

Infrastrukturbau – schneller, smarter, effizienter

Liebe Leserinnen und Leser,

vor über einem Jahr im März 2025 haben der Bundestag und der Bundesrat mit einem überparteilichen Konsens das 500 Mrd. € Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaneutralität in einer Grundgesetzänderung beschlossen. Die Mittel sollen vor allem für Investitionen in Straße, Schiene, Wasserwege, Digitalisierung, Wohnungsbau und Klimaschutz verwendet werden. Für das auf 12 Jahre angelegte Generationenprojekt wurden im Oktober und im Dezember 2025 die gesetzlichen und verwaltungsrechtlichen Grundlagen geschaffen, um die Kredite abrufen zu können und die zusätzlichen Investitionen u. a. auch für die notleidende Verkehrsinfrastruktur nutzen zu können.

37,2 Mrd. € sollten 2025 aus dem Topf abfließen. Tatsächlich waren es laut dem jüngsten Monitoringbericht des Bundesfinanzministeriums vom 1. Juni dieses Jahres nur rund 24 Mrd. €. Bei Wohnungsbau und Digitalisierung seien bereits erste Fortschritte und Wirkungen sichtbar. In den Bereichen Energieinfrastruktur, Forschung und Entwicklung sowie Verkehrsinfrastruktur gebe es die niedrigsten Kennzahlen. Nach Angaben des Bundesfinanzministeriums ist die geringere Inanspruchnahme vor allem auf die späte Schaffung der rechtlichen und haushalterischen Voraussetzungen zurückzuführen.

Was bedeutet diese ernüchternde Bilanz des Berichts für die kommenden Jahre, für das Handeln der politischen Verantwortlichen, aber auch für das Handeln von Ingenieurinnen und Ingenieuren bei den wichtigen milliarden schweren öffentlichen Auftraggebern beim Bund, den Ländern, den Gemeinden und für die Autobahn GmbH des Bundes?

Die Antwort liegt auf der Hand. Wir müssen, um den „Stau der Sanierung“ massiv und auch spürbar zu beheben, neben einer über Jahrzehnte sicheren und vor allem ausreichenden Infrastrukturfinanzierung in der Zukunft beim Planen und beim Bauen schneller, smarter und effizienter werden.

Einige Vergaberegeln bremsen die Erteilung von Milliardenaufträgen für die Entwicklung moderner Infrastruktur, nachhaltiger Bauwerke und innovativer Lösungen. Das Gesetz zur Beschleunigung zur Vergabe öffentlicher Aufträge soll die Beschaffung und das Bauen einfacher, flexibler, digitaler und schneller machen. Es trat am 1. Juli dieses Jahres in Kraft. Erwartet werden Entlastungen bei Vergabestellen und bei den Unternehmen. Die Erhöhung der sogenannten Direktauftragswertgrenze auf 50.000 € für öffentliche Aufträge des Bundes wird ganz sicher zu weniger Verfahren führen. Denn bis zu diesem Auftragswert muss dann kein Vergabeverfahren, ein Bieterverfahren zwischen mehreren Unternehmen, gestartet werden.

Mehr Geld allein löst die Probleme nicht, da Planung und Genehmigung für Infrastrukturprojekte in Deutschland viel zu lange dauern. Noch vor der Sommerpause soll das von Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder vorgelegte Infrastruktur-Zukunftsgesetz in Kraft treten. Das Gesetz will einen grundlegenden Modernisierungsschub für Planung und Genehmigung von Infrastrukturprojekten einleiten. Ziel ist es, Verfahren deutlich zu vereinfachen, zu digitalisieren und erheblich zu beschleunigen – damit Sanierungen, Ersatzneubauten und Ausbauten schneller umgesetzt werden können.

Vor wenigen Wochen am frühen Nachmittag des 3. Juni dieses Jahres wurde völlig überraschend die Rheinbrücke Bonn-Nord im Verlauf der A 565, auch Friedrich-Ebert-Brücke genannt, vorsorglich von der Autobahn GmbH des Bundes gesperrt. Bei einer Prüfung wurden an der Schrägseilbrücke im Norden von Bonn aus dem Jahr 1967 „strukturelle Schäden am Tragwerk“ gefunden. Die bereits in diesem Jahr umgesetzten Maßnahmen – darunter ein Fahrverbot für Lkw über 7,5 t sowie technische Kontrollen (Weigh-in-Motion-Anlagen) – haben nicht ausge-



Dipl.-Ing.
Bernhard Knoop

Präsident der BSVI

Bundesvereinigung
der Straßenbau und
Verkehrsingenieure e. V.

reicht, um weitere Schäden zu verhindern. Täglich nutzten ca. 100.000 Fahrzeuge die sechsstreifige Ost-West-Verbindung. Für die Stadt Bonn, die Pendlerinnen und Pendler und die Wirtschaft rechts und links des Rheins ein Desaster.

Ausfälle mit massiven wirtschaftlichen Schäden in Milliardenhöhe wie bei der Ramedetalbrücke auf der A 45 oder jetzt aktuell der Ausfall der Bonner Nordbrücke zeigen, dass gerade der Ersatzneubau abgängiger Brücken eine ganz zentrale Zukunftsaufgabe in Deutschland ist und auch auf Jahrzehnte bleiben wird. Das neue Infrastruktur-Zukunftsgesetz setzt hier an und schafft durch die Änderung maßgeblicher Verfahrens-, Fachplanungs- und Umweltvorschriften die rechtlichen Voraussetzungen für mehr Tempo, Verlässlichkeit und Planungssicherheit beim Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur.

Gute Gesetze sind das eine. Entscheidend ist, dass sie in der Praxis die gewünschte Wirksamkeit zeigen – ganz im Sinne eines modernen, digitalen, schnellen und zukunftsweisenden Planens und Bauens. An der Lösung des Ausfalls der Bonner Nordbrücke wird sich zeigen, wie schnell Abhilfe mit den neuen Reformgesetzen möglich ist.

Wie Behörden und Unternehmen weiter Tempo bei der Instandsetzung, dem Neu- und Ausbau also dem sogenannten „Comeback unserer Verkehrsinfrastruktur“ machen können, zeigen die vielen guten Beispiele unter der Überschrift „Innovationen im Brückenbau“. Der Ersatz defizitärer Brücken verlangt schnelle, verkehrsverträgliche und auch wirtschaftliche Lösungen.

Neues Denken, neue Verfahren und neue Lösungsansätze im Brückenbau sind erwünscht. Wir sollten mehr Mut für die bauliche Umsetzung neuer Ideen und den Einsatz von Pilotvorhaben haben. Gerade Bauwerke kleiner bis mittlerer Spannweiten eignen sich, neue Wege zu gehen.

Kenntnisse und Erfahrungen sammeln wir nicht durch Bewahren, sondern durch Wagen. So bin ich ein großer Verfechter von Modulbrücken. Die Fertigteilbauweise für Einfeldbrücken haben nicht nur eine kurze Bauzeit. Die werkseitige Herstellung der Fertigteile garantiert in aller Regel eine sehr hohe Fertigungsqualität mit geringsten Toleranzen. Schnell austauschbare Fahrbahnplattensegmente drücken die Kosten für den Lebenszyklus des Bauwerks.

Liebe Leserinnen und Leser, lassen Sie sich mit diesem Themenheft für die aktuellen Entwicklungen im Interesse eines effizienten Infrastrukturbaus begeistern.

Glück auf!

Bernhard Knoop

Präsident