

Antwort**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Swantje Michaelsen, Dr. Paula Piechotta, Tarek Al-Wazir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/6080 –**

Geltung des Grundsatzes „Erhalt vor Neubau“ im Bereich der Bundesfernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ ist im geltenden Bundesverkehrswegeplan verankert (Bundesverkehrswegeplan 2030). Vor dem Hintergrund der sich zuspitzenden Erhaltungskrise der Straßenverkehrsinfrastruktur, die sich beispielsweise an der Sofortsperrung der Talbrücke Rahmede im Jahr 2021 und dem Einsturz der Carolabrücke in Dresden im Jahr 2024 zeigte, wurden in der letzten Wahlperiode durch die Regierung unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um diesem Grundsatz in der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung des Bundes stärker Rechnung zu tragen. Eine davon war, im Haushaltsgesetz festzulegen, dass Mittel für den Erhalt der Straße tatsächlich nur für den Erhalt eingesetzt werden und zudem nicht benötigte Mittel für Aus- und Neubau für den Erhalt nutzen zu können – erstmals umgesetzt mit dem Haushalt 2022.

Laut Koalitionsvertrag will die Koalition von CDU, CSU und SPD am Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ festhalten und den geltenden Bundesverkehrswegeplan umsetzen, in dem dieser Grundsatz prominent verankert ist (www.koalitionsvertrag2025.de/sites/www.koalitionsvertrag2025.de/files/koav_2025.pdf). Doch aus Sicht der Fragestellenden stellt das Bundesministerium für Verkehr unter der Führung von Bundesminister Patrick Schnieder diesen Grundsatz rhetorisch und mit seinem Handeln zunehmend infrage.

So wird beispielsweise der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ seit Beginn der neuen Wahlperiode in der Kommunikation der Bundesregierung vom Zusatz „aber nicht Erhalt statt Neubau“ flankiert (https://rp-online.de/politik/deutschland/streit-um-verkehrsinvestitionen-merz-und-die-verrottete-infrastruktur_aid-135487443, www.bmv.de/DE/Themen/Mobilitaet/Strassenbau/Planen-und-Bauen-von-Strassen/planen-und-bauen-von-strassen.html). Im Haushalt zeigt sich der veränderte Kurs u. a. darin, dass die schwarz-rote Bundesregierung die gegenseitige Deckungsfähigkeit von Erhalt und Neubau- und Ausbaumitteln für die Bundesstraßen mit dem Bundeshaushalt 2026 wiederhergestellt hat. Damit können sogar mehr Mittel in den Neu- und Ausbau von Bundesstraßen fließen als in den Erhalt. Dass der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ für die Bundesregierung bei den Bundesstraßen nicht gilt, gibt sie auch in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 21/5848 zu. Dort wird indirekt eingeräumt, dass die Erhaltungsbedarfsprognose, mit der der fi-

nanzielle Bedarf für den Erhalt von Straßeninfrastruktur ermittelt wurde, im Haushalt mit Blick auf die Bundesstraßen nicht erfüllt wird (vgl. Antwort zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 21/5848). Dabei hat das Bundesministerium für Verkehr selbst im Vorfeld der parlamentarischen Haushaltsverhandlungen eine massive Unterfinanzierung des Erhalts von Bundesstraßen beklagt und vor Einschränkungen des Verkehrs bis hin Straßensperrungen gewarnt (www.bild.de/politik/inland/berlin-verkehrschao-droht-durch-fehlende-mitte-1-68ca7fcce257831613de01a5). Die zusätzlichen 3 Mrd. Euro, die auch mit dieser Begründung mobilisiert wurden, flossen aber faktisch in den Neu- und Ausbau von Straßen (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/049-schnieder-beschluesse-des-koalitionsausschusses.html). Im Zweifelsfall scheint der Neu- und Ausbau von Straßen („Alles, was baureif ist, wird gebaut“, www.bmv.de/SharedDocs/DE/Video/YouTube/070-2025-schnieder-bauefreigaben.html) wichtiger zu sein als der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“.

Eine Abkehr von der Priorisierung des Erhalts ist angesichts des desaströsen Zustands vieler Brücken und Straßenabschnitte im Netz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen aus Sicht der fragestellenden Fraktion in höchstem Maße fahrlässig. Zudem ist es aus Sicht der fragestellenden Fraktion unlauter, die Mobilisierung des schuldenfinanzierten Sondervermögens mit dem Erhalt der Straßenverkehrsinfrastruktur zu rechtfertigen (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/sondervermoegen-2356240), diesen dann aber nicht auskömmlich zu finanzieren. Mit dieser Kleinen Anfrage soll daher Klarheit darüber hergestellt werden, wie die aktuelle Bundesregierung den Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ definiert und inwieweit sie sich von einer klaren Priorisierung des Erhalts vor dem Neubau verabschiedet hat.

1. Warum ist es aus Sicht der Bundesregierung in der Kommunikation über den Straßenerhalt die Aussage „nicht Erhalt statt Neubau“ nötig?
4. Was wiegt für die Bundesregierung im Zweifelsfall schwerer, der Bau von baureifen Neubauprojekten oder der Erhalt von Bestandsinfrastruktur, und wie kann die Bundesregierung die Antwort mit konkreten Maßnahmen und Entscheidungen belegen?
11. Wie begründet die Bundesregierung, dass für die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ konsequent in der Haushaltsplanung eingehalten wird, dasselbe aber für die Straße nicht gilt?

Die Fragen 1, 4 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die im Internet frei verfügbaren Informationen der Bundesregierung verwiesen (vgl. beispielsweise www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/das-kann-deutschland/das-kann-deutschland-infrastruktur-verkehr-2391294 und www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/infrastruktur-sanierungsstaue-beenden.html).

2. Muss der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ aus Sicht der Bundesregierung eingeschränkt werden, und wenn ja, warum?
3. Ist der Straßenerhalt in der letzten Wahlperiode aus Sicht der Bundesregierung zu stark priorisiert worden, und wenn ja, inwiefern hatte dies negative Konsequenzen?

Die Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Nein.

5. Wie entscheidet die Autobahn GmbH, wie viele (oder welche) Sanierungsprojekte und welche Neubauprojekte bearbeitet werden, und welche Vorgaben macht ihr das Bundesministerium für Verkehr?

Grundlagen für die Entscheidung der Autobahn GmbH des Bundes, welche Projekte in den Bereichen Bedarfsplan, Erhaltung und Sonstige Investitionen geplant und dann umgesetzt werden, bilden der am 17. Dezember 2025 von den für Haushalt und Verkehr zuständigen Ausschüssen des Deutschen Bundestages gebilligte Finanzierungs- und Realisierungsplan (FRP) 2025 bis 2029 und die Mittelverfügbarkeit im Bundeshaushalt.

6. Wird in der jährlichen Besprechung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und Bundesländern besprochen, mit welcher Priorität Sanierungsprojekte bzw. Aus- und Neubauprojekte umgesetzt werden, und wofür wirbt das Bundesministerium für Verkehr?

Es gibt eine Vielzahl von Besprechungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und den Auftragsverwaltungen der Länder. Dabei spielt die Priorität der Erhaltung der Bundesstraßen immer wieder eine Rolle.

7. Ist der Erhalt der Bundesstraßen aus Sicht der Bundesregierung ausreichend finanziert?
 - a) Wenn ja, wie erklärt die Bundesregierung, dass im Haushalt 2026 der Bedarf für den Erhalt von Bundesstraßen gemäß Erhaltungsbedarfsprognose nicht erfüllt wird (www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/erhaltungsbedarfsprognose-bundesfernstrassen.html)?
 - b) Wenn nein, warum wirkt die Bundesregierung nicht auf eine ausreichende Finanzierung des Erhalts hin?
8. Ist der Erhalt der Bundesautobahnen aus Sicht der Bundesregierung ausreichend finanziert, und wenn ja, wie begründet das die Bundesregierung?

Die Fragen 7 bis 8 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung orientiert sich bei den Ansätzen für die Erhaltung an der Erhaltungsbedarfsprognose (EBP). Für die Erhaltung der Bundesautobahnen sind im Bundeshaushalt 2026 in den Einzelplänen 12 (Kapitel 1201 Titel 891 11) und 14 (Kapitel 1408, Titel 891 51) sowie im SVIK (Kapitel 6093, Titel 891 11) insgesamt rund 5,0 Mrd. Euro vorgesehen, der Ansatz liegt damit über dem in der EBP ausgewiesenen Wert. Für die Erhaltung der Bundesstraßen sind im Jahr 2026 insgesamt rund 1 693 Mio. Euro vorgesehen. Der aktuelle Ansatz für die Erhaltung der Bundesstraßen liegt mit 1 693 Mio. Euro zwar unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit unter den Werten der EBP, aber erheblich über den Ist-Ausgaben der Vorjahre. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

9. Wie rechtfertigt die Bundesregierung, dass sie die Notwendigkeit des Sondervermögens mit kaputten Straßen und maroden Brücken begründet (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/sondervermoegen-2356240), aber der Erhaltungsbedarf bei Bundesstraßen im Haushalt 2026 nicht erfüllt wird?

Die Notwendigkeit bezieht sich auf das gesamte SVIK, also auch auf die Straßen in der Baulast von Ländern und Kommunen. Für den Teil der Verkehrs-

infrastruktur hat sich die Bundesregierung auf Vorschlag des Bundesministeriums der Finanzen entschlossen, neben der Ausrüstung der deutschen Infrastruktur und von rollendem Material mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ERTMS (European Rail Traffic Management System) und den Baukostenzuschüssen für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die Erhaltung der Brücken und Tunnel im Bestandsnetz der Bundesfernstraßen aus dem SVIK zu finanzieren.

10. Wird die Bundesregierung bei der Aufstellung des Bundeshaushalts 2027 für eine auskömmliche Finanzierung des Erhalts von sowohl Bundesstraßen als auch Bundesautobahnen gemäß Erhaltungsbedarfsprognose sorgen?

Der Bundeshaushalt 2027 befindet sich in der Aufstellung. Das Ergebnis bleibt abzuwarten.