

06.03.26

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

A. Problem und Ziel

Die Anlage 1 zu § 17e Absatz 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) wurde seit Jahren nicht hinreichend angepasst. Aktuell fehlen wichtige Projekte (insbesondere Autobahnkreuze und Brücken), die zeitkritisch sind. Daher ist die Anlage zu aktualisieren. Gerade vor dem Hintergrund der Planungsbeschleunigung, die sich ebenso im Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode wiederfindet, ist die Überarbeitung dieser Anlage zwingend geboten.

B. Lösung

Eine moderne und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist nicht nur wichtiger Standortfaktor Deutschlands, sondern gewährleistet gesellschaftliche und ökonomische Teilhabe und wirtschaftliche Entwicklung. Zur Sicherung und Modernisierung der Verkehrswege ist eine rasche Umsetzung der erforderlichen Aus- und Neubauprojekte unerlässlich. Für die Bundesfernstraßen enthält der Gesetzentwurf eine Fortschreibung der Vorhabenliste zur erst- und letztinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts in der Anlage 1 zu § 17e Absatz 1 FStrG für Projekte in den Ländern, um eine Planungsbeschleunigung für die enumerativ aufgezählten Projekte herbeizuführen. Diese Liste wurde in der Vergangenheit mehrfach fortgeschrieben (zuletzt mit dem Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 22. Dezember 2023). Mit diesem Gesetzentwurf soll nun bundesweit eine vollständige Aktualisierung der Liste der Anlage 1 im Sinne der Planungsbeschleunigung erfolgen, um unter anderem die Beseitigung bestehender Engpässe im Autobahnnetz schneller umsetzen zu können. Andererseits können

Maßnahmen entfallen bzw. von der Liste genommen werden, da diese Maßnahmen mittlerweile fertiggestellt sind bzw. Baurecht vorliegt.

C. Alternative

Keine.

D. Befristung

Keine.

E. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

F. Erfüllungsaufwand

F.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

F.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

F.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Keiner.

G. Sonstige Kosten

Kosten für die sozialen Sicherungssysteme sowie Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

06.03.26**Gesetzentwurf**
des Bundesrates

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 1062. Sitzung am 6. März 2026 beschlossen, den beige-fügten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 1 des Grundgesetzes beim Deutschen Bundestag einzubringen.

Anlage

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In der Anlage 1 (zu § 17e Absatz 1) wird die Vorhabenliste durch die folgende Vorhabenliste ersetzt:

„Lfd. Nr.“	Bezeichnung
1.	A 1 Blankenheim – Adenau
2.	A 1 Dreieck Hamburg-Südost – Hamburg-Harburg
3.	A 1 Kreuz Bremen – Dreieck Stuhr mit Ersatzneubau der Weserstrombrücke
4.	A 1 Kreuz Kamen – Hamm-Bockum/Werne mit Ersatzneubau der Brücken über die Lippe und den Datteln-Hamm-Kanal
5.	A 1 Kreuz Wuppertal-Nord (A 43)
6.	A 1 Maschener Kreuz

7.	A 1 Westhofener Kreuz (A 45)
8.	A 1 Köln-Niehl – Kreuz Leverkusen
9.	A 2 Kreuz Bottrop (A 31)
10.	A 3 Nittendorf – Sinzing
11.	A 3 Offenbacher Kreuz (A 661)
12.	A 3 Ersatzneubau Brückenbauwerk Lippe und Wesel-Datteln-Kanal mit Anschlussstelle Hünxe
13.	A 3 Kreuz Kaiserberg (A 40) – Kreuz Oberhausen-West mit Ersatzneubau von Brücken
14.	A 3 Kreuz Oberhausen (A 2/A 516) – Dinslaken Süd mit Ersatzneubauten von Brücken
15.	A 3 Leverkusen-Zentrum – Kreuz Leverkusen (A 1)
16.	A 3 Sinzing – Kreuz Regensburg mit Ersatzneubau der Donaubrücke Sinzing
17.	A 3 Wiesbadener Kreuz (A 66)
18.	A 4 Kreuz Köln-Süd (A 555) – Kreuz Köln-Gremberg (A 559) mit Ersatzneubau Rheinbrücke Rodenkirchen
19.	A 4 Dreieck Nossen – Hermsdorf
20.	A 5 Westkreuz Frankfurt (A 648)
21.	A 5 Dreieck Karlsruhe
22.	A 5 Kreuz Bad Homburg (A 661)
23.	A 5 Nordwestkreuz Frankfurt (A 66)
24.	A 6 Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern – Roth
25.	A 6 Saarbrücken-Fechingen – St. Ingbert-West mit Ersatzneubau Talbrücke Fechingen
26.	A 6 Kreuz Frankenthal – Mannheim-Sandhofen mit Ersatzneubau Theodor-Heuss-Rheinbrücke
27.	A 6 Kreuz Mannheim – Schwetzingen/Hockenheim mit Ersatzneubau der Brückenbauwerke

28.	A 6 Kreuz Weinsberg (A 81) – Landesgrenze Baden-Württemberg/Bayern
29.	A 7 Dreieck Schweinfurt/Werneck (A 70) – Kreuz Biebelried (A 3)
30.	A 7 Berkheim – Kreuz Memmingen mit Ersatzneubau der Brücke über die Iller bei Egelsee
31.	A 7 Dreieck Hittistetten – Vöhringen mit Ersatzneubau der Talbrücke Witzighausen
32.	A 8 Mühlhausen – Hohenstadt
33.	A 8 Kreuz München-Süd (A 99) – Bundesgrenze Deutschland/Österreich
34.	A 9 Kreuz Nürnberg – Kreuz Nürnberg Ost
35.	A 10 Ersatzneubau der Brücke über das Mühlenfließ im Abschnitt Rüdersdorf – Erkner
36.	A 10 Erkner – Freienbrink
37.	A 12 Dreieck Spreeau – Frankfurt (Oder)-M
38.	A 14 Leipzig-Ost – Dreieck Parthenaue
39.	A 20 Westerstede (A 28) – Weede
40.	A 26 Drochtersen (A 20) – Dreieck Hamburg-Stillhorn (A 1)
41.	A 27 Ersatzneubau Lesumbrücke
42.	A 27 Ersatzneubauten der Moorbrücke, der Geestebrücke und des Überführungsbauwerks Bremerhaven-Zentrum im Abschnitt Bremerhaven-Geestemünde – Bremerhaven-Überseehäfen
43.	A 33 Bielefeld-Brackwede – Borgholzhausen einschließlich Zubringer Ummeln
44.	A 33 Dreieck Osnabrück-Nord (A 1) – Osnabrück-Belm
45.	A 39 Lüneburg – Wolfsburg
46.	A 40 Kreuz Kaiserberg – Essen-Frohnhausen mit Ersatzneubauten der Brückenbauwerke

47.	A 42 Bottrop-Süd – Kreuz Essen-Nord mit Ersatzneubauten von Brücken über den Schienenweg, die Emscher und den Rhein-Herne-Kanal
48.	A 44 Kreuz Kassel-West – Dreieck Kassel-Süd inklusive Ersatzneubau Bergshäuser Brücke
49.	A 44 Ratingen (A 3) – Velbert
50.	A 44 Dreieck Lossetal – Helsa-Ost
51.	A 45 Hagen (A 46) – Westhofen (A 1)
52.	A 45 Haiger/Burbach – Kreuz Gambach
53.	A 45 Haiger/Burbach – Kreuz Olpe (A 4)
54.	A 45 Kreuz Olpe/Süd (A 4) – Lüdenscheid-Süd
55.	A 45 Lüdenscheid-Süd – Kreuz Hagen (A 46)
56.	A 45 Kreuz Hagen (A 46) – Kreuz Westhofen (A 1)
57.	A 45 w. Dortmund-Süd – Kreuz Dortmund-West (A 40)
58.	A 45 Dortmund-Hafen (o) – Kreuz Dortmund-NW (A 2)
59.	A 45 Siegen-Süd – Siegen mit Ersatzneubau der Siegtalbrücke
60.	A 45 Talbrücke Rahmede im Abschnitt Lüdenscheid – Lüdenscheid-Nord
61.	A 46 Ersatzneubau der Rheinbrücke Düsseldorf-Flehe im Abschnitt Neuss-Uedesheim – Düsseldorf-Bilk
62.	A 46 Westring – Kreuz Sonnborn (L 418)
63.	A 48 Ersatzneubau der Rheinbrücke Bendorf im Abschnitt Kreuz Koblenz-Nord – Bendorf/Neuwied
64.	A 52 Kreuz Breitscheid – Essen-Rüttenscheid mit Ersatzneubau Ruhrtalbrücke Mintard
65.	A 52 Kreuz Mönchengladbach (A 61) – Kreuz Neersen (A 44)
66.	A 57 Kreuz Köln-Nord (A 1) – Kreuz Moers (A 40)

67.	A 59 Kreuz Duisburg (A 40) – Duisburg-Marxloh mit Ersatzneubau der Berliner Brücke, des Brückenzugs Gartsträuch und des Brückenzugs Meiderich
68.	A 60 Ersatzneubau Rheinbrücke Weisenau im Abschnitt Mainz-Innenstadt/Mainz-Laubenheim – Ginsheim-Gustavsburg
69.	A 61 Ersatzneubau der Moseltalbrücke im Abschnitt Koblenz-Metternich und Koblenz/Dieblich
70.	A 61 Kreuz Frankenthal (A 6) – Landesgrenze Rheinland-Pfalz – Baden-Württemberg einschließlich Ersatzneubau der Rheinbrücke Speyer
71.	A 61 Ersatzneubau der Talbrücke Pfeddersheim im Abschnitt Worms/Mörstadt – Worms
72.	A 64 (ehem. B 52) Ersatzneubau der Moselbrücke Ehrang im Abschnitt Trier-Ehrang – Trier
73.	A 66 Kreuz Wiesbaden-Schierstein – Kreuz Wiesbaden
74.	A 81 Ersatzneubau der Brücken im Abschnitt Neuenstadt (Kocher) – Kreuz Weinsberg
75.	A 94 Kreuz München-Ost – Pocking
76.	A 99 Dreieck München-Süd-West (A 96) – Kreuz München-Süd (A 8)
77.	A 100 Dreieck Neukölln (A 113) – Storkower Straße
78.	A 100 Dreieck Charlottenburg (A 111) bis einschließlich Dreieck Funkturm (A 115) einschließlich Ersatzneubau von Brücken u. a. Rudolf-Wissell-Brücke
79.	A 111 Stolpe – Dreieck Charlottenburg (A 100)
80.	A 255 Ersatzneubauten von Brücken im Abschnitt Hamburg-Veddel – Dreieck Norderelbe (A 1)
81.	A 445 Werl-Nord – Hamm-Rhynern (A 2)
82.	A 553 Kreuz Köln-Godorf (A 555) – Dreieck Köln-Lind (A 59)
83.	A 565 Kreuz Bonn-Nord (A 565) – Dreieck Bonn-Nordost (A 59) mit Ersatzneubau der Rheinbrücke Bonn-Nord

84.	A 565 Bonn-Poppelsdorf – Kreuz Bonn-Nord (A 555) mit Ersatzneubau des Tausendfüßlers
85.	A 643 Dreieck Mainz (A 60) – Mainz-Mombach
86.	A 671 Ersatzneubau der Mainbrücke Hochheim im Abschnitt Hochheim-Süd – Gustavsburg
87.	B 1 Ersatzneubau Rheinbrücke Josef-Kardinal-Frings Düsseldorf
88.	B 3 Ersatzneubau der Köhlbrandquerung
89.	B 6 OU Bruckdorf
90.	B 6 OU Gröbers
91.	B 6 OU Großkugel
92.	B 6 Ersatzneubau Stephanibrücke
93.	B 7 Altenburg (B 93) – Landesgrenze Freistaat Thüringen/Freistaat Sachsen
94.	B 7 Ersatzneubau Düsseldorf – Heerdt
95.	B 7 Verlegung nördlich Frohburg (Landesgrenze Freistaat Thüringen/Freistaat Sachsen – nördlich Frohburg)
96.	B 8 Ersatzneubau Lippebrücke Wesel
97.	B 9 Ersatzneubauten der Anteltalbrücke und der Namedybrücke bei Andernach
98.	B 10 Ersatzneubau der Hochstraße Maxau
99.	B 10 Giengen/Ost – Geislingen/Ost
100.	B 12 Kempten (A 7) – Marktoberdorf (B 472)
101.	B 12 Marktoberdorf (B 472) – Jengen/Kaufbeuren (A 96)
102.	B 15 O-OU Landshut (A 92 – B 299)
103.	B 16 St 2043 – B 13
104.	B 16 zwischen B 13 und A 9
105.	B 19 OU Meiningen
106.	B 19 OU Wasungen

107.	B 20 Straubing (A 3) – Cham (B 85)
108.	B 20 Cham-Süd – Chameregg (B 85)
109.	B 20 Straubing (A 3) – Landau (A 92)
110.	B 27 Schindhaubasistunnel
111.	B 44 Ersatzneubau der Brücken am Guiliniknoten Ludwigshafen
112.	B 51 Ersatzneubau Brücke Mersmannstiege Münster
113.	B 54 Ersatzneubau Am Rombergpark Dortmund
114.	B 54 Ersatzneubau Talbrücke Ronnewinkel Olpe
115.	B 62 Ersatzneubau Talbrücke Achenbach
116.	B 64 Ersatzneubau Talbrücke Krumme Grund Paderborn
117.	B 67 Ersatzneubau Rheinbrücke Rees
118.	B 68 Ersatzneubau Talbrücke Sauerbachtal Lichtenau
119.	B 71n, A 14 bis Haldensleben, 2. Planungsabschnitt OU Vahldorf
120.	B 85 Altenkreith – Wetterfeld
121.	B 85/B 88 Schwarza Saalfeld und OU Schwarza Süd
122.	B 87 OU Weißenfels
123.	B 87 OU Naumburg – Wethau
124.	B 101 OU Elsterwerda
125.	B 112 OU Neuzelle und OU Eisenhüttenstadt
126.	B 167 OU Finowfurt und OU Eberswalde (L 220 bis B 167)
127.	B 169 Döbeln-Nord – Salbitz
128.	B 169 OU Klein Oßnig und OU Annahof/Klein Gaglow
129.	B 169 OU Plessa
130.	B 174/B 107 Reitzenhain – Chemnitz-Ost (Südverbund)
131.	B 178 Nostitz – A 4 (Weißenberg)

132.	B 181 Neu- und Ausbau westlich Leipzig (A 9 bis Stadtgrenze Leipzig)
133.	B 187 N-OU Wittenberg
134.	B 187 OU Coswig – Griebö
135.	B 207 (E 47) Fehmarnsundquerung
136.	B 220 Ersatzneubau Rheinbrücke Emmerich (einschließlich Vorlandbrücke)
137.	B 221 OU Scherpenseel
138.	B 221 OU Unterbruch
139.	B 224 Ersatzneubau Emscherbrücken/Rhein-Herne-Kanal Essen
140.	B 224 Ersatzneubau Lippebrücke Dorsten
141.	B 236 Ersatzneubauten Erhaltungsentwurf TA 4+5 Dortmund
142.	B 236 Ersatzneubau Talbrücke Iserlohn-Oestrich
143.	B 256 Ersatzneubauten der Talbrücke Lehwiese und der Talbrücke Erbach bei Altenkirchen
144.	B 269 OU Saarlouis – Fraulautern
145.	B 288 Ersatzneubau Rheinbrücke Krefeld/Uerdingen
146.	B 327 Ersatzneubau der Hochstraße Horchheim
147.	B 402/B 213/B 72 (E 233) Meppen (A 31) – Cloppenburg (A 1)
148.	B 405 Ersatzneubau der Fraulauterner Brücke
149.	E 47 Feste Fehmarnbeltquerung (Puttgarden – Grenze der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone)“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung:

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung

Ziel ist die weitere Beschleunigung und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren von Verkehrsinfrastrukturprojekten.

II. Wesentlicher Inhalt

Die Anlage 1 zu § 17e Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), in der die Bundesfernstraßenprojekte aufgeführt werden, für die das Bundesverwaltungsgericht erst- und letztinstanzlich zuständig ist, ist zu aktualisieren, um die entsprechenden Projekte im Sinne der Planungsbeschleunigung zu priorisieren. Die in der Anlage aufgeführten Projekte in den Ländern müssen neu aufgenommen werden. Projekte, die fertiggestellt sind, können aus der Liste entfernt werden.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die vorgesehene Regelung trägt zur Vereinfachung, Straffung und Optimierung von Verwaltungsverfahren bei.

2. Nachhaltigkeit

Das Gesetz entspricht den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die der Umsetzung der UN-Agenda 2023 für nachhaltige Entwicklung dient.

Nach Überprüfung der Indikatoren und Prinzipien für nachhaltige Entwicklung trägt das Regelungsvorhaben insbesondere zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 9.1 bei, nämlich eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufzubauen, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen, und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle zu legen. Denn die zügige Realisierung von Brückenersatzneubauten fördert ein hochwertiges und nachhaltiges Infrastrukturangebot.

3. Haushaltsaufgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

4. Erfüllungsaufwand

Für die Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Für die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Für Bundesbehörden entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Auf der Ebene der Länder entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Für die Kommunen entsteht kein Erfüllungsaufwand.

5. Weitere Kosten

Kosten für die sozialen Sicherungssysteme sowie Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die Prüfung des Gesetzes im Hinblick auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse der Menschen hat ergeben, dass die Regelungen zu deren Verbesserung bei-

tragen. Durch die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Bereich der Bundesfernstraßen wird die Bereitstellung einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur gestärkt.

Das Gesetz hat keine erkennbaren gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Grundsätzlich sind Frauen und Männer von den Vorschriften des Gesetzes in gleicher Weise betroffen. Auch demografische Auswirkungen sind nicht erkennbar. Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher sind nicht zu erwarten.

VII. Befristung; Evaluierung

Das Gesetz gilt unbefristet. Eine Evaluierung erfolgt acht Jahre nach deren Inkrafttreten. Eine frühere Evaluierung ist angesichts der langen Planungsvorläufe nicht zweckdienlich.

Im Zentrum der Evaluierung wird die Frage stehen, inwieweit mit den Regelungen die betreffenden Genehmigungsverfahren beschleunigt werden konnten. Dies soll sowohl anhand von quantitativen Kriterien (z. B. durch den Vergleich von Zeiträumen im Genehmigungsprozess vor und nach Inkrafttreten der Regelungen) sowie qualitativen Kriterien (z. B. Erfahrungsberichte) ermittelt werden. Als Datengrundlagen kommen hierfür u. a. Erhebungen durch Genehmigungsbehörden sowie Vorhabenträger in Betracht.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes):

Die Vorhabenliste in der Anlage 1 (zu § 17e Absatz 1 FStrG) wird aufgrund des fortgeschrittenen Planungs- und Realisierungsstandes der Projekte aktualisiert.

Im Einzelnen:

Zu Nummer 1: A 1 Blankenheim – Adenau

Die Angabe bei der bisherigen laufenden Nummer 6 kann aktualisiert werden, da für den Abschnitt der A 1 zwischen Kelberg und Adenau inzwischen vollziehbares Baurecht vorliegt und dieser von der neuen laufenden Nummer 1 umfasst wird.

Zu Nummer 3: A 1 Kreuz Bremen – Dreieck Stuhr mit Ersatzneubau der Weserstrombrücke

Die Maßnahme wird im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Kategorie „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ geführt. Die A 1 ist für den Wirtschaftsverkehr und für den touristischen Verkehr die wichtigste Verbindung zwischen West- und Norddeutschland. Als Teil der Europastraße E 37 verbindet sie die skandinavischen Länder mit den Ballungsgebieten in Nordrhein-Westfalen (Ruhrgebiet). Der Streckenabschnitt hat hohe Bedeutung für die Hinterlandanbindung der deutschen Häfen.

Zu Nummer 10: A 3 Nittendorf – Sinzing

Die Maßnahme ist hinzuzufügen, da das Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung“ eingestuft ist. Aufgrund der dynamischen Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Regensburg treten regelmäßig kapazitätsbedingte Behinderungen des Straßenverkehrs auf. Mit dem Ausbau wird eine ausreichende Leistungsfähigkeit der A 3 wiederhergestellt und damit Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss verbessert werden.

Zu Nummer 11: A 3 Offenbacher Kreuz (A 661)

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung“ eingestuft. Der Umbau des Kreuzes muss schnellstmöglich erfolgen, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu beseitigen (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG). Mit dem Umbau des Autobahnkreuzes wird eine deutliche Verbesserung im Verkehrsfluss auf den Autobahnen A 3 und A 661 erreicht.

Zu Nummer 20: A 5 Westkreuz Frankfurt (A 648)

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung“ eingestuft. Der Umbau des Kreuzes muss schnellstmöglich erfolgen, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu beseitigen (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG). Mit dem Umbau des Autobahnkreuzes wird eine deutliche Verbesserung im Verkehrsfluss auf den Autobahnen A 5 und A 648 erreicht.

Zu Nummer 22: A 5 Kreuz Bad Homburg (A 661)

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung“ eingestuft. Der Umbau des Kreuzes muss schnellstmöglich erfolgen, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu beseitigen (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG). Mit dem Umbau des Autobahnkreuzes wird eine deutliche Verbesserung im Verkehrsfluss auf den Autobahnen A 5 und A 661 erreicht.

Zu Nummer 23: A 5 Nordwestkreuz Frankfurt (A 66)

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung“ eingestuft. Der Umbau des Kreuzes muss schnellstmöglich erfolgen, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu beseitigen (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG). Mit dem Umbau des Autobahnkreuzes wird eine deutliche Verbesserung im Verkehrsfluss auf den Autobahnen A 5 und A 66 erreicht.

Zu Nummer 24: A 6 Landesgrenze Baden-Württemberg/ Bayern – Roth

Die Maßnahme ist hinzuzufügen, da sie im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ bzw. im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft ist. Mit dem Ausbau wird insbesondere der herausragenden Bedeutung als Europastraße E 50 für den grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Osteuropa und dem überdurchschnittlichen Lkw-Anteil Rechnung getragen. Zudem wird eine ausreichende Leistungsfähigkeit der A 6 wieder hergestellt und damit Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss verbessert.

Zu Nummer 29: A 7 Dreieck Schweinfurt/Werneck (A 70) – Kreuz Biebelried (A 3)

Die Maßnahme ist hinzuzufügen, da sie im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft ist und das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt „Südlich Anschlussstelle Würzburg/Estenfeld – Autobahnkreuz Biebelried“ eingeleitet wurde. In der Engpassanalyse ist der Abschnitt

als Abschnitt mit „häufiger, kapazitätsabhängiger Stauwahrscheinlichkeit“ eingestuft. Mit dem Ausbau wird eine ausreichende Leistungsfähigkeit der A 7 wieder hergestellt und damit die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss verbessert.

Zu Nummer 34: A 9 Kreuz Nürnberg – Kreuz Nürnberg-Ost

Die Maßnahme ist hinzuzufügen, da sie im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ und in der Engpassanalyse der Abschnitt als Abschnitt mit „häufiger, kapazitätsabhängiger Stauwahrscheinlichkeit“ eingestuft ist. Mit dem Ausbau wird eine ausreichende Leistungsfähigkeit der A 9 wieder hergestellt und damit die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss verbessert.

Zu Nummer 37: A 12 Dreieck Spreeau – Frankfurt (Oder)-M

Aus Sicht des Landes Brandenburg ist aufgrund der aktuellen Straßenverkehrsprognose und der zusätzlichen Verkehre durch Tesla ein sechsstreifiger Ausbau dringend geboten, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und die Verlagerung des Verkehrs in das nachgeordnete Netz zu vermeiden.

Beschluss des Bundesrates zum Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (vgl. Drucksache 547/23) vom 24. November 2023:

"Eine Beschleunigung der Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich ist notwendig und wird begrüßt. Bei der Definition von Maßnahmen im überragenden öffentlichen Interesse besteht allerdings eine geografische Unausgewogenheit. So wird die transeuropäische Dimension der Verkehrsinfrastruktur nicht ausreichend abgebildet. Die engere infrastrukturelle Verzahnung mit Mittel- und Osteuropa hat eine überregionale europäische Bedeutung. Im Vergleich zu den grenzüberschreitenden Verbindungen in Richtung Westeuropa besteht sowohl im Hinblick auf die Schienenverbindungen, aber auch auf die Straßenverbindungen in Richtung Mittel- und Osteuropa weiterhin hoher Handlungsbedarf. Diese Verbindungen sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan systematisch unterbewertet. Ein darauf fußender Ausschluss bei der Einstufung als Projekte von überragendem öffentlichem Interesse ist nicht sachgerecht. Für Brandenburg betrifft das insbesondere die Projekte 15 (A 12: AD Spreeau (A 10) – Bundesgrenze Deutschland/Polen (-Poznan)). [...] Der sechsstreifige Ausbau der BAB 12 / E 30 als wichtigste Straßenverbindung zwischen West- und Osteuropa ist unerlässlich. Ohne einen zeitnahen Ausbau der BAB 12 droht dieser Streckenabschnitt zu einem eklatanten Engpass im europäischen Straßennetz zu werden. Der sechsstreifige Ausbau der BAB 12 ist im aktuellen Be-

darfsplan für die Bundesfernstraßen im weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten. Diese Einordnung erfolgte auf der Grundlage der zum Aufstellungszeitpunkt des Bedarfsplans voraussehbaren wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen, das heißt ohne die Ansiedlung von Tesla mit bereits heute mehr als 10 000 Beschäftigten sowie den notwendigen Zulieferungen für derzeit circa 250 000 Pkw pro Jahr sowie deren Auslieferungen. [...] Damit hat die Tesla-Ansiedlung in Grünheide in Ostbrandenburg zu einer hohen Flächennachfrage geführt und weitere Ansiedlungen von Zulieferern und Dienstleistern werden erwartet. Der sechsstreifige Ausbau der A 12 ist dabei eine Grundlage für das Funktionieren der Infrastruktur in der Region.“

Zu Nummer 41: A 27 Ersatzneubau Lesumbrücke

Eine beschleunigte Umsetzung der Maßnahme ist auf Grund der Bedeutung der A 27 für die Hafenhinterlandanbindung der deutschen Häfen insbesondere in Bremerhaven und Cuxhaven von hoher Wichtigkeit.

Zu Nummer 48: A 44 Kreuz Kassel-West – Dreieck Kassel-Süd inklusive Ersatzneubau Berghäuser Brücke

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft und das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet. Der sechsstreifige Ausbau der A 44 in diesem Abschnitt ist zur Beseitigung von Verkehrsengpässen in Folge der Freigabe der A 49 dringend erforderlich. Innerhalb dieses Abschnitts liegt zudem die Berghäuser Brücke, deren Restnutzungsdauer bis zum Jahr 2028 geschätzt wird. Der Ersatzneubau muss schnellstmöglich errichtet werden, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG).

Zu Nummer 52: A 45 Haiger/Burbach – Kreuz Gambach

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung“ eingestuft. Die Brückenbauwerke innerhalb dieses Autobahnabschnittes müssen zwingend erneuert werden, da die Restnutzungsdauern in den nächsten Jahren ablaufen. Die Ersatzneubauten müssen schnellstmöglich errichtet werden, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu vermeiden (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG). Durch die Erweiterung des Abschnitts kann die bisherige laufende Nummer 41, welche in dem o. g. Streckenabschnitt enthalten ist, entfallen.

Zu Nummer 53: A 45 Haiger/Burbach – Kreuz Olpe (A 4)

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Auf dem nordrhein-westfälischen Abschnitt der A 45 zwischen der Landesgrenze zu Hessen und Dortmund gibt es 127 Brücken, davon 36 Großbrücken mit einer Spannweite von über 100 Metern. Das Baurecht für diese Brücken wird in der Regel über zusammenhängende Ausbauabschnitte geschaffen werden. Für diese soll zur Vermeidung weiterer schwerwiegender Verkehrsengpässe – die Rahmedetalbrücke im Zuge der A 45 dient hier als mahnendes Beispiel – die sich durch die Aufnahme in Anlage 1 eröffnende Möglichkeit zur Beschleunigung genutzt werden.

Zu Nummer 54: A 45 Kreuz Olpe/Süd (A 4) – Lüdenscheid-Süd

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Auf dem nordrhein-westfälischen Abschnitt der A 45 zwischen der Landesgrenze zu Hessen und Dortmund gibt es 127 Brücken, davon 36 Großbrücken mit einer Spannweite von über 100 Metern. Das Baurecht für diese Brücken wird in der Regel über zusammenhängende Ausbauabschnitte geschaffen werden. Für diese soll zur Vermeidung weiterer schwerwiegender Verkehrsengpässe – die Rahmedetalbrücke im Zuge der A 45 dient hier als mahnendes Beispiel – die sich durch die Aufnahme in Anlage 1 eröffnende Möglichkeit zur Beschleunigung genutzt werden.

Zu Nummer 55: A 45 Lüdenscheid-Süd – Kreuz Hagen (A 46)

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung“ eingestuft. Auf dem nordrhein-westfälischen Abschnitt der A 45 zwischen der Landesgrenze zu Hessen und Dortmund gibt es 127 Brücken, davon 36 Großbrücken mit einer Spannweite von über 100 Metern. Das Baurecht für diese Brücken wird in der Regel über zusammenhängende Ausbauabschnitte geschaffen werden. Für diese soll zur Vermeidung weiterer schwerwiegender Verkehrsengpässe – die Rahmedetalbrücke im Zuge der A 45 dient hier als mahnendes Beispiel – die sich durch die Aufnahme in Anlage 1 eröffnende Möglichkeit zur Beschleunigung genutzt werden.

Zu Nummer 56: A 45 Kreuz Hagen (A 46) – Kreuz Westhofen (A 1)

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Kategorie „Fest disponiert-Engpassbeseitigung“ eingestuft. Auf dem nordrhein-westfälischen Abschnitt der A 45 zwischen der Landesgrenze zu Hessen und Dortmund gibt es

127 Brücken, davon 36 Großbrücken mit einer Spannweite von über 100 Metern. Das Baurecht für diese Brücken wird in der Regel über zusammenhängende Ausbauabschnitte geschaffen werden. Für diese soll zur Vermeidung weiterer schwerwiegender Verkehrsengpässe – die Rahmedetalbrücke im Zuge der A 45 dient hier als mahnendes Beispiel – die sich durch die Aufnahme in Anlage 1 eröffnende Möglichkeit zur Beschleunigung genutzt werden.

Zu Nummer 57: A 45 w. Dortmund-Süd – Kreuz Dortmund-West (A 40)

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft. Auf dem nordrhein-westfälischen Abschnitt der A 45 zwischen der Landesgrenze zu Hessen und Dortmund gibt es 127 Brücken, davon 36 Großbrücken mit einer Spannweite von über 100 Metern. Das Baurecht für diese Brücken wird in der Regel über zusammenhängende Ausbauabschnitte geschaffen werden. Für diese soll zur Vermeidung weiterer schwerwiegender Verkehrsengpässe – die Rahmedetalbrücke im Zuge der A 45 dient hier als mahnendes Beispiel – die sich durch die Aufnahme in Anlage 1 eröffnende Möglichkeit zur Beschleunigung genutzt werden.

Zu Nummer 58: A 45 Dortmund-Hafen (o) – Kreuz Dortmund-NW (A 2)

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung“ eingestuft. Auf dem nordrhein-westfälischen Abschnitt der A 45 zwischen der Landesgrenze zu Hessen und Dortmund gibt es 127 Brücken, davon 36 Großbrücken mit einer Spannweite von über 100 Metern. Das Baurecht für diese Brücken wird in der Regel über zusammenhängende Ausbauabschnitte geschaffen werden. Für diese soll zur Vermeidung weiterer schwerwiegender Verkehrsengpässe – die Rahmedetalbrücke im Zuge der A 45 dient hier als mahnendes Beispiel – die sich durch die Aufnahme in Anlage 1 eröffnende Möglichkeit zur Beschleunigung genutzt werden.

Zu Nummer 69: A 61 Ersatzneubau der Moseltalbrücke im Abschnitt Koblenz-Metternich und Koblenz/Dieblich

Zahlreiche Brückenbauwerke sind in die Jahre gekommen und nicht auf die heutigen Verkehrsbelastungen ausgerichtet. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen und die Sicherstellung der militärischen Mobilität schafft neue Herausforderungen. Eine objektbezogene Prognose der Schadensentwicklung mit darauf basierenden Mindestrestnutzungszeiten ist bei bestimmten Brückenbauwerken im Zuge von Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz nicht mehr belastbar möglich. Daher können auch kurzfristig massive Einschrän-

kungen nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die Bauwerke, bei denen bereits Notverstärkungen vorgesehen oder erfolgt sind. Die möglichen Einschränkungen würden die Umleitung hoher Verkehrsmengen – mit teilweise großen Umwegen – mit sich bringen. Die Aufnahme dieser Projekte in Rheinland-Pfalz in die Anlage 1 ist daher erforderlich, um bestehende Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden, gerade auch im Hinblick auf die Bedürfnisse der zahlreichen Militärstützpunkte in Rheinland-Pfalz.

Zu Nummer 75: A 94 Kreuz München-Ost – Pocking

Die Maßnahme ist hinzuzufügen, da das Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft ist. Der Lückenschluss zur A 3 muss schnellstmöglich erfolgen, um die verkehrliche Anbindung des Chemiedreiecks sowie Südostbayerns und Österreichs sicherzustellen.

Zu Nummer 87: B 1 Ersatzneubau Rheinbrücke Josef-Kardinal-Frings Düsseldorf

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 88: B 3 Ersatzneubau der Köhlbrandquerung

Die derzeitige Köhlbrandbrücke ist Bestandteil der Bundesstraße B 3 und bedient in hohem Maße überregionale Verkehre. Die Bestandsbrücke ist baulich stark beansprucht und muss zwingend ersetzt werden. Der Ersatzneubau wird die Funktionsfähigkeit des Hamburger Hafens erhalten und diesen leistungsfähig an das überregionale und transeuropäische Straßennetz sowie das Hinterland anbinden. Der Streckenabschnitt liegt in der Baulast der Freien und Hansestadt Hamburg. Wegen der überragenden Bedeutung für ganz Deutschland hat der Bund seine Absicht erklärt,

das Vorhaben anteilig zu finanzieren, was die überregionale Bedeutung und den dringlichen Realisierungsbedarf unterstreicht.

Zu Nummer 92: B 6 Ersatzneubau Stephanibrücke

Eine beschleunigte Umsetzung der Maßnahme „B 6 Ersatzneubau Stephanibrücke“ ist auf Grund der begrenzten Anzahl von leistungsfähigen Weserquerungen in Norddeutschland von hoher Wichtigkeit.

Zu Nummer 94: B 7 Ersatzneubau Düsseldorf – Heerdt

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 96: B 8 Ersatzneubau Lippebrücke Wesel

Das Bauwerk ist Teil einer Bedarfsplanmaßnahme in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“. Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 97: B 9: Ersatzneubauten der Anteltalbrücke und der Namedybrücke bei Andernach

Zahlreiche Brückenbauwerke sind in die Jahre gekommen und nicht auf die heutigen Verkehrsbelastungen ausgerichtet. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen und die Sicherstellung der militärischen Mobilität schafft neue Herausforderungen. Eine objektbezogene Prognose der Schadensentwicklung mit darauf basierenden Mindestrestnutzungszeiten ist bei bestimmten Brückenbauwerken im Zuge von Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz nicht mehr belastbar möglich. Daher können auch kurzfristig massive Einschränkungen nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die Bauwerke, bei denen bereits Notverstärkungen vorgesehen oder erfolgt sind. Die möglichen Einschränkungen würden die Umleitung hoher Verkehrsmengen – mit teilweise großen Umwegen – mit sich bringen. Die Aufnahme dieser Projekte in Rheinland-Pfalz in die Anlage 1 ist daher erforderlich, um bestehende Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden, gerade auch im Hinblick auf die Bedürfnisse der zahlreichen Militärstützpunkte in Rheinland-Pfalz.

Zu Nummer 98: B 10 Ersatzneubau der Hochstraße Maxau

Zahlreiche Brückenbauwerke sind in die Jahre gekommen und nicht auf die heutigen Verkehrsbelastungen ausgerichtet. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen und die Sicherstellung der militärischen Mobilität schafft neue Herausforderungen. Eine objektbezogene Prognose der Schadensentwicklung mit darauf basierenden Mindestrestnutzungszeiten ist bei bestimmten Brückenbauwerken im Zuge von Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz nicht mehr belastbar möglich. Daher können auch kurzfristig massive Einschränkungen nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die Bauwerke, bei denen bereits Notverstärkungen vorgesehen oder erfolgt sind. Die möglichen Einschränkungen würden die Umleitung hoher Verkehrsmengen – mit teilweise großen Umwegen – mit sich bringen. Die Aufnahme dieser Projekte in Rheinland-Pfalz in die Anlage 1 ist daher erforderlich, um bestehende Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden, gerade auch im Hinblick auf die Bedürfnisse der zahlreichen Militärstützpunkte in Rheinland-Pfalz.

Zu Nummer 99: B 10 Giengen/Ost – Geislingen/Ost

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen unterschiedlich eingestuft. Derzeit werden die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Der Neubau ist zur Beseitigung von Verkehrsengpässen und zur Entlastung der Ortsdurchfahrten dringend erforderlich. Es handelt sich um eine wichtige Verkehrsachse.

Zu Nummer 100 und Nummer 101: B 12 Kempten (A 7) – Marktoberdorf (B 472) und B 12 Marktoberdorf (B 472) – Jengen/Kaufbeuren (A 96)

Die Maßnahmen sind hinzuzufügen, da die Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft sind und in einem Teilabschnitt bereits ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt. Der vierstreifige Ausbau zwischen Kempten und Buchloe ist zur Steigerung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit der B 12 dringend erforderlich.

Zu Nummer 102: B 15 O-OU Landshut (A 92 – B 299)

Die Maßnahme ist hinzuzufügen, da das Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft ist. Die Umfahrung von Landshut stellt eine verkehrlich wichtige Weiterführung der B 15 im Bereich der bereits baulich fertiggestellten Grundwasserwanne im Knotenpunkt mit der A 92 dar.

Zu Nummer 103 und Nummer 104: B 16 St 2043 – B 13 und B 16 zwischen B 13 und A 9

Die Maßnahmen sind hinzuzufügen, da die Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft sind. Der vierstreifige Ausbau zwischen der A 9 bei Manching und Neuburg a. d. Donau ist zwingend erforderlich, um den verkehrlichen Anforderungen der wichtigen bayerischen West-Ost-Achse gerecht zu werden.

Zu Nummer 106: B 19 OU Wasungen

Das Vorhaben ist hinzuzufügen, da es im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingeordnet ist. Der Neubau stellt einen Lückenschluss zwischen der B 19 im Norden Richtung Eisenach und der B 19 im Süden Richtung Meiningen her. Gemeinsam mit der OU Meiningen (Nummer 74 der Anlage 1) hat die OU Wasungen eine Schlüsselfunktion für die effektive verkehrliche Wirksamkeit der bereits gebauten OU, für einen leistungsfähigen Anschluss der Region an die Bundesautobahn A 71 und einen einheitlich sicheren, ortsdurchfahrtsfreien Ausbaustandard der B 19.

Zu Nummer 107 und Nummer 108: B 20 Straubing (A 3) – Cham (B 85) und B 20 Cham-Süd – Chameregg (B 85)

Die Maßnahmen sind hinzuzufügen, da sie im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ bzw. im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft sind. Die B 20 ist eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung für den ostbayerischen Raum, deren Ausbau aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit zwingend erforderlich ist. Zudem soll eine großräumige Umfahrung der hochbelasteten A 93 in Regensburg geschaffen werden.

Zu Nummer 109: B 20 Straubing (A 3) – Landau (A 92)

Die Maßnahme ist hinzuzufügen, da das Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft ist. Die B 20 ist eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung für den ostbayerischen Raum, deren Ausbau aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit zwingend erforderlich ist.

Zu Nummer 110: B 27 Schindhaubasistunnel

Das Vorhaben ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft und das Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet. Der zweibahnige Neubau ist zur Beseitigung von Verkehrsengpässen und zur Entlastung der Ortsdurchfahrt von Tübingen dringend erforderlich. Es handelt sich um eine wichtige Verkehrsachse.

Zu Nummer 111: B 44 Ersatzneubau der Brücken am Guiliniknoten Ludwigshafen

Zahlreiche Brückenbauwerke sind in die Jahre gekommen und nicht auf die heutigen Verkehrsbelastungen ausgerichtet. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen und die Sicherstellung der militärischen Mobilität schafft neue Herausforderungen. Eine objektbezogene Prognose der Schadensentwicklung mit darauf basierenden Mindestrestnutzungszeiten ist bei bestimmten Brückenbauwerken im Zuge von Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz nicht mehr belastbar möglich. Daher können auch kurzfristig massive Einschränkungen nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die Bauwerke, bei denen bereits Notverstärkungen vorgesehen oder erfolgt sind. Die möglichen Einschränkungen würden die Umleitung hoher Verkehrsmengen – mit teilweise großen Umwegen – mit sich bringen. Die Aufnahme dieser Projekte in Rheinland-Pfalz in die Anlage 1 ist daher erforderlich, um bestehende Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden, gerade auch im Hinblick auf die Bedürfnisse der zahlreichen Militärstützpunkte in Rheinland-Pfalz.

Zu Nummer 112: B 51 Ersatzneubau Brücke Mersmannstiege Münster

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 113: B 54 Ersatzneubau Am Rombergpark Dortmund

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 114: B 54 Ersatzneubau Talbrücke Ronnewinkel Olpe

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor

diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 115: B 62 Ersatzneubau Talbrücke Achenbach

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 116: B 64 Ersatzneubau Talbrücke Krumme Grund Paderborn

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 117: B 67 Ersatzneubau Rheinbrücke Rees

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 118: B 68 Ersatzneubau Talbrücke Sauerbachtal Lichtenau

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 119: B 71n, A 14 bis Haldensleben, 2. Planungsabschnitt (PA) OU Vahldorf

Die Maßnahme ist hinzuzufügen, da das Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft ist und das Planfeststellungsverfahren in Kürze eingeleitet werden soll. Die B 71n ist Bestandteil der Gesamtnetzkonzeption VUNO (Verkehrsuntersuchung Nordost). Diese sieht neben der Verlängerung der Bundesautobahnen A 14 (Magdeburg – Wittenberge – Schwerin) und

A 39 (Wolfsburg – Lüneburg) den Aus- bzw. Neubau leistungsfähiger Bundesstraßen in Ost-West- bzw. Nordost-Südwest-Relation vor und dient damit der Verbesserung der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 FStrG). Der Gesamtverkehrszug B 71/B 71n Uelzen (NI) – Gardelegen – Haldensleben – Magdeburg (ST) wird durch den Neubau der B 71n Haldensleben – A 14 (1. PA OU Wedringen bereits realisiert) leistungsfähiger und verkehrssicherer und trägt dem mit der großen Zahl an Gewerbeansiedlungen in Haldensleben verbundenen sehr hohen Anteil an Schwerverkehr Rechnung. Mit der Fertigstellung der im Bau befindlichen A 14 im Abschnitt von der vorhandenen Anschlussstelle (AS) Dahlenwarleben – AS Wolmirstedt/B 189 einschließlich der ausschließlich für die B 71n vorgesehenen AS Haldensleben (voraussichtlich im Jahr 2029) entstünde ohne die schnellstmögliche Realisierung des 2. PA OU Vahldorf ein schwerwiegender Verkehrsengpass (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG).

Zu Nummer 121: B 85/B 88 Schwarza Saalfeld und OU Schwarza Süd

Die Vorhaben sind hinzuzufügen, da sie im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ eingeordnet sind. Bedingt durch den gemeinsamen Knotenpunkt B 85/B 88 bilden beide Maßnahmen eine gemeinsame verkehrswirksame Einheit und sind deshalb gemeinsam zu planen und zum Bau recht zu bringen. Die B 85 verbindet den eigenständigen Siedlungsraum des Städteverbundes Rudolstadt / Saalfeld / Bad Blankenburg (Saalebogen) mit den Bundesautobahnen A 71 und A 4 sowie A 9. Die B 88 dient vor allem der Entlastung von Schwarza und der Anbindung des Schwarzatal des Thüringer Waldes an das überregionale Straßennetz und die weiteren Städte des Saalebogens.

Zu Nummer 125: B 112 OU Neuzelle und OU Eisenhüttenstadt

Die Maßnahme ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft. Darüber hinaus gehört sie zum Leistungsnetz des Straßennetzkonzeptes Brandenburg und ist Teil der Oder-Lausitz-Straße. Sie stellt den Lückenschluss zwischen den bereits fertig gestellten Ausbaumaßnahmen im Zuge der Oder-Lausitz-Straße zwischen Guben und Frankfurt (Oder) dar. Eine schnellstmögliche Umsetzung muss erfolgen, um die Erreichbarkeit im Land und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Mit der Realisierung erfolgt der Lückenschluss der Oder-Lausitz-Straße und dem Leistungsnetz als prioritärer Straßenzug.

Zu Nummer 126: B 167 OU Finowfurt und OU Eberswalde (L 220 bis B 167)

Die Maßnahme ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft. Darüber hinaus gehört sie zum Leistungsnetz des Straßen-

netzkonzeptes Brandenburg. Eine schnellstmögliche Umsetzung muss erfolgen, um die Erreichbarkeit im Land und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Erst mit Realisierung des 2. Planungsabschnitts (L 220 bis B 167) kann die OU Finowfurt/Eberswalde ihre vollständige Wirksamkeit entfalten.

Zu Nummer 127: B 169 Döbeln-Nord – Salbitz

Das Projekt ist unter der Projektnummer „B169-G30-SN-BB-T1-SN“ im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes eingeordnet und ist Teil der Projektkette B169-G30-SN-BB „A 14 – Landesgrenze SN/BB“. Der Lückenschluss zum Autobahnnetz muss schnellstmöglich erfolgen, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu beseitigen (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG). Das Projekt trägt darüber hin-aus zur Verbesserung der Infrastruktur im Mitteldeutschen Revier bei (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 FStrG – Investitionsgesetz Kohleregionen). Die B 169 ist wichtig für die Verbindung der in Sachsen und Brandenburg gelegenen Mittelzentren Döbeln, Riesa, Elsterwerda mit den Bundesautobahnen A 13 und A 14. Die Teilvorhaben waren bereits im Bedarfsplan 2004 eingeordnet. Der derzeitige Zustand der B 169 im Betrachtungsgebiet erfüllt die Anforderungen an eine Straße mit überregionaler Verbindungsfunktion nicht. Das Bild ist geprägt von zahlreichen Ortsdurchfahrten, einer Vielzahl von Knotenpunkten und häufiger Überlagerung von Erschließungs- und Verbindungsfunktion. Infolge der hohen Verkehrsbelastung, insbesondere des hohen Schwerverkehrsanteils, kommt es zu erheblichen Schadstoff- und Lärmimmissionen. Mit der Realisierung der Maßnahme wird eine den raumordnerischen und verkehrlichen Anforderungen entsprechende Verkehrsverbindung geschaffen und die verkehrlichen Defizite beseitigt. Die Reisezeit verkürzt sich erheblich. Der Verkehr kann auf der neuen Trasse in hoher Qualität sowie durch sichere Fahrverläufe geführt werden. Die Ortslagen werden vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Ausbau der B 169 muss im Gesamten gemäß der Projektkette erfolgen, da nur so eine einheitliche Verkehrs- und Streckencharakteristik erzielt werden kann. Die beiden sächsischen Abschnitte zwischen B 6 und nördlich Riesa sind seit längerer Zeit gebaut und unter Verkehr. Der unmittelbar anschließende Abschnitt Salbitz – B 6 ist im Bau.

Zu Nummer 130: B 174/B 107 Reitzenhain – Chemnitz-Ost (Südverbund)

Die Projektkette B107/B174-G20-SN „B 107/B 174 Reitzenhain – Chemnitz-Ost“ ist im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes eingeordnet. Das Hauptprojekt besteht aus vier Teilprojekten:

- B 174 Reitzenhain
- B 174 OU Großolbersdorf/Hohndorf
- B 107 Südverbund Chemnitz – Ebersdorf
- B 107 Ebersdorf – A 4 Chemnitz Ost.

Der Umbau muss schnellstmöglich erfolgen, um schwerwiegende Verkehrsengpässe zu beseitigen (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG). Mit dem Aus- und Neubau dieser Achse wird eine deutliche Verbesserung im grenzüberschreitenden Güter- und Wirtschaftsverkehr zwischen Tschechien und Deutschland erreicht. Die Metropolregion Prag wird mit dem Oberzentrum Chemnitz sowie mit Bundesautobahn BAB 4 verbunden. Die derzeit auf der B 174 vorhandene ungenügende Verkehrssicherheit (starke Unfallhäufung aufgrund ungenügender Sichtverhältnisse an den Knotenpunkten) erfordert bei der zu erwartenden Zunahme des Verkehrs zwingend eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortslage. Mit dem Bau der Ortsumgehungen und der B 107n wird eine deutliche Reisezeitverkürzung für den grenzüberschreitenden Wirtschafts- und Personenverkehr erreicht. Der Abschnitt „B 107 Südverbund Chemnitz – Ebersdorf“ wurde im Dezember 2025 planfestgestellt.

Zu Nummer 133: B 187 N-OU Wittenberg

Die Maßnahme ist hinzuzufügen, da das Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft ist. Das Vorhaben dient in Verbindung mit der Maßnahme B 187 OU Coswig – Griebow dem leistungsfähigen und verkehrssicheren Ausbau der B 187 als bedeutende Verbindungsachse von der Bundesautobahn A 9 in Richtung Osten. Die vorhandenen Industriestandorte (z. B. Agro-Chemie-Park) führen zu einer Überlastung des Straßenzuges der B 187 im Stadtgebiet von Wittenberg, sodass ein schwerwiegender Verkehrsengpass (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG) vorliegt.

Zu Nummer 134: B 187 OU Coswig – Griebow

Die Maßnahme ist hinzuzufügen, da das Vorhaben im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft ist und das Planfeststellungsverfahren zeitnah eingeleitet werden soll. Das Vorhaben dient dem leistungsfähigen und verkehrssicheren Ausbau der B 187 als bedeutende Verbindungsachse von der Bundesautobahn A 9 in Richtung Osten (einschl. Anbindung des Bundeswehrstandortes Holzdorf). Im Hinblick auf die Einbahnstraßenführung in der historischen Ortslage Coswig besteht vor dem Hintergrund der Verkehrsbelegung mit hohem

Schwerverkehrsanteil ein schwerwiegender Verkehrsengpass (§ 17e Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 FStrG).

Zu Nummer 136: B 220 Ersatzneubau Rheinbrücke Emmerich (einschließlich Vorlandbrücke)

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 139: B 224 Ersatzneubau Emscherbrücken/Rhein-Herne-Kanal Essen

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 140: B 224 Ersatzneubau Lippebrücke Dorsten

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbe-

sondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 141: B 236 Ersatzneubauten Erhaltungsentwurf TA 4+5 Dortmund

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 142: B 236 Ersatzneubau Talbrücke Iserlohn-Oestrich

Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimm-

ter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 143: B 256 Ersatzneubauten der Talbrücke Lehwiese und der Talbrücke Erbach bei Altenkirchen

Zahlreiche Brückenbauwerke sind in die Jahre gekommen und nicht auf die heutigen Verkehrsbelastungen ausgerichtet. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen und die Sicherstellung der militärischen Mobilität schafft neue Herausforderungen. Eine objektbezogene Prognose der Schadensentwicklung mit darauf basierenden Mindestrestnutzungszeiten ist bei bestimmten Brückenbauwerken im Zuge von Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz nicht mehr belastbar möglich. Daher können auch kurzfristig massive Einschränkungen nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die Bauwerke, bei denen bereits Notverstärkungen vorgesehen oder erfolgt sind. Die möglichen Einschränkungen würden die Umleitung hoher Verkehrsmengen – mit teilweise großen Umwegen – mit sich bringen. Die Aufnahme dieser Projekte in Rheinland-Pfalz in die Anlage 1 ist daher erforderlich, um bestehende Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden, gerade auch im Hinblick auf die Bedürfnisse der zahlreichen Militärstützpunkte in Rheinland-Pfalz.

Zu Nummer 144: B 269 OU Saarlouis – Fraulautern

Die B 269 OU Saarlouis – Fraulautern ist als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen hinzuzufügen. Sie stellt einen wichtigen Lückenschluss im ortsdurchfahrtsfreien Bundesfernstraßennetz im Saarland dar. Sie verbindet die von Frankreich kommende B 269 neu über die bestehende B 51, Umgehung Ens Dorf und Fraulautern mit der BAB 8. Sie dient der Entlastung der Ortsdurchfahrt von Saarlouis – Fraulautern vom Durchgangs- und Schwerlastverkehr und verringert die bestehenden Lärm- und Schadstoffbelastungen. Nach erfolgter Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums zur Wahl der Vorzugsvariante befindet sich die Maßnahme derzeit in der Phase der Entwurfsplanung.

Zu Nummer 145: B 288 Ersatzneubau Rheinbrücke Krefeld/Uerdingen

Das Bauwerk ist Teil einer Bedarfsplanmaßnahme in der Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Brücken sind zentrale Bausteine eines funktionierenden Verkehrssystems. Gleichzeitig sind viele dieser Bauwerke in die Jahre gekommen und wurden gebaut für völlig andere Verkehrsmengen und Belastungen als jene, die

heute bestehen. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen. Das Ergebnis der steigenden Verkehrsmengen ist, dass deutlich mehr Brückenbauwerke mit den heutigen Belastungen nicht mehr Schritt halten können. Vor diesem Hintergrund ist dringend notwendigen Ersatzneubauten eine erhöhte Priorität einzuräumen. Denn bereits die heute in Teilen bestehenden Verkehrseinschränkungen auf Brückenbauwerken führen zu schwerwiegenden Verkehrsengpässen, die mit massiven, volkswirtschaftlichen Schäden einhergehen. Die Aufnahme bestimmter besonders dringlicher Ersatzneubauprojekte in Nordrhein-Westfalen in die Anlage 1 ist ein Baustein, um die bestehenden Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden.

Zu Nummer 146: B 327 Ersatzneubau der Hochstraße Horchheim

Zahlreiche Brückenbauwerke sind in die Jahre gekommen und nicht auf die heutigen Verkehrsbelastungen ausgerichtet. Insbesondere der Güterverkehr hat in den vergangenen Jahrzehnten erheblich zugenommen und die Sicherstellung der militärischen Mobilität schafft neue Herausforderungen. Eine objektbezogene Prognose der Schadensentwicklung mit darauf basierenden Mindestrestnutzungszeiten ist bei bestimmten Brückenbauwerken im Zuge von Bundesfernstraßen in Rheinland-Pfalz nicht mehr belastbar möglich. Daher können auch kurzfristig massive Einschränkungen nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die Bauwerke, bei denen bereits Notverstärkungen vorgesehen oder erfolgt sind. Die möglichen Einschränkungen würden die Umleitung hoher Verkehrsmengen – mit teilweise großen Umwegen – mit sich bringen. Die Aufnahme dieser Projekte in Rheinland-Pfalz in die Anlage 1 ist daher erforderlich, um bestehende Verkehrsengpässe schneller zu reduzieren und etwaige weitere Beeinträchtigungen in Zukunft zu vermeiden, gerade auch im Hinblick auf die Bedürfnisse der zahlreichen Militärstützpunkte in Rheinland-Pfalz.

Zu Nummer 148: B 405 Ersatzneubau der Fraulauterner Brücke

Die Fraulauterner Brücke führt die Bundesstraße B 405 bei Bahn-km 22,44 über die Bundeseisenbahn-Strecke 3230 Saarbrücken-Karthus. Das 1953 errichtete Bauwerk befindet sich einem schlechten baulichen Zustand und muss aufgrund der begrenzten innerörtlichen Platzverhältnisse an gleicher Stelle erneuert werden. Die Maßnahme „B 405, Ersatzneubau der Fraulauterner Brücke“ besitzt sowohl eine hohe Bedeutung für den Alltagsverkehr auf Straße und Schiene als auch für den militärischen Verkehr. Die B 405 ist als Militärstraße 759 Teil des Militärstraßen-

grundnetzes (MSGN) und die überquerte Bahnstrecke ist Bestandteil des in Planung befindlichen militärischen Eisenbahngrundnetzes (MEGN). Um massive Einschränkungen der betroffenen wichtigen Verkehrswege durch eine verzögerte bauliche Umsetzung zu vermeiden, empfiehlt es sich, alle Beschleunigungsmöglichkeiten für die Maßnahme zu nutzen. Für die Maßnahme wird derzeit ein Planfeststellungsverfahren nach den §§ 17 ff., 24 Absatz 16 FStrG i. V. m. §§ 72 bis 78 VwVfG durchgeführt.

Von der Vorhabenliste werden fünf Projekte gegenüber der geltenden Fassung der Anlage zu § 17e Absatz 1 FStrG gestrichen. Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden Projekte:

- bisherige Nummer 6: A 1 Blankenheim – Kelberg

Hier liegt das Baurecht vor und das Vorhaben wird zudem durch die neue Nummer 1 ersetzt.

- bisherige Nummer 24: A 7 Ersatzneubau Talbrücke Welkers im Abschnitt Fuldaer Dreieck – Bad Brückenau – Volkers

Hier liegt das Baurecht vor.

- bisherige Nummer 41: A 45 Haiger/Burbach – Dillenburg mit Ersatzneubau der Talbrücke Sechshelden

Diese Maßnahme wird von Nummer 52 umfasst.

- bisherige Nummer 47: A 49 Bischhausen – A 5

Hier liegt das Baurecht vor.

- bisherige Nummer 78: B 112 OU Frankfurt (Oder)

Hier liegt das Baurecht vor.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten):

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.'