



Zukunftspaket leistungsfähige Autobahnbrücken

Deutschland hat eine leistungsstarke Infrastruktur. Diese wollen wir für die Zukunft erhalten. Die intensive Beanspruchung in den vergangenen Jahrzehnten, vor allem durch den zunehmenden Schwerverkehr, hat jedoch Spuren hinterlassen – insbesondere bei den Brücken. Das Thema Brückenmodernisierung ist daher eine der vordringlichsten Zukunftsaufgaben. Ziel ist es, effektive Maßnahmen einzuleiten und zügig und bürgerfreundlich umzusetzen – damit unsere Verkehrsinfrastruktur modern und zukunftssicher bleibt. Denn eine leistungsfähige Infrastruktur ist Grundlage für die individuelle Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sowie Voraussetzung für eine starke und wachsende Volkswirtschaft.

Damit Deutschland auch künftig über leistungsfähige und moderne Autobahnbrücken verfügt, ergreift das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) daher folgende Maßnahmen:

1. Neue Kriterien für eine bessere Zustandserfassung

Die Brückenbilanz zeigt, dass viele Brücken saniert und modernisiert werden müssen. Da wir diese Brücken nicht alle gleichzeitig angehen können, müssen wir eine Reihenfolge festlegen. Für diese Bewertung nutzen wir ab sofort maßgeblich ein neues Kriterium – den sogenannten Traglastindex. Diesen Index gibt es erst seit kurzem. Er bewertet die strukturellen Eigenschaften eines Tragwerks, die die Leistungsfähigkeit einer Brücke wesentlich beeinflussen. Er ist quasi der Blick ins Innere der Brücke – und damit eine optimale Ergänzung zu den bisher zugrunde gelegten Zustandsnoten, die alleine äußere bauliche Kriterien erfassen. Dieser Traglastindex beschreibt, wie kritisch der Zustand der Brücke ist – aber nicht nur baulich, sondern auch verkehrlich. Dabei geht es auch um die Frage, welche Bedeutung die Brücke für das regionale Netz hat.

2. Moderne Brücken, leistungsfähige Infrastruktur

Wir denken übergreifend und legen im Autobahn-Netz bestimmte Korridore fest, die für den Gesamtverkehr in Deutschland besonders wichtig sind. Dabei handelt es sich um bedeutsame, überwiegend hochbelastete Transitstrecken im Autobahn-Netz mit einer Gesamtlänge von etwa 7000 Kilometern. Dieses Streckennetz nennen wir Brückenmodernisierungsnetz und werden es vordringlich angehen. Innerhalb dieses Autobahn-Netzes haben wir etwa 4000 Brückenbauwerke ermittelt, die modernisierungsbedürftig sind. Davon sind allerdings, Stand heute, bereits 1300 Bauwerke in Bearbeitung. Das heißt: Entweder rechnet man bei ihnen gerade nach oder sie werden bereits beplant oder sie sind sogar schon in der baulichen Umsetzung. Es geht also noch um etwa 2700 Bauwerke, die wir wirklich neu angehen müssen. Natürlich werden besonders dringliche einzelne Autobahnbrücken außerhalb dieses Netzes nicht vernachlässigt und bei Bedarf ebenfalls bearbeitet – was auch für die Brücken der Bundesstraßen gilt. Auf diese Weise haben wir erstmals eine Netzstrategie, die das gesamte Bundesfernstraßennetz auf einmal in den Blick nimmt und die alle Brücken, egal ob groß oder klein, berücksichtigt. Ziel ist, bis etwa 2030 ein zusammenhängendes Kernnetz von besonders wichtigen Autobahnabschnitten durchgängig mit leistungsfähigen Brücken herzurichten – damit sie für die künftigen Anforderungen gerüstet sind. Gleichzeitig soll der Verkehr außerhalb des Brückenmodernisierungsnetzes möglichst von längeren Baustellen unbeeinträchtigt fließen können.

3. Besser planen, schneller bauen

Wir treiben die Erhaltung, Sanierung und Erneuerung der Autobahnbrücken im gesamten Netz voran. Die Autobahn GmbH hat sich das Ziel gesetzt, schrittweise die Zahl der fertig modernisierten Brücken von bisher 200 auf 400 Brücken pro Jahr zu erhöhen. Ziel ist es, in weniger als 10 Jahren alle rund 4.000 Brücken des Brückenmodernisierungsnetzes zu verstärken oder zu erneuern. Dafür erhält die Autobahn GmbH ausreichende Mittel, um die hierfür notwendigen Planungen umzusetzen.

Der Bund stellt die erforderlichen finanziellen Erhaltungsmittel für die Bundesautobahnen zur Verfügung. Von derzeit rund 4,5 Mrd. Euro pro Jahr ist eine schrittweise Erhöhung auf 5,7 Mrd. Euro im Jahr 2026 angestrebt, wovon ab 2026 ca. 2,5 Mrd. Euro in die Modernisierung von Brücken fließen soll. Das ist eine Steigerung um 1 Mrd. Euro gegenüber heute. Für mehr Planungssicherheit soll mit der Autobahn GmbH des Bundes erstmals eine überjährige Finanzierungsvereinbarung geschlossen werden.

4. Länger nutzen, weniger Kosten

Unser Ziel ist es, Brücken langfristig zu erhalten und zu modernisieren, damit die Menschen eine zeitgemäße und zukunftssichere Infrastruktur nutzen können. Dafür werden wir die bisherigen Prüfungs- und Bewertungsverfahren durch neue digitale Methoden der Bauwerksdiagnostik ergänzen und bei der Bundesanstalt für Straßenwesen ein Kompetenzzentrum „Brückenmodernisierung“ aufbauen. Außerdem wollen wir das Problem der Überladung bzw. falschen Auslastung von Lkw – sei es bei den Fahrzeuggesamtgewichten oder den Achslasten - aktiv angehen, da dies mit einer der häufigsten Gründe für Schäden an Brückenbauwerken ist. Dabei sind Wiegestationen sowie vermehrte Kontrollen an neuralgischen Punkten ein wichtiges Mittel, um die Lebensdauer von Brücken zu verlängern.

5. Weniger Bürokratie, mehr Digitalisierung

Die Digitalisierung bietet die besten Möglichkeiten, Planungs- und Genehmigungsverfahren einfacher und schneller zu gestalten. So können Schnittstellen eingespart sowie Entscheidungswege transparent angelegt und beschleunigt werden. Diese Potenziale wollen wir stärker als bisher nutzen. Etwa mit dem „Fachplanungsportal des Bundes im Bereich Verkehr und Offshore-Vorhaben“. Das Projekt hat das Ziel, das Antrags- sowie Beteiligungsverfahren zu digitalisieren.

Building Information Modeling (BIM) bietet die Möglichkeit, Bauwerke digital unterstützt zu planen, zu bauen und zu bewirtschaften. Dadurch ist es möglich, dass alle Beteiligten eines Bauprojekts gemeinsam an einem digitalen Modell arbeiten können, und das auch noch zeitgleich. Das erleichtert die Prozesse und die Zusammenarbeit enorm. Um die Planung zu vereinfachen, wird das BIM auf allen Ebenen schrittweise eingeführt und ab 2025 als Standard angewendet.

Damit Planfeststellungs- und andere Genehmigungsverfahren schneller durchgeführt werden können, wird das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) weiter gestärkt und als moderne Behörde mit hoher Digitalkompetenz aufgebaut. Die Abstimmungsprozesse zwischen Autobahn GmbH und FBA werden optimal gestaltet. Auch die Landes- und Kommunalbehörden können durch Straffung der Prozesse zu schnelleren Bauverfahren beitragen.

6. Effizientere Vergabe, schnellere Umsetzung

Nicht nur Planung und Genehmigung müssen beschleunigt werden, sondern auch die Umsetzung soll an Tempo gewinnen - selbstverständlich unter Beibehaltung hoher Bauqualität, Sicherheit und Berücksichtigung der Nachhaltigkeit. Dazu wollen wir Ausschreibungs- und Vergabeverfahren straffen und effektiver gestalten. Außerdem wollen wir Anreize für kürzere Bauzeiten schaffen – etwa durch die funktionale Ausschreibung. Das ist eine Leistungsausschreibung, bei der dem Auftragnehmer neben der Ausführung auch große Teile der Planung und Konzeption übertragen wird. Dadurch wirkt der Bieter bei der Ermittlung der technisch, wirtschaftlich und gestalterisch besten und funktionsgerechtesten Lösung mit und bringt sein Knowhow ein. So werden schnellere und geeignetere Baumaßnahmen bereits durch den Auftragnehmer

gewählt. Bei der funktionalen Ausschreibung muss der Auftraggeber auch nur die Funktion und den Verlauf der Leistung benennen, jedoch keine ausführliche Leistungsbeschreibung, zum Beispiel zur Herstellmethode, abgeben. Durch diese einfachere Form der Ausschreibung werden Kapazitäten in der ausschreibenden Stelle eingespart, die an anderer Stelle eingesetzt werden können. Zudem fallen Aufmaße auf der Baustelle weg, die Abrechnung wird vereinfacht und konzentriert sich auf wenige Hauptpositionen. Die Bauüberwachung des Auftraggebers kann die freigewordenen Zeitkontingente sinnvoll für die Qualitätsüberwachung einsetzen und nutzen. Um schneller und kostengünstiger zu bauen, sollen dort, wo möglich und sinnvoll, parallele Fertigungsschritte angestrebt und standardisierte, typisierte Bauverfahren eingesetzt werden.

7. Gemeinsam handeln, weniger Kosten

Durch eine frühzeitige Zusammenarbeit zwischen der Verwaltung, den Planern und der Bauindustrie verkürzen wir Abstimmungsprozesse, nutzen Kapazitäten effektiver und reduzieren Kosten. Das führt zu besseren Ergebnissen. Wir holen alle Akteure an einen Tisch - beispielsweise mit diesem Brückengipfel. Dieser fachliche Austausch soll auch in Zukunft regelmäßig auf allen Ebenen fortgeführt werden.

8. Dialog statt Konfrontation

Neben schnelleren Abstimmungsprozessen auf fachlicher Ebene ist bei Bauprojekten auch eine frühzeitige Abstimmung mit allen Beteiligten vor Ort wichtig. Bei den Verfahren muss insbesondere der anspruchsvolle Spagat zwischen Beschleunigung, Transparenz und Mitsprache gelingen. Deshalb ist geplant, mit allen Beteiligten frühzeitig in den Dialog zu treten. Bei der A45-Rahmedetalbrücke hat der Minister zum ersten Mal einen Bürgerbeauftragten berufen. Diese neue Aufgabe werden wir im Nachgang evaluieren und prüfen, ob sie auch bei anderen Großprojekten sinnvoll sein kann.

9. Beste Fachkräfte für eine moderne Infrastruktur

Um die große Aufgabe der Brückenmodernisierung gemeinschaftlich zu bewältigen, werden jetzt und in den kommenden Jahren Fachkräfte benötigt. Die Ausbildung und Qualifizierung von Fachkräften, insbesondere von Bauingenieuren und Technikern, werden wir gezielt gefördert. Wir wollen dazu beitragen, dass die Berufsbilder des Bauingenieurs und des Bautechnikers wieder attraktiver werden. Das BMDV unterstützt konkret entsprechende Initiativen der Ingenieurkammern und -verbände, der Bauwirtschaft und der Verwaltung, damit die Zahl der Auszubildenden und Studierenden ansteigt. Dies kann mit speziellen Angeboten und Programmen gelingen - wie zum Beispiel der dualen Berufsausbildung, dualen Studiengängen in Kooperation mit Hochschulen und Universitäten, Stipendienprogrammen, Praktika und Werkstudententätigkeiten.

Berlin, 10.03.2022