

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Tobias Matthias Peterka, Ulrich von Zons, Peter Bohnhof, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/2130 –**

Verkehrsinfrastruktur und Finanzierungslücke bei Bundesfernstraßen**Vorbemerkung der Fragesteller**

Nach Medienberichten droht in Deutschland ein erhebliches Finanzierungsdefizit bei Erhalt, Bau und Planung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (www.bild.de/politik/inland/berlin-verkehrschaos-droht-durch-fehlende-mitte-l-68ca7fcce257831613de01a5). Aus internen Unterlagen des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) geht hervor: „Auf Basis der beschlossenen mittelfristigen Finanzplanung bis 2029 (www.bild.de/politik/inland/schock-studie-vom-bundesrechnungshof-deutschlands-finanzen-stehen-am-abgrund-68ca7e34416a177d432ad908) ist die Finanzierung der Bundesfernstraßen für die kommenden Jahre in vielen Bereichen nicht gesichert“ (s. o.). Demnach fehlen bis 2029 insgesamt rund 15 Mrd. Euro für Unterhalt, Bau und Planung bei Bundesstraßen und Autobahnen (s. o.). Darunter fehlen etwa 12 Mrd. Euro für Investitionen und weitere 2,6 Mrd. Euro für Planungskosten (Autobahnen: 2,3 Mrd. Euro und Bundesstraßen 0,35 Mrd. Euro, s. o.). Dies könnte zu gravierenden Einschränkungen beim Straßenverkehr, zu längeren Baustellenphasen sowie zu Verzögerungen oder Streichungen geplanter Infrastrukturprojekte führen (s. o.).

Laut dem Verkehrspolitiker Dr. Christoph Ploß (CDU) müsse die aktuelle Planung „dringend parlamentarisch korrigiert werden“ (s. o.). Der Bundesminister für Verkehr ist Patrick Schnieder (CDU).

1. Welche konkreten Beträge fehlen nach Gegenüberstellung von Investitionen, Planungen und laufendem Betrieb (Unterhalt, Personal, Betriebsdienst), und wie setzen sich diese Summen zusammen (bitte nach Bundesstraßen und Autobahnen differenzieren)?
2. Welche unmittelbaren finanziellen Lücken entstehen bis 2029 (Dringlichkeitsrelevanz: unmittelbare Auswirkungen auf Betriebssicherheit und Planungsfähigkeit)?

3. Welche kurzfristigen Maßnahmen plant die Bundesregierung bzw. das BMV ggf., um die akute Finanzierungslücke zu schließen (z. B. zusätzliche Zuschüsse, Umschichtung, neue Finanzierungsinstrumente, Beschleunigung von Projekten), und welche Zeitfenster gelten hierfür ggf.?
4. Welche Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan sind nach derzeitiger Planung von Verzögerungen oder Verschiebungen betroffen (bitte konkret die Projekte mit den betroffenen Zeitplänen nennen)?
5. Welche unmittelbaren Auswirkungen werden voraussichtlich auf Verkehrssicherheit, Fahrbahnzustand, Sperrungen und Pendler- bzw. Lieferkettenverkehre ggf. bereits jetzt erwartet?
6. Welche kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Folgen sind aus Sicht der Bundesregierung aufgrund der Finanzierungslücke ggf. zu erwarten (z. B. Verschlechterung des Straßenzustands, Sperrungen, Verzögerungen bei Planungs- und Bauprojekten)?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Diskrepanz zwischen den hohen Gesamtausgaben für Infrastruktur (Sondervermögen) und der dargestellten Unterfinanzierung im laufenden Betrieb und in der Erhaltung des Straßennetzes?
8. Hat sich der Bundesverkehrsminister zu der Auffassung seines Fraktionskollegen Dr. Christoph Ploß, dass die aktuelle Planung dringend parlamentarisch korrigiert werden muss, eine Auffassung gebildet, und wenn ja, wie lautet diese ggf.?
9. Welche konkreten Finanzierungsbedarfe für Bundesautobahnen und Bundesstraßen bis 2029 liegen der Bundesregierung vor (bitte nach in Bundesstraßen und Autobahnen unterscheiden)?
10. In welchen Bereichen gäbe es nach aktuellem Stand keine neuen Bedarfsplanmaßnahmen mehr, und welche konkreten Projekte wären davon betroffen (bitte nach Bundesstraßen und Autobahnen differenzieren)?
13. Bis wann plant die Bundesregierung ggf., die beschriebenen Lücken zu schließen, welche Zwischenschritte sind vorgesehen, und welche Fristen bzw. Antwortdaten werden gesetzt?

Die Fragen 1 bis 10 sowie 13 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Koalitionsausschuss hat sich am 8./9. Oktober 2025 darauf verständigt, für die Jahre 2026 bis 2029 zusätzlich 3 Mrd. Euro aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) für die Erhaltung der Bundesfernstraßen zu mobilisieren, um Potenziale im Einzelplan 12 (BMV) für Projekte des Bundesfernstraßennetzes (Erhalt sowie Neu- und Ausbau) zu erschließen.

Eine geänderte Zweckbestimmung im SVIK in Verbindung mit den zusätzlichen Investitionsmitteln soll die Finanzierung weiterer Baumaßnahmen aus dem Sondervermögen zur Erhaltung des Bestandsnetzes der Bundesfernstraßen möglich machen. Bisher sah die Zweckbestimmung vor, Erhaltungsmaßnahmen an Brücken und Tunneln im Bestandsnetz der Bundesautobahnen zu finanzieren. Dies soll nun auf das Bestandsnetz der Bundesstraßen erweitert werden.

Die dadurch im Einzelplan 12 (BMV) freiwerdenden Investitionsmittel sollen auch in die Realisierung von Bedarfsplanmaßnahmen von Bundesautobahnen und Bundesstraßen fließen. Nach dem Beschluss des Koalitionsausschusses sollen alle Bedarfsplanprojekte die baureif sind, gebaut werden.

Der Bundeshaushalt 2026 befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren, weswegen Aussagen dazu zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich sind.

11. Welche Rolle spielen Bund, Autobahn GmbH, BMV und ggf. weitere Behörden bei der Priorisierung von Projekten in Krisensituationen, und gibt es geplante Kriterien oder Leitlinien?

Mit Blick auf die unbestimmte Definition des Begriffs Krisensituation seitens der Fragesteller lässt sich diese Frage nicht beantworten.

12. Welche Maßnahmen zur Transparenz und Kontrolle der Mittelverwendung sind vorgesehen, und wie wird Missbrauch bzw. der Wille zur Missachtung von Prioritäten verhindert?

Bei der Wahrnehmung aller Aufgaben, die Bau, Betrieb und Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes dienen, ist die Bundeshaushaltsordnung (BHO) zu beachten. Danach sind nach § 6 BHO die Notwendigkeit der Ausgaben, nach § 7 BHO die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.

Die Finanzierung der Bundesfernstraßen erfolgt aufgrund von langfristigen Finanzierungsprogrammen aus dem Bundeshaushalt. Grundlage sind dabei hauptsächlich der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der Bestandteil des Fernstraßenausbaugesetzes ist, die Erhaltungsbedarfsprognose und die Verkehrssicherheit.

In der Anlage Verkehrswegeinvestitionen des Bundes (VWIB) sind in den Teilen A 1 und A 2 Bundesfernstraßenmaßnahmen ab einer definierten Höhe der Kosten Bund (i. d. R. 5 Mio. Euro) einzeln veranschlagt. Hinzu kommen mehrere tausend Maßnahmen, die unterhalb der Einzelveranschlagungsgrenzen liegen und nur global veranschlagt werden, für die aber gleichwohl die Vorgaben der BHO gelten. Angesichts der Vielzahl von Maßnahmen und den Unwägbarkeiten im Bauablauf setzt das BMV für die Bundesfernstraßen auf ein gesamtausgaben- bzw. titelzentriertes Finanzsteuerungsmodell.

Im Rahmen dieses Vorgehens werden der Autobahn GmbH der HH-Titelansatz bei 891 11 „Investitionen der ‚Die Autobahn GmbH des Bundes‘“ einschließlich der zugehörigen Erläuterungen mit der Aufteilung auf die einzelnen Investitionsbereiche sowie die Ansätze für die Finanzplanung mitgeteilt. Bei den Titeln für die Bundesstraßen werden die relevanten HH-Ansätze auf die Auftragsverwaltungen der Länder entsprechend dem gemeldeten Bedarf aufgeteilt.

Auf dieser Basis müssen Autobahn GmbH und Auftragsverwaltungen der Länder die Ansätze mit ihren jeweiligen Niederlassungen und Bauämtern abstimmen, basierend auf dem zur Verfügung stehenden Budget die anstehenden Einzelmaßnahmen einplanen und daraus ein Investitionsprogramm bzw. Bauprogramm entwickeln.

Die vorgesehenen Ansätze und die Programme werden dann im Rahmen der Haushalt- und Finanzierungsprogrammbesprechungen zwischen Bund und Ländern bzw. Autobahn GmbH jedes Jahres besprochen, womit auch eine Kontrolle verbunden ist. Zusätzlich werden Kostensteigerungen in der Anlage VWIB transparent dargestellt und bei Kostensteigerungen von über 20 Prozent zusätzlich die Gründe für die Ausgabenentwicklung benannt.

14. Inwieweit ist die Bundesregierung ggf. bereit, gemeinsam mit den Ländern alternative Finanzierungsmodelle (z. B. Öffentlich-private Partnerschaften) zu prüfen, um Engpässe zu vermeiden?

ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau sind in geeigneten Fällen eine etablierte Beschaffungsvariante zur herkömmlichen konventionellen Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur und können, soweit die Anforderungen insbesondere der Wirtschaftlichkeit erfüllt sind, weiterverfolgt und umgesetzt werden. Sie sind nicht auf ein alternatives Finanzierungsmodell reduziert und gehen mit langfristigen Mittelbindungen einher. Maßgeblich sind die Vorgaben der Bundeshaushaltssordnung und die Wirtschaftlichkeit. Die für die Beschaffung zuständigen Stellen sind insoweit gehalten, in geeigneten Fällen Überlegungen anzustellen und ggf. entsprechende Untersuchungen dahingehend durchzuführen, ob Vorhaben mittels einer Beschaffungsvariante wirtschaftlich umgesetzt werden können oder nicht.