹¹

„Seit dem Beschäftigten-Tiefpunkt im Jahr 2009 bis 2023 hat das Bauhauptgewerbe ca. 500.000 Personen eingestellt, abzüglich der Rentenabgänge war dies ein Plus von 222.000 Personen. 2024 wurde zwar erstmals seit 2008 wieder Personal abgebaut, und zwar um 1,2 %, aber dem Beschäftigungsabbau im Hochbau, stand ein Beschäftigungsaufbau im Tiefbau gegenüber. Aufgrund des Anstiegs der Baunachfrage 2025 haben die Bauunternehmen ihr Personal wieder leicht aufgebaut, und zwar um 6.600 bzw. 0,7 % auf 923.000. Aufgrund des Personalaufbaus (aber auch wegen der aktuell sehr unsicheren wirtschaftlichen Lage) hat sich die Einschätzung der Bauunternehmer hinsichtlich eines drohenden Fachkräfteengpasses etwas entspannt: Im Rahmen der DIHK^[92]-Umfrage gaben im Frühsommer zwar immer noch 54 % der befragten Bauunternehmen den Fachkräftemangel als Risiko für die wirtschaftliche Entwicklung ihres Unternehmens an, der Anteil lag aber auch bereits deutlich höher (Jahresbeginn 2019: 81 %). Die Umfrageergebnisse des Ifo Instituts im Rahmen des Ifo-Konjunkturtests zeigen, dass 10 % der befragten Unternehmen im Bauhauptgewerbe eine Zunahme und 9 % einen Rückgang der Beschäftigten erwarten, während 81 % mit einer gleichbleibenden Entwicklung rechnen.

Für 2026 erwartet der HDB einen weiteren Anstieg von 10.000 bzw. 1 % auf 933.000 Personen.“

Weitere Informationen finden sich in der Veröffentlichung „Baukonjunkturelle Entwicklung in Deutschland“⁹³ sowie in der Brancheninfo Bau „Fachkräftesituation im Bauhauptgewerbe“⁹⁴.

90 Auskunft des HDB vom 28.08.2026; siehe hierzu auch: Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (2026): [Maschinenauslastung im Bauhauptgewerbe](#), 27.08.2026.

91 Auskunft des HDB vom 28.08.2026.

92 DIHK – Deutsche Industrie- und Handelskammer.

93 HDB, 2026, [Baukonjunkturelle Entwicklung in Deutschland](#), 26.08.2026.

94 HDB, 2026, [Fachkräftesituation im Bauhauptgewerbe](#), 26.08.2026.

Der aktuelle **Arbeitsmarktreport 2026** des HDB wurde im März 2026 veröffentlicht.⁹⁵

Speziell zum Brückenbau stellt der HDB im **Branchen-Report 2026 „Brücken- und Tunnelbau“** eine statistische Analyse u. a. zur Beschäftigungsentwicklung der Brücken- und Tunnelbau-Betriebe bis einschließlich 2025 dar. Demnach gilt:⁹⁶

„Die Zahl der Betriebe lag 2025 um 14 %, die Zahl der Beschäftigten um 47 % und der Umsatz 2024 um nominal 97 % über dem Niveau von 2010.

[...]

Der Bau von Brücken- und Tunneln ist deutlich personalintensiver als im Durchschnitt des Bauhauptgewerbes: Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl je Betrieb liegt bei Brücken- und Tunnelbau-Betrieben bei 82 (Bauhauptgewerbe: 11).

Im Brücken- und Tunnelbau unterlag die Beschäftigtenentwicklung von 2010 bis 2021 deutlichen Schwankungen. Seitdem wurde das Personal kontinuierlich aufgestockt. In der ganzen Zeit erfolgte der Personalaufbau und -abbau überwiegend bei den größeren Betrieben mit mehr als 100 Beschäftigten. Dies könnte aber auch auf die Veränderung des Tätigkeitsschwerpunktes innerhalb des Wirtschaftszweiges zurückzuführen sein.“

Aufgrund einer bis 2020 vergleichsweise guten Ertragslage sind laut HDB immer weniger Unternehmen des Brücken- und Tunnelbaus aus dem Markt ausgeschieden. Die Unternehmen des Brücken- und Tunnelbaus greifen jedoch in vergleichsweise hohem Umfang auf Nachunternehmerleistungen zurück.⁹⁷

In einem Positionspapier von Juli 2025 führt der HDB sieben mögliche Maßnahmen für einen schnelleren Brückenbau an Bundesfernstraßen auf:⁹⁸

- Typenbrücken und serielle Fertigung verbindlich etablieren;
- Planungs- und Umweltrecht gezielt vereinfachen;
- Bauverfahren wie z. B. Querverschub, Fertigteilbau, Bewehrte-Erde-Kombinationen gezielt einsetzen;
- funktionale Vergaben „Plan and Build“ als Regelfall einführen;
- Skalierungseffekte nutzen und Bauwerke bündeln;
- spezialisierte Brückeneinheiten in den Niederlassungen der Autobahn GmbH etablieren;

95 HDB, 2026, [Arbeitsmarktreport 2026](#), 31.03.2026.

96 HDB, 2026, [Branchen-Report 2026 „Brücken- und Tunnelbau“ \(Auszug\)](#), 28.04.2026, S. 3; der [Gesamtreport](#) kann kostenpflichtig erworben werden.

97 Auskunft des HDB vom 28.08.2026.

98 HDB, 2025, [Schneller Brücken bauen](#).

- Partnerschaftsmodelle für komplexe Infrastrukturprojekte nutzen.

6.2. Zentralverband des Deutschen Baugewerbes

Nach Kenntnis des Zentralverbands Deutsches Baugewerbe (ZDB) existiert **keine bundesweit konsolidierte** Statistik der freien Planungs-, Prüf-, Genehmigungs-, Liefer- und Baukapazitäten für Brücken. Der ZDB hat auch zu diesem Thema **keine** eigene Mitglieder- oder Unternehmensbefragung durchgeführt.

Eine vollständige Liste oder Kapazitätsbilanz der im Brückenbau tätigen Unternehmen liegt dem ZDB nicht vor, und es sind auch keine belastbaren amtlichen Angaben dazu bekannt. In der amtlichen Statistik sei die Klasse WZ 42.13 Brücken- und Tunnelbau gemeinsam erfasst und viele tatsächlich im Brückenbau tätige Unternehmen seien nach ihrem wirtschaftlichen Schwerpunkt dem Straßenbau oder dem sonstigen Tiefbau zugeordnet. Man könne aber sagen, dass der Kreis der Unternehmen mit Brückenbaukompetenz deutlich größer sei als der Kreis der spezialisierten Brückenbauer. Jedoch würden nur wenige Unternehmen große Tal- oder Strombrücken ausführen können.⁹⁹

Zu Ingenieur- und Planungsbüros, Prüffingenieuren, Genehmigungs- und Planungsbehörden sowie Baustofflieferanten liegen dem ZDB keine eigenen Erkenntnisse vor.

Der ZDB hat im April 2026 eine „Zukunftsagenda Verkehrs-Infrastruktur“ veröffentlicht¹⁰⁰, in der „als wesentliche Verzögerungsursachen die Dauer der Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie der Personalabbau in den öffentlichen Bauverwaltungen“ benannt wird. Von rund elf Jahren Gesamtdauer eines Bundesfernstraßenprojekts würden etwa 85 Prozent auf Planung und Genehmigung und nur etwa 15 Prozent auf das Bauen entfallen.¹⁰¹

Der ZDB führt weiter aus:¹⁰²

„Aus Sicht des Baugewerbes liegt der Engpass gegenwärtig nicht in der Bauausführung. Die Auftragsbücher der Betriebe sind nicht gefüllt. Den Leistungsrückgang 2025 hat die Bundesregierung selbst mit den Einschränkungen der vorläufigen Haushaltsführung begründet, also finanzierungs- und vergabeseitig. Wenn Personal, Gerät und Material bereitstehen, die Ausschreibungen aber ausbleiben, lässt sich der Sanierungsstau nicht abbauen.“

Wir halten deshalb für vorrangig: eine dauerhaft gesicherte, mehrjährige Finanzierung mit transparenter Mittelveranschlagung, das Vermeiden von Vergabeunterbrechungen, einen deutlich größeren Planungsvorrat, den personellen Aufbau bei Auftraggebern und Genehmigungsbehörden, erweiterte Verfahrenserleichterungen für Ersatzneubauten unter Wahrung der

99 Auskunft des ZDB vom 27.08.2026.

100 ZDB, 2026, [Zukunftsagenda Verkehrs-Infrastruktur](#), April 2026.

101 Auskunft des ZDB vom 27.08.2026.

102 Ebenda.

Sicherheits- und Umweltstandards sowie eine mittelstandsgerechte Vergabep Praxis, die den Bieterkreis nicht verengt.“

* * *