

# Zahlen & Fakten



- Baubeginn: Ende Januar 2024
- Länge: 157 m
- Breite: 31,88 m
- Fahrstreifen: 2 pro Fahrtrichtung + Seitenstreifen
- Maximale Höhe: 20 m
- Material: Herstellung des Überbaus in Stahlverbundbauweise
- Gesamtbauphasezeit: weniger als 20 Monate bis zur Inbetriebnahme der neuen Haarbachtalbrücke (inklusive Renaturierung des Haarbachtals ca. 26 Monate)
- Verkehrsfreigabe: 8. September 2025
- Gesamtkosten: 82 Millionen Euro

# Weiterführende Informationen

Projektseite des Ersatzneubaus Haarbachtalbrücke auf [autobahn.de](http://autobahn.de):



Allgemeine Informationen des Bundesministeriums für Verkehr zu Brückenmodernisierungen:



Letzte Bauphase der neuen Haarbachtalbrücke im Sommer 2025

## Kontakt

### Die Autobahn GmbH des Bundes

Niederlassung Rheinland | Außenstelle Euskirchen  
Otto-Lilienthal-Straße 25a  
53879 Euskirchen

E-Mail: [rheinland@autobahn.de](mailto:rheinland@autobahn.de)

[www.autobahn.de](http://www.autobahn.de)

- [facebook.com/DieAutobahnGmbH](https://facebook.com/DieAutobahnGmbH)
- [instagram.com/autobahn\\_bund](https://instagram.com/autobahn_bund)
- [twitter.com/Autobahn\\_Bund](https://twitter.com/Autobahn_Bund)
- [youtube.com/c/DieAutobahn](https://youtube.com/c/DieAutobahn)
- [linkedin.com/company/die-autobahn](https://linkedin.com/company/die-autobahn)

Stand: August 2025

## A544 Ersatzneubau Haarbachtalbrücke



# Warum wurde gebaut?

Die Haarbachtalbrücke wurde 1956 als Verbundbrücke mit einem Tragwerk aus Stahl und einer Fahrbahnplatte aus Beton errichtet. Durch Korrosion wies vor allem die Betonfahrbahnplatte gravierende Schäden auf, die die Tragfähigkeit der Brücke beeinträchtigten. Verursacht wurden die Rissbildung in der Fahrbahnplatte und die Korrosionsschäden an den Spannstählen unter anderem durch den Einsatz von Tausalz gegen Eis- und Schneebildung.

Aufgrund des schlechten Gesamtzustands der Brücke wurde eine Sanierung der Fahrbahnplatte ausgeschlossen. Eine bauliche Verstärkung war aus technischer Sicht ebenfalls nicht möglich. Der Ersatzneubau der Haarbachtalbrücke war daher zwingend notwendig.

## Bauverlauf



Am 15. Januar 2024 wurde die A544 zwischen dem Autobahnkreuz Aachen und der Anschlussstelle Aachen-Europaplatz in beide Fahrtrichtungen voll gesperrt, um das Bestandsbauwerk am 30. Januar 2024 zu sprengen. An gleicher Stelle begann der Bau des Ersatzneubaus. Gleichzeitig wurde auch die in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene kleinere Brücke „Auf der Hüls“ im Streckenzug der A544 neu errichtet, die ebenfalls Schäden aufwies.

Der schnelle Baufortschritt ermöglichte eine Verkehrsfreigabe bereits nach nicht einmal 20 Monaten im September 2025.

Das Umsetzen dieses Großprojekts im Rekordtempo war durch ein Zusammenspiel mehrerer Faktoren möglich:

- Baugeschwindigkeit: Zeitweise arbeiteten rund 120 Mitarbeitende gleichzeitig an der Baustelle
- Funktionale Ausschreibung: Maßgebend für die Baugeschwindigkeit war die funktionale Ausschreibung, bei der neben dem Preis auch das Bauverfahren und vor allem die Bauzeit wesentliche Vertragsparameter sind
- Innovative Verfahren: Durch die funktionale Ausschreibung war es möglich, unter anderem beim Einschub der neuen Brückenelemente im Dezember 2024 ein technisch innovatives Verfahren anzuwenden. Die jeweils 157 Meter langen und rund 1.400 Tonnen schweren Brückenteile wurden beide durch ferngesteuerte Self-Propelled-Modular Transporter (SPMT) auf Fahrbahnhöhe eingeschoben und anschließend über spezielle hydraulische Stapleinheiten in die finale Position gebracht. Ein vorheriges zeitaufwendiges Abbagern des Autobahndammes war dadurch nicht nötig. Mehrere Wochen Bauzeit konnten im Vergleich zum konventionellen Verfahren eingespart werden



Sprengung der Bestandsbrücke am 30. Januar 2024



Ferngesteuerte Self-Propelled Modular Transporter (SPMT) transportieren den ersten Teil der neuen Haarbachtalbrücke im Dezember 2024

- Nachhaltigkeit: Es konnte nachhaltig gearbeitet werden, da unter anderem Abbruchmaterial, Erdmassen und Teile des Asphalt der alten Brücke wiederverwendet werden konnten
- Bauleistungslogistik: Entwicklung eines kreativen Bauleistungslogistikkonzeptes unter Vollsperrung.

Durch das Zusammenspiel dieser Parameter ist es möglich, dass die A544 nach nicht einmal 20 Monaten wieder nutzbar ist – im Vergleich zur ursprünglich vorgesehenen Bauzeit von über vier Jahren ist das mehr als doppelt so schnell.

## Nachlaufende Arbeiten

Nachlaufende Arbeiten des Landschaftsbaus, wie die Renaturierung des Haarbachs, werden im Frühjahr 2026 abgeschlossen sein.

