



A7 | Erneuerung der Mainbrücke Marktbreit

zwischen den Anschlussstellen
Kitzingen und Marktbreit



www.autobahn.de



Erneuerung der Mainbrücke Marktbreit



Bestandsbauwerk der Mainbrücke Marktbreit (2014)

zwischen den Anschlussstellen Kitzingen und Marktbreit

Die Erneuerung der gut 40 Jahre alten Brücke ist auf Grund des insgesamt schlechten Bauwerkszustandes und der für die heutigen Verkehrsverhältnisse nicht mehr ausreichenden Tragreserven erforderlich. Seit dem Bau der Mainbrücke Marktbreit hat sich durch den rasant angestiegenen Güter- und Schwerverkehr eine Nutzungsänderung der Talbrücke eingestellt. Für diese hohen Beanspruchungen ist die bestehende Brücke nicht ausgelegt. Der Neubau wird daher für heutige und künftige Verkehrslasten bemessen.

Um eine langlebige und zukunftsichere Konstruktion zu gewährleisten, kommt eine robuste und erprobte Bauweise zum Einsatz.

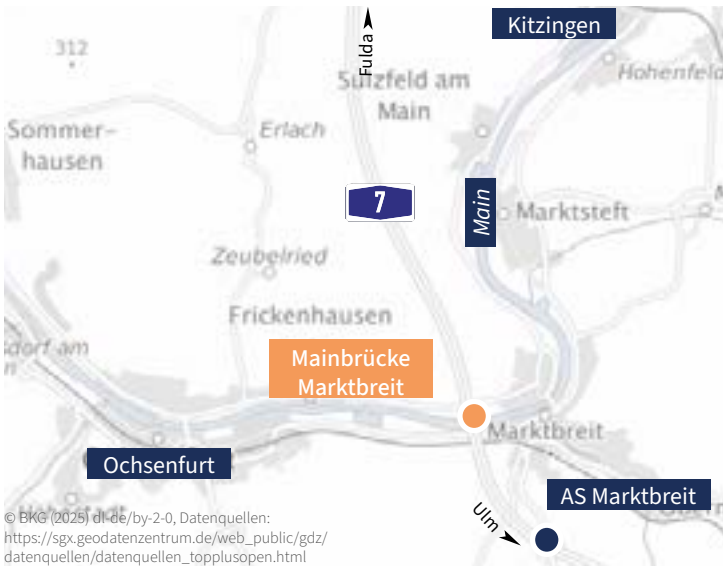
Die geschätzten Kosten der Maßnahme in Höhe von rund 394 Millionen Euro trägt der Bund.

Building Information Modeling (BIM)

Bei dem Ersatzneubau der Mainbrücke Marktbreit fällt dem „Building Information Modeling“, kurz BIM, eine zentrale Rolle zu. Ziel ist dabei die Arbeitsmethode für die vernetzte Planung, den Bau und die Erhaltung heranzuziehen. Bereits während der Entwurfs- und Ausschreibungsplanung kam die BIM-Methode vollumfänglich zum Einsatz und auch die Ausführungsplanung wird unter Einsatz von BIM durchgeführt. Nach Abschluss der Maßnahme wird ein Bestandsmodell an den Auftraggeber übergeben.

Die Vergabe der Brückenbauleistungen wurde auf Grundlage des BIM-Modells durchgeführt. Die Abrechnung erfolgt als Pauschalpreis mit Abschlagszahlungen für die Fertigstellung definierter Leistungsblöcke.





© BKG (2025) dl-de/by-2-0, Datenquellen:
https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_topplusopen.html

Vorgesehener Zeitplan	
Ende 2025	Vorarbeiten, z.B. Herstellung der Baustraßen und Schutzgerüste im Bereich der Bahnlinie
2026	Beginn des Abbruchs des Teilbauwerks der Richtungsfahrbahn Ulm mit anschließendem Neubau. Umlegung des Verkehrs auf die Richtungsfahrbahn Fulda mit einer 4+0 Verkehrsführung..
2030	Beginn des Abbruchs des Teilbauwerks der Richtungsfahrbahn Fulda mit anschließendem Neubau. Umlegung des Verkehrs auf das neu erstellte Teilbauwerk der Richtungsfahrbahn Ulm mit einer 4+0 Verkehrsführung.
Anfang 2034	Bauende



Projektdaten	
Stützweiten (Meter)	112+136+151+170+207+148,5
Baulänge	924,5 Meter
Breite zwischen Geländern	31 Meter
Höhe über Gelände	54 Meter
Konstruktionshöhe	ca. 5,8 bis 8,3 Meter
Überbau	- Mehrfeldbrücke - Stahlverbund-Hohlkasten - Ortbetonfahrbahnplatte
Bauweise	- Herstellung der Stahlkonstruktion im Taktschiebeverfahren - Betonage der Fahrbahnplatte auf geschlossenes Deckblech
Kosten/Kostenträger	ca. 394 Millionen Euro / Bundesrepublik Deutschland



3D Visualisierung des Neubaus der Mainbrücke Marktbreit

Kontakt

**Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Nordbayern
Flaschenhofstraße 55**

**Telefon +49 911 4621-01
presse.nordbayern@autobahn.de
www.autobahn.de/nordbayern**

Fotos:

Hajo Dietz - Nürnberg Luftbild

Visualisierung: Leonhardt, Andrä und Partner; gmp International GmbH

Stand: Februar 2026