

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/4848 –**

Unvorhergesehene Kostensteigerungen bei Straßenbauprojekten des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bund ist für den Bau, den Erhalt und die Finanzierung der Bundesfernstraßen verantwortlich (Artikel 90 des Grundgesetzes – GG). Die Planung, Umsetzung und Verwaltung der Bundesfernstraßen wird im Auftrag des Bundes von den Ländern durchgeführt.

Die beabsichtigten Investitionsprojekte für die Bundesverkehrswege (Bundesstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen) sowie deren Erhaltungsbedarf zeigt die Bundesregierung alle zehn bis 15 Jahre in Bundesverkehrswegeplänen (BVWP) auf. Im Rahmen der Aufstellung des BVWP durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) soll dann nachgewiesen werden, dass ein Infrastrukturprojekt gesamtwirtschaftlich vorteilhaft und notwendig ist. Kernstück des Bewertungsverfahrens im Zuge der Aufstellung des BVWP 2015 bildet eine Nutzen-Kosten-Analyse (vgl. Grundkonzeption für den BVWP 2015).

Die gesetzliche Festlegung des Bedarfs für Neu- und Ausbauprojekte von Bundesautobahnen und Bundesstraßen erfolgt auf Grundlage des BVWP durch den Deutschen Bundestag mit dem Beschluss der Änderung des Bundesfernstraßenausbaugesetzes und des dazugehörigen Bedarfsplans. Die Bundesregierung ist verpflichtet, die im Bedarfsplan aufgenommenen Infrastrukturprojekte nach einem Zeitraum von fünf Jahren erneut auf ihre Wirtschaftlichkeit sowie auf ihre verkehrstechnische Notwendigkeit zu prüfen.

Zur Umsetzung des festgestellten Bedarfs ist das BMVI aufgefordert, Fünfjahrespläne aufzustellen, die den Planungsrahmen für die Investitionen in die Bundesverkehrswege für die kommenden fünf Jahre aufzeigt. Jährlich werden daraus Vorhaben ausgewählt, für die Haushaltsmittel bereitgestellt werden sollen. Diese werden in den Straßenbauplan aufgenommen und sind somit Bestandteil des Bundeshaushalts. Doch allzu oft gibt es unvorhergesehene Kostensteigerungen beim Bau bzw. der Sanierung von (Teil-)Abschnitten.

1. Welche neuen Bundesautobahnen wurden in den Jahren 2009 bis 2014 für den öffentlichen Verkehr freigegeben?
2. Welche neuen Abschnitte von Bundesautobahnen wurden in den Jahren 2009 bis 2014 für den öffentlichen Verkehr freigegeben?
3. Welche Bundesautobahnneubauprojekte wurden in den Jahren 2009 bis 2014 mit gegenüber der ursprünglichen Kostenplanung gesteigerten Realisierungskosten fertiggestellt (bitte einzeln nach Projekt, Standort, ursprünglich veranschlagten Kosten, tatsächlichen Realisierungskosten und der Begründung für die Kostensteigerung aufschlüsseln)?
4. Welche Werte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in der Aufstellung des BVWP 2003 für die Nutzen-Kosten-Verhältnisse der in Frage 3 betroffenen Bundesautobahnprojekte veranschlagt, wie haben sich die Werte im Zeitablauf verändert (bitte einzeln nach Projekt aufschlüsseln), und auf welche Faktoren war die Veränderung maßgeblich zurückzuführen?
6. Welche neuen Bundesstraßen wurden in den Jahren 2009 bis 2014 für den öffentlichen Verkehr freigegeben?
7. Welche neuen Abschnitte von Bundesstraßen wurden in den Jahren 2009 bis 2014 für den öffentlichen Verkehr freigegeben?
8. Welche Bundesstraßenneubauprojekte wurden in den Jahren 2009 bis 2014 mit gegenüber der ursprünglichen Kostenplanung gesteigerten Realisierungskosten fertiggestellt (bitte einzeln nach Projekt, Standort, ursprünglich veranschlagten Kosten, tatsächlichen Realisierungskosten und der Begründung für die Kostensteigerung aufschlüsseln)?
9. Welche Werte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in der Aufstellung des BVWP 2003 für die Nutzen-Kosten-Verhältnisse der in Frage 8 betroffenen Bundesstraßenprojekte veranschlagt, wie haben sich die Werte im Zeitablauf verändert (bitte einzeln nach Projekt aufschlüsseln), und auf welche Faktoren war die Veränderung maßgeblich zurückzuführen?

Die Fragen 1 bis 4 und 6 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nachfolgend aufgeführte Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 (BVWP) und des Bedarfsplans 2004 wurden im Zeitraum 2009 bis 2014 für den Verkehr freigegeben:

| Land | Straße | Abschnitt | Kosten BVWP (2001) in Mio. € | NKV BVWP | Gesamt- kosten Bund in Mio. € |
|-------------|---------------|--|---|---------------------|--|
| BB | A 10 | Umbau AD Nuthetal mit 1,0 km BAB A 115 | 29,4 | indisp. | 37,8 |
| BB | A 10 | Umbau AD Barnim (ehemals Schwanebeck) | 45,0 | 1,8 | 55,7 |
| BB | B 97 | OU Schwarze Pumpe und Spremberg | 25,6 | 4,4 | 36,8 |
| BB | B 97 | /B 168 OU Cottbus L 49 - B 168 (N) | 14,5 | 3,0 | 19,5 |
| BB | B 101 | OU Luckenwalde | 34,0 | 11,9 | 57,0 |
| BB | B 101 | Luckenwalde - Wiesenhagen | 20,9 | 3,8 | 13,4 |
| BB | B 102 | OU Dahnsdorf | 2,4 | 9,0 | 4,9 |
| BB | B 169 | OU Drebkau | 19,0 | 1,4 | 26,3 |
| BB | B 179 | OU Königs Wusterhausen B 179 (S) - L 40 | 6,5 | 3,9 | 15,4 |
| BB | B 188 | OU Rathenow | 31,3 | 2,5 | 36,7 |
| BB | B 189 | OU Kuhbier mit freier Strecke Kuhbier-Pritzwalk | 2,4 | 3,4 | 15,6 |
| BW | A 5 | AS Offenburg - AS Appenweier | 41,2 | 3,7 | ÖPP |
| BW | A 5 | AS Appenweier - AS Achern | 74,0 | 2,9 | ÖPP |
| BW | A 5 | AS Achern - AS Bühl | 60,5 | 5,2 | ÖPP |
| BW | A 5 | AS Bühl - AS Baden-Baden | 55,6 | 5,2 | ÖPP |
| BW | A 6 | ö AS Sinsheim/Steinsfurt - AS Bad Rappenau | 30,0 | 4,8 | 65,1 |
| BW | A 8 | AK Ulm/Elchingen – LGr BW/BY | 19,9 | 5,8 | 25,6 |
| BW | A 8 | w AS Pforzheim-S - AS Heimsheim | 70,8 | 11,5 | 99,1 |
| BW | A 8 | Gruibingen - AS Mühlhausen | 40,6 | 1,2 | 81,7 |
| BW | A 81 | AS Gärtringen - AS Böblingen/Hulb | 20,5 | 14,1 | 43,7 |
| BW | A 96 | s Gebrazhofen (B 18) - Dürren (B 18) | 43,4 | 10,0 | 73,8 |
| BW | A 98 | Murg – Hauenstein 1. Fahrbahn | 79,3 | 3,8 | 124,0 |

| | | | | | |
|----|-------|--|-------|-----|-------|
| BW | A 98 | AS Lörrach-O - AD Hochrhein | 103,4 | 3,4 | 99,7 |
| BW | B 3 | OU Bad Krozingen | 8,7 | 5,7 | 8,3 |
| BW | B 10 | Nordtangente Karlsruhe (Ostteil, A 5 - B 10) | 22,3 | 1,0 | 15,8 |
| BW | B 10 | Göppingen/O - Süßen/O OU Salach u. Süßen (2. BA) | 25,4 | 3,8 | 48,2 |
| BW | B 12 | OU Isny | 28,2 | 2,6 | 32,5 |
| BW | B 14 | Nellmersbach - Winnenden/M (L 1127) | 60,9 | 4,1 | 83,6 |
| BW | B 19 | OU Gaisbach | 16,2 | 6,0 | 8,2 |
| BW | B 19 | OU Bad Mergentheim | 6,9 | 6,3 | 12,5 |
| BW | B 27 | Nehren (L 394) – Dußlingen (K 6901) | 40,5 | 4,4 | 50,8 |
| BW | B 28 | OU Oberkirch und Lautenbach | 36,3 | 5,9 | 69,3 |
| BW | B 28 | OU Schopfloch | 10,7 | 2,3 | 10,5 |
| BW | B 28 | Schopfloch - Grünmettstetten (L 370) | 6,1 | 4,3 | 5,5 |
| BW | B 28 | OU Metzingen (2. BA) | 37,3 | 3,6 | 35,7 |
| BW | B 29 | OU Schwäbisch Gmünd | 123,2 | 4,4 | 278,2 |
| BW | B 31 | Breisach - AS Freiburg/M 1. BA | 26,9 | | 30,3 |
| BW | B 32 | /B 311 OU Herbertingen | 25,5 | 3,0 | 30,4 |
| BW | B 39 | OU Mühlhausen | 16,6 | 1,6 | 18,8 |
| BW | B 294 | OU Elzach | 7,2 | 4,9 | 13,6 |
| BW | B 311 | Tuttlingen (Kreuzstraßentunnel) | 31,2 | 4,2 | 56,8 |
| BW | B 311 | OU Neuhausen ob Eck | 17,0 | 2,6 | 19,4 |
| BW | B 462 | OU Dunningen | 18,0 | 4,5 | 21,2 |
| BW | B 492 | OU Brenz | 6,3 | 5,5 | 6,9 |
| BY | A 3 | AK Biebelried – AS Randersacker | 47,0 | 5,9 | 129,9 |
| BY | A 3 | AS Heidingsfeld – AS Randersacker 1. Ba Mainbrücke Randersacker | 81,1 | 5,9 | 47,5 |
| BY | A 3 | AS Heidingsfeld - w AD Würzburg-W | 28,9 | 5,9 | 71,0 |
| BY | A 3 | w AD Würzburg-W - w AS Helmstadt | 31,5 | 5,9 | 30,1 |
| BY | A 3 | w AS Helmstadt - ö AS Wertheim (LGr BY/BW) | 72,3 | 5,9 | 65,8 |
| BY | A 3 | AS Rohrbrunn – AS Marktheidenfeld 1. BA Haseltalbrücke | 149,8 | 5,9 | 56,0 |
| BY | A 3 | Kauppenbrücke – AS Hösbach | 61,0 | 5,9 | 131,5 |

| | | | | | |
|----|-------|--|-------|---------|-------|
| BY | A 3 | AS Aschaffenburg-O - AS Aschaffenburg-W | 45,5 | 7,6 | 49,5 |
| BY | A 6 | AS Roth (B 2n) - AK Nürnberg-S | 68,6 | 8,8 | 117,8 |
| BY | A 7 | Füssen (B 310) (o Tunnel) - AS Nesselwang | 110,2 | indisp. | 167,4 |
| BY | A 8 | w Lechbrücke - AS Derching | 20,3 | 5,8 | ÖPP |
| BY | A 8 | Derching - w AS Dasing | 33,9 | 5,8 | ÖPP |
| BY | A 8 | w AS Dasing - w Odelzhausen | 94,1 | 5,8 | ÖPP |
| BY | A 8 | w Odelzhausen - w AS Sulzemoos | 68,0 | 5,8 | ÖPP |
| BY | A 8 | w AS Sulzemoos - w AS Dachau/Fürstenfeldbruck | 58,0 | 5,8 | ÖPP |
| BY | A 94 | AS Forstinning - Pastetten | 26,9 | 5,0 | 49,9 |
| BY | A 94 | Heldenstein - Ampfing | 49,2 | 5,0 | 59,0 |
| BY | A 94 | Malching - Kühstein | 30,0 | 2,8 | 37,9 |
| BY | B 2 | OU Puchheim | 6,6 | 6,8 | 14,4 |
| BY | B 2 | Kiliansdorf - Roth | 5,3 | 4,3 | 7,4 |
| BY | B 2 | OU Untersteinbach | 9,0 | 4,3 | 17,1 |
| BY | B 4 | OU Rödental (B 999 alt) | 22,5 | 4,5 | 49,9 |
| BY | B 13 | OU'n Unterheßbach und Lehrberg | 11,4 | 4,0 | 15,7 |
| BY | B 15n | Ergolsbach – Neufahrn (ST 2142) | 50,1 | 3,2 | 66,1 |
| BY | B 15n | Neufahrn (ST 2142) - Saalhaupt (A 93) | 113,4 | indisp. | 159,1 |
| BY | B 16 | OU Marktoberdorf mit OU Bertoldshofen (B 472) (1. BA) | 14,9 | 6,4 | 2,1 |
| BY | B 17 | W-OU Landsberg | 13,0 | 6,1 | 13,0 |
| BY | B 17 | Umfahrung Kaufering | 55,0 | 6,1 | 57,2 |
| BY | B 19 | Immenstadt – Heuberg (BA I) | 33,4 | 4,9 | 46,1 |
| BY | B 20 | OU Furth im Wald | 40,8 | 2,3 | 76,7 |
| BY | B 25 | OU Wallerstein/Ehringen | 7,5 | 3,3 | 15,3 |
| BY | B 85 | OU Neukirchen v.W. | 19,5 | 1,4 | 21,5 |
| BY | B 85 | Wackersdorf - AS Schwandorf (A 93) | 5,3 | 2,9 | 21,2 |
| BY | B 173 | Johannisthal – s Kronach (1. BA) | 12,9 | 3,6 | 11,6 |
| BY | B 299 | OU Pressath (2. BA) | 4,9 | 1,2 | 7,8 |
| BY | B 299 | OU Neumarkt-St. Veit | 12,7 | 3,2 | 15,6 |
| BY | B 301 | OU Au i.d. Hallertau | 7,4 | 1,5 | 12,3 |

| | | | | | |
|----|--------|---|------|---------|-------|
| BY | B 303 | Verl. Sonnefeld - Johannisthal (2. BA) | 7,3 | indisp. | 16,5 |
| BY | B 304 | OU Ebersberg | 14,0 | indisp. | 29,8 |
| BY | B 304 | Nordumfahrung Traunstein (2. BA) | 31,0 | 4,2 | 74,7 |
| BY | B 388 | OU Dirnaich | 8,9 | 2,9 | 15,7 |
| BY | B 388n | B 388 – Hallbergmoos | 20,0 | >10 | 30,9 |
| BY | B 470 | W-OU Forchheim | 9,2 | 4,1 | 15,5 |
| BY | B 472 | OU Peißenberg | 30,2 | indisp. | 62,5 |
| BY | B 492 | OU Obermedlingen | 3,6 | 5,5 | 8,9 |
| BY | B 533 | OU Schwarzach (Hengersberg) | 12,5 | 3,6 | 26,6 |
| HB | A 281 | AS Bremen-Strom - AS Bremen- Seehausen | 34,0 | 5,4 | 42,1 |
| HB | B 74 | Verlegung Farger Straße - Kreinsloger Straße / A 270 | 17,7 | 20,9 | 27,9 |
| HE | A 44 | AS Hess. Lichtenau-W - AS Hess. Lichtenau-M | 44,7 | 5,4 | 93,1 |
| HE | A 66 | AS Neuhof-S - AS Neuhof-N | 99,7 | 2,2 | 142,4 |
| HE | A 66 | AS Neuhof-N - AS Fulda-S | 29,5 | 2,2 | 36,3 |
| HE | B 3 | OU Friedberg | 28,2 | 1,3 | 36,8 |
| HE | B 3 | Weimar/Roth - Weimar/Argenstein | 40,2 | 6,5 | 63,0 |
| HE | B 38 | OU Reinheim/Spachbrücken | 17,4 | 5,4 | 18,8 |
| HE | B 44 | OU Groß-Rohrheim | 3,7 | 7,2 | 6,4 |
| HE | B 45 | OU Höchst im Odw. | 18,7 | 5,2 | 25,9 |
| HE | B 49 | Besl./Heckholzhs - AS Merenberg-W | 4,6 | 7,4 | 9,3 |
| HE | B 49 | AS Merenberg-W - Merenberg-O | 10,2 | 7,4 | 9,3 |
| HE | B 49 | Kloster Altenberg - Wetzlar/Dalheim | 7,1 | 3,0 | 12,0 |
| HE | B 83 | OU Hofgeismar | 11,2 | 3,9 | 19,6 |
| HE | B 84 | OU Hünfeld | 4,8 | 3,4 | 20,8 |
| HE | B 255 | OU Herborn/Herbornseelbach | 13,1 | 6,1 | 7,9 |
| HE | B 255 | OU Weimar | 12,4 | 6,5 | 16,2 |
| HE | B 277 | OU Haiger | 16,4 | 4,0 | 21,7 |
| HE | B 455 | OU Friedberg/Dorheim | 10,1 | 4,9 | 15,8 |
| HE | B 458 | OU Dipperz | 6,0 | 6,8 | 11,6 |
| HE | B 458 | OU Hilders/Wickers | 3,3 | 2,1 | 7,5 |
| HE | B 486 | OU Dreieich/Offenthal | 4,9 | 12,8 | 12,2 |

| | | | | | |
|----|-------|--|------|---------|-------|
| MV | A 14 | AS Schwerin-N (B 104) - AS Jesendorf (L 101) | 78,2 | 4,4 | 102,5 |
| MV | B 105 | /B96 OU Stralsund; BA 5.2 Langendorf - B 194 | 13,8 | 7,6 | 14,8 |
| MV | B 109 | OU Levenhagen | 1,9 | 13,8 | 3,4 |
| MV | B 194 | OU Loitz | 13,5 | 3,5 | 9,6 |
| NI | A 1 | AS Osnabrück-N - AS Bramsche | 48,8 | 4,1 | 68,0 |
| NI | A 1 | s AS Lohne/Dinklage - AD Ahlhorner Heide | 42,5 | 4,1 | 85,1 |
| NI | A 1 | ö Bremer Kreuz (m) - ö AS Oyten | 11,0 | 4,7 | ÖPP |
| NI | A 1 | ö AS Oyten - ö AS Stuckenborstel | 50,1 | 4,7 | ÖPP |
| NI | A 1 | ö AS Stuckenborstel - ö AS Bockel | 31,0 | 4,7 | ÖPP |
| NI | A 1 | ö AS Bockel - w AS Sittensen | 32,1 | 4,7 | ÖPP |
| NI | A 1 | w AS Sittensen - ö AS Sittensen | 32,4 | 4,7 | ÖPP |
| NI | A 1 | ö AS Sittensen - w AS Rade | 51,5 | 4,7 | ÖPP |
| NI | A 1 | w AS Rade - AD Buchholz (A 261) | 18,7 | 4,7 | ÖPP |
| NI | A 2 | ö Talbrücke Arensburg - AS Rehren | 66,0 | indisp. | 70,4 |
| NI | A 7 | n AS Göttingen - n AS Göttingen-N | 59,2 | 3,8 | 87,8 |
| NI | A 7 | n AS Göttingen-N - n AS Nörten/Hardenberg | 28,4 | 3,8 | 39,4 |
| NI | A 7 | s AS Bockenem - AD Salzgitter | 58,7 | 3,8 | 87,8 |
| NI | A 7 | AK Hannover-O - n AS Altwarmbüchen | 35,4 | 4,1 | 64,3 |
| NI | A 26 | A 26 - Anbindung B 3 | 10,1 | 2,8 | 16,8 |
| NI | A 39 | AD Braunschweig-SW - AK Braunschweig-S | 16,4 | 1,5 | 16,4 |
| NI | A 39 | nö Cremlingen (B 1) - AK WOB/(Königslutter (A 2) | 42,4 | 3,1 | 62,4 |
| NI | B 1 | OU Aerzen | 8,4 | 6,4 | 14,9 |
| NI | B 1 | OU Mehle | 8,0 | 4,2 | 10,0 |
| NI | B 3 | n Ehlershausen - s Celle | 25,0 | 7,0 | 18,0 |
| NI | B 3 | s Celle (B 3) - sö Celle (B 214) (Südteil OU Celle) | 11,9 | 6,1 | 20,4 |

| | | | | | |
|----|-------|---|-------|---------|-------|
| NI | B 4 | OU Kirchweyhe | 4,6 | 7,6 | 11,2 |
| NI | B 6 | Nienburg - w Eilvese (KGr) (2. FB) | 10,7 | 8,1 | 10,0 |
| NI | B 6 | w Eilvese (KGr) - n Neustadt | 13,5 | 8,1 | 30,9 |
| NI | B 68 | n Wallenhorst - s Bramsche | 19,4 | 5,0 | 17,5 |
| NI | B 68 | OU Badbergen | 7,1 | 5,9 | 8,8 |
| NI | B 72 | OU Norden | 17,7 | 6,1 | 31,3 |
| NI | B 73 | OU Otterndorf | 13,3 | 5,4 | 24,2 |
| NI | B75 | OU Dibbersen | 13,3 | 9,5 | 17,0 |
| NI | B 83 | OU Wehrbergen | 9,5 | 5,6 | 13,6 |
| NI | B 188 | OU Burgdorf | 25,5 | 6,4 | 28,1 |
| NI | B 188 | OU Danndorf/Velpke | 9,8 | 6,8 | 11,7 |
| NI | B 210 | OU Schortens | 23,4 | 6,4 | 46,2 |
| | | (L 807-AS Gr.Ostiem-A 29) | | | |
| NI | B 211 | Verl. u. Neub. Bei Loyerberg | 3,1 | 6,3 | 4,3 |
| NI | B 213 | OU Lastrup | 16,7 | 2,0 | 18,0 |
| NI | B 241 | Volpriehausen - Ellierode | 25,1 | 1,7 | 37,2 |
| NI | B 243 | OU Barbis: Bad Lauterberg – s Bad Sachsa | 40,0 | 5,5 | 95,9 |
| NI | B 248 | OU Lüchow | 9,9 | 2,5 | 17,8 |
| NI | B 248 | Querspange Braunschweig/ Rüningen – A 39 | 3,7 | 12,4 | 4,0 |
| NI | B 442 | OU Eimbeckhausen | 8,5 | 5,9 | 13,0 |
| NW | A 1 | T+R Anlage Remscheid - AS Remscheid | 34,2 | indisp. | 42,7 |
| NW | A 1 | Blombachtal (L 419) AS WU/Langerfeld | 124,5 | indisp. | 172,0 |
| NW | A 1 | AS Hagen-N - AK Westhofen (m) | 90,3 | indisp. | 143,7 |
| NW | A 1 | AK Münster-S (m) - AS Münster-N | 30,2 | indisp. | 70,0 |
| NW | A 1 | DEK-Brücke – AK Münster Süd | 12,7 | 4,7 | 35,1 |
| NW | A 2 | Bereich AK Kamen | 44,6 | indisp. | 81,6 |
| NW | A 2 | AK Kamen - ö AK Kamen | 13,9 | indisp. | 45,1 |
| NW | A 2 | ö AK Kamen - AS Hamm | 35,7 | indisp. | 50,2 |
| NW | A 3 | AS Köln/Dellbrück – | 61,4 | indisp. | 75,6 |

| AS Köln/Mülheim | | | | | |
|-----------------|-------|--|------|---------|-------|
| NW | A 4 | AS Eschweiler - AS Weisweiler | 51,1 | indisp. | 65,5 |
| NW | A 33 | AK Bielefeld (A 2) - AS Bielefeld/Brackwede | 66,5 | 6,3 | 120,0 |
| NW | A 33 | /B 61 Zubringer Bielefeld/ Brackwede | 10,7 | 6,3 | 14,7 |
| NW | A 40 | w AS Gelsenkirchen-S - ö AS Gelsenkirchen-S | 10,5 | indisp. | 27,4 |
| NW | A 40 | ö AS Gelsenkirchen-S - w AS Bochum/Stahlhausen | 29,7 | indisp. | 59,7 |
| NW | A 52 | Netzschluss bei Roermond (D/NL) - W Elmpt (B 230) | 27,1 | 7,1 | 35,9 |
| NW | A 57 | AD Neuss-S (m) - AS Neuss/Norf | 18,0 | 6,5 | 27,7 |
| NW | A 59 | AS Duisburg/Hochfeld - AS Duisburg/Duisern | 61,2 | indisp. | 67,2 |
| NW | A 61 | Netzschluss bei Venlo (NL/D) | 32,7 | 1,3 | 53,6 |
| NW | B 1 | (A 40)AK Dortmund/W (A 45) - AS Dortmund (L 660) | 71,6 | 6,2 | 98,9 |
| NW | B 1 | Salzkotten (L 776) - W Paderborn (L 756) | 9,5 | 5,9 | 12,0 |
| NW | B 8 | OU Düsseldorf/Wittlaer 1. BA (A524-Froschenteich) | 8,8 | 6,3 | 16,0 |
| NW | B 8 | OU Düsseldorf/Wittlaer 2.BA (Froschenteich-L139) | 15,3 | 6,3 | 27,8 |
| NW | B 54 | w OU Steinfurt - ö Ochtrup (B 70) | 16,4 | 4,2 | 22,2 |
| NW | B 56 | L 410 - n Gangelt | 13,7 | 2,6 | 18,3 |
| NW | B 57 | OU Baesweiler (L 240-K 27-B 56) | 7,7 | 4,2 | 17,0 |
| NW | B 58 | OU Wesel-Büderich (B 58 - L 460) | 14,9 | 5,0 | 22,0 |
| NW | B 58 | L 460 - Rheinbrücke (m) | 31,8 | 5,0 | 49,5 |
| NW | B 59 | OU Rommerskirchen | 19,0 | 4,3 | 22,0 |
| NW | B 67 | Rhede (L 572) - Borken (B 70) | 27,7 | 4,7 | 32,5 |
| NW | B 70 | OU Wettringen, 2. BA | 14,5 | 4,3 | 22,0 |
| NW | B 221 | OU Wildenrath | 3,9 | 3,7 | 4,5 |
| NW | B 221 | OU Arsbeck | 8,1 | 3,8 | 11,7 |

| | | | | | |
|----|-------|--|-------|---------|-------|
| NW | B 226 | Verl. bei Wetter (Ruhrbrücke) | 29,1 | indisp. | 32,0 |
| NW | B 238 | OU Kalletal/Langen- holzhausen | 8,3 | 4,7 | 6,8 |
| NW | B 399 | OU Gey | 7,2 | 5,1 | 7,4 |
| NW | B 480 | OU Olsberg | 22,0 | 6,4 | 27,7 |
| NW | B 525 | OU Nottuln/Darup | 4,7 | 3,0 | 6,2 |
| RP | A 1 | Rengen - Gerolstein | 49,1 | indisp. | 46,5 |
| RP | A 1 | Gerolstein - Kelberg | 33,7 | indisp. | 34,5 |
| RP | A 60 | AS Hechtsheim-W - AS Mainz/Laubenheim | 100,3 | indisp. | 158,6 |
| RP | B 10 | Fehrbach (K 1) - AS B 270 | 19,0 | indisp. | 12,0 |
| RP | B 10 | AS B 270 - Haseneck | 18,8 | indisp. | 20,7 |
| RP | B 50 | A 1 / A 60 - B 50 alt (Platten) | 60,7 | indisp. | 92,1 |
| RP | B 50 | Nieder Kostenz - Kauerhof | 30,3 | 2,6 | 31,6 |
| RP | B 256 | OU Kruft | 10,8 | 2,6 | 18,7 |
| RP | B 256 | OU Rengsdorf | 32,9 | indisp. | 44,5 |
| RP | B 260 | OU Dausenau | 8,0 | 3,3 | 8,2 |
| RP | B 327 | OU Kastellaun | 22,0 | 2,7 | 29,2 |
| SH | A 1 | AS Heiligenhafen-M - AS Heiligenhafen-O (B 501) | 17,2 | indisp. | 22,3 |
| SH | A 20 | Weede - Geschendorf | 19,5 | 2,8 | 44,1 |
| SH | A 20 | Geschendorf- Lübeck (A 1) | 77,2 | 2,8 | 102,4 |
| SH | B 104 | OU Schlutup | 6,2 | 6,4 | 6,4 |
| SH | B 206 | OU Bad Bramstedt | 30,3 | 1,6 | 31,7 |
| SH | B 207 | Lübeck - Pogeetz | 30,0 | 9,8 | 45,8 |
| SL | B 51 | OU Besseringen | 23,2 | 3,9 | 27,2 |
| SL | B 269 | BGr F/D - AS Lisdorf (A 620) | 42,1 | 5,1 | 51,2 |
| SL | B 423 | Verlegung in Blieskastel | 4,9 | indisp. | 5,0 |
| SN | A 4 | AS Hohenstein-Ernstthal - AS Limbach-Oberfrohna | 58,9 | 5,0 | 69,8 |
| SN | A 14 | AS Leipzig-Messegelände - AS Leipzig-O (B 6) | 76,9 | 2,5 | 87,1 |
| SN | A 72 | AS Niederfrohna - AS Rochlitz | 96,6 | 11,1 | 137,3 |
| SN | A 72 | AS Rochlitz - AS Frohburg (B 7n) | 89,5 | 11,1 | 116,9 |

| | | | | | |
|----|--------|--|-------|------|-------|
| SN | A 72 | AS Frohburg (B 7n) - AS Borna-S | 43,4 | 11,1 | 88,4 |
| SN | B 96 | Westtangente Bautzen | 20,5 | 5,4 | 36,0 |
| SN | B 98 | TOU Großenhain | 10,5 | 5,0 | 13,1 |
| SN | B 98 | OU Bischofswerda (1. und 2. BA) | 20,7 | 5,9 | 25,5 |
| SN | B 101 | OU Markersbach | 11,1 | 6,6 | 25,3 |
| SN | B 169 | OU Stützengrün/Hundshübel | 8,9 | 3,6 | 8,9 |
| SN | B 169 | B 6 - Riesa (2. BA) | 13,5 | 6,6 | 31,1 |
| SN | B 173 | Verlegung in Flöha (1. BA) | 34,3 | 2,3 | 39,7 |
| SN | B 173 | OU Kesselsdorf (3. BA) | 9,4 | 4,5 | 15,2 |
| SN | B 174 | Verlegung Gornau - Chemnitz | 19,5 | 2,6 | 34,6 |
| SN | B 175 | /B 180 OU Waldenburg, (1. BA) | 7,1 | 2,4 | 11,9 |
| SN | B 175 | OU Döbeln/Masten | 7,4 | 4,4 | 11,4 |
| SN | B 178 | Niederoderwitz - Obercunnersdorf | 51,4 | 2,1 | 61,7 |
| ST | B 178 | Obercunnersdorf - s Löbau | 28,7 | 2,1 | 33,0 |
| ST | A 14 | Schkeuditzer Kreuz - AS Halle-Peißen | 47,1 | 1,5 | 58,8 |
| ST | A 14 | AS Wolmirstedt - n Colbitz | 49,9 | 3,4 | 61,1 |
| ST | A 71 | LGr TH/ST - AD Südharz (A 38) | 28,7 | 7,5 | 58,2 |
| ST | B 6n | AS Güsten - AS Ilberstedt | 22,7 | 5,7 | 54,2 |
| ST | B 81 | Egeln/N - B 246a | 12,0 | 5,3 | 17,3 |
| ST | B 86 | NO-OU Riestedt | 5,1 | 6,5 | 9,9 |
| ST | B 91 | /B2 OU Zeitz-Theißen, BA 2 | 13,1 | 3,6 | 16,0 |
| ST | B 176 | OU Weißenfels/N | 2,5 | 7,8 | 4,5 |
| ST | B 180 | OU Hettstedt (3. BA) (OU Klostermansfeld) | 18,3 | 6,5 | 24,1 |
| ST | B 184 | Dessau-Roßlau | 36,5 | 3,3 | 29,9 |
| ST | B 246a | OU Schönebeck, BA 2 | 8,8 | 2,8 | 14,7 |
| TH | B 246a | OU Schönebeck, Elbebrücke | 25,8 | 2,8 | 44,8 |
| TH | A 4 | ö Werrabrücke Eisenach-Ost (B 84) | 72,7 | 15,2 | ÖPP |
| TH | A 4 | Eisenach-Ost (B 84) - w Waltershausen | 90,4 | 15,2 | ÖPP |
| TH | A 4 | ö AS Magdala - AS Jena-Göschwitz | 185,9 | 15,2 | 370,1 |
| TH | A 4 | AS Jena-Göschwitz - AK Hermsdorf | 214,7 | 15,2 | 271,7 |
| TH | A 4 | AS Ronneburg - AS Schmölln | 78,4 | 5,0 | 96,9 |
| TH | A 9 | AS Schleiz - AS Dittersdorf | 63,3 | 5,8 | ÖPP |
| TH | A 9 | AS Dittersdorf - AS Triptis | 59,0 | 5,8 | ÖPP |

| | | | | | |
|----|-------|---|------|-----|-------|
| TH | A 38 | AS Breitenworbis - AS Bleicherode | 84,7 | 4,7 | 177,4 |
| TH | A 71 | AS Heldrungen - AS Artern (B 86) | 59,6 | 7,5 | 90,1 |
| TH | A 71 | AS Artern (B 86) -LGr TH/ST | 26,7 | 7,5 | 53,2 |
| TH | B 19 | OU Fambach u. Wernshausen - Niederschmalkalden | 18,4 | 4,0 | 23,4 |
| TH | B 19 | OU Gumpelstadt | 3,4 | 4,4 | 6,0 |
| TH | B 19 | OU Waldfisch | 2,5 | 4,4 | 5,8 |
| TH | B 88 | Bücheloh - Gehren | 19,2 | 7,3 | 21,6 |
| TH | B 89 | OU Sonneberg | 16,7 | 3,7 | 23,4 |
| TH | B 93 | OU Gößnitz und OU Löhmitzen | 18,7 | 3,9 | 28,4 |
| TH | B 243 | A 38 (AS Großwechungen) - K 4 | 11,8 | 1,2 | 17,8 |
| TH | B 247 | OU Worbis und OU Wintzingerode | 16,0 | 4,3 | 15,8 |

Bundesfernstraßenprojekte sind in der Regel durch eine lange Projektdauer, hohe Investitionskosten, große Komplexität und durch ein hohes öffentliches Interesse gekennzeichnet. Die Gründe für Kostensteigerungen müssen daher immer projektspezifisch betrachtet werden. Aufgrund der Vielzahl und Komplexität der Projekte in 16 Bundesländern liegen der Bundesregierung keine differenzierten Auswertungen der einzelnen Projektkostenentwicklungen vor, die Gründe können aber in nachfolgende Kategorien zusammengefasst werden:

- allgemeine Baupreissteigerungen (2001 bis 2014: 25 Prozent),
- neue bzw. geänderte Vorschriften und Richtlinien,
- inhaltliche Änderungen und Erweiterungen,
- neue bzw. präziserte Erkenntnisse aus vertiefter bzw. überarbeiteter Planung,
- Berücksichtigung von Ausschreibungsergebnissen,
- Schwierigkeiten in der Bauausführung,
- geologische oder hydrogeologische Schwierigkeiten,
- erhöhte Anforderungen hinsichtlich der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen,
- Denkmalschutzaufgaben bzw. Archäologie,
- Zusätzliche Auflagen aus Planfeststellungsverfahren, z. B. im Umwelt- und Naturschutz,
- zusätzliche technische Anforderungen,
- Höhere Gewalt bzw. Witterungsextreme.

Zudem haben sich bei einigen Autobahnprojekten Kostenveränderungen einzelner Abschnitte ergeben, weil die Abschnittsbildung gegenüber der im BVWP 2003 dargestellten verändert wurde.

Sofern die Projektkostendaten nicht mehr aktuell sind, fordert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vor der Haushaltseinstellung eine aktualisierte Kostenberechnung der Maßnahme bei der zuständigen Auftragsverwaltung des Landes an und überprüft auf dieser Basis, ob im Vergleich zur

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme (Nutzen-Kosten-Verhältnis größer als 1) weiterhin gegeben ist.

5. Welche Bundesautobahnsanierungen wurden in den Jahren 2009 bis 2014 mit gegenüber der ursprünglichen Kostenplanung gesteigerten Realisierungskosten fertiggestellt (bitte einzeln nach Sanierungsobjekt, Standort, ursprünglich veranschlagten Kosten, tatsächlichen Realisierungskosten und der Begründung für die Kostensteigerung aufschlüsseln)?
10. Welche Bundesstraßensanierungen wurden in den Jahren 2009 bis 2014 mit gegenüber der ursprünglichen Kostenplanung gesteigerten Realisierungskosten fertiggestellt (bitte einzeln nach Sanierungsobjekt, Standort, ursprünglich veranschlagten Kosten, tatsächlichen Realisierungskosten und der Begründung für die Kostensteigerung aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Auflistung von fertig gestellten Erhaltungsmaßnahmen im Zuge von Bundesfernstraßen liegt der Bundesregierung aufgrund der hohen Anzahl und der überwiegenden Kleinteiligkeit der Maßnahmen nicht vor. Allein für grundlegende Erhaltungsmaßnahmen an Bundesautobahnen, die Arbeiten von mehr als 4 cm Tiefe am Fahrbahnaufbau umfassen, haben die Länder für die Jahre 2015 bis 2018 insgesamt mehr als 1 200 Vorhaben mit durchschnittlichen Kosten von rund 2,8 Mio. Euro pro Maßnahme gemeldet.

Gegenüber der ursprünglichen Kostenplanung gesteigerte Realisierungskosten resultieren im Allgemeinen durch nur punktuell gewinnbare Erkenntnisse über den Umfang der Fahrbahn- bzw. Brückenschädigungen und die Art des auszubauenden Materials zu Beginn der Maßnahmenplanung. Eine Untersuchung der Fahrbahn und Brückenbauwerke in einem Umfang, der spätere Kostensteigerungen vollständig ausschließen würde, ist in der Regel aus Gründen des Verkehrsablaufs und der Wirtschaftlichkeit nicht zweckmäßig.

