

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Lutze, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/5531 –**

Zwischenbilanz des Bundesverkehrswegeplanes 2030 – Fernstraßenausbaugesetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Da es im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN und der FDP (https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf) u. a. heißt, dass es „einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden (...) mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan“ geben solle, halten es die Fragesteller für erforderlich, eine Zwischenbilanz des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (BVWP 2030) bzw. des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) zu ziehen. Dieses Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz wurde zuletzt am 23. Dezember 2016 geändert, womit der BVWP 2030 nach den parlamentarischen Beratungen für die Bundesfernstraßen umgesetzt wurde. Die Bedarfe für Bundesfernstraßen werden in der Anlage zu diesem Gesetz, dem sogenannten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in insgesamt sechs verschiedene Kategorien unterteilt, mit denen die jeweilige Dringlichkeit der Umsetzung verbunden ist:

- Laufend und fest disponiert – Engpassbeseitigung,
- Laufend und fest disponiert,
- Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung,
- Vordringlicher Bedarf,
- Weiterer Bedarf mit Planungsrecht,
- Weiterer Bedarf.

„Das zentrale Bewertungsmodul des BVWP 2030 stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt“ (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile, S. 59 (bzw. 73)). Entsprechend den Kleinen Anfragen der Fraktion DIE LINKE. zur Bilanz des Bundesverkehrswegeplanes 2003 (Antworten der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksachen 18/9474 und 18/727) wird im Folgenden nach der Einstufung

und Realisierung derjenigen Projekte mit einem besonders hohen Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von größer acht, derjenigen mit einem überdurchschnittlichen NKV von größer fünf bis acht und derjenigen mit einem besonders niedrigen NKV kleiner als drei gefragt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach den Festsetzungen des am 2. Dezember 2016 als Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen ausgebaut. Der Bedarfsplan enthält – priorisiert nach Dringlichkeitskategorien – alle wichtigen Aus- und Neubauvorhaben zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Sicherstellung eines bedarfsgerechten Bundesfernstraßennetzes. Grundlage der Aufstellung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen war der verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030, der am 3. August 2016 vom Bundeskabinett beschlossen wurde.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen umfasst 1 360 Projekte. Aufgrund konkretisierter Planungen und der mitunter vorgesehenen Umsetzung in verkehrlich wirksamen Teilabschnitten haben sich im Hinblick auf die Maßnahmenbezeichnung und Anzahl von Teilvorhaben teilweise Anpassungen gegenüber dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ergeben. Die Beantwortung erfolgt auf Grundlage eines Berichts an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zum Sach- und Kostenstand der Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (Stand: Mitte 2022), der 1 731 den jeweiligen Bedarfsplanvorhaben zugeordnete Teilprojekte ausweist.

1. Wie viele Kilometer Neubau von Bundesautobahnen sieht das Fernstraßenausbaugesetz in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor, und welche Anteile entfallen davon jeweils auf die verschiedenen Bedarfskategorien?

Die der Bewertung im Zuge des BVWP 2030 zugrunde gelegte Länge der Neubauvorhaben auf Bundesautobahnen ist – differenziert nach Land und Anteilen der Dringlichkeitskategorien des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Sofern im Zuge eines Neubauvorhabens in Teilabschnitten eine Erweiterung vorgesehen ist (z. B. vierstreifiger Neubau und Erweiterung auf vier Fahrstreifen), sind die Erweiterungsabschnitte aufgrund einer nicht vorliegenden Aufschlüsselung in dieser Auswertung berücksichtigt.

Land	Neubauvorhaben BAB [in km]	Anteil FD [in %]	Anteil VB [in %]	Anteil WB* [in %]	Anteil WB [in %]
BW	36,5	5,5	94,5	–	–
BY	79,9	48,8	51,2	–	–
BE	7,3	100,0	–	–	–
BB	31,0	37,1	62,9	–	–
HB	7,1	31,0	69,0	–	–
HH	17,7	45,2	54,8	–	–
HE	118,3	67,2	–	–	32,8
MV	26,8	100,0	–	–	–
NI	310,7	6,7	89,1	4,2	–
NW	89,6	51,9	29,8	18,3	–
RP	14,2	–	100,0	–	–
SL	3,2	–	–	100,0	–

Land	Neubauvorhaben BAB [in km]	Anteil FD [in %]	Anteil VB [in %]	Anteil WB* [in %]	Anteil WB [in %]
SN	16,7	100,0	–	–	–
ST	108,7	38,3	61,7	–	–
SH	99,7	29,7	53,3	17,1	–
TH	–	–	–	–	–
Summe	967,4	34,3	56,6	5,1	4,0

2. Wie viele Kilometer Ausbau von Bundesautobahnen sieht das Fernstraßenausbaugesetz in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor, und welche Anteile entfallen davon jeweils auf die verschiedenen Bedarfskategorien?

Die der Bewertung im Zuge des BVWP 2030 zugrunde gelegte Länge der Ausbauvorhaben auf Bundesautobahnen ist – differenziert nach Land und Anteilen der Dringlichkeitskategorien des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Teilweise wurde die Länge länderübergreifender Ausbauvorhaben dem jeweils federführenden Land zugewiesen.

Land	Ausbauvorhaben BAB [in km] ¹	Anteil FD-E [in %]	Anteil FD [in %]	Anteil VB-E [in %]	Anteil VB [in %]	Anteil WB* [in %]	Anteil WB [in %]
BW	371,2	9,6	11,2	31,0	3,1	41,8	3,3
BY	569,4	16,9	9,6	31,7	6,1	35,6	–
BE	7,1	–	–	–	–	100,0	–
BB	259,5	–	15,6	–	–	60,5	23,9
HB ²	24,1	–	–	62,2	–	37,8	–
HH	25,1	25,1	21,1	15,1	21,1	17,5	–
HE	482,5	–	0,6	47,6	1,1	25,0	25,7
MV	–	–	–	–	–	–	–
NI	248,1	–	15,0	23,1	9,8	24,8	27,4
NW ³	771,6	8,6	4,6	42,6	17,4	16,7	10,1
RP	266,7	11,5	7,8	17,5	1,1	53,3	8,8
SL	7,2	–	55,6	–	–	44,4	–
SN	39,6	–	30,3	–	–	–	69,7
ST	–	–	–	–	–	–	–
SH ⁴	114,0	–	69,3	–	30,7	–	–
TH	10,1	–	28,7	–	–	–	71,3
Summe	3 196,2	7,4	10,5	30,6	7,9	31,0	12,6

¹ Die Ausbaustrecken von ÖPP-Projekten, die im BVWP 2030 als fertiggestellt benannt sind, wurden nicht berücksichtigt.

² Länderübergreifendes Vorhaben „A 27, AK Bremen – AS HB-Überseestadt“ wurde dem Land HB zugerechnet, keine Berücksichtigung bei NI.

³ Länderübergreifendes Vorhaben „A 45, AS Haiger/Burbach – AS Wilnsdorf“ wurde dem Land NW zugerechnet, keine Berücksichtigung bei HE.

⁴ Länderübergreifendes Vorhaben „A 23, AS Tornesch – AS Eidelstedt“ wurde dem Land SH zugerechnet, keine Berücksichtigung bei HH.

3. Wie viele Kilometer Neubau von Bundesstraßen sieht das Fernstraßenbaugesetz in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor, und welche Anteile entfallen davon jeweils auf die verschiedenen Bedarfskategorien?

Die der Bewertung im Zuge des BVWP 2030 zugrunde gelegte Länge der Neubauvorhaben auf Bundesstraßen ist – differenziert nach Land und Anteilen der Dringlichkeitskategorien des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – der nachstehenden Tabelle zu entnehmen. Sofern im Zuge eines Neubauvorhabens in Teilabschnitten eine Erweiterung vorgesehen ist (z. B. zweistreifiger Neubau und Erweiterung auf vier Fahrstreifen), sind die Erweiterungsabschnitte aufgrund einer nicht vorliegenden Aufschlüsselung in dieser Auswertung berücksichtigt. Teilweise wurde die Länge länderübergreifender Neubauvorhaben dem jeweils federführenden Land zugewiesen.

Land	Neubauvorhaben BStr [in km]	Anteil FD [in %]	Anteil VB [in %]	Anteil WB* [in %]	Anteil WB [in %]
BW	434,1	16,9	69,4	9,0	4,7
BY	1 051,8	6,2	40,4	32,2	21,2
BE	3,2	–	100,0	–	–
BB ¹	358,6	9,7	61,1	8,8	20,4
HB	3,6	–	61,1	38,9	–
HH	–	–	–	–	–
HE	307,8	13,5	50,3	8,3	27,9
MV ²	159,9	18,8	61,7	3,0	16,6
NI	758,2	8,2	40,0	25,0	26,7
NW	510,2	11,4	63,1	12,6	12,9
RP	186,1	38,0	28,7	21,4	11,8
SL	21,0	–	92,9	–	7,1
SN	302,6	11,8	40,4	36,3	11,5
ST	433,5	10,7	43,1	24,8	21,4
SH	73,2	–	96,4	–	3,6
TH	355,1	9,4	45,7	11,4	33,4
Summe	4 958,9	11,1	49,3	20,0	19,6

¹ Länderübergreifendes Vorhaben „B 158, OU Ahrensfelde“ wurde dem Land BB zugerechnet, keine Berücksichtigung bei BE.

² Länderübergreifendes Vorhaben „B 189n, Mirow – AS Wittstock/Dosse (A 19)“ wurde dem Land MV zugerechnet, keine Berücksichtigung bei BB.

4. Wie viele Kilometer Ausbau von Bundesstraßen sieht das Fernstraßenbaugesetz in jedem der 16 Bundesländer sowie insgesamt vor, und welche Anteile entfallen davon jeweils auf die verschiedenen Bedarfskategorien?

Die der Bewertung im Zuge des BVWP 2030 zugrunde gelegte Länge der Ausbauvorhaben auf Bundesstraßen ist – differenziert nach Land und Anteilen der Dringlichkeitskategorien des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Land	Ausbauvorhaben BStr [in km]	Anteil FD [in %]	Anteil VB [in %]	Anteil WB* [in %]	Anteil WB [in %]
BW	104,0	20,4	66,5	13,1	–
BY	246,7	3,9	64,4	14,7	17,1
BE	–	–	–	–	–
BB	1,5	–	100,0	–	–
HB	–	–	–	–	–
HH	–	–	–	–	–
HE	53,3	22,5	64,0	7,5	6,0
MV	2,0	100,0	–	–	–
NI	90,6	–	84,7	5,2	10,2
NW	116,3	6,4	68,2	8,9	16,4
RP	35,4	5,6	59,0	35,3	–
SL	–	–	–	–	–
SN	16,8	–	38,7	26,2	35,1
ST	10,5	–	–	–	100,0
SH	21,0	100,0	–	–	–
TH	25,4	–	26,0	–	74,0
Summe	723,5	10,4	62,7	11,9	15,0

5. Für welche der (neu) bewerteten Vorhaben des Fernstraßenausbaugesetzes wurde im BVWP 2030 ein NKV von größer als acht errechnet, wie hoch waren jeweils die damals zugrunde gelegten Kosten, wie hoch sind die aktuell jeweils angenommenen Baukosten, und in welche Bedarfskategorie sind diese jeweils eingestuft?
6. Für welche der (neu) bewerteten Vorhaben des Fernstraßenausbaugesetzes wurde im BVWP 2030 ein NKV von größer als fünf und nicht größer als acht errechnet, wie hoch waren jeweils die damals zugrunde gelegten Kosten, wie hoch sind die aktuell jeweils angenommenen Baukosten, und in welche Bedarfskategorie sind diese jeweils eingestuft?
7. Für welche der (neu) neubewerteten Vorhaben des Fernstraßenausbaugesetzes wurde im BVWP 2030 ein NKV von kleiner als drei errechnet, wie hoch waren jeweils die damals zugrunde gelegten Kosten, wie hoch sind die aktuell jeweils angenommenen Baukosten, und in welche Bedarfskategorie sind diese jeweils eingestuft?

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet. Es wird auf die Tabelle in Anlage 1*, Spalte 1 bis 7 verwiesen.

Im Zuge des BVWP 2030 erfolgte für laufende bzw. fest disponierte Vorhaben keine erneute Bewertung. Die Tabelle in Anlage 1* weist insofern keine Aus- und Neubauvorhaben der Dringlichkeitskategorie „Laufend und fest disponiert“ bzw. „Laufend und fest disponiert – Engpassbeseitigung“ aus. Die in der Projektübersicht enthaltenen Vorhaben befinden sich aktuell in unterschiedlichen Planungsphasen – von Teilprojekten ohne Planung bis hin zu abgeschlossenen Aus- und Neubauvorhaben.

Alle in der Tabelle in Anlage 1* enthaltenen Aus- und Neubauvorhaben wurden im Zuge des BVWP 2030 einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterzogen. Diese erfolgt im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse gemäß des Methodenhandbuchs des BVWP. Die für die Bewertung im Zuge des BVWP 2030 ermittelten Kosten sind mit einem Preisstand 2014 ausgewiesen. Bereits mit

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/5762 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Aufstellung des BVWP 2030 war aufgrund des heterogenen Planungsstands der einzelnen Aus- und Neubauvorhaben und der Haushaltsrestriktionen bekannt, dass mitunter Teilprojekte nicht parallel geplant und umgesetzt werden können.

8. Welche der in den Fragen 5 bis 7 erfragten Vorhaben befanden sich zum 23. Dezember 2016 bereits in Planung oder im Bau?
9. Für welche der in den Fragen 5 bis 7 erfragten Vorhaben wurde nach dem 23. Dezember 2016 die Planung aufgenommen und/oder mit dem Bau begonnen?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Tabelle in Anlage 1*, Spalte 8 sowie 9 und 10 verwiesen. Keine der Aus- und Neubauvorhaben der Dringlichkeitskategorien „Vordringlicher Bedarf“, „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“, „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ und „Weiterer Bedarf“ befanden sich zum 23. Dezember 2016 in Bau.

10. Für welche der in Frage 5 erfragten Vorhaben wurde jeweils warum noch nicht mit den Planungen begonnen?
11. Für welche Vorhaben der beiden Bedarfskategorien „Laufend und fest disponiert – Engpassbeseitigung“ sowie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ wurde jeweils warum noch nicht mit den Planungen begonnen?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Tabelle in Anlage 1*, Spalte 11 verwiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass unter den Planungsstand „Ohne Planung“ auch Aus- und Neubauvorhaben fallen können, deren Planung unterbrochen wurde. Es liegt kein Bedarfsplanvorhaben der Dringlichkeitskategorie „Laufend und fest disponiert – Engpassbeseitigung“ vor, dass aktuell nicht beplant wird. Die aktuell nicht beplanten Ausbauhaben der Dringlichkeitskategorie „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“, für die in der Bewertung für den BVWP 2030 ein NKV zwischen drei und fünf ermittelt wurde, sind in der folgenden Tabelle ausgewiesen:

Land	Straße	Projektbezeichnung	Dringlichkeit lt. FStrAbG
HB	A 27	AK Bremen – AS HB-Überseestadt	VB-E
HE	A 3	AD Mönchhof – Wiesbadener Kreuz	VB-E
HE	A 5	AD Reiskirchen – Ohmtal-Dreieck (A 5/A 49)	VB-E
HE	A 5	Frankfurter Kreuz – Westkreuz Frankfurt	VB-E
NI	A 30	ö AK Lotte/Osnabrück (LGr. NI/NW) – AK Osnabrück-S	VB-E
NW	A 3	AS Königsforst – AD Köln-Heumar (A 4)	VB-E
NW	A 559	AD Köln-Porz (A 59) – AK Köln-Gremberg (A 4)	VB-E

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/5762 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Für die in dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthaltenen Aus- und Neubauvorhaben der Dringlichkeitskategorien „Laufend und fest disponiert“ und „Vordringlicher Bedarf“ (inkl. Engpassbeseitigung) besteht ein parlamentarischer Auftrag, die Vorhaben zu planen und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Investitionsmittel umzusetzen. Für diese Vorhaben wurde im Geltungszeitraum des BVWP bis zum Jahr 2030 eine Umsetzung bzw. ein Beginn angenommen.

Die Bedarfsplanvorhaben können jedoch nicht alle parallel beplant und baulich umgesetzt werden. Maßgebliche Einflussgröße sind hierbei die Planungsressourcen der Auftragsverwaltungen der Länder und der seit dem 1. Januar 2021 für die Bundesfernstraßen in Bundesverwaltung zuständigen Autobahn GmbH des Bundes sowie die Kapazitäten externer Planungsbüros.

12. Für welche Vorhaben der beiden Bedarfskategorien „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ und „Weiterer Bedarf“ wurde jeweils warum nach dem 23. Dezember 2016 die Planung aufgenommen und/oder mit dem Bau begonnen?
 - a) Welche Kosten sind für diese Vorhaben veranschlagt?
 - b) In welchem Verfahrensstand befinden sich diese Vorhaben?
 - c) Wann wurde warum die Entscheidung für den Bau jeweils vom wem getroffen?

In die Dringlichkeitskategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ und „Weiterer Bedarf“ wurden im BVWP 2030 Vorhaben eingestuft, denen ein grundsätzlicher verkehrlicher Bedarf zugeschrieben wird, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet. Für Bedarfsplanvorhaben der Dringlichkeitskategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ hat der Gesetzgeber den Auftragsverwaltungen der Länder bzw. der Autobahn GmbH des Bundes die Möglichkeit zur Planung bis zur Baureife eingeräumt. Die u. a. aufgrund der verkehrlichen Entwicklung und netzkonzeptioneller Aspekte (z. B. Streckenzugbetrachtung) nach dem 23. Dezember 2016 in Einzelfällen in Planung gegangenen Bedarfsplanvorhaben der Dringlichkeitskategorien „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ und „Weiterer Bedarf“ können der Tabelle in Anlage 1*, Spalte 9 entnommen werden. Darüber hinaus sind die Vorhaben der Dringlichkeitskategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ und „Weiterer Bedarf“, für die in der Bewertung für den BVWP 2030 ein NKV zwischen drei und fünf ermittelt wurde und deren Planung nach dem 23. Dezember 2016 aufgenommen wurde, in der folgenden Tabelle ausgewiesen:

Land	Straße	Projektbezeichnung	Dringlichkeit lt. FStrAbG
BY	B 13	OU Großhartpenning	WB*
BY	B 13	OU Kurzenberg	WB*
BY	B 14	OU Stein / Eibach mit Rednitztunnel	WB*
HH	A 1	AD Süderelbe (o) – AS Hamburg-Harburg (m)	WB*
NI	B 1	OU Burgstemmen	WB*
NI	B 1	OU Mahlerten	WB*

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/5762 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

Die aufgrund des verkehrlichen Bedarfs und nachgewiesener Wirtschaftlichkeit vom BMDV zum Bau freigegebenen Vorhaben des „Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ sind in der Tabelle in Anlage 1* , Spalte 10 ausgewiesen.

13. Für wie viele Vorhaben, denen in der Umweltbewertung des BVWP 2030 eine hohe Umweltbetroffenheit bescheinigt wurde, wurde nach dem 23. Dezember 2016 die Planung aufgenommen und/oder mit dem Bau begonnen?

Es wird auf die Tabelle in Anlage 1*, Spalte 12 verwiesen. Darüber hinaus sind die Vorhaben, für die in der Bewertung für den BVWP 2030 ein NKV zwischen drei und fünf sowie in der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung eine hohe Umweltbetroffenheit ermittelt wurde und deren Planung nach dem 23. Dezember 2016 aufgenommen wurde, in der folgenden Tabelle ausgewiesen:

Land	Straße	Projektbezeichnung	Dringlichkeit lt. FStrAbG
BY	B 2	OU Dietfurt	VB
HE	B 252	OU Twiste	VB
NI	B 1	OU Reher	WB*
NI	B 1	OU Groß Berkel	WB*
NW	B 7	Menden – Wimbern	VB
NW	B 7	Wimbern – Arnsberg (OU Wickede)	VB
ST	B 187	OU Jessen – Mühlanger	VB

Es wird darauf hingewiesen, dass bei allen Projekten auch in den nachgelagerten Planungsstufen – also auf der Ebene der Linienplanung und abschließend im Planfeststellungsverfahren – die Umweltverträglichkeit umfassend geprüft wird.

14. Wurden seit dem Jahr 2014 für Vorhaben, die nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten waren, insbesondere nach § 6 des Fernstraßenausbaugesetzes, mit der Planung und/oder mit dem Bau begonnen, und wenn ja,
- welche Vorhaben sind das,
 - in welchem Verfahrensstand befinden sich diese Vorhaben,
 - welche Kosten sind für diese Vorhaben veranschlagt,
 - wann wurde warum die Entscheidung für den Bau jeweils vom wem getroffen?

§ 6 FStrAbG wird als Ausnahmenvorschrift restriktiv gehandhabt. Die für die Planung der Bundesfernstraßenprojekte verantwortlichen Auftragsverwaltungen der Länder bzw. Autobahn GmbH des Bundes haben hierzu an das BMDV einen prüffähigen Antrag zu stellen, der die Unvorhersehbarkeit der Verkehrsentwicklung gegenüber dem Entscheidungszeitpunkt der Aufstellung des BVWP bzw. des Bedarfsplans darzustellen hat.

Auf Grundlage von § 6 FStrAbG wurde seitens des BMDV aufgrund des unvorhersehbaren Verkehrsbedarfs am 29. April 2019 für die A 7, Ersatzneubau

* Von einer Drucklegung der Anlage wird abgesehen. Diese ist auf Bundestagsdrucksache 20/5762 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

der Rader Hochbrücke mit der sechsstreifigen Erweiterung zwischen AS Rendsburg/Büdelndorf und AK Rendsburg und am 29. August 2016 – vor Inkrafttreten des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 – für den achtstreifigen Ausbau der A 1 zwischen der Anschlussstelle (AS) Köln-Niehl bis zum Autobahnkreuz (AK) Leverkusen (im Bedarfsplan 2016 in der Dringlichkeitskategorie „Laufend und fest disponiert – Engpassbeseitigung“ geführt) eine Zustimmung erteilt. Hinsichtlich der aktuellen Gesamtausgaben der Vorhaben wird auf die Anlage A 2 (Verkehrsweginvestitionen des Bundes) zum Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes 2023 verwiesen.

15. Welche Abschnitte von Bundesstraßen wurden seit dem 1. Januar 2017 außerhalb des gesetzlichen Bedarfsplanes in jeweils welchem Bundesland dreistreifig ausgebaut, befinden sich im Bau oder in Planung bzw. sind planfestgestellt?

Nach § 3 FStrAbG bleiben einzelne Verbesserungsmaßnahmen – wie ein dreistreifiger Ausbau von Bundesstraßen – von der gesetzlichen Bedarfsplanplanung unberührt. Der dreistreifige Ausbau von Bundesstraßen ist nicht Gegenstand des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Entsprechende verkehrliche Verbesserungsmaßnahmen werden von den örtlich zuständigen Behörden und Organisationen eigenverantwortlich geplant und ggf. umgesetzt.

16. Wie viele Wechselverkehrszeichen (WVZ) wurden seit dem Jahr 2017 auf wie vielen Kilometern Autobahn eingerichtet, und wie viele Kilometer Autobahn sind damit insgesamt ausgestattet?

Für Netzbeeinflussungsanlagen (NBA) wurden in diesem Zeitraum rd. 280 dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen (dWiSta) o. ä. installiert und damit rd. 150 Entscheidungspunkte ausgestattet. Insgesamt sind im Zuge der Bundesautobahnen 340 Entscheidungspunkte mit solchen Wegweisern ausgestattet. Für Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA), Streckenbeeinflussung im Tunnel (TSBA), Nebelwarnanlagen (NWA), Stauwarnanlagen (StWA), Windwarnanlagen (WWA) und Fahrstreifensignalisierungsanlagen (FSA) wurden in diesem Zeitraum rd. 500 Anzeigequerschnitte (AQ) auf einer Streckenlänge von rd. 510 km installiert. Insgesamt sind im Zuge der Bundesautobahnen rd. 3 550 km mit solchen AQ ausgestattet. Darüber hinaus wurden 15 Zuflussregelungsanlagen (ZRA) installiert. Insgesamt befinden sich im Zuge der Bundesautobahnen 115 ZRA und 3 Knotenpunktbeeinflussungsanlagen (KBA).

17. Wie viele temporäre Seitenstreifenfreigaben (TSF) wurden seit dem Jahr 2017 auf wie vielen Kilometern Autobahn durchgeführt, und wie viele Kilometer Autobahn sind insgesamt mit TSF ausgestattet?

Seit 2017 wurden 10 TSF-Anlagen mit rd. 100 Anzeigequerschnitte auf rd. 80 km Streckenlänge ausgestattet. Insgesamt sind im Zuge der Bundesautobahnen 320 km mit TSF ausgestattet.

18. Welche Summen waren laut BVWP 2030 jeweils für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen in den 16 Bundesländern vorgesehen, und welche Investitionen wurden seit dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2022 dafür tatsächlich getätigt (bitte jeweils insgesamt sowie getrennt auch nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen angeben)?

Die Aufteilung nach Ländern der im Rahmen des BVWP 2030 vorgesehenen Investitionen für Aus- und Neubauprojekte im Zuge von Bundesfernstraßen (Gesamtkosten des Bundes ohne Kosten Dritter) ist in der Tabelle 11 des BVWP 2030 (https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile) ausgewiesen.

In den Jahren 2017 bis 2022 wurden folgende Mittel (in Mio. Euro) in den Neu- und Ausbau (Bedarfsplanmaßnahmen) der Bundesfernstraßen investiert:

[in Mio. €]	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Bedarfsplanmaßnahmen	1 767	2 362	2 398	2 448	2 504	2 474
davon Bundesautobahnen	1 045	1 362	1 362	1 356	1 598	1 690
davon Bundesstraßen	722	1 000	1 036	1 092	906	784

19. Welche Summen waren laut BVWP 2030 jeweils für den Erhalt von Bundesfernstraßen in den 16 Bundesländern vorgesehen, und welche Investitionen wurden seit dem Jahr 2017 bis einschließlich des Jahres 2022 dafür tatsächlich getätigt (bitte jeweils gesamt sowie getrennt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen angeben)?

Die Aufteilung nach Ländern des im Rahmen der Erhaltungsbedarfsprognose (BVWP) 2016 – 2030 (Datenstand 2015) vorgesehenen Gesamtbedarfs für die Erhaltung der Bundesfernstraßen (ohne Erhaltungsanteile aus Um- und Ausbau sowie Erweiterungsmaßnahmen) ist in folgender Tabelle ausgewiesen:

Land	Gesamtbedarf Erhaltung 2016 – 2030 [in Mio. €]
BW	7 726
BY	12 935
BE	533
BB	2 760
HB	356
HH	476
HE	5 714
MV	1 836
NI	7 077
NW	12 686
RP	4 866
SL	1 294
SN	2 546
ST	2 327
SH	2 398
TH	1 658
Summe	67 187

In den Jahren 2017 bis 2022 wurden folgende Mittel in die Erhaltung der Bundesfernstraßen in Mio. Euro investiert:

[in Mio. €]	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Erhaltung	4 126	4 472	4 467	4 453	4 252	4 737
davon Bundesautobahnen	2 762	3 116	3 175	3 251	2 953	3 348
davon Bundesstraßen	1 363	1 356	1 293	1 202	1 299	1 389

20. Für wie viele und welche Bundesautobahnbrücken wurde seit dem 1. Januar 2017 festgestellt, dass sie so in ihrer Tragfähigkeit geschädigt sind, dass sie durch Ersatzneubauten ersetzt werden müssen, und wie ist der jeweilige Verfahrensstand der notwendigen Ersatzneubauten?

Jährlich berichtet das BMDV an den Ausschuss für Digitales und Verkehr des Deutschen Bundestages mit dem Bericht „Stand der Modernisierung von Brücken der Bundesfernstraßen“ zum Stand der Brückenmodernisierung (abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/bericht-modernisierung-g-bruecken-0212.pdf?__blob=publicationFile und <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/brueckenmodernisierung.html>). Darüber hinaus wird auf die Brückenbilanz verwiesen, die im Rahmen des Brückengipfels am 10. März 2022 vorgestellt wurde (abrufbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/bruecken-an-bundesfernstrassen-bilanz-und-ausblick.pdf?__blob=publicationFile).

Aufgrund des zunehmenden Alters der Infrastruktur der Bundesautobahnen ist zur Sicherstellung des weiteren Betriebs eine systematische Modernisierung des Bestands erforderlich. Wegen der erheblichen Steigerung der Verkehre, insbesondere des Schwerverkehrs, müssen die Bauwerke verstärkt und modernisiert werden.

Mit der Einführung des Traglastindex (TLI) (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nummer 09/2020) existiert ergänzend zu den Zustandsnoten ein Kennwert, mit dem das Erfordernis von Modernisierungsmaßnahmen beschrieben werden kann. Ein TLI der Stufe IV und V und teilweise der Stufe III kennzeichnet Bauwerke, die ertüchtigt oder ersetzt werden müssen. Dies betrifft etwa 8 000 Brücken-Teilbauwerke der Bundesautobahnen.

Zur schrittweisen Umsetzung der Priorisierung wurden die für den Gesamtverkehr in Deutschland besonders bedeutsamen Autobahnabschnitte und Korridore zu einem vordringlichen Netz – das Brückenmodernisierungsnetz – verbunden, welches vordringlich herzurichten ist. Das Brückenmodernisierungsnetz umfasst mit etwa 7 000 km Streckenlänge und ca. 10 700 Brückenteilbauwerken etwas mehr als die Hälfte des deutschen Autobahnnetzes. Etwa 4 000 Brückenteilbauwerke in diesem prioritären Netz sind besonders modernisierungsbedürftig. Diese Brücken werden vorrangig modernisiert.

21. Welchen Einfluss haben die in dem „Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum Gesamtmittelbedarf der Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße (Haushaltsausschuss, Ausschussdrucksache 1583, 20. Wahlperiode) ausgewiesenen z. T. erheblich gestiegenen Baukosten für Projekte des Bedarfsplans auf das im BVWP 2030 errechnete NKV?
- a) Ist vor diesem Hintergrund und im Hinblick auf die im Jahr 2022 weiter stark gestiegenen Baukosten eine Neuberechnung des NKV für einzelne oder mehrere Projekte geplant (bitte begründen)?

